



**T.C.
GAZİ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**YÜKSEK
LİSANS
TEZİ**

**TÜRKİYE'DE 1950 – 1960 YILLARI
ARASI DEMİRYOLLARI POLİTİKALARI**

HASAN BENLİOĞLU

YAKINÇAĞ BİLİM DALI

KASIM 2014



**TÜRKİYE’DE 1950 – 1960 YILLARI ARASI DEMİRYOLLARI
POLİTİKALARI**

Hasan BENLİOĞLU

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
TARİH ANABİLİM DALI**

**GAZİ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

KASIM 2014

Hasan BENLİOĞLU tarafından hazırlanan “TÜRKİYE’DE 1950 – 1960 YILLARI ARASI DEMİRYOLLARI POLİTİKALARI” adlı tez çalışması aşağıdaki jüri tarafından OY BİRLİĞİ / ~~OY ÇOKLUĞU~~ ile Gazi Üniversitesi Tarih Anabilim Dalında YÜKSEK LİSANS TEZİ olarak kabul edilmiştir.

Danışman: Yrd. Doç. Dr. A. Ender GÖKDEMİR

Tarih Anabilim Dalı, Gazi Üniversitesi

Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Yüksek Lisans Tezi olduğunu onaylıyorum/~~onaylamıyorum~~



Başkan : Prof. Dr. M. Derviş KILINÇKAYA

Tarih Anabilim Dalı, Hacettepe Üniversitesi

Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Yüksek Lisans Tezi olduğunu onaylıyorum/~~onaylamıyorum~~



Üye : Prof. Dr. Mustafa EKİNCİKLİ

Tarih Anabilim Dalı, Gazi Üniversitesi

Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Yüksek Lisans Tezi olduğunu onaylıyorum/~~onaylamıyorum~~



Tez Savunma Tarihi: 14/11/2014

Jüri tarafından kabul edilen bu tezin Yüksek Lisans Tezi olması için gerekli şartları yerine getirdiğini onaylıyorum.



Prof. Dr. Hikmet KAVRUK

Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürü

ETİK BEYAN

Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Yazım Kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmada;

- Tez içinde sunduğum verileri, bilgileri ve dokümanları akademik ve etik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,
- Tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu,
- Tez çalışmada yararlandığım eserlerin tümüne uygun atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi,
- Kullanılan verilerde herhangi bir değişiklik yapmadığımı,
- Bu tezde sunduğum çalışmanın özgün olduğunu,

bildirir, aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabullendiğimi beyan ederim.


Hasan BENLİOĞLU
14.11.2014

TÜRKİYE’DE 1950-1960 YILLARI ARASI DEMİRYOLLARI POLİTİKASI
(Yüksek Lisans Tezi)

Hasan BENLİOĞLU

GAZİ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

Kasım 2014

ÖZET

II. Dünya Savaşı’ndan sonra Türkiye, kurulan yeni dünya düzeninde yer almak ve yalnız kalmamak adına muhtelif arayışlar içerisine girmiştir. Bu arayışlar ve mevcut politikalar çerçevesinde bir taraf seçmek durumunda kalan Türkiye, bir müddet sonra Batı Blok’unda yerini almıştır. Türkiye bu tarihten itibaren bilhassa ABD ile yakın ilişkilere girmiş ve ABD’den başta ekonomi siyaseti olmak üzere hemen her alanda etkilenmiştir. Bu alanlardan biri de ulaştırma alanı ve demiryolları politikası olmuştur. Demiryollarının temel hususiyetlerinin anlaşılması ve 1950-1960 yılları ile kıyas yapabilmek adına, çalışmanın ilk bölümünde demiryollarının ortaya çıkışı ve temel özellikleri ele alınmış akabinde Osmanlı Devleti’nin Demiryolları politikaları üzerinde durulmuştur. Atatürk devrinde demiryollarına önem verilmesinin muhtelif gerekçeleri üzerinde durulduktan sonra 1939-1950’li yıllarda demiryolları alanındaki gelişmelere değinilmiştir. Bu çalışmada Demokrat Parti’nin ABD ile ilişkileri çerçevesinde yön verdiği ulaştırma politikaları içerisinde demiryollarını ele alınmıştır. Özellikle Truman Doktrini, Marshall Planı ve Amerikan heyetlerinin raporları ekseninde belirlenen ulaştırma politikalarında Demokrat Parti dönemiyle mühim bir değişikliğe gidilmiştir. Bu dönemden sonra demiryolu ağırlıklı ulaşım politikalarından karayolu ağırlıklı ulaşım politikalarına doğru bir dönüşüm yaşanmıştır. ABD heyetlerinin hazırladığı raporlar ve yardım antlaşmalarındaki bazı hususlar Türkiye’nin demiryollarından ziyade karayoluna önem vermesini zorunlu kılmıştır. Kapitalist ve liberal bir anlayış içerisinde hazırlanan bu raporlar ve antlaşmalar Türkiye’yi dünyaya açılan bir pazar durumuna sokmayı amaçlamaktadır. 1950 – 1960 yılları içinde ulaştırma alanında, karayolu ağırlıklı kararların uygulanmasında ve demiryollarının arka planda kalmasında tek sebep elbette dış faktörler değildir. Bahsi geçen dönem içerisinde karayollarının durumunun pekiyi olmaması, demiryolunun bir takım dezavantajları ve değişen teknoloji karayollarına ağırlık verilmesinde ciddi bir gerekçe oluşturmıştır.

Bilim Kodu : 2.197

Anahtar Kelimeler : Demiryolu, Ulaşım, Demokrat Parti, TCDD, Marshall Planı,

Sayfa Adedi : 152

Tez Danışmanı : Yrd. Doç. Dr. Ender GÖKDEMİR

RAILROAD POLİCİES İN TURKEY BETWEEN 1950-1960
(M. Sc. Thesis)

Hasan BENLİOĞLU

GAZİ UNIVERSITY
GRADUATE SCHOOL OF EDUCATIONAL SCIENCES

November 2014

ABSTRACT

After the Second World War, Turkey did not want to become isolated and went into seeking a status in the new world order. Within the frame of this quest and current policy, it took part in the Western Block. From that time on it had been in close relationship with the USA and has been influenced from the USA in many areas, notably in politics. This study discusses the railroads within transport policies of the (Turkish) Democrat Party that was shaped by the Party's relationships with the USA. During the Democrat Party period, there occurred a significant change in the transport plan that was shaped by the centerline of Truman Doctrine, the Marshall Plan and the reports of the American committees. Since that period, the transport policies shifted from railroad weighted policies into road weighted ones. Reports from the USA committees and some points in the relief pacts obliged Turkey to attach importance to roads rather than railroads. These reports, which were prepared in a capitalist and liberal understanding, aimed to turn Turkey into a market to the world. The only reason in implementing road weighted policies rather than railroad weighted ones, of course, was not extrinsic factors. The poor conditions of the roads in that period, some disadvantages of railroads and the technology in transform became a significant motive in attaching more importance to roads.

Bilim Kodu : 2.197
Anahtar Kelimeler : Demiryolu, Ulaşım, Demokrat Parti, TCDD, Marshall Planı,
Sayfa Adedi : 152
Tez Danışmanı : Yrd. Doç. Dr. Ender GÖKDEMİR

TEŞEKKÜR

Biz bu çalışmada, Türkiye’de demiryolu ulaşımı alanında izlenen politikalarla mühim bir yere sahip olan 1950-1960 yılları arasını ele aldık. Konunun daha iyi anlaşılması ve kıyas yapabilmek adına demiryollarının ilk ortaya çıkışı ve yayılışı, ülkemize geliş süreci üzerinde de ziyadesiyle durulmuştur.

Bu çalışma hazırlanırken başta Başbakanlık Devlet Arşivleri, TBMM arşivleri ve Milli Kütüphane kaynakları taranmış, Türkiye’de tarih bilimi ile ilgili kuruluşlar ve demiryolları ile bağlantılı devlet kurumlarının eser ve arşivlerinden yararlanılmaya çalışılmıştır. Ancak çalışmamız için ehemmiyetli bir yere sahip olan Ulaştırma Bakanlığı’nın arşiv ve kaynaklarına arşiv bölümünün kapalı ve düzensiz olduğu gerekçesiyle ulaşılamamıştır. Demiryolları Genel Müdürlüğü’nün kütüphanesinde bulunan kaynaklar ise belli bir düzen dâhilinde tasnif edilememiş olsa da buradan mümkün olduğunca faydalanılmıştır.

Bu çalışmanın kaynaklarına ulaşma konusunda yardımları ile bana destek olan Demiryolları Genel Müdürlüğü Kütüphanesi çalışanlarına, TCDD Araştırma Planlama ve Koordinasyon Dairesi Başkanlığı’nda görevli Erkan AYGÜN Beyefendiye, çalışmanın başından sonuna desteğini benden esirgemeyen eşim ve meslektaşım Aysun Benlioğlu’na ve bu tezin ortaya çıkmasını sağlayan, sabır ve yardımlarını benden esirgemeyen sayın hocam Yrd. Doç. Dr. Ender Gökdemir’e teşekkür ederim.

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
ÖZET	iv
ABSTRACT.....	v
TEŞEKKÜR.....	vi
İÇİNDEKİLER	vii
ŞEKİLLERİN LİSTESİ.....	x
KISALTMALAR.....	xi
GİRİŞ	1

1. BÖLÜM

DÜNYA’DA DEMİRYOLLARININ ORTAYA ÇIKIŞI VE GELİŞİMİ

1.1. İngiltere’de Demiryollarının Ortaya Çıkışı ve Dünya’ya Yayılması.....	5
1.2. Ulaşım Politikalarının Genel Prensipleri	12
1.2.1. Ulaşımında Demiryollarının Temel Nitelikleri	16

2. BÖLÜM

TÜRKİYE’DE DEMİRYOLLARININ ORTAYA ÇIKIŞI VE GELİŞİMİ

2.1. Osmanlı Devleti’nde Demiryolları	21
2.1.1. Osmanlı Devleti’nin 19. Yüzyılda İktisadi ve Siyasi Durumu	21
2.1.2. Osmanlı Devleti’nde Demiryolları Düşüncesinin Ortaya Çıkışı	24
2.1.3. Osmanlı Devleti’nde İnşa Edilen Demiryolları.....	26
2.1.3.1. İzmir ve Havalisindeki Demiryolları.....	26
2.1.3.2. Anadolu - Bağdat Demiryolları	28
2.1.2.3. Şark (Rumeli) Demiryolları.....	31
2.1.2.4. Hicaz Demiryolları	35

Sayfa

2.2. 1918-1950 Yılları Arasında Türkiye’de Demiryolları	42
2.2.1. I. Dünya Savaşı ve Milli Mücadele Döneminde Demiryolları	42
2.2.2. 1923-1933 Dönemi Demiryolları	48
2.2.3. 1933-1938 Dönemi Demiryolları	54
2.2.4. 1939-1950 Dönemi Demiryolları	61

3. BÖLÜM**1950 – 1960 YILLARI DEMİRYOLLARI POLİTİKALARI**

3.1. II. Dünya Savaşı Sonrası Türkiye’nin Ekonomi Politikalarının Belirlenmesi.....	69
3.1.1. Truman Doktrini.....	69
3.1.2. Marshall Planı	77
3.1.3. Yabancı Heyetlerin Ulaştırma ve Demiryolu Sektörü İle İlgili Raporları	87
3.1.3.1. Hiltz Raporu: Batı kapitalizmine muhtelif çıkarlar sağlamak üzere Marshall yardımları akabinde Türkiye’ye gelen heyetlerden biri ABD Federal Karayolları Örgütü Genel Müdür Yardımcısı Hiltz’in başkanlık ettiği heyettir.	90
3.1.3.2. Thornburg Raporu:	93
3.2. Türkiye’nin Aldığı Dış Yardımların Kullanıldığı Sektörler	95
3.2.1. Ulaştırma Sektörü.....	95
3.2.1.1. Demiryolları	95
3.2.1.2. Karayolları.....	96
3.2.1.3. Denizyolları	97
3.2.1.4. Hava Yolları	98
3.2.2. Diğer Sektörler	98
3.3. 1950-1960 Yılları Arası Ekonomi Politikaları.....	100
3.4. 1950-1960 Yılları Arası Ulaştırma Politikaları.....	106
3.4.1. 1950-1960 Yılları Arası Demiryolları Teşkilatı.....	111
3.4.2. 1950-1960 Yıllarında Demiryollarının Durumu	114

Sayfa

3.4.3. Açılan Hatlar ve İşletmeler Açılan Hatlar	123
3.4.3.1. Narlı-Antep-Karkamış Hattı	123
3.4.3.2. Genç-Muş Hattı	125
3.4.3.3. Sivas Cer Atölyesi	130
3.4.3.4. Eskişehir Cer Atölyesi	132
3.4.3.5. Adapazarı Vagon Atölyesi	132
3.4.3.6. Ankara Motor Fabrikası	133
SONUÇ	135
KAYNAKÇA.....	139
EKLER.....	147
EK-1: İzmir – Aydın Demiryolu.....	148
EK-2: Anadolu Demiryolları EK-3: Bağdat Demiryolları	148
EK – 4: 1938 Demiryollarının Durumu	150
EK – 5: Günümüz Demiryolları.....	151
ÖZGEÇMİŞ	152

ŞEKİLLERİN LİSTESİ

Şekil	Sayfa
Şekil 1.1. 1840-1936 Arası Kıtalardaki Demiryolu Hat Uzunlukları	10
Şekil 1.2. 1845-1890 Yılları Arası Avrupalı Devletlerin Demiryolu Uzunlukları	12
Şekil 1.3. Ulaştırma Sektörlerinin Temel Özellikleri	14
Şekil 1.4. Birim Nakliyat Başına Enerji Tüketimleri.....	17
Şekil 1.5. Demiryolu ve Karayolu Kaza, Ölüm ve Yaralı Sayıları (2010)	17
Şekil 2.1. Ege Havalisindeki Demiryolları (1854 – 1910).....	27
Şekil 2.2. Hicaz Demiryolları	40
Şekil 2.3. Türkiye Cumhuriyeti’nde Yabancı Şirketlerden Alınarak Millileştirilen Hatlar	50
Şekil 2.4. 1943-1946 Hat Uzunlukları	64
Şekil 2.5. 1939-1950 Arası Yapılan Demiryolları	64
Şekil 2.6. 1939-1946 Yılları Arası Personel Miktarları	67
Şekil 2.7. 1939-1950 Yılları Arası Taşınan Yolcu Sayıları	67
Şekil 3.1. Türkiye’ye Amerikan Yardımları (Marshall ve Diğer Yardımlar Dahil) (Milyon Dolar)	87
Şekil 3.2. 1932-1960 Yılları Arası Demiryolları Personel Sayısı.....	118
Şekil 3.3. 1950-1960 Yılları Arası Bütçeden Demiryollarına Ayrılan Paylar	120
Şekil 3.4. 1923-1960 Yılları Arasında Demiryolları Hatları	120
Şekil 3.5. 1930-1960 Arası Demiryolları Cer Miktarları.....	122
Şekil 3.6. Demiryollarında 1923-1960 Yılları Arası Taşınan Yolcu ve Yük Miktarları ...	122
Şekil 3.7. 1951-1962 Arası yapılan Demiryolları	129

KISALTMALAR

Bu çalışmada kullanılmış kısaltmalar, açıklamaları ile birlikte aşağıda sunulmuştur.

Kısaltmalar	Açıklamalar
a.g.b.	Adı geçen belge
a.g.m.	Adı geçen makale
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
CHP	Cumhuriyet Halk Partisi
DDY	Devlet Demiryolları
DDYLİUM	Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü
DDZYLİUM	Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü
DHMI	Devlet Hava Meydanları İşletmesi
DHY	Devlet Hava Yolları
DHYİUM	Devlet Havayolları İşletme Umum Müdürlüğü
DİE	Devlet İstatistik Enstitüsü
DP	Demokrat Parti
İM	İşletme Umum Müdürlüğü
KGM	Karayolları Genel Müdürlüğü
Km	Kilometre
MKE	Makine Kimya Endüstrisi
MTA	Maden Tetkik Arama Enstitüsü
SCF	Serbest Cumhuriyet Fırkası
SSCB	Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
T.C.D.D.	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TBMM	Türkiye Büyük Millet Meclisi
TBMMZC	Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi
THK	Türk Hava Kurumu
TODAİE	Türkiye Ortadoğu Amme İdaresi Enstitüsü
TSK	Türk Silahlı Kuvvetleri
TTK	Türk Tarih Kurumu

GİRİŞ

İnsanlığın ilk ortaya çıkışından itibaren muhtelif ihtiyaçlar, insanları farklı icatlar bulma konusunda zorlamış ve çeşitli yenilikler ortaya çıkmıştır. Tarımsal faaliyetlerin ortaya çıkması, özel mülkiyet anlayışının gelişmesi ve üretim faaliyetlerinin artması ile beraber çok daha faal bir toplumsal hayat ortaya çıkmıştır.

Üretim faaliyetlerinin daha etkin inkişafı neticesinde, elde edilen ürünlerin fazlalığı sorunu ortaya çıkmış ve buna bağlı olarak bir süre sonra ticari faaliyetler yaygınlık kazanmaya başlamıştır. Bu sebeple ürünlerin bir yerden bir yere nakli gerçekleşmeye başlamıştır. Üretim ve tüketim faaliyetlerinin artmasıyla malların nakil işi sorun olmuş bu sorunda yollar ve muhtelif araçlar ile giderilmeye çalışılmış ve düzenli bir şekilde kullanılan yollar yapılmaya başlanmıştır.

Ancak sadece yolların yapılması yeterli olmamış, bu yollar üzerinde hızlı ve güvenli bir şekilde seyredecek taşıtlar yapma ihtiyacı ortaya çıkmıştır. İlk zamanlarda bu taşıtlar insan gücü ile hareket ettirilirken daha sonraki zamanlarda hayvanların gücünden faydalanılmaya başlanmıştır.

Ulaştırma, genel olarak tanımlanacak olursa; insanların veya eşyaların uygun ve ekonomik bir biçimde yer değiştirmeleri şeklinde tanımlanabilir.¹ Bu nazardan bakılacak olunursa ulaştırmada iki unsur uygunluk ve ekonomiklik ön plana çıkmaktadır. Bunlardan herhangi biri vuku bulmaz ise ulaşım işinin gerçekleşmeyeceğini söylemek zor olmayacaktır. Bu sebep yüzünden ilk çağlardan teknolojinin geliştiği devre kadar ulaşım alanında çok büyük gelişmeler yaşanmamıştır.

Bilim ve tekniğin daha da ilerlediği Yeni Çağ ile beraber hayvanların gücü yerine çeşitli makinelerinde ulaşımında kullanılabileceği ortaya çıkmıştır. Bilhassa teknolojinin bambaşka bir boyut kazandığı Sanayi İnkılabının ortaya çıkışı ile ulaşım alanında da bir devrim yaşanmış, yapılan makinelerle birlikte çok daha fazla ürün ve insan bir yerden bir yere sevk edilmeye başlanmıştır. Bu manada bakıldığında dönemin en büyük icadı buhar makinesi olmuş, buharın gücünü her alanda kullanan Batılılar bu enerjiyi ulaşım da

¹ Ergün, İ., (1985) Türkiye'nin Ekonomik kalkınmasında Ulaştırma Sektörü, Ankara, Hacettepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Yayınları, 7

kullanmaya başlamıştır. Sonraki zamanlarda elektriğin yaygınlık kazanmasıyla karayolu taşıtları ön plana çıkmış petrole birlikte karayolu taşımacılığı daha da hızlanmıştır.

Ulaşım ve taşımacılık faaliyetlerinin yaygınlık kazandığı yakınçağda en popüler ulaşım vasıtalarından biri de şüphesiz demiryolları olmuştur. İlk olarak İngiltere’de ortaya çıkan demiryolları kısa süre içinde önce Avrupa’ya sonra da dünyanın hemen her bölgesine yayılmaya başlayacaktır.

Demiryolunun yine günümüzde olduğu gibi ilk zamanlarda da bir takım avantajları revaçta olmasını sağlayan başlıca unsurlardan biridir. Yapım masraflarının fazla olmasına karşın bakımının kolay olması karayolu taşımacılığının önüne geçmesinde etkin rol oynayacaktır. Daha az enerji ile daha fazla yük ve insan taşınması, güvenli olması, ucuz olması, hava koşullarından çok fazla etkilenmemesi gibi amiller demiryollarını ehemmiyetini artırmaktadır.

Demiryolları askeri ve siyasi açıdan da önemli bir ulaşım vasıtasıdır. Nitekim devlet otoritesinin ülke içinde mütemadiyen tesis edilmesi, emir ve taleplerin gerektiği yere hızlı şekilde ulaştırılması için demiryolu kullanılabilir. Herhangi bir savaş durumunda askeri malzeme ve askerin ivedilikle sevk edilmesi bazı zamanlarda savaşın kaderini ne kadar etkilediği düşünülecek olursa demiryollarının önemi de daha net anlaşılmış olur.

Ancak ulaştırma sistemlerinin, dar anlamıyla yalnızca kâr ölçütüyle değil, enerji savurganlığı, dışa bağımlılık, trafik kazaları, çevre kirliliği, gürültü vb. etkilerinin ülkeye maliyetini de içeren ekonomik sosyal ölçeği ile de değerlendirilmesi gerekmektedir.² Böyle bir değerlendirmede demiryolları daha ön plana çıkan bir ulaşım vasıtası olmaktadır. Demiryollarının bu üstünlüğünü en iyi fark edenler gelişmiş Avrupa ülkeleri olmuş, 19.yy ile beraber demiryolu ağı ile ülkelerini örmeye başlamışlardır. Gelişmeye çalışan ülkeler de demiryoluna sahip olmak için çok büyük gayretler göstermişlerdir.

Osmanlı Devleti de memlekette yaşanan bir takım meselelerin halli için demiryollarını hayranlıkla talep etmiş ve bu taşıt vasıtasının ülke içinde yayılması için her türlü çabayı göstermiştir. Nitekim Osmanlı Devleti’nde son zamanlarında ortaya çıkan isyanlar ve savaşlarda, asker sevkiyatını etkili bir şekilde yapmak isteyen devlet yetkilileri,

² Makine Mühendisleri Odası, (2012) Ulaşımında Demiryolu Gerçeği, Ankara, 2

demiryolları projelerini onaylamaya başlamışlardır. Yine bunun yanı sıra memleket içindeki birlikteliği sağlamak ve merkezi otoriteyi kuvvetlendirmek için demir ağlar zaruri bir ihtiyaç olarak ortaya çıkmıştır. İktisadi faaliyetlerin ve ülke içi ticaretin yüksek seviyede yapılabilmesi içinde demiryollarına ihtiyaç duyulmuştur.

Ancak Osmanlı Devleti bu demiryollarını genelde kendi yapmayıp yabancı ülkelere havale ederek yanlış bir politika içerisine girmiş dolayısıyla yapılan demiryolları ülke çıkarlarına değil emperyalist çıkarlara hizmet etmek üzere yapılmıştır. İktisadi anlamda düzelmek isteyen Osmanlı Devleti demiryoluna önem vermek istemiş ancak ekonomik olarak zor duruma düşmüş, dış borçların artması yine bu vesile ile gerçekleşmiştir.

Devletin yıkılış süreci ve Milli Mücadele yıllarında izlenen yanlış politikalar savaşlarda ciddi sıkıntıların yaşanmasına neden olmuş mühendis ve teknisyen yetişmeyen memlekette bunun eksikliği çok fazla hissedilmiştir. Savaşın zor şartlar altında kazanılmasından sonra aynı sıkıntılarla bir daha karşılaşmamak için muazzam bir çaba içerisine girilmiş ve Atatürk dönemi aynı zamanda demir ağlar dönemi olarak tarihteki yerini almıştır. Ancak Atatürk'ün üzerinde ehemmiyetle durduğu bu anlayış II. Dünya savaşı sonrası izlenen politikalar ile terk edilmiştir.

1. BÖLÜM

DÜNYA'DA DEMİRYOLLARININ ORTAYA ÇIKIŞI VE GELİŞİMİ

1.1. İngiltere'de Demiryollarının Ortaya Çıkışı ve Dünya'ya Yayılması

Gündelik hayatımızın en mühim madenlerinden biri şüphesiz demirdir. Demir madeni eski çağlardan günümüze çok farklı şekillerde ve alanlarda kullanılmıştır. Bilhassa Sanayi İnkılâbı ile beraber hemen her alanda kendine yer bulan demirin en tesirli olduğu ve demir sanayinin ivme kazandığı dönem demiryollarının ortaya çıkışı ile olmuştur. Demiryollarının ortaya çıkışı demir sanayine doğrudan etki ettiği gibi aynı zamanda siyasi, sosyal, iktisadi ve askeri alanlardaki politikalarda gözle görülür gelişmelerin ortaya çıkmasını sağlamıştır.

Demiryollarının dünyada ilk kez kullanılması hemen her alanda olduğu gibi belli bir gelişim sürecinin ürünüdür. Tabi ki ray üstünde bir lokomotif vasıtasıyla yük veya yolcu vagonlarının çekilmesi işi birden ortaya çıkan bir gelişme değildir. Bu nazardan bakıldığında raylı sistem teknolojisi ve lokomotif teknolojisi olarak demiryollarının ortaya çıkışını ikiye ayırabiliriz.

Dünyada ilk raylı sistem maden ocaklarında kullanılmaya başlanmış ve 16.yy'da yaygınlaşmıştır. Bilhassa Almanya ile Fransa arasında sürekli bir mesele teşkil eden Alsace-Lorraine bölgesindeki Leberthal maden ocağında ilk kez raylı taşımacılık kullanılmaya başlanmıştır.³ Ancak bu dönemde kullanılan raylar ağaç raylardır ve bir müddet bu raylar kullanılmıştır. Demiryollarının ilkel şekli olan ağaç raylar maden ocakları ile nehir ya da karayolu arasında bir köprü oluşturmuştur. Böylece, önceleri hayvan ve insanların güçlkle ve azar taşıyabildiği madenler, ağaç raylar sayesinde daha etkin bir şekilde taşınmıştır. Fakat ağaç rayların çabuk eskimesi üzerine daha sonra bunların üstü demir plakalarla kaplanmış ve dayanıklı hale getirilmeye çalışılmıştır. Vagonlara ise ilk demirlerin takılışı 1734 ve 1753 tarih aralığına tekabül etmektedir. Kaplama yollar kendine özgü güçlükleri nedeniyle yaygınlık kazanamamışlar ve dökme demir raylara geçilmiştir. İngiltere'de ilk dökme demir raylar, 1767'de Shropshire'deki

³ Ana Britannica, (1987)., “Demiryolu” İstanbul, Ana Yayıncılık, C. 7, 104

Coalbrookdale ve 1776'da Sheffield'de kullanılmıştır.⁴ 19.yy'ın başlarına kadar da umumiyetle madenlerde kullanılan raylı sistem teknolojisi ile vagonların çekilmesi işi ya hayvanlar ya da insanlar tarafından yerine getirilmiştir. Bu durum demiryollarının toplumsal ve iktisadi alanda hızlı bir şekilde yer bulmasını da oldukça geciktirmiştir.

Modern demiryollarının ortaya çıkış sürecine genel manada bakıldığında bu sürecin sanayileşmeyle ortaya çıkan zincirleme bir etkinin ürünü olduğu söylenebilir. 18.yy son çeyreğinden itibaren ilk olarak İngiltere'de ortaya çıkan Sanayi İnkılabı çok kısa bir zaman diliminde önce Avrupa'yı ve daha sonra tüm dünyayı etkisi altına almıştır. Sanayileşmeyle beraber eski tarz atölyelerin yerini kısa sürede fabrikalar almış hızlı bir üretim sürecine girilmiş mal arzı artmış, seri üretimle daha çok ürün piyasaya çıkmış ve bu ürünler kısa sürede tüketiciyle buluşmaya başlamıştır. Nitekim bu sanayileşme süreciyle beraber bazı iş kollarının ve sektörlerin ehemmiyeti artmıştır.

Bir ülkede sanayi inkılabını başlatan mühim unsurlardan biri şüphesiz siyasi otoritenin bu sektöre verdiği destektir. Ancak bu durum şüphesiz sanayi inkılabını başlatacak tek etmen değildir. Endüstri sürecinin sağlıklı ve verimli bir şekilde vuku bulması için bir ülkenin elinde olmazsa olmaz çeşitli enstrümanların olması gerekmektedir. Bunlardan ilki ve en önemlisi hammaddeyi. Hammadde yanında üretilen malların alıcısı da olmak zorundadır ve bu eksiklikte geniş pazarlar sayesinde giderilebilir. Her ne kadar makineleşmeyle beraber kol gücünün önemi azalsa da fabrikalarda çalışacak iş gücü de sanayileşme için bir ülkenin olmazsa olmazlarındandır. Bu unsurlar yanında fabrikaları canlandıracak bir diğer faktör de enerji kaynaklarıdır. Bu saydıklarımız bir ülkede sanayileşmeyi başlatacak temel yapı taşları arasında gösterilebilir. Ama bu yapı taşlarını ayakta tutacak ve yön verecek arka planda yer alan çeşitli unsurlar da vardır. Bunlardan en önemlisi teknolojik ve bilimsel gelişmelerdir.

Sanayileşmede teknolojinin yeri açısından bakıldığında hem Sanayi İnkılabının hem de modern demiryollarının ortaya çıkışındaki en önemli teknolojik gelişmeler buhar gücünün etkin bir şekilde kullanılması ve demir tavlama işinin gelişmesidir. Bu iki gelişme hem sanayileşmenin hem de demiryollarının doğrudan büyümesindeki iki önemli faktör olarak da göze çarpmaktadır.

⁴ Kaynak M., (1982) Demiryolları ve Ekonomik Gelişme XIX.yy Deneyimi, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Ankara, 18, 19

Esasen buhar gücü en eski zamanlardan beridir bilinmektedir. Ancak 1711 yılında Thomas Newcomen tarafından Devon'daki bir madenden sel suyunu pompalamak için hantal bir makinede kullanılabilecek kadar hiçbir zaman pratik bir uygulamada kullanılmamıştır.⁵ Buhar makinesi ilk kez ve ciddi manada verimli kullanımı 1775'te James Watt sayesinde gerçekleşmiştir. James Watt, icadı ile buhar makinesinin izabe ocağına yüksek tazyikli hava ve işleme için mekanik güç sağlamayı mümkün kılarak büyük bir devrim yaratmış, böylece buhar gücüyle üretim yapacak fabrikaların, karayolu araçlarının, lokomotiflerin ve buharlı gemilerin önünü açmıştır.

Yine demiryollarının inkişafı için bir diğer mühim olay da demirin daha kullanışlı, hızlı ve ucuz üretilmesini sağlayan Henry Cort'un demir tavlama işlemidir. Bu mühim buluşla 1780'lerin sonlarından itibaren odun kömüründen kok kömüre geçiş sonucunu da doğuran bir dizi buluş birbiri arkasına gelmeye başlamıştır. Cort buluşu ile sanayinin azalan yerli kereste arzına ve pahalı yabancı çubuk demire bağımlı olmaktan süratle kurtulmasını ve nispeten daha bol olan İngiliz demir cevheri ve kömür kaynaklarından faydalanmasını sağlamıştır.⁶

Bu iki buluşun sanayi devrimindeki etkisi ne kadar fazlaysa bunun ulaşım alanında yarattığı etki çok daha fazladır. Sonuç itibariyle demir madeni ile yapılan ulaşım araçları buhar enerjisi ile hareket imkânına kavuşacaktır.

Buhar gücünü ulaşımına uygulama girişimleri 1769'da raydan önce otomobillerde başlamıştır. 1769 yılında Fransız Nicholas Cugnot buhar gücünü karayolu araçlarında uygulamış 1784'te William Murdock İngiltere'de buhar gücünü yine kara taşıtlarında kullanmıştır. Buhar gücünü kullanarak ilk lokomotifleri yapan isim ise Richard Trevithick adlı bir İngiliz olmuştur. Trevithick'in 1801 ve 1808'de imal ettiği lokomotifler ilk zamanlarda ancak 8 km hıza ulaşabilmektedir.⁷ Trevithick'in ray üzerinde yürüyebilen bu makineyi icat etmesi ile lokomotiflerin taşıt vasıtası olarak kullanılması yolundaki ilk adımı da atmıştır.

⁵ Davies, N., (2006). Avrupa Tarihi, Ankara, 2006, İmge Kitabevi, 728

⁶ Deane P., (1994). İlk Sanayi İnkılabı, Ankara, 1994, Türk Tarih Kurumu Basımevi, 96,121

⁷ Tümtürkin, E. (1976). Ulaşım Coğrafyası, İstanbul, Edebiyat Fakültesi Basımevi, 185

1812 yılında ise George Stephenson, buhar gücünün demiryollarında kullanılması yönünde çeşitli araştırmalara girmiştir.⁸ 1825 yılında Stephenson, Darlington maden ocağını Stockton limanına bağlayan bir demiryolu hattının yapılmasını sağlamıştır. Ancak Stephenson'un bu hattın müdürlerini lokomotif işletilmesine razı edebilmek için bütün gücüyle çalışmak zorunda kalmış ve sonunda bir yarışma açılması kararıyla muvaffak olmuştur. Yapılacak yarışmaya göre inşa edilecek lokomotifin ağırlığı 6 İngiliz tonunu geçmeyecek, saate 10 mil süratle 20 İngiliz tonluk bir yükü taşıyabilecektir. Yapılacak olan müsabaka 1829 senesini ilkbaharında ilan edilmiş ve 1 Ekim 1829'a kadar da yarışacaklara mühlet tanınmıştır. Kazanacak olan lokomotif mühendisine ise 550 İngiliz Lirası verilmesine karar verilmiştir. 1 Ekim günü 4 lokomotif yarışma için hazırdır ve Stephenson tasarladığı Roket adlı lokomotif ile yarışmayı kazanmıştır. ⁹ Bilim adamlarının çoğu tarafından İngiltere'nin kuzeybatısında 1830 yılında yolcu ve yük taşıyan Liverpool-Manchester demiryolu hattı ve burada kullanılan roket lokomotif modern demiryollarının prototipi kabul edilmiş ve 1830'dan sonra İngiltere'de demiryolu yapımı büyük bir hız kazanmıştır.¹⁰

Bu tarihten itibaren on yıl içinde 200 mil kamu demiryolu halkın hizmetine açılmıştır. Sonraki on yıl içinde 100 mil daha açılmış ve demiryolu inşa faaliyeti 6500 mile yakın demiryolunun inşa halinde olduğu 1847'de zirve noktasına ulaşmıştır. 1850'lerde demiryolu inşaatı canlılığı sona ermiştir ve İngiliz demiryolu şebekesinin ana iskeleti tamamlanmıştır.¹¹ Artık ulaşım alanındaki bu mühim gelişme İngiliz Sanayi İnkılabı'nın ve onun dayalı olduğu teknolojinin de yayılmasını ifade etmektedir. Üretime dayalı ülkeler bakımından iktisadi olarak yararlanılacak bölgeleri ve çeşitli madencilik bölgelerini, bunların dünyadaki kentleşmiş sanayileşmiş kesimindeki pazarlarına bağlayabilen demiryolları artık global taşımacılık sisteminin de kurulmasını ifade edecektir.¹² İngiltere elindeki bu teknolojiyi kısa süre içerisinde daha çok kendi çıkarları adına sömürgelerinde yayma girişimlerinde bulunmuştur. Kendisi gibi gelişme hamlesi içinde olan ülkelere ise demiryolu teknolojisini pazarlamaya başlamış ve bu sebeplerden ötürü kısa bir süre içerisinde demiryolları başta Avrupa ve ABD'de yayılmıştır.

⁸ Kahya E., (1988), "Türkiye'de ilk Demiryolları" Belleten, (LII), 14, 210,211

⁹ Kaşıkçıoğlu, H., (1968). "Meslek Tarihi: Demiryollarının Doğuşu ve Tarihçesi", Demiryol, (505), 18

¹⁰ Akbulut, G., (2010). Siyasi Coğrafya Açısından Türkiye'de Demiryolu Ulaşımı, Ankara, Anı Yayıncılık,

11

¹¹ Deane P.(1994) , a.g.e., 103

¹² Hobsbawn, E. J., (2003) Sanayi ve İmparatorluk, Ankara, Dost Kitabevi, 117

İngiltere'den sonra demiryolu teknolojisini ilk kullanan ülke ABD olmuş, 1830 yılında Baltimore-Ohio arasındaki hat hizmete açılmıştır.¹³ Fransa'da ilk düzenli demiryolu 1832'de St. Etienne-Roann arasında maden kömürü ve demir cevheri taşımak için inşa edilmiştir. Demiryolları daha sonra kalabalık nüfuslu yerleri birbirine bağlamaya yönelmiştir. Fransa'da 1836'da Paris – St. Germain- Laye, 1837'de Versailles ile bağlanmıştır. Almanya'da ilk demiryolu 1835'te Nürnberg ile Fürth arasında, Belçika'da 1835'de Brüksel ile Malines arasında, İtalya'da 1848'de Turin ile Moncalieri arasında hatların döşenmesi ile oluşturulmuştur. Demiryolları bazı ülkelerde plan dahilinde, bazılarında ise plansız günlük ihtiyaçlara cevap verecek şekilde inşa edilmişlerdir. Fransa'da III. Napolyon'un ekonomik danışmanı, Paris'ten çıkan beş ana hat ve bir Bordo ile Marsilya arasında bir diğer ana hatla Fransa'nın belli başlı bölgelerini birleştirmeyi hedefleyen bir projeyle işe başlamıştır. Belçika'daki gelişme esas itibariyle uluslar arası trafiğe uygun olarak oluşmuştur. Bu ülkede Fransa'dan, Brüksel üzerinden Anvers'e uzanan bir hat ile Almanya'da Köln'den Liege, Malines ve Brüksel üzerinden Ostent'e uzanan, dolayısıyla İngiltere'ye erişen iki transversal hat meydana gelmiştir.¹⁴ Hollanda ve Rusya ise demiryolları inşasına çeşitli amillerden kaynaklı gerekçeler yüzünden hemen başlamayacaktır. Felemenk ve Hollanda mevcut iç su yolları vasıtasıyla daha ucuz nakliyat imkanı bulduklarından bu işe büyük sermayeler yatırmak istememişlerdir. Fakat bilahare demiryollarının büyük sürati ve nakliyat intizamı dolayısı ile onlar da bu işe katılmakta çok fazla tereddüt göstermemişlerdir. Rusya'da ise demiryollarının işletmesine ancak 1848'de başlanabilmiştir. Anakaralar nazarında demiryollarının yapılış tarihleri Amerika'da 1830, Asya ve Avustralya'da 1853, Afrika'da 1856 yıllarına denk düşmektedir.¹⁵

¹³ Akbulut, G. (2010), a.g.e., 11

¹⁴ Tümerterkin, E.(1976) , a.g.e., 186

¹⁵ Onur, A. (1953) Türkiye Demiryolları Tarihi, Ankara, KKK Yayınları, 6,7

Yıllar	Amerika	Avrupa	Asya	Afrika	Avustralya	Toplam
1840	5 000	3 000	-	-	-	8 000
1850	15 000	24 000	-	-	-	39 000
1860	54 000	51 000	1 500	500	1000	108 000
1870	93 000	105 000	8 000	2 000	2 000	210 000
1880	175 000	169 000	16 000	5 000	8 000	372 000
1890	330 000	224 000	34 000	10 000	18 000	616 000
1900	402 000	284 000	60 000	26 000	24 000	790 000
1910	526 000	334 000	102 000	37 000	31 000	1 030 000
1920	600 000	390 000	120 000	52 000	38 000	1 200 000
1930	618 000	412 000	133 000	68 000	49 000	1 280 000
1936	626 000	415 000	166 000	74 000	49 000	1 330 000

Şekil 1.1. 1840-1936 Arası Kıtalardaki Demiryolu Hat Uzunlukları

Kaynak: Onur, A. (1953) Türkiye Demiryolları Tarihi, Ankara, KKK Yayınları, 7

Sanayileşme ile paralel hareket eden demiryolları 19. yy'da özellikle Avrupa'yı hızlı bir şekilde etkisine almış bu yüzyıl bir nevi demiryolunun altın çağını yaşadığı bir devir olmuştur. 1870 yılına gelindiğinde Büyük Britanya'da 24 864 km, Almanya'da 18 768 km, Fransa'da 16 632 km, Rusya'da 11 360 km, Avusturya Macaristan'da 9 420 km ve İtalya'da 6 128 km uzunluğunda demiryolu döşenmiştir. Bu dönemde Osmanlı Devleti'nde toplam demiryolu uzunluğu sadece 624 km'dir. 1890 yılına gelindiğinde ekonomik açıdan hızla büyüyen Almanya 74 000 km ile en fazla demiryoluna sahip Avrupa ülkesi iken, Almanya'yı 39 896 km ile Fransa, 32 673 km ile İngiltere, 30 957 km ile Rusya ve 27 113 km ile Avusturya Macaristan izlemiştir. Aynı yıl İngiliz, Fransız ve Avusturya-Macaristan şirketlerinin Osmanlı'da yaptığı demiryolu uzunluğu ise 1 719 km'dir. 1890 yılında 10 000 km² düşen demiryolu uzunluğuna bakıldığında ise Belçika'nın Lüksemburg ile birlikte 1 517 km ile ilk sırada yer aldığı, bu ülkeyi 1 020 km ile İngiltere ve İrlanda'nın takip ettiği görülmüştür. Bu dönemde 10 000 km² ye düşen demiryolu uzunluğunun en az olduğu ülke ise 19,1 km ile Osmanlı Devleti'dir. Yine aynı dönemde 10 000 kişiye düşen demiryolu uzunluğunda 16,5 km ile İsveç ilk sırada gelirken, bu ülkeyi 9,7 km ile Fransa ve İsviçre, 8,6 km ile Norveç ve Danimarka izlemiştir. Osmanlı Devleti'nde 10 000 kişiye düşen demiryolu uzunluğu 0,4 km'dir.¹⁶ Osmanlı

¹⁶ Akbulut, G. (2010). a.g.e, 11

Devleti'nin sanayileşememesine paralel olarak sahip olduğu demiryolu uzunluğu oldukça doğaldır.

Esasen modern anlamda demiryollarının ortaya çıkışından daha 30 yıl geçmeden insanlık demir ağları dünyanın birçok noktasına götürmüştür. Bu durum artık uzakları daha yakın bir hale getirecek, eskiden günler hatta aylar alan yolculuklar belki de saatlere indirgenecektir. Dünyada günümüz ulaşım araçları açısından tetkik edildiğinde demiryolları hala önemini korumakla beraber hava, deniz ve kara taşımacılığındaki gelişmeler demiryollarının önemini azaltmıştır. Ama 19.yy'da ulaşım alanında demiryolu dışında çok fazla bir ulaşım gerecinin geliştirilememiş olması bu yüzyıla neden demiryolu çağı adının verildiğini anlamamıza yardımcı olacaktır.

Nitekim 1840 tarihinde 77 000 km'ye erişen dünya demiryollarının uzunluğu 40 yıl sonra 272 000 km'ye, 1905'te 860 000 km'ye 1913'te ise 1 110 000 km'ye yükselmiştir. Genel olarak bu tarihten sonra demiryolu inşasının hızını kaybettiği görülebilmektedir. Mamafih dünya demiryolları 1922 yılında 1 179 000 km ve 1947'de de 1 336 000 km uzunlukta olmasına karşılık 1960 yılında 1 111 340 civarına inmiştir. Bunun sebebi ise gelişmekte olan ülkelerin demiryolu inşa etmeleri, gelişmiş ülkelerin bu inşa faaliyetlerini durdurmasıdır.¹⁷ Çünkü 20.yy ile beraber gelişmiş ülkeler demiryolu ağları ile ülkelerini örmüşler ve alternatif ulaşım vasıtalarına daha çok ehemmiyet vermeye başlamışlardır.

¹⁷ Tümertekin, E., a.g.e., s. 187

ÜLKELER	Uzunluklar (Km)			
	Yıllar			
	1845	1850	1870	1890
B. Britanya, İrlanda	4082	10 952	24 864	32 673
Felemenk	153	176	1 248	3 060
Belçika, Lüksemburg	577	830	2 880	5 263
Fransa	870	3 019	16 632	36 896
Almanya (Prusya)	2 143	5 824	18 768	74 000
İsviçre	4	23	1424	3 070
Avusturya – Mac.	1 058	1 536	9 420	27 113
Portekiz	-	-	704	2 060
İspanya	-	128	5 120	9 878
İtalya	128	432	6 128	12 907
Yunanistan	-	-	-	767
Sırbistan	-	-	-	568
Romanya	-	-	240	2 494
Osmanlı Devleti	-	-	624	1 719
Rusya, Finlandiya	144	496	11 360	30 957
İsveç	-	-	1 744	8 041
Norveç	-	-	272	1562
Danimarka	-	-	499	2 010
TOPLAM	9 159	23 088	100 927	222 926

Şekil 1.2. 1845-1890 Yılları Arası Avrupalı Devletlerin Demiryolu Uzunlukları

Kaynak: Onur, A. (1953) Türkiye Demiryolları Tarihi, Ankara, KKK Yayınları, 6

1.2. Ulaşım Politikalarının Genel Prensipleri

Sanayi İnkılabı sonrasında eskisinden olduğundan daha fazla bir biçimde ulaşım ve haberleşme önem kazanmıştır. Bir ülkede sanayi geliştikçe ulaşım da orantılı bir biçimde gelişme göstermiş ve devletlerin ivedilikle halletmesi gereken temel meselelerinden biri haline gelmiştir. Bir ülkenin hangi ulaşım politikalarını belirleyeceği de o ülkenin iktisadi, demografik, sosyal, askeri ve hatta siyasi yaklaşımları ile yakından alakalıdır. Bu unsurları göz önünde bulunduran siyasi otoriteler ülkedeki ulaşım politikalarına da yön vermekte gecikmemişlerdir. Ancak bahsi geçen bu durum gelişmiş ve kendi çıkarları için bağımsız bir şekilde karar alabilen ülkeler için geçerlidir. Sömürge altında olan veya yarı sömürge durumunda bulunan iktisadi ve sınai gelişmişlik düzeyi yeterli olmayan ülkelerde ise ulaşım politikalarını bu ülkelerden çıkar gözetten sömürgeci devletler belirlemiştir.

Asya ve Afrika'daki ilk demiryolları da batılı emperyalist devletler tarafından yapılmıştır. Asya ve Afrika'nın çeşitli ülkelerine 19.yy'ın sonlarına doğru yapılan demiryollarında bir artış göze çarpmaktadır. Bu bölgelerde hammadde ve enerji kaynaklarına çabuk ulaşip bu kaynakları hızlı bir biçimde fabrikalara ulaştırmak emperyalist devletlerin önceliği olmuştur. Bilhassa iktisadi bakımdan Avrupalı devletlerin sömürge alanı olmaktan kurtulamayan Osmanlı Devleti de Avrupalıların bu politikası içinde yer alacaktır.

Genel olarak ulaştırma, bir yarar sağlamak üzere kişilerin ve eşyanın uygun ve ekonomik biçimde yer değiştirmeleri şeklinde tanımlanabilir. Burada yapılan tanımdan da anlaşılacağı üzere ulaştırmada iki temel öge vardır; Yer değiştirme ve bu yer değiştirmenin uygun ve ekonomik olması. Kişilerin ve eşyanın yer değiştirmesi mümkün olmadan iş bölümüne dayalı bir ekonomi düşünülemez. Aynı zamanda ulaştırma ancak elverişli ve ekonomik olunca değer kazanmaktadır. Aksi halde kişilerin veya eşyanın yer değiştirmesinin bir anlamı olmayacaktır. Misal büyük ölçekli eşyaların taşınması ancak kitle iletişim sistemi olursa elverişli ve ekonomiktir.¹⁸

Dünya tarihinde ilk ulaşım faaliyetlerine bakıldığında bu çabaların eski çağlara kadar gittiği görülmektedir. M.Ö. 4000 yıllarında Mısırlılar tarafından Nil nehrinde basit tekneler kullanılarak ulaşım sağlanmıştır. M.Ö. 3000 yıllarında ise tekerleğin icadı ile insanlar basitte olsa bir araç kullanmayı becermişlerdir. 18. yüzyıla gelinceye kadar, gemilerin haricinde, ulaştırma fazla etkili olmamıştır. Buhar gücünün, elektriğin ve petrolün taşıma araçlarında kullanılmaya başlanması ile ulaştırma alanlarında yenilikler ortaya çıkmış ve hızlı bir gelişme kaydedilmiştir. 1783 yılında ilk sıcak hava balonu Joseph ve Etienne Montgolfier tarafından kullanılmış, 1903 yılında ise Wright kardeşlerin ilk motorlu uçağı kullanmaya başlamaları da havacılık sektöründeki gelişmeleri başlatmıştır.¹⁹ Böylece 19. yy ile beraber ulaştırma sektörü de hızlı bir dönüşüm içerisine girmiştir.

¹⁸ Ergün, İ., (1985) a.g.e., 7

¹⁹ Aslan, L. (2009) Türkiye'de Ulaştırma Sektörünün Gelişmesinde Devletin Yeri ve Önemi, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 4

Ulaşım vasıtaları ve sistemleri biçimsel özelliklerine göre şu şekilde sınıflandırılabilir:

- 1.Karayolu Ulaştırmacılığı,
- 2.Denizyolu Ulaştırmacılığı
- 3.Havayolu Ulaştırmacılığı,
- 4.Demiryolu Ulaştırmacılığı,
- 5.Nehiryolu (İç su yolu) Ulaştırmacılığı
- 6.Boru Hattı Ulaştırmacılığı

Bu ulaşım vasıtası ve sistemleri ise farklı hususiyetler arz etmekle beraber hepsinin çeşitli açılardan bilhassa bölgeye göre değişen artıları ve eksileri vardır. Bunlar ise aşağıdaki tabloda özetlenmektedir.

Ulaştırma Türü	Faaliyet	Ulaştırma Hızı	Hizmet Verilen Yerlerin Sayısı	Çeşitli Malları Kullanma Becerisi	Tarifeli Yükleme Sıklığı	Tarifelerin Uygulanmasının Güvenirliği
Karayolu	Yüksek	Hızlı	Çok Geniş	Yüksek	Yüksek	Yüksek
Denizyolu	Çok Düşük	Yavaş	Sınırlı	Çok Yüksek	Çok Düşük	Orta
Havayolu	Çok Yüksek	Çok Hızlı	Geniş	Sınırlı	Yüksek	Yüksek
Demiryolu	Düşük	Yavaş	Sınırlı	Yüksek	Düşük	Yüksek
Nehiryolu	Düşük	Yavaş	Sınırlı	Yüksek	Düşük	Orta
Boru Hattı	Düşük	Yavaş	Çok Sınırlı	Çok Sınırlı	Orta	Yüksek

Şekil 1.3. Ulaştırma Sektörlerinin Temel Özellikleri

Bir ülkede ulaşım politikasının belirlenmesinde eğer siyasi ve askeri unsurlardan ziyade iktisadi ve toplumsal ihtiyaçlar göz önünde bulunduruluyorsa gerekli yatırımların değerlendirilmesi ve seçimi sırasında altyapı yatırım maliyetleri daha da önem kazanmaktadır. Çünkü hemen her ülke için ulaşım yatırımları pahalı ve ulaşılmaya ayrılan kaynaklar da sınırlıdır.

Yatırım maliyetleri, göz önüne alınan yatırımların sunabilecekleri hız, konfor, düzenlilik ve güvenlik gibi niteliklerinden ve özellikle kapasiteden soyutlanarak değerlendirilemezler. Kara ulaştırmasının türlerinin altyapı maliyetleri, sağlayacakları hizmet niteliklerinden başka, güzergâhlarının geçecekleri bölgelerin topografik ve jeolojik özelliklerine bağlıdır. Güzergâhın yerleşim bölgelerinden veya kırsal bölgelerden geçişi de maliyeti önemli oranda etkileyecektir.²⁰ Bu manada bakıldığında kullanılacak ulaşım dalının seçiminde, topoğrafya, taşıma mesafesi, taşınacak yolcu sayısı, yük miktarı, taşıma için verilebilen zaman, yükün cinsi, yolcunun ve yükü sevke edenin arzu ihtiyaçları, çeşitli faktörlerden birçoğunun toplu sonucu olarak, taşımanın taşıyıcıya, taşıtıcıya ve ülke ekonomisine maliyeti ve faydaları dolayısıyla ideal ulaşımın bütün şartları etkili olmaktadır. Sağlıklı bir ulaşım sisteminde, kullanılacak taşıma biçiminin seçiminde ve ulaşım dallarına verilecek öncelik ve ağırlıkta, ancak bu faktörler göz önünde bulundurularak ve her birine gereken önem verilerek doğru sonuca ulaşılabilir.²¹ Ülke içi ulaşım politikaların belirlenmesi açısından hükümetlerin oturmuş bir sistem dâhilinde bilinçli bir siyaset izlemesi çok önem arz etmektedir. Mamafih acele ve işin temel prensiplerine riayet etmeden izlenecek bir yöntem ağır maliyetleri de beraberinde getirecektir.

Ulaştırma ağırlıklı olarak bir hizmet sektörüdür ve hizmetin en uygun biçimde bekletilemeden pazarlanması ihtiyacı vardır. Bunun yanı sıra ulaştırma sektöründe kar elde edecek olanlar açısından maliyetlerin en kısa sürede karşılanması gerekir. Ulaştırmanın bir diğer önemli niteliği de ülkenin ekonomik, sosyolojik ve politik yapısına bir yön ve şekil verme etkisine sahip olmasıdır. Yeni bir ulaşım sistemi kurulmasıyla bölgenin ekonomik, toplumsal veya siyasi yapısı değişebilmektedir. Bir ulaştırma yatırımı avantajlı kuruluş yerleri ve dolayısıyla yatırımlar için elverişli bir ortam oluşturabilmektedir. Böylelikle yatırımlar teşvik edilmekte yatırımların teşvik edilmesi ile birlikte sanayileşme ve kalkınma da teşvik edilmiş olmaktadır. Ulaşım sistemi netice itibarıyla sanayileşmeyi belirleyen en mühim değişkenlerden bir olarak da kabul edilebilir.²²

²⁰ Evren, G., (1979), “Demiryolu Maliyetleri ve Ulaştırma Ekonomisi Açısından Değerlendirilmesi ” I. Ulusal Demiryolu Kongresi Bildiriler, Ankara, 9

²¹ Tarım G., Çetinel H., (1979), “Ulaştırma Alt Sistemlerinin Genel karşılaştırılması, Kullanış Biçimleri ve Alınması Gereken Önlemler ” I. Ulusal Demiryolu Kongresi Bildiriler, Ankara, 37

²² Ergün, İ. (1985), a.g.e., 7

Sonuç olarak sağlıklı bir ulaşım sisteminin sağlayacağı faydalar ne kadar üst düzeyde ise bozuk, plansız ve çarpık bir ulaşım politikası ve planlaması da bir o kadar ülkeye ağır bedeller ödetebilir. Ulaşım planlamalarında işi baştan sıkı tutmakta bir başka temel unsurdur. Nitekim bir ülke eğer planlamadan bir ulaşım politikası belirlerse bunun geri dönüşü hem çok zor hem de çok maliyetli olacaktır. Bir yolu, limanı, demiryolunu yaptıktan sonra “olmadı başka bir yere yapalım, güzergâhı tekrar değiştirelim” demek hele gelişme konusunda çaba gösteren ülkeler için çok zordur. Bozuk ve sistemsiz bir ulaşım planlamasının çarpık yapılaşmayı, trafiği, fiyatların artmasını, kalitenin azalmasını vb. beraberinde getireceği unutulmamalıdır.

1.2.1. Ulaşımında Demiryollarının Temel Nitelikleri

Bilhassa günümüz şartları nazarında değerlendirildiğinde nüfus ve teknolojiye bağlı olarak ulaşımında trafik devamlı olarak artmaktadır. Bunun sonucunda mevcut yönetimler ulaşımında ortaya çıkan sorunları çözme için çeşitli girişimlerde bulunmuşlardır. Bu girişimler genellikle o bölgedeki demiryolu ağının güçlendirilmesi girişimiyle sonuçlanmıştır.

Demiryolları'nın ulaştırma alanındaki temel özellikleri ve oynadığı rol ise şu şekilde sıralanabilir;

Uluslararası demiryolu eşya taşımacılığının temel altyapı bileşenleri; raylı sistemler ve donanım ürünleri (elektrik tesisatı ve sinyalizasyon vb.), lokomotif ve vagonlar, aktarma istasyonları ve terminallerdir. Demiryolu taşımacılığında devlet tarafından yapılmakta olan bu altyapı yatırımları son derece yüksek maliyetlidir. Demiryolu başlangıç yatırımlarının devlet tarafından sağlanmasından sonra işletim maliyetleri ise son derece ekonomik olmaktadır. Ayrıca demiryolu eşya taşımacılığı, uzun mesafeler arasında gerçekleştirilebilen güvenli ve çevre dostu bir taşımacılık türüdür.

Dünyada demiryoluna olan talebin artmasında, hatların üretim ve tüketim merkezleri ile buluşturulması, demiryolları kara hava ve deniz yolları ile bütünleştirilmesiyle birlikte kombine taşımacılık operasyonlarına elverişli hale gelmesi temel rol oynamaktadır. Uluslararası yasal düzenlemelerdeki basitleştirilme ve harmonizasyon çalışmaları ile çevre güvenliğine yönelik ortak mutabakatlar, bu alana olan

talebi artırmaktadır. Ekonomik ve güvenli olma avantajlarını dikkate alarak, özellikle hacimli ve tonajlı yüklerin taşınmasından demiryolu taşımacılığı tercih edilmektedir.

Demiryolu uluslararası eşya taşımacılığının diğer taşıma türlerine göre çevreye duyarlı bir taşımacılık türüdür, diğer taşıma türlerine göre daha güvenlidir, karayolunun trafik yükünü hafifletir, genelde diğer taşıma alternatiflerinin aksine uzun dönem sabit fiyat garantisi verir, uluslararası geçişlerde karayolunda geçiş sınırlamaları bulunurken transit ülkelerin tercih ettiği bir taşıma türü olmasından dolayı geçiş üstünlüğü verilmektedir, transit süreleri karayoluna göre biraz daha fazla olmasına rağmen sefer süreleri sabit durumdadır, ağır tonajlı ve havaleli yükler için çok uygun taşıma türüdür ve hava koşullarından karayolu kadar çok etkilenmemesi en üstün yönleridir.

Ulaşım Alanı		Yolcu Taşımacılığı (kcal/kişi-km)	Yük Taşımacılığı (kcal/ton-km)
Karayolu	Otomobil	567	-
	Otobüs	155	-
	Kamyon	-	921
Demiryolu		48	61
Denizyolu		20	25
Havayolu		100	-

Şekil 1.4. Birim Nakliyat Başına Enerji Tüketimleri

Kaynak: Makine Mühendisleri Odası, (2012) Ulaşımında Demiryolu Gerçeği, Ankara: 68

Şekil incelendiğinde, enerji tasarrufu ve dolayısıyla maliyetler göz önüne alındığında demiryolları ve denizyollarına ağırlık verilmesinin kaçınılmaz olduğu da görülebilmektedir.

Aktif Kaza Durumu		Pasif Ölme/Yaralanma Durumu	
Demiryolu	Karayolu	Demiryolu	Karayolu
194	1 104 388	69 Ölü	4 045 ölü
		142 Yaralı	211 496 Yaralı

Şekil 1.5. Demiryolu ve Karayolu Kaza, Ölüm ve Yaralı Sayıları (2010)

Kaynak: TCDD, 2006-2010 İstatistik Yıllığı, Makine Mühendisleri Odası, (2012) Ulaşımında Demiryolu Gerçeği, Ankara: 68

2010 yılındaki Türkiye verileri ele alındığında yapılacak olan değerlendirme de güvenlik unsurları bakımından demiryolları kat be kat üstün konumdadır. Ulaşım

faaliyetlerinin nihai amacı insana fayda sağlamasıdır. Bu nazardan bakıldığından bu faktör karayolu ulaştırmacılığı için pek doğru bir yaklaşım gibi görünmemektedir.

Aynı kapasitede taşımacılık için demiryolları karayolları ve denizyollarına göre daha az arazi gerektirmektedir. Platform genişliği 13,7 metre olan çift hatlı, elektrikli bir demiryolu hattı kapasite açısından 37,5 m genişliğinde altı şeritli bir otobana eş değerdir. Buna göre karayolları 2,7 kat daha fazla arazi kullanımı gerektirmektedir.²³

Demiryollarının ilk tesis masrafları yüksek olmasına karşılık, işletmecilik masrafları çok düşüktür. Diğer taraftan düz bir arazide çift hatlı, sinyalli ve elektrikli 1 km'lik demiryolunun maliyeti, 2x3 şeritli 1 km'lik otoyolun maliyetinden % 30 daha ucuz olduğu gibi, uzun dönemde demiryolunun sağladığı hizmetlerin maliyeti de karayoluna göre daha ucuzdur.²⁴ Bilhassa coğrafi şartları dağlık olan ülkeler de maliyetler katlanarak artmaktadır ki Türkiye buna en güzel örnektir.

Kullandığı arazi açısından iki ulaştırma sistemine bakıldığında; aynı kapasitede taşımacılık için demiryolları karayollarına göre daha az arazi gerektirmektedir. Platform genişliği 13,7 metre olan çift hatlı, elektrikli bir demiryolu hattı kapasite açısından 37,5 m genişliğinde altı şeritli bir otobana eş değerdir. Buna göre karayolları 2,7 kat daha fazla arazi kullanımı gerektirmektedir.²⁵

Demiryolu taşımacılığının dezavantajlı yönleri; transit süreleri bazı teslim bölgelerinde karayolu ve denizyoluna göre daha uzun zaman alabilmesi, özellikle Türkiye içerisindeki parkurda, teslimatın daha uzun sürelerde yapılabilmesi, kapıdan kapıya teslimlerde Avrupa'da çoğu yerlerde fabrika içine kadar ray bağlantısı olmasına rağmen, Türkiye'de bu imkân yok denecek kadar az durumda olması ve kapıdan kapıya teslimlerde çoğu yerde trenin en yakın istasyona kadar gelebilmesi, teslim adresi için ayrıca kamyon aktarmasına gereksinim duyulması olarak sayılabilir.

Ulaştırma sektörünün ana unsurlarından birisi olan demiryolları da diğer ulaşım türleri gibi küreselleşmenin yarattığı düzene ayak uydurabilmek için önemli bir yapısal ve

²³ Makine Mühendisleri Odası, (2012) a.g.e., 70

²⁴ Altınok S., (2001) Türkiye'de Ulaştırma Politikaları, Karayolları ve Demiryolları Mukayesesi, S.Ü. İ.İ.B.F. Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi, (1 , 2) 83

²⁵ Makine Mühendisleri Odası, (2012) a.g.e., 70

teknik değişim sürecinden geçmektedir. Yapısal değişim süreci içinde demiryollarının hem kendi yapıları hem de devletle ilişkileri sorgulanmakta ve yeniden düzenlenmektedir. Dünya demiryollarının neredeyse tümünden yeniden yapılanma çalışmaları çeşitli biçimlerde sürdürölmektedir. Günümüzde, demiryolu sektörünün sadece diğer ulaştırma türleri karşısında rekabet gücünü artırmaya değil birden fazla işleticinin faaliyetine imkan vererek sektör içinde de rekabet yaratılmaya çalışılmaktadır. Gelecek yıllarda demiryolu taşımasının özelliklerine uygun güzergahlarda gelişmeye devam edeceği ve kamuoyunun çevresel konulara duyarlılığının artması sonucu trafiğin karayolundan demiryoluna kaymasına neden olacağı beklenmektedir. Demiryolları da oluşan bu olumlu gelişmeden yararlanabilmek için hizmet kalitesi, konfor, güvenilirlik ve fiyat konusunda iyileştirmeler yaparak rekabet gücünü artırmak için önlemler almak zorundadır.

2. BÖLÜM

TÜRKİYE’DE DEMİRYOLLARININ ORTAYA ÇIKIŞI VE GELİŞİMİ

2.1. Osmanlı Devleti’nde Demiryolları

2.1.1. Osmanlı Devleti’nin 19. Yüzyılda İktisadi ve Siyasi Durumu

Tarihin sayılı devletlerinden biri olan Osmanlı Devleti kuruluşundan yıkılışına kadar dünya siyasetinde yer edinmiş ve tarihe yön vermiş nadir devletlerden biridir. Takriben 600 yüz yıllık ömrü ile yine tarihin en çok yaşayan devletlerinden biri olarak da göze çarpmaktadır. Bu kadar uzun bir müddet yaşamasının temel sebeplerinden biri de kuşkusuz devletin sağlam bir devlet teşekkülüne sahip olmasından ileri gelmektedir.

Osmanlı Devleti’nin teşkilat yapısı ve müesseseleri, elde bulunan kaynaklar göz önünde bulundurularak umumi hatlarıyla ele alındığında kuruluştaki sağlam yapısının etkilerinin ilerleyen dönemlerde de kendini hissettirdiğini ve zaman zaman vuku bulan aksaklıkların ise bir şekilde atlatılabildiğini görmekteyiz. Bilhassa 17.yy’da devlet, ekseriyetle isyanlar, taht kavgaları ve askeri mağlubiyetler gibi ciddi sorunlarla karşılaşmış ama bu hadiseleri ciddi meselelerin ortaya çıkmasına mahal vermeden atlatabilmiştir.

18.yy’dan itibaren devlet sisteminde ortaya çıkmaya başlayan küçük aksaklıklar, ilerleyen yüzyıllarda daha büyük, menfi gelişmelere sebep olmuştur. Elbette Osmanlı Devleti bu olumsuzluklara çözüm bulmaya çalışmış ve bunda da kısmen başarılı olmuştur.

On dokuzuncu yüzyıla gelindiğinde ise Osmanlı Devleti sorunların büyümesine paralel olarak, daha köklü tedbirler almaya başlamıştır. Bu yüzyılda devlet, özellikle askeri, ekonomi, siyasi ve toplumsal alanlardaki meseleleri halletme yolunda ıslahat hareketlerine girişmiştir.

Esas itibariyle III. Selim dönemiyle başlayan ciddi ve köklü ıslahatlar, II. Mahmut dönemiyle devam ettirilmiş ve Tanzimat Fermanı’nın ilanıyla büyük bir aşama kaydedilmiştir. Bilhassa Tanzimat’ın ilanından sonra ülke içinde yüzyıllardır var olan

geleneksel sistemlerden vazgeçildiği ve birçok müessesenin işlerliği kalmadığı için nihayete erdirildiği görülebilmektedir.

Osmanlı Devleti'nde 19. yy'da hemen her alanda meydana gelen değişim ve ıslahat hareketleri devletin yapısında radikal reformlara yol açmıştır. Elbette bu yüzyıl içerisinde devlet adamları ekonomi politikalarında da ciddi ıslahatlar yapmıştır. Birçok alanda başlayan çağdaşlaşma hareketi, kendisini iktisadi alanda da gösterecek ve Osmanlı ekonomisi düşünce ve pratikte de çağdaşlaşma sürecine girecektir veya girmeye çalışacaktır.

19.yy'da Avrupa'daki kapitalist üretim biçimi, sanayi inkılabının tamamlanmasıyla, İngiltere'den başlayarak ergenlik çağına ulaşırken, öte yandan Osmanlı İmparatorluğunda var olan güçler arasındaki çelişki ve çatışmalar, berraklaşıp egemen bir üretim biçimine doğru evrimleşmeyi bir türlü başaramamıştır.²⁶ Bu yüzyıla gelindiğinde Osmanlı Devleti'nin coğrafi durumu ve ekonomik zenginliği, emperyalist Avrupalı büyük devletlerin saldırılarına ve dolayısıyla Osmanlı'yı parçalamaya yönelik politikalar gütmelerine sebep olmuştur. İngiltere'nin Hindistan'a giden yolları kontrol altına alma çabası, Rusya'nın Asya ile Kafkaslara sarkma ve Akdeniz'e çıkma isteği, Osmanlı Devleti'nin iç düzeninin bozulması ve Ortodoksların Ruslar, Katoliklerin Fransızlar tarafından korunması girişimleri, milliyetçi ayaklanmaların desteklenmesi ile birleşince, XIX. yüzyılın en önemli sorunlarından olan " Şark Meselesi" de ortaya çıkmıştır.²⁷ Artık Osmanlı Devleti'nin istikbali, Batılı devletlerin Şark Meselesi konusundaki politikalarına bağlı olacaktır.

Osmanlı Devleti Avrupa'daki sanayileşme sonrası başlayan emperyalist politikalarla Batının askeri, siyasal ve iktisadi gücüyle karşı karşıya gelmiştir. Ekonomi, Batı kaynaklı yeni bir düzene, kapitalizme açılmaya başlamıştır. Bir yandan taşradaki ayan ve Balkanlar'da başlayan bağımsızlık hareketleri, öte yandan da batının hız kazanan gücü karşısında, Osmanlı yönetimi bir dizi batı tarzı yönetimi uygulamaya koyarak merkezi devletin gücünü ve etkinliğini artırmaya çalışmıştır.²⁸ Osmanlı yöneticileri zaman zaman

²⁶ Yerasimos, S., (1980) Az Gelişmişlik Sürecinde Türkiye, İstanbul, Gözlem Yayınları, 319

²⁷ Yıldırım, İ., (2001) "On Dokuzuncu Yüzyıl Osmanlı Ekonomisi Üzerine Bir Değerlendirme", Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, C. 11, (2), 314

²⁸ Pamuk, Ş., (2003) 100 Soruda Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi 1500-1914, İstanbul, K Kitaplığı Yayınları, 290

bu girişimlerinde başarıya ulaşırsalar da sanayileşmeyi başaramayan ve iktisadi manada kötü olan devlet mekanizmalarıyla sonuca ulaşamamışlardır.

Bu dönemde temel sanayi kurulamadığı gibi, iyi durumda olan dokuma sanayi bile ülke ihtiyaçları için yeterli üretim kapasitesine ulaşamamıştır. Mevcut sanayi ülkenin tarım ve maden zenginliğini değerlendirmekten çok uzaktır. Üretim büyük ölçüde tarıma dayalıdır fakat tarım üretimi son derece düşüktür. Ülkenin tarım ülkesi olmasına rağmen İstanbul gibi büyük şehirlerin çoğu ithal buğdayla beslenmektedir. Bütün bunlara rağmen Tanzimat döneminde idari, hukuki ve sosyal reformlarla birlikte ekonomik gelişmeyi sağlayacak köklü tedbirler uygulanmaya başlanmıştır.²⁹ Ancak kapitülasyonlar ve çeşitli imtiyazlar Osmanlı ekonomisinin belini doğrultmasında birer engel teşkil edecektir. Bilhassa 1838 Balta Limanı Antlaşması ile yabancılara tanınan haklar zaten çağın şartlarına ayak uyduramayan Osmanlı sanayisinin yok oluşuna zemin hazırlayacaktır. Tanzimat dönemi ile beraber vergi sistemi ve toplama usullerinde yapılan tadiller, yeni paraların çıkarılması, raporlar, bankaların açılması iktisadi hayatı düzeltmeye yetmeyecektir.

Üstelik sanayileşmeyi gerçekleştiremeyen Osmanlı Devleti gayrimüslimlerin isyanlarına engel olamamış, milliyetçilik akımının etkisi ve bozulan ekonomi bu isyanların artarak devam etmesinde etkili olmuştur. Gerçekte 19.yy'daki Osmanlı demiryolları projelerinin bir amacı da bağımsızlık isteyen azınlıkları kontrol altına almak ve Balkanlar'daki otoritesini sağlamlaştırmaktır. Demiryolları vasıtası ile çıkan isyanlara anında müdahale edilmesi düşünülmüş fakat bundan müspet bir sonuç alınamamıştır.

1854 tarihinde Kırım Harbi esnasında alınmaya başlanan borçlar ve bu borçların ödenememesi neticesinde kurulan Düyun-u Umumiye İdaresi Osmanlı ekonomisinin iflasını hazırlayacaktır. Osmanlı Devleti bundan sonra ekonomideki egemenliğini kaybedecek, kontrol Batılı güçlere geçecektir.

İlk kez nazırlıkların oluşturulduğu 1838 yılından 1922 yılına kadar Osmanlı Devleti'nde görev alan maliye nazırı sayısının 72 olduğu düşünüldüğünde, Osmanlı mali sisteminin durumunun ne kadar içinden çıkılmaz bir hal aldığı daha net anlaşılabilmektedir.

²⁹ Yıldırım, İ. (2001) a.g.m., 314

Sonuç olarak coğrafi keşifler sonrasında Avrupa'daki gelişmelere Osmanlı Devleti gerektiği kadar ayak uyduramamıştır. 18. yy'ın son çeyreğinde meydana gelen Fransız İhtilali ve Sanayi İnkılabı sonuçları itibarıyla Osmanlı'nın baş etmesi zor bir takım meseleleri de beraberinde getirmiştir. Osmanlı Devleti her ne kadar Tanzimat Fermanı, Islahat Fermanı, Meşrutiyet Hareketleri ve daha birçok ıslahat teşebbüsünde bulunsa da vuku bulan olumsuzluklara mani olamamıştır.

2.1.2. Osmanlı Devleti'nde Demiryolları Düşüncesinin Ortaya Çıkışı

Osmanlı ülkesi Sanayi İnkılabını gerçekleştirmemesine paralel olarak bir müddet sonra sanayileşen Avrupalı devletlerin hammadde, pazar ve enerji ihtiyaçlarını karşılayacak bir sömürge bölgesi konumuna gelecektir. Osmanlı devlet adamları bir yandan batılı devletlerin sömürgeci politikalarına mani olmaya çalışacak ama bir yandan da kendi önüne konulan taleplere engel olamayacaktır. Osmanlı Devlet yönetimi bir süre sonra artık kendi çıkarlarından ziyade, kapitalist politikalar doğrultusunda kararlar almak zorunda olan bir ülke olacaktır. Bu kararların alındığı alanlardan biri de kapitalizmin yayılmasındaki temel direklerden biri olan ulaştırma alanıdır. Nitekim Osmanlı Devleti'nde demiryolu çağına başlaması tüm bu gelişmelerin bir sonucudur.

İlk demiryolunun 1830 yılında İngiltere'de yapılması ve süratle Avrupa ve Dünya'nın çeşitli ülkelerine yayılması, kısa bir süre sonra da Osmanlı'da demiryolu yapılması işini gündeme getirmiştir. Bu dönemde İngiltere, doğu ticaretinden azami bir şekilde faydalanabilmek için, Akdeniz ve Basra körfezi üzerinden Hindistan'a ulaşmayı planlamıştır. Bu amaçla ilk zamanlarda Süveyş kanal projesi gerçekleştirilmek istenmiş daha sonra bundan vazgeçilerek Albay Chesney'in projesiyle Fırat nehri yoluyla Basra Körfezine ulaşma planları yapılmıştır. Bu projeye göre İskenderun'dan Birecik'e bir demiryolu yapılacak Birecik'ten buharlı gemiler vasıtasıyla Basra körfezine ulaşılacaktır. Böylece İngiltere Hindistan'a ulaşmak için Osmanlı topraklarının büyük bir bölümünden faydalanacaktır ancak bu proje tatbik edilmemiştir.³⁰ Bu projeden sonra demiryolları politikasına kısa bir müddet ara verilmiş ise de Fransız ve İngiliz sömürge yolları rekabeti sonucu tekrardan benzer bir proje gündeme gelmiştir.

³⁰ Engin, V., (1993) Rumeli Demiryolları, İstanbul, Eren Yayıncılık, 34, 35

Albay Chesney ilk projesini uygulama şansı bulamasa da düşüncesini gerçekleştirme konusunda yeni adımlar atmakta kararlıdır. Bir süre sonra özel sermaye ile işbirliği yapıp 1857’de “Euphrates Valley Raiway Company”i kurmuş ve Osmanlı hükümeti ile yaptığı müzakereler akabinde bir demiryolu imtiyazı elde etmeyi başarmıştır. Ancak hem Osmanlı hükümeti ile hem de İngiliz yönetimi ile mali konularda yaşanan bir takım meseleler bu projenin de önünde bir engel teşkil etmiş ve proje uygulanamamıştır.³¹

Osmanlı Devleti’ndeki ilk demiryolu inşaatı Mehmet Ali Paşa meselesi sonrası tam manasıyla Osmanlı Devleti kontrolünde olmayan Mısır’da gerçekleştirilmiştir. Ancak bu dönemde Mısır’da yapılmak istenen demiryolu Osmanlı hükümetinin kendisine haber verilmediği için tepki koyması ile Mısır Valiliği, İngiltere ve Osmanlı hükümetleri arasında kısa bir siyasi gerginliğin yaşanmasına neden olacaktır. Nihayetinde bu meseleler atlatılacak ve 1851 tarihinde Mısır’da Kahire-İskenderiye hattı inşa edilemeye başlanacaktır. 1869’a gelindiğinde Mısır demiryollarının uzunluğu 1300 km’yi bulacaktır.³² Ancak Osmanlı Devleti yöneticileri her ne kadar Mısır’daki demiryoluna ilk başlarda merkezi otoritenin tesisi maksadıyla karşı çıksa da demiryollarının kendi ülkelerine yapılmasını istemişlerdir. Bilhassa dönemin padişahları bu yönde büyük çaba sarf etmişlerdir. Sultan Abdülmecit saray duvarına tren resmi asmış ve özel doktoruna bu resmi göstererek “*Ülkemde bu trenlerden bulunması en büyük arzumdur*” demiştir. Aynı padişah, 1855 yılında devlet adamlarına hitaben yaptığı bir konuşmada, dış borç almamak için çok gayret gösterildiğini, ama sonuçta buna mecbur kalındığını vurgulayarak artık borçların ödenmesi ve ülkenin kalkınması için demiryolları yapmanın bir zaruret haline geldiğini ifade etmiştir. Halefi Sultan Abdülaziz ise, tren yolu hattının saray bahçesinden geçmesi söz konusu olduğunda, “*Memleketime demiryolu yapılsın da isterse sırtımdan geçsin, razıyım*” demek suretiyle demiryoluna verdiği büyük önemi göstermiştir. Yine dönemin önde gelen devlet adamlarından Fuat Paşa, özel sohbetlerinde, hükümetin vazgeçilmez görevinin demiryolu yapmak olduğunu, Avrupa ülkeleri kadar demiryoluna sahip olduğunda, dünyanın önde gelen devletleri arasına girileceğini belirtmiştir.³³ Tüm bu anlayışın sonucu olarak Avrupalı Devletler ve şirketler Osmanlı yönetiminden demiryolu imtiyazı alma konusunda zorluk yaşamayacaklar ve Osmanlı topraklarında demiryolları projeleri hazırlanıp tatbik edilecektir.

³¹ Özyüksel, M., (1988) Anadolu Bağdat Demiryolları, İstanbul, Arba Yayınları, 9

³² Quataert, D., (1985) 19.yy’da Osmanlı İmparatorluğu’nda demiryolları, Tanzimattan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi, İstanbul, İletişim Yayınları, 1631

³³ Engin, V.,(2002) Osmanlı Devleti’nin Demiryolu Siyaseti, H. C. Güzel, K. Çiçek, S. Koca (Editörler) Türkler Ansiklopedisi,.Ankara. Yeni Türkiye Yayınları, C. 14, 826

2.1.3. Osmanlı Devleti'nde İnşa Edilen Demiryolları

2.1.3.1. İzmir ve Havalisindeki Demiryolları

Osmanlı Devleti zamanında yapılan ilk demiryolu Büyük Menderes vadisini İzmir'e bağlayan İzmir-Aydın hattıdır. İmtiyazı Kırım Savaşı esnasında aynı tarafta mücadele ettiğimiz İngilizlere verilen bu hattın yapımına 28 Eylül 1857'de başlanmış, çeşitli sebepler yüzünden yapım işi aksamış, 1860 yılında 70 km'lik bölüm yapılması gerekirken ancak 30 km yapılabilmıştır.³⁴ İzmir'den Aydın'a kadar olan 130 km'lik mesafesi ancak 11 yılda tamamlanabilen bu hat 27 Ocak 1860'da ancak işletmeye açılmış ve Türkiye'de demiryolculukta bu vesileyle başlamıştır. Ancak şirketin bundan sonraki taahhütleri de yerine getirmemiştir. Sözleşmelerin uzatılmasına ve gereken izinlerin sağlanmasına rağmen Batı Anadolu'da başlayan bu projelerin 1900'lere kadar devam ettiği görülmektedir.³⁵

Söz konusu demiryolu şirketinin verdiği sözleri yerine getirememesi ve demiryolu inşaatının sürekli aksamasına rağmen Osmanlı yönetimi şirkete sürekli tavizler vermiştir. Bunun altında yatan nedenler Osmanlı yönetiminin ülke genelinde demiryolu yapımına verdikleri önemden kaynaklanmaktadır. Bu devirde ülke içinde yaşanan karışıklıkların, demiryolunun sağlayacağı süratli asker sevkıyatı ile önlenebileceği düşüncesi, ikincisi ise ülkenin içinde bulunduğu mali bunalımın hafiflemesine yardımcı olacağı umudu bu anlayışın nedenlerini açıklamaktadır.

Batı Anadolu bölgesi de bu dönemde bu karışıklıklardan nasibini almıştır. Bu bölgede eşkıyalık faaliyetleri yanı sıra Rum çetelerinin de ortalığı karıştırması bu bölgeye hızlı askeri sevkıyatını zorunlu kılmıştır.³⁶ Nitekim Osmanlı'da İzmir Aydın arasında başlayan bu hattın yapımında İngiliz ve Fransız şirketleri çeşitli dönemlerde ihaleler almışlar ve hattın istikameti ve uzunluğu değişikliğe uğramıştır. İzmir – Kasaba (Turgutlu) olarak ta adlandırılan bu demiryolu en son Dinar ve Afyon'a kadar ulaşmasına rağmen Anadolu demiryolları ile birleşmesi ancak 1899'da yapılan anlaşma ile gerçekleşmiştir.

³⁴ Taşlıgil, N., (2010) Türkiye'nin Ulaşım Coğrafyası, İstanbul, Çantay Yayınları, 85

³⁵ Işıksağan, M., (1962), "Türkiye Demiryollarında Tarihi Olaylar, Demiryolları Mecmuası, (434-435), 11, 12

³⁶ Özyüksel, M., (1999). Anadolu ve Bağdat Demiryolları, G. Eren (Editör), Osmanlı Ansiklopedisi, Ankara, Yeni Türkiye Yayınları, C. 3, 664, 665

Kırkağaç-Soma-Bandırma hattı ise 1912 tarihinde bitirilmiştir.³⁷ Böylece yaklaşık 70 yıllık bir süreç içerisinde batı Anadolu’da mühim bölgeleri birbirine bağlayan 607 km’lik demiryolu inşası sona ermiştir.

Bu hattın yapımı İngilizler ve Osmanlı Devleti açısından muhtelif bir takım avantajları da beraberinde getirmiştir. Bu hat ile beraber İngilizler başta olmak üzere diğer Avrupa devletleri ve ABD dahi mühim bir hinterlanda sahip olan İzmir limanını daha etkin kullanmaya başlamışlardır. Bölgede bulunan tarımsal hammadde kaynakları, madenler ve hatta tarihi eserler bu demiryolunun iç bölgelerle de bağlantı kurması sonucu Batılı devletlerin kontrolü altına girmiştir. Osmanlı Devleti ise askeri açıdan bölgeleri kontrol altına alabildiği gibi, tarımsal üretimini ve ticaretin artmasını sağlayacak ve gelir kaynaklarını arttıracaktır.

Yıl	Hat Genişliği	Uzunluğu (Km)	Güzergah	Ülke
1854	1435	211	İskenderiye-Kahire	İngiltere
1856	1435	608, 584	İzmir-Aydın	İngiltere
1863-1893	1435	702, 696	İzmir-Kasaba(Turgutlu)	Fransa
1869-1872	1435	336, 286	Rumeli (Şark)	Belçika
1883	1435	67, 158	Mersin-Adana	İngiltere
1891	1050	41, 110	Mudanya-Bursa	Fransa
1888-1902	1435	1 376, 666	Anadolu Bağdat	Almanya
1916	0, 750	232, 000	Erzurum-Sarıkamyş	Rusya
1899-1913	1524	124, 000	Sarıkamyş-Kars-Arpaçayı	Rusya
1892	1435	87	Yafa-Kudüs	Fransa
1895	1435	247	Beyrut-Şam	Fransa
1895-1906	1435	420	Şam-Halep	Fransa
1876-1909	1435	501, 077	Güney (Cenup) (Adana-Bağdat)	Fransa
1910-	1050	1 468	Hicaz	Osmanlı
1854-1910	-	6 296	-	-

Şekil 2.1. Ege Havalisindeki Demiryolları (1854 – 1910)

Kaynak: Akbulut, G., (2010). a.g.e., s.11

³⁷ Yıldırım, İ., (2001) Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950), Ankara, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, 14

2.1.3.2. Anadolu - Bağdat Demiryolları

Anadolu’da yapılan en uzun demiryolu olan bu hattın yapımı, Abdülaziz’in Bağdat’ı demiryoluyla İstanbul’a bağlama düşüncesinden ortaya çıkmıştır. İstanbul – Bağdat demiryolları projesi, Ağustos 1871’de başlamış, Haydarpaşa-İzmit arasındaki hat Eylül 1872’ye kadar ancak 24 km ilerleyebilmiştir. Bunun üzerine Wilhelm Von Pressel, İstanbul’dan başlayan ve Ankara, Sivas, Musul, Bağdat üzerinden Basra’ya ulaşan ve yan hatlarla 4670 km’yi bulan yeni ve farklı bir proje hazırlamıştır. Ancak iflasa sürüklenen Osmanlı Devleti’nin böyle bir projenin altından kalkması mümkün değildir. Sonuçta 91 km’lik Haydarpaşa-İzmit hattı iki yılda tamamlanmış, 1875’te Osmanlı maliyesi iflas edince hattın yapımı durdurulmuştur.³⁸

Ancak bu proje ile ilgili daha sonraki dönemlerde gelişmeler yaşanmış ve hattın yapımı ile ilgili II. Abdülhamit’in gayretleri etkili olmuştur. Dönemin siyasi ortamı sebebiyle daha yakın ilişkiler kurulan Almanya ile demiryolları konusunda da çeşitli projeler geliştirilmiştir. Yapılan görüşmeler neticesinde Deutsche Bank’ın elinde bulunan “Anadolu Osmanlı Şimendifer Kumpanyası”na İzmit-Ankara kısmının inşası ve işletme imtiyazı 8 Ekim 1889 tarihli fermanla verilmiştir.³⁹ Alman sermayesiyle teşekkül eden aynı kurum 15 Şubat 1893 tarihinde aldığı diğer bir imtiyazla da Anadolu hattının Eskişehir –Konya, Alayunt – Kütahya kısımlarını inşa etmiş ve işletmeye açılmıştır. Eskişehir’den Konya’ya doğru 31 Ağustos 1893’de başlayan inşaat 29 Temmuz 1896’da Konya’ya varmıştır.⁴⁰

9 km’lik Arifiye – Adapazarı tali hattının inşası işi ise 1898 tarihinde tamamlanmıştır. Umumi olarak 1032 km olan Anadolu hattının inşası işi 1872 tarihinden 1899 tarihine kadar 27 yıl sürmüştür. Bu hat netice itibariyle şu kısımlardan müteşekkil bir demiryolu projesidir.

-Feneryolu – Fenerbahçe (Şube Hattı)

³⁸ Yıldırım, İ., a.g.e., s.14

³⁹ McMeekin, S., (2012) Berlin-Bağdat Demiryolu, İstanbul, Picus Yayınları, 58

⁴⁰ Yıldırım, İ., a.g.e., s.14

-Haydarpaşa – Eskişehir
 -Eskişehir – Konya
 -Alanyunt – Kütahya
 -Arifiye – Adapazarı⁴¹ hatlarıyla Anadolu Demiryolları projesi uzun yıllar sürse de nihayete erdirilmiştir.

Bununla birlikte Anadolu Demiryollarının Almanya'ya verilmesi Osmanlı Devleti'nin yeni dış politika anlayışının bir sonucudur denilebilir. Dış politikada muvazene politikası güden Osmanlı Devleti İngiliz ağırlıklı dış politikadan uzaklaşmış başka güçlerle işbirliğine gitmeye başlamıştır.

19.yy'ın sonlarında dünya güç dengelerini değiştiren yeni bir Almanya ortaya çıkmış ve Osmanlı yönetimi de bu güce karşı kayıtsız kalmamıştır. Siyasi olarak İngiliz hükümeti ile yaşanan sorunlar ve 93 Harbi'nden sonra siyasi konjoktürde vuku bulan hadiseler Osmanlı Devleti'nin Almanya ile dostluk münasebetlerini perçinleyecektir. Demiryolu imtiyazları başta olmak üzere birçok ticari ve ekonomik öncelik Almanya'ya verilecektir.

Bu hattın Almanlara verilış süreci de yakın tarihlerde kurulan Düyun-u Umumiye ile de yakından alakalıdır. Nitekim Osmanlı mali ve iktisadi sisteminde sonun başlangıcını ifade eden bu kurumla birlikte hem İngilizler hem de Fransızlar Osmanlı topraklarında muhtelif imtiyazlar elde etme girişiminde bulunmuşlardır. Bu imtiyaz alanı bu dönemde Anadolu demiryolu için de geçerlidir. Böylesi ehemmiyetli ve kritik bir hattın inşası için hem İngilizler hem de Fransızlar müthiş bir yarış içerisine girmişken bu hattın inşa hakkının, Georg von Siemens başkanlığındaki Alman Deutsche Bank'a verilmesi bir şok etkisi yaratmıştır.⁴² Böylece Osmanlı topraklarında İngiliz ve Fransız hegemonyasında olan demiryolu inşaatlarına yeni ve taze bir güçte dahil olmuştur. Artık imtiyazı alınan ya da Balkanlar ve Yakındoğu'da daha önce işletmeye konan aşağı yukarı 2000 km uzunluğundaki bir demiryolunu Alman finans burjuvazisi denetleyecektir.⁴³

⁴¹ Kaşıkçıoğlu, H., (1968). "Meslek Tarihi: Demiryollarının Doğuşu ve Tarihçesi (Türkiye Demiryolları Tarihçesi)", Demiryol, (506), s. 20

⁴² Özyüksel M., (1988), a.g.e., s.25

⁴³ Rathmann L., (1982), Berlin Bağdat Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi, İstanbul, Belge Yayınları, s.43

II. Abdülhamit ise Osmanlı topraklarında dönemin demiryolları politikası etrafında dönen siyasi rekabeti şu şekilde değerlendirmektedir; “ *İmparatorluğumuz dahilindeki demiryollarının inşaatı mevzuunda büyük devletlerin arasındaki rekabet, çok garip ve şüphe davet edicidir. Her ne kadar büyük devletler itiraf etmek istemiyorlarsa da bu demiryollarının ehemmiyeti yalnızca iktisadi değil, aynı zamanda siyasidir. Bağdat Demiryolu hususundaki rekabet ise çirkin bir hal almaya başlamıştır. Dört büyük devlet bu işin içindedirler. Sefir beyler ise kabil olan her vasıtayı kullanmak suretiyle, perde arkasında birbirleriyle mücadele etmektedirler. Bu, seyredilmesi hakikaten çok zevkli bir manzaradır.*”⁴⁴ diyerek İngiltere, Fransa, Rusya ve Almanya’nın mücadelesinin bir hayli çetin geçtiğini dile getirmiştir.

Anadolu Demiryolları ile ilgili bir diğer projede bu hatlar vasıtasıyla Bağdat’a kadar uzanan bir demiryolu inşa etmektir. Böylece İstanbul-Bağdat arasında bir bağlantı sağlanmış olacaktır.

Konya’dan başlayıp Bağdat’a uzanacak dolayısıyla Anadolu ile günümüz Irak topraklarını birbirine bağlayacak Anadolu-Bağdat demiryolu projesi ile Osmanlı Devleti’nin ulaşmak istediği temel hedefleri arasında şunlar gösterilebilir:

1. Irak, Suriye ve Arabistan’daki isyanlara zamanında müdahale suretiyle hükümet nüfuz ve otoritesini temin etmek.

2. Bir harp dahilinde süratle seferberlik ve yığınak yapabilmek, kuvvet kaydırma imkanlarını yaratmak ve bütün imparatorluk camiası halkından vatan hizmetinde tam istifade etmek.

3. Bu demiryolu ile ülke içindeki kaynakların uluslar arası ticarete yer edinmesini sağlayarak refah düzeyini yükseltmek ve yeterli vergileri toplayabilmek

4. Kuvvetli bir merkeziyetçi yönetim kurarak memleket idaresini kolaylaştırmak⁴⁵

Bu hattın izleyeceği yol şu şekilde olacaktır;

⁴⁴ Sultan Abdülhamit, (1975) Siyasi Hatıratım, İstanbul, Dergah Yayınları, 103

⁴⁵ Onur A., (1953) a.g.e. , 14

Konya – Karaman – Ereğli – Adana (Bağdat Demiryolu burada Adana- Mersin demiryolu ile birleşecekti.) - Halep (Demiryolu bu merkezden kollarla, Hama, Humus, Trablusşam, Şam, Beyrut, Yafa ve Kudüs’e kadar bağlantılar sağlayacaktı.) – Nusaybin (Buradan ayrılacak bir kol Diyarbakır ve Harput’a gidecekti.) - Musul – Tikrit – Samarra – Sadiye (Bir hat da buradan ayrılarak İran sınırındaki Hanikin’e gidecekti.) - Bağdat – Basra⁴⁶ şeklinde düşünülmüştür.

Bu hattın yapımı doğrultusunda 21 Ocak 1902 tarihinde Alman Deutsche Bank ile kesin imtiyaz antlaşması imzalanmıştır. Km garantisi 16500 frank ve yapım süresi sekiz yıl olarak tespit edilen hattın finansman sorunu çözülemediği için yapımına hemen başlanamamıştır. Rus hükümetinin bu hattı tasvip etmemesi ve sürekli zorluklar çıkarmak için girişimlerde bulunmasına rağmen parasal krizler atlatılmış ve 25 Ekim 1904’te Bağdat demiryolunun ilk kısmı törenle işletmeye açılmıştır. I. Dünya Savaşı patlak verdiğinde 1715 km’lik Konya – Bağdat bölümünden 887 km’si tamamlanmıştır. Tamamlanamayan bölümler ise, Toros Dağları’ndaki 38 km’lik bölüm, 100 km’lik Amanus hattı ve 690 km’lik Samarra – Musul – Tel Ebiad hattıdır. Savaş esnasında bilhassa askeri gerekçeler içinde yapımına devam edilen hattın 1324 km’lik bölümü bitirilmiştir. Fakat Almanya’nın savaş sonunda mağlup olması sonucunda Bağdat demiryolları ile ilgili bütün hakları elinden alınmıştır.⁴⁷ Savaş’ın bitimiyle Fransızlar, Konya-Adana-Halep-Nusaybin, İngilizler, Haydarpaşa-Ankara ile Eskişehir Konya hatlarını işgal etmişler Milli Mücadele döneminde 20 Mart 1920 tarihi itibarıyla Eskişehir-Ulukışla, Eskişehir-Bilecik hatları 20. Kolordu’ya geçmiştir. Cumhuriyet dönemindeki devletleştirme politikaları ile 1928 yılında hat satın alınarak millileştirilmiştir. Bağdat Demiryolu’nun yapılamayan bölümleri de 1940 yılında nihayete erdirilmiştir.⁴⁸ Böylece 38 yılın sonunda hat başka devletlerin kontrolüne geçse de bitirilmiştir.

2.1.2.3. Şark (Rumeli)* Demiryolları

Osmanlı Devleti’nin kendi inisiyatifi ile gerçekleştirdiği ilk büyük çaplı hat Rumeli Demiryolları olmuştur. Esas itibarı ile 1855 yılından itibaren bu hattı yapmaya çalışan devlet, ancak 1869 yılında, Baron Hirsh adlı Yahudi bir bankere imtiyaz vermek

⁴⁶ Uzun T., (2005), Osmanlı’dan Günümüze Demiryollarımız, İstanbul, (Yayın Belirtilmemiş), 33

⁴⁷ Yıldırım İ., (2001)., a.g.e., s. 19,20

⁴⁸ Özyüksel M., (1999). a.g.m., 672

* 1878 tarihinde Rumeli Demiryolları olan isim Şark demiryolları olarak değiştirilmiştir.

suretiyle icraata geçebilmiştir. Osmanlı Devleti daha önceki başarısız teşebbüslerin de etkisi ile her türlü fedakârlığı göze alacak tarzda hareket etmiştir. Böyle olduğu içindir ki, kurnaz bir insan olan Baron Hirsh, fırsattan en iyi şekilde faydalanarak devleti ağır mali yükler altına sokan birçok oyuna girişmiş, mukavelelerdeki boşlukları değerlendirerek, devlet hazinesini soyma derecesine varan maddi çıkarlar sağlamıştır.

Rumeli Demiryolları, İstanbul'dan başlamak üzere Edirne-Sofya-Belgrat istikametini takip ederek Avrupa hatları ile birleşecektir.⁴⁹ Mamefih bu demiryolları projesi ile milliyetçilik isyanları ile sürekli elden çıkan Balkan toprakları da elde tutulacak, Osmanlıcılık politikası siyasi olarak ikame edilmeye çalışılacak ve belki de Rusların Panslavizm politikası engellenmeye çalışılacaktır.

Aynı zamanda İstanbul'dan Edirne yolu ile Balkanları aşip Avrupa hatlarıyla birleştirilmesi düşünülen Rumeli demiryollarının özel bir önemi vardır. Gelişmiş Batı ülkeleri ile irtibata geçme ve ülkenin Avrupa topraklarında meydana gelebilecek muhtemel savaş ve isyanlar karşısında sınırlara en kısa sürede asker gönderme ihtiyacı, Rumeli'de demiryolu yapma ihtiyacını doğurmuştur. Bu demiryolu sayesinde Avrupa topraklarındaki zengin kaynaklardan istifade edilerek devlet gelirlerinin artırılması da düşünülmüştür.⁵⁰

Coğrafi konum itibariyle Avrupa ve Hindistan arasında bir koridor oluşturacak ve Balkanlarda Rus etkisini azaltacak Rumeli Demiryolları, Avrupalı devletler tarafından desteklenirken, bu demiryolunun yapımına Rusya Osmanlı Devleti'nin siyasi ve askeri gücünü artıracak endişesi ile karşı çıkmıştır.⁵¹ Ancak bu demiryolu yapımına destek veren Avusturya-Macaristan İmparatorluğu'nun tavsiyesiyle 17 Nisan 1869 senesinde Baron Hirsch ile bir anlaşmaya varılarak Rumeli demiryolları için ilk ciddi adım atılmıştır.⁵² Baron Hirsch ile yapılan mukaveleye göre şu esaslar taraflarca kabul edilmiştir.

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

⁴⁹ Engin V.,(2002), a.g.m., 828

⁵⁰ Engin V., (1993), a.g.m., 43

⁵¹ Akbulut G., (2010), a.g.e., 92,93

⁵² Onur A., (1953), a.g.e., 16

- 2000 kilometre uzunluğundaki hat yedi yıl içinde bitirilecektir. Ama İstanbul-Felibe ve Edirne- Dedeağaç hatları dört yıl içerisinde bitirilecektir.
- Rumeli demiryolu İstanbul'dan başlayarak; Edirne, Filibe, Dedeağaç ve Selanik'e uğrayacak ve Sırbistan hatları ile birleşecektir.
- Baron Hirsch, Rumeli demiryollarının bütün imtiyaz süresi içerisinde işletilmesini, Avusturya Güney Demiryolları Şirketi'ne ihale etmektedir.
- İmtiyaz imzalandıktan sonra en geç iki ay içerisinde bir anonim şirket kurulacaktır.
- İmtiyaz sahibi tarafından yapılacak olan taahhütler karşısında Osmanlı Devleti, her sene iki eşit taksitte kilometre başına yıllık 8000 frank tutarında bir ödeme yapacaktır.
- Kurulan şirket devletten alınan 14.000 frank sermayeyi istediği gibi kullanabilecektir.⁵³

Bu anlaşma uyarınca Rumeli Demiryollarının mülkiyeti Osmanlı Devleti'ne ait olup bu hattın işletme hakkı da Baron Hirsch'e verilmiştir. 2000 km'lik bir uzunluğa sahip olan bu hattın anahatları; İstanbul-Çatalca-Edirne-Harmanlı-Sofya-Niş olacaktır. Mevzu bahis olan bu hat, Dedeağaç, Yanbolu, Selanik Şube hatları ile bağlanmak suretiyle daha farklı bölgelere de gidecektir.⁵⁴ Bütün Rumeli'yi kat edecek olan bu hattın her kilometresi için söz verilen 22 000 frank teminattan 14 000 frangı doğrudan doğruya hükümetçe karşılanacak, kalanı işletme istihsalı olarak karşılanmasına karar verilecektir. İnşaat masraflarını karşılamak üzere %3 faizli ve itibarı kıymeti 400 frank olan 1 980 000 adet tahvil çıkarılmıştır. Bu tahviller Paris piyasasında kamilen satılmıştır.⁵⁵

Bu hat için kurulan Rumeli Demiryolları Şirketi, inşaata 10 Mart 1870'de başlamış ve Eylül 1872'de 387 km'lik bölüm bitirilerek işletmeye açılmıştır. 18 Mayıs 1872'de yapılan sözleşmeyle, şirket buradaki imtiyaz haklarını Osmanlı Devleti'ne geri vermiş ve inşa edilecek hatlar 2000 km.den 1274 km.ye indirilmiştir.⁵⁶ Rumeli demiryollarının ihale ve yapım sürecinde yine her zamanki gibi Avrupalı şirketler ve

⁵³ Akalan A.O., (2010), Bir Kurum Olarak Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Tarihi, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara, Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, 18,19

⁵⁴ Onur A., (1953), a.g.e., 16

⁵⁵ Eldem V., (1994) Osmanlı İmparatorluğunun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik, Ankara, Türk Tarih Kurumu Basımevi, 97

⁵⁶ Yıldırım İ., (2001) 11

kapitalist burjuva, Osmanlı yönetimini kendi isteklerine göre yönlendirmeye çalışmıştır. Osmanlı Devlet adamlarının ve bilhassa bu dönemdeki Sultan Abdülaziz'in, demiryolları konusundaki hassasiyetlerine aşına oldukları için bunu fırsata çevirmeye çalışmışlardır. Nitekim Baron Hirsch'inde başında olduğu şirket dahil olmak üzere bir çok demiryolu firması verdikleri sözleri ya zamanında yerine getirememişler ya da hiç gerçekleştirilmişlerdir. Nitekim Rumeli demiryolları yapım sürecinde de ciddi bir takım ihtilaflar Osmanlı Devleti'nin bu hattan beklentilerini karşılamasına mani olmuştur.

Rumeli Demiryolları ise 1889 yılında farklı bir şirkete geçmiş Baron Hirsh biraz da istemeyerek demiryolları imtiyaz hakkını Almanlara devretmiştir.

Şark Demiryolları Şirketi 1910 yılında bir Osmanlı Anonim şirketi haline gelmiştir. 1910-1912 yılları arasında Sirkeci Yeşilköy arasındaki 18 km'lik kısım çift hat yapılmış ve aynı dönemde 46 km'lik Babaeski-Kırklareli hattı inşa edilmiştir. 1912'den 1918 yılına kadar cereyan eden Balkan ve I. Dünya savaşları sonunda Osmanlı Devleti'nin Avrupa topraklarındaki demiryolları 337 km.ye inmiştir.

Kurtuluş Savaşı'ndan sonra tespit edilen sınırlar çerçevesinde İstanbul – Edirne hattının 33 km'lik kısmı Yunan arazisinde kalmıştır. Bundan dolayı İstanbul'dan Edirne'ye trenler ilk önce Yunan topraklarına girmek, bilahare Türk sınırından geçip Edirne'ye ulaşmak durumundaydılar. Bu husus Lozan Antlaşması'nın 107 maddesinde de ele alınmış ve hattın Yunan sınırlarından geçmesine rağmen bu trenlerin Yunanlılar tarafından durdurulması harç veya benzeri yükümlülükler altına sokulması engellenmiştir. 1936 yılında bu demiryolları Nafia Nezareti tarafından satın alınmış ve milli demiryollarına dahil edilmiştir. 1971 yılında 67 km'lik yeni bir hat yapılarak demiryolları bağlantısı Türk topraklarından geçecek şekilde yeniden düzenlenmiştir.⁵⁷

Rumeli demiryolları Osmanlı Devleti ağır mali yükümlülükler getirmiş ve Osmanlı Devleti ağır borçların altına girmiştir. Osmanlı Devleti 2 Milyar 800 milyon frank gibi ağır bir borcu ödemek için yıllar boyu çeşitli çareler aramak durumunda kalmıştır. Hatta 1954 yılında en son taksiti ödenen birleştirilmiş Osmanlı borçlarının arasında Rumeli Demiryolları borcunun bulunduğu da bilinmektedir. Netice itibariyle Rumeli demiryolları,

⁵⁷ Engin V., (1999) Rumeli Demiryolları, G. Eren (Editör), Osmanlı Ansiklopedisi, Ankara, Yeni Türkiye Yayınları, C. 3, 697

oldukça pahalıya patlayan ama önemli dersler de içeren bir tecrübe olarak tarihimizdeki yerini almıştır.⁵⁸

2.1.2.4. Hicaz Demiryolları

Abdülhamit'in Hicaz Demiryolu ile ilgili irade-i seniyesi, 1 Mayıs 1900 tarihinde açıklanmıştır. Bu tarih aynı zamanda Padişah'ın doğum günüdür. Yapılması amaçlanan demiryolu Arabistan'ın kapısı kabul edilen Şam'dan başlayacak, Medine'ye ulaşacak ve kutsal kent Mekke'de sona erecektir. Projenin en iddialı özelliği, hattın tamamının Osmanlı Devleti'nce inşa edilip işletilecek olmasıdır. Demiryolunun yapımında yabancı sermayeye yer verilmeyecektir. Hicaz hattı Müslüman mühendislerce inşa edilecek, inşaatın yapımında Müslümanlar çalışacak, yerli malzeme kullanılacak, sonuçta bu “kutsal hat” bütünüyle Müslümanların eseri olacaktır.⁵⁹ Hedef gerçekten muazzam, şartlarda bir o kadar da zordu. Bahsi geçen tarih sonuç itibariyle devletin yıkılmasından 22 yıl öncesine tekabül ediyordu ve bütün şerait ve ahval Osmanlı'nın aleyhinde zuhur ediyordu. Ama bu proje gerçekleşirse belki de yıkılışa giden bir imparatorluk tekrardan ve güçlü bir şekilde ayağa kalkabilirdi.

Hicaz bölgesine demir yolu yapımına ilişkin yerli ve yabancılara ait olmak üzere pek çok teklif mevcuttur. 1864'de Alman asıllı Amerikalı mühendis Dr. Charles F. Zimpel'in, Kızıldeniz ile Şam'ı birleştirecek demiryolu projesi, iki temel gerekçe ileri sürülerek reddedilmiştir. Bu sebeplerden biri hattın geçeceği güzergâhtaki Arap kabilelerin tepkileri, diğeri demiryolunun tahmini maliyetinin yüksekliği olmuştur. 1872'de Alman mühendis Wilhelm von Pressel'in Osmanlı Asya'sına yönelik demir yolu projesinde, özellikle Hicaz'ın askeri kontrolü açısından önemli kolaylıklar sağlayacağı öne sürülmüştür. Bu meyanda 1874 yılında Osmanlı ordusunda görevli Binbaşı Ahmed Reşid'in, 1878 yılında Elphinstone Dalrme adlı bir İngiliz'in teklifleri vardır.⁶⁰

Hicaz bölgesine demir yolu inşasına yönelik mufassal bir layiha 1880'de Nafia nazırı Hasan Fehmi Paşa tarafından tanzim edilmiştir. Hasan Fehmi Paşa'nın layihası ülke kalkınmasına yönelik genel bir projedir. Bu konuda diğeri bir isim Hicaz Vali ve

⁵⁸ Engin V., (1999) a.g.m., 697

⁵⁹ Özyüksel, M., (2002) Hicaz Demiryolu, Ankara, Türkler Ansiklopedisi, Ankara, Yeni Türkiye Yayınları, 839

⁶⁰ Öztürk S., (2000) Hicaz Demiryolları, Sultan II. Abdülhamid Dönemi Paneli (II), İstanbul, 26

Kumandanı Osman Nuri Paşa'dır. Osman Nuri Paşa 1884'de bir ıslahat layihası kaleme almıştır. 1892'de tekrar bir layiha daha sunmuştur. 1890'da yapılan diğer bir teklif ise Dr. Kaymakam Şâkir Paşa'ya aittir.

Hicaz bölgesine demir yolu yapımıyla ilgili sunulan en mufassal teklif ise, Ahmet İzzet Efendi'nindir. Ahmet İzzet Efendi Cidde Evkaf Müdürü iken 1892 Şubatı'nda Bahriye Nezareti aracılığıyla takdim ettiği layihada Hicaz'a yapılacak demiryolunun önemi üzerinde durmuştur.⁶¹

Tüm bu teklif ve layihalar zaten Panislamizm konusundaki fikirleri artık olgunlaşmış olan Sultan Abdülhamit'in bu işe daha fazla ehemmiyet vermesine vesile olacak, bir hayali gerçekleştirmek mutad olduğu üzere elinden gelen gayreti göstermeye çalışacaktır.

II. Abdülhamit yine bir konuşma esnasında *“Anadolu Demiryolu; mürteci olduğumu, inkılâplara düşman olup, memlekete sokmak istemediğimi söyleyenlere bunun aksini ispat eden en iyi delildir ”*.⁶² diyerek demiryolları konusundaki hassasiyetini de dile getirmiştir. Ancak kendisine demiryolları ilgili teklifler geldiğinde “Demiryolu inşaatı imtiyazı elde etmek için bana fasılasız tekliflerde bulunmaktadır. Paşalarım da bu tekliflerin kabulünü menfaatleri olduğu için hararetle tavsiye ediyorlar”⁶³ diyerek demiryollarını savunan herkesin samimi olmadığı mevzusundaki fikirlerini de ifade etme ihtiyacı hissetmiştir.

Yaklaşık yarım asırlık bir fikir olan Hicaz Demiryolu inşaatına II. Abdülhamit'in yaklaşımı diğer demiryollarının inşaatına olduğundan farklıdır. II. Abdülhamit'in gözünde Arabistan Yarımadası'nın ayrı bir yeri ve önemi vardı. Müslümanlar tarafından kutsal sayılan Mekke ve Medine'nin burada bulunması ve Abdülhamit'in aynı zamanda İslam halifesi olması, Onun, Hicaz basta olmak üzere Arabistan ile yakından ilgilenmesini gerektirmekteydi. Diğer taraftan II. Abdülhamit sahip olduğu hilafet makamının İslam dünyasındaki gücünü görmüş ve Batı'nın bu makama atfettikleri olağanüstü önemin dış

⁶¹ Öztürk S., (2000) a.g.m., 27

⁶² Sultan Abdülhamit, (1975) a.g.e., 100

⁶³ Karal E. Z., (2000) Osmanlı Tarihi, Ankara, TTK Basımevi, C. 8, 469

politikada nasıl kullanılabileceğini hissetmiştir.⁶⁴ Bu ve benzeri dini ve siyasi sebepler dolayısıyla II. Abdülhamit kutsal topraklarla sağlam bir iletişim ve ulaşım ağını zaruri görmüştür.

Elbette tek maksat dini ve siyasi gerekçeler değildir, bu demiryollarının yapımında iktisadi ve askeri gerekçeler de ağır basmaktadır. Hicaz demiryollarının yapımı ile beraber bölgeye asker sevkiyatı hızlanacağından muhtemel ayaklanmalara ve dışarıdan vuku bulacak saldırılara karşı bölge kolay bir şekilde savunulacaktır. Şüphesiz Osmanlı Devleti'nin askeri etkinliğinin artması siyasi otoritenin de bölgede güçlenmesine vesile olacaktır. Yalnız savaş ve isyan durumlarında değil normal zamanlarda da Hicaz ile Yemen'e asker ve mühimmat sevkiyatı demiryoluyla yapılacak, böylece İngilizlerin kontrolündeki Süveyş Kanalı'na ihtiyaç duyulmayacaktır. Ancak hem Avrupalı devletlere hem de kamuoyuna yapılan açıklamalar bu demiryollarının dini gerekçelerle yapılacağı yönünde olmuştur⁶⁵ Hicaz demiryolu sayesinde, II. Abdülhamit Hicaz ve Yemen üzerindeki hâkimiyetinin gerçekleşeceğini öngörmektedir. Onun nazarında bu demiryolu, Mekke civarında, yerli bir hükümdarın ortaya çıkıp eski halifelerin unvanını ve iktidarını ele geçirmesine mani olacaktır. Hacıları Peygamberin türbesine kadar götürecek olan bu hat, Müslümanların emirinin askerlerini de mukaddes şehirlere ve Necid yakınlarına kadar ulaştıracaktır.⁶⁶ Bu siyasi ve dini arzular Panislamizm ve Hamidiye metodolojisinin hayata geçirilmesi için Hicaz demiryollarının yapımını zorunlu kılmaktadır.

İktisadi açıdan değerlendirildiğinde Demiryolu bir iktisat-ı milli teşebbüsü olarak, Osmanlı topraklarında servetin, sanayinin ve nüfusun arttırılmasına hizmet edecektir. Hicaz Demiryolu'nun inşası, bir taraftan Hicaz bölgesinin imarını sağlarken, diğer taraftan da Osmanlı topraklarının gelişmesini temin edecektir.⁶⁷ Bu demiryolunun inşası özellikle Batılı devletler arasında bilhassa İngiltere açısından çok da faydalı bir yol değildir. Hicaz demiryollarının inşası ile beraber İngiltere'nin Hindistan yolu üzerindeki tekeli sekteye uğrayacak, Müslüman sömürgeleri üzerinde siyasal gücü azaltacaktır. Bu projenin gerçekleşmesi İngiltere'nin Kuzey Avrupa'daki monopol yapısını bozacak uluslar arası bir proje olarak düşünülmüştür. Bu bağlamda Ortadoğu'da bir kara köprüsü konumundaki

⁶⁴ Çetin, E., (2009) Türk Basınında Hicaz Demiryolu (1900-1918), Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kayseri, 23

⁶⁵ Gülsoy, U., (1999). Gerçekleşen Bir Rüya: Hicaz Demiryolu, G. Eren (Editör), Osmanlı Ansiklopedisi, Ankara, Yeni Türkiye Yayınları, C. 3, 678,679

⁶⁶ İmbert P., (2007). Osmanlı'da Yenilenme ve Türkiye'nin Sorunları, İstanbul, Profil Yayıncılık, 73, 74

⁶⁷ Çetin E., (2009). a.g.e., 31

Hicaz Demiryolu, Süveyş kanalından sonra Arap yarımadasının önemini artıran ikinci önemli olaydır.⁶⁸ İngiltere başta olmak üzere Avrupalı devletlerin ekserisi bu demiryollarına çeşitli sebepler yüzünden karşı çıkmıştır.

Genel olarak bakıldığında Hicaz Demiryolları projesinin çok muhtelif gerekçeleri mevcuttur. Tüm bu gerekçeler ise şu şekilde hülase edilebilir;

- Askeri operasyonları kolaylaştırmak,
- Merkezi otoriteyi güçlendirmek,
- Avrupalı devletlerin müdahalesini önlemek,
- Avrupa devletlerin himayesini azaltmak,
- Hacca gidiş gelişleri kolaylaştırmak,
- İslamcılık politikasını güçlendirmek,
- İngiltere'nin hilafet politikasına sekte vurmak,
- Bölgenin ekonomik ve sosyal yapısını güçlendirmek.⁶⁹

Hicaz Demiryolunun Osmanlı topraklarında inşa edilen tüm demiryollarından farklı bir yeri vardır. Diğer demir yollarının aksine Hicaz Demiryolunun tamamen Türk parası ve Türk işgücü ile inşa edilmesi düşünülmüştür. Ancak Osmanlı Devleti böyle büyük bir inşaatı gerçekleştirebilecek teknik donanıma sahip mühendis sıkıntısı çektiğinden Hicaz Demiryolu inşaatında ecnebi mühendislerden de faydalanmak zorunda kalmıştır. Yine de inşaatın yapılması tamamen İslam parası ile olurken gerekli işgücünün büyük çoğunluğu da Müslümanlardan ve özellikle de çölün kızgın güneşi altında türlü sıkıntılara katlanarak büyük bir sebat ile çalışan Osmanlı askerlerinden temin edilmiştir.⁷⁰

1 Mayıs 1901 tarihinden itibaren yayımlanan II. Abdülhamit'in Hicaz Demiryolları ile ilgili iradesi ile beraber inşa faaliyetleri de başlayacaktır. Bu hattın yapımında yabancı sermayesi kullanılmaması, halktan iane toplanmak sureti ile masrafların karşılanması ve bu masrafların asgari hadde düşürülmesi için inşaatta Türk askerinin çalıştırılması düşünülmüş ve bütün bu işlere nezaret maksadı ile padişahın

⁶⁸ Akbulut, G., (2010). a.g.e., 155, 156

⁶⁹ Hülagü M., (2010) "Cumhuriyet Öncesi Osmanlı Demiryollarına Genel Bir Bakış", Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu, Ankara, Atatürk Araştırma Merkezi, 42

⁷⁰ Çetin E., (2012) Türk Basınında Hicaz Demiryolu İnşaatının Finansmanı Meselesi (1900-1908), History Studies İnternatiol Jurnal Of History, (4), 110

başkanlığında bir komisyon kurulmuştur.⁷¹ Aynı zamanda padişah demiryolu yapımına 50 000 lira bağışta bulunarak yardım kampanyasını başlatmıştır. 1901 yılı sonuna kadar halkın yaptığı yardım 41 684 liraya ulaşmıştır. Dünya Müslümanları da kampanyaya ciddi katkılarda bulunmuşlardır. Sadece Hindistan Müslümanları 40 000'in üzerinde bağışta bulunmuştur. Toplanan yardımlar 1908'de 74.25 milyon franka ulaşmıştır.⁷² Açıkçası demiryolları inşası için sadece iç kaynaklar değil dış kaynaklarda tam anlamıyla seferber edilmiştir.

İlk masraflar için Ziraat Bankası'ndan 10 milyon kuruşluk bir kredi alınarak derhal işe başlanmıştır. Organizasyon bakımından bu büyük iş ikiye bölünerek, inşaatla ilgili hususları yürütmeye memur Şam'da bir inşaat nezareti, daha ziyade mali muamelelerle iştigal etmek üzere de, İstanbul'da Nafia Nezaretine bağlı Hicaz Demiryolu İdare-i Maliyesi Nezareti kurulmuştur.⁷³

Hattın inşaatı ilerledikçe kısım kısım işletmeye açılmıştır. Hicaz demiryolunun inşa masrafı kilometre başına 2 361 liradır ki normal inşaatla nazaran 2/3 nispetinde ucuzdur. Askere verilen ücret işçi yevmiyesinin yarısı kadardır ve birçok iş ücretsiz yaptırılmıştır.⁷⁴ Bunun yanı sıra maddi sıkıntının aşılması için Hicaz pulları satışa çıkartılmış, çeşitli mallara vergi konulmuş, Beyrut limanının gümrük geliri buraya aktarılmıştır. Ayrıca kurban derilerinden elde edilen gelirlerden faydalanılmış ve bazı asker ve sivil memurların maaşlarının %10'unu kesilerek demiryolu yapımına aktarılmıştır.⁷⁵

Demiryolunun yapım işinde teknik uzmanlığı Alman, Fransız ve İtalyan mühendisler yapmış Türk mühendisler işi öğrendikçe bunların yerini almışlardır. 1.05 m genişliğinde yapılan ve 1307 km uzunluğunda Şam'ı Medine'ye bağlayan Hicaz demiryolu 8 yılda bitirilmiş ve 31 Ağustos 1908'de Abdülhamit'in tahta çıkışının 32. yıldönümünde açılışı yapılmıştır.⁷⁶ Daha önce Şam-Medine güzergâhı develerle 40 günde kat edilirken, Hicaz demiryolu ile aynı mesafe 72 saate inmiştir. Üstelik hareket saatlerinin namaz vakitlerine uygun şekilde tanzim edilmiş olması ve trenlerin istasyonlarda yolcuların namazlarını kılabilcek kadar beklemeleri, başta hacılar olmak üzere seyahat edenlere

⁷¹ Eldem V., (1994) a.g.e., 100

⁷² Yıldırım İ., (2001) a.g.e., 21, 22

⁷³ Eldem V., (1994) a.g.e., 101

⁷⁴ Eldem V., (1994) a.g.e., 100

⁷⁵ Gülsoy U., (1994) Hicaz Demiryolu, Yayınlanmış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul, 126

⁷⁶ Gülsoy U., (1994) a.g.e., 127

büyük kolaylıklar sağlamaktaydı.⁷⁷ Hattın Cidde ve Mekke'ye ulaşması ise gerçekleştirilememiştir. Şube hatlarının yapımı ise 1914 yılına kadar devam etmiştir. Sonuçta 1564 km'lik demiryolu devlet tarafından yapılmıştır. 1913 yılına kadar harcanan para 428 milyon kuruşa ulaşmıştır.⁷⁸ 1914 yılı yazına kadar Hicaz demiryolları şu uzunlukları sahip olmuştur;

Şam –Der'a – Maan – Tebuk – Medine	1307 km
Der'a – Müzeyrep – Bisan – Afule – Hayfa	167 km
Afule – Sille	40 km
Beleddüşşeyh – Akka	17 km
Der'a – Eskiyeişam	33 km
Toplam	1564

Şekil 2 2. Hicaz Demiryolları

Kaynak: Onur A. (1958) a.g.e., 27

Bunlardan 1468 km.si 1908 senesine kadar, 90 km.si de 1908 – 1914 seneleri arasında yapılmıştır.⁷⁹ Yapımını bütün Müslümanların ortak isteği olan Medine-Mekke ve Mekke-Cidde hatları ise Şerif Hüseyin ve onun kışkırttığı bedevi şeyhlerin karşı koyması yüzünden gerçekleşmemiştir.⁸⁰

Abdülhamit ve Osmanlı yöneticileri Hicaz Demiryolu'nun tamamlanabilmesi için olağanüstü bir çaba göstermiştir. Ancak tüm bu çabalara ve katlanılan fedakarlıklara rağmen bir noktada tıkanıp kalmışlardır. Bu nokta, iddia edildiği gibi finansman kaynakları ve teknik personel konusundaki yetersizlikler değildir. Tam tersine, özellikle yabancı gözlemcilerin aşılmasını imkansız gördükleri bu sorunların üstesinden gelinebilmiştir. Örneğin kaynakların yaklaşık üçte birini oluşturan iç ve dış bağışlar, finansman sorununun çözümünde, ilginç bir deneyim olmuştur. Padişah/Halife'nin çağrısı üzerine, dünyanın dört bir yanından Müslümanlar, “kutsal hattın” maliyetine katkıda bulunmuşlardır.⁸¹ Bu kadar muazzam çapta bir demiryolu inşası esnasında hemen herkesin gösterdiği çaba ve birlikteliğin dünya tarihinde eşine az rastlanır bir durum olduğu şüphesizdir. Ancak siyasi ve askeri süreç bu demiryolu projesinin esas zorluklarını ortaya çıkarmıştır.

⁷⁷ Yıldırım İ., (2001) a.g.e., 22

⁷⁸ Yıldırım İ., (2001) a.g.e., 22

⁷⁹ Onur A. (1958) a.g.e., 27

⁸⁰ Gülsoy U., (1999).a.g.m, 682

⁸¹ Özyüksel M., (1999)., 851

Hicaz Demiryolu, meydana getirdiği maddi sonuçların yanı sıra dünya Müslümanları arasında ortak bir hedef ve ideal etrafında yardımlaşma ve organize olabilme bilincinin oluşmasında önemli bir katkı sağlamıştır.⁸²

Teknik personel olarak başta Almanlar olmak üzere yabancılar kullanılmış, süreç içinde Türk mühendislerinin de istihdamı yönünde harcanan çabalardan bir ölçüde sonuç alınabilmiştir. İş gücü gereksiniminin karşılanmasında ise askerlerin istihdamı önemli bir rol oynamıştır. Ancak bu sorunların aşılması, bir hastanın sağlık durumunda görülen geçici düzelmelere benzemektedir. Abdülhamit yönetimi finansal ve teknik açıdan işin zor bölümünü başarmışken, hedefe belki de bir adım kalmışken, çaresizlik içinde inşaatı durdurmak zorunda kalmıştır. Zira Mekke Emiri ve bedevilerin direnişi, hatların yapımını Medine’den öteye sürdürmeyi imkansız kılmıştır. İngilizlerin desteğini de alan bu iki unsur, Hicaz Demiryolu’nun deve taşımacılığı gibi ekonomik imkanlarını ellerinden alacağı gibi, başına buyruk davranışlarına da son vereceğinin bilincindedir. Ayrıca Osmanlı yönetiminin İngilizlerin ultimatomuyla Akabe’ye çıkışı, Fransızların baskısıyla Afule-Kudüs hattını gerçekleştiremediklerini bilinmektedir. Yani hasta iyileşme azmi göstermiş (Hicaz Demiryolu’nun yapımına karar vermiş), durumunda geçici iyileşmeler görülmüş (finansman ve teknik sorunlar aşılmış demiryolunun büyük bölümü yapılmış), ancak genel olarak vücut iflas ettiğinden (Osmanlı İmparatorluğu’nun iktisadi bağımlılığı, askeri ve siyasi güçsüzlüğü) tedavi başarılı bir sonuç vermemiştir.⁸³ Bu boyutuyla Hicaz Demiryolu, Osmanlı İmparatorluğunun yıkılışıyla ilgili son dönem tarihinin hüznün verici bir parçasını oluşturmaktadır.

I.Dünya Savaşı’ndan sonra Hicaz Demiryolları Suriye, Filistin, Ürdün ve Hicaz Haşimi Krallığı arasında 4’e ayrılmıştır. 1948’de Suudi Arabistan Suriye Ürdün demiryolu için İsrail ile görüşmelere başlamışken yaşanan Arap-İsrail savaşı buna engel olmuş bundan sonraki dönemlerde de bölgede bir istikrar sağlanamadığı için yolların bitirilmesi adına sağlıklı bir antlaşma yolu bulunamamıştır.⁸⁴

Ancak yine de Hicaz Demiryolu’nun Cumhuriyet dönemine önemli bir katkısı olduğunu belirtelim. Bu hattın yapımında deneyim kazanmış olan Türk mühendislerin ve teknik elemanların bu deneyimlerinden, Cumhuriyet dönemi demiryolu hamlesinde önemli

⁸² Gülsoy U. (1999) a.g.m., 683

⁸³ Özyüksel M., (1999)., a.g.m., s. 851, 852

⁸⁴ Gülsoy U. (1999) a.g.m., s.683

ölçüde yarar sağlanmıştır.⁸⁵ Bu tecrübeler hem Milli Mücadele esnasında hem de Cumhuriyet'in ilk devirlerinde izlenen demiryolu politikalarına bir hayli katkı sağlayacaktır.

2.2. 1918-1950 Yılları Arasında Türkiye’de Demiryolları

2.2.1. I. Dünya Savaşı ve Milli Mücadele Döneminde Demiryolları

19. yy ve 20.yy’ın başlarında Osmanlı Devleti’nde dağılmaktan kurtulmak için gösterilen çabalar ve gerçekleştirilen ıslahatlar pek fazla fayda etmemiş ve Osmanlı devleti sonun başlangıcına 1914 yılında gelmiştir. Savaş başladığı esnada mevcut birçok antlaşma ve ahidnameler artık feshedilmiş memlekette olağanüstü hal ilan edilmiştir. İptal edilen antlaşmalar arasında ulaşım ve demiryolları ile ilgili temel bir takım sözleşmeler de bulunmaktadır.

I. Cihan Harbi öncesi bilhassa Almanya, Fransa, İngiltere ve Osmanlı yönetimleri arasında demiryolları imtiyazları veya tavizleri konusunda çetin mücadeleler yaşanmıştır. Ancak Cihan Harbi’nin başlaması ile beraber Osmanlı Devleti askeri bakımdan daha çok kendinin ve müttefiklerinin çıkarlarını düşünen bir demiryolu anlayışı içinde olacaktır.

I. Cihan Harbi’ne girildiği zaman Osmanlı İmparatorluğu içinde İngiliz ve Fransız şirketlere ait 1997 km, Alman ve Avusturyalıları ait 1923 km demir yolu vardır. Bunlara ilaveten yapım ve işletilmesi tamamen milli ve devlete ait olan 1558 km, Hicaz Demir yolu ve şubeleri vardır. Bütün ülkede; 1/3’ü Türklere ait olmak üzere toplam 5411 km demir yolu vardı. Bunların bir kısmı normal, bir kısmı dar hat şeklindedir.⁸⁶

Mart 1918’de Osmanlı Devleti ordusunda demiryolu alayı teşkil edilmiş ve bu alay Muvassala Müfettiş-i Umumiliğine bağlanmıştır. Savaşa Osmanlı Devleti’nin katılmasıyla beraber tüm yurttan genel seferberlik ilan edilmiş, Askeri Demiryolları Umum Müdürlüğü, Fransız ve İngiliz demiryollarına el koymuş fakat Avusturya ve Alman şirketlerine dokunulmamıştır.⁸⁷ Ağustos 1914 ile beraber Hicaz Demiryolları da askeri

⁸⁵ Özyüksel M., (1999)., s. 852

⁸⁶ Özdemir M., (2001) Mütareke ve Kurtuluş Savaşı'nın Başlangıç Döneminde Türk Demiryolları (Yapısal ve Ekonomik Sorunları)(1918 - 1920)Ankara, Kültür Bakanlığı Yayınları, 20

⁸⁷ Satan A., (2006) Demiryolunun 150 Yıllık Yolculuğu, Ankara, Demiryol-İş Sendikası Yayınları, 49, 50

idare altına alınmış, sivil ulaşımına kapatılmış, hac seferleri yapılamamış, bölgenin gelirlerinde ciddi bir düşme olmuştur.⁸⁸

Mayıs 1915 yılında 3. Demiryolu Taburu oluşturulmuştur. Temmuz 1915 yılında ise İzmir ve Yeşilköy’de Şimendifer Memurları Mektebi açılmış ve bu mektepte 1040 kadar demiryolcu yetiştirilmiştir. Daha sonra askeri ihtiyaçlar doğrultusunda 1916 yılında IV. Demiryolu Taburu teşkil edilecektir.

Savaşın yoğun bir şekilde cereyan ettiği 1917 yılında özellikle Hicaz ve Bağdat Demiryollarının geçtiği Arap topraklarında demiryollarına karşı sabotajlar mühim bir nispette artmıştır. Bu bölgede Lawrence ve Şerif Hüseyin önderliğinde hareket eden asiler demiryollarını ciddi manada tahrip ettikleri gibi Osmanlı askerlerinden de kayıplar yaşanmasına neden olmuşlardır.⁸⁹ 1917 yılında yeni bir düzenleme ile “Şimendifer Kıtaatı Müfettişliği” (Demir yolların Birlikleri Müfettişliği) kurulmuştur. Bütün bu birlikler harp boyunca vatanın değişik yerlerinde fedakar hizmetler görmüştür⁹⁰. Ancak savaş sonunda hem demiryolları hem de ülkenin diğer unsurları çok büyük zayıflar vermek durumunda kalmıştır.

30 Ekim 1918’de İtilaf devletleri ile Mondros limanında bir mütareke (ateşkes) antlaşması imzalanmıştır. Bu antlaşmadan önce Hicaz ve Filistin’deki demir yolları elimizden çıkmış bulunmaktadır. Antlaşmanın imzalandığı zaman elde Anadolu’daki demir yolların, Rumeli demiryollarının bir kısmı ve Kafkas demir yolları kalmıştı. Mütarekede demir yollarıyla ilgili olarak yer alan 10’uncu maddeye göre, “Toros tünelleri müttefikler tarafından işgal edilecek”, 15’nci maddeye göre ise “Bütün demiryollarına İtilaf devletlerinin kontrol subayları görevlendirilecekti. Bunlar arasında o gün için Osmanlı Devleti’nin kontrolü altında bulunan Kafkas ötesi demir yolu kesimleri de bulunmaktadır. Söz konusu Kafkas demir yolları serbest ve tam olarak İtilaf görevlilerinin yönetimi altına verilecektir.⁹¹ Uygulamaya konulan bu antlaşma ile beraber itilaf devletleri Osmanlı ülkesindeki bütün ulaşım imkânlarını kendi uhdelerinde toplama gayreti içerisine girmişlerdir. Böylece Anadolu’da başlayacak işgalleri daha kolay yaparak, bu işgallere karşı ortaya çıkabilecek isyanları da engellemeye çalışmışlardır.

⁸⁸ Gülsoy U., (1994) a.g.e., 145, 146

⁸⁹ Satan A., (2006)a.g.e., 50, 51

⁹⁰ Özdemir M., (2001)a.g.e., 24

⁹¹ Özdemir M., (2001) a.g.e. 24

30 Ekim 1918 tarihli mütareke hükümleri ile beraber Almanlara ait bütün demiryollarına el konulmuştur. Fransızlar, Konya-Adana-Halep-Nusaybin, İngilizler ise Haydarpaşa-Ankara ile Eskişehir-Konya hatlarını işgal etmişlerdir. Hicaz, Asir, Yemen, Suriye ve Irak'ta bulunan Osmanlı muhafız kıtaları en yakın itilaf devletleri kumandanlığına teslim olacaktırlar. Böylece Hicaz demiryolu ile beraber tüm Ortadoğu'da Osmanlı Devleti'nden kopmuş olmaktadır.⁹² Mütareke anlaşması gereği orduda terhisler başlamıştır. Bu kapsamda demir yollarında görevli inşaat taburlarındaki amele ve diğer erlerin de terhisleri gerekmektedir.⁹³

Osmanlı Devleti'nde bu döneme kadarki sınırları içerisinde Sarıkamış-Sınır hattı hariç Osmanlı döneminde 8343 km demiryolu yapılmış, bu hatların 4587 km'si ülke sınırları dışında kalmış ve 3756 km'si şirketlerden 356 km'si Ruslardan kalan toplam 4112 km demiryolu mevcuttur. Eldeki bütün lokomotif sayısı 280, yolcu vagon sayısı 720, yük vagonu sayısı 4500'dür. Bunların %25 ise tamire muhtaç durumdadır. Yakıt en önemli sorundur ve yakıt ihtiyacının kesintisiz sağlanabilmesi için 31 328 kişilik bir teşkilata ihtiyaç vardır.⁹⁴

Bu dönemde Osmanlı Devleti'nin durumu gerçekten hiç de iç açıcı değildir. Yaklaşık bir asır devam eden demiryolları çalışmaları için çok büyük fedakârlıklar yapan, çok fazla taviz veren ve çok ağır mali yükümlülükler altına giren Osmanlı Devleti, savaşın sonuçlarına bakıldığında bu sıkıntıların karşılığını alamamıştır. Netice itibari ile Osmanlı Devleti 8343 km demiryolu yapmış ancak bunun ancak 4112 km'sini elde tutmuş yarıdan fazla demiryolu sınırlar dışında kalmıştır.

Mustafa Kemal Atatürk'ün İstiklal şiarı doğrultusunda 19 Mayıs 1919 günü Samsun'a çıkışı, akabinde Erzurum ve Sivas Kongreleri ile bir milleti kurtuluşa davet etmesi yeni bir dönemin başlangıcı olacaktır. Mustafa Kemal Ankara'ya geldikten sonra düzenli ordu birlikleri ile düşmanı yurttan atmaya çalışacak ancak tek başına askeri kuvvet yeterli olmayacaktır. Sonuca ulaşmak için bütün imkânlardan azami derecede faydalanmak zaruridir.

⁹² Satan A., (2006)a.g.e., 52, 53

⁹³ Özdemir M., (2001) a.g.e., 28

⁹⁴ Satan A., (2006)a.g.e., 53

İşte bu dönemde demiryollarının önemi bir kez daha ortaya çıkacaktır. O zamana kadar yabancı kaldığımız, niteliğini iyi bilmediğimiz, görevlileri arasına Türk alınmamış, bütün yazışmaları ve haberleşmeleri Fransızca olan bir kurumu; yani demiryollarını ne yapıp yapıp işletmek gereklidir.⁹⁵

Milli mücadelenin başladığı ilk dönemlerde demiryollarının büyük bir bölümü işgaller neticesinde İtilaf devletlerine geçmiş ve dolayısıyla demiryollarının Milli Mücadele'ye katkısı son derece az olmuştur. Anadolu demiryollarının Büyükderbent (Kocaeli) istasyonundan Ankara'ya kadar olan kısmıyla, Bağdat demiryollarının Konya-Pozantı kısmından faydalanabilme imkânı bulmuşlardır. ⁹⁶ Bu dönemde Anadolu demiryolları şu şekilde hulasa edilebilir.

- 1.Bağdat Demiryolu (İstanbul-İzmit-Eskişehir-Ankara)
- 2.Bağdat Hattı (Eskişehir-Afyon-Konya-Adana-Halep)
- 3.Mersin-Tarsus-Adana
- 4.İzmir-Aydın
- 5.İzmir-Salihli-Alaşehir-Uşak-Afyon
- 6.İzmir-Manisa-Soma-Bandırma
- 7.Mudanya-Bursa⁹⁷

Milli Mücadele'nin icra heyeti olan Heyet-i Temsiliye en kısa sürede çalışmalara başlayıp istiklal için gerekli tedbirleri alma yoluna gitmiştir. Kurtuluş Savaşı'nın örgütlenmesi ve yürütülmesi için demiryollarının denetim altında tutulması ve işletilebilmesinin çok kritik bir öneme sahip olduğunun bilincinde olan Heyet-i Temsiliye, İstanbul'un işgalinden hemen sonra daha Büyük Millet Meclisi açılmadan demiryollarının denetim altına alınması politikasını izlemeye başlamıştır. Yunan işgali sonucunda Arifiye-Konya, Eskişehir-Ankara, Konya-Yenice ve Uşak-Afyon hatları ile Bağdat hattına ait Toros-Amanos kısmının, ilgili şirket merkezleri ile olan bağlantısı kesilmiş ve bu hatlar denetimsiz hale gelmiştir. Bu denetimsizliği kaldırmak ve bu hatları TBMM hükümetine bağlamak üzere harekete geçilmiş, Heyet-i Temsiliye 23 Mart 1920'de yayınladığı bir yazıyla demiryollarının Türk Millet tarafından askerî idare altına alındığı tüm ilgili

⁹⁵ Yıldırım İ., (2001) a.g.e., 23

⁹⁶ Gürel Z., (2011) Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk, Ankara, Türk Tarih Kurumu Basımevi, 3

⁹⁷ Arslan M., (2010) "Milli Mücadele Tarihimizde Demiryolları ve Demiryolcular", Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu, Ankara, Atatürk Araştırma Merkezi, 49

tarafllara duyurulmuştur. Aynı zamanda her ne ırk veya dinden olursa olsun demiryollarında çalışanların görevlerine devam edecekleri lakin görevlerini yapmama veya kötüye kullanma eylemlerinin de cezalandırılacağı kararı alınmıştır.⁹⁸ Yine bu dönemde alınan bir kararla demiryollarının işletilmesi de muhtelif esaslara bağlanmaktadır, bunlar;

1) 25 Mart 1920 tarihinden itibaren Ankara-Eskişehir-Bilecik demiryolları ile Ulukışla-Eskişehir-Bilecik demir yolları Anadolu demiryolları şirketinin sorumluluğu, askeriye'nin koruma ve kontrolü altında işletilecektir.

2. Adı geçen demiryollarının kontrolü görevine, müfettiş olarak Ankara-Sivas demiryolları inşaat ve işletme müdürü görevlendirilmiş ve iki görevi de beraber yürütmüştür.

3. Görevini yaparken ihtiyaç duydukça Ankara-Sivas demiryolları personelinden istifade edecektir.

4. Askeri taşımacılığın sağlanması için her istasyona bir komutan ve güvenlik için yeteri kadar asker görevlendirilecektir.

5. Şirket askeri amaçlara göre kendi düzen ve yöntemlerinde gerekli değişiklikleri yapacaktır.

6. Şirketin mali işlerine kesinlikle karışılmayacaktır. Askeri taşımacılığa karşı kendilerine ekonomik destek sağlamayı garanti eden bir resmi belge verilecektir.

7. Şirketin memur ve işçileri hangi din, mezhep ve milletten olursa olsun işlerine devam ettirilecektir. Görevini terk ederek işletmeyi engelleyenler tutuklanarak kanunlara göre cezalandırılacaklardır.

8. Müfettiş; elde bulunan malzeme ve yakıtı göre bir hareket programı hazırlayacak ve işletmeyi ona göre yürütecektir.

9. Demir yollarının tam ve güvenli çalıştırılması vatan yararına olduğundan her görevli bu konuda duyarlı davranacaktır.

10. Asker veya askeri malzeme ile diğer her türlü taşımacılıkta tamamen şirketin düzenlemelerine uygun hareket edilecek, aksi durumda sorumluluk her zamankinden daha fazla olacaktır.⁹⁹

⁹⁸ Gürel Z., (2011) a.g.e., 5,6

⁹⁹ Özdemir M., (2001) a.g.e. 28

TBMM açılışını gerçekleştirdikten sonra işgal bölgeleri dışında bulunan demiryollarına el koyarak bu hatları işletmek üzere Eskişehir’de bir müdürlük kurmuştur. Bunu üzerine Nafia Vekâleti vasıtasıyla hangi demiryollarına el konulacağı belirtilmiştir. Bu dönemde kurulan müdürlüğün başına Behiç Bey atanmıştır.* Eskişehir-Kütahya muharebelerinden sonra buradaki müdürlük Konya’ya taşınmıştır.

Milli Mücadele’de işgallerin genişlemesi hasebiyle eldeki demiryollarında ciddi bir azalma olmuş Ankara-Polatlı, Yenice-Konya-İshaklı olmak üzere elde 761 km’lik bir demiryolu kalmıştır. Ancak bu dönemde kritik olan demiryolu hattı Ankara, Polatlı arasındaki 80 km’lik demiryoludur. Yunan kuvvetlerinin sonraki dönemlerde geri püskürtülmesi ile kaybedilen hatlar geri alınmış ise de bu demiryolları düşman kuvvetlerince tahrip edildiğinden ilk zamanlarda pek fayda sağlamamıştır.

Bunların yanı sıra Milli Mücadele’de Doğu Anadolu ve Karadeniz’de demiryollarının bulunmayışı TBMM’yi sıkıntıya sokmuş ancak 1 Ağustos’ta Ankara-Sivas hattı bitirilmiştir. Afyon Azarıköy ile Cihanbeyli Piribeyli yönüne 50 km’lik dekovil (60 cm hat aralığı olan küçük demiryolu) hattı inşa edilmiştir.¹⁰⁰

Milli Mücadele yıllarında bütün imkansızlıklara rağmen demiryolu çalışmalarına ağırlık verilmeye çalışılmış, Nafia Vekaletine ciddi bütçeler ayrılmıştır. Ancak bu dönemdeki yetersizlik sadece maddi anlamda değildir. Sonuç itibarıyla demiryollarının işletilmesinin yabancıların elinde olması dolayısıyla, Osmanlı zamanından bu döneme ciddi bir altyapı kalmamış, kalifiyeli eleman, mühendis yetişmemiştir. Mevcut bu durumda, demiryollarından gerektiği kadar faydalanma imkanının bulunamamasına neden olmuştur.

* 5 Nisan 1876 tarihinde İstanbul’da doğan Behiç Erkin, 29 Kasım 1901 tarihinde Harp Akademisi’ni bitirmiştir. 13 Nisan 1902 tarihinde Selanik’teki 15’inci Topçu Alayına katılarak Ordudaki görevine başlayan Behiç Erkin, 1910 yılına kadar sırasıyla Bölük, Tabur ve Alay Komutanlıklarında bulunmuştur. 1910-1912 yıllarında ise Demiryolu Askeri Komiserlik görevine atanmıştır. Bu görevleri esnasındaki demiryolu ile ilgili incelemelerini “Demiryolunun Askeri Acıdan Tarihi, Kullanımı ve Teşkilatı” adlı bir kitapta toplayarak, bu alandaki ilk Türkçe eseri yazmıştır. I. Dünya Savaşı süresince Genelkurmay Karargahında Lojistik görevde bulunmuştur. Behiç Erkin, 15 Temmuz 1920-25 Şubat 1921 ve 1 Aralık 1921-14 Ocak 1926 tarihleri arasında iki dönemde Anadolu-Bağdat Demiryolları Umum Müdürlüğü görevini yapmıştır. Hiçbir Türk işletemez denilen yıllarda, personelin büyük bir kısmı gayrimüslimlerden oluşan demiryollarının dilinin Türkçeleştirilmesi, Millileştirilmesi gibi birçok konuda onculuk etmiştir. Milli Mücadele’de hatlara el konularak, hattın idaresi için oluşturulmuş olan Umum Müdürlük “Devlet Demiryolları Müdüriyeti Memuriyeti” adıyla yeniden teşkilatlandırmıştır. Behiç Erkin’in cabası ve önderliği ile ilk Genel Müdürü sıfatını taşıdığı bu yeni Cumhuriyet teşkilatı, bugün Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları adıyla faaliyetlerini sürdürmektedir.

¹⁰⁰ Yıldırım İ. (2001) a.g.e., 24, 25

O yüzden cumhuriyetin temellerinin atılması ile beraber ilk önem verilen alan demiryolları olmuş, Milli Mücadele yıllarında karşılaşılan sıkıntılarla yüz yüze gelmemek için büyük bir demiryolu hamlesi gerçekleştirilmeye çalışılmıştır.

2.2.2. 1923-1933 Dönemi Demiryolları

Türkiye Cumhuriyeti kuruluşundan sonra Osmanlı Devleti'nden farklı bir ekonomi politikası izlemiştir. Öncelikli önemli konulardan biri yabancılara verilen her türlü imtiyazların kaldırılması diğeri de siyasal ve ekonomik açıdan bağımsız bir ülke kurmaktır.¹⁰¹ Ancak Cumhuriyetin ilk devrelerinde gelindiğinde Osmanlı son dönem ekonomi politikalarından keskin bir kopuş olmamıştır. 1923 - 1929 döneminin, iktisat politikaları ve resmi iktisat görüşleri bakımından 1908 - 1922 dönemiyle şaşılabilecek bir süreklilik içinde olduğu görülmektedir. Bu sürekliliği, Meşrutiyet sonrasında "milli iktisat" görüşü olarak nitelendirilen ve savaş yıllarında kısmen uygulanan iktisadi tezlerin, dönemin nesnel koşullarından doğan sınırlamaların dışında, 1923 sonrasına büyük ölçüde egemen olmasından kaynaklanmaktadır.¹⁰² Nitekim İzmir İktisat kongresi ile beraber alınan kararlar neticesinde farklı ekonomik politikalar izlenmesi konusunda önemli adımlar atılmaya başlanacaktır. Bu açıdan bakıldığında dönemin iktisat politikalarının belirlendiği en önemli gelişme İzmir İktisat Kongresidir.

Bu kongrede ekonominin temel alanları ile ilgili mühim kararlar alınmaya çalışılmış, bu alanlardan biri de ulaştırma olmuştur. Cumhuriyet Türkiye'sinin, İzmir İktisat Kongresi'nde bütün grupların üzerinde ortak karar birliğine vardıkları önemli konulardan birisi de ulaştırma alanında gerekli düzenlemelerin yapılmasıdır. Kurulan hükümetler İzmir İktisat Kongresi kararlarının da tesiriyle 1924 yılından itibaren bu alana büyük önem vermiştir. Büyük çapta demiryolu yapımına girişilmesi, devlet kaynaklarının büyük ölçüde bu alana yöneltilmesi bu bakımdan oldukça önemlidir. Ulaştırma meselesinin zorluklarını Kurtuluş Savaşı'nda yaşayan devlet, zaferi takiben belli başlı merkezler arasında bir demiryolu ağı kurmaya girişmiştir.¹⁰³

¹⁰¹ Akbulut, G., (2010). a.g.e., 175

¹⁰² Boratav K., (2005) Türkiye İktisat Tarihi 1908-2002, Ankara, İmge Kitabevi, 39

¹⁰³ Koç İ. C., (2000) İzmir İktisat Kongresi'nin Türk Ekonomisinin Oluşumuna Etkileri, Atatürk Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılapları Enstitüsü Atatürk Dergisi, 161

Türkiye Cumhuriyeti ise kurulduğu dönemde Osmanlı Devleti'nden bir demiryolu mirası da almıştır. Osmanlı Devleti'nden Cumhuriyet Türkiye'sine, 3756 km'si imtiyazlı, yani yabancı şirketlerce inşa ettirilip işletilebilen, 356 km'si de Rusya'dan geri alınan topraklarda elde edilen toplam 4112 km. demiryolu kalmıştır. Bunun 232 km'lik Erzurum-Sarıkamış demiryolu dar hat* olduğu gibi, ülkenin büyük kısmı da demiryolu şebekesi dışında bulunmaktadır. Bu demiryollarının % 67.5'i Alman, % 19.8'i Fransız, % 12.7'si İngiliz şirketlerince gerçekleştirilmiştir.¹⁰⁴ Hicaz demiryolu haricindeki demiryollarının tamamı yabancı şirketlerce yapılmıştır.

Bununla birlikte, imtiyazlı demiryollarından bir kısmı Cumhuriyet'ten önce TBMM tarafından 19 Temmuz 1920'de millileştirilmiştir. Millileştirilen demiryolları, Anadolu hattının 926 km'si ile Bağdat hattının 325 km'si ve İzmir – Kasaba hattının 223 km'sidir. Bunları yönetmek üzere de Eskişehir'de bir genel müdürlük kurulmuştur. Böylece Cumhuriyet'in kuruluşu sırasında fiilen yabancılara ait olup onlar tarafından işletilen hatların uzunluğu 2352 km'ye düşmüş bulunmaktadır.¹⁰⁵ Cumhuriyet döneminde 4060 km demiryolu yabancı şirketler tarafından satın alınarak devletin kontrolüne geçmiştir.¹⁰⁶ Yabancı devletlerin elindeki hatların devletçe işletilmesi düşüncesi gündeme ilk geldiğinde ciddi itirazlarla karşılaşmıştır. İtiraz edenler bu işin ehli olan işletici şirketlere bırakılmasını, birçoklarınınca daha faydalı, hatta gerekli görmektedir. Tam bu

* Ülkelere göre bu ray açıklıkları değişiklik gösterebilmektedir ve 3 çeşit ray açıklığı vardır: 1-Dar Hat : Ray açıklığı 1435 mm altında olan hattır ve genelde 1000 mm'dir, 850 mm yada 1200 mm olan ülkeler de vardır. Osmanlı döneminde yapılan demiryolunun çoğu ekonomik olduğu gerekçesiyle dar hattır. Ancak Cumhuriyet döneminde bu dar hatlar standart hatta çevrilmiştir. Yine dekovil hatları da dar hat kapsamındadır ve bugün ülkemizde nostaljik amaçlı bazı dekovil hatları mevcuttur. 2-Standart Hat: Ray açıklığı 1435 mm olup dünyadaki birçok ülkede demiryolu bu açıklığa göre yapılmaktadır. 3-Geniş Hat: Ray açıklığı 1435 mm üzerinde olan hatlardır. Rusya ve Finlandiya'da ekseriyetle ray açıklığı 1520 mm olan geniş hat kullanılmaktadır (Rusya'da 86200 km.). Ülkemize de 1877-1878 Osmanlı-Rus savaşı sonrasında Sarıkamış-Gümrü arası Rusların eline geçtiği için bu araya Ruslar kendi standartlarına göre 1520 mm'lik demiryolu döşemişler ancak Cumhuriyet döneminde ülke sınırları içinde kalan Rusların yaptığı geniş hatlar standart hatta çevrilmiştir. (Kaynak: <http://www.demiryolcuyuz.biz/forum/iki-hat-arasi-t948.0.html>),

Demiryollarının ilk yaygınlaştığı dönemlerden itibaren sömürgeleşmiş veya az gelişmiş ülkelerde demiryolları Batıda olduğu gibi standart ray aralığında birbirleriyle bağlantı oluşturacak şekilde değil, tam tersine farklı ray aralığına sahip, birbirlerinden kopuk etki hatları şeklinde inşa edilmişlerdir. Böylece az gelişmiş coğrafyalarda birbirleriyle bağlantı yapamayan, iç ticaretin gelişmediği, yerel insanların ihtiyaçlarını karşılamaktan uzak, sadece Batının üretim koşullarına hizmet eden bir demiryolu kapitalizmi meydana gelmiştir. (Kaynak: Akbulut, G., (2010). a.g.e., 4)

¹⁰⁴ Haykır Y.,(2011) 143, Atatürk Dönemi Demir ve Kara Yolu İnşa Çalışmaları, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Elazığ, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 143

¹⁰⁵ As E., (2006) Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikalar, Yayımlanmamış Doktora Tezi, İzmir, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, 69

¹⁰⁶ Tekeli İ, İlkin S., (1983) Türkiye'de Ulaştırmanın Gelişimi, Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi, İstanbul, İletişim Yayınları, C.10, 2761

sırada içten ve dıştan: ‘Biz şimendifer yapamayız ve işletemeyiz, propagandaları yayılmaya başlamıştır’. Bu durum mecliste uzun zaman tartışılmıştır.¹⁰⁷

Böyle düşüncelere karşı, o zamanki Hükümet Başkanı İnönü, Yahşihan İstasyonu’nun işletmeye açılması sebebiyle yaptığı konuşmada şöyle bir cevap vermiştir.

*“Bir milletin işini o millet efradı görür: bir ailenin işini yine o aile efradı tanzim eder. Biz işimizi göremiyoruz, biz yapmıyoruz demeye ve böyle hiç kimse memnun değildir demiştir.”*¹⁰⁸ Yine İsmet İnönü bu konuda “şimendifer yapamayız” diyenlere “Behemehal yapacağız” demiş, “Şimendiferi biz yapsak ta, satın alsak ta işletemeyiz” diyenlere “Behemehal işleteceğiz” demiştir.

Anadolu’da yabancıların elinde bulunan hatların satın alınmasına karar verilince inşa politikası ile millileştirme politikası aynı anda başlamıştır. Bu hatların millileştirilmesi ilk olarak 1928 yılında gerçekleşecek¹⁰⁹, en hızlı millileşmeler ise 1930’lu yıllarda yapılacaktır. Bu hatların bir kısmı, yabancı şirketlerin elindeki demiryolları satın alınarak devletleştirilmiş, bir kısmı da antlaşmalarla devralınmıştır.¹¹⁰

Yabancı Şirketlerden Alınarak Millileştirilen Hatlar:	
Haydarpaşa-Ankara, Eskişehir-Konya ve kolları Anadolu hattı	1032 Km.
Konya-Yenice Bağdat hattından	346 Km
Adana-Fevzipaşa(Keller) hattından	141
Adana-Mersin	68
İzmir-Manisa-Afyon ve Manisa-Soma-Bandırma ve kolları	703
İzmir-Aydın-Eğirdir ve kolları	610
Normal genişlikte	2900
Mudanya-Bursa	41
Samsun-Çarşamba sahil hattı	36
Toplam	297 727

Şekil 2.3. Türkiye Cumhuriyeti’nde Yabancı Şirketlerden Alınarak Millileştirilen Hatlar

Kaynak: Demirel, a.g.m.,s.397.

¹⁰⁷ Tekeli, İlkin, a.g.m., 131-133.

¹⁰⁸ Reşat Yamaner, “Cumhuriyetin 26. Yılında Devlet Demiryolları”, Demiryolları Dergisi, Sayı: 288-290, C:23, Aralık 1949, 5.

¹⁰⁹ Aktaş E, (1997) “Ulaştırma Politikaları ve Demiryolları”, 2.Ulusal Demiryolu Kongresi, İstanbul, s.85.

¹¹⁰ Yıldırım, a.g.e., 41.,Taha, a.g.m., 76.

Millileştirmeler ne kadar yapılsa da planlı ve acil bir ulaşım ağı ihtiyacı da vardır, Mustafa Kemal Millî Mücadelenin sonlarına doğru, 1 Mart 1922'deki meclis konuşmasında demiryolları yapımı konusuna değinmiş, *“Ancak inşaat ve tesisatın genişletilmesi mali durumumuzla gayri mütenasip cesim sermayelere mütevakkıf olan umûr-u nafiada ecnebi sermayesinden ve icabına göre ecnebi mütehassıslardan azami derecede istifade etmek, memleketimizin menfaat ve mamuriyetini ve milletimizin saadet ve refahını az zamanda temin nokta-i nazarında zaruridir”*¹¹¹ diyerek, yabancı sermayeye sınırlı bir açık kapı bırakmıştır.

Cumhuriyetin kuruluşundan hemen sonra hükümetler, bir taraftan ekonomik kalkınmayı hızlandırmak, diğer taraftan ülkenin siyasi birliğini pekiştirmek ve savunmasını kolaylaştırmak amacıyla, aktif ve tutarlı bir demiryolu politikası belirleyip uygulamaya başlamışlardır. Mustafa Kemal; *“ Demiryol, yol ihtiyacı memleketin bilcümle ihtiyacının o kadar başında kendini hissettirmektedir ki; hiçbir hayal ve nazariye peşinde aldanmaksızın memleketin men abii ve evladı ile işe devam etmek katiyyen elzemdir. Medeniyetin bu günkü vesaitini, hatta bu günkü fikriyatını demiryolu haricinde intişar ettirebilmek müteassirdir. Demiryolu refah ve umran tevlid eder”*¹¹² diyerek daha ilk zamanlarda demiryolu politikası hakkında izlenecek mühim aşamaların işaretlerini vermiştir.

Atatürk devrini demiryolu açısından iki döneme ayırmak yerinde olacaktır. Birinci dönem 1922-1927 yılları arasını kapsamaktadır. Bu dönem, sınırlı yerel imkanlar ile demiryolu yapımı dönemi olarak görülebilir, Nitekim İstiklâl harbi sırasında elde mevcut az miktarda malzeme ve askerlerin yardımı ile harpte tahrip edilen demiryollarının tamirine çalışılmıştır. Bu tamir işi harpten sonra devam etmiştir. Aynı zamanda Ankara - Kayseri hattının inşasına da başlanmıştır. (Esasen daha birinci Dünya harbi sırasında bu istikamete askerî bir hattın inşasına başlanmıştı. Fakat 100 km. bile ileri götürülemedi.) 380 Km. uzunluğunda olan bu hat 29 Mayıs 1927 de işletmeye açılmıştır.¹¹³ İkinci dönem demiryollarının yapımının finansman sağlamayı da içeren bir biçimde yabancı müteahhitlere ihale edildiği 1927-1933 yılları arasındaki dönemdir.

¹¹¹ Abisel M., A.,(1948) Bir Karış Fazla Şimendifer, Ankara, 14

¹¹² Balamir L., A., (1973) Cumhuriyet'in 50. Yıldönümü Dolayısıyla Büyük Önder Atatürk'ün Demiryollarımız İçin Gününde Söylediklerinden Derleme” Demiryol Dergisi, (574) s.7

¹¹³ Zarakolu A.,(1950) Memleketimizde Demiryolu Politikası, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C.7 (3) 578

Bu dönemde imtiyazlı şirketlerdeki hatların büyük kısmı millileştirilmiş, ilk olumlu sonuç 1928’de Anadolu hattının millileştirilmesi ile alınmıştır. Bunu 1929’da Mersin-Adana, 1931’de Samsun-Çarşamba ile Bağdat hattının Adana-Fevzipaşa arasındaki kısmı ile dar bir hat olarak inşa edilen Mudanya-Bursa demiryolu izlemiştir.¹¹⁴

24 Mayıs 1924 tarihi Milli Demiryolculuğun önemli tarihlerinden biridir, bu yürürlüğe giren 506 sayılı kanunla beraber hükümete, o zamana kadar geçici bir idare tarafından işletilen *“Haydarpaşa-Ankara, Eskişehir-Konya ve Arifiye-Adapazarı hatları ile Haydarpaşa Liman ve Rıhtımını Kaffei şuaat ve müstemilatiyle beraber mukavele ve şartnamelerindeki ahkamına tevfikân hükümetçe mübayasına mezuniyet verilmiştir”*¹¹⁵ denilerek mevcut demiryolları Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdüriyeti Umumiyesi adı altında daimi bir katma bütçeli yönetimle Nafia Vekaletine bağlanmıştır.¹¹⁶

Daha sonra TBMM’de yapılan görüşmelerden sonra 23 Mayıs 1927’de kabul edilen 1092 sayılı *“Devlet Demiryolları ve Limanları İdaresi Umumiyesinin Teşkilât ve Vezâifine Dair.”* kanunla teşkilat, katma bütçeli bir idare olarak Nafia Vekaleti’ne bağlılığını sürdürmüştür.¹¹⁷ Bu kanunla beraber Devlet Demiryolları Müdüriyeti Umumiyesi, Demiryolları İnşaat ve İşletme Umum Müdürlüğü ve Erzurum-Sarıkamış-Kars ve Şuaat-ı Demiryolları Müdürlüğü tek bir çatı altında birleştirilmiştir. İki yıl sonra kurumun adı değişmiş ve *“Devlet Demiryolları ve Limanları Umumî İdaresinin Teşkilat ve Vazifelerine Dair 23 Mayıs 1927 Tarih ve 1042 Numaralı Kanunun Tadili Hakkındaki Kanun”*la 13 Ocak 1929 ve 1483 sayılı kanunla kurumun adı Devlet Demiryolları ve Limanları Umum Müdürlüğü olarak farklı bir isim almıştır.¹¹⁸

Yine bu dönemde yoğunluk kazanan millileştirmeler, yeni demiryolları inşasıyla paralel olarak yürütülmüştür. Cumhuriyetin kuruluşunda 4.138 km olduğu yukarıda belirtilen toplam demiryolları uzunluğu, yeni hatların yapımıyla 1930’da 5.639’a, 1935’te de 6.639 km.ye ulaşmıştır.¹¹⁹ Daha sonraki yıllarda bitirilen demiryollarının önemli kısmına da bu dönemde başlanmıştır.

¹¹⁴ As E., (2006) a.g.e., 70

¹¹⁵ TBMMZC, D.2, C.8, 44. Birleşim, 22.04.1340, s.1079

¹¹⁶ Kaşıkçıoğlu H., (1968) TCDD’nin Teşekkül ve Safhaları, Demiryol, (510), 9

¹¹⁷ TBMMZC, D. 4, C. 32, 71. Birleşim, 22.05.1927, s. 383

¹¹⁸ TBMMZC, D.3, C.10, 57. Birleşim, 01.06.1929, s.114

¹¹⁹ DİE Türkiye’de Toplumsal ve Ekonomik Gelişiminin 50 Yılı, Ankara, 1973, Yayın no: 683, 407

Yabancı şirketlere ait demiryollarının millileştirilmesi, esas itibarıyla satın alma şeklinde yapılmıştır. Yabancı Sermayedarlar tarafından işletilen hatları satın alma işlemine 1927’de başlanmış, dünya buhranı nedeniyle 1928-33 döneminde önemli bir millileştirme olmamasına karşın 1937 sonuna gelindiğinde, yabancı şirketler elinde bulunan demiryollarının büyük bölümü millileştirilmiştir.¹²⁰ Ancak hükümetin malî imkânlarının yetersizliği dolayısıyla bu satın almalar borçlanılarak gerçekleştirilmiştir. Bu yüzden Cumhuriyet Hükümeti, henüz Osmanlı borçlarıyla ilgili Paris Nihaî Antlaşması’nı imzalamadan (1933), dışa karşı bu millileştirmeler nedeniyle önemli sayılabilecek düzeyde borçlanmak durumunda kalmıştır.

1928-33 arasında devletleştirilen demiryolları, limanlar ve imtiyazlı kuruluşlar dolayısıyla Cumhuriyet hükümetinin ödemeyi kabul ettiği tutarlar, Türkiye’nin o tarihlerdeki dış borçlarının önemli bir kısmını oluşturmuştur.¹²¹

Devlet tarafından inşa edilen demiryolları ise iç kaynakla finanse edilmiştir. Bu finansmanda normal bütçe gelirleri yani genellikle vergi varidatı kullanıldığı gibi, özellikle uzun demiryolları için iç istikrazlara da başvurulmuştur. Cumhuriyet hükümetleri ilk istikraza, demiryolu nedeniyle girişmişlerdir. Gerçekten cumhuriyetin ilk uzun vadeli borçlanması, 1933 tarihli 12 milyonluk Ergani (Fevzipasa-Diyarbakır hattı inşası için) istikrazı olmuş, bunu 1934 tarihli 30 milyon liralık Sivas (Sivas-Erzurum hattı inşası için) istikrazı izlemiştir.¹²²

Atatürk döneminde bu gelişmelerin yanında demiryolu sanayisinin gelişmesi içinde önemli adımlar atılmıştır. Bu dönemde 1931 yılında Derince Ahşap ve Travers Fabrikası, 1939’da Sivas Demiryol Fabrikası ve 1944’te Ankara Demiryol Fabrikası¹²³ açılarak demiryol sanayisi için gerekli olan malzeme, vagon ve lokomotif tedariki iç kaynaklarla sağlanmaya çalışılmıştır.

Şebekenin gelişmesine paralel olarak işletme faaliyeti de artmıştır. Demiryolları ile taşınan yolcu 1923 yılı için 1.919.000’den ibaret iken, bu rakam 1925’te 3.685.000’e, 1930’da 5.453.000’e ve 1935’te de 11.565.000’e ulaşmıştır. Aynı süre içinde yolcu-km

¹²⁰ Şen L., (2003) Türkiye’de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci, Ankara, TESAV Yayınları, 55

¹²¹ As E., (2006) a.g.e., 71

¹²² Satan A., (2006) a.g.e., 11

¹²³ Satan A., (2006) a.g.e., 12

artısı daha yavaş olmuştur. Bu fark, banliyö trenleri yolcu artısının, uzak mesafe yolcu artısından daha hızlı olmasından ileri gelmektedir. İşletme faaliyeti, yük taşıyıcılığında daha büyük olmuştur. Gerçekten de 1923'te 313 bin tondan ibaret olan yük taşımacılığı, 1925'te 791 bin, 1930'da 1.973 bin ve 1935'te de 3.099 bin tona yükselmiştir.¹²⁴ Yaklaşık on yıllık bir dönemde demiryolu alanında çok belirgin bir atılım gerçekleştirildiği bu rakamlardan da anlaşılmaktadır.

2.2.3. 1933-1938 Dönemi Demiryolları

1929 yılında önce ABD'de başlayıp daha sonra tüm Dünya'yı saran ekonomik buhran Türkiye'yi de etkisi altına almış ve Türk hükümeti bu buhranın etkisinden kurtulmak için köklü tedbirler almak zorunda kalmıştır. Ekonomide devletçi bir modelin benimsenmesi bu devirin en mühim gelişmelerinden biri olarak kabul edilebilir. Demiryolları da bu gelişmelerden nasibini almıştır.

Dünya ekonomik buhranı, demiryollarına devlet yatırımının azalmasına sebep olmuştur. Bu kısmen başlanılan hatların bitmesinden, kısmen de amele ücretlerinin düşmesinden ileri gelmiştir. Bununla beraber demiryolu inşası devam etmiştir. Finansman bakımından ilk defa olarak uzun vadeli iki iç istikraza başvurulmuştur. Bundan başka 1930 da temin edilen 10 milyon dolarlı Kreuger istikrazının büyük bir kısmının da demiryolu inşasına sarf edilmiştir.¹²⁵ Nitekim bu ve benzeri istikrazlar sonuç vermiş 1935'te 6639 km. olan demiryolu uzunluğu, 1940 yılında 7381 km.ye ulaşmıştır. İnşaatta da Türk müteşebbis ve mühendisleri kısa zamanda yabancıların yerini almıştır.

Demiryolu inşaatının finansmanında bir önceki dönemde olduğu gibi hem iç istikraz hasılatı, hem vergi gelirleri kullanılmıştır. İnşaatta Merkez Bankası kaynaklarının kullanılması konusunda bir politika izlenmiştir.

Diğer taraftan aynı dönemde yabancı şirketlere ait demiryollarının millileştirilmesi ve işletmelerinin devlete devri faaliyeti de sürdürülmüştür. Yabancı demiryolları ve bunları tamamlayan limanların millileştirilmesinde kullanılan araç, bu dönemde de uzun vadeli dış borçlar olmuştur.

¹²⁴ As E., (2006) a.g.e., 72

¹²⁵ Zarakolu A.,(1950) a.g.e., 579

Başta demiryolları ve limanlar olmak üzere imparatorluktan kalma yabancı imtiyazlı şirketlerin borçlanma yoluyla devletleştirilmesi, II. Dünya Savaşı öncesinde dış borçlarımızın içinde en büyük payın yine bu alandan olmasına neden olmuştur.¹²⁶

Ancak 1930'lu yıllarda, Cumhuriyet yönetimi dış borçların ekonomi üzerindeki ağır baskısını hafifleten bir 'erteleme' politikası izlemek üzere kendisine bir savunma çizgisi çekmiştir. Bu, 1930'daki Türk Parasını Koruma Kanunundan başlamak üzere, döviz ekonomisinin dışına çıkmaktır. Döviz bir öncelikli dağıtım mekanizmasına bağlarken gözetilen önemli hedeflerden birisi, dış borçları olabildiğince erken ödemek değil, olabildiğince iyi zamanlayarak ve yükünü hafifleterek ödemektir.¹²⁷ Ekonomide izlenen bu akılcı politikalar her ne kadar borçların varlığını ortadan kaldırmasa da iktisadi açıdan olumlu bir sürece girilmesini sağlayacaktır.

Nitekim 1930'lu yılların sonuna gelindiğinde demiryolu donanımında 684 lokomotif, 11 otoray, 922'si yolcu olmak üzere 13.147 vagonun teşkilatın elinde bulunduğunu görülmektedir. 1935'te 11 565 000 yolcu taşınırken, 1940'ta bu rakam 30 326 000'e çıkmış; yolcu km de ise bu rakam aynı yıllar için 630 milyon ve 2 113 milyon olarak gerçekleşmiştir.

1923-35 döneminden farklı olarak bu dönemde uzun mesafe yolculuğunda da banliyö yolculuğuna yakın bir artış sağlandığından, yolcu-km açısından gelişme daha da belirgin bir hale gelmiştir. Taşınan yük ise 1935'te 3 099 bin ton iken 1940'ta 6 585 bin ton olmuştur. Aynı süre zarfında yük-ton olarak taşıma faaliyeti 653 milyondan 2 005 milyon tona ulaşmıştır. Yük-ton km'deki gelişmenin % 207, taşınan yük ağırlığındaki artıştan %112 büyük olması, demiryolu şebekesinin ülkenin birbirinden uzak bölgeleri arasında eşya naklini gittikçe kolaylaştırmış olduğunu göstermektedir.¹²⁸

Cumhuriyetin bu devrinde sırasıyla Ankara-Sivas 602 Km., Samsun-Sivas (Kalın) 378 Km. , Samsun-Çarşamba (dar hat) 29 Km., Kütahya-Balıkesir 252 Km. , Fevzipaşa-Diyarbakır 504 Km., Irmak-Filyos-Zonguldak 415 Km., Ulukışla-Boğazköprü 172 Km., Afyon-Karakuyu 113 Km., Sivas-Erzurum 176 Km., Isparta şube hattı 13 Km., Baladız-

¹²⁶ As E., (2006) a.g.e., 72

¹²⁷ Kuruç B., (1988) Belgelerle Türkiye İktisat Politikası, Ankara, Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, C.1,

53

¹²⁸ As E., (2006) a.g.e., 72

Burdur 74 Km., Çetinkaya-Malatya 143 Km., Yolçatı-Elazığ-Muş 263 Km., Diyarbakır-Kurtalan 159 Km., Köprüağzı-Maraş 28 Km., Narlı-Gaziantep 84 Km., Tavşanlı-Tunçbilek 13Km. ve Hadımköy-Kurukavak 11 Km. olmak üzere banliyö çift ve üçlü hatlar dahil Cumhuriyet devrinde 3800 Kilometre demiryolu inşa edilmiştir. Bu hatlardan Mudanya-Bursa ve Ilıca-Palamutluk hatları dar hat olduğu için sökülmiş bulunmaktadır.¹²⁹ Bu hatların yapımı için cumhuriyet hükümetleri bütçeden büyük paralar ayırmıştır. Demiryollarımızın inşa maliyeti, geçtikleri arazinin arızalı olması yüzünden oldukça yüksektir. Bir km hat vasatı 35 - 150 bin liraya mal olmuştur . Birçok yerlerde tüneller, köprüler, yarmalar birbirini takip etmektedir. Meselâ 546 Km. uzunluğunda olan Sivas - Erzurum hattında 131 tünel vardır. 222 Km- uzunluğunda olan Kayseri – Sivas hattında ortalama 4128 metre uzunluğunda 26 tünel olduğu gibi, Sivas – Samsun hattının 200 km’si tamamen köprü, tünel ve yarmalarla doludur.¹³⁰ Fakat tüm bu zorluklar genç devletin umutsuzluğa sürüklememiştir. Aşağıdaki rakamlara bakıldığında demiryollarına ne kadar önem verildiği görülecektir.

Samsun-Yıldız: 378 km ray döşenmiş, 29 200 000 lira harcanmıştır.

Ankara-Kayseri: 380 km ray döşenmiş 24 700 000 lira harcanmıştır.

Kayseri-Sivas: 222 km ray döşenmiş, 16 500 000 lira harcanmıştır.

Kütahya-Balıkesir: 252 km ray döşenmiş 32 600 000 lira harcanmıştır.

Ulukışla-Boğazköprü: 173 km ray döşenmiş, 7 000 000 lira harcanmıştır.

Irmak-Filyos: 391 km olup, 286 km rayı döşenmiş, 12 km inşaatı bitmiş fakat rayı döşenmemiş, 50 km inşaat devam etmekte, 43 km inşaatına başlanmamıştır.

Fevzipaşa-Ergani-Diyarbakır: 505 km olup, 320 km rayı döşenmiş, 27 km inşaatı bitmiş son kısımda her hatta 81 000 000 lira harcanmıştır.¹³¹

Genel bir değerlendirme açısından Demiryolları idaresinin 1929 senesi mali verilerine bakıldığında bütçesi 12 024 000 lirası inşaat gruplarına açılan kredi ve 28 200 000 lirası genel muvazeneden ayrılmış meblağlar olmak üzere toplam 54 450 000 liradır. 1929 senesi kesin hesabında gelir 15 007 123 lira ve giderler 13 990 974 lira olarak

¹²⁹ Akalan A., O., (2010) a.g.e., 103

¹³⁰ Zarakolu A.,(1950) a.g.e., 579

¹³¹ Kaşıkçıoğlu H. (1973) Cumhuriyet’in İlanından Sonra İlk 10 Yılda Yapılan Demiryolları, Demiryol Dergisi, (567) 10

tahakkuk edilmiştir. Bu senede yolcu km'si 349 ve eşya ton kilometresi 356 milyona çıkmıştır¹³²

Demiryollarının bu şekilde bir yol izlemesinin temel nedenlerinden biri ulaşılamayan bir bölge kalmaması anlayışıdır. Doğu ile batı, güney ile kuzey bir araya getirilmeye çalışılmıştır.

Cumhuriyet döneminde, demiryolları politikasının temel özelliği inşa edilen hatların uzunluğundan öte hatların yapıldığı bölgelerdir. Osmanlı döneminde ihmal edilen iç ve Doğu Anadolu bölgeleri demiryolları, Cumhuriyet döneminde önem kazanmıştır. Osmanlı Devleti'nde, yabancı ülkelerin çeşitli siyasi ve iktisadi emellerinin gerçekleşmesi için inşa edilen hatlar, esas itibarıyla ülkenin batı bölgelerinde yapılmıştır. Cumhuriyet dönemine gelinceye kadar bu bölge dışında sadece Erzurum-Sarıkamış-Kars hududu ile Bağdat yolunun güney hududu hariç herhangi bir demiryolu şebekesi bulunmamaktadır.¹³³

Bu dönemde hükümet hatları kendisi yaparken, bazı hatlar önce bölüm bölüm sonra bütün olarak kaynağı kendileri bulmak şartıyla yabancı şirketlere verilmiştir. Bir Belçika şirketi Kayseri - Sivas hattı ile Turhal – Sivas parçasının inşaatını üzerine almış, İsveçli bir firma Diyarbakır ve Ereğli'ye giden hatları ve Alman Yulius Berger inşaat şirketi de Kütahya-Balıkesir hattı ile (Orta ve Batı Anadolu arasında ikinci bir bağlantı) Kayseri Ulukışla hattının Kardeşbeli Develi Karahisar parçasını taahhüt etmiştir. Kısa bir zaman sonra Belçika şirketi iflas ettiğinden Türk Hükümeti bu şirkete ait yolların inşasına kendi hesabına devam etmiştir.¹³⁴

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

¹³² Kaşıkçıoğlu H., (1973)Cumhuriyet'in İlanından Sonra Demiryollarımız (III), Demiryol Dergisi, (566) 10

¹³³ Öztürk İ., (2009) Osmanlı İmparatorluğu'ndan Günümüze Demiryollarının Gelişimi, Yayımlanmamış

Yüksek Lisan Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 90

¹³⁴ Akalan A., O., (2010)a.g.e., 105

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

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

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

Bu tarzdaki hesaplardan eski ve yeni hatların hangisinin karla, hangilerinin zararla işlediği bu kar ve zararın hakkında bir fikir edinmek ve durumun düzelmesi 109 km için alınacak önlemleri zorlaştırmaktadır. Bu zorluğu aşmak için ve daha verimli sonuçlar almak için idare aşağıda gösterildiği şekilde 15 iktisadi bölgeye ayrılmıştır.

Eski Hatlar:

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

Yeni Devlet Hatları:

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

Bu şekilde eski ve yeni hatların iktisadi ve mali durumlarını takip etme imkanı elde edilmiştir.¹³⁵

Demiryollarında, işletme masraflarını kırmak için 1930 yılından itibaren başlayan tedbirler: Az nakliyat yapan istasyonları kapamak; yol yapı ve malzeme onarım masraflarını azaltmak, işletme servislerinde daha rasyonel işletme usulleri kullanmak, kömür, yağ ve su sarfiyatını azaltmak için teknik çareler bulmak gibi, tamirat masrafını azaltmaya yardım eden ferbeton, köprüler yapmak, hat boyunca uzanan emniyet tesisatı döşemek, yük vagonlarına tatbik edilen otomatik frenler kullanmak, gibi bir çok tasarruf tedbiri alınmıştır.¹³⁶

Türkiye Demiryollarının bugünkü durumu incelenecek olursa önce, yeni inşa olunan hatların önemli miktardaki uzunluğu göze çarpar. 1923 yılında yaklaşık 4000 kilometre uzunlukta olan demiryollarına 2500 kilometre kadar eklenmiştir. İlave olunan bu yolların büyük bir kısmı daha önce çok ihmal edilmiş olan Orta Anadolu bölgesine isabet etmektedir. Bu demiryolu ağının bugünkü değeri ortadadır. Bir savaş durumunda ancak düşmanların faydasına olacak güdük hatlar ve birbiri ile bağlantısı olmayan çıkmaz sokak şeklindeki demiryolları yerine askeri birlikleri istendiği gibi her tarafa sevk kabiliyetine sahip bir demiryolu şebekesi kurulmuştur. Bu hatların ekonomik açıdan önemi çok büyüktür. Hatta bugün dahi hatların üretilen ürünlere, ürünlerin nakline büyük faydası vardır. Kömür yolu 115 dedikleri Ereğli'ye giden hat ile bakır yolu¹³⁷ denilen Ergani hattı açıldıktan sonra bu hatların önemi daha da artmıştır.¹³⁸

Atatürk devrinde 3800 kilometre demiryolu inşa edilmiştir. Böylece bugün memleketimizdeki hatların gerçek uzunluğu banliyö, çift ve üçlü hatlarla 28 kilometrelik Sirkeci-Halkalı elektrikli çift hat dahil olmak üzere 121 kilometresi dar, 7683 kilometresi normal ve 123 kilometresi geniş olmak üzere, 7927 kilometreyi bulmuş ve personel adedi de 62 bine yükselmiştir.¹³⁹

¹³⁵ Akalan A., O., (2010)a.g.e., s. 108, 109

¹³⁶ "On İkinci Cumhuriyet Yılında Demiryol ve Yapı İşleri", a.g.m., s.418.

¹³⁷ V. Engelmaan "Türkiye Doğu Demiryollarını İnşa Ediyor Yeni İnşa Programının Önemi", Demiryolları Dergisi, 1 Mart 1936, Sayı:133, C:12, s.2.

¹³⁸ Yaschke, a.g.m.,s.597.

¹³⁹ Zengin, a.g.m.,s.3, Özcan, a.g.m.,s.12.

1929–1939 arasındaki on yıllık devre, Türkiye demiryollarının gerek inşa gerek işletme faaliyetleri bakımlarından en hızlı gelişmeler kaydettiği yoğun ve aynı zamanda verimli bir çalışma devresidir. İkinci Dünya Savaşı'nın bütün şiddet ve dehşetiyle yeni ortaya çıktığı tarihlerde Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları, yedi bin kilometrelik bir şebeke üzerinde kuvvetli lokomotifleri, yeni yük ve yolcu vagonları, ekspres ve otaray servisleri, bilhassa milli ekonominin hızla geliştirilmesi amacını her düşünceden üstün tutan ucuz yolcu ve eşya tarifeleriyle düzgün ve birçok bakımlardan ileri bir işletme kurmuş bulunuyordu.¹⁴⁰

Bu dönemde Birleşik Amerika ve İngiltere'den 125 lokomotif ve Çekoslovakya'dan 28 lokomotifle 50 yolcu vagonu satın alınarak servise konulmuştur. Bu yıl içinde bunlara daha 12 lokomotif katılacaktır. Yük vagonu parkımız bugünkü durumu ile şebekenin ihtiyacını karşılayabilecek bir durumdadır. Son zamanlarda 40 yolcu vagonu daha satın alınması için gerekli ödenek ayrılmıştır. Bunların da satın alınıp servise girmesinden sonra yolcu trenlerinde öteden beri şikâyet ve tenkit konusu olan kalabalık ve rahatsızlıkların önü alınmış olacak, bu trenlerin çoğaltılıp kuvvetlendirilmesi imkânı elde edilmiş olunacaktır.¹⁴¹

Atatürk devrindeki demiryolları ile şu sonuçlar ortaya çıkmaktadır;

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

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

¹⁴⁰ Akalan A., O., (2010)a.g.e., 109

¹⁴¹ Akalan A., O., (2010)a.g.e., 110

- Demiryolunun ülkemizdeki iktisadi önemi çok fazladır. Demiryolları şebekesinin etrafında sanayi bölgeleri ve nüfus yoğunluğu artmıştır. Bir çok sanayi alanı demiryolları güzergahı üzerinde kurulmuştur.¹⁴²

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

Kayseri'nin Mensucat Fabrikası'nı, Turhal Şeker Fabrikası'nı besleyecek unsurlar hep demiryolları vasıtası ile toplanacaktır. Ereğli kömürünün Orta Anadolu'ya girişi, Ergani bakırının denize çıkışı ancak demiryolu sayesinde mümkün olacaktır. Orta Anadolu'ya sanayi, el sanayi demiryolu sayesinde girmiştir. 1935 yılında İzmit'te bir kâğıt fabrikası, aynı sene Kütahya da bir porselen fabrikası ve İstanbul da bir cam fabrikası ve İzmir'de ip ve çuval fabrikası kurulmaya başlanmıştır.¹⁴³ Yukarıda da söylenmeye çalışıldığı gibi büyük sanayi kuruluşlarının demiryolları raylarının etrafına yerleştiği görülmektedir.

1923-1939 dönemlerine demiryolları politikası açısından bakılacak olursa bazı aksaklıklar yaşanmakla beraber mevcut imkanlar dahilinde başarılı bir politika izlendiği görülmektedir. Elbette devlet işlerinde her şey istenildiği gibi mükemmel olmayacaktır ama eldeki kısıtlı imkanlar, mali yetersizlikler, altyapı eksikliği, kalifiyeli eleman sorunu, ülkenin, toplumun temel özellikleri dikkate alınıp bir değerlendirme yapılacak olursa bu dönemdeki demiryolları dahil olmak üzere izlenen iktisadi siyasette bir başarı elde edilmiştir.

2.2.4. 1939-1950 Dönemi Demiryolları

I. Dünya savaşıdan sonra başta Avrupa olmak üzere dünyada sağlıklı ve adil bir siyasi ortamın olmayışı, yenik devletlere uygulanmaya çalışılan yaptırımlar ve sömürgeciliğin halen devam ediyor olması yeni bir savaşı kaçınılmaz hale getirmiştir. Nitekim Nazi Almanya'sının kıvılcımı yaratmasıyla dünya 6 yıl boyunca dehşet bir cenderenin içine girecektir. Türkiye ise savaş ortamına girmemek için elinden geleni

¹⁴² Akalan A., O., (2010)a.g.e., 111

¹⁴³ Yakup, H., (1934)"Demiryollarımız ve Büyük Sanayi"İ Demiryolları Dergisi, (114), 381-382.

yapacak ve bunda da başarılı olacaktır. Ancak Türkiye bu 6 yıllık süreçte aktarabildiği bütün mali kaynakları savunmaya ayırmak durumunda kalmıştır.

İsmet İnönü'nün II. Dünya Savaşı yıllarında başta oluşunun da etkisiyle, her ne kadar ekonomik sıkıntılar üst düzeyde olsa da demiryolu yapımında kararlı bir politika izlenemeye çalışılmıştır. Netice itibariyle demiryolu ağının güçlü oluşu askeri politikaları da olumlu bir şekilde etkileyecektir.

İsmet İnönü'nün cumhurbaşkanı olması sonrası 1 Kasım 1939 Meclis açılış konuşmasında *“Muhtelif nakil vasıtaları, bir mesuliyet altında birbirini tamamlayan bir zihniyetle işletmek sayesinde, Vatanın içtimâî ve iktisadi inkişafı için en geniş feyizlerin vermek yolundadır. Mesud inkişafını takib eden Demiryollarımızın yanında deniz ve hava yollarımızın da süratle feyiz bulmasını iltizam ediyoruz.”*(...) *“Münakalât vekâleti vatan müdafaası meselelerinde ayrıca mümtaz olan bir ehemmiyet alacaktır. Bu bakımdan dahi memleket münakalâtın intizam, kudret ve bol vasıta ile mücehhez olması hakkile takdirinizi celbedecek mevzulardır.”*¹⁴⁴ sözleriyle ulaştırmada diğer alanlarla birlikte demiryollarının da gelişimine devam etmesi konusunda fikirlerini dil getirmiştir.

Bu dönemlerde demiryolları kurumunda bir takım değişiklikler yapılmıştır. 1929 yılında 1483 numaralı yasanın değiştirilmesi ile demiryolları işletmesi “Devlet Demiryolları ve Limanları Umum Müdürlüğü” adını almıştır. Daha sonra 02.06.1931 tarih ve 1818 sayılı kanunla Demiryollar ve Limanlar İstikşaf ve İnşaatı, Devlet Demiryolları ve Limanlar Umumi İdaresi'nden ayrılarak Nafia Vekaleti'ne bağlı ayrı bir birim olarak kalmış ve Demiryolları ve Limanlar Umumi İdaresi'nin ünvanı da “Devlet Demiryolları ve Limanları İşletmesi Umum Müdürlüğü” olmuştur.

10.04.1939 yılında göreve başlayan yeni kabinenin bazı vekaletlerinde bir takım değişiklikler yapılmıştır. Bu değişikliği Başvekil Refik Saydam, Nafia ve İktisad vekâletlerinin ikiye ayrılması olarak belirtmiş ve *“Seneler geçtikçe vazifeleri artan bu iki vekâletin, gördükleri amme hizmetlerine nazaran bir taksime tâbi tutulması ihtiyacı hiss olunuyordu. Bu suretle şimdiye kadar inşa, nakliyat ve muhabere işlerini gören Nafia vekâleti, yalnız inşaatla meşgul bir vekâlet haline getirilmiş, münakale ve muhabereye aid*

¹⁴⁴ Tarihe Düşülen Notlar-1 Yasama Yılı Açılışlarında Cumhurbaşkanlarının Konuşmaları, (2011) (Editör: Hasan Yılmaz) Ankara, TBMM Yayınları, 88

*olan hizmetlerle İktisat Vekâleti'ne bağlı deniz nakliyat işleri alınarak "Münakale ve Muhabere Vekâleti" oluşturulmuştur. Keza ticaret ve sanayi işlerini gören İktisat vekâleti, yalnız sanayi ve maadin işleri ile meşgul olmak üzere bırakılmış, iç ve dış ticarete aid vazifeler toplanarak Ticaret Vekâleti teşkil edilmiştir."*¹⁴⁵ diyerek yeni yapılanma ile ilgili bilgi vermiştir. Böylece 1939 yılına kadar İktisat ve Nafia Bakanlıkları bünyesinde bulunan ulaştırma hizmetleri 27. 5 1939 tarihinde çıkartılan 3613 sayılı kanunla kurulan Münakalat (Ulaştırma) Bakanlığı'na devredildiğinden Devlet Demiryolları ve Limanları İşletmesi Umum Müdürlüğü de Nafia Bayındırlık Bakanlığı'ndan ayrılarak Münakalat Bakanlığı'na bağlanmıştır.¹⁴⁶ Bu sayede "Devlet Demiryolları ve Limanları Umum Müdürlüğü" ünün de bulunduğu ulaştırma kurumları Münakale ve Muhabere Vekaleti'ne geçmiştir. Bu bakanlık bundan böyle inşa faaliyetleri ile değil işletme faaliyetleri ile alakadar olacaktır.

II. Dünya Savaşı'nın şartları ile beraber demiryollarında da askeri tedbir maksatlı bir takım gelişmeler yaşanmış, 1939'da savaşın başlaması ile beraber Hadımköy ve Gelibolu'da kolorduların emrinde birer dekovil taburu teşkil edilmiş savaş sırasında Türk Demiryol Birlikleri; 4. Dekovil, 1. İşletme taburundan ibaretken 1942'de Demiryolu Alayı tugayına dönüştürülmüştür.¹⁴⁷ Böylece herhangi bir saldırı durumunda oluşturulan askeri demiryolu birlikleri ile sevk idarenin kolaylaştırılması hedeflenmiştir.

Özellikle savaş koşullarındaki askerî ihtiyaçların demiryolunun önemini arttırması, imkânların azalmasına karşın, demiryollarının geliştirilmesine azami bir enerji ayrılmasını teşvik etmiştir. Yeni hatların yapımında birkaç ilkenin gözetildiği söylenebilir. Bunlardan ilki, Türkiye ile modern kara ulaşımı bulunmayan Irak ve İran'a demiryolunun bağlanması ihtiyacıdır. İkincisi, hammadde merkezleri ile yeni fabrikaların kurulduğu muhitleri, özellikle de en temel enerji kaynağı olan kömür havzalarını tüketim merkezlerine bağlayan demiryollarına öncelik verilmesidir.¹⁴⁸ Bu iki ilkede temel gaye savaşa girilmesi halinde askeri ve savunma sanayinde elzem olacak olan enerji ve hammadde ihtiyacını karşılamaktır. İran ve Irak coğrafyası ile bağlantı kurularak bu amaç gerçekleştirilmeye çalışılacak iç bölgelerdeki kaynaklarda yine bu vasıta ile gerekli olan yerlere taşınacaktır.

¹⁴⁵ TBMMZC, D.6, C.1, 2. Birleşim, 10.04.1939, 20

¹⁴⁶ Tarihçe, (1937) Demiryollar Dergisi, (147), 4

¹⁴⁷ Satan A., (2006)a.g.e., 82

¹⁴⁸ As E., (2006) a.g.e., 245

Ancak önceki dönemlere göre savaş yıllarında inşaatla bir yavaşlama görülmektedir. Demiryolları inşaatı savaş yıllarında devam ettirilmeye çalışılmış, özellikle Diyarbakır-Siirt (Kurtalan) gibi mühim hatların tamamlanması sağlanmıştır.

Bu dönemde önceki tarihlerde inşaatına başlanıp açılan hatlar olduğu gibi 1939-1950 arasında inşasına başlanıp açılan hatlarda mevcuttur.

Önceki dönemde inşasına başlanan ve bu dönemde bitirilen hatlardan biri Diyarbakır-Cizre-Irmak hattıdır ve 1944'te işletmeye açılmıştır. Zonguldak –Kozlu hattı ise 1943 tarihinde işletmeye açılmıştır.¹⁴⁹ 1939'da 7324 km. olan demiryolu uzunluğu, 1945'te 7515 km. ye çıkmış, artış 6 yıl içinde 191 km. den ibaret kalmıştır. Buna, Hatay'ın anavatana katılışıyla devlete geçen Toprakkale - İskenderun hattı da dahildir.¹⁵⁰ Dönem içinde yabancı şirketlerin elindeki hatların küçük bir kısmı daha devletleştirilmiş ve yabancı şirketlerce işletilen demiryolu uzunluğu 1945'te 405 km.ye düşmüştür.

Hat Uzunluğu (km)	1943	1944	1945	1946
Devletçe İşletilen	7 056	7 110	7 110	7 180
Şirketlerce İşletilen	405	405	405	405
Toplam	7 461	7 515	7 515	7 585

Şekil 2.4. 1943-1946 Hat Uzunlukları

Kaynak: Onur A. (1953) a.g.e., s.59

Yıl	Güzergah	Uzunluk (Km)	Yıl	Güzergah	Uzunluk (Km)
1939	Erzincan-Erzurum	214,8	1945	Selçuk-Çamlık	10,1
1940	Diyarbakır-Bismil	47,4	1946	Elazığ-Palu	69,9
1941	Hadımköy-Kuruayak	10,9	1947	Saimekadın Vary.	2,5
1942	Bismil-Sinan	28,4	1947	Palu-Genç	62,7
1943	Sinan-Batman	14,7	1948	K.maraş-Köprübaşı	27,9
1944	Batman-Kurtalan	68,8	1949	Erzurum-Horasan	85,4
1944	Tavşanlı-Tunçdilek	13,4	1949	Sirkeci-Halkalı	28
1944	Malatya-Malatya Garı	3	1949	Haydarpaşa-Gebze	44,2
1945	Zonguldak-Kozlu	4,3	TOPLAM		736,4

Şekil 2.5. 1939-1950 Arası Yapılan Demiryolları

Kaynak: Akbulut, G., (2010). a.g.e., s.196, Onur A. (1953) a.g.e., s.59, 60

¹⁴⁹ Onur A., (1953), a.g.e., .59

¹⁵⁰ Akbulut, G. (2010), a.g.e., 193

Yukarıdaki tablonun mevcut verilerinden de anlaşılacağı üzere enerji kaynaklarına yakın olan yerler, askeri, stratejik ehemmiyeti fazla olan bölgelerde bir yoğunluk göze çarpmaktadır. Savaş şartlarına hazırlıkların bir diğer yönü de bu şekilde anlaşılmış olmaktadır.

Yapımı gerçekleştirilen bu hatlar dışında, planlaması yapılmış ancak hayata geçirilememiş hatlar da mevcuttur. Bunlar; Bozüyük İnegöl - Bursa- Mudanya hattı (182 km); Mekece - Yenişehir-Bogazköy hattı (60 km); Osmaneli-Taşköprü hattı (8 km); Bursa-Mustafakemalpaşa - Okçugöl hattı (95 km); Okçugöl - Gönen- Biga Çanakkale hattı (240 km); Somucak-İlgaz-Tosya-Osmancık-Gümüşhacıköy – Merzifon - Amasya hattı (265 km); Arifiye – Akyazı – Mudurnu – Bolu – Gerede - İsmetpaşa hattı (260 km); Adapazarı – Hendek – İbrahimağa - Düzce hattı (95 km); İbrahimağa – Akçakoca - Ereğli hattı (95 km); Mudurnu-Ankara hattı (280 km); Amasya – Erbaa – Niksar – Koyulhisar - Kelkit - Tercan hattı (520 km); Erbaa – Çarşamba - Samsun hattı (140 km); Çarşamba - Terme - Ünye hattı (51 km); Bayburt – Gümüşhane - Trabzon hattı (220 km); Tercan - Muş hattı (250 km); Isparta - Antalya hattı (150 km); Çumra – Seydişehir – Yenişehir – Şarkikaraağaç - Eğirdir hattı (320 km); Konya-Ankara hattı (300km); Diyarbakır-Akdoğan (Arada) hattı (140 km); Çerikli – Sungurlu – Alaca – Kayabaşı hattı (350 km).¹⁵¹ hattıdır ve bu hatların ortalama uzunluğu 3500-4000 km arasına tekabül etmektedir. Bu uzunluk mevcut demiryolları hatlarının uzunluğunun neredeyse yarısına eşittir.

Böyle güzel ve büyük bir iş başarılmış ya da büyük bir kısmı hayata geçirilmiş olsa Türkiye’de şu an bile devam eden ulaşım sorunlarının çözüleceği muhakkaktır. Netice itibariyle daha o dönemlerde ulaşılamayan yerlere ulaşılacak ve belki de mevcut sorunlar daha ortaya çıkmadan etkisini kaybedecektir. Bu demiryolu hatlarının birçoğunun hala yapılmamış olması ise günümüz demiryollarının geçirdiği aşamaları göstermesi açısından önemlidir.

Dönemin ağır savaş koşullarının yarattığı bir sorunda demiryolu yapımı için bir takım sıkıntıların vuku bulmasıdır. Bu dönemde var olan malzemeyi onararak azamî şekilde yararlanma yolu güdülmüş, onarım işleri de işletmenin yükünü oldukça artırmıştır. Genç nüfusun büyük kısmının silah altına alınması, üstelik uzun bir dönem askerlik yaptığı

¹⁵¹ “Cumhuriyetimizin 20. Yıldönümü Kutlanırken Demiryollarımızın Gür Verimlerine Genel Bir Bakış”, Bayındırlık İşleri Dergisi, 10/5-6 (I. Teşrin 1943), s. 24-25

bir dönemde, artan yükü karşılamak için gerekli amelenin sağlanması ise başlı başına bir sorun oluşturmıştır. Bu nedenle Mûnakalat Vekaleti, zaman zaman Millî Mûdafaa Vekâleti 'ne başvurarak silah altına alınan erlerden demiryolu işleri için yararlanma yoluna gitmiştir.¹⁵²

Örneğin Mûnakalat Vekaleti'nden Millî Mûdafaa Bakanlığı'na gönderilen 26 Haziran 1942 tarihli ve 1180-2 sayılı bakan imzalı yazıda şöyle denmektedir: *“Üç seneden beri devam eden Avrupa harbi dolayısıyla sair devlet müesseseleri gibi Devlet Demiryolları İdaresi de evvelce Avrupa'dan temin etmekte olduğu tamir ve tecdid malzemesini tedarik edememektedir. Bu itibarla her sene tebdil ve tecdidi program altına alınmış bulunan eski yol malzemesinin değiştirilmesi de mümkün olmadığından, gerek yol ve gerek köprü ve tesisat işlerinde ancak mütemadi tamirat ile iktifa zarureti hasıl olmakta ve tabiatıyla bu tamirat isi normal zamana nispetle daha büyük bir hacim iktisab etmektedir. (...) Demiryollar İdaremizin bu icaplarla mütevazın bir surette yürütülmesi ve ileride zuhuru muhtemel daha sıkıntılı zamanları emniyetle karşılayabilmesi, zaman ve mevsimine göre lüzumu kadar işçi ve amele temin edilebilmesi ile kabil olacaktır.*

*Memleketimizin bugün içinde bulunduğu müşkül şartlar dolayısıyla amele tedariki fevkalade zorlaştığından, bakım islerinin aksamamasını temin maksadı ile mevcut ameleye yevmiye üç saat fazla mesai yaptırılması, hariçten alınacak muvakkat amelenin yevmiyelerinde her hangi bir rekabetin tesirinde kalınmaması için rayice tabi olmaksızın mahallî şeraite göre ücret takdir edilmesi hususunda salâhiyetli alâkadarlara emir verilmiş olmasına rağmen matlup miktarda amele tedarik edilememektedir. Halen şebeke üzerinde yol, mebanî, askerî varyantlar, tesisat ve tahkimat işlerinde müseccel ve muvakkat olarak cem'an 14.200 amele ile çalışılmaktadır. Bu miktar geçen aylarda 1800 idi. Bu tenakus günden güne çoğalmakta olduğundan, önümüzdeki hasat mevsiminde amele miktarının yarıya kadar düşebileceği tahmin edilmektedir.*¹⁵³ denilerek daha sonra Milli Mûdafaa Vekaleti'nden personel ve amele temini başlayacak ve bu konudaki talepler dile getirilecektir.

Aşağıda verilen tabloya bakıldığında savaşın başladığı dönemden itibaren demiryollarında çalışanların sayısında istikrarlı bir artış gözükmektedir.

¹⁵² As E., (2006) a.g.e., 245

¹⁵³ BCA, Tarih: 26.06.1942, Sayı:152/87, Fon kodu: 30.10.0.0, Yer no: 152.74..16

Yıl	Personel	Yıl	Personel
1939	25.940	1943	41.450
1940	29.364	1944	44.048
1941	32.575	1945	44.503
1942	36.017	1946	43.053

Şekil 2.6. 1939-1946 Yılları Arası Personel Miktarları

Kaynak: TCDD 1923-2005 İstatistik Yıllığı, Araştırma, Planlama ve Koordinasyon Dairesi, s.11, (<http://www.tcdd.gov.tr/home/detail/?id=305>)

Bu dönemden itibaren yapılan çalışmalar ağırlıklı olarak yük taşıma ve askeri ihtiyaçlar çerçevesinde belirlendiği için yolcu taşıma kapasitesinde istikrarlı bir yükselme gözlenemez. Elbette bu dönemde Türk toplumunun yaşadığı ekonomik sıkıntılar bir yerden bir yere keyfi münakaleyi de engellemiş olmalıdır.

Yıllar	Banliyo	Anahat	Toplam
1939	155.187	1.275.228	1.430.415
1940	169.692	1.943.153	2.112.844
1941	219.096	2.433.465	2.652.561
1942	248.085	2.653.439	2.901.524
1943	260.259	2.407.333	2.667.592
1944	256.150	2.213.711	2.469.861
1945	172.067	1.372.554	1.544.621
1946	271.891	2.395.510	2.667.401
1947	290.172	2.389.789	2.679.961
1948	299.375	2.246.452	2.545.827
1949	314.835	2.175.080	2.489.915
1950	333.289	2.182.222	2.515.511

Şekil 2.7. 1939-1950 Yılları Arası Taşınan Yolcu Sayıları

Kaynak: TCDD 1923-2005 İstatistik Yıllığı, Araştırma, Planlama ve Koordinasyon Dairesi, s.25 (<http://www.tcdd.gov.tr/home/detail/?id=305>)

Savaş sırasında işletme el emeği ücretleri ve malzeme fiyatları yükselmiştir. Bu yüzden işletme maliyetleri de % 50'ye yakın bir artış göstermiştir. Nakledilen eşyanın kıymeti üç katına yükseldiği halde, işletme masraflarının karşılanması ve imkanlar dahilinde kalkınmanın sağlanabilmesi için tarifelere ancak ortalama % 75 gibi bir zamlarla yetinilmiştir.

Demiryolları, 1946 yılına kadar işletme zararına girmeden işlemiş ve bazı yıllarda büyük gelir fazlalığı yaratmıştır. Demiryollarının gayri safi gelirleri, gayri safi harcamaları çok az da olsa aşmıştır.¹⁵⁴

Bu sonucun ortaya çıkmasında, iyi işletmeciliğin olduğu kadar, karayollarının henüz çok yetersiz bir durumda olması dolayısıyla demiryolu hizmetlerine talebin çok yüksek olmaması, diğer taraftan savaş yılları içindeki ithalat güçlükleri dolayısıyla teçhizat için yeterli harcama yapılamaması da etkili olmuştur.

Dönem içinde işletmeye verilen ödeneklere bakıldığında, 1939 ödeneği 39.130.000 lira¹⁵⁵ iken, 1943 yılında ödeneğin 106.000.000 liraya çıkarıldığını görmekteyiz.¹⁵⁶ Ödeneğin bu kadar artmasının nedeni olarak, 1943 yılına girerken bu yılın tarımsal anlamda verimli geçeceği ve hububat fiyatlarının düşeceği, buna uygun olarak diğer ihtiyaç maddeleri fiyatlarının da ineceği, böylece tahmin edilen işletme masraflarının karşılanmasının mümkün olacağı düşünülmesi, fakat buna rağmen hububat fiyatlarındaki düşüşün diğer maddelere yansımaması, aynı yılda işçi ücretlerinde büyük artışların yaşanması, buna paralel olarak ihracat maddelerinin fiyatlarının da artması, yine işletmenin Avrupa'dan almak zorunda bulunduğu malzeme fiyatlarının da artması olarak gösterilmiştir.¹⁵⁷

Cumhuriyet döneminin 1950'li yıllara bir tahlili yapılırsa temel bir takım politikaların kendisini hissettirdiği görülebilir. Bunlardan ilki Memleketin şimdiye kadar dış alemle irtibatla bulunmayan bir çok yerlerini, devletin askerî ve idarî gayelerinin, ekonomi ve sosyal politikasının tahakkukuna mühim bir vasıta olan demiryoluna kavuşturmadır. İkincisi ise demiryollarını devlet eli ile idare etmektir.¹⁵⁸ Her ne kadar bazı dönemsel ihtiyaçlar ve anlayış neticesinde farklı düşünceler ortaya çıksa da hükümet demiryollarında başta kabul edilen anlayışları devam ettirmeye çalışmıştır. Ancak ülkemize ABD hegemonyasının girmesi ile beraber bu politikalarda köklü değişimler yaşanacaktır. Artık Türkiye bu tarihten sonra kendine has politikalar geliştirmek yerine başkaları tarafından belirlenen planlar çerçevesinde hareket etmek zorunda kalacaktır. Soğuk savaşın etkisini her alanda yaşayan Türkiye Cumhuriyeti ulaşım politikaları konusunda da bu etki alanı dışına çıkamayacaktır.

¹⁵⁴ Barda S., (1958) Münakale Ekonomisi, İstanbul, İsmail Akgün Matbaası, 196

¹⁵⁵ TBMMZC, D:6, C:2, 11. Birleşim, 12.05.1939, s. 60

¹⁵⁶ TBMMZC, D:7, C:2, 25. Birleşim, 21.05.1943, s.133

¹⁵⁷ As E., (2006) a.g.e., 248

¹⁵⁸ Zarakolu A.,(1950) a.g.e., 586

3. BÖLÜM

1950 – 1960 YILLARI DEMİRYOLLARI POLİTİKALARI

3.1. II. Dünya Savaşı Sonrası Türkiye'nin Ekonomi Politikalarının Belirlenmesi

3.1.1. Truman Doktrini

II. Dünya Savaşı'nda yaşananlar ve bu savaşın sonuçları hem dünya hem de Türkiye açısından ciddi bir takım gelişmeleri de beraberinde getirmiştir. 19. ve 20. yy'ın başlarında dünya siyasetinde başat güçlerden biri olan İngiltere'nin yerini II. Dünya Savaşı'ndan sonra ABD ve SSCB almıştır. Bir süre sonra soğuk savaş olarak adlandırılacak bu dönemde hem ABD hem de SSCB birbirlerine üstünlük kurma gayretiyle dünya siyasetinde etkin rol oynamışlar, daha çok müttefik ve uydu devletler arama çabası içerisine girmişlerdir. II. Dünya Savaşı'nda daha etkin rol oynayan ve nükleer, ekonomik ve askeri anlamda biraz daha önde olan ABD soğuk savaş döneminde bu avantajlarıyla SSCB'nin biraz daha önüne geçmiştir. Biri kapitalist diğeri de komünist ideolojinin önderleri olan bu iki güç NATO, Varşova Paktı, Truman Doktrini, Marshall Planı, Cominform gibi unsurları kullanarak dünya siyasetine yön vermeye çalışmışlardır.

Türkiye'de II.Dünya Savaşı sonrası dünyada meydana gelen bu gelişmelerden uzak kalmamış kalmak istese de buna pek de imkan bulamamıştır. Türkiye savaş sonrası bilhassa SSCB'nin düşmanca politikaları neticesinde tercihini batı blokundan yana kullanmış ve NATO'ya üyelikle beraber resmen ABD müttefiki olmuştur. Artık Dünya Savaşı'ndan sonra Türkiye'nin dış politikasına hakim olan esas mesele, daha savaş sırasında tahmin ettiği gibi, savaş sonrası Avrupa dengesinde meydana gelen boşluklardan yararlanan ve bütün ağırlığı ile Türkiye üzerine de çöken Sovyet emperyalizmine karşı güvenliğini sağlama endişesi olmuştur.¹⁵⁹

ABD II. Dünya Savaşı sonrası mevcut gücünün oldukça farkındadır. Bunun neticesi olarak ABD 1947 ile 1952 arasında önce Avrupa ve sonra dünya çapında izlenen üç ana görevin peşinde koşmuştur, bunlar;

¹⁵⁹ Armaoğlu F. (1993), 20.YY. Siyasi Tarihi, Ankara, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 664

1. Avrupa'nın askeri, ekonomik ve siyasi istikrarını sağlamak.
2. Avrupa'yı ABD'nin koruyucu stratejik nükleer şemsiyesi altına almak
3. ABD'nin önderliğinde ve onun sıkı işbirliği ile Avrupa'nın gücünü dünya ölçüsünde bir savunma için örgütlemektir.

Bu görevlerden birincisi Truman doktrini ve Marshall Planı ile, ikincisi Kuzey Atlantik Antlaşmasıyla, üçüncüsü ise NATO'nun örgütsel mekanizmasının kurulmasıyla gerçekleşecektir.¹⁶⁰ Bir süre sonra Başkan Truman, 1947 Martında, nerede ve ne zaman olursa olsun iktidarı ele geçirmek için güce başvurdıklarında komünist akımlara karşı çıkılması yönünde bir politikayı kongre'nin onayına sunmuştur.¹⁶¹ Bu politikanın savunduğu temel düşünce, SSCB'ye karşı, ekonomik ve askeri açıdan güçlü devletlerin oluşturulması için ekonomik yardımların yapılmasıdır. Bu yardımlar birçok Avrupa ülkesi ile beraber Türkiye ve Yunanistan'ı da hedef almaktadır. Türkiye ve Yunanistan bu yardımlar karşılığında ekonomik bir gelişme içerisine gireceklerini düşünmektedirler.

Türkiye ve Yunanistan'a yardım yapılmasını öngören kanun tasarısı ise, 22 Nisan 1947 tarihinde ABD Temsilciler Meclisi'nde, 22 Mayıs 1947 tarihinde ise ABD Kongresi'nde onaylanmıştır. Truman Doktrini kapsamında, Yunanistan ve Türkiye'ye sağlanan yardımlarda daha çok askerî ve ideolojik saikler ön plandadır.¹⁶² Kongre tarafından onaylanan Truman'ın politika önerisi bir süre sonra uygulamaya konulacaktır.

Truman Doktrini, Amerika Birleşik Devletleri Başkanı'na Türkiye ve Yunanistan'a mali yardımla birlikte malzeme, hizmet ve bilgi yardımı da yapma, bu arada askeri ve teknik uzmanlar gönderme yetkisini vermiş ve bunun için 400 Milyon \$'lık bir tahsilat ayırmıştır. Yine aynı kanun gereğince, yapılacak yardım Amerikan Başkanı'nın bilgi ve onayı olmadan Türkiye ve Yunanistan tarafından yardımın amaçları dışında kullanılamayacak, Türk ve Yunan Hükümetleri bu iki ülkeye yapılacak yardımın yerinde ve amacına uygun olarak kullanılıp kullanılmadığını denetlemek için gönderilecek yetkili kişilere gerekli bilgiyi vermekten kaçınmayacakları gibi Amerikan basın ve radyo

¹⁶⁰ Sander O., (1979) Türk-Amerikan İlişkileri, Ankara, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, 12

¹⁶¹ McNeill, H., W., (2002) Dünya Tarihi, Ankara, İmge Kitabevi, 803

¹⁶² Tören T., (2007) Yeniden Yapılanan Dünya Ekonomisinde Marshall Planı ve Türkiye Uygulaması, İstanbul, Sosyal Araştırmalar Vakfı Yayınları, 138

temsilcilerinin yardımın kullanılması konusunda ülkelerinde serbestçe inceleme yapıp bilgi toplamalarına da engel olmayacaklardır. Kanunun önemli noktalarından birisi de “Vandenberg Değişikliği” adıyla bilinen değişikliktir. Buna göre; Güvenlik Konseyi ya da Genel Kurul, Türkiye ve Yunanistan’a yapılan yardımın kesilmesini isterse, Türk ya da Yunan Hükümetleri artık yardım istemediklerini bildirirlerse, Amerikan Başkanı bu kanun amaçlarının gereği gibi gerçekleştiğine ya da gerçekleşmesi imkânı kalmadığına karar verirse, Amerika Birleşik Devletleri, Türkiye ve Yunanistan’a yaptığı yardıma son verecektir.¹⁶³

Truman doktrindeki ayrıntılar incelendiğinde bu yardımın kimin için müspet sonuçlar doğuracağını ileriki zamanlar gösterecektir. Nitekim ABD, soğuk savaş döneminin şartları altında bu yardımlar yaparak, SSCB’ye karşı en ciddi kazanımlarından birini elde etmiştir. Bu kazanımlardan en önemlisi Türkiye’nin sahip olduğu potansiyel askeri güçtür. Bu anlayışı George McGhee* *“Türkiye’ye yaptığım ziyaretlerde, ABD-Türkiye ilişkilerini yakından izleyeceğim yedi yıl boyunca çok yüksek mevkilere gelecek Türk görevlileriyle tanıştım. Bu ziyaretler bana, sürekli savaş halindeymiş gibi yaşayan Türklerle ilgili birtakım duygular kazandırdı, bu da gelecekteki görevlerimde çok yararlı oldu.”*¹⁶⁴ diyerek Türklerin bu dönemdeki ordu anlayışı hakkında ABD yönetimine fikir verecektir.

Bu dönemde yardımların Türkiye ve Yunanistan arasında nasıl taksim edileceği kimin ne derece yardıma ihtiyacı olduğunu ABD’li misyon gruplar belirleyecektir. Bu konuda McGhee *“Türkiye’nin askeri ihtiyaçlarının tam ve ne kadar olduğu konusunda elimizde yeterli bilgi bulunmadığı için, Dışişleri/ Savaş/Donanma Bakanlıkları Koordinasyon Komitesi (SWNCC) Türkiye’ye küçük bir misyon yollamaya hazırlanmıştı. Bir amacım durumu yerinde değerlendirmek ve Dışişleri Bakanlığına, 75 numaralı yasayla tahsis edilen, ama henüz ele geçmemiş olan 400 milyon doların ne kadarının Türkiye’ye bu yıl lazım olacağı konusunda tavsiyede bulunmaktı. Misyonun büyükelçiye bağlı olarak*

¹⁶³ Ertem B., (2009) “Türkiye-ABD İlişkilerinde Truman Doktrini ve Marshall Planı”, Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, C. 12, (21) 389,

* ABD Dışişleri Bakanlığı Ekonomik İşler Müsteşarı George McGhee, Marshall Planı çerçevesinde Yunanistan ve Türkiye’ye yardım koordinatörü, Yakındoğu, Güney Asya ve Afrika’dan sorumlu Başkan Yardımcısı ve 31 Ocak 1952-19 Haziran 1953 döneminde ABD’nin Türkiye Büyükelçisi olarak görev yapmış bir Amerikan diplomatıdır. George McGhee’nin 1947-1953 yıllarına ait hatıraları Belkıs Çorakçı’nın tercümesiyle, *“ABD-Türkiye-Nato-Ortadoğu”* adı altında 1992 yılında Bilgi Yayınevi tarafından yayımlanmıştır.

¹⁶⁴ McGhee, G. (1992) ABD-Türkiye-Nato-Ortadoğu, Ankara, Bilgi Yayınevi, 84, 85

çalışmasına karar verilmişti”¹⁶⁵ demiş ve genel olarak yardımın, metod ve miktarının misyonlar aracılığı ile belirleneceğini dile getirmiştir.

Bununla birlikte ABD’nin Truman Doktrini ile yaptığı yardımların kesin bir miktarı olmasa da ortalama bir rakam verilebilir. 1947-1949 döneminde, Truman Doktrini’nde yer alan askeri malzeme yardımı da dahil olmak üzere, Türkiye’ye verilen Amerikan yardımının tutarı 152.5 Milyon \$ olmuştur. Bunun 147,5 Milyon \$’lık bölümü hava, kara ve deniz kuvvetlerinin modernizasyonu için kullanılırken, 5 Milyon \$ kadarı yol yapım çalışmaları için ayrılmıştır. 1947-1951 yılları arasında ise Türkiye’ye yapılan Amerikan askeri yardımının miktarı toplam 400 Milyon \$’a ulaşacaktır.¹⁶⁶ Truman doktrini ile beraber Türkiye’de mühim bir takım alanlarda değişimler yaşanmaya başlanmıştır.

Truman Doktrini ile başlayan Türk-Amerikan yakınlaşması, Türkiye Cumhuriyeti’nin demokrasi anlayışında büyük değişimlere sebep olmuştur. İkinci Dünya Savaşı sonunda Sovyetler Birliği’nin tutumuna karşı ABD ile iyi ilişkiler geçiren Türkiye, Truman Doktrini ile resmi olarak destek görmeye başlamış, ülkede demokratik yapıyı yerleştirerek batının ilgi ve ittifakını sürdürmeye çalışmıştır.

ABD’nin, Türkiye’de çok yönlü olarak artan siyasi etkinliği de, Türkiye’de çok partili demokrasiye geçişi hızlandırmıştır. 1923 yılından İkinci Dünya Savaşı’nın sonuna kadar, 1924 ve 1930’da yaşanan kısa süreli deneyimler haricinde tek partili sistemle yönetilmiş olan Türkiye Cumhuriyeti’nde, İkinci Dünya Savaşı’ndan sonra bu rejimin daha fazla sürdürülemeyeceği anlaşılmış, ülkede bir muhalefet partisinin eksikliği hissedilmeye başlanmıştır. Savaş sonrasında totaliter rejimlerin yaşadığı çöküntü ve demokrasilerin zaferinin de gözlemlenmesinin katkısıyla gelişen olaylar, Türkiye’de demokrasiye olan inancı kuvvetlendirmiştir.

Cumhurbaşkanı İsmet İnönü’nün 1 Kasım 1945’te Meclis açış konuşmasında dile getirdiği gibi, Türkiye’nin *“Bizim tek eksiğimiz, Hükümet Partisinin karşısında bir parti bulunmamasıdır. Bu yolda, memlekette geçmiş tecrübeler vardır. Hatta iktidarda bulunanlar tarafından teşvik olunarak teşebbüse girilmiştir. İki defa memlekette çıkan*

¹⁶⁵ McGhee, G. (1992)a.g.e. 85

¹⁶⁶ Ertem B., (2009) a.g.m., 389, 390

*tepkiler karşısında teşebbüsün muvaffak olmaması bir talihsizliktir. Fakat memleketin ihtiyaçları sevkiyle, hürriyet ve demokrasi havasına tâbî işlemesi sayesinde, başka siyasi partinin de kurulması mümkün olacaktır.”*¹⁶⁷ diyerek çok partili hayata geçiş için ciddi bir adım atmıştır.

1945 yılına gelindiğinde zaman zaman dile getirilen çok partili hayata geçiş süreci yavaş yavaş uygulamaya konulmuştur. Çiftçiye Topraklandırma Kanunu ve bu kanunun arkasından gelen muhalif sesler CHP içerisinde bir takım gelişmelerin yaşanmasına neden olmuştur. Adnan Menderes, Celal Bayar, Refik Koraltan ve Fuat Köprülü tarafından parti grubuna verilen “Dörtlü Takrir” adı verilen meşhur önergeyle çok partili sürece geçişte ehemmiyetli adımlardan biri atılmıştır.

Yine 1945 yılı içerisinde Nuri Demirağ, Milli Kalkınma Partisi adıyla yeni bir parti kurmak için vilayete başvurmuş, 5 Eylül’de de Başbakan Şükrü Saraçoğlu, bir beyanatla Milli Kalkınma Partisi’nin kurulmasına izin verildiğini ve tek dereceli seçim, üniversite özerkliği, antidemokratik kanunlar gibi konulardaki taleplere hükümetin prensip olarak karşı çıkmayabileceğini bildirmiştir.¹⁶⁸ Böylece Türkiye’de çok partili hayata geçişin ilk partisi Milli Kalkınma partisi olmuştur.¹⁶⁹ İsmet İnönü CHP’nin 10 Mayıs 1946 tarihinde yapılan olağanüstü kurultayında 25 kişilik Tüzük Komisyonunca “*Değişmez Genel Başkan*” ibaresi “*Genel Başkan*” olarak değiştirilmiş ve CHP içindeki ‘*Müstakil Grup*’ sistemi kaldırılmış, parti örgütü yerleştirilmiş ve parti örgütünün atanmak yerine seçimle göreve gelmesi sağlanmıştır. Bu olağanüstü kurultayda demokratikleşme yolunda atılan adımlardan biri de “*Seçim Kanunu Tasarısı*” olmuş ve CHP bu kanunu 05.06.1946 günü Meclisten geçirmiştir. Bütün bunların yanında CHP daha sonraki süreçte tek dereceli seçim için parti programı değiştirerek cemiyetlerin ve partilerin sınıf esasına göre kurulmasını yasaklayan yasayı kaldırma kararı almıştır.¹⁷⁰ Böylece muhalif partilerin kurulmasının önündeki en büyük engel kaldırılmıştır.

1946 Temmuzunda yapılan seçimleri Halk Fırkası kazansa da halk fırkasının iktidarı diğer seçimlere kadar sürecek ve 1950 seçimleri ile beraber ilk defa CHP’den farklı bir fırka iş başına gelecektir.

¹⁶⁷ Tarihe Düşülen Notlar-1 (2011), 125

¹⁶⁸ Timur T., (1991) Türkiye’de Çok partili Hayata Geçiş, İstanbul, İletişim Yayınları, 14,15

¹⁶⁹ Ahmad F., Bedia, (1976) Türkiye’de Çok Partili Politikanın Açıklamalı Kronolojisi (1945-1971), Ankara, Bilgi Yayınevi, 14

¹⁷⁰ Timur T. (1991) a.g.e., s. 53

Ancak çok partili süreçte bu olaylar yaşanırken Truman Doktrini'nde öngörülen yardım kanununun ABD Senatosu ve Temsilciler Meclisi'nde görüşülmesinde Türkiye'ye yönelik yardımı engellemek isteyenler, Türkiye'de demokrasinin varlığından söz edilemeyeceğini vurgulamışlardır. Fakat ABD yönetimi Türkiye'de yaşanan gelişmelerin olumlu olduğunu vurgulamışlar ve ABD'nin bir misyonun da dünyada demokratikleşmeye çalışanlara destek olmak olduğunu vurgulamışlardır.¹⁷¹ Amerikan hükümetinin taleplerinin de etkisiyle Türkiye'nin demokrasi yanlısı tutumu sonraki yıllarda da artarak devam edecektir.

12 Temmuz 1947'de ABD'nin doktrin çerçevesinde yapacağı yardım hakkındaki anlaşmayı imzaladıkları gün, Türk basını, Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'nün bir gün önce verdiği demeci yayınlamıştır. "12 Temmuz Beyannamesi" olarak ün kazanacak bu bildiride İsmet İnönü, *"Şimdiye kadar memlekette geçen iktidar ve muhalefet tecrübesinin muvaffak olmamasını, bir seneden beri geçirdiğimiz tecrübeler onların dayanamamış ve bugünkü siyasi durumu elde edememiş olmalarında görüyorum. Benim kanaatime göre bir buçuk seneden beri geçirdiğimiz tecrübeler ağır, ümit kırıcı olmuştur."*¹⁷² diyerek Celal Bayar ve Başbakan Recep Peker'i eleştirmiş ve çok partili hayatın ilk zamanlarının sancılı geçtiğini belirtmiştir. Ancak tecrübelerin faydalı sonuçlarda doğurduğunu söyleyip *"Muhalefet emniyet içinde yaşayacak ve iktidarın kendisini ezmek niyetinde olmadığından müsterih olacaktır. İktidar, muhalefetin kanun haklarından başka bir şey düşünmediğinden müsterih bulunacaktır."*¹⁷³ diyerek ileriye yönelik müspet beklentiler içinde olduğunu dile getirmiştir.

Bir süre sonra Recep Peker hükümeti istifa edecek ve yerine liberal görüşleri ile ön plana çıkan ancak çok fazla etkinliği olmayan Hasan Saka gelecektir. Recep Peker Hükümeti'nin istifası ve yeni hükümeti San Fransisco Antlaşmasını Türk Dışişleri Bakanı sıfatıyla imzalamış olan Hasan Saka'nın kurmaya memur edilmesi 12 Temmuz Beyannamesi'nin CHP açısından ifade ettiği dönüşümün sonuçlarıdır.¹⁷⁴

14 Mayıs 1950'de yapılan genel seçimler büyük sükunet içinde geçmiş katılma oranı % 80'i aşmıştır. Birkaç gün sonra ilan edilen sonuçlarda Demokrat Parti oyların

¹⁷¹ Sander O., (1979) a.g.e., s.22

¹⁷² Aydemir Ş., S., (2011) İkinci Adam, Ankara, Remzi Kitabevi, C. 2, 462

¹⁷³ Aydemir Ş., S., (2011) a.g.e. s. 462

¹⁷⁴ Timur T., (1991) a.g.e., 61

53,3'ünü alarak meclisteki 487 üyelikten 408'ini kazanmıştır. Cumhuriyet Halk Partisi 69, Millet Partisi 1, Bağımsızlar 9 sandalye kazanmışlardır. TBMM'de çoğunluğa sahip olan Demokrat Parti, Celal Bayar'ı Cumhurbaşkanı seçmiş, hükümeti kurma görevi, Bayar tarafından Adnan Menderes'e verilmiştir.¹⁷⁵ Artık Türk siyasi hayatı yeni bir döneme yelken açmış bu dönem önceki dönemlerden farklı bir çok reformu da beraberinde getirmiştir.

1950 seçimleri ve seçimler sonu DP'nin iktidara gelişi demokrasi yolundaki mühim adımlardan biridir ve ABD kanadından da olumlu tepkiler almıştır. 18 Mayıs 1950 tarihli Washington Post *"Herhalde Türkiye ve Yunanistan'da Truman Doktrini semerelerini vermiş bulunuyor"* demektedir. Senatör Fulbright vermiş olduğu demeçte seçim sonuçlarının özel teşebbüs için çok cesaret verici olduğunu belirtmiştir.¹⁷⁶ Dönemin ABD Dış İşleri Bakan Yardımcısı, ki sonraki dönemlerde Türkiye büyükelçisi olan George McGhee hatıralarını yazdığı eserde seçimlerle ilgili şunlara yer vermiştir *"Bu gelişmeyi Cumhurbaşkanı İnönü desteklemiş, iktidarı muhalefete isteyerek devretmişti. ABD Dışişleri Bakanlığı, Demokrat Parti'nin zaferini Türkiye'de ekonomik durumdan duyulan hoşnutsuzluğa ve çoğu Cumhuriyet Halk Partisi liderinin tek parti tutumuna bürünmesine yorumladı. Başkan Truman, Türkiye'nin yeni Cumhurbaşkanı Celal Bayar'a yazdığı tebrik mektubunda, Türkiye'deki demokratik gelişmelerin böyle ilerlemesini kutluyordu."*¹⁷⁷ demiş ABD hükümetinin ortaya çıkan sonuçla ilgili memnuniyetlerini anlatmıştır.

Menderes, 22 Mayıs 1950'de açıkladığı hükümet programında, Cumhuriyet Halk Partisi iktidarlarını her konuda eleştirmiş, ancak dış politika konusu eleştirilerinin dışında tutmuştur. Menderes, dış politika konusunda; *"Bugün herhangi bir partinin değil bütün milletin müşterek kanaatinin bir ifadesi olan dış siyasetimiz hakkında fazla bir şey söylemeye ve Birleşmiş Milletler idealine olan samimi bağlılığımızı tekrara lüzum görmüyoruz. Ananevi İngiliz ve Fransız ittifakına ve Birleşik Amerika ile en sıkı dostluk ve işbirliğine dayanan, dostluklarına daima sadık kalan, uzak yakın ve büyük küçük bütün milletlerin istiklâl ve toprak bütünlüklerine her zaman hürmetkâr olan dış siyasetimizin sulhçu mahiyeti bütün dünyaca malumdur. Bu açık ve samimi siyasetimizin coğrafi durumumuzun ehemmiyet ve nezaketi ve milletimizin en ağır şartlar altında dahi tebarüz eden yüksek ruhi kudreti itibariyle, demokrasi cephesi ve cihan sulhu için mühim bir amil*

¹⁷⁵ Eroğul, C. (1990) Demokrat Parti (Tarihi ve İdeolojisi) Ankara, İmge Kitabevi, 45

¹⁷⁶ Sander O., (1979) a.g.e., 72

¹⁷⁷ McGhee, G. (1992) a.g.e., 131

olduğuna inanmaktayız. Truman doktrini ve Marshall yardımıyla bu sulhçu siyasetimizi desteklediğinden dolayı kendisine milletçe samimi şükran hisleri beslediğimiz büyük dostumuz Birleşik Amerika ile ve büyük müttefiklerimiz İngiltere ve Fransa ile siyasi, iktisâdi kültürel münasebetlerimizi, samimiyet ve anlayış havası içinde her gün daha kuvvetlendirmek en büyük emelimizdir.

Bu arada, cihan sulhu için haiz olduğu ehemmiyet her gün daha iyi anlaşılan Şarki Akdeniz emniyetini maddi ve manevi bakımlardan korumak ve kuvvetlendirmek için, bir taraftan büyük dostumuz ve müttefiklerimizin dikkat ve alâkalarını bu mesele üzerine çekmek, diğer taraftan da kendilerine sıkı dostluk rabitaları ile bağılı bulunduğumuz Yakın Sark devletleriyle daha sıkı münâsebetler kurarak bu bölgelerde adalet ve anlayış esaslarına dayanan samimi bir dostluk ve tesanüt havası yaratmak lüzumunu duymaktayız. Kanaatimize göre, bu neticenin süratle elde edilmesi yalnız bu bölgelerin değıl hatta orta sark memleketlerinin, binnetice dünyanın emniyeti bakımından da büyük bir ehemmiyet arz etmektedir.”¹⁷⁸ diyerek mevcut Batı bloğu yanlısı dış politikanın devam ettirileceğinin işaretini vermiştir.

Kısa sürede, benimsenen çok partili siyasal rejimin bu şekilde bir sonuç vermesi ABD tarafından da ilgiyle izlenmiştir. ABD Dışışleri Bakan Vekili James E. Webb, Cumhurbaşkanı’nın seçildiğı ve hükümetin kurulduğu gün, 22 Mayıs 1950’de ABD Başkanı’na hazırladığı raporda, Türkiye ve yeni iktidarı hakkında bilgi vermiştir. Raporda, Demokrat Parti’nin kazandığı beklenmedik zaferin sebebinin Cumhuriyet Halk Partisi’nin izlediğı ekonomik rejimin kamuoyunda yarattığı sıkıntılar olduğu belirtilmiştir. İki büyük parti arasında dış politikada bir farklılık olmadığı vurgulanırken, ekonomik alanda Demokrat Parti’nin devlet girişimciliğinden çok özel sektörü desteklediğı ve yabancı sermayeye Cumhuriyet Halk Partisi’nden daha açık olduğu üzerinde durulmuştur. James E. Webb, 19 Eylül 1950 tarihinde Milli Güvenlik Konseyi (NSC) için hazırladığı raporda da, Türkiye’nin demokratik gelişiminde ABD’den aldığı yardımların etkisinin büyük olduğunu vurgulamış, Demokrat Parti’nin kurduğu yeni Türk hükümetinin, ABD’ye karşı Cumhuriyet Halk Partisi’nden farklı bir tutumu olmayacağına işaret etmiştir.¹⁷⁹

¹⁷⁸ Neziroğlu İ., Yılmaz T., (2013) Hükümetler, Programları ve Genel Kurul Görüşmeleri, Ankara, TBMM Basımevi, C. 2, 759, 760

¹⁷⁹ Korkmazcan N. S., (2005) Truman Doktrini ve Türk Siyasal Hayatına Etkileri, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, s.58-61

3.1.2. Marshall Planı

1947 yılında ortaya çıkan Truman Doktrini ile beraber siyasi reform sürecinde olduğu gibi yeni ekonomi siyasetinin kabulünde de bir dönüm noktası olmuştur. 1930’larda başlayan devletçilik politikasına bağlı olan ve bu yüzden hem ABD cephesinden hem de Demokrat Parti’den eleştiri alan CHP bu tarihten sonra bir değişim sürecine girecektir. Bu değişim ilk örneği ise Ocak 1947’de İstanbullu bir grup iş adamı tarafından kurulan İstanbul Tüccar Derneği’dir. Bu dernek çeşitli beyanatlarla devletçi politikaları tenkit eden bir anlayış içerisine girmiştir.

Tüm bunların yanında bu yıllarda Türkiye savaş sonrası ekonomisini toparlayamamış ve Amerikan yardımına ihtiyaç duymuştur. IMF için üyelik başvurusunda bulunmuş ve üyeliğe hak kazanmak için “7 Eylül Kararları”nı almıştır.¹⁸⁰ Yine bu dönemde devletçi politikaların terk edilmesi yolunda önemli adımlar atılmış 1948 tarihli İktisat Kongresi’nde şu kararlar alınmıştır.

*“Devlet iktisadi yapının temellerini bu suretle attıktan ve kurulan müesseseleri yeter derecede işlettikten sonra, işletmecilik faaliyetlerini ancak birinci derecede amme hizmetleri sayılan işlere ve asıl vazifesi olan ve iktisadi siyasetin işletmecilik dışında kalan tetkik, tanzim ve murakabe sahalarına hasretmelidir. Devlet bu gibi hizmetler dışında kalan, zirai, ticari ve sınai mahiyetteki işlerden peyderpey elini çekmeli ve bilhassa hiçbir suretle serbest piyasadaki teşebbüsler karşısında hem rakip hem de murakıp durumunda bulunmamalıdır.”*¹⁸¹ Cumhuriyet Halk Partisinin yeni programı da bu kararları destekler niteliktedir. Bu programa göre bayındırlık işleri, madenler, ağır ve askeri sanayii devlete ayrılmakta, bunlar dışında kalan her türlü ekonomi işlerinin özel teşebbüsler eliyle kurulması, devletin bu teşebbüsleri teşvik etmesi, koruması ve bunlara gerekli yardımlarda bulunmasını sağlama kararı alınmıştır. Kamu sektörü, özel sektörün gerçekleştirmeyeceği ya da çekici ve karlı bulmadığı faaliyetleri üstlenecektir. Devlet kendine ait toprakları kar amacıyla kullanamayacak; ticaretle uğraşamayacaktır. Böyle bir plan özel teşebbüslerin tam bir güvenlik içinde çalışmasını sağlamaya yöneliktir¹⁸²

¹⁸⁰ Zürcher E., J., (2000) Modernleşen Türkiye’nin Tarihi, İstanbul, İletişim Yayınları, 312,313

¹⁸¹ Türkiye İktisat Kongresi İstanbul 22-27 Kasım 1948 (Bildiriler), Ankara, DPT, 385

¹⁸² Yerasimos S., (1980) a.g.e., 1348

II. Dünya Savaşı ile beraber ortaya çıkan ve Truman doktrini ile perçinlenen Türk Dış politikasındaki ciddi değişimler kendini ekonomi alanında da göstermiştir. Halk Partisi'ni yeni ekonomi ilkeleri konusunda en fazla destekleyen taraf ise en büyük rakibi Demokrat parti olmuştur. Truman Doktrini ve arkasından gelen Marshall yardımları ile liberalleşme anlayışı 1950'den sonra da artarak devam edecektir.

Ancak Türkiye'de meydana gelen bu gelişmeler hiçte beklendiği sonuçla vermeyecektir. Bir süre sonra dışa bağımlı bir iktisat politikası yürüten borçlar ve yardımlarla ekonomi üreten bir Türkiye ortaya çıkacaktır. Ülkenin temel ihtiyaçlarından ziyade yabancı yetkililerin hazırladığı raporlar çerçevesinde bir iktisat anlayışı kısır bir ekonomik gelişmenin ortaya çıkmasını sağlamıştır.

Truman Doktrini sonrasında önemli bir diğer gelişmenin temeli 5 Temmuz 1947 tarihinde Harvard'da bir diploma töreninde konuşan Dışişleri Bakanı George Marshall tarafından atılacaktır. Bu konuşmada “Birleşik Devletlerin, dünyada onsuz politik istikrarla barışın sağlanamayacağı normal ekonomik yaşama dönülmesi için yapabileceği her şeyi yapması mantıklıdır” 183diyerek düşüncelerini açıklamış ve akabinde mali Avrupa ülkelerine mali yardımların ülke çıkarları için gerekli olduğunu söylemiştir. Savaş sonrası ABD'nin belirlediği ekonomik yardımlarda şu hususlar göz önüne alınmıştır:

- 1.Yardım verilecek ülkenin ABD'nin güvenliği açısından önemi
2. Ülkeye Sovyet tehdidinin niteliği ve derecesi

3. İlgili ülkenin iç koşulları, iç koşullar ise şu nokta-i nazarlar çerçevesinde ele alınmaktadır; Yardım alan ülkenin modernleşme çabaları ve bu yolda aldığı sonuçlar, bu sonuçlar eğer istenildiği düzeyde olmaz ise bu yardımların azaltılması ve kesilmesi, ülkenin hedeflere ulaşamaması durumunda bu hedeflere ulaşacak kesimin desteklenmesi¹⁸⁴ ki Türkiye için bu durumlar bir süre sonra geçerli olacaktır.

Bu dönemde her ne kadar Türkiye için mevcut şartlar geçerli olsa da Türkiye'ye yapılacak yardım konusunda ABD yönetimi ilk zamanlar kararsız kalmıştır. Türkiye buna karşılık Marshall Planı'ndan 615 milyon dolar yardım istemiştir. Amerikalı uzmanlar, bir

¹⁸³ Davies, N., (2006) a.g.e., 1130

¹⁸⁴ Sander O., (1979) a.g.e., 42

rapor hazırlayarak, Türkiye'nin yardıma ihtiyacı bulunmadığını, savaş yıllarında bir tahribata uğramadığını, sanayi üretiminin arttığını hatta Türkiye'nin Avrupalı ülkelere yardım etmesi gerektiğini belirtmişlerdir.¹⁸⁵ Ancak George McGhee'nin hatıralarında bahsettiği üzere, bu dönemde Türkiye'nin ABD Büyükelçisi Wilson'un raporu bu anlayışı değiştirecektir. Bu raporda *“Türk hükümetiyle halkının ABD yardımını çok büyük sevinçle karşıladıklarını, bu yardımın bu ülkeye iletilmesi gerçekleşmezse durumun çok yanlış anlaşılabilirliğini bildirdi. Türkler de, Wilson'un kendisi de, yardımın Ortadoğu'da barışı koruyacağına ve Birleşmiş Milletler'i güçlendireceğine kesinlikle inanmaktaydılar. Wilson'a göre şu ana kadarki SWNCC incelemeleri, büyük miktarlarda donanım, malzeme ve eğitim ihtiyaçlarının varlığını göstermekteydi. Bu ihtiyaçlar, beklenenden çok fazlaydı. Wilson aynı zamanda, geliştirilmekte olan yardım programının acil olarak ihtiyaç duyulan bazı projeler üzerinde de derhal etkisinin görüleceğini onaylamaktaydı. Raporuna son verirken, ABD'den gelecek yardımın, Türkiye'nin uluslararası kredi kuruluşlarından almayı umduğu kredilerle birleşince, güçlenen bir güvenliğin yanı sıra, ülkenin ekonomik kaynaklarının başarıyla geliştirilmesine yetecek gibi görüldüğünü belirtmekteydi.”*¹⁸⁶ Bu rapor doğrultusunda ve bazı dünya siyasetindeki gelişmelerin etkisiyle Türkiye ve ABD arasında Marshall Yardımları için karar alınacaktır.

Amerikan Senatosu, 20 Mart 1948'de, 69'a 17 ve Temsilciler Meclisi, 31 Mart'ta 329'a karşı 74 oy ile tasarıyı kabul ederek yasalaştırmıştır. Başkan Truman da, İtalyan seçimlerinin hemen arifesinde, 3 Nisan 1948'de yasayı onaylayarak yürürlüğe sokmuştur. Marshall Planı çerçevesinde tahsis edilen yardımların dağıtımı için, A.B.D. bünyesinde Ekonomik İşbirliği İdaresi (Economic Cooperation Administration, ECA) adında bir örgüt kurulmuştur. Bu örgütün onayı olmadan, hiçbir yardım gönderilmeyecek ve kullanılmayacaktır.¹⁸⁷ 8 Temmuz 1948'de Türk parlamentosu yapmış olduğu görüşmeler neticesinde Türkiye dahil 16 ülkeye de verilen, resmi adı Ekonomik İşbirliği antlaşması adı olan kanunu 275 milletvekilin tamamının evet oyu kullanması ile onaylamıştır.¹⁸⁸ Bu kanun her ne kadar sonraki dönemlerde ciddi eleştiriler alsa da bu dönemde siyasiler arasında tam bir fikir birliğine varıldığı görülmektedir.

¹⁸⁵ Avcıoğlu D., (1996) Türkiye'nin Düzeni (Birinci Kitap), İstanbul, Tekin Yayınevi, 557

¹⁸⁶ McGhee, a.g.e., (1992) a.g.e., 86

¹⁸⁷ Erhan Çağrı, (1996) Ortaya Çıkışı ve Uygulanışıyla Marshall Planı, Ankara, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi, C. 51, (1) 283

¹⁸⁸ TBMM Tutanak Dergisi, (1948) Dönem 8, C. 12, s.1062

Savaş sırasında yıkıma uğramamış olan Türkiye'nin Marshall Planı kapsamına alınmasının başlıca nedeni, ülkenin Avrupa'nın yeniden inşasına, tarım ürünleri ve madencilik tüketimiyle katkıda bulunabileceği görüşünün dış yardım çevrelerinde egemen olmasıdır. Dolayısıyla, ABD yardım uzmanlarına göre, Türkiye tarımının pazara açılması ve tarımsal üretimin artırılması gerekliydi. Bu amaca ulaşmanın yolu da tarımın makineleşmesi ve karayolları yapımına öncelik verilmesinden geçiyordu. Dönem boyunca izlenen traktör sağlama politikasını ve karayolları yapımını bu çerçevede düşünmek gerekir.¹⁸⁹ 4 Temmuz 1948'de mecliste görüşülen ve 8 Temmuz'da Meclisçe onanan Türkiye ile Amerika Birleşik Devletleri arasında 4 Temmuz 1948 tarihinde imzalanan Ekonomik İşbirliği Anlaşması'nın özü şu şekilde ifade edilebilir;

“İkinci Dünya Harbinin hitamından sonra harabiye uğramış veya harb dolayısıyla katlandıkları ağır mükellefiyetler yüzünden ekonomik ve malî bünyeleri bozulmuş olan Avrupa memleketleri, kalkınmalarının ancak aralarında tesis edecekleri bir işbirliği ile kabil olduğunu düşünerek ve bu sebeple Birleşmiş Milletler Teşkilâtı ile uzaktan yakından ilgili birtakım ekonomik teşekküller vücuda getirmişlerdir.

Ancak halen Avrupa harabiye uğramış ve Avrupa'ya iptidai madde gönderen Şarkî Avrupa ve Avrupa dışındaki birçok memleketler de harb neticesi kaynaklarını kaybetmiş olduklarından Avrupa Devletleri istihallerini artırmak suretiyle kalkınmalarını temin hususunda ihtiyaçları olan pek çok tesis ve istihlâk maddesini Amerika'dan ithal mecburiyetinde kalmış ve bu yüzden Amerika ile olan tediye muvazeneleri büyük zorluklar göstermeye başlamıştır. Bu vaziyet bu devletlerin kendi kendilerine kalkınma imkânlarını selbetmiş ve bunun ancak Amerika'nın yardımı ile kabil olacağını meydana çıkarmıştır. Bu durumu nazarı itibara alan Amerika Hükümeti kendisinden teker teker yapılan yardım taleplerinin muayyen bir program dâhilinde yapılmasında lüzum ve fayda görmüş ve bunu Hariciye Nazırı General Marshall'ın Harvard Üniversitesinde vâki bir demeci ile açıklamıştır.

Yukarıda tebarüz ettirildiği gibi zaten kalkınmalarının ancak aralarında tesis edecekleri ekonomik bir işbirliğine ve Amerika'nın yapacağı yardıma bağlı olduğunu anlamış olan Avrupa Devletlerinden Türkiye, Avusturya, Belçika, Danimarka, Fransa, Yunanistan, İrlanda, İzlanda, İtalya, Lüksemburg, Norveç, Holânda, Portekiz, Birleşik

¹⁸⁹ Kepenek, Y. Yentürk, N., (2001) Türkiye Ekonomisi, İstanbul, Remzi Kitabevi, 93

Kırallık, İsveç, İsviçre ve Fransa, Birleşik Kırallık ve Amerika Birleşik Devletleri işgali altında bulunan Almanya mıntakaları Başkomutanları Paris'te, konferans halinde toplanarak 16 Nisan 1948 de Avrupa Ekonomik İşbirliği teşkiline mütedair bir sözleşme izhar ve imza etmişlerdir.

Anılan Avrupa Devletleri, Avrupa ve dünya sulhunun ancak Avrupa'nın sağlam ve müreffeh bir ekonomik rejime kavuşmasıyla idame ettirilebileceğine kani olarak böyle bir Sözleşmeyi imzalarken yine aynı kanaatte bulunan Amerika Birleşik Devletleri de yukarda anılan Devletlerin 22 Eylül 1947'de Temsilcileri tarafından hazırlanan ve Avrupa'nın kalkınması plânlarına mütedair olarak kendisine tevdi edilen bir raporu tetkik edip bu Devletlere yardım edilmek için bir yardım kanunu hazırlamaya başlamıştı. Halen meriyete konulmuş olan ve 1948 tarihli Ekonomik İşbirliği Kanunu adı ile anılan bu kanunun 115 nci maddesinin B fıkrası mucibince Amerikan yardımından istifade etmek isteyen her Avrupa Devleti, Avrupa Ekonomik İşbirliği Teşkilâtına iltihak ve Amerika ile ekonomik işbirliği hususunda iki taraflı bir anlaşma imza etmelidir.

Bu kanun mucibince yapılması gereken Anlaşma müzakereleri teşkilâta dâhil bütün Devletlerle olduğu gibi bizimle de Amerika Hükümeti arasında başlamış ve üstünde mutabık kalınan ilişik metin imzalanmıştır.

Menfaatlerimize tamamen uygun görülen bu anlaşmanın kabul edilmesi ve onanması için ilişik kanun tasarısı hazırlanmıştır.

Gerekçeye ek

Türkiye ile Amerika arasında 4 Temmuz 1948 tarihinde imzalanan Ekonomik İşbirliği Anlaşması özeti:

11 madde, bir lahikadan ibaret olan bu vesikanın yanında bir de Amerika ile akdedilmiş olan en fazla müsaadeye mazhar millet şartını muhtevi 1 Nisan 1939 tarihli Ticaret Andlaşmasının mütekabiliyet şartıyla Amerikanın işgali altındaki Almanya, Triyeste, Japonya ve Cenubi Kore'ye teşmiline mütedair olarak teati edilen notalar vardır.

Ekonomik İşbirliği Anlaşması mucibince her iki Devlet Avrupa memleketlerinde ferdi hürriyet prensiplerini, hür müesseseleri ve hakikî istiklâli iade ve idame etmenin

Avrupa memleketlerinin haricî yardımından vareste kuvvetli bir iktisadî bünyeye sahip olmalarına bağlı bulunduğunu teslim etmiş ve Amerika Hükümetinin 1948 tarihli Amerikan Ekonomik İşbirliği kanununu isdar suretiyle Avrupa Devletlerine yardımda bulunmayı kabul etmiş olduğunu nazarı itibara alarak Türkiye Cumhuriyeti Hükümetinin kalkınmasını temin maksadiyle bir Anlaşmaya vardıklarını tespit etmişlerdir.

Anlaşmanın 1 nci maddesi Amerika Hükümetinin yapacağı yardımları 1948 tarihli Amerikan Yardım Kanunu ve onu tadil edecek Amerikan Kanunları çerçevesi içine sokmaktadır. Buna mukabil Türkiye Hükümeti Avrupa Ekonomi İşbirliği Sözleşmesi hükümlerine ve Amerikan Yardım Kanununda derpiş edilen gayelere göre hareket etmeyi kabul etmektedir.

2. Madde: Türkiye Hükümetinin Amerikan Yardımını kullanmak suretiyle tam bir kalkınmaya varmak için alacağı tedbirleri irade etmektedir. Bu tedbirlerin alınmasında tam bir taahhüt mevcut olmayıp âzami gayret sarfedileceği şeklinde bir vecibe kabul edilmiştir.

*3. Madde: Bazı projelerin Amerikan Yardım Kanununun 111 nci maddesinin (b) (3) faslına tevfikan para transferi garantilerinden istifade edebileceklerine mütedairdir. Bu suretle para garantisinden istifade edecek projelerin Türkiye ve Amerika Hükümetinin tasvibini kazanmış olmaları lâzımdır. **Anılan para transferi garantisi Amerika tarafından verilmektedir. Bu madde bazı Amerikan sermayelerinin daha fazla olarak Türkiye'ye gelmelerini sağlayacak mahiyettedir.***

*4. Madde: **Amerika Hükümetinin eksilen kaynaklarının memleketimiz maddelerinden ihracatta bulunmak suretiyle itmamına dairdir.** Ancak bu maddelerimiz ve kaynaklarımızdan Amerika'ya kontenjan verirken bizim dahilî ihtiyaçlarımız olduğu kadar diğer memleketlere ihracat ihtiyaçlarımız da nazarı itibara alınacaktır.*

*5. Madde: Amerikan vatandaşlarının seyahatlarını teshil ve teşvik için işbirliği yapılacağına dairdir. Memleketimizde **Amerika'lılar zaten vize bakımından tam serbestiyi haiz bulunduklarından** bu madde ancak turizmi teşvik mânasını tazammun etmektedir.*

6. Madde: Her iki Hükümetin anlaşmaya tevfikân yapılan işler ve tertiplere mütaâllik meseleler hususunda istişare edeceklerine ve birbirlerine malûmat vereceklerine dairdir.

7. Madde de Kalkınma Programının gayelerinin yerine getirilmesi için yapılan işlemler hakkında malûmat verilmesine dairdir.

8. Madde: **Amerika Hükümetinin Türkiye Cumhuriyetinde giriştiği taahhütleri yerine getirmek üzere bir hususi misyon göndereceğine ve bu misyona diplomatlara bahşolunan bazı muafiyetlerin verileceğine dairdir.**

9. Madde Beynelmilel Adalet Divanı Statüsünün 36nci maddesi mucibince Divanın mecburi kazasının tanınmasına dairdir.

10. Madde katılan memleketler ve saire gibi kullanılan tâbirleri izah ve tâyin etmektedir.

11. Madde **Anlaşmanın 30 Haziran 1953 de nihayetleneceğini ve bundan evvel nasıl feshedilebileceğine mütedair hükümleri ihtiva etmektedir.**

Lahika ise muhtelif maddelerin tefsirine dair hükümleri ihtiva etmekte ve Türkiye'ye hibe suretiyle yardımda bulunmak mevzuubahis olduğu takdirde 1948 tarihli işbirliği Kanununun ve bunu tadil eden kanunların hükümleri mucibince yapılması gereken Anlaşma tadilâtını muhtevi bir hükmü de ihtiva etmektedir. Anlaşmanın yanında teati edilen ve 1939 tarihli Türkiye-Amerika Ticaret Anlaşmasının Amerikan işgali altındaki Almanya, Triyeste, Japonya ve Cenubî Kore'ye de mütekabiliyet şartıyla teşmili esasını muhtevi mektuplara gelince; bunlar da 1 Ocak 1951 senesine kadar meriyette kalacak ve altı ay evvel tahriren ihbar suretiyle feshedilebileceklerdir.

Malûmunuz olduğu veçhile bu suretle yukarda anılan mıntaka ve araziye teşmil olunan Andlaşma bilâkaydüşart en ziyade Müsaadeye Mazhar Millet muamelesi esasına

*istinat etmektedir. Bu suretle bizim mallarımız bu mıntaka ve arazide ve bunların malları bizde en müsait tarifieden istifade edeceklerdir.”*¹⁹⁰

Bu anlaşma ve eklerinin onanması hakkında tasarının Genel Kurul’a bir an önce gelebilmesi için Bütçe, Dışişleri, Ticaret ve Maliye komisyonlarından üçer üyenin bir araya gelmesiyle bir Geçici Komisyon oluşturulması Genel Kurul’da 5 Temmuz 1948 tarihinde kabul edilmiştir.

Geçici Komisyon’dan gelen tasarı Genel Kurul’da 8 Temmuz 1948 tarihinde görüşülmüştür. Komisyon Başkanı Abdurrahman Melek, anlaşma hakkında kısa bir bilgi vermiştir. Melek’in anlattıklarına göre savaşın sona ermesinden sonra Avrupa açlık, sefalet, sosyal ve siyasal tehlikelerle yüzyüze kalmış, Amerika Birleşik Devletleri de bu durum karşısında tarihte benzeri görülmemiş yardım yapmaya karar vermiştir. Bunun üzerine 16 ülkenin hükümet temsilcisi bir yıl önce Paris’te bir araya gelmişler ve Avrupa’nın kalkınmasının Amerikan yardımlarıyla ve Avrupa Ekonomik İşbirliği’nin kurulmasıyla mümkün olabileceğine karar vermişlerdir. Türkiye de bu karara tereddütsüz katılmıştı. Avrupa Ekonomik İşbirliği Sözleşmesi az önce kabul edilmiştir. Şimdi de Amerika ile yapılan anlaşma onaylanacaktı. Bu metinler Türkiye’nin ekonomik kalkınmasında son derece önemliydi. Türkiye ile Amerika arasında samimi dostluğun artması ve tüm ilişkilerin genişlemesi dünya barışının sağlanması ve istikrar kazanmasına da etki edecekti. Melek’e göre hükümet bu yardımları yerinde kullanacaktı. Melek, bu konuşma vesilesiyle Amerikan milletine teşekkürleriyle beraber duyduğu derin sevgi ve hayranlığını da ifade etti.¹⁹¹ Oylamadan sonra genel kuruldaki milletvekillerinin tamamının oyu ile bu kanun resmen yasalaştı.

Yukarıdaki imzalanan yardım antlaşması uyarınca Türkiye’nin çeşitli tavizler verdiği görülmektedir. Başta dış ticaret konusu olmak üzere bu mukavele ABD’ye geniş yetkiler tanımakta ve ABD misyonlarının Türkiye’ye gelmesi ile Türkiye’ye ekonomik yönlendirmelerin yapılacağı vurgulanmaktadır.

¹⁹⁰ T.B.M.M. Tutanak Dergisi, Dönem:8, Toplantı:2, Cilt:12, Birleşim:86, (09.07.1948).S. Sayısı:207, Çufalı M., (2012) Türk Parlamento Tarihi VIII. Dönem (1946-1950), Ankara, TBMM Kültür, Sanat ve Yayın Kurulu Yayınları, 443-447

¹⁹¹ Çufalı M., (2012)a.g.e., s. 447

Türkiye'ye yapılan ve Marshall yardımları olarak anılan bu antlaşma çerçevesinde 1951 tarihine kadar ABD'den aldığı yardımlar muhtelif şekillerde olmuştur bunlar şu şekilde özetlenebilir;

Direkt Yardım: Direct Aid olarak da geçen bu yardımlar ikiye ayrılmaktadır. Bunlardan biri hibe diğeri de ödünçtür. Hibe olarak anılan paralarda memleket Amerika'ya karşı hiçbir şey borçlanmaz.¹⁹² Ancak bunları iktisadi işbirliği İdaresi'nin (3 Nisan 1948 tarihinde kabul edilen Ekonomik İşbirliği Kanunu çerçevesi içinde Avrupa'ya yapılan Amerikan yardımının yönetimi için kurulmuştur) onaylayacağı alanlarda kullanmak zorundadır. Türkiye, bu idarenin devamı süresince, 1948-1951 yılları arasında, ABD'den hibe olarak 62 376 000 yardım almıştır.¹⁹³

Bir diğer yardım ikraz (ödünç) şeklinde tahakkuk edilmişse o zaman bu para ABD'ye karşı borçlanılmış olacak ve bu borcun ödenmesine 1952 Temmuzundan itibaren başlanacaktır. 1952'den 1956 yılına kadar Amerika'ya yalnız faiz tutarları ödenecek, o tarihten sonra da 35 sene vade ile %2.5 faizle gerek ana para, gerekse faizleri, bir arada ve eşit taksitlerle ödeme gerçekleştirilip borç kapanacaktır.¹⁹⁴ 1952 yılından 1956 yılına kadar Türkiye, aynı yıllar arasında, ABD'nden ödünç olarak 72 840 000 yardım almıştır.¹⁹⁵

Dolayısıyla yardım: Bunlar ABD'nin iktisadi işbirliği İdaresi'ne giren Avrupa devletleri arasındaki ticareti düzenlemek için yaptığı yardımlardır ve en önemlileri "tiraj hakları" adıyla tanımlanmıştır. İktisadi işbirliği çerçevesi içindeki Avrupa ülkeleri birbirlerinden mal satın aldıkları zaman malların bedeli ABD tarafından ödenmekte ve satın alan devlet bunun karşılığını "Karşılık Fonu" adı altında ve kendi parasıyla milli bir bankaya yatırmaktadır. Bu iste hem satıcı hem de alıcı devletin büyük çıkarı vardır. Çünkü satan devlet alıcısının döviz yokluğu yüzünden alamayacağı bir malı döviz karşılığı elinden çıkarmış, alan devlet de gerekli döviz kolaylıkla bularak ihtiyacı olan malı satın almak imkânına kavuşmuştur. Diğer yandan, satın alan devlet "Karşılık Fonu"na yatırdığı paranın %95'ini iktisadi işbirliği İdaresi'nin tasvibiyle yine memleket içinde ve iktisadi kıymeti haiz projelere yatıracığından ya da tıpkı ödünç para yardımı şartları ABD'ne

¹⁹² Türkiye'de Marşal Planı (I. ve II) (1951), Ankara, Güneş Matbaacılık, s. 13.,

¹⁹³ Ertem B., (2009) a.g.m., s.392

¹⁹⁴ Türkiye'de Marşal Planı (I. ve II) (1951), Ankara, Güneş Matbaacılık, s. 14

¹⁹⁵ Ertem B., (2009) a.g.m., s.392

ödeyeceğinden sonunda bu da bir türlü hibe ya da borç para yardımı niteliğini kazanmaktadır. “Karşılık Fonu’na yatırılan paranın geri kalan %5’i de, memleket içindeki masraflarını karşılamak üzere Özel İktisadi İşbirliği Misyona bırakılmıştır. Türkiye’nin 1948-1951 yılları arasında bu şekilde gördüğü Amerikan yardımının tutarı, 71 522 000 \$’ı hibe, 55 Milyon \$’ı ödünç olmak üzere 126 522 000 \$’dır.¹⁹⁶

Teknik yardım: Bu bölümle de, ABD’nden getirilecek teknik uzmanlarla, yardım gören ülkeden staj, tetkik gezisi ve buna benzer nedenlerle dışarıya gönderilen teknisyen, mühendis ve benzeri elemanların ve meslek erbabının gittikleri ülkelerdeki zaruri masrafları karşılanmaktadır.¹⁹⁷ Teknik yardım iki şekilde finanse edilmektedir. Bunlardan birisi hükümetin borçlanması ve bu borcun aynen ödünç yardım için tayin ve tespit edilen şartlara uygun olarak ödenmesini ifade eder. İkinci şekil hibe seklidir. Bu sekile uyularak kabul olunan bir teknik yardım mukabilinde hükümet herhangi bir borca girmiş olmaz. Yalnız projenin dolar tutarı karşılığının Türk Parası olarak Merkez Bankası’na yatırılması gerekmektedir. Bunun %95’leri aynen “tiraj hakkı” gibi ve Ekonomik İşbirliği İdaresinin (ECA) onayıyla memleketin diğer bir iktisadi kalkınma işine tahsis olunmaktadır.¹⁹⁸ Türkiye’nin 1948-1951 yılları arasında gördüğü teknik yardımın tutarı 3 Milyon \$’dır.¹⁹⁹ Türkiye 1949 yılları ile 1952 yılları arasında hibe hariç olmak üzere ABD’den almış olduğu yardımların toplamı 175,4 milyon dolara denk gelmektedir. 1945-1952 yılları arasında hibe de dahil olmak üzere alınan ekonomik yardım 343 milyon dolara tekabül etmektedir.²⁰⁰

Dönemin Marshall Planı Yardım Koordinatörü George McGhee yardımlarla ilgili şu rakamları vermektedir. “1950 Martında, 75 sayılı yasa çerçevesinde Türkiye’ye verilmiş olan yardımlar 236 milyon dolara ulaşması beklenmektedir. 1951 mali yılı için Türk askeri ihtiyaçları, 1950 rakamı olan 81 milyon dolar yerine bu kez 45 milyon dolar olarak tahmin ediliyordu. Türkiye’nin Marshall Planı’ndan ve Avrupa Kalkınma Programı’ndan 1950 mali yılında aldığı yardım 114 milyon dolarken 1951 mali yılı rakamı 76 milyon dolar olarak öngörülmekteydi.²⁰¹

Yıllar	Bağış	İkraz	Şarta	Teknik	Kalkınma İkraz	Zirai Madde	Toplam
--------	-------	-------	-------	--------	----------------	-------------	--------

¹⁹⁶ Ertem B., (2009) a.g.m., s.393

¹⁹⁷ Ertem B., (2009) a.g.m., s.393

¹⁹⁸ Türkiye’de Marşal Planı (I. ve II) (1951), Ankara, Güneş Matbaacılık, s. 14

¹⁹⁹ Ertem B., (2009) a.g.m., s.392,393

²⁰⁰ Sander O., (1979) a.g.e., s.53, 54

²⁰¹ McGhee, a.g.e., (1992) a.g.e., 130

			Bağlı	İşbirliği	Fonu		
1949	-	24	9,8		-	-	33,8
1950	13,1	49,8	7,5	1,6	-	-	72
1951	49	-	-	0,8	-	-	49,8
1952	57,4	11,2	-	1	-	-	69,6
1953	56,4	-	-	2,1	-	-	58,5
1954	75,8	-	-	2,9	-	-	78, 7
1955	66,6	20	-	4,1	-	26,6	117,3
1956	82	25	-	2,2	-	15,1	124,3
1957	30,5	25	-	3,4	-	68,8	127,7
1958	70	-	-	4,5	10	52	136,5
1959	100	-	-	4,5	25,2	34,7	164,4
1960	83	-	-	4,4	-	35	122,4
1961	90	-	-	4,4	135,6	26	256
1962	58	-	-	4,9	-	126,9	189,8
1963	55	-	-	1,4	41,3	0,9	98,6
Toplam	886,8	155	17,3	42,2	212,1	386	1 699,4

Şekil 3.1. Türkiye'ye Amerikan Yardımları (Marshall ve Diğer Yardımlar Dahil) (Milyon Dolar)

Kaynak: Türkiye'ye Amerikan İktisadi Yardımları, Cilt 47, s.20

3.1.3. Yabancı Heyetlerin Ulaştırma ve Demiryolu Sektörü İle İlgili Raporları

II. Dünya Savaşı sonrası ortaya çıkan yeni dünya düzeni kapitalist, emperyalist politikalarla komünist düzeni karşı karşıya getirmiştir. Kapitalist düzen dünyayı büyük bir pazara çevirerek kontrol altına almayı hedeflerken komünist anlayış daha çok siyasi fikir olarak kendi düşüncesini yayma anlayışı içerisine girmiştir.

Savaş sonrası kapitalist düşüncenin baş aktörlerinden biri olan ABD için en mühim problemlerden biri içe kapalı toplumların elinde bulunan kaynakların dışa açılmasını sağlamak idi. Netice itibariyle savaş sonrası dünyanın en büyük ekonomisi haline gelen ABD dünya ticaretinin yarısına yakın bir kısmını elinde bulundurmaktadır. Bu yüzden dünyanın serbest ve global bir pazar haline gelmesi ABD ekonomisi için zaruridir. Bu amacına ulaşmak için Dünya Bankası ve Uluslararası Para Fonu (IMF) kuran ABD bu örgütler vasıtası ile diğer devletlerin ekonomilerine müdahale etmeye başlayacak karşı çıkan devletleri ise hem ekonomik olarak hem de askeri anlamda baskı altına almaya başlayacaktır.

II.Dünya Savaşı'ndan sonra Türkiye, iki sebep yüzünden ABD yanlısı bir politika izleyecektir. Bunlardan biri SSCB'nin Türkiye üzerindeki saldırgan politikası, bir diğeri de savaş esnasında daha da etkinlik kazanan liberal ekonomi anlayışıdır. Bilhassa ülke içinde savaş esnasında büyüyen ve etkinlik kazanan özel sektör artık çok daha serbest ve devletin ekonomiye müdahalesini en aza indirecek bir anlayışın benimsenmesini istiyordu. Tek parti hükümeti ve sonrasında gelen Demokrat Parti ise SSCB'ye karşı ABD'yi yanında istediği için ABD'nin ortaya koyduğu çeşitli şartları da kabul etmek durumundalardı. Özellikle savaş sonrası çeşitli demokratikleşme çabaları, çok partili hayata geçiş, özel teşebbüslerin önündeki engellerin kaldırılması gibi politikalar ABD'nin yanında olma isteğinin birer göstergesiydi.

ABD, Dünya Bankası ve İMF başta olmak üzere çeşitli kuruluşlar ile dünya üzerinde hegemonyasını kurmak isteyecektir. Özellikle idarenin modernizasyonu uluslararası kuruluşların temel faaliyet alanlarından biri olmuştur.

Yine bu kuruluşların gönderdiği uzman ve profesörlerden oluşan ekipler az gelişmiş ülkelere kurucu-danışman olarak gelirken ayrıca bu ülkelere bir kısım öğrenciler de yurt dışına gönderilmiştir. Bu gelişmelerin yanın da başta Latin Amerika bölgesine hizmet etmek üzere 1951 yılında Rio de Jenario'da kurulan Latin Amerika Amme İdaresi Enstitüsü, 1952 yılında Orta Doğu Bölgesine hizmet etmek üzere Ankara'da Türkiye ve Orta Doğu Amme İdaresi Enstitüsü, Orta Amerika bölgesine hizmet etmek üzere Kosta Rika'da ve aynı yıl Mısır'da Amme İdaresi Enstitüleri kurulurken, 1954 yılında bu defa Hindistan'da kurulmuştur. ABD'nin bu seferberliği "iktisadi kalkınma programları ve idari teşkilatların modernizasyonu" projeleri ile hayata geçirilmiştir. Bunların en bilineni Türkiye'de de birçok projenin hayata geçirilmesini sağlayan Agency for International Development (AID) dir.²⁰²

Aynı zamanda az gelişmiş ülkelere gönderilen bazı heyetler ülkeler için çeşitli raporlar hazırlamışlar ve bu raporlar oldukça etkin bir biçimde dikkate alınmış uygulanmaya konulmuştur.

²⁰² Yayman H., (2005) Türkiye'nin İdari Reform Politikası, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 117

Türkiye, ülkesine gelen bu yabancı heyetler ve hazırladıkları raporlar çerçevesinde politikasına yön vermeye başlayacaktır. 1930-1960 arası Türkiye için hazırlanan yabancı heyetlerin raporları şunlardır;

- Hines Raporu (1933)
- Hilts Raporu (1948)
- Neumark Raporu (1949)
- Thornburg Raporu (1949-1950)
- Barker Raporu (1951)
- Martin ve Cush Raporu (1951)
- Leimgruber Raporu (1951);
- Maurice Chailloux-Dantel Raporu (1959)²⁰³

Bu raporların amaçlarını özellikle ekonomik hayatta devletçilik uygulamalarına kesinlikle son vererek özel girişime öncelik vermek ve pazar ve fiyat mekanizmalarını esas yön verici olarak kabul etmek, ağır sanayi alanlarındaki yatırımlara son verilerek ekonominin dengeli büyümesini hedeflemek ve kalkınmaya tarımdan başlamak, iç pazarı genişletmek için kırsal nüfusun hayat standardını yükseltmek bağlamında başta karayolları ağı ile ulaşım imkanlarını geliştirmek olarak sıralayabiliriz.²⁰⁴

Bu raporlardan ilki olan Hines Raporu, Amerikalı iş adamı ve iktisatçı Walker Hines tarafından Türkiye'nin İktisadi Durumu konusunda kapsamlı bir çalışma içeren “Türkiye'nin İktisadi Bakımdan Umumi Bir Tetkiki” adlı rapordur.²⁰⁵ Neumark Raporu ise Kamu reformu konusunda İstanbul Üniversitesi Profesörlerinden Fritz Neumark'dan gelmiştir. 1949 yılında, Dr. F. Neumark, Başbakanlığın talebi üzerine “Devlet Daireleri ve Müesseselerinin Rasyonel Çalışması Hakkında” bir rapor hazırlamıştır. Raporda idarede yeniden düzenlemeyi gerektiren nedenler, yeni düzenleme için gerekli örgütler, memur sorunları ve rasyonel çalışmayı sağlayacak tedbirler, ilkeler ve öneriler yer almıştır.²⁰⁶ Barkes Raporu ise James M. Barker başkanlığında Milletlerarası Kalkınma Bankasına

²⁰³ Kara B., (2006) Türkiye’de Personel Reformu Çalışmalarının Altyapısı: 1930-60 Yılları Arasında Yabancı Uzmanların Kamu Yönetimine İlişkin Hazırladıkları Raporlar, Cumhuriyet Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, C.30 (2) 151

²⁰⁴ Yayman H., (2005) Türkiye’nin İdari Reform Politigi, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, s. 152

²⁰⁵ Maliye Bakanlığı, (2008) Atatürk Dönemi Maliye Politikaları, Ankara, Maliye Bakanlığı Strateji Geliştirme Başkanlığı, s. 21

²⁰⁶ Kara B., (2006) a.g.m. 152

mensup bir heyet tarafından “Kalkınma Planı için Tahlil ve Tavsiyeler” isimli rapor halinde 1951 yılında Türk hükümetine sunulmuştur. Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankasının Türkiye Hükümeti ile birlikte finanse ettiği bir komisyon tarafından ülkenin sosyal ve ekonomik kalkınmasına ait görüşleri bir rapor haline getirilmiştir.²⁰⁷ Leimgruber Raporu, Maurice Chailloux-Dantel Raporu ise Maliye Bakanlığı’nın kuruluş ve çalışmalarına ilişkin olarak hazırlanmış bir uzman tetkiki olmakla birlikte çalışmada merkezi bir personel dairesi kurulması gerektiği vurgusunun öne çıktığı bir kamu reformu önerisi de yer almaktadır.²⁰⁸

Ulaşım politikaları anlamında bakıldığında ise Hilts ve Thornburg Raporu biraz daha ön plana çıkmaktadır.

3.1.3.1. Hilts Raporu: Batı kapitalizmine muhtelif çıkarlar sağlamak üzere Marshall yardımları akabinde Türkiye’ye gelen heyetlerden biri ABD Federal Karayolları Örgütü Genel Müdür Yardımcısı Hilts’in başkanlık ettiği heyettir.

Hazırlamış olduğu rapor Türkiye’ye yardım programı çerçevesinde 1948’de Bayındırlık Bakanlığı’na sunulmuştur. “Türkiye’nin Yol Durumu” başlığı adı altında hazırlanan bu rapor doğrultusunda ülkemizin çeşitli bölgelerinde incelemeler yapmış, çalışmalarının karşılığı olarak 1948-1950 arası dönemde Marshall yardımlarından 1 700 000 dolar ücret almıştır.²⁰⁹ Hilts ‘in raporunu ülke çıkarlarına ve menfaatlerine uygun bulan dönemin devlet adamları bir programla ülkenin hemen her yerine ulaşabilen asfalt kaplamalı tek veya çift yönlü devlet yolu yapma seferberliğine başlamışlardır. Böylece yeni karayolu politikasının esasları, 1948’de Hilts’in hazırladığı rapor doğrultusunda oluşmuştur.²¹⁰ Hilts’in hazırladığı raporun temel amacı hazırlamış olduğu raporun giriş bölümünde yer almaktadır. Buna göre;

“Yollar ve üzerinde hareket eden taşıtlar, karayolu nakliyatının maddi unsurlarıdır. İyi planlanmış ve tekemmül ettirilmiş bir nakliye sistem, herhangi bir

²⁰⁷ Yayman H., (2005) a.g.m. 150

²⁰⁸ Kara B., (2006) a.g.m. 156

²⁰⁹ Güven S., (1998) 1950’li Yıllarda Türk Ekonomisi Üzerinde Amerikan Kalkınma Reçeteleri, Bursa , Ezgi Kitabevi, 9

²¹⁰ Çetin B., Barış S., Saroğlu S., (2011) Türkiye’de Karayollarının Gelişimine Tarihsel Bir Bakış, Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, C:1, (1) 133

*memleketin refah ve ilerlemesi için lüzumlu bir ihtiyaçtır. Halkın istihsal ettikleri ürünlerin serbest hareketinin çoğalması, doğrudan doğruya genişleyen ve faydalı olan bir ekonominin fonksiyonudur. Yiyecek maddeleri üretimi ve dağıtımı, öğretim fırsatları ve endüstriyel teşebbüsler potansiyel hizmetlerin inkişafı ve hatta milli istiklal ve emniyet doğrudan doğruya iyi bir halde bulunan yolların mevcudiyetinin tesiri altındadır.*²¹¹

Hilts raporunda daha sonra “karşılıklı işbirliği ile uzun vadeli bir Türk yol ıslah programının ve yeter bir Türk Devlet Yolları sisteminin işlemesi için lüzumlu idarenin tesisi kararlaştırılmıştır. Bu kararın tatbiki, teşkilat fonksiyonlarının tetkikini, plan, inşa ve bakım standartlarının tespitini ve yeter bir Türk yol sisteminin muntazam surette işlemesini temin edecek devamlı gelir ve menba miktarlarının tesisini gerektirir.”²¹² diyerek karayolları ile ilgili bir teşkilatlanmanın gerekliliği üzerinde durmuştur.

Kurulacak olan Karayolları Genel Müdürlüğü’ne bağlı çalışacak 10 bölge müdürlüğünün kurulması istenmektedir. Karayolu yapımında çalıştırılacak teknisyenlerin, yetiştirilmek üzere Washington’daki Yollar İdaresine eğitim amaçlı gönderilmesi ve Amerikan yardım makineleriyle girişilen yol yapımında Amerikalı müteahhitlerin çalıştırılması diğer öneriler arasında yer almaktadır. Ancak raporda ilginç ve dikkat edilmesi gereken bazı ayrıntılarda vardır. Hüseyin Yayman yapmış olduğu çalışmada bu ayrıntılara şu şekilde değinmiştir;

“Raporun orijinali daktilo ile yazılarak teksir halinde çoğaltılmış olup ekler dahil toplam yüz altı (rapor doksan iki ekler on dört sayfadır) sayfadan oluşmuştur. Rapor kısa bir süre sonra matbaada da basılarak kitap haline getirilmiştir. Türkiye’nin Yol Durumu isimli raporu ilginç kılan önemli taraflarından biri ekler kısmının teksir halindeki raporla, matbaa basımı farklı olmasıdır. Orijinal metin kabul edeceğimiz ilk nüshanın ekleri toplam 14 ekten oluşurken, Türk Hükümeti tarafından yapılan baskıda yedi ek bulunmaktadır. İkinci Nüshada yer almayan ekler sırasıyla şu başlıklardan oluşmaktadır:

D. Türkiye’de Yol Nakliyatı, 1946

E. Türkiye’nin Nüfus Haritası, 1945

F. Türkiye’de Buğday İstihsalı, 1945

²¹¹ Güven S., (1998) a.g.e., 9

²¹² Güler B., A., (Editör) (2008) Açıklamalı Yönetim Zamandizini 1940 – 1949, Ankara, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Kamu Yönetimi Araştırma ve Uygulama Merkezi, 962

G. Türkiye’de Arpa İstihali, 1945

H. Devlet Gelirleri, 1936- 1946

L. Türkiye’nin İç ve Dış Borçları, 1937-1947

M. Türkiye’de Para ve Sermaye, 1933-1947

*Türkiye’nin yol durumunu inceleyen raporda Türkiye’nin nüfus haritası, buğday, arpa üretimi, iç ve dış borçları ile devlet gelirlerinin ne alakasının olduğunu sormak gerekmektedir ve maalesef bu soru sorulmamıştır. İkinci soru olarak teksir halindeki metinde bu ekler var iken Türk hükümeti tarafından basılan metinde bu başlıklar neden çıkarılma ihtiyacı duyulmuştur. Her iki raporda da yer alan bir diğer ilginç nokta ABD haritası üzerine işlenen Türkiye haritasıdır ki bunu anlamak daha da güçtür. Ekler kısmında B maddesinde “Aynı mikyasta Amerikan haritası üzerine tatbik edilmiş Türkiye haritası” isimli başlıkta ABD haritası içerisine sınırları flulaştırılmış ve hangi ölçekten alınmış olduğu belli olmayan bir Türkiye haritası yerleştirmekle ne anlatılmak istenmiştir.”*²¹³ Diyerek esasen raporun gerçek amacı dışında farklı amaçlarda ihtiva ettiği üzerinde durulmakta ve bunun Türk yetkililerce gizlenmiş olduğu savunulmaktadır. Bu açıdan bakıldığında bu raporun Türkiye’nin çıkarlarına değil ABD’nin çıkarlarına daha çok hizmet ettiği görülmektedir.

Hazırlanan rapordaki yol programı amacına göre; “*Türkiye batıdan doğuya kuzeyden güneye şehirleri, kasabaları ve köyleri birbirine bağlayan büyük bir yol şebekesine kısa zamanda kavuşmuş olacaktır. Bunun tahakkuku için üçer senelik programlar halinde çalışılacaktır. Yol yapımı için Amerika’dan gönderilen malzemenin yüzde 20’si memleketinize gelmiştir. Bizim gayemiz Türkiye’nin yol işlerinde makineleşmesidir. Bunun için bölge, şube ve kısım atölyeleri kurulmuştur. Şimdi 10 bölge atölyesi, 58 şube atölyesi, 198 kısım atölyesi kurulmaktadır*”²¹⁴ denilmektedir.

Ancak bu rapora teknik ve objektif olarak bakıldığında gelişen bir ülkenin değil az gelişmiş bir ülkenin yol haritası hazırlanmıştır. Hilts’in hazırlamış olduğu ve dokuz yılda tamamlanması öngörülen program Bakanlar Kurulu’nun 8 Ağustos 1948 tarihli ve 3/7840 sayılı kararı ile onaylanmıştır.²¹⁵ Hilts kurulacak karayolu genel müdürlüğünün Ulaştırma Bakanlığı içerisinde değil Bayındırlık Bakanlığı içerisinde kurulmasını öngörmekteydi.

²¹³ Yayman H., (2005) a.g.m. s. 213, 214

²¹⁴ Güler B., A., (Editör) (2008) a.g.e., 963

²¹⁵ Güven S., (1998) a.g.e., 16

Sonuçta Hilts'in istediği Karayolları Genel Müdürlüğü 1951 yılında Bayındırlık Bakanlığına bağlı, tüzelkişiliğe haiz bir kurum olarak hayata geçirilmiştir.²¹⁶

Artık karayolları ile örülecek olan Türkiye, ABD'nin potansiyel bir müşterisi haline getirilecek ABD malları daha hızlı ülke içine yayılacaktır. Ağır sanayisine izin verilmeyen dolayısıyla kara taşıtı yapamayan Türkiye bu kara taşıtları ihtiyacını General Motors gibi ABD firmaları vasıtası ile karşılamak zorunda kalacak, kötü yapılan yollarda daha fazla araç arızalanacak ve yedek parça için yine ABD şirketlerine başvurulacaktır.

3.1.3.2. Thornburg Raporu:

1949 yılına gelinceye değin ulaşım alanında yapılan en kapsamlı çalışmalardan biri de Thornburg Raporudur. Amerika Birleşik Devletlerinde faaliyet gösteren Yirminci Asır Vakfı tarafından 1948 yılında Yunanistan'da yapılan çalışmadan hemen sonra Standart Petrol Şirketi Mühendisler Meclisi Başkanı ve aynı zamanda aynı şirketin Orta ve Uzakdoğu şubelerinin başkan yardımcılığını yanında ABD Dış İşleri Bakanlığının Petrol Müşaviri olan Max Weston Thornburg ve Kanada asıllı Amerikan vatandaşı Uzakdoğu ve Hindistan uzmanı Graham Spry ile George Soul tarafından kaleme alınan "Turkey: An Economic Appraisal" isimli çalışma ABD'nin yürüttüğü yeni siyasetin bir parçası olarak ortaya çıkmıştır.²¹⁷ Bilhassa bu rapor diğer raporların bir adım önüne geçmekte ve Türk hükümetince daha çok ciddiye alınmaktadır.

Raporu bir kitap haline getiren Thornburg ve ekibinin bu çalışmadaki ana konularından biri Türkiye'nin iktisadi durumunun ne olduğu mevzuu etrafında mütehassıslardan mürekkep bir Amerikan heyetinin görüşlerini ele almaktır. Diğeri de Türkiye'nin devletçilik siyasetini ve sınai faaliyetlerini tenkit etmektir.²¹⁸ Ağır sanayisi olmayan ve bir tarım ülkesi olması gereken bir ülke olarak Türkiye'yi tanımlayan Thornburg ve ekibi Türkiye'nin mevcut iktisadi ve toplumsal hususiyetleri hakkında sert eleştirilerde bulunmuştur.

²¹⁶ Güler B., A., (Editör) (2008) a.g.e., 964

²¹⁷ Yayman H., (2005) a.g.m. s. 118

²¹⁸ Thornburg W., M., (Yayın Tarihi Belirtilmemiş) Türkiye Nasıl Yükselir, (Çeviren: S. Yazıcıoğlu) İstanbul, Nebioğlu Yayınevi, 10

Bununla beraber devletçilik döneminin sanayileşme çabalarını ve devletçilik uygulamalarını, “kısa görüşlü, siyasi veya askeri düşüncelerin tesiri altında ağır sanayinin zamanından evvel inkişaf ettirilmesine çalışmasıyla” suçlamakta ve “memleketin para ve kabiliyet bakımından büyük sanayi ve, iktisaden ilerlemiş Garp devletlerinde görülen en modern faaliyetlere benzer gösterişli tesislere hasredilmiştir.” diyerek Karabük Demir Çelik fabrikalarını ve Kayseri’deki mensucat fabrikalarını eleştirmektedir. Bu fabrikaları şaşırtıcı ehliyetsizlik örnekleri olarak niteleyen Thornburg, bunlar yerine Türkiye’de zirai istihsalin iptidai maddelerini ve fazla gıda istihsalini kıymetlendirmek için zirai inkişafı hafif gıda maddeleri sanayii kurulmasını önermektedir.²¹⁹

Yine aynı raporda Thornburg Türkiye’de uygulanan her türlü iktisadi faaliyeti eleştirdikten sonra ulaşım politikaları üzerinde durmuş ve demiryollarında Türkiye’nin geri kalmışlığını izah etmiştir. Raporun demiryolları ile ilgili kısmında demiryolları ıslah programından bahsedilmiş ve demiryolları ile ilgili yapılacaklar şu şekilde açıklanmıştır;

“Şebekeyi kaldırmak ve işletmek hususunda Demiryolları İdaresine yardım etmek üzere Amerikan Demiryolları mütehassısları angaje edildiler. Bir satın alma heyeti Avrupa ve Amerika ’dan yeni malzeme satın aldı. 1947’den başlayarak Türkiye’ye yüz yeni lokomotif ve binlerce yük vagonu teslim edilecektir. Yeni hatlarla bazı eski hatların normal ray ve genişliğe tahvili dahil olmak üzere, demiryollarının muhafaza ve inşasına 150 milyon lira kadar bir tahsisat ayrıldı.

Müteakip on beş yıl içinde tamamen yeni olmak üzere 2 300 km’lik demiryolu inşaatı için bir plan hazırlanmıştır. Bu programın tahmini masrafı 800 milyon liradır. (takriben 280 milyon dolar) Yirminci Asır Vakfı mensupları inşa edilmek üzere seçilmiş yollarla, tasarlanmış masrafların diğer gelişme programlarının Türkiye’nin hali hazır ihtiyaçları ile koordine edilmiş bir üzerine hazırlanmış olup olmadığını tespit etmeğe muvaffak olamadılar. İthalatı gerekli malzeme ve tesisatın dış istikrazlarla finanse edilmesi muhtemeldir.”²²⁰

Ancak yukarıda bahsi geçen ıslah programları uygulanmamış demiryollarında herhangi ciddi bir gelişme yaşanmamıştır. 2 300 km’lik bir demiryolundan bahsedilmekte

²¹⁹ Güven S., (1982) Türkiye’de Ulaşım Sistemi ve Karayolu Ulaştırma Kooperatifleri, Ankara, Sevinç Matbaası, 80,81

²²⁰ Thornburg W., M., a.g.e., 80

ancak bunun onda biri kadar bir projenin sonraki zamanlarda uygulandığı görülmektedir. Bu raporda yine diğer raporlarda olduğu gibi yol politikasında karayoluna daha fazla ağırlık verilmesi gerektiğini savunmuştur.

3.2. Türkiye'nin Aldığı Dış Yardımların Kullanıldığı Sektörler

3.2.1. Ulaştırma Sektörü

Marshall Planı'nın Türkiye uygulamasında ulaştırma projeleri, öncelikle başlıca tarımsal ürün/hammadde üretim alanlarının yurtiçi ve yurt dışı ticaret merkezleriyle bağlantısının kurulmasını sağlayacak şekilde oluşturulmuştur. Böylelikle tarım ve madencilik ürünlerinin iç/dış pazarlara ulaştırılmasının yanında ülkenin bütünlüklü bir pazar haline getirilmesi hedeflenmiştir. Ulaştırma projelerinde belirleyici olan bir diğer etken ise, başta sistemin etkin gücü ABD olmak üzere kapitalist bloğun, SSCB'ye karşı Ortadoğu'da askeri bir üs olarak değerlendirdiği Türkiye'nin askeri manevra kabiliyetinin artırılması olmuştur. Dolayısıyla Marshall Planı kapsamında ele alınan ulaştırma projeleriyle, Türkiye'nin kapitalist gelişme sürecinin, uluslararası işbölümüne uygun olarak yapılandırılması, plan kapsamındaki Avrupa ülkelerinin ve ABD'nin ihtiyaç duyduğu ürünlere ulaşmasının sağlanması ve nihayet soğuk savaşın çok yakın olduğu bir dönemin askeri ihtiyaçlarının karşılanması hedeflenmiştir. Ulaştırma bahsinde, üretilen ürünlerin pazara ulaştırılması, ulaştırma maliyetlerinin düşürülmesi ve mevsim farklılıklarının yarattığı sorunların en aza indirilmesi gibi saiklerle, üzerinde en fazla durulan alan karayolları olmuştur.²²¹

3.2.1.1. Demiryolları

Demiryolları konusunda, özellikle şu hatlarda çalışma yürütülmüştür:

1. Kozlu-Çataldere-Ereğli/Ereğli-Armutçuk
2. Maraş-Köprüagzı/Narlı-Gaziantep-Karkamış
3. Erzurum-Sarıkamış
4. Elâzığ-Van

²²¹ Tören T., (2006) a.g.e., 156

Etibank öncülüğünde yürütülen madencilik isleri açısından önem taşımaktadır. Diğer hatların ise, Türkiye'nin SSCB ile yakın olduğu bölgeler olduğu dikkat çekmektedir. Bu bilgilerden hareketle demiryolları ile ilgili çalışmalarda da iki kaygıyla hareket edildiği söylenebilir: Hammaddelerin pazara ulaştırılması ve soğuk savaş öncesi dönemin gereksinim duyduğu askeri manevra kabiliyetinin yaratılması. Bu işlerin yürütülmesi için Marshall Planı kapsamında, bir kısmı Devlet Demiryollarına, diğer kısmı inşaat işlerinde kullanılmak ve 15.258.000 doları tiraj hakkı, kalan kısmı “direkt yardım” olmak üzere 22.982.000 dolar ayrılmıştır.²²²

Demiryollarına ayrılan tiraj hakları ile plan kapsamındaki Avrupa ülkelerinden çeşitli inşaat malzemeleri (3.500.000 dolarlık kısmı) ve demiryolu araçları (11.758.000 dolarlık kısmı) satın alınırken, direkt yardımlar ise ABD'den çeşitli malzemelerin satın alınmasında kullanılmıştır. Böylelikle bir yandan plan kapsamındaki Avrupa ülkelerinin sermaye birikimi sürecine katkı sağlanırken diğer yandan ABD üretim fazlası için Pazar yaratılmıştır.²²³

3.2.1.2. Karayolları

Karayolları ile ilgili projeler, Hilts Raporu'nda yer alan tavsiyelere göre yürütülmüştür. Söz konusu tavsiyelerin en önemlilerinden birisi olan, yolların yapılmasında koordinasyon sağlayacak bir örgütün kurulması fikri, 1948 yılında kuvveden fiile geçirilmiş ve bu tarihte Karayolları Genel Müdürlüğü kurulmuştur. Karayolu projelerinin (üçer yıllık alt dönemlerden oluşan) dokuz yıl içinde bitirilmesi planlanmıştır. Dört kategori altında ele alınan yol çalışmalarında öncelik 837 km uzunluğunda olan ve modern makineler kullanılarak inşa edilecek ilk karayolu olma özelliğini taşıyan İskenderun-Erzurum karayoluna verilmiş; diğer yollar ise, iktisadi açıdan birinci, ikinci, üçüncü derecede önem taşıyan yollar olarak sınıflandırılmıştır. İnşa edilmesi ya da tamir/bakıma alınması planlanan yol uzunluğu ise 20.755 km'yi bulmuştur.²²⁴ Bu projelerin yürütülmesi için Marshall Planı kapsamında Karayolları Genel Müdürlüğü'ne 1948–60 yılları arasında 40.389.685 milyon dolar ayrılmıştır. Marshall Planı kapsamında karayolları için ayrılan tutarın büyük bir kısmının direkt yardımlardan oluşmaktadır.

²²² Tören T., (2006) a.g.e., 165

²²³ Tören T., (2006) a.g.e., 166

²²⁴ Türkiye'de Marşal Planı (I. ve II) (1951), Ankara, Güneş Matbaacılık, 31

Öte yandan Marshall Planı kapsamında ele alınan ulaştırma projelerinde sadece Plan kapsamında elde edilen kaynaklardan faydalanılmamıştır. Özellikle karayolu yapımında, Hilts Raporu'nda yer alan öneriler doğrultusunda ülke içi kaynaklardan da faydalanma yoluna gidilmiş ve piyasada satılan yakıtların her litresi için 11 kuruş vergi alınması planlanmıştır.²²⁵ Karayollarına ayrılan direkt yardımlar ile ABD'den çeşitli yol yapım aletleri ithal edilirken endirekt yardımlar, özellikle tiraj hakları, Avrupa ülkelerinden ithal edilen yol yapım aletlerinin finansmanında kullanılmıştır.

Karayolu projeleri, ülkenin bütünlüklü bir pazar olarak yeniden yapılandırılması ve soğuk savaş öncesi dönem koşullarının gereksinim duyduğu askeri manevra yeteneğinin elde edilmesi kaygısıyla tutarlı olarak, özellikle tarımsal ürün/hammadde üretim bölgeleriyle askeri açıdan önem taşıyan merkezleri ticari merkezlere ya da liman kentlerine bağlayan yollarda ulaştırma maliyetlerinin önemli ölçüde düşürülmesini sağlamıştır.²²⁶

3.2.1.3. Denizyolları

Deniz ulaşımı konusunda yürütülen işlerde, tarım ürünlerinin/hammaddelerin dış pazarlara ulaştırılması konusunda yaşanan güçlüklerin giderilmesi amaçlanmış ve bu amaca ulaşmak için çeşitli denizcilik malzemeleri ya da gemiler satın alınmış, limanlar modernize edilmiştir. Dönemin hükümeti deniz filosunun yenilenmesi için Devlet Denizyolları Genel Müdürlüğü tarafından yürütülecek 51 milyon 600 bin dolarlık bir program hazırlamıştır.²²⁷ Bu tutarın 13.169.005 dolarlık kısmı ise tiraj hakkı yoluyla Marshall Planı kapsamında sağlanmıştır. Bu durum Marshall Planı'nın, Plan kapsamında sağlanan kaynaklar dışında ulusal kaynakların kullanım alanını da belirlediği yargısını destekler niteliktedir. Bu tutar ABD'den ve çeşitli Avrupa ülkelerinden denizcilik malzemeleri ve gemi siparişi vermek amacıyla kullanılmıştır. Bu siparişler aşağıdaki tabloda gösterilmiştir. Tabloda görüldüğü üzere DDY'ye sağlanan tiraj hakları ile, Almanya, Hollanda, İtalya, Fransa ve İngiltere'den çeşitli denizcilik malzemeleri ve gemi siparişi verilmiştir. Böylelikle ABD üretim fazlasının yanında Avrupa'da üretilen ürünler için de pazar yaratılmıştır.²²⁸

²²⁵ Türkiye'de Marşal Planı (I. ve II) (1951), Ankara, Güneş Matbaacılık, 28

²²⁶ Tören T., (2006) a.g.e., s. 160

²²⁷ "Gemilerimizin Bir Kısımını Kendimiz Yapabiliriz", Akşam, 29 Ocak 1950

²²⁸ Tören T., (2006) a.g.e., s. 162

3.2.1.4. Hava Yolları

Hava ulaştırmacılığı ile ilgili çalışmalar, hava meydanları inşaatları ve Türk Hava Yolları üzerinden yürütülmüştür. 1950–1954 yılları arasında hava meydanları için, bir kısmı direkt bir kısmı endirekt yardım olmak üzere, ayrılan 2.440.000 dolar ile Esenboğa, Adana, Yeşilköy, İzmir, Van, Kars, Diyarbakır, Elâzığ, Afyon hava meydanları için, traktör, kamyon, cip, vagon ve çeşitli inşaat malzemeleri satın alınmıştır.²²⁹ 1955–59 yılları arasında Türk Hava Yolları’na ayrılan 1.061.000 dolar ile çeşitli teknik malzeme ve uçak yedek parçaları (zellikle C47) ithalatında kullanılmıştır.²³⁰ öte yandan teknik yardımlar kapsamında THY’de, personel, muhasebe, satış/rezervasyon, stok kontrol, bakım, pilotluk, idari isler gibi konularda çalışmaları verilmiştir.

PTT’ye ise 1957 yılının sonuna kadar, 1.948.000 dolar tahsis edilmiş, bu tutar basta elektrik malzemeleri olmak üzere çeşitli malzemelerin ithalatında kullanılmıştır.

3.2.2. Diğer Sektörler

Marshall Planı’nın en ağırlık verdiği alanlardan biri de tarım sektörü olmuştur. Tarım Bakanlığı, Ziraı Donatım Kurumu, Toprak Mahsulleri Ofisi gibi kurumlara önemli miktarda kaynak aktarılmıştır. 1957 yılına kadar Tarım Bakanlığı’na ayrılan kaynak tutarı 89.166.000 dolara ulaşmıştır. Aşağıdaki tablodan görüldüğü üzere Tarım Bakanlığı’na tahsis edilen kaynakların büyük bir kısmı direkt yardımlardan oluşmuş, (86.755.000\$) ve ABD’den tarım aleti ithal etmek için kullanılmıştır. 1948–49 döneminde tiraj hakları kapsamında ayrılan 1.411.000 dolarla ise, Avrupa ülkelerinden basta suni gübre ve traktör olmak üzere çeşitli tarım aletleri/malzemeleri ithal edilmiştir.²³¹

Enerji alanında ise Marshall Planı kapsamında yürütülen enerji projeleri ile Türkiye’de elektrik kullanımını yaygınlaştırarak kömür tüketiminde tasarruf sağlanması ve Ereğli Kömür İşletmeleri’nin üretimini arttırmak suretiyle ihraç edilebilecek kömür miktarının arttırılması hedeflenmiştir. Marshall Planı kapsamında üretilen projeler için gereksinim duyulan finansman tutarı ise, Seyhan santral projesi hariç, 1948–52 yılları için

²²⁹ Türkiye’de Marşal Planı, Cilt 13, 23, Türkiye’de Marşal Planı, Cilt 19, 16, Türkiye’de Marşal Planı, Cilt 23, 18, Türkiye’de Marşal Planı, Cilt 14, 20–21

²³⁰ Türkiye’de Marşal Planı, Cilt 38, 28

²³¹ Tören T., (2006) a.g.e., s. 137

56.200.000 dolar olmuştur. Ancak bu tutarın tümü Marshall Planı'ndan sağlanmamıştır. 1949–1960 yılları arasında enerji isleri için Etibank'a ayrılan kaynak tutarı 25 milyon 404 bin dolar olmuştur.²³²

Madencilik sektörü de destek alan alanlardan biridir. Marshall Planı kapsamında yürütülen işlerde temel amaç, başta kömür olmak üzere ABD'nin ve plan kapsamındaki Avrupa ülkelerinin gereksinim duyduğu madenlerin üretimini/ihracatını arttırmak olmuştur. Madencilik işlerinde 1948–52 devresini kapsayacak program için gereken 73.793.000 doların 56.873.000 dolarlık kısmı Marshall Planından talep edilmiştir.²³³ Bir diğer ifade ile madencilik alanında yürütülen işlerin tümü Marshall Planı fonlarından karşılanmamış, bir kısmı ulusal kaynaklarla karşılanmıştır.

Özel sektörde Marshall Planı ise, özel sektörün sermaye birikimini güçlendirecek ve böylelikle kapitalist sistemin süreklilik koşullarını güvence altına alacak biçimde uygulanmıştır. Avrupa ülkelerinde Marshall Planı kapsamındaki kaynaklar çoğunlukla doğrudan doğruya özel sektöre aktarılmıştır. Diğer ülkelerden farklı olarak ve çalışmanın önceki kısımlarında vurgulandığı üzere Türkiye'de ise, özel sektörün gelişmesini sağlayacak altyapıyı hazırlaması amacıyla daha çok kamu kurumlarına uygulanmıştır. Ancak bu durum Marshall Planı aracılığıyla özel sektörün sermaye birikim sürecine destek olunmasına engel oluşturmamış, tersine, çalışmanın önceki kısımlarında belirtilmiş olduğu gibi kamu kurumlarında yürütülen birçok proje özel sektörün birikim sürecini destekleyecek biçimde sürdürülmüştür.

Bu dönemde Ekonomi ve Ticaret Bakanlığına piyasa ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla ilk kaynak aktarımı 1949–1950 döneminde gerçekleşmiştir. Söz konusu dönemde aktarılan kaynak miktarı 4.750.000 dolar ile sınırlı kalırken, bu tutar, dolayısıyla Ekonomi ve Ticaret Bakanlığı aracılığıyla özel sektörün sermaye birikimine yapılan katkı, yıldan yıla artış göstermiş, nihayet 1957–1958 döneminde 50.000.000 dolar gibi yüksek bir rakama ulaşmıştır. 1949–57 yılları arasında “piyasa ihtiyaçları” için Ekonomi ve Ticaret Bakanlığı'na ayrılan kaynak tutarı ise, 177.212.760 doları direkt ve 8.963.000 doları endirekt yardım olmak üzere 186.175.760 dolara ulaşmıştır.²³⁴

²³² Türkiye'de Marşal Planı, 1949 Yılı Sonuna Kadar, s.45–46

²³³ Türkiye'de Marşal Planı, 1949 yılı sonuna kadar, s.56–65

²³⁴ Tören T., (2006) a.g.e., s. 137

Savunma alanı ise Marshall yardımlarının yoğun yaşandığı esas alandır. 1951 yılında sonunda sona ermesinin planlandığı, soğuk savaşın daha da kızışması ile birlikte, askeri yardımlar biçiminde, bir süre daha devam etmesinin kararlaştırıldığı ve böylelikle ABD sermayesinin birikim sürecine silahlanma yoluyla önemli katkılar sağladığı ifade edilmişti. Bu gelişmelerle tutarlı olarak 1950–51 döneminden itibaren Türkiye’ye aktarılan kaynakların bir kısmı savunma alanında kullanılmaya başlanmıştır.²³⁵ Marshall Planı kapsamında savunmaya ayrılan kaynaklar iki kuruma tahsis edilmiştir: Makine Kimya Endüstrisi(MKE) ve Milli Savunma Bakanlığı. Makine Kimya Endüstrisine ayrılan kaynaklarla bu kurumun üretim kapasitesinin artırılması hedeflenmiştir.²³⁶ Bu amaçla MKE’ye 1958 yılına kadar 6.346.000 doları direkt 1.500.000 doları endirekt yardım ve 1.928.667 doları da teknik malzeme olmak üzere toplam 9.774.667 dolar ayrılmıştır.²³⁷ MKE’ye ayrılan kaynakların büyük bir kısmı direk yardımlardan oluşmaktadır ki bu durum MKE’ye ayrılan kaynakların büyük bir kısmının ABD’den yapılan ithalatın finansmanında kullanıldığını ortaya koymaktadır. Marshall Planı kapsamında Milli Savunma Bakanlığı’na ayrılan kaynak tutarı ise 90.442.000 dolara ulaşmıştır. MSB’ye aktarılan kaynakların 76.422.000 doları direkt yardımlardan, kalan kısmı ise bir “endirekt yardım” türü olan “Özel Kaynak” tan oluşmaktadır ve bu tutarın tümü ABD’den çeşitli askeri teçhizatın ithal edilmesinde kullanılmıştır.²³⁸

Bunların dışında Marshall Planı kapsamında aktarılan kaynaklar, buraya kadar ele alınanların dışında, Sağlık Bakanlığı, Emniyet Genel Müdürlüğü, Milli Eğitim Bakanlığı, Türkiye Kömür İşletmeleri, Seker Bank, Divan-ı Muhasebat, İstatistik Genel Müdürlüğü gibi birçok alana dağılmıştır.²³⁹

3.3. 1950-1960 Yılları Arası Ekonomi Politikaları

1950 yılı itibariyle seçimlerden büyük bir zaferle çıkan Demokrat, Parti Türkiye Cumhuriyeti siyasi tarihine damga vurmuş mühim oluşumlardan biri olarak kabul edilmektedir. 1954 ve 1957 seçimlerinden seçimlerin galibi yine DP olacak ve 27 Mayıs 1960 darbesine kadar on yıl Türkiye’yi idare edecektir. Bu dönemin en önemli isimleri Başvekil Adnan Menderes ve Cumhurbaşkanı Celal Bayar’dır.

²³⁵ Türkiye’de Marşal Planı, C: 7, 61.

²³⁶ Türkiye’de Marşal Planı, C: 10, 12.

²³⁷ Tören T., (2006) a.g.e., 190

²³⁸ Tören T., (2006) a.g.e., 191

²³⁹ Tören T., (2006) a.g.e., 136-196

Esasen Adnan Menderes'in başbakanlığı çok beklenen bir durum değildir. Kamuoyunda ve parti içerisinde Köprülü'nün Başbakan, Menderes'inde Başbakan Yardımcısı olması beklenmektedir. Fakat DP'nin kuruluşundan iktidara kadar ki süre iyi incelendiğinde, Adnan Bey'in siyasette ve parti içerisinde her gün biraz daha ilerlediği görülmektedir. Demokrat Parti'nin sözcüsü olarak, hemen her olay sonunda partinin görüşünü hem kamuoyuna hem partisine o aksettirir. Muhalefetteki bir partinin en fazla sesi çıkan, en aktif ve en çok dikkat çeken üyesi olmuştur.²⁴⁰ Üstelik Adnan Menderes sadece başbakanlığı değil aynı zamanda parti başkanlığı görevini de almıştır. Çabuk karar vermeyi kolaylaştıracak bu iki makamın bir kişide toplanması partinin kabineye hükmetmesine izin vermek içindir.²⁴¹ Ama aynı zamanda bu durum Menderes'e ağır yükümlülükler de yüklemektedir.

28 Mayıs 1950 tarihinde yeni kabinenin kurulmasıyla Adnan Menderes hükümet programını açıklamıştır. Bu hükümet programında *“On Dört Mayıs seçimleriyle en muvaffakiyetli surette sona ermiş ve artık memleketimizde normal siyasi hayat başlamıştır. Şüphe yok ki; on dört mayıs, bir devre son veren ve yeni bir devir açan müstesna ehemmiyette tarihi bir gün olarak daima anılacaktır. Bu tarihi günün hatırasını yalnız partimiz değil, Türk demokrasisinin bir zafer günü olarak yad ediyoruz.”*²⁴² diyerek mevcut durumun ve başarının ehemmiyetini açıklamıştır.

Adnan Menderes konuşmasında hemen her alandaki Halk Fırkası politikalarını eleştirmiştir. Bu alanlardan biri de daha önce izlenen iktisat ve maliye politikalarıdır. Bilhassa katı devletçi politikaların sonucunu değerlendiren Menderes *“zamanla müdahaleci kapitalist, bürokratik ve inhisarcı bir devlet tipi ortaya çıkmıştır. Bu tip devletin; masrafları mütemadiyen artırarak memleketi borçlanma yoluna sokmuş olmasını ve is ve istihsal hayatını kısırlaştıracak iktisâdi kaynaklarımızın gelişmesine engel olmuş bulunmasını tabii görmek lazımdır.”*²⁴³ diyerek müdahaleci devlet politikalarının zararlı sonuçlarını açıklamıştır.

Bununla beraber 1950 senesi itibariyle mevcut ekonominin durumunu Menderes şu sözleriyle açıklamıştır; *“Yekunu her yıl artan ve açıkları her yıl kabaran bütçelerden*

²⁴⁰ Demir Ş., (2010) Türk Siyasi Tarihinde Adnan Menderes, İstanbul, Paraf Yayınları, 216

²⁴¹ İnan, S., (2007) “Demokrat Parti Dönemi (1950-1960)”, Yakın Dönem Türk Politik Tarihi, Ankara, Anı Yayıncılık, 123

²⁴² TBMMZC, D.9, C.1, 3. Birleşim, 29.05.1950, s.24, 25

²⁴³ TBMMZC, D.9, C.1, 3. Birleşim, 29.05.1950, s. 25

istihsalin artmasını sağlayacak tahsisat ayrılamamış, borçlar yekunu iki buçuk milyara yaklaşmış ve bilhassa zirai istihsalimiz on beş, yirmi sene evvelki seviyelerde duraklamış kalmıştır. O kadar ki son senelerdeki dış ticaretimizin yekun hacmi 1934 - 1935 - 1936 senelerindekine nazaran çok daha aşağı bir seviyede bulunmaktadır. Harp yıllarının doğurduğu zaruretler neticesinde iki yüz on dört tona yükselen altın stoku şimdi yüz otuz ton civarına düşmüş ve döviz stokları da tamamen eriyerek açık bir duruma girilmiştir.”²⁴⁴ Bu sözlerinden sonra ekonomide alınması gereken tedbirler ise Adnan Menderes’in konuşmasında şu şekilde ifade edilmiştir:

“İktisâdi ve mali düşüncelerimize göre hükümetimizce takip edilecek yolu su dört esasta ifade etmek mümkün olacaktır:

1.Bütün devlet hizmetlerinin görülmesinde azami tasarruf zihniyetiyle hareket ederek devlet masraf ve külfetlerini asgariye indirmek ve devlet bütçelerini iktisadi bünyemizin takatiyle mütenasip ve hakiki manasıyla muvazeneli bir hale getirmek.

Ancak bu suretledir ki iktisadi bünye ferahlığa kavuşturulmuş ve yarının iktisadi refahı ve mali istikrarı teminat altına alınmış olacaktır.

2.İktisadi cihazlanmamızı süratlendirmek, Bu maksatla;

A) Bütçede investisman mahiyetinde olan kısmı, mümkün olduğu kadar genişletmek ve bunun dışındaki bütün imkânlarımızı da yalnız ve yalnız istihsale matuf mevkilere tevcih etmek;

B) Hususi teşebbüsün kendini hukuki ve fiili emniyet altında hissetmesini sağlayacak bütün tedbirleri almak ve onun süratle gelişmesine yardım etmek,

C) Memlekette mevcut sermayenin istihsale akmasını kolaylaştırmak,

Ç) Yabancı teşebbüs sermaye ve tekniğinden geniş ölçüde faydalanabilmenin şartlarını tahakkuk ettirmek ve icaplarını yerine getirmek.

²⁴⁴ TBMMZC, D.9, C.1, 3. Birleşim, 29.05.1950, s.26

3. *İktisadi cihazlarımız için devlet bütçesinden envestisman mahiyetinde ayrılacak tahsisatı memleketimizin tabii şartları göz önünde bulundurularak vücuda getirilecek bir plana bağlamak.*

4. *İstihsal hayatını devletin zararlı müdahalelerinden ve her çeşit bürokratik engellerden kurtarmak.*"²⁴⁵ Bu açıklamalardan anlaşılacağı üzere Menderes dengeli bir ekonomi politikasının izleneceğini, yatırımların uygun şartlarda ve uygun yerlere yapılacağını belirtmiş ama en fazla iktisadi özgürlük üzerinde durmuş ve liberal anlayışın gerekli olduğunu ifade etmiştir.

Liberal ekonomi siyasetinin gerekliliğini daha sonra şu sözleriyle daha açık bir şekilde ifade etmiştir; *"İktisadi ve mali görüşlerimizin esası bir taraftan devlet müdahalelerini asgariye indirmek diğer taraftan iktisadi sahada devlet sektörünü mümkün olduğu kadar daraltmak ve buna emniyet vermek suretiyle hususi teşebbüs sahasını mümkün olduğu kadar genişletmek diye ifade olunabilir. Bu esasların takibinden doğacak ilk neticelerden biri devlet tesis ve işletmeciliğini tabiatı ve mahiyeti icabı olarak yalnız ve yalnız hususi teşebbüs ve sermayenin hiçbir suretle ele alamayacağı işlere ve bir de aynı zamanda amme hizmeti mahiyetinde olan iktisâdi işlere hasretmek olacaktır. Çünkü bize göre hususi mülkiyet ve şahsi hürriyete dayanan bir iktisat rejiminde, iktisâdi sahanın asıl olarak ferde veya şirket halinde hususi teşebbüse ait olması lazımdır."*²⁴⁶ Bu sözlerde göstermektedir ki artık Türkiye'de ilk ciddi hürriyetçi iktisadi politikalar bu tarihten sonra uygulanmaya çalışılacaktır. Ancak bu anlayışta başarılı olmak için hususi bir takım gereksinimlere de ihtiyaç vardır. Demokrat Parti hükümeti bu gereksinimlerin karşılanması için on yıllık süreçte hemen her yola başvuracak ve Türkiye yerli müteşebbisten ziyade global şirketlerin ön plana çıkacağı bir ülke olacaktır.

Nitekim Menderes önderliğinde Demokrat Parti, program dahilinde ekonomi politikalarını uygulamaya koymuştur. On yıllık dönemde devlet yatırımları azalmış, karma ekonomik sistemle özel kesime verilen önem artmıştır. Dış yardıma bir hayli fazla açılma olmuş, ortak pazara ilk müracaat 1958 tarihinde yapılmıştır.²⁴⁷ Bunun yanında tarımda köklü değişikliğe yol açabilecek uzun süreli bir politika yerine, kısa sürede gerçekleştirilecek hızlı üretim tercih edilmiş, tarımda makineleşme bilhassa traktör

²⁴⁵ Tebliğler Dergisi, D.9, C.1, 3. Birleşim, 29.05.1950, s.26, 27

²⁴⁶ Tebliğler Dergisi, D.9, C.1, 3. Birleşim, 29.05.1950, s.27

²⁴⁷ Hiç Mükerrerem (1980) Türkiye Ekonomisinin Analizi, İstanbul, Güryay Yayıncılık, s. 10, 11

kullanımı artırılmaya çalışılmıştır.²⁴⁸ Bunun yanında ulaştırma, haberleşme ve enerji alanında yapılan yatırımlarla birlikte altyapı yatırımlarındaki artışlar pozitif dışsallık oluşturarak, ekonomik kalkınma için gerekli olan sanayinin karlı bir sektör haline gelmesine neden olmuştur.²⁴⁹ Ulaştırmada demiryolundan ziyade karayoluna öncelik verilmiş, tarım ve sanayinin gelişmesi bankacılık sektörünü geliştirmiş ve Türkiye’de bir çok özel banka açılmıştır.(Garanti Bankası, Akbank vs.),²⁵⁰ Ancak bu alanlarda devlet bir ilerleme kaydetmekle beraber sağlamış olduğu krediler sonucu ekonomi bozulmaya başlamış ve 1954 yılı itibariyle enflasyon ciddi oranlarda artmıştır.

Anti devletçi sloganlarla iktidara gelen ve dört yıl bu yönde uyguladığı politikalarla başarılı olan Demokrat Parti, 1954 yılından itibaren yeniden ekonominin işleyişinde kamu kesiminin öncü, yönlendirici olmasını zorunlu görmüştür.²⁵¹ Daha önce liberal politikaların ateşli savunucusu durumundayken mevcut şartlar gereği devletçi politikalara bir geri dönüş yaşanmıştır.

1950-1952 yılları arasında ithalat büyük oranda serbest bırakılmıştır. 1953 yılına kadar devam eden bu süreç, ortaya çıkan döviz sıkıntısı nedeniyle tedricen terk edilmeye başlanmıştır. İthal mallara olan talebin hızla artması, mevcut altın ve döviz rezervlerinin erimesi ve ihracatın daralması, liberal dış ticaret politikalarının terk edilmesine neden olmuş, döviz kontrolüne ağırlık verilerek ithalatı kısıtlayıcı önlemler alınmıştır. Dış ticaret açığının sürekli artması neticesinde, 1958 yılından sonra istikrar tedbirleri uygulanmış, ithalat, gümrük tarifeleri ve miktar kısıtlamalarıyla kontrol altına alınmaya çalışılmıştır. Devalüasyonun ithalatı pahalı hale getirmesi yurtdışı girdi kullanan sanayilerde üretimi düşürmüştü, bu durum kredilerin kısılmasıyla birleşince, işsizlik en önemli sosyoekonomik sorun haline gelmiştir.²⁵² Bu beklenmedik sonuca varılmasında hükümetlerin, yurtiçi ve yurtdışından sağlanan kaynakların büyük çapta fakat gelişi güzel biçimde özel sektöre aktarmasının belirleyici etkisi vardır. Başlangıçta ithalat serbestliği nedeniyle ortaya çıkan

²⁴⁸ İnan, S., (2007) “Demokrat Parti Dönemi (1950-1960)”, Yakın Dönem Türk Politik Tarihi, Ankara, Anı Yayıncılık, s.129

²⁴⁹ Takım A., (2012) Demokrat Parti Döneminde Uygulanan Ekonomi Politikaları ve Sonuçları, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi, C.67, No.2, s. 182

²⁵⁰ Hiç Mükerrerem (1980) Türkiye Ekonomisinin Analizi, İstanbul, Güray Yayıncılık, s. 13

²⁵¹ Tokgöz E., (1999) Türkiye’nin İktisadi Gelişme Tarihi (1914-1999) Ankara, İmaj Yayınevi, s. 133

²⁵² Takım A., (2012) a.g.m., s. 182, 183

bolluk, ikinci dönemde etkisini kaybetmiş, döviz darboğazı aşılamamış, kıtlıkların ve karaborsanın yaşanmasının önüne geçilememiştir.²⁵³

Bu dönemde ortaya çıkan bu iktisadi ve mali sıkıntılar sonucu Demokrat Parti hükümeti anti-demokratik uygulamalar içerisine girmiş “halka rağmen halk için”, “benim yaptığım her şey doğrudur” anlayışı tepki görmeye başlamıştır.

Ekonomik sorunların artması ile beraber muhalif kesim daha da kalabalıklaşmaya başlayacaktır. Bunun sonucunu ise Prof. Dr. Erdal Türkkal şu şekilde ifade etmektedir.

*“İktisadi Alanada uğranılan başarısızlıklar ve geri adımlar nedeniyle güven kaybına uğrayan A. Menderes, kendisine karşı giderek şiddetlenen muhalefeti engellemek için, dozu artıran bir oranda çok partili özgürlükçü parlamenter rejimin kurallarından da uzaklaşmaya ve muhalefeti baskı altına alma yollarını aramaya başlamıştır.”*²⁵⁴

Demokrat Partinin dışa açılma savının temel politika aracı olan yabancı sermaye ile ilgili bu dönemde önemli yasal düzenleme yapılmış olmasına karşın beklenen düzeyde yabancı sermaye çekilememiştir. Bu durum sonraki yıllarda daha iyi algılanacağı üzere, sadece yasal düzenlemelerle yabancı sermaye girişinin sağlanamayacağını ortaya çıkarmıştır.²⁵⁵ Her ne kadar ülkeye çeşitli yabancı müteşebbisler gelse de yeteri kadar ve istenildiği şekilde bir durum ortaya çıkmamıştır.

Genel bir değerlendirme yapılacak olursa bu dönemdeki ekonomik sıkıntılar sadece iç dinamiklerle alakalı değildir. İkinci Dünya Savaşı sonrası ortaya çıkan siyasi konjoktür ve soğuk savaş döneminde yaşanan politik savaşlar ekonomi alanında da etkisini göstermiştir. Bu manada bu durumdan en fazla etkilenen ülkelerden biri Türkiye olmuş, gelişmemiş bir memleket olmanın acısını ekonomik yaptırımlar açısından fazlasıyla hissetmiştir.

Savaş sonrası ABD’nin Truman Doktrini, Marshall Yardımları ve çeşitli yabancı müfettişlerin Türkiye için ortaya koyduğu çeşitli reçeteler olmuş, Türkiye mali ve iktisadi politikalarında bunlara çoğu zaman uymak durumunda kalmıştır.

²⁵³ Tokgöz E., (1999) a.g.e., s. 133

²⁵⁴ Tokgöz E., (1999) a.g.e., s. 134

²⁵⁵ Takım A., (2012) a.g.m., s. 183

3.4. 1950-1960 Yılları Arası Ulaştırma Politikaları

II. Dünya Savaşı akabinde Türkiye’de ABD yanlısı politikalar ve arkasından gelen Truman Doktrini ve Marshall yardımları ekonomide temel prensiplerin değişmesine etki etmiştir. Yine bu dönemdeki Thornburg, Barker ve Hiltz raporları ulaşım politikalarının belirlenmesinde öncü rol oynamıştır.

Bu dönemde ABD, NATO’nun gereksinimlerini karşılayabilecek, dünyanın belli başlı stratejik bölgelerini etki altına alabilecek bir ulaştırma anlayışını Türkiye’ye de dayatmak istemiştir. ABD’nin Türkiye’de uygulatmaya çalışacağı ulaştırma anlayışı iki temel görüşle açıklanabilmektedir. Bunlardan biri, savaştan karlı çıkan ve artan üretimlerine dış pazarlar arayan otomotiv ve petrol tekellerine büyük çıkarlar sağlamak, diğeri de Türkiye’deki kapitalizme uymayan ilişkileri giderip kapalı köy ekonomilerini dağıtarak, Amerikan mallarını ülkenin uzak bölgelerine kadar ulaştırmaktır.²⁵⁶ Bu anlayış içerisinde Marshall yardımlarının temel prensipleri belirlenmiş, Türkiye’nin ağır sanayiye sahip bir ülke değil tarıma dayalı bir ekonomik model benimseyen ülke olması için çalışmalar yapılmıştır. Bu çerçevede Türkiye’de bir süre sonra demiryolu ağırlıklı bir ulaşım ağından ziyade karayolu ağırlıklı bir ulaşım modeli benimsenmiştir.

Ancak Türkiye’deki ulaşım politikalarında değişen anlayışı sadece dış etkenlere indirgemek doğru olmayacaktır. Demiryollarının önemini kaybetmesindeki nedenlerden bir tanesi de petrol ve buna bağlı gelişen diğer ulaşım araçlarının demiryolları karşısında kazandığı lojistik ve teknolojik avantajlardır. Demiryolları belirlenen güzergahların dışına çıkmaması ve karayollarına mutlak bağımlılığı, karayollarının demiryolları karşısında lojistik üstünlük kazanmasını sağlamış ve demiryollarının geri planda kalmasına neden olmuştur.²⁵⁷ Bununla birlikte daha önceki dönemlerde karayollarının tamamen atıl bırakılması demiryollarının temel hatlarının tamamlanmış olması ister istemez istatistiki göstergeler anlamında karayolunu biraz daha ön plana çıkarmıştır. Demiryolu açısından bakılacak olursa DP hükümeti zamanında demiryolları pek gelişmemiştir buna karşın karayolları altın devirlerinden birini yaşamıştır.

²⁵⁶ Güven S., (1982) a.g.e., 87

²⁵⁷ Akbulut, G., (2010). a.g.e., 213

Demokrat Parti döneminde ulaştırma faaliyetinin, gayri safi millî hasıla içindeki oranı % 5'ten, % 7'ye çıkmıştır. Bu değişme % 40 oranında bir artış ifade etmektedir. Halbuki aynı oran sanayi sektörü için % 22'dir. Yine aynı devrede faal nüfusun ulaştırmada istihdam edilen payı % 1,22'den, % 1,9'a yükselmiştir. Bu artışlar diğer bütün iktisadî faaliyet kesimlerinde olduğundan daha hızlı olmuştur.²⁵⁸ Bu yüzden demiryolları için pek parlak olamayan bu dönem ulaştırmanın gelişme gösterdiği bir dönem olarak ön plana çıkmaktadır.

Tek parti dönemi ve Demokrat Parti döneminde ulaştırma alanı ile ilgili hizmet kurumlarının teşkilatlanması ise şu şekilde gerçekleşmiştir; Cumhuriyetin ilk yıllarında bir bölümü Nafia Vekâleti, bir bölümü de İktisat Vekâletine bağlı olarak yürütülen "Ulaştırma" ve "Haberleşme" hizmetleri 27 Mayıs 1939 tarihinde 3613 sayılı kanunla kurulan Ulaştırma Bakanlığına verilmiştir.²⁵⁹ Daha sonra 5589 sayılı kanunla Nafia Bakanlığı'na bağlı Karayolları Genel Müdürlüğü kurulmuştur.²⁶⁰ Demiryolları teşekkülünde de bir değişikliğe gidilmiş ve 22 Temmuz'da mecliste kabul edilen 29 Temmuz 1953 tarihli 6186 sayılı Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Kuruluş Kanunu ile beraber demiryolları teşkilatı aynı adı alarak yeni bir yapılanmaya gitmiştir.²⁶¹

Demokrat Parti hükümetinin programını açıkladığı 28 Mayıs 1950 tarihinde, Başvekil Adnan Menderes Nafia ve Ulaştırma ile ilgili şu sözleri sarf etmiştir. DP'nin siyasal prensiplerini ve Türkiye'nin sorunlarına bakış açısını uzun uzun yansıtan programda, ulaştırma ve bayındırlık konusuna şu şekilde değinilmiştir;

*“Ulaştırma ve bayındırlık işlerimize evvela ziraat ve milli ekonomi ile çok yakından alâkalı mevzular olarak kıymet vermekteyiz. Sonra da ulaştırma ve bayındırlık sahalarındaki faaliyetleri memlekette iktisâdî ve manevi bütünlüğü temin edecek mevzular olarak görmekteyiz. Ulaştırmada motorun süratli, kolay ve ucuz nakliyatı temin ettiği bu devirde bilhassa karayollarına ehemmiyet vereceğiz. Köy yollarının yapılması hususunda, imkânların müsaadesi nispetinde umumi bütçeden yardım teminini sağlayacağız.”*²⁶² Bu

²⁵⁸ Yılmaz D.,(2007) Demokrat Parti Hükümetlerinin Sosyo-Ekonomik Alandaki İcraatları (1950-1960), Yayınlanmamış Doktora Tezi, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 366

²⁵⁹ <http://www.ubak.gov.tr/>

²⁶⁰ Akbulut, G., a.g.e, s.208

²⁶¹ TBMM Tutanak Dergisi, D.9, C.24, 114. Birleşim, 22.07.1953, s.994-998

²⁶² TBMM Tutanak Dergisi, D.9, C.1, 3. Birleşim, 29.05.1950, s.29

görüşleri ile Menderes yeni hükümetin ağırlık vereceği iki alanı da ifade etmiş oluyordu; bunlardan biri tarımdır diğeri de karayollarıdır.

1951 tarihinde kabinedeki bazı değişiklikler neticesinde kurulan yeni hükümetin programında ulaştırma alanı üzerinde çok az durulmuş ve bir önceki programda zikredilen söylemlerin benzeri tekrarlanmıştır.

30 Mart 1951 tarihinde açıklanan hükümet programında Adnan Menderes Bayındırlık ve Ulaştırma ile ilgili şunları söylemiştir;

“Bayındırlık islerimize, yurt kalkınmasına en kısa zamanda ve azami randımanla yardım edebilmesi için evvela ziraat ve millî ekonomi ile çok yakından ilgili konular olarak, sonra da bu sahadaki faaliyetleri, memlekette ekonomik ve manevi bütünlüğü sağlayacak meseleler olarak kıymet vermekteyiz. Her türlü bayındırlık hizmetlerini, memleketin hakiki ihtiyaçlarına ve ekonomik gereklerine göre ayarlamak, devamlı plân ve programlarla bağlamak kararındayız. Karayollarımızı yeterli bir sekile sokmak zarureti duymuyoruz. Köy yollarını ayrı bir şube olarak, bütün bir yol manzumesi içinde ele almak ve onunla beraber ahenkli olarak yürütmekte fayda görüyoruz.”

Memleketin kıyılarının durumu, kara ulaştırma sistemi, denizlerde ulaşım şartları, limanlar konusunun hallinde hareket noktalarını teşkil etmektedir. Büyük limanlar programının ödeneklerini ilgilendiren kanun tasarısı meclise sunulmuştur. Kara, deniz ve demiryollarından meydana gelen ulaştırma sisteminin ahenkli şekilde ve birbirini tamamlayıcı olarak geliştirilmesi gerektiğine kani bulunuyoruz”²⁶³

1954 yılındaki seçimleri zaferle kapatan Menderes hükûmeti, 17 Mayıs 1954 tarihinde hükümet programını açıklamıştır. Bu program çerçevesinde ulaştırma ile ilgili konulara Adnan Menderes şöyle yer verilmiştir:

“Yapılan ve yapılmakta olan yollar ve köprüler, limanlar, iskele ve barınaklar ve hava meydanları; fabrika, baraj ve santrallerle bir arada düşünülecek olursa bütün bunların ancak ve ancak iktidarımız tarafından, yurt hizmetine ve millet refahına verilen

²⁶³ TBMM Tutanak Dergisi, D.9, C.6, 58. Birleşim, 30.03.1951, s.64

*ehemmiyet ve neticeye karşı duyulan inancın büyüklüğü ve derinliği sayesinde tahakkuk ettirilmekte olduğu anlaşılır.”*²⁶⁴

1957 seçimlerinden sonra Adnan Menderes hükümeti tekrardan kurmuş bu dönemin siyasi hayatındaki gergin ortamı hasebiyle program öncekilere göre biraz daha kısa tutulmuştur. Bu programda Ulaştırma ile ilgili;

*“Memleketimiz, yollar, köprüler, limanlar, sulama tesisleri, enerji santralleri, tayyare meydanları gibi sanayiinin, tarımın, özetle vatan savunmasının yüzde yüz muhtaç bulunduğu temel yatırımlarla teçhiz edilmiştir.”*²⁶⁵

Demokrat Parti ileri gelenleri bayındırlık konusundaki düşüncelerini değişik yer ve zamanlarda dile getirmişlerdir. Cumhurbaşkanı Celâl Bayar 1 Kasım 1950’de Meclis’i açış nutkunda; *“Bayındırlık islerine, millî ekonomiyle çok yakından ilgili hususlar olduğu için kıymet verilmesi gerektiğini, devlet kara yolları şebekesini ve programda icap eden yenileme ve büyültme işlerinin de kısa zamanda gerçekleştirilmesi gerektiğini söylemiştir.”* Celâl Bayar aynı nutkunda devamla; *“Yol ve bilhassa köy yolları, esaslı bir şekilde ele alınarak muayyen programlara bağlanmalıdır... Liman ve iskele inşaatı da, üzerinde ehemmiyetle durulan konulardandır”*²⁶⁶ demiştir.

Adnan Menderes, demir yollarından ziyade kara yollarının yapımına önem vermiş, plânlama ve icraatlarında buna göre yapılmasını istemiştir. Kara yolu konusunda Meclis’te yaptığı 2 Haziran 1950 tarihli konuşmasında; *“Geçmişte bayındırlık sahasında yapılan işlerin çok defa memleketin hakiki ihtiyaçlarının ve ekonomik şartlarının göz önünde tutulmadan ele alındığını, bunun en açık delillerinin demir yollarının güzergâhlarının tayin ve tespitinde görülebileceğini, bu yollardan bir çoğunun ekonomik icap ve ihtiyaçlara uymadığını ve hatta askerî ihtiyaçlara bile aykırı olduğunun açık bir şekilde anlaşıldığını”*²⁶⁷ söylemiştir. Adnan Menderes aynı konuşmasında; *“İktisadî kalkınmayı sağlamak için kara, deniz ve demir yollarının birbirini itmam edici (tamamlayıcı) surette ele alınması icap ederken bu çok mühim, esasa da riayet olunmamış, bazen bu yollardan birisi diğeri için zararlı bir vaziyet yaratmıştır”* demiştir. Yine Adnan

²⁶⁴ TBMM Zabıt Ceridesi, 10. dönem, 24.5.1954, Birleşim 3, Oturum 1, cilt 1, s. 31

²⁶⁵ As E., (2006) a.g.e., 382-384

²⁶⁶ Tebliğler Dergisi, 9. Dönem, 1 Kasım 1950, Birleşim 1, oturum 1, cilt 2-3, s. 6.

²⁶⁷ Tebliğler Dergisi, 9. dönem, 2 Haziran 1950, Birleşim 5, Oturum 2, cilt 1, s. 139.

Menderes, 20. Hükümet programında; *“Bayındırlık islerimize, yurt kalkınmasına en kısa zamanda ve azami randımanla yardım edilebilmesi için evvelâ ziraat ve millî ekonomi ile çok yakından ilgili mevzular olarak, sonrada bu sahadaki faaliyetleri memlekette iktisadî ve manevî bütünlüğü sağlayacak meseleler olarak kıymet vermekteyiz”*²⁶⁸ diyerek bayındırlık alanına verdiği önemi ifade etmiştir.

Demokrat Parti hükümetlerinin, 2. Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu 25 Şubat 1951’de Meclis’te yaptığı konuşmada *“Her şeyden evvel şuna inandık ki, demokrasi ağacını besleyecek ana damarlardan bir tanesi de bayındırlık işlerimizdir. Yollardır, sulardır, limanlardır”*²⁶⁹ diyerek bayındırlık hizmetlerinin ülke siyasetindeki yerini ve önemini anlatmıştır.

Demokrat Parti’nin önde gelen isimlerinden Maliye Bakanı Hasan Polatkan, 19 Şubat 1960 tarihli Meclis konuşmasında; son 9 yıl içinde yaz ve kış geçit veren yolların 17 465 kilometreden 40 800 kilometreye, daimî bakım altındaki yolların 19 166 kilometreden, 47 790 kilometreye, asfalt yolların 1 624 kilometreden 6 200 kilometreye, yüksek standartlı devlet yollarının 1 280 kilometreden 7 070 kilometreye çıkarıldığını, ayrıca yol şebekesine yeniden 38 813 metre uzunluğunda 1 034 adet köprü ilave olduğunu, devlet vilâyet ve köy yolları üzerinde olup inşaatı ikmal edilmek üzere bulunan 13 834 metre uzunluğundaki 289 köprü ile beraber 1950’den bu yana Demokrat Parti hükümetleri tarafından yaptırılan köprü adedinin 1 323’e ve uzunluğunun da 52 647 metreyi bulduğunu, halen devlet yolları arasından seçilen 16 120 kilometrelik sürat yolları şebekesinin yüksek proje standartlarına göre, süratli ve güvenli ulaşım imkân verecek tarzda inşasına devam olunduğunu söylemiştir.²⁷⁰

Konuşmasına devam eden Hasan Polatkan , *“33700 kilometre uzunluğundaki il yollarının inşa ve bakım ameliyeleri idame ve inkişaf ettirmektedir... Vatan sathında sayısı 40 000’i aşan köylerimiz için ilk hedef olarak 150 000 kilometrelik köy yolları şebekesi programının 1952 yılında tatbikine girişilmiş bir programın bu güne kadar 54 670 kilometrelik kısmı ikmal olunmuştur”*²⁷¹ demiş ve kara yollarında yapılan çalışmalar hakkında bilgi vermiştir.

²⁶⁸ Tebliğler Dergisi, 9. dönem, 2 Haziran 1950, Birleşim 5, Oturum 2, cilt 1, s. 139.

²⁶⁹ Tebliğler Dergisi, 9. dönem, 22 Şubat 1951, Birleşim 5, oturum 5, cilt 5-3, s. 854.

²⁷⁰ TBMM Zabıt Cerideleri, 11. Dönem, 19.02. 1960, Birleşim 41, oturum 1, cilt 12-1, s. 30-31.

²⁷¹ TBMM Zabıt Cerideleri, XI. devre, 19 Şubat 1960, İnikat 41, celse 1, cilt 12-1, s. 31.

Adnan Menderes'in memleketin imarı, inşası ve gelişmesi hususunda; *“Medenî bir ülkede olanlardan, eksik ne varsa, hepsini sırayla yapacağız. Yol yok. Yapacağız. Köye su, yol götüreceğiz. Toprak verimsiz. Artırma çarelerini arayacağız. Topraksız köylüye toprak vereceğiz. Ev yok, çimento sanayi ve gıda yok, basta seker sanayii kuracağız. Giyecek az, mensucat fabrikalarını genişleteceğiz, artıracacağız. Elektrik yok, santraller yükselteceğiz. Okul yok, yapacağız”*²⁷² diyerek yatırımlar konusundaki heyecanını, kararlılığını ve düşüncelerini anlatmaktadır.

Demokrat Parti'nin ilk yıllarını da kapsayan 1948-53 döneminde toplam yatırımların sektörel dağılımında, tarımın payı %10,8, imalat sanayinin %13,9, enerji ve ulaştırmanın payı ise %34,3 olarak gerçekleşmesine karşın, 1954-59 döneminde tarımın, enerjinin ve ulaştırmanın payları azalarak sırasıyla %7,6 ve %30'a gerilediği, imalat sanayinin ise %17,7'ye yükseldiği gözlenmiştir. 1955-59 döneminde kamu yatırımları ulaştırma, enerji ve tarımsal altyapıda; özel sektör yatırımları da konut sektöründe yoğunlaşmıştır.²⁷³ Buradan göstergeler açısından bakıldığında sektörlere ayrılan paylarda bir takım dalgalanmalar göze çarpmaktadır.

Buna karşın Bayındırlık Bakanlığı bütçesi 1960'ta, 1945'e oranla % 464 artmış, 1950'ye oranla da % 294 oranında artış göstermiştir. Demokrat Parti hükümetleri dönemi kapandığı zaman, bir kısım küçük yerleşme birimleri hariç, Türkiye'nin her tarafına, her mevsimde modern vasıtalarla ulaşma imkânları sağlanmış durumdadır. Bayındırlık alanında da Demokrat Parti hükümetleri dönemi, temelden bir değişme ve çok hızlı bir gelişmenin gerçekleştirildiği yıllardır.²⁷⁴

3.4.1. 1950-1960 Yılları Arası Demiryolları Teşkilatı

Devlet Demiryolları İdaresi, kuruluşundan beri katma bütçe ile yani merkezi devlet sistemi içinde yönetilmiştir. DP iktidarı ile birlikte bu durum değişmiş, yeni iktidar partisi, diğer ulaştırma kuruluşları için uyguladığı gibi demiryollarının da daha serbest ve piyasanın gereklerine daha kolay uyum sağlayabilir bir hale getirmek için statüsünü

²⁷² Aydemir Ş. S., (1999) Menderes'in Dramı, İstanbul, Remzi Kitabevi, 216

²⁷³ Takım A., (2012) a.g.m., 169

²⁷⁴ Dikilitaş O., S., (2007) Demokrat Parti Hükümetlerinin Sosyo – Ekonomik Alandaki İcraatları (1950-1960), Yayınlanmamış Doktora Tezi, Konya, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, s. 369

değiştirmiş, bir iktisadî devlet teşekkülü haline getirilmiştir.²⁷⁵ Demiryolları teşekkülünde de bir değişikliğe gidilmiş ve 22 Temmuz'da mecliste kabul edilen 29 Temmuz 1953 tarihli 6186 sayılı Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Kuruluş Kanunu ile beraber demiryolları teşkilatı aynı adı alarak yeni bir yapılanmaya gitmiştir.²⁷⁶ Aynı kanunla TCDD İşletmesi'nin yapacağı işler şu şekilde belirlenmiştir;

1.Mecburi Olanlar:

- a. Devletçe kendisine verilen demiryollarını işletmek
- b. (a) fıkrasında yazılı demiryollarına bağlı liman, rıhtım ve iskelelerden işletilmesi hükümetçe kendisine verilenleri işletmek,
- c. Demiryolları ile liman tesislerini işletme ihtiyaçlarına göre ıslah, tevsi etmek ve yenilemek,

2.İhtiyari olanlar

- a.Demiryolu nakliyatını tamamlayıcı mahiyette her türlü nakil işleri yapmak,
- b.Hizmetlerin gerektirdiği ambar, antrepo, depo, sundurma, silo, akaryakıt depoları ile benzeri tesisler ve umumi mağazalar kurup işletmek,
- c.Emanet odaları, otel, lokanta, gazino, büfe, büvet ve benzeri gibi yolcu ihtiyaçlarını karşılayan tesisler ve servisler kurmak işletmek
- d.Yurt içinde ve dışında acentelikler ve temsilcilikler kurmak²⁷⁷

Bununla birlikte yine bu yıllarda çıkarılan başka bir kanunla TCDD işletmesi iktisadi devlet teşekkülü* haline getirildi.²⁷⁸ Bu kanunla Demokrat Parti yönetimi Devlet Demiryollarına aktarılan kamu kaynaklarını ciddi bir oranda azaltmaya başlayacaktır. Bu teşebbüs aynı zamanda hükümetin demiryollarına bakış açısını göstermesi bakımından önem arz etmektedir.

²⁷⁵ As E., (2006) a.g.e., 384

²⁷⁶ Resmi Gazete, Kanun No:6186 : Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Kuruluş Kanunu, Kabul Tarihi: 22/07/1953

²⁷⁷ Kanun No:6186: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Kuruluş Kanunu, Kabul Tarihi: 22.07.1953

* 1964 tarih ve 468 sayılı yasanın çıkışına kadar "KİT" deyimi yerine kamu ekonomik girişimleri, iktisadi devlet teşekkülü "İDT" olarak adlandırılıyor.

²⁷⁸ Satan A., (2006)a.g.e., 88

Esasen bahsi geçen 1950-1960 yılları içerisinde sadece demiryolları değil aynı zamanda PTT, Denizyolları, KİT olarak yeniden örgütlenmiş, ek olarak, Sümerbank'tan SEKA ve T. Demir-Çelik; Etibank'tan T. Kömür İşletmeleri ayrılarak KİT özelliği kazandırılmıştır. Bunun yanı sıra Et ve Balık Kurumu, TMO'dan ayrılarak KİT yapısında örgütlenmiştir.²⁷⁹

Bu dönemde TCDD bünyesinde cer, bakım, onarım ve imalat maksatlı kurulan 4 temel atölye mevcuttur. Bunlar;

- 1.Eskişehir Cer Atölyesi
- 2.Sivas Cer Atölyesi
3. Adapazarı Vagon Atölyesi
4. Ankara Motor Atölyesi²⁸⁰dir.

Bu atölyeler vasıtasıyla mevcut cer eksikliği giderilmeye çalışılmış Sivas Cer Atölyesi'nde günde 3 vagon imal edilebilecek şekilde seri üretime geçilmiştir. İktidarın düşüncesinde Sivas'ı bir onarım atölyesi seklinden çıkarıp, 1939'da açılış töreninde belirtildiği gibi, tamamen bir vagon imalâhanesi şekline getirmek vardır.

Bununla birlikte İşletme müdürlüklerinde bir değişiklik gerçekleştirilmiş ve 7 tane işletme müdürlüğü meydana getirilmiştir. Bu müdürlükler şu şekildedir;

- Birinci İşletme Müdürlüğü, Merkezi İstanbul (Haydarpaşa)
- İkinci İşletme Müdürlüğü, Merkezi Ankara
- Üçüncü İşletme Müdürlüğü, Merkezi İzmir
- Dördüncü İşletme Müdürlüğü, Merkezi Sivas
- Beşinci İşletme Müdürlüğü, Merkezi Malatya
- Altıncı İşletme Müdürlüğü, Merkezi Adana
- Yedinci İşletme Müdürlüğü, Merkezi İstanbul (Sirkeci)²⁸¹

²⁷⁹ Kepenek Y., (1990) Türkiye'de Kamu İktisadi Teşebbüsleri (KİT), İstanbul, Gerçek Yayınevi, 33

²⁸⁰ Özcan M. Nazif, (1958) Atölyelerimiz, Demiryol Dergisi, (387) 11

²⁸¹ Işıksağan M. (1962) a.g.m. 81,82

Bu işletme müdürlükleri yanında bir diğer işletme müdürlüğü Çeltik Kömür Madeni İşletme Müdürlüğüdür. Ancak bu kurum 1958’de Amasya Belediyesine devredilmiştir.

Bu işletme müdürlüklerinin sahip olduğu hatlar ise;

Birinci İşletme Müdürlüğü: 1066

İkinci İşletme Müdürlüğü: 1087

Üçüncü İşletme Müdürlüğü: 1385

Dördüncü İşletme Müdürlüğü: 1481

Beşinci İşletme Müdürlüğü: 1187

Altıncı İşletme Müdürlüğü: 1333

Yedinci İşletme Müdürlüğü: 374 km’dir²⁸²

Demokrat Parti dönemindeki bir diğer gelişme de Ulaştırma Bakanlığı’nın kaldırılacağı DDY İdaresinin banka haline getirilip Demirbank ve Denizbank’a dönüştürüleceği yönündeki haberlerdir.²⁸³ Böyle bir gelişme yaşanmamış ancak dönemin sonlarına doğru Bayındırlık Bakanlığının uhdesinde bulunan demiryolları imar faaliyetleri 1957 hükümeti ile kurulan İmar bakanlığına devredilmiştir.²⁸⁴

3.4.2. 1950-1960 Yıllarında Demiryollarının Durumu

Nitekim Demiryolları 1950-60 dönemine bakıldığında ulaştırma alt sektörleri içinde en düşük gelişme oranı demiryollarında olmuştur. Bunun sonucunda demiryolları, hem uzunluk ve hem de hizmet kalitesi bakımından ülke ihtiyacına cevap verememiştir. Yetersizliğin nedenleri, bir taraftan bu faaliyet sahasına tahsis edilen kaynakların ve dolayısıyla yapılan yatırımların yetersiz oluşu, diğer taraftan da izlenen politikalarla karayollarında yük ve yolcu taşımacılığının hizmeti talep edenler için daha cazip hale getirilmesidir. 1950’de 7671 km. olan demiryolları uzunluğu, 1960 yılında ancak 7895 km.ye yükselmiştir. Böylece 10 yıl içinde inşa edilen hat uzunluğu 224 km’den ibaret kalmıştır. Bu dönemde hizmete açılan tek önemli hat, Elâzığ (Yolçatı) - Muş hattıdır.²⁸⁵

²⁸² Işıksaçan M. (1962) a.g.m., 81,82

²⁸³ As E., (2006) a.g.e., 387

²⁸⁴ Mutlu N., Yücel, (2005) Bayındırlık Bakanlığı Tarihi, Ankara, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Yayını, 359

²⁸⁵ As E., (2006) a.g.e., 384

Genel olarak bahsi geçen dönemin işletme faaliyetlerine ve demiryolu kanunlarında çok fazla bir değişiklik yaşanmamış demiryolları ile ilgili izlenen politikalarda belirgin olarak gözlenebilen bir ilgisizlik ortaya çıkmıştır.

Dönemin genel ulaşım politikalarında demiryollarının halini ve demiryolları ile ilgili yürütülen politikalarda nelerin gerçekleştirildiğini bürokratlar ve istatistiki veriler çerçevesinde değerlendirecek olursak, bu dönemde demiryolları ile ilgili somut ve ciddi adımların atılmadığı da görülebilmektedir.

Nitekim bu dönemde en büyük paya sahip olan ulaştırma yatırımları, o yıllarda sağlanan dış yardımlara da bağlı olarak, karayolu yapımına yöneliktir. Ancak karayollarına öncelik verilmesi, demir ve deniz ulaşımı ile bağıntılı değildir; düzenli bir ulusal ulaşım politikasının bir parçası olarak uygulanmamıştır. Güncel amaç, kırsal kesimin kısa sürede pazara açılmasını sağlamak olmuştur.²⁸⁶ Yine bu nazardan bakıldığında demiryolu yapılmamış ancak karayolları çok gerçekçi politikalarla ve ülkenin temel gereksinimlerini karşılayacak şekilde yapılmış demek de çok doğru bir yaklaşım olmayabilmektedir. Sonuç itibarıyla yapılan işin niceliğinden ziyade niteliği ehemmiyetlidir ve yapılan işin ne kadar doğru sonuçlanacağı önemlidir. Karayollarına, diğer ulaşım imkanlarıyla bağlantılı olmayan bir biçimde ağırlık verilmesi, kaynakların verimsiz kullanılmasına neden olabilmektedir. Bir kent ya da yerleşme birimini diğerlerine bağlayan demiryolu varsa, karayolunun bunu tamamlayıcı bir biçimde yapılması, daha etkin kaynak kullanımı sağlanabilmesine de imkân kazandıracaktır.

Ancak bu dönemde demiryolları tamamen ve her alanda ihmal edilmiş veya kaderine terk edilmiş değildir. Demokrat Parti döneminin son yıllarında donanım ve hizmet kalitesini iyileştirmeye nispeten daha büyük önem verilmiştir. 1950 ortalarından itibaren motorlu trenler alınmış, buharlı lokomotiflerin bir kısmı dizel lokomotifleriyle değiştirilmiş, İstanbul-Halkalı arası elektrikli hale getirilmiş, otoray miktarı iki kat artırılmıştır. Ayrıca demiryolu endüstrisinin geliştirilmesine çalışılmış, özellikle Sivas ve Eskişehir fabrikalarının düzenlenmesi ve modernleştirilmesiyle her türlü onarım işlerinin, çelik konstrüksiyonlarının, demiryolu makas ve vagon üretiminin geniş çapta ülke içinde yapılması sağlanmıştır.

²⁸⁶ Kepenek, Y. Yentürk, N., (2001) a.g.e., 92

Taşımacılıkta demiryolunun payının azalması, aynı dönemde demiryollarında yük ve yolcu taşımacılığının mutlak anlamda düşmüş olması anlamına gelmemektedir. Tersine, bu anlamda demiryolları faaliyetinde bir artış gözlenmektedir.²⁸⁷ Bu artış nüfus ve ticari hayatta zuhur eden bir takım hadiselerle de yakından alakalıdır.

1953 tarihinde Antep-Karkamış Hattı'nın açılış töreninde konuşan Ulaştırma Bakanı Yümnü Üresin demiryolları politikaları ile ilgili oldukça pembe bir tablo çizmiş ve şunları söylemiştir “ Bugünkü demiryolu ulaştırma politikamızın ana hatları şudur:

a) Uzun yıllar değiştirilmemesinden dolayı tamamıyla yıpranmış olan tesis ve vasıtaları yenilemek,

b) Memleketin iktisadi inkişafının tabii bir neticesi olarak mütemadiyen artmakta bulunan nakliyat ihtiyacını karşılamak için yeni tesis ve vasıtalar eklemek,

c) İşletme organizasyonu, metod ve vasıtalarını modernleştirmek suretiyle işletme emniyet ve iktisadiliğini sağlamak.”²⁸⁸ Bu sözler doğrultusunda demiryollarında zaman zaman bir takım iyileştirmeler yapılsa da müspet neticeler alınamayacaktır.

1960 yılına kadar yapılan her türlü cihaz ve vasıta temini sözleşmeleriyle Demiryollarının on yıl içinde kalkınmasını planlayan tutar 2 Milyar Türk Lirası üzerindedir.²⁸⁹ Ancak gerçekleşen bu yatırımlar ağırlıklı olarak malzeme temini yönünde olmuş ve bu malzemeler, Marshall Yardımları başta olmak üzere çeşitli şekillerde alınan yardım anlaşmaları karşılığı bu ülkelerden ithal edilmiştir.

1958 yılında yapılan anlaşmalar ile Amerikan Demiryolu şirketlerinden yeni yük nakliyatı için yeni lokomotif siparişine gidildiği görülmektedir. Buna bağlı olarak dizel lokomotiflerin sayısında 442 artış olmuş buna mukabil buhar lokomotiflerinin sayısında 735 azalma görülmüştür.²⁹⁰ Bu dönemde Alman Siemens Und Halske firması ile yapılan

²⁸⁷ As E., (2006) a.g.e., 385

²⁸⁸ Milliyet, 27 Ekim 1953

²⁸⁹ Işıksağan M. (1962) a.g.m., 79

²⁹⁰ Özil Feyzi, (1960) 1958 Yılından Bu Yana Demiryol Cer Vasıtalarındaki Gelişmeler, Demiryol Dergisi (411-413) s. 36

mukavele çerçevesinde demiryollarında daha modern bir telekominasyon şebekesi kullanılması yönünde tedbirler de alınmıştır.²⁹¹

Demokrat parti döneminde demiryollarına çok miktarda memur alımı yapılmış, hatta bu durum da zaman zaman muhalefet partisi tarafından eleştirilmiştir. Aynı zamanda dönemin DDY personeli açısından olumlu bir gelişme, ücretlerin iki katına yakın artırılmış olmasıdır. 1950’de personele ayrılan miktar 64.448.000 lira iken, 1954’te bu rakam 107.091.000 liraya ulaşmıştır. (1950-1957 Döneminde Demiryolları ve Tesislerine Verilen Ödenekler yeni hatların yapımına harcanmamış, demiryolları tesisi, lokomotif ve vagon ihtiyaçlarının karşılanması gibi yerlere aktarılmıştır.²⁹²

DP yöneticileri, bu rakamlara dayanarak, 27 yıllık CHP iktidarı boyunca verilen toplam ödenek rakamının yarısına daha ilk 7 yılda ulaştıklarını sık sık tekrarlamışlardır. Teorikte bu söylem haklı gibi görünmesine rağmen, söz konusu 7 yılda karayollarına harcanan rakamın 2 milyar liraya yakın olduğu düşünüldüğünde söylem popülist kalmaktadır.²⁹³

Demiryolcuların şartlarını iyileştirme anlamında 1959 yılından itibaren personele iâşe, Giyim, Hizmetevi, Yatakhane, Lokal ve benzeri sosyal yardım ve destek kurumları oluşturulmuştur.²⁹⁴

Demiryollarının yukarıda bahsi geçtiği üzere 1953 yılında iktisadi devlet teşekkülüne (İDT) dönüştürülmesi ile de bir takım gelişmeler yaşanmıştır. Bu dönüşümle, kâr amaçlı bir çehreye bürünen işletmedeki en önemli değişiklikler de doğal olarak tarife politikasında yaşanmış, bazı indirimli tarifeler kaldırılmıştır. Bunlar, göçmen nakliyatı, polis ve öğrenci indirimi, Toprak Ofisi’nin tenzilatlı buğday nakliyatı, her türlü askeri nakliyat ile pancar sevkiyatına uygulanan ucuz tarifelerdir. Yeni kanun, sadece milletvekillerinin DDY’nde ücretsiz seyahat edeceklerine dair hükmü içeren 3282 sayılı kanunla, kontrol görevinin gereği olarak trenlerde bulunması ve seyahat etmesi gereken gümrük memurlarının ücretsiz seyahatine ait kanun hükmünü saklı tutmuştur.²⁹⁵

²⁹¹ Özakman Haydar (1957) Demiryollarımız, Demiryol Dergisi, (382-383) s. 42,43

²⁹² DİE (1969) Ankara, s. 40

²⁹³ As E., (2006) a.g.e., 385

²⁹⁴ Kaşıkçıoğlu H, (1968) TCDD’nin Teşekkül Safhaları, Demiryol Dergisi, (515) 21

²⁹⁵ As E., (2006) a.g.e., 388

Bununla birlikte kanun, “*cari tarifieden aşağı ücretle veya parasız seyahat*” prensibini büsbütün ortadan kaldırmamış, indirimli tarife ile ücretsiz seyahat edeceklerin tespitini yönetim kuruluna bırakmıştır. Kamu iktisadî teşekküllerinin memurlarının aylıkları 3659 sayılı kanunla tespit edilen bankalar baremine tabi olduğu halde, 6186 sayılı kanunda istisnai olarak, DDY memurlarının gerek unvan ve dereceleri, gerekse bunlara verilecek ücret, ödenek ve tazminat hakkında, DDY’nin kendisine özgü eski baremi (2847 sayılı kanun ve ekinin hükümleri) uygulanacaktır. Ayrıca işletmenin genel müdürlük kadrosunda çalışan memur, hizmetli ve işçilere, ehliyet ve gayret derecelerine göre, 1 yıl içinde 2 aylık ücretleri tutarını geçmemek üzere ikramiye verilebilecektir.²⁹⁶ Bununla birlikte demiryolu personeline de 1932 ve 1960 yılları arasında ciddi bir artış meydana gelmiş, tablodan da anlaşılacağı üzere Demokrat Parti döneminde bu artış bir hayli fazla olmuştur. Bu durumun yaşanması elbette demiryolları mali kaynaklarının daha fazla bir şekilde personel giderlerine aktarılmasına sebebiyet vermiştir.

YILLAR	TOPLAM	YILLAR	TOPLAM
1932	10.759	1947	(.)
1933	10.937	1948	(.)
1934	12.641	1949	(.)
1935	19.075	1950	(.)
1936	17.653	1951	50.195
1937	15.968	1952	51.211
1938	24.253	1953	51.926
1939	25.940	1954	55.127
1940	29.364	1955	57.145
1941	32.575	1956	59.926
1942	36.017	1957	61.148
1943	41.450	1958	64.825
1944	44.048	1959	66.595
1945	44.503	1960	59.681
1946	43.053		

Şekil 3.2. 1932-1960 Yılları Arası Demiryolları Personel Sayısı

Kaynak: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (1923-2005 İstatistikleri), Araştırma, Planlama ve Koordinasyon Dairesi Başkanlığı, s.11

Demokrat Parti döneminde aynı zamanda çeşitli alanlarda demiryollarının iyileştirilmesi ve modernize edilmesi adına girişimler olmuştur. Bunun için genellikle yabancı şirketlerle çeşitli anlaşmalar yapılmıştır. Bu anlaşmalardan birini American Westinghouse firması ile yapan demiryolları idaresi emniyet ve sürati artıran sevk idare

²⁹⁶ As E., (2006) a.g.e., 390,391

tesislerinin kurulmasına çalışmıştır. Bunun yanı sıra Panamerican firması ile yapılan sözleşmeyle Ankara-İstanbul- ve Ulukışla-Adana-Fevzipaşa-Gaziantep ve İslahiye bölgelerinde dizel işletmesi kurulması kararlaştırılmıştır. Aynı zamanda Halkalı-Sirkeci banliyösü ve İstanbul-Ankara-Zonguldak kesimi elektrifikasyonu faaliyetleri konusunda çalışmalarda bu dönemde başlamıştır.

1950 ve 1960 yılları arasında demiryolları cer bakım ve onarımı faaliyetleri alanında da bir takım gelişmeler yaşanmıştır. 1939 yılında vagon ve lokomotif tamiri amacıyla Sivas Cer Atölyesi adı altında kurulan TÜDEMSAŞ'ta yük vagonu üretimi 1953'te başlamış ve 1951'de Talaşlı İmalat Fabrikası, TCDD servislerinin her türlü yedek parça ihtiyacının talaşlı üretim işlemlerini yapmak ve dövülüp preslenecek parçaların kalıp üretimlerini gerçekleştirmek üzere hizmete girmiş ve 1950'li yıllarda kapasite artırımına gidilmiştir.²⁹⁷

Dönemin Ulaştırma Bakanı Yümnü Üresin 1953 yılında Sivas Cer Atölyesinde tamamen Türk işçisi tarafından yapılan yük vagonlarının servise girmesi dolayısı ile yapmış olduğu konuşmada yük vagonlarının bu fabrikalarda yine Türk işçisi ve mühendisleri vasıtasıyla çıkarılacağı üzerinde durmuş ve dışarıdan vagon alımın yapılamayacağını belirtmiştir²⁹⁸ Bu dönemdeki bu yapılanma ile beraber yeni yatırımların yapılmaması, mevcut yatırımlarla yetinilip modernizasyona önem verilmesinin en olumlu yönü, 67 milyon liralık bir açıkla devralınan işletmenin bu açığının 1952 yılında hemen hemen kapatılması olmuştur.²⁹⁹

Esasen yine DP'nin demiryolları alanında yıllara göre bütçe verilende bir artışta gözlenmektedir. Ancak bahsettiğimiz bu yatırımlar daha önce de üzerinde durulduğu gibi çeşitli demiryolu hizmet kollarında özel sektörden malzeme alımı ile değerlendirilmiştir.

²⁹⁷ Akbulut, G., a.g.e., 211

²⁹⁸ Milliyet, 31 Temmuz 1953

²⁹⁹ As E., (2006) a.g.e., 393

Bütçe Yılı	Demiryoluna Aktarılan Miktar	Bütçe Yılı	Demiryoluna Aktarılan Miktar
1951	18 525 000	1956	42 915 000
1952	19 845 000	1957	50 015 000
1953	21 755 000	1958	62 015 000
1954	20 500 000	1959	135 665 000
1955	28 565 000	1960	90 865 000

Şekil 3.3. 1950-1960 Yılları Arası Bütçeden Demiryollarına Ayrılan Paylar

Kaynak: Mutlu N., Yücel, (2005) a.g.e., 343-364 sayfalarından derlenmiştir.

Yukarıdaki tablodan görüldüğü üzere bahsi geçen dönemlerde demiryollarına ciddi bir kaynak aktarımının yapıldığı dikkat çekmektedir. Bu şartlar altında demiryolları alanında çok daha ciddi gelişmelerin yaşandığı akla gelmektedir. Ancak böyle bir durum maalesef gerçekleşmemiştir. Aşağıda verilen tablodaki demiryolu hat uzunlukları bunun bir göstergesidir.

Yıl	Hat Uzunluğu	Yıl	Hat Uzunluğu
1923	1.378	1942	7.009
1924	1.378	1943	7.057
1925	1.579	1944	7.110
1926	1.630	1945	7.110
1927	2.251	1946	7.180
1928	2.453	1947	7.242
1929	2.766	1948	7.675
1930	3.261	1949	7.668
1931	3.436	1950	7.671
1932	3.878	1951	7.667
1933	3.941	1952	7.667
1934	4.733	1953	7.696
1935	5.824	1954	7.696
1936	6.340	1955	7.802
1937	6.559	1956	7.803
1938	6.713	1957	7.805
1939	6.890	1958	7.804
1940	6.947	1959	7.804
1941	7.009	1960	7.895

Şekil 3.4. 1923-1960 Yılları Arasında Demiryolları Hatları

Kaynak: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (1923-2005 İstatistikleri), Araştırma, Planlama ve Koordinasyon Dairesi Başkanlığı, s.3

Tabloya bakılarak ve 1923-1939 yılları arasındaki mevcut ekonomik koşullar dikkate alınarak bir değerlendirme yapılacak olursa hat uzunluğu 1378 km'den 6890 km'ye çıkmış 5 512 km'lik bir demiryolu ağına sahip olunmuştur. 1939-1949 yılları arasında Türkiye her ne kadar II. Dünya Savaşı'nın etkilerini ciddi ekonomik sorunlarla yaşasa da demiryolu yapımına önem verilmiş, 6890 km olan hat uzunluğu 7671'e çıkmış bu dönemde 781 km yapılmıştır.

1950-1960 yılları arasında ise mevcut yatırımlar dönem sonu itibarıyla dokuz kat civarında artsa da böyle bir gelişme yaşanmamıştır. 1950'de 7671 km olan hat uzunluğu 7895 km'ye ancak çıkmıştır. Demokrat Parti iktidarı döneminde yapımı gerçekleştirilen hatlar sadece 224 km olmuştur.

Böyle bir durumun yaşanması ve Demokrat Parti hükümetinin demiryolu hat inşasına çok az özen göstermesi Halk Fırkasının yoğun eleştirilerine maruz kalacaktır. Osmanlı Devleti'nin son yıllarındaki demiryolu faaliyetlerini, *“birbiriyle ilgisi olmayıp her biri bir başka hinterlandın malını yine o bölgede bir limana indirmeye mahsus, münferit, müstakil ve imtiyazlı işletmeler dönemi”* olarak adlandıran, CHP'nin demiryolu politikasını da *“Memleket sathı ile üretim merkezlerinin ancak bir kısmını birbirine bağlayan, ayrıca münferit hatların birbirine eklenmesi sayesinde, kabataslak olarak bir şebeke derecesine çıkarılan bugünkü millî işletmemiz”* olarak niteleyen DP yöneticileri, Türk demiryolu politikasının en önemli politikalarından birini, *“Türkiye'nin doğusundaki dost ülkelerle olan önemli iktisadî ve siyasi bağlantılarını, hem İran hem Irak demiryollarıyla birleştirmek suretiyle takviye etmek* olarak belirlemişlerdir.³⁰⁰

Belirlenen bu politika, dönem içinde çok fazla hat açılmadığı göz önüne alındığında, biraz da zorunluluk olarak karşımıza çıkmaktadır. DP iktidarının, zaman zaman *“açılmasının düşünüldüğünü* belirtmesine rağmen, yeni hatlar açmaya çok da niyetli olmaması, diğer taraftan 1940'lardan itibaren başlanan, sürekli ek ödenekler çıkarılmasına rağmen özellikle arazi arızaları nedeniyle bir türlü bitirilemeyen ve önemli bir hedef olarak ortaya konmuş olan İran ve Irak sınırına ulaşma çabasını, DP'nin önüne, hem yapılamayanı yapmak, hem de hat yapmama eleştirisine karşı bir kalkan olarak kullanmak şeklinde koymuştur.³⁰¹ Ancak bu politikasını hayata geçiremeyecektir.

³⁰⁰ Akalan A., O., (2010)a.g.e., 390

³⁰¹ Akalan A., O., (2010)a.g.e., 390, 391

Yine aynı yıllar içerisinde de tren cerlerinde ciddi bir artış meydana gelmemiştir. 1930 ile 1940 yılları arasında yaklaşık dört kat artan cer miktarı. 1950-1960 yıllarında ancak 1,5 kat civarında artmıştır.

Yıllar	Tren Ceri	Yıllar	Tren Ceri
1930	5.195.814	1945	11.940.875
1931	4.911.655	1946	20.768.121
1932	4.269.671	1947	22.465.673
1933	5.482.734	1948	21.842.016
1934	7.820.447	1949	22.668.383
1935	9.698.662	1950	22.906.712
1936	11.978.910	1951	23.829.144
1937	14.011.512	1952	26.641.113
1938	15.598.199	1953	24.231.447
1939	17.796.707	1954	29.504.976
1940	20.699.393	1955	30.671.041
1941	21.100.087	1956	33.709.591
1942	20.279.854	1957	35.381.801
1943	21.075.671	1958	36.061.870
1944	21.088.945	1959	35.385.077
1945	11.940.875	1960	33.848.093

Şekil 3.5. 1930-1960 Arası Demiryolları Cer Miktarları

Kaynak: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (1923-2005 İstatistikleri), Araştırma, Planlama ve Koordinasyon Dairesi Başkanlığı, s.19

1960'lı yıllara kadar Türkiye'de demiryollarında taşınan yolcu miktarlarında ise düzenli bir artış meydana gelmiştir.

Yıl	Yolcu (Milyon)	Yük (Milyon Ton)
1923	1.9	0.3
1930	5.4	1.9
1940	30.3	6.5
1950	53.1	8.6
1955	57.3	12.9
1960	96.8	14.2

Şekil 3.6. Demiryollarında 1923-1960 Yılları Arası Taşınan Yolcu ve Yük Miktarları

Kaynak: Doğanay H., (2011) Türkiye Ekonomik Coğrafyası, Ankara, Pegem Akademi Yayınları, s. 683

Yolcu ve yük taşımacılığındaki artışın nedenlerinden biri demiryollarındaki modernleşme çabaları olmuştur. Aynı zamanda artan nüfus ve ticari faaliyetlerde bu alandaki artışa etki eden temel faktörler arasında gösterilebilir. Bu dönemlerde yolcu taşımacılığının artmasındaki bir diğer nedende yolcu tarifelerinde yapılan indirimdir. Yolcu tarifelerinde Bandırma-İzmir arasında % 25 indirim, Balıkesir-Bandırma, Karabük Filyos ve Haydarpaşa - Sapanca arasında % 75 indirimli yaz tarifeleri düzenlenmiştir. Doğu Ekspresi seferlerinde de belli bir miktar indirime gidilmiştir.

Eşya tarifelerinde ise, kuru meyve, yün, yapağı, tütün nakliye ücretlerinde % 28, pamuk, zeytin, zeytinyağı, sabun, her türlü kumaş, iplik, tiftik ve deri nakliyatında da % 20 indirim yapılmıştır.

1959'da basına yansıyan haberlere göre DP iktidarı yeni hatlar açmayı gündemine almıştır. Açılması düşünülen hatlar, 470 km'lik Bursa-Çanakkale hattı ile Çankırı Sunucak'tan Çorum-Amasya-Tokat ve Suşehri'ni takiben Tercan'a uzatılması düşünülen 670 km'lik hattır. Ayrıca Ankara-İstanbul yolunun kısaltılması için Eskişehir üzerinden gidilen şimdiki hat yerine Sincan, Ayaş ve Nallıhan üzerinden Arifiye istasyonuna bağlanılarak, 104 km'lik bir zaman tasarrufunun sağlanması da tasarlanmıştır.³⁰² Ancak bu planlamada gerçekleşmeyecektir.

3.4.3. Açılan Hatlar ve İşletmeler Açılan Hatlar

3.4.3.1. Narlı-Antep-Karkamış Hattı

Gaziantep hem bulunduğu konum itibarıyla hem de ticari ve ekonomik hususiyetleri sebebiyle Türkiye'nin önemli şehirlerinden biridir. Anadolu'nun güney bölgelerinin kavşağında bulunması, Osmaniye, Hatay, Adana, Maraş, Kilis, Adıyaman, Urfa şehirleri arasında bir köprü görevi görmesi Gaziantep'i daha da önemli kılmaktadır. Bunun yanı sıra sahip olduğu etkin ticari potansiyeli, fındık, biber, pamuk, zeytin, üzüm ve muhtelif hububat ürünleri ile iktisaden gelişmiş ve güney bölgelerinin ticari merkezi haline gelmiştir. Ayrıca Suriye hudut komşusu olması hasebiyle bu ülkeye yapılacak olan ticari faaliyetlerde de öncü bir konumdadır.

³⁰² As E., (2006) a.g.e., 391

Nitekim açılacak olan Narlı-Antep-Karkamış hattı, Güney Anadolu (Mardin, Urfa, Antep) mahsullerinin Suriye topraklarından geçirilmeden ve Suriye demiryollarına ücret ödmeden memleketin iç bölgelerine sevkini temin etmek, Bağdat yolunu kısaltmak ve ucuza nakliyat elde edebilmek gibi faydalar sağlayacaktır.³⁰³ Nitekim bölgede açılacak olan bu hat sayesinde Antep şehrinin iç bölgelerle olan bağlantısı sağlanmış olacaktır. Hattın açılışı esnasında bir konuşma yapan Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu “*Bugün Ayntab’a giren demiryolu buradan Nizip’e ve Bireciğe uğrayarak Karkamış’ta Cenup demiryollarımıza ulaştırılacak ve bu suretle cenup demiryollarında yabancı bir memlekette boş yere kat edile 165 kilometrelik mesafe bertaraf edilecektir.*”³⁰⁴ Diyerek hattın sağlayacağı fayda üzerinde durmuştur.

Bu hattın açılmasının askeri anlamda da ehemmiyetli bir yeri vardır.³⁰⁵ Bu vasıta ile sınır bölgelerinin güvenliği de sağlanmaya çalışılacak herhangi bir savaş vuku bulması durumunda askeri personel ve malzemesinin sevki kolaylaşacaktır.

Ancak kısa ve bir o kadar da mühim olan bu hattın yaklaşık 10 yıllık bir geçmişi vardır. Hat etüt işleri öncelikle 21 Eylül 1943’te Hazakol İnşaat Şirketi 'ne ihale edilmiştir. TBMM’de 2 Ağustos 1944’te 4643 sayılı kanunla kabul edilen kanuna ek bir kanun ile Gaziantep ve Maraş’a yapılacak demiryolları için 20 milyon lira ödenek verilmiştir. Hattın inşası 1946’da üç kısma ayrılarak ihale edilmiş ise de şirket inşaatı başlamadığı için sözleşme bozulmuştur. 1947 yılında hattın inşaatını başlanmış³⁰⁶ Maraş-Köprübaşı ve Narlı-Antep hatlarının her ikisine birden 35 Milyon lira para harcanmıştır.³⁰⁷

Halk Fırkası döneminde inşasına başlanan, Demokrat Parti döneminde bitirilen birkaç hattın biri olan ve 25 Mayıs 1953 günü Başvekil Menderes ve beraberindeki kalabalık bir heyet tarafından açılışı gerçekleştirilmiştir. Antep-Narlı hattı 85 km uzunluğunda olup Narlı-Dehlizburnu - Salmanlı - Keleş - Cuba - Telhöyük - Şehitarif - Dülük ve Gaziantep istasyonlarından müteşekkil bir durumdadır.³⁰⁸

³⁰³ Onur A. (1958), a.g.e., 59-60

³⁰⁴ Milliyet, 27 Ekim 1953

³⁰⁵ Yıldırım İ., (2001) a.g.e., 111

³⁰⁶ Yıldırım İ., (2001) a.g.e., 11.

³⁰⁷ Onur A. (1958), a.g.e., 60

³⁰⁸ Demiryolu Dergisi (1953) Narlı-Gaziantep Hattı İşletmeye Açıldı, Demiryol Dergisi, (26-27) 19

Yine bu demiryolu hattının açılması ile Kilis, Nizip ve Antep'te el edilen fıstık, zeytin ve bilumum ürünler hem değerlendirilecek hem de daha rahat bir şekilde başka bölgelere ulaştırılacaktır. Antep'e kadar uzanan bu hat daha sonra (Cenup) demiryolu üzerindeki Karkamış istasyonuna kadar uzatıldıktan sonra, Toros Ekspresi güzergahını teşkil ederek çok daha ehemmiyetli bir hale gelecektir.³⁰⁹ Bahsi geçen Karkamış hattı ise ancak 1960'lı yıllarda bitirilmiş ve hizmete girmiştir. Kısmen bölgedeki ticari faaliyetlerin artmasında bu hattın bir yeri vardır.

3.4.3.2. Genç-Muş Hattı

1950 ve 1960 yılları arasında yapımına başlanması ve yine bu yıllar içerisinde bitirilmesi hasebiyle Genç-Muş Hattının Demokrat Parti demiryolları politikası içerisinde ayrı bir yeri vardır. Netice itibariyle mali kaynaklar anlamında daha avantajlı olması demiryollarına daha fazla kaynak aktarımının yapılmasına rağmen bu dönemde ciddi tek bir hattın yapılması biraz düşündürücü bir hadisedir.

Doğu Anadolu ile İran'ı bir demiryolu hattı ile bağlama düşüncesi Atatürk dönemi politikalarından biridir. Nitekim bu düşüncenin hayata geçirilmesi Türkiye'nin savaş öncesi komşuları ile iyi geçinme anlayışı ile beraber somut olarak uygulamaya konulacaktır.

Bu yöndeki ilk ciddi çalışma 1937 tarihinde gerçekleşmiş ve "Diyarbakir İstasyonundan Irak ve İran Hududlarına Kadar Yapılacak Demiryolları Hakkında Kanun" ile hayata geçirilmiştir. Kanun maddeleri ise şu şekildedir:

Birinci Madde — Demiryollarının Diyarbakir istasyonundan itibaren Irak ve İran hududlarına kadar temdid ve Van gölü sahilinde demiryollarına muktazi tesisatın yapılması için ceman elli milyon liranın sarfına ve bu işler için gelecek senelere sari taahhüdlere girişmeğe Nafia vekili mezundur.

İkinci Madde — Resûlmali elli milyon lirayı tecavüz etmemek ve Hükümetçe tesbit edilecek senelik tediye miktarları her sene bütçeye konulmak üzere bono ihracına Maliye vekili mezundur.

³⁰⁹ Demiryolu Dergisi (1953) Narlı-Gaziantep Hattı İşletmeye Açıldı, Demiryol Dergisi, (26-27) 19

Muvakkat Madde — Bu kanım ile verilen salâhiyete istinaden 1937 mali senesinde yapılacak işler için fevkalâde membalardan elde edilecek varidattan azamî ili milyon liraya kadarı bir taraftan varidat bütçesine irad ve diğer taraftan Nafia bütçesinde açılacak hususî fasla tahsisat kaydolunur.

Üçüncü Madde — Bu kanun neşri tarihinden muteberdir.

Dördüncü Madde — Bu kanunun hükümlerini icraya Nafia ve Maliye vekilleri memurdur.

Yukarıda zikr edilen bu kanuna göre; Diyarbakır-İrak sınırına yapılacak demiryolunun uygun bir noktasından ayrılacak bir hat ile Bitlis-Tatvan ve Van üzerinden yapılacaktır. Bu hattın seçilmesinin sebebi ise hem 171 km'si İran sınırına yapılacak olan hat ile beraber olması, hem de İran sınırına en yakın güzergah olmasıdır.³¹⁰ Ancak daha sonra yapılan çalışmalar ve hazırlanan raporlar çerçevesinde bu hattın çeşitli mahzurları ortaya çıkmış ve bu raporlar mecliste görüşülmüştür. Bu raporlara göre; *“Hattın inşaat faaliyeti süratle devam ederken bir taraftan da bu hatların geçeceği güzergahların etüd haritalarının ihzarına ve bu güzergâhların zemine tatbiki ameliyelerine de devam edilerek mevzubahs Kurtalan istasyonundan itibaren İran hududuna gidecek hattın Van gölü kenarında Tuğ mevkiine kadar olan kısmının mezkûr etüd haritaları ve katği profilleri de elyevm ikmal edilmiş bulunmakta ve yüz yirmi kilometreden ibaret bulunan bu kısımda yapılacak işlerin mahiyet ve mikdarları ile masraflarının artık katiye yakın bir şekilde tesbiti imkânı hâsıl olarak yapılan tedkikat sonunda aşağıdaki neticelere varılmıştır:*

1 — Bu kısımda (şimdiye kadar yapılmış olan hatlarımızda tesadüf edilmemiş) uzun bir tül üzerinde inşaat bakımından devamlı arızalar ve müşkülât mevcuttur. Şöyle ki:

Kurtalan istasyonundan Van gölü kenarına kadar mecmuu tülü yirmi bir kilometreye varan ve en büyük uzunluğu yedi yüz metre olan doksan beş aded tünel ve 40 - 50 metre irtifanında altı viyadük ve dört aded büyük köprü inşası zarurî bulunmaktadır. Bundan başka Bitlisten evvel Delikli taştan Van Gölü kenarına kadar yirmi kilometrelik bir tül üzerinde daimi olarak çığlarla mücadele mecburiyetinden dolayı nakliyat sık sık inkıtaa uğrayacak ve bu yüzden büyük masraflar ihtiyarına mecbur kalınacaktır.

³¹⁰ Diyarbekirden Irak ve İran Hududlarına Uzdılan Demiryollarımız, (1937), Demiryolları Dergisi,(153) s.57

2- Yine bu kısmın, yirmi kilometresinde binde yirmi ve kırk kilometresinde binde yirmi beş olmak üzere çok sert ve devamlı meyiller kabul etmek mecburiyeti hâsıl olacak ve bu surette hattat kabiliyeti nakliyesi çok azalacak ve trenlerin daima çift makine ile tahrki icab edeceğinden genişletme masrafları da pek büyük olacaktır.

3- Bu kısmın inşaat ve yol malzemesi masrafı takriben 40 milyona baliğ olacaktır.”³¹¹

Yukarıdaki kanun maddesinde geçtiği üzere bu hattın ortaya çıkaracağı maliyetler sebebiyle, Elazığ-Palu-Muş-Tatvan güzergahı tercih edilmiştir. Bu tercihle beraber 70 km fazla demiryolu yapılacak ve 5 milyonluk fazla bir harcama gerekecektir. Fakat yeni güzergah eskisine göre daha verimli bir bölgeden geçmesi dolayısı ile işletme geliri daha fazla olacaktır. Bu hattın yapımı ile İran transit taşımacılığı yaklaşık 90 km kısılacak bir konuma gelecektir. 6 Mayıs 1940 tarihinde kabul edilen 3262 numaralı kanunun 1. Maddesi değiştirilmiştir ³¹²

Dünya şartlarının getirdiği ekonomik krizden dolayı hatta ödenek verilemediği için hat yapımı oldukça yavaş ilerlemiştir. İnönü Hükümeti bu sebepten dolayı iç borçlanmaya gitmiştir. 2 Haziran 1941 yılında 4057 sayı ile kabul edilen kanun ile; bu hatta harcanmak üzere %7 faizli 35 milyonluk tahvil çıkarılmıştır.³¹³ Ancak savaşın ortaya çıkardığı olumsuzluklar daha da artmış ve çeşitli zorluklarla karşılaşmıştır.

Bu hatta Elazığ’dan itibaren ray döşenmesine 19 Kasım 1944’te başlanabilmiş ancak Elazığ’dan Palu’ya kadar toprak düzeltme, köprü, tünel balast gibi altyapı işleri bitmiş olmasına rağmen gerekli ray bulunamadığı için mevcut olan raylarla Elazığ’dan Haceri köyüne kadar ray döşenebilmiştir.

Savaşın ortaya çıkardığı malzeme pahalılığı yüzünden Irak ve İran hatları için verilen 50 milyon liralık ödeneğin 41 milyon lirası 1944’e kadar harcanmıştır.³¹⁴ Fakat hattın en kısa müddet içerisinde bitirilmesi gereklidir bu yüzden mecliste yapılan görüşmeler neticesinde 4643 numaralı bir kanun çıkarılmış ve “3262 ve 3813 sayılı

³¹¹ TBMM Zabıt Ceridesi, Dönem 6, Cilt:11, Sıra Sayı 113, s.1

³¹² Yıldırım İ., (2001) a.g.e., 106

³¹³ Akalan A., O., (2010) a.g.e., 231,232

³¹⁴ Yıldırım İ., (2001) a.g.e., 106

*kanunlar gereğince Irak ve İran hudutlarına müntehi olmak üzere yapılmakta olan demiryolları inşaatı için mevcut salâhiyete ilâveten (40) milyon lira ile Sivas - Erzurum demiryolunun uzatılması için (40) milyon, Maraş ve Gaziantep şube hatlarının inşası için (20) milyon ve Trabzon limanının inşaatı için (10) milyon ki ceman (110) milyon liraya kadar gelecek yıllara geçici taahhütlere girişmeğe Nafia Vekili ve faizleriyle birlikte bu suretle girişilecek taahhütler yekûnunu geçmemek üzere bono ihracına Maliye Vekili mezundur.”*³¹⁵ denilerek demiryollarına 110 milyonluk, Elazığ-Genç hattı için 40 milyonluk bir bütçe ayrılmasına karar verilmiştir. Ancak harcanan para yine beklentilerin üzerine çıkmış ve 1945 yılı sonuna kadar 36 131 963 lira kullanılmıştır

Savaşın sona ermesi ile birlikte hattın inşası hızlanmış, 1 Temmuz 1946 yılında 70 km’lik Elazığ-Palu bölümü işletmeye açılmıştır. 129 Kilometrelik Elazığ-Genç kısmı da 16 Aralık 1947 yılında işletmeye açılmıştır. 109 km’lik Genç – Muş arası 26 Ekim 1955 tarihinde işletmeye açılmış bulunmaktadır.³¹⁶ Bu demiryolunun hattının diğer bir kısmı olan Muş-Tatvan hattının altyapı inşaatı 41 115 000 liraya bir Türk firmasına ihale edilmiştir.

Yapılacak olan demiryolu hattı Avrupa-Türkiye-İran demiryollarının birleştirilmesi bakımından büyük değer kazanması düşünülmektedir.³¹⁷

Genç’ten sonra Dik, Turna, Solhan, Kale, Kurt ve Muş istasyonları mevcut olup bu kısım tek geçit olan bozuk heyelana açık çığ tehlikesi çok yüksek Genç boğazından geçmektedir. Bu boğaz içerisinde önemli tüneller inşa edilmiş ve Murat vadisi üzerinde büyük muhtelif köprüler yapılmıştır. Murat vadisinde yapılmış bulunan demir köprülerden birisinin açıklığı 120 metre olup, Türkiye demiryollarında inşa edilen ilk büyük demir köprüdür. Hattın tamamı 1944 yılında bitirilmesi gerekirken, hem savaş şartları hem de mali yetersizliklerden dolayı Tatvan’a 1964 yılında ancak ulaşmıştır. 1950-1960 yılları arasında çok az hat yapılmış veya devam ettirilmiştir.³¹⁸ Bu hatlara baktığımız zaman; Ankara’da 28,318 km’lik Sincan-Ankara-Cebeci hattı, İstanbul’da 7 kilometrelik Küçükçekmece- Soğuksu hattı, 19,725 km’lik Pendik-Gebze hattı çift hat olarak yapılmıştır. Bu dönemde ayrıca toplam 40 kilometreyi ancak bulan küçük iltisak (bağlantı)

³¹⁵ TBMM Zabıt Ceridesi, Dönem 7, Cilt:13, 27

³¹⁶ Akalan A., O., (2010) a.g.e., 231,232

³¹⁷ Özcan M. N., (1959) Cumhuriyetimizin 34.Yıldönümünde; Demiryolu Tarihimize Bir Bakış, Demiryol Dergisi, (398) 13

³¹⁸ Atik T., (2006) a.g.m.,s.84.

hatları da yapılmıştır. Bunlar Ereğli-Armutçuk, Malatya-Doğanşehir, Yarımcı-İpraş Rafinerisi hatlarıdır. 1955 yılında ise Sirkeci-Halkalı elektirikli hattı açılmıştır. Hattın elektrifikasyonu bir Fransız grubuna 7.2 milyon dolara ihale edilmiştir. 28 ayda tamamlanması tasarlanan hattın yapımı ile Sirkeci - Halkalı arası 70 dk. dan 35 dk. ya inmiştir. 319

Aşağıdaki tablodan da görüleceği üzere 1950-1960 yılları arasında çeşitli şekillerde yapılan hatlar ve varyantlarda mevcuttur.

Yıl	Güzergah	Uzunluk (Km)	Yıl	Güzergah	Uzunluk (Km)
1951	Horasan-Sarıkamış	71,5	1957	Beylikahır-Yalınlı	4,5
1952	Gebze Varyantı	1,5	1959	Esenkent-Sincan (II)	2,4
1953	Kozlu-Armutçuk	15,5	1960	Gaziantep-Karkamış	90,8
1955	Genç-Muş	108,4	1961	Sarıkamış-Kars	59,3
1957	Yenidoğan-Temelli V	1,4	1961	Etimesgut-Behiçbey	6,1
1957	Çardakbaşı-Beylikahır	3,3	1962	Kars-Arpalı (Sınır)	64,2
1957	Esenkent-Sincan (I)	2,6	1962	Kütahya-Seyitömer	26,5

Şekil 3.7. 1951-1962 Arası yapılan Demiryolları

Kaynak: Akbulut, G., (2010). a.g.e., s.210

Atölyeler

Demiryollarının esas yapı taşlarından olan cer atölyeleri 1.1.1948 tarihinde birleştirilerek Atölyeler dairesi meydana getirilmiştir.³²⁰ Bu dönemdeki bu yeni yapılanma ile kurulan Fabrika Müdürlükleri ise şunlardır:

- Eskişehir Fabrikaları
- Sivas Fabrikaları
- Adapazarı Fabrikası

³¹⁹ Akalan A., O., (2010) a.g.e., 231,232

³²⁰ Kaçıkçıoğlu H., (1968) TCDD'nin Teşekkül Safhaları, Demiryol Dergisi, (514) 25

- Derince Travers Enjekte Fabrikası
- Kaklık Travers Enjekte Fabrikası
- Afyon Beton Travers Fabrikası

8-Eskişehir Beton Travers Fabrikası³²¹ bunlar içinde ön planda yer alan işletmelerin temel özellikleri ise şöyledir:

3.4.3.3. Sivas Cer Atölyesi

Bu atölyenin temel işlevi lokomotif ve vagonların tamirleri ile bunlara lüzumlu yedek parçaları seri halde imal etmektir.³²² 1930'da Sivas'a demiryolu hattının gelmesi ile burada vagon ve buharlı lokomotiflerin onarımı için bir fabrika kurulabileceğini karar verilmiştir. Bu düşünce ile 1934 yılında lokomotif ve vagon tamir atölyeleri ile yardımcı tesislerin temeli atılarak, 20 Haziran 1936 yılında inşaatı başlanmıştır.³²³ Tesis 1939 yılında Sivas Cer Atölyesi adı altında işletmeye açılmıştır. İşletmeye açılması ile beraber 1953 yılında Sivas demiryolu fabrikalarında seri halinde açık ve kapalı tip yük vagonları imalatına başlanmıştır. 1958 yılında ise atölyenin adı Sivas Demiryol Fabrikası olarak değiştirilmiş ve 1961 yılında bu fabrikada lokomotif imal edilmiştir.

Sivas Fabrikasında, başlıca lokomotif ve vagon tamirati ile teşkilatın muhtaç bulunduğu yedek parçaların pek büyük bir kısmı imal edilmekte olduğu gibi 1962 yılında 1000'e yakın açık kapalı yük vagonu da imal edilmektedir.³²⁴

Sivas Cer Atölyesi projeleri Türk mühendisleri tarafından hazırlanmıştır. Bu atölye gerek demiryolculuk tekniği ve gerekse demiryollarının modernleşmesi bakımından çok önemlidir. Atölyede sadece lokomotif ve vagon tamir edilmeyecek aynı zamanda yük vagonu imal olunacaktır. Bu olay, demiryollarımızın kendi araçlarımızı imal etmek yolunda atılan ilk adımdır.

Sivas atölyesi bütün alan olarak, 125.000 metrekarelik bir sahayı işgal etmektedir. Senede 120 lokomotif ve 200 yolcu ve 1800 yük vagonu tamir edecek ve 700 yük vagonu

³²¹ Işıksağan M. (1962) a.g.m. s. 91

³²² ÖzcanM., Nazif., (1958) Atelyelerimiz, Demiryol Dergisi, (387) 12

³²³ Atik T., (2006) a.g.m., s.83

³²⁴ Işıksağan M. (1962) a.g.m. 92

imal edecek kabiliyettedir. 325Atölye: lokomotif atölyesi, vagon atölyesi ve yardımcı tesisler olmak üzere üç kısma ayrılabilir. Lokomotif atölyesi takriben 12.500 metrekairelik bir saha işgal eder. Lokomotifler bu atölyede tamir olunduğu gibi dökümhane ve yedek parça imalathanesi de bu kısımdadır. Dökümhane ayda 120-150 ton döküm yapabilecek modern tesisleri ihtiva etmektedir. Vagon atölyesi takriben 21.000 metrekairelik bir saha işgal etmektedir. Bu atölyede yolcu ve yük vagonları tamir ve yeni yük vagonları imal olunacaktır. Sustahane ile demirhane de bu kısımdadır. Demirhane ve sustahanenin hususiyeti tav ocaklarının kok kömürü veya mazot yerine çeltik kömürü ile jeneratör gazı ile işlemesidir.

Yardımcı tesisler Müdürlük binası, kapıcı binası, takımhane ve çıraخانه, soyunma, yıkanma yeri ve kantin, mağaza binası, asetilen evi, oksijen evi, kaynakhane, kum kurutma binası, kazan temizleme evi. Jeneratör gazı istihsal evi, kereste kurutma evi, vagon muayene evi, santral ve kuru kereste ambarından ibarettir.

Atölyenin vinç tesisatı en ağır lokomotifleri kaldırabilecek 120 tonluk bir vinç başta olmak üzere atölyedeki nakliyat işini kolaylaştırmak ve verimi artırmak bakımından etüt edilmiş ve yaptırılmıştır.³²⁶

Atölye'de 1960 yılı itibariyle 300 adet lokomotif, 500 adet yolcu vagonu, 6000 adet yük vagonu tamiri yapılmakta, 1000 adet yük vagonu imal edilmektedir.³²⁷

Demokrat Parti döneminde, mevcutların yenilenmesi ve modernizasyon adına bu fabrika büyük önem taşımaktadır. Özellikle yük ve yolcu vagonu ihtiyacı had safhadadır. Ancak iktidar, bu sorunu diğer alanlarda izlediği politikanın tamamen tersi bir politika izleyerek, yani dışarıya yapılan siparişlerle değil, mevcut atölyelerde vagon imal ederek çözme eğilimindedir. Bu çözüm öngörüldüğü içindir ki, Sivas Cer Atölyesi'nde günde 3 vagon imal edilebilecek şekilde seri üretime geçilmiştir. İktidarın düşüncesinde Sivas'ı bir onarım atölyesi şeklinden çıkarıp, tamamen bir vagon imalathanesi haline getirmek vardır. Bunda da kendi iktidarı görmese de uzun vadede başarılı olunacaktır.³²⁸

³²⁵ Devlet Demiryollarında Cer İşleri Sivas Cer Atelyesinin Bugünkü Durumu (1940) Demiryolları Dergisi, 181.

³²⁶ Esmen N., (1939) Sivas Atölyesi, Demiryolları Dergisi, Birinci Teşrin, (176 – 177), s. 6,7,8, Akalan A., O., (2010) a.g.e., 234,235

³²⁷ Işıksağan M. (1962) a.g.m. 93

³²⁸ Akalan A., O., (2010)a.g.e., s. 235, Esmen N, (1939) a.g.m., 7-8.

3.3.3.4. Eskişehir Cer Atölyesi

Atölyelerin en eskilerinden olmakla birlikte I.Dünya Savaşı'ndan önce kurulan bu atölye muhtelif zamanlarda atıl durumda kalmıştır. Mevcut buharlı lokomotiflerin yarısı, dizel lokomotiflerin tamamı ile yük vagonlarının ortalama dörtte biri burada tamir edilmektedir. Gerekli malzemelerin temini için yedek parçaların yapıldığı bu atölyede üç bin kadar işçi ve otuzdan fazla mühendis ve teknisyen görev almaktadır.³²⁹ Bu işletmenin temel faaliyeti, lokomotif ve yük vagonu tamirâtı ile lokomotif ve yük vagonu tamirâtı ile lokomotif ve yük vagonlarına yedek parça imali, inşaat tesisatının imal ve tamiri, muhtelif kromaj, nikelaj ve saç işlerini yerine getirmekten ibarettir. 1957 yılı itibariyle Dizel lokomotiflerin de tamirâtı burada yapılmaktadır.³³⁰

Bu atölye'de 1960 yılı itibariyle 300 lokomotif, 3500 yük vagonu, 370 vagon katarı, 50 bariyerden oluşan çeşitli araç ve gereçlerin imalatı yapılmaktadır. Aynı zamanda yine 100 takım imalatı da bu atölyede gerçekleştirilmektedir.³³¹

3.4.3.5. Adapazarı Vagon Atölyesi

25 Ekim 1951 tarihinde açılan Adapazarı Vagon atölyesi 30 bin metrekareyi bulan inşaat sahası ile, lojmanları, okulu ve diğer tesisleri ile ilk nazarda bir fabrika sitesi görünümündedir.³³² 12.5 milyon liraya mal olan bu atölyede yılda 5000 kadar yük, 1300 kadar da yolcu vagonu tamirinin yapılması öngörülmüş, 1961 yılına kadar; yılda 1.200 adet yük vagonu onarımını yaparak faaliyetine devam etmiştir. 11 Mayıs 1960 yılında ilk yolcu vagonu imalatına başlanmıştır. 1962 yılında posta vagonu imal edilmiş, 1964 yılında ise yolcu vagonu imalatı bitmiştir. Zamanla gelişen bu atölye, yük vagonu onarımını kaldırarak yerine yılda 50 ila 60 yolcu vagonu üretimiyle 1.200 adet yolcu vagonu onarımı gerçekleştirecek düzeye gelmiştir.³³³

³²⁹ ÖzcanM., Nazif., (1958) Atelyelerimiz, Demiryol Dergisi, (387) 11

³³⁰ Işıksağan M. (1962) a.g.m. 92

³³¹ Işıksağan M. (1962) a.g.m. 92

³³² ÖzcanM., Nazif., (1958) a.g.m. 12

³³³ Akalan A., O., (2010)a.g.e., s. 234

Bu atölyede çalışan personel ihtiyaçları ziyadesiyle karşılanmaktadır. Teknik personele yaptırılan lojmanlardan ayrı olarak bekar işçiler içinde 200 yataklı büyük bir lojman bulunmaktadır. Lokal, okul ve kurslarla bir hayli etkin bir yer konumundadır.³³⁴

3.4.3.6. Ankara Motor Fabrikası

İdare tarafından inşa ettirilen bu fabrika 1943 yılında faaliyete geçmiştir. Bu fabrikada dizel lokomotifler, mototrenler, hizmet arabaları ve diğer bilumu motorların tamiri yapılmaktadır.³³⁵ Aynı zamanda piston, segman, mil, dişli başlık gibi daha bir çok motor yedekleri imal edilen bu fabrikada 200'e yakın personel görev almaktadır.³³⁶

1950-1960 yılları arasında Cumhuriyet dönemindeki hızlı demiryolu inşaatı II. Dünya Savaşı ile beraber yavaşlamış, Demokrat Parti iktidarı ile çok azalmıştır. On yılda sadece 224 km yeni hat yapılmıştır. Bu dönemde ulaşım sistemi tamamen karayollarına yönelmiş ve yatırımlar bu yönde yapılmıştır. Daha önce karayolları demiryollarının tamamlayıcısı iken; bu dönemden sonra, karayolları ulaştırma sisteminin bel kemiğini oluşturmuştur. 1950-1960 yılları arasında izlenen demiryolu politikası maalesef daha sonraki yıllarda devam etmiş, demiryollarının ulaşım üstündeki katılımı hem yolcu hem de yük oranı olarak sürekli düşmüş, 1990'lı yıllarda bu oran % 10'un altına inmiştir. Bunda da bu dönemde demiryollarından uzaklaşmanın büyük etkisi bulunmaktadır. Dönemin son yıllarında, donanım ve hizmet kalitesini iyileştirmeye nispeten daha büyük önem verilmiştir. 1950 ortalarından itibaren motorlu trenler alınmış, buharlı lokomotiflerin bir kısmı dizel lokomotifleriyle değiştirilmiş, İstanbul-Halkalı arası elektrikli hale getirilmiş, ortalık miktarı iki kat artırılmıştır. Ayrıca demiryolu endüstrisinin geliştirilmesine çalışılmış, özellikle Sivas ve Eskişehir fabrikalarının düzenlenmesi ve modernleştirilmesiyle her türlü onarım işlerinin, çelik konstrüksiyonlarının, demiryolu makas ve vagon üretiminin geniş çapta ülke içinde yapılması sağlanmıştır. Görüldüğü gibi, verilen az ödenekler de yeni hatların yapımına harcanmamış, demiryolları tesisi, lokomotif ve vagon ihtiyaçlarının karşılanması gibi yerlere aktarılmıştır. DP iktidarının bir diğer önlemi rayların yenilenmesine yöneliktir. Kullanım süresi 40 yıl olduğu halde 70-80 yıl gibi uzun sürelerdir kullanılan 1900 km. uzunluğundaki demiryolunun değiştirilmesine

³³⁴ ÖzcanM., Nazif., (1958) a.g.m. 12

³³⁵ Işıksağan M. (1962) a.g.m. 93

³³⁶ ÖzcanM., Nazif., (1958) a.g.m. 13

Kasım 1951'de başlanmıştır. İlk olarak Irmak-Kayseri hattı sökülerek yenisiyle değiştirilmiştir.

1950 Yılında hatların toplamı 7671 km iken bu rakam 1955 yılında 7802 km, 1960 yılında ancak 7805 km olmuştur ve sadece on yılda 134 km yapılabilmektedir. 1950 yılından sonra artık demiryolu yapımı azalmış, karayolları yapımı hızlanmış, demiryollarında daha çok alt yapı ve üst yapı tamiri ve yenileştirilmesi yapılmıştır.

1960'lı yıllardan sonra buharlı lokomotiflerin sayısı gittikçe azalırken, dizel lokomotiflerin ve elektrikli lokomotiflerin sayısının arttığını görmekteyiz. Mesela 1989 yılında buharlı lokomotif sayısı 242 iken dizelli lokomotif sayısı 675'e, elektrikli lokomotif sayısı 32 ye çıkmıştır.³³⁷

³³⁷ Akalan A., O., (2010)a.g.e., s. 237

SONUÇ

Dünya'daki demiryollarının geçirdiği süreç ile ülkemizdeki demiryollarının gelişimi arasında ciddi farklar meydana gelmekle beraber bu açığın günümüzde kapatılmaya çalışıldığı görülebilmektedir. Memlekete 19.yy'ın ortalarına doğru giren demir raylar hem Osmanlı son döneminde hem de Cumhuriyetin ilk zamanlarında derin izler bırakmıştır. Yine Osmanlı Devleti'ni kurtarmak için çareler arayan yöneticiler muhtelif çözüm yolları ve reformlar içerisine girmişlerdir. Bilhassa 18. asrın sonlarında yaşanan iki mühim gelişmenin sonuçları Osmanlı Devleti'ni derinden sarsmıştır. Bunlardan biri Fransız İhtilali iken bir diğeri de Sanayi İnkılabıdır. Fransız İhtilali ile Osmanlı Devleti, ülkesinde yaşayan farklı etnik ve dini grupları bir arada tutmak için büyük çabalar sarf etmiş bu yüzden devlet mekanizmalarında köklü inkişaflar gerçekleştirmiştir. Ancak bunlar çözüm olmamış ve devletin yıkılışında milliyetçilik düşüncesinin mühim bir etkisi olmuştur.

Sanayi İnkılabı da yine Osmanlı devleti için müspet bir etkisi olmayan gelişmelerden bir tanesidir. Siyasi, toplumsal, sosyal konularda büyük sıkıntılar yaşayan Osmanlı Devleti için Sanayi İnkılabının sonuçları da bir yıkım olmuştur. Nitekim Sanayi İnkılabını gerçekleştiren ülkenin zengin ve gelişmiş ülke olduğu 19. asır Avrupası'nda, Osmanlı Devleti bu inkılabı gerçekleştiremeyerek ekonomik ve iktisadi alanda geri kalmıştır.

Ancak Osmanlı Devleti'nin gerek siyasi-ekonomik gerekse toplumsal-askeri hususiyetleri sebebiyle çok istemesine rağmen bir sanayi hamlesi gerçekleştiremeyecek ama bu manada bir çaba içerisine girecektir. Bu çabalar her alanda kendini göstermiş ve hatta bazı alanlarda bir takım başarılar sağlanmıştır.

Osmanlı son dönemine bir açıdan bakıldığında bu başarılar arasında gösterilebilecek en önemli gelişme demiryolları alanında yaşanmıştır. Nitekim Osmanlı Devleti'nde son asrın ortalarında başlayan demiryolu macerası padişahların da desteğiyle hız kazanmıştır. Bu konuda belki de en akılcı politikalar izleyen padişahlardan biri II. Abdülhamit'dir. Bilhassa Hicaz Demiryolları konusunda izlemiş olduğu kaynak bulma çabaları ve başlanan işin sonunu getirme konusunda ortaya koymuş olduğu kararlı tavrı günümüz politikaları açısından da ayrı bir değerlendirme konusu olabilecek niteliktedir.

Fakat Hicaz Demiryollarında ortaya konan bu başarılı anlayış başka demiryolu projelerinde kendisini gösterememiştir. Osmanlı son dönemlerinde yapılan İzmir ve Havalisindeki Demiryolları, Anadolu Bağdat Demiryolları, Şark (Rumeli Demiryolları) ve diğer irili ufaklı demiryolu girişimlerinin hemen hepsi yabancı şirketler vasıtasıyla yapılmaya çalışılmış ve doğal olarak istenilen neticeler elde edememiştir. Bu yüzyılda gerek emperyalist devletlerin çıkar çatışmaları gerekse hiç bir şekilde sözlerinde durmayan demiryolu şirketleri Osmanlı Devleti'ni çok ağır mali yükümlülükler altına sokmuşlardır. Bu şekilde bir tablonun oluşmasındaki ana nedenlerden biri sanayileşemeyen bir ekonomiye sahip olmamızdan ileri gelmektedir. Aynı zamanda padişahların ve yöneticilerin hayranlık derecesine varan demiryolları yapma isteği hesapsız işlere girilmesine sebep olmuştur.

İlk zamanlarda İngiliz ve Fransız şirketleri ile yürütülen demiryolu faaliyetleri bilhassa 93 Harbi sonrasında Alman şirketleri tarafından yerine getirilmeye başlanacaktır. Bu durumun ortaya çıkmasındaki en önemli saiklerden biri şüphesiz dönemin siyasi ortamıdır.

1918 yılına gelindiğinde Osmanlı topraklarında işgal yıllarında Rusların yaptıkları 356 kilometrelik Erzurum - Sarıkamış - Sınır hattı hariç, devletin kendisinin yaptığı 1564 km'lik Hicaz hattı ve yabancı şirketlerin yaptığı 6778 kilometrelik demiryolu ile toplam 8343 kilometre demiryolu inşa edilmiştir. 1918'de ülkede o günkü sınırlar içinde 3756 kilometresi yabancı şirketlerden, 356 kilometresi Ruslardan kalan 4112 kilometre demiryolu mevcuttur. Ancak dış baskılarla şekillenen ve bir ağaç görüntüsünde limanlardan iç bölgelere uzanan, bir birinden kopuk bu demiryolları, ülke çıkarlarından ziyade, daha çok emperyalist devletlere hizmet etmiş olup, Osmanlı döneminde milli ve bağımsız bir demiryolu politikası izlenememiştir.³³⁸ Savaş döneminde demiryollarını bir müddet kontrol altına alan Osmanlı Devleti mütareke ile beraber demiryollarının kontrolünü tamamen kaybetmiştir.

Milli Mücadele yıllarında demiryollarının ehemmiyeti bir kez daha ortaya çıkmış, Mustafa Kemal ve arkadaşları demiryollarını vatan savunmasında kullanmaya çalışmışlardır. Ancak bu dönemde görülmüştür ki ülkenin siyasi, askeri ve en önemlisi

³³⁸ Yıldırım İ., (2002) Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, (1), C. 12, s. 322

askeri ihtiyaçları doğrultusunda yapılmayan ulaşım politikaları bir ülkenin en büyük yanışlarından birisidir.

İşte bu olumsuzlukları bizzat yaşayan ve gören Milli Mücadele'nin önde gelen isimleri Mustafa Kemal nderliğinde Cumhuriyet döneminde hızlı ve kararlı bir demiryolu planlamasına girmişlerdir. Cumhuriyetin ilk devirlerinde elde 3756 km'si imtiyazlı, yani yabancı şirketlerce inşa ettirilip işletilebilen, 356 km'si de Rusya'dan geri alınan topraklarda elde edilen toplam 4112 km. demiryolu kalmıştır. Ancak bu demiryolları ülkenin temel ihtiyaçlarına cevap verebilecek nitelikte değildir. Bu yüzden hızlı bir biçimde bağımsız ve akılcı demiryolu inşa çalışmalarına başlanmıştır.

Atatürk'ün ölümünü izleyen yıllarda bu politikalara devam ettirilmeye çalışılmış ancak başlayan II. Dünya Savaşı ve ekonomik sıkıntılar demiryolu çalışmalarının sekteye uğramasına neden olmuştur.

Savaşa katılmadığı halde savaştan ciddi bir biçimde etkilenen Türkiye Cumhuriyeti savaştan sonra da özellikle bulunduğu konum itibariyle savaşın ortaya çıkardığı siyasi havadan etkilenmiştir. Nitekim bu dönemde başlayan Soğuk Savaş'ta taraf tutması kaçınılmaz olan Türkiye tercihini Batı Bloğundan yana kullanacak ve bir süre sonra ABD'nin sadık müttefiklerinden biri haline gelecektir. Dünya siyasetinde etkin rol oynamaya alışan ABD ve SSCB bütün iktisadi imkânlarını kullanacaklar ve diğer devletleri yanlarına çekmeye çalışacaktır.

Bu dönemin demiryolları açısından en belirleyici olaylarından biri de bu dönemde gerçekleşecek, Truman Doktrini arkasından gelen Marshall yardımları, hükümetlerin bağımsız bir iktisat ve ulaştırma politikası geliştirmesine imkan bırakmayacaktır.

Marshall yardımları ve sonraki süreçte NATO'ya göre bir politika izlemek zorunda kalan Türkiye demiryolu ağına gereken önemi veremeyecektir. Nitekim yabancı bürokratların bu yönde hazırlamış olduğu çeşitli raporlar birçok alanda olduğu gibi demiryollarını da etkilemiştir.

1950'li yıllardan itibaren önceki dönemlerden farklı olarak demiryolu yerine karayolu taşımacılığına önem verilmiş, yeni yollar yapılmış ve işletmeye açılmıştır.

1950 yılı itibariyle Türkiye’de tek parti yönetim anlayışı yıkılmış ve yerine Demokrat Parti iktidara geçmiştir. Bahsi geçen bu dönemde özel teşebbüse daha fazla önem verilmiş, yatırımlar karayollarına yapılmıştır. Demiryolları ise hem dönemin temel gereksinimlerini karşılayacak bir politika olarak görülmemiş hem de değişen gelişen diğer ulaşım sektörleri demiryolunu arka planda bırakmıştır. Bununla beraber diğer başka alanlarda olduğu gibi ulaşım sektöründe de bağımsız politikalar izlenememiş, alınan yardımlar doğrultusunda hazırlanan projeler uygulanmaya başlamıştır.

Ayrıca demiryollarının gelişimini durduran tek sektör karayolları olmamış hava ve deniz taşımacılığında vuku bulan inkişafkar demiryollarına verilen önemin azalmasına etki etmiştir. 1960 sonrası izlenen planlı ekonomilerde de bu süreç devam etmiş ve demiryollarında çok büyük bir değişim yaşanmamıştır.

Sonuç olarak Türkiye’nin sosyal, iktisadi, askeri ve siyasi ihtiyaçları demiryolunun gelişmesini zorunlu kılmaktadır. Türkiye demiryolu gibi avantajlı bir ulaşım sektörünü geliştirerek mevcut ulaşım sorunlarını büyük ölçüde çözme imkanı bulacağı gibi trafik kazaları, ulaşım maliyetleri, ticari nakliyatda yaşanan sorunlar dâhil olmak üzere bir çok meselesine çözüm bulabilecektir.

KAYNAKÇA

- “Cumhuriyetimizin 20. Yıldönümü Kutlanırken Demiryollarımızın Gür Verimlerine Genel Bir Bakış” Bayındırlık İşleri Dergisi, 10/5-6 (I. Teşrin 1943)
- Abisel, M., A. (1948) Bir Karış Fazla Şimendifer, Demiryol Dergisi
- Ahmad F., Bedia, (1976) Türkiye’de Çok Partili Politikanın Açıklamalı Kronolojisi (1945-1971), Ankara, Bilgi Yayınevi
- Akalan A.O., (2010), Bir Kurum Olarak Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Tarihi, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Ankara
- Akbulut, G., (2010). Siyasi Coğrafya Açısından Türkiye’de Demiryolu Ulaşımı, Ankara, Anı Yayıncılık
- Akşam Gazetesi, 29 Ocak 1950
- Aktaş, E. (1997) “Ulaştırma Politikaları ve Demiryolları, 2.Ulusal Demiryolu Kongresi, İstanbul
- Altınok S., (2001) Türkiye’de Ulaştırma Politikaları, Karayolları ve Demiryolları Mukayesesi, S.Ü. İ.İ.B.F. Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi, (1, 2)
- Ana Britannica, (1987)., “Demiryolu” İstanbul, Ana Yayıncılık, C. 7.
- Armaoğlu F. (1993), 20.YY. Siyasi Tarihi, Ankara, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları
- Arslan M., (2010) “Milli Mücadele Tarihimizde Demiryolları ve Demiryolcular”, Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu, Ankara, Atatürk Araştırma Merkezi
- As E., (2006) Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikalar, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, İzmir
- Aslan, L. (2009) Türkiye’de Ulaştırma Sektörünün Gelişmesinde Devletin Yeri ve Önemi, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir
- Avcıoğlu D., (1996) Türkiye’nin Düzeni (Birinci Kitap), İstanbul, Tekin Yayınevi
- Aydemir Ş. S., (1999) Menderes’in Dramı, İstanbul, Remzi Kitabevi
- Aydemir Ş., S., (2011) İkinci Adam, Ankara, Remzi Kitabevi, C. 2

- Balamir L., A., (1973) Cumhuriyet'in 50. Yıldönümü Dolayısıyla Büyük Önder Atatürk'ün Demiryollarımız İçin Gününde Söylediklerinden Derleme" Demiryol Dergisi, (574)
- Barda S., (1958) Münakale Ekonomisi, İstanbul, İsmail Akgün Matbaası
- Boratav K., (2005) Türkiye İktisat Tarihi 1908-2002, Ankara, İmge Kitabevi
- Çağrı, E., (1996) Ortaya Çıkışı ve Uygulanışıyla Marshall Planı, Ankara, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi, C. 51, (1)
- Çetin B., Barış S., Saroğlu S., (2011) Türkiye'de Karayollarının Gelişimine Tarihsel Bir Bakış, Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, C:1, (1)
- Çetin E., (2012) Türk Basınında Hicaz Demiryolu İnşaatının Finansmanı Meselesi (1900-1908), History Studies İnternatiol Jurnal Of History, (4)
- Çetin, E., (2009) Türk Basınında Hicaz Demiryolu (1900-1918), Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kayseri
- Çufalı M., (2012) Türk Parlamento Tarihi VIII. Dönem (1946-1950), Ankara, TBMM Kültür, Sanat ve Yayın Kurulu Yayınları
- Davies, N., (2006). Avrupa Tarihi, Ankara, 2006, İmge Kitabevi
- Deane P., (1994). İlk Sanayi İnkılabı, Ankara, 1994, Türk Tarih Kurumu Basımevi,
- Demir Ş., (2010) Türk Siyasi Tarihinde Adnan Menderes, İstanbul, Paraf Yayınları
- Demiryolu Dergisi (1953) Narlı-Gaziantep Hattı İşletmeye Açıldı, Demiryol Dergisi, (26-27)
- Devlet Demiryollarında Cer İşleri Sivas Cer Atelyesinin Bugünkü Durumu (1940) Demiryolları Dergisi
- DİE Türkiye'de Toplumsal ve Ekonomik Gelişmenin 50 Yılı, (1973), Ankara
- Dikilitaş O., S., (2007) Demokrat Parti Hükümetlerinin Sosyo – Ekonomik Alandaki İcraatları (1950-1960), Yayımlanmamış Doktora Tezi, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya
- Diyarbakirden Irak ve İran Hududlarına Uzatılan Demiryollarımız, (1937)Demiryolları Dergisi,(153)
- Eldem V., (1994) Osmanlı İmparatorluğunun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik, Ankara, Türk Tarih Kurumu Basımevi
- Engelmaan, V. (1936) "Türkiye Doğu Demiryollarını İnşa Ediyor" Yeni İnşa Programının Önemi, Demiryolları Dergisi, (133)

- Engin V., (1999) Rumeli Demiryolları, G. Eren (Editör), Osmanlı Ansiklopedisi, Ankara, Yeni Türkiye Yayınları, C. 3
- Engin, V., (1993) Rumeli Demiryolları, İstanbul, Eren Yayıncılık
- Engin, V.,(2002) Osmanlı Devleti'nin Demiryolu Siyaseti, H. C. Güzel, K. Çiçek, S. Koca (Editörler) Türkler Ansiklopedisi, Ankara, Yeni Türkiye Yayınları, C. 14,
- Ergün, İ., (1985) Türkiye'nin Ekonomik kalkınmasında Ulaştırma Sektörü, Ankara, Hacettepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Yayınları
- Eroğul, C. (1990) Demokrat Parti (Tarihi ve İdeolojisi) Ankara, İmge Kitabevi
- Ertem B., (2009) “Türkiye-ABD İlişkilerinde Truman Doktrini ve Marshall Planı”, Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, C. 12, (21)
- Esmen N., (1939) Sivas Atölyesi, Demiryolları Dergisi, Birinci Teşrin, (176 – 177)
- Evren, G., (1979), “Demiryolu Maliyetleri ve Ulaştırma Ekonomisi Açısından Değerlendirilmesi ” I. Ulusal Demiryolu Kongresi Bildiriler, Ankara
- Güler B., A., (Editör) (2008) Açıklamalı Yönetim Zamanizini 1940 – 1949, Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Kamu Yönetimi Araştırma ve Uygulama Merkezi
- Gülsoy U., (1994) Hicaz Demiryolu, Yayımlanmış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul
- Gülsoy, U., (1999). Gerçekleşen Bir Rüya: Hicaz Demiryolu, G. Eren (Editör), Osmanlı Ansiklopedisi, Ankara, Yeni Türkiye Yayınları, C. 3
- Gürel Z., (2011) Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk, Ankara, Türk Tarih Kurumu Basımevi
- Güven S., (1982) Türkiye’de Ulaşım Sistemi ve Karayolu Ulaştırma Kooperatifleri, Ankara, Sevinç Matbaası
- Güven S., (1998) 1950’li Yıllarda Türk Ekonomisi Üzerinde Amerikan Kalkınma Reçeteleri, Bursa , Ezgi Kitabevi
- Haykır Y.,(2011) 143, Atatürk Dönemi Demir ve Kara Yolu İnşa Çalışmaları, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Elazığ
- Hiç Mükerrerem (1980) Türkiye Ekonomisinin Analizi, İstanbul, Güryay Yayıncılık
- Hobsbawn, E. J., (2003) Sanayi ve İmparatorluk, Ankara, Dost Kitabevi.
- Hülagü M., (2010) “Cumhuriyet Öncesi Osmanlı Demiryollarına Genel Bir Bakış”, Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu, Ankara, Atatürk Araştırma Merkezi,

- Işıksağan M. (1962) Türkiye Demiryollarında Tarihi Olaylar, Demiryol Dergisi, (Demiryol Dergisinin (434-435), Mart – Nisan sayısında verilen ek)
- İmbert P., (2007). Osmanlı’da Yenilenme ve Türkiye’nin Sorunları, İstanbul, Profil Yayıncılık,
- İnan, S., (2007) “Demokrat Parti Dönemi (1950-1960)”, Yakın Dönem Türk Politik Tarihi, Ankara, Anı Yayıncılık
- İnan, S., (2007) “Demokrat Parti Dönemi (1950-1960)”, Yakın Dönem Türk Politik Tarihi, Ankara, Anı Yayıncılık
- Kaşıkçıoğlu H., (1968) TCDD’nin Teşekkül Safhaları, Demiryol Dergisi, (514)
- Kahya E., (1988), “Türkiye’de ilk Demiryolları” Belleten, (LII),
- Resmi Gazete, Kanun No:6186: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Kuruluş Kanunu, Kabul Tarihi: 22.07.1953
- Kara B., (2006) Türkiye’de Personel Reformu Çalışmalarının Altyapısı: 1930-60 Yılları Arasında Yabancı Uzmanların Kamu Yönetimine İlişkin Hazırladıkları Raporlar, Cumhuriyet Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, C.30 (2)
- Karal E. Z., (2000) Osmanlı Tarihi, Ankara, TTK Basımevi, C. 8,
- Kaşıkçıoğlu H, (1968) TCDD’nin Teşekkül Safhaları, Demiryol Dergisi, (515)
- Kaşıkçıoğlu H. (1973) Cumhuriyet’in İlanından Sonra İlk 10 Yılda Yapılan Demiryolları, Demiryol Dergisi, (567)
- Kaşıkçıoğlu H., (1968) TCDD’nin Teşekkül ve Safhaları, Demiryol, (510)
- Kaşıkçıoğlu, H., (1968). “Meslek Tarihi: Demiryollarının Doğuşu ve Tarihçesi”, Demiryol, (505).
- Kaşıkçıoğlu, H., (1973)Cumhuriyet’in İlanından Sonra Demiryollarımız (III), Demiryol Dergisi, (566)
- Kaynak M., (1982) Demiryolları ve Ekonomik Gelişme XIX.yy Deneyimi, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Ankara,
- Kepenek Y., (1990) Türkiye’de Kamu İktisadi Teşebbüsleri (KİT), İstanbul, Gerçek Yayınevi
- Kepenek, Y. Yentürk, N., (2001) Türkiye Ekonomisi, İstanbul, Remzi Kitabevi
- Koç İ. C., (2000) İzmir İktisat Kongresi’nin Türk Ekonomisinin Oluşumuna Etkileri, Atatürk Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılapları Enstitüsü Atatürk Dergisi

- Korkmazcan N. S., (2005) Truman Doktrini ve Türk Siyasal Hayatına Etkileri, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara
- Kuruç B., (1988) Belgelerle Türkiye İktisat Politikası, Ankara, Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, C.1
- Makine Mühendisleri Odası, (2012) Ulaşımda Demiryolu Gerçeği, Ankara
- McGhee, G. (1992) ABD-Türkiye-Nato-Ortadoğu, Bilgi Yayınevi, Ankara
- McNeill, H., W., (2002) Dünya Tarihi, Ankara, İmge Kitabevi
- Milliyet, 27 Ekim 1953
- Milliyet, 27 Ekim 1953
- Milliyet, 31 Temmuz 1953
- Mutlu N., Yücel, (2005) Bayındırlık Bakanlığı Tarihi, Ankara: Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Yayını
- Neziroğlu İ., Yılmaz T., (2013) Hükümetler, Programları ve Genel Kurul Görüşmeleri, Ankara, TBMM Basımevi, C. 2
- Onur, A. (1953) Türkiye Demiryolları Tarihi, Ankara, KKK Yayınları.
- Özakman Haydar (1957) Demiryollarımız, Demiryol Dergisi, (382-383)
- Özcan M. N., (1959) Cumhuriyetimizin 34.Yıldönümünde; Demiryolu Tarihimize Bir Bakış, Demiryol Dergisi, (398)
- Özcan M. Nazif, (1958) Atölyelerimiz, Demiryol Dergisi, (387)
- Özdemir M., (2001) Mütareke ve Kurtuluş Savaşı'nın Başlangıç Döneminde Türk Demiryolları (Yapısal ve Ekonomik Sorunları)(1918 - 1920)Ankara, Kültür Bakanlığı Yayınları
- Özil Feyzi, (1960) 1958 Yılından Bu Yana Demiryol Cer Vasıtalarındaki Gelişmeler, Demiryol Dergisi (411-413)
- Öztürk S., (2000) Hicaz Demiryolları, Sultan II. Abdülhamid Dönemi Paneli (II), İstanbul
- Öztürk, İ. (2009) Osmanlı İmparatorluğu'ndan Günümüze Demiryollarının Gelişimi, (Yayınlanmamış Yüksek Lisan Tezi), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü
- Özyüksel, M., (1988) Anadolu Bağdat Demiryolları, İstanbul, Arba Yayınları
- Özyüksel, M., (1999). Anadolu ve Bağdat Demiryolları, G. Eren (Editör), Osmanlı Ansiklopedisi, Ankara, Yeni Türkiye Yayınları, C. 3

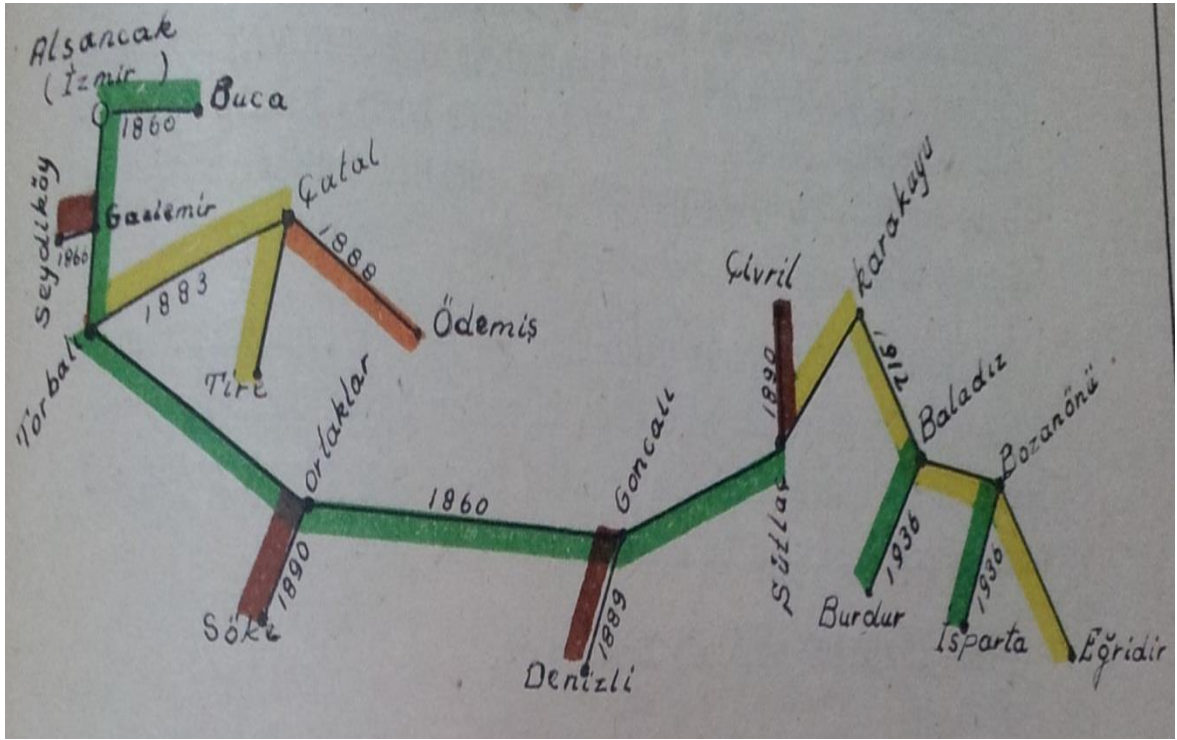
- Özyüksel, M., (2002) Hicaz Demiryolu, Ankara, Türkler Ansiklopedisi, Ankara, Yeni Türkiye Yayınları
- Pamuk, Ş., (2003) 100 Soruda Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi 1500-1914, İstanbul, K Kitaplığı Yayınları
- Quataert, D., (1985) 19.yy'da Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryolları, Tanzimattan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi, İstanbul, İletişim Yayınları
- Rathmann L., (1982), Berlin Bağdat Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi, İstanbul, Belge Yayınları
- Resmi Gazete, Kanun No:6186 : Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Kuruluş Kanunu, Kabul Tarihi: 22/07/1953
- Resmi Gazete, Kanun No:6186: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Kuruluş Kanunu, Kabul Tarihi: 22.07.1953
- Sander O., (1979) Türk-Amerikan İlişkileri, Ankara, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları
- Satan A., (2006) Demiryolunun 150 Yıllık Yolculuğu, Ankara, Demiryol-İş Sendikası Yayınları
- Sultan Abdülhamit, (1975) Siyasi Hatıratım, İstanbul, Dergah Yayınları
- Şen L., (2003) Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci, Ankara, TESAV Yayınları
- T.B.M.M. Tutanak Dergisi, Dönem:8, Toplantı:2, Cilt:12, Birleşim:86, (09.07.1948)
- Takım A., (2012) Demokrat Parti Döneminde Uygulanan Ekonomi Politikaları ve Sonuçları, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi, C.67, No.2
- Tarım G., Çetinel H., (1979), "Ulaştırma Alt Sistemlerinin Genel karşılaştırılması, Kullanış Biçimleri ve Alınması Gereken Önlemler " I. Ulusal Demiryolu Kongresi Bildiriler, Ankara.
- Tarihçe, (1937) Demiryollar Dergisi, (147)
- Tarihe Düşülen Notlar-1 Yasama Yılı Açılışlarında Cumhurbaşkanı'nın Konuşmaları, (2011) (Editör: Hasan Yılmaz) Ankara, TBMM Yayınları
- Taşlıgil, N., (2010) Türkiye'nin Ulaşım Coğrafyası, İstanbul, Çantay Yayınları,
- TBMM Tutanak Dergisi, D.9, C.1, 3. Birleşim, 29.05.195
- TBMM Tutanak Dergisi, D.9, C.24, 114. Birleşim, 22.07.1953

- TBMM Tutanak Dergisi, D.9, C.6, 58. Birleşim, 30.03.1951
- TBMM Tutanak Dergisi,(1948) Dönem 8, C. 12
- TBMM Zabıt Cerideleri, XI. devre, 19 Şubat 1960, İnikat 41, celse 1, cilt 12-1
- TBMM Zabıt Ceridesi, 10. dönem, 24.5.1954, Birleşim 3, Oturum 1, C. 1
- TBMM Zabıt Ceridesi, Dönem 6, Cilt:11, Sıra Sayı 113
- TBMM Zabıt Ceridesi, Dönem 7, Cilt:13
- TBMMZC, D. 4, C. 32, 71. Birleşim, 22.05.1927
- TBMMZC, D.2, C.8, 44. Birleşim, 22.04.1340
- TBMMZC, D.3, C.10, 57. Birleşim, 01.06.1929
- TBMMZC, D.6, C.1, 2. Birleşim, 10.04.1939
- TBMMZC, D.9, C.1, 3. Birleşim, 29.05.1950
- TBMMZC, D:6, C:2, 11. Birleşim, 12.05.1939
- TBMMZC, D:7, C:2, 25. Birleşim, 21.05.1943
- Tebliğler Dergisi, 9. Dönem, 1 Kasım 1950, Birleşim 1, oturum 1, C. 2-3
- Tebliğler Dergisi, 9. dönem, 2 Haziran 1950, Birleşim 5, Oturum 2, C. 1
- Tekeli İ, İlkın S., (1983) Türkiye’de Ulaştırmanın Gelişimi, Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi, İstanbul, İletişim Yayınları, C.10
- Thornburg W., M., (Yayın Tarihi Belirtilmemiş) Türkiye Nasıl Yükselir, (Çeviren: S. Yazıcıoğlu) İstanbul, Nebioğlu Yayınevi
- Timur T., (1991) Türkiye’de Çok partili Hayata Geçiş, İstanbul, İletişim Yayınları
- Tokgöz E., (1999) Türkiye’nin İktisadi Gelişme Tarihi (1914-1999) Ankara, İmaj Yayınevi
- Tören T., (2007) Yeniden Yapılanan Dünya Ekonomisinde Marshall Planı ve Türkiye Uygulaması, İstanbul
- Tümertekin, E. (1976). Ulaşım Coğrafyası, İstanbul: Edebiyat Fakültesi Basımevi
- Türkiye İktisat Kongresi İstanbul 22-27 Kasım 1948 (Bildiriler), Ankara: DPT
- Türkiye’de Marşal Planı (I. ve II) (1951), Ankara, Güneş Matbaacılık
- Türkiye’de Marşal Planı, 1949 Yılı Sonuna Kadar

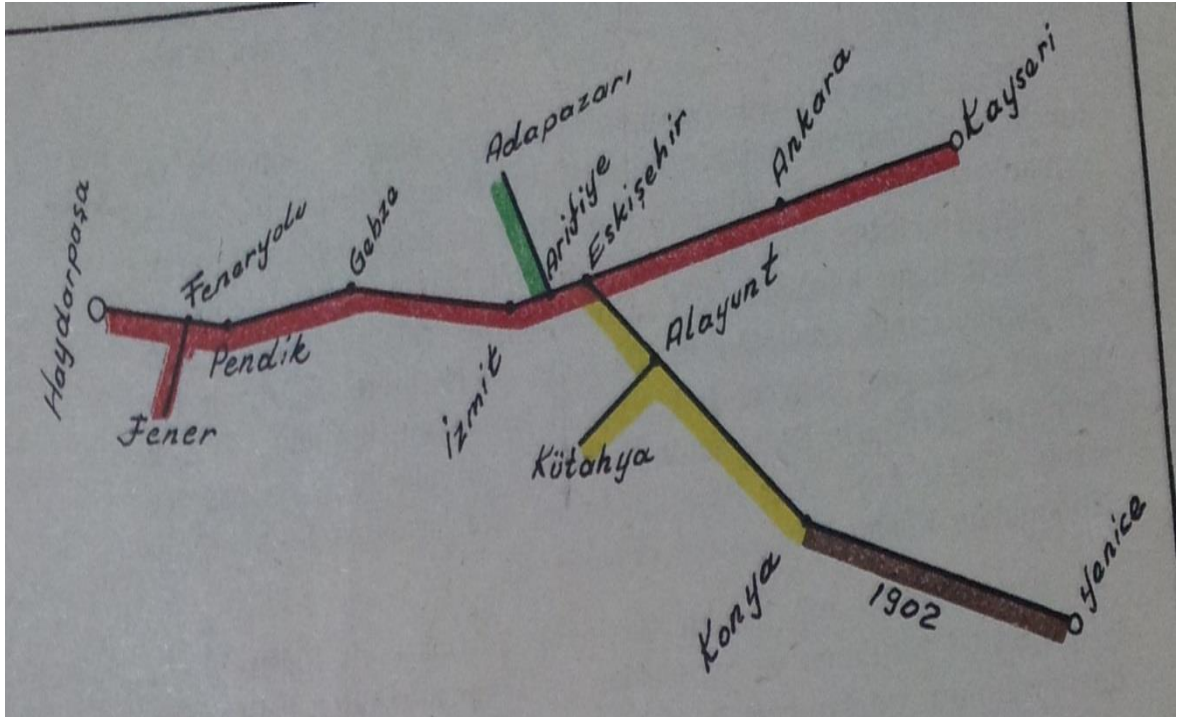
- Uzun T., (2005), Osmanlı'dan Günümüze Demiryollarımız, İstanbul, (Yayın Belirtilmemiş)
- Yakup, H., (1934)“Demiryollarımız ve Büyük Sanayi” Demiryolları Dergisi, (114)
- Yamaner, R., “Cumhuriyetin 26. Yılında Devlet Demiryolları”, Demiryolları Dergisi, (288-290), C:23, Aralık 1949
- Yaschkey, G. (1936) Türkiye Demiryollarının Tarihi ve Önemi Bir Yabancı Nasıl Anlatıyor?, Demiryolları Dergisi, (132)
- Yayman H., (2005) Türkiye'nin İdari Reform Politikası, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara
- Yerasimos, S., (1980) Az Gelişmişlik Sürecinde Türkiye, İstanbul, Gözlem Yayınları
- Yıldırım, İ., (2001) “On Dokuzuncu Yüzyıl Osmanlı Ekonomisi Üzerine Bir Değerlendirme”, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, C. 11, (2),
- Yıldırım, İ., (2001) Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950), Ankara, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları,
- Yılmaz D.,(2007) Demokrat Parti Hükümetlerinin Sosyo-Ekonomik Alandaki İcraatları (1950-1960), Yayımlanmamış Doktora Tezi, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü
- Zarakolu A.,(1950) Memleketimizde Demiryolu Politikası, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C.7 (3)
- Zürcher E., J., (2000) Modernleşen Türkiye'nin Tarihi, İstanbul, İletişim Yayınları

EKLER

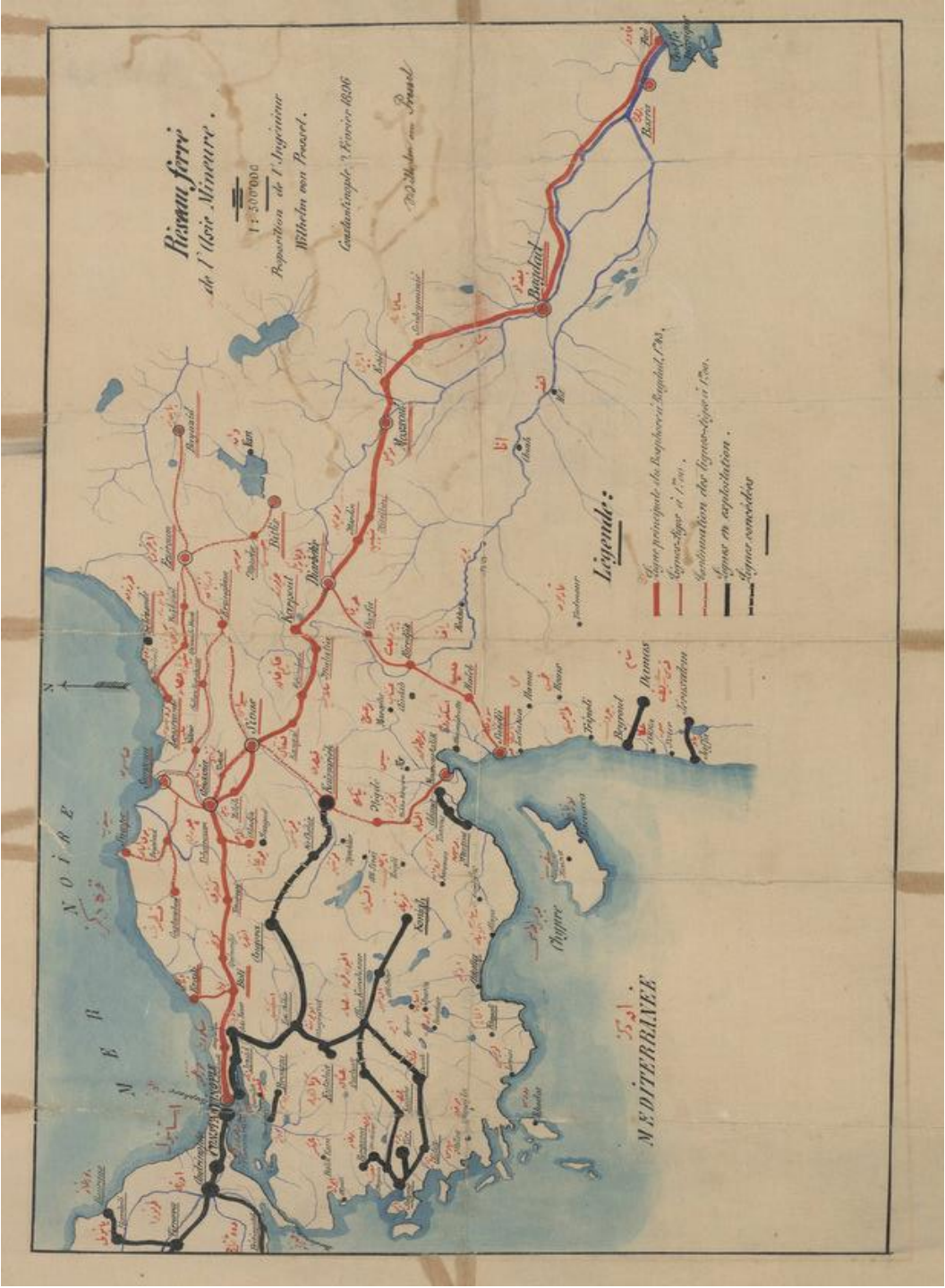
EK-1: İzmir – Aydın Demiryolu



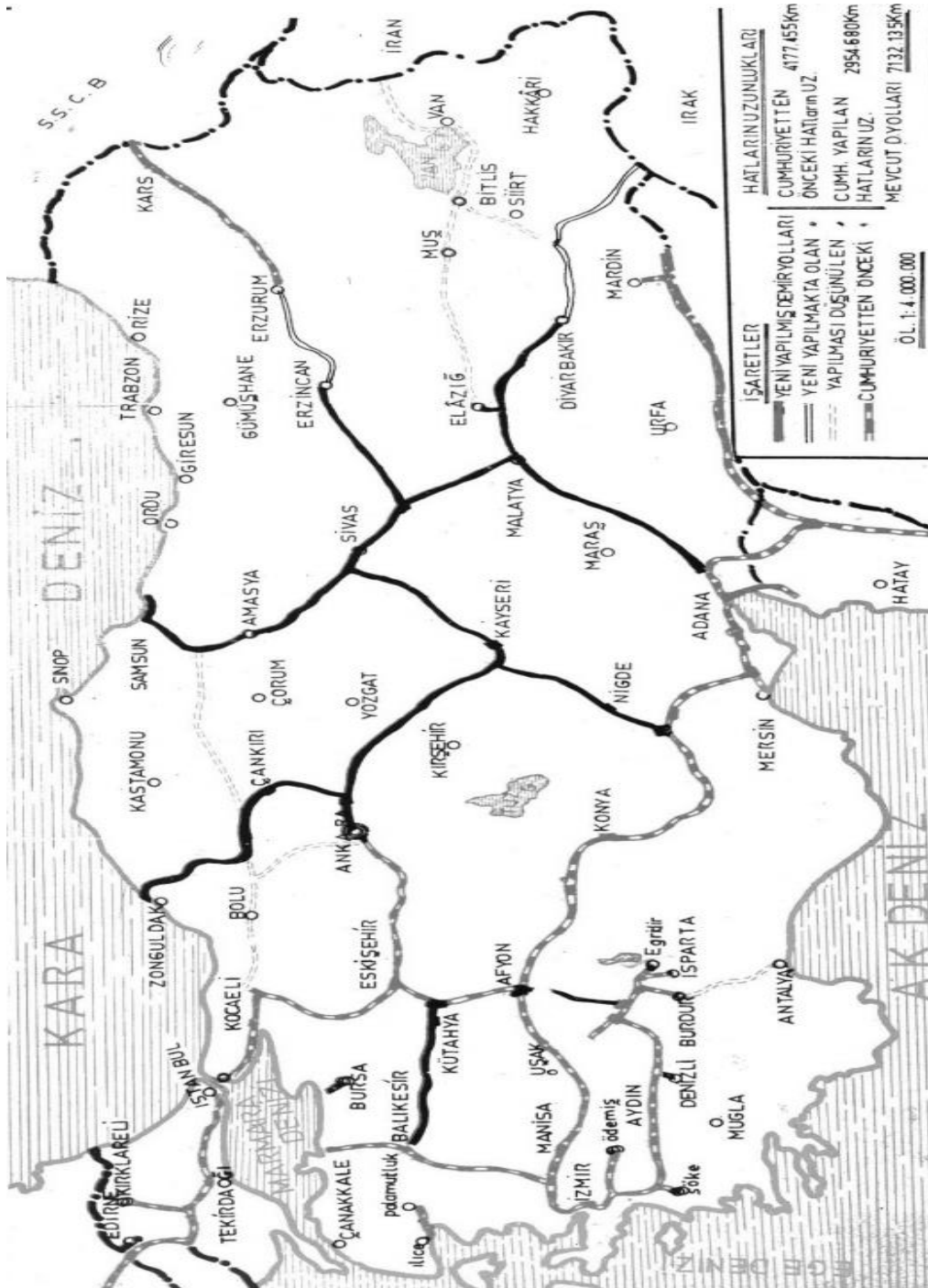
EK-2: Anadolu Demiryolları



EK-3: Bağdat Demiryolları



EK – 4: 1938 Demiryollarının Durumu



ÖZGEÇMİŞ

Soyadı, Adı : Benlioğlu Hasan
Uyruğu : Türkiye Cumhuriyeti
Doğum Tarihi ve Yeri : 1981 – Denizli
Medeni Hali : Evli
Telefon : 505 603 50 21
E-Posta : hasanbenli_2001@hotmail.com



Eğitim Derecesi	Okul /Program	Mezuniyet Yılı
Yüksek Lisans	Yakın Çağ Tarihi Bilim Dalı	Devam Ediyor
Lisans	Gazi Üni. Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü	2005
Lise	Serinhisar Lisesi (Denizli)	1999

İş Deneyimi, Yıl	Çalıştığı Yer	Görev
2006 – Devam ediyor	Çubuk Ticaret Lisesi	Tarih Öğretmeni

Yabancı Dili

İngilizce

Hobiler

Kitap, Spor, Seyahat



GAZİ GELECEKTİR..



Gazi gelecektir...

