



T.C.

KIRIKKALE ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

TARİH BÖLÜMÜ

**OSMANLI'DAN CUMHURİYET'E DEMİRYOLLARINDA EĞİTİM VE
PERSONEL POLİTİKALARI**

(1856-1960)

İlhan ŞAHİN

214412024

YÜKSEK LİSANS TEZİ

DANIŞMAN

Prof. Dr. Hamit PEHLİVANLI

KIRIKKALE 2023



T.C.

KIRIKKALE ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

TARİH BÖLÜMÜ

**OSMANLI'DAN CUMHURİYET'E DEMİRYOLLARINDA EĞİTİM VE
PERSONEL POLİTİKALARI**

(1856-1960)

İlhan ŞAHİN

214412024

YÜKSEK LİSANS TEZİ

DANIŞMAN

Prof. Dr. Hamit PEHLİVANLI

KIRIKKALE 2023

KABUL ONAY

Prof. Dr. Hamit Pehlivanlı danışmanlığında İlhan Şahin tarafından hazırlanan “OSMANLI’DAN CUMHURİYET’E DEMİRYOLLARINDA EĞİTİM VE PERSONEL POLİTİKALARI (1856-1960)” adlı çalışma bu çalışma jürimiz tarafından Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim dalında Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

Danışman:

Anabilim Dalı, Üniversite Adı İmza:

Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Yüksek Lisans Tezi olduğunu onaylıyorum.

Başkan:

Anabilim Dalı, Üniversitesi Adı İmza:

Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Yüksek Lisans Tezi olduğunu onaylıyorum.

Üye:

Anabilim Dalı, Üniversitesi Adı İmza:

Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Yüksek Lisans Tezi olduğunu onaylıyorum.

Tez Savunma Tarihi:/...../.....

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

.....

Unvanı Adı SOYADI

.....Enstitü Müdürü

ETİK BEYANI

Kırıkkale 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.

İlhan ŞAHİN

22/12/2022

ÖNSÖZ

Demiryolları kadar hiçbir teknolojik buluş insanların ve devletlerin toplumsal kaderini etkilememiştir. Toplumsal ve siyasal açıdan en büyük etkiye maruz kalan devlet ise hiç kuşkusuz Osmanlı İmparatorluğudur. Osmanlı Devleti, demiryollarına sahip olma pahasına topraklarında adeta yabancı kolonilerin oluşmasına seyirci kalmıştır. Öyle ki demiryollarını işletecek ekonomik güce sahip olamayan devlet, demiryolu işletmesini gerçekleştiren yabancı şirketlerin personel politikalarına müdahale dahi edememiş buda kendisine önce Balkan, sonra Birinci Dünya ve son olarak da Kurtuluş Savaşı'nda bir silah olarak dönmüştür.

Bu çalışmada özellikle demiryollarında insan faktörü incelenmiş, Osmanlı Devleti dönemi, Mütareke Dönemi, Millî Mücadele Dönemi ve Cumhuriyet Döneminde personel politikaları ışığında bir karşılaştırma yapılmıştır. Bu karşılaştırma sayesinde millî bir demiryolu işletmeciliğine personel politikaları paralelinde gidildiği ortaya koyulmuştur. Hatta Cumhuriyetin ilk yıllarında demiryolu personeli modern dünyanın insanı olarak halka gösterilmiş ve Türk Milletinin demiryolu personelini örnek alması istenmiştir.

Demiryolu ulaştığı yerde kültürel, ekonomik ve toplumsal yapıyı etkilemiş, demiryolu sayesinde yeni bir yaşam kültürü oluştuğu gibi yeni yerleşim birimleri de ortaya çıkmıştır. Bu kültürün oluşmasında demiryolu personelinin etkisi tartışılmaz bir gerçektir.

Batıda tarih yazılacaksa mutlaka demiryollarından söz etmek gerektiği tarihçiler tarafından sık sık gündeme getirilmiştir. Ülkemizde ise demiryolu tarihi ilgili çalışmalar çok azdır. Bu çalışmalar genellikle teknik bilgi içerir ya da askeri tarih yazarlarının içerisinde küçükbaşlıklar arasında yer almıştır.

Demiryolları personel politikalarının tarihi akışını ele aldığımız çalışmada öncelikli olarak Cumhurbaşkanlığı Osmanlı ve Cumhuriyet Arşiv Belgeleri taranmıştır. Yine Demiryolu dergilerinin 1920-1960 arası tüm sayıları incelenmiştir. Gerek Osmanlı, gerekse Cumhuriyet dönemindeki gazeteler ele alınmıştır. Genel Kurmay Askeri Tarih Yayınları, Türk Tarih Kurumu Yayınları da takip edilmiştir. Demiryolları Genel Müdürlüğü arşivleri taranarak gerekli bilgiler kaydedilmiştir.

Demiryolları üzerine yazılan bilimsel makaleler, hatıratlar gözden geçirilmiştir. Bu çalışmada ayrıca sözlü tarih çalışmasına da yer verilmiştir. Demiryollarının kurulmasına neden olduğu Kırıkkale'nin Yahşihan İlçesi Irmak Köyünde eski demiryolcular ile mülakat yapılmış ve bu mülakatlar kayda alınmıştır.

Bu çalışmanın yapılmasında çok sayıda dostlarımdan büyük destek gördüm. Özellikle benim demiryolcu olmama neden olan merhum demiryolcu amcam Mehmet Şahin'e rahmet diliyorum. Çalışmamda ihtiyaç duyduğum evrak ve belgelere ulaşmamı sağlayan Demiryolları Genel Müdürlüğü personeli Selim Pehlivanlı'ya, çalışmam sırasında benimde yükümü alan mesai arkadaşlarım Ömer Tekinışık, Emre Can Öcal, Sefa Eramil ve Akif Aydın'a, tüm Irmak Demiryolu Personeline ayrıca Irmak Revizörlüğünü bir stüdyoya çeviren mesai arkadaşlarım Satılmış Kütük ve Hasan Berkay Kayabalı'ya, Demiryol-İş Irmak Temsilcisi Can Bodur'a, bana sürekli destek veren Irmak halkı ve emekli demiryolculara, Demiryolu Dergilerinin arşivlerine ulaşmamda yardımcı olan Demiryolu Arşivcisi Makinist Vedat Türk'e, Almanca belge çevirilerini yapan Ayşe Batman ve kendilerinin zamanından almama tebessüm ederek bana destek olan Eşim Sevda, İkizlerim Göksu ve Gülru Şahin'e, tez yazım ve kaynak taraması sırasında desteklerini esirgemeyen Hocalarım Dr. Hakan Doğan, Dr. İsmail Çakmak, Dr. Mert Can Erdoğan, Habilhan Pehlivanlı'ya ve imla kontrollerini yapan Ömer Ambarkütükoğlu'na sonsuz teşekkür ederim.

Tüm üniversite eğitimim boyunca öğrencisi olmaktan onur duyduğum zaman ve saat farkı gözetmeden her sorduğum soruya cevap verme nezaketi gösteren danışman Hocam Sayın Prof. Dr. Hamit Pehlivanlı'ya şükranlarımı sunarım.

İlhan ŞAHİN

Kırıkkale/2023

İÇİNDEKİLER

KABUL ONAY.....	I
ETİK BEYANI.....	II
ÖNSÖZ.....	III
İÇİNDEKİLER	V
TABLolar	XI
ÖZET.....	XIII
ABSTRACT	XIV
KISALTMALAR	XV
GİRİŞ	1
BİRİNCİ BÖLÜM.....	4
DEMİRYOLLARI İŞLETMELERİ ve PERSONEL YAPISI	4
A. Osmanlı Dönemi Demiryolu Hatları	4
1. Rumeli Demiryolları ve Personel Politikası	8
2. Anadolu- Bağdat Demiryolları ve Personel Politikası	13
3. Hicaz Demiryolu ve Personel Politikası.....	16
B. Balkan Savaşları ve Demiryolu Personel Politikası	21
1. Savaş Öncesi Demiryolu Personel Yapısı	22
2. Balkan Savaşları ve Demiryolu Personeli	25
3. Balkan Savaşı Sonrası Demiryolu	27
C. Birinci Dünya Savaşı'nda Demiryolu Personeli ve Amele Taburları.....	29
D. Mütareke Dönemi Personel Politikaları.....	32
E. Millî Mücadele Dönemi Personel Politikaları.....	34
1. Millî Mücadele Sırasında Yerli Personel	38
2. Millî Mücadele Dönemi Yabancı Personel Sorunu.....	39
F. Cumhuriyet Dönemi Demiryolu Politikaları.....	42
1. Demiryollarının Millîleştirilmesi ve Personel Politikaları	42
2. Cumhuriyet Dönemi Personel Politikası	43
3. 1923-1960 Arası Personel Sayıları	48
a. Atatürk Dönemi Personel Sayıları	48
b. Tek Parti Dönemi Personel Sayıları (1938-1950)	49

c. Demokrat Parti Dönemi Personel Sayıları	52
4. 1923-1960 Arası Demiryolu Yöneticiler	53
a. Nafia (Ulaştırma) Bakanları.....	53
b. 1923-1960 Arası Demiryol Genel Müdürleri	54
5. Cumhuriyet Dönemi Yabancı Personel	54
6. İlk Yıllarda Personel Temin Şartları ve Yetiştirilmesi	57
a. Mühassıs Kısım.....	57
b. Memur ve Müstahdem Kısımı.....	57
c. İşçi ve Amale Kısımı	58
d. Münâkalat (Taşımacılık) Kısımı.....	58
e. İstasyon Kısımı	58
f. Ambar Kısımı	61
İKİNCİ BÖLÜM	62
DEMİRYOLLARINDA EĞİTİM - ÖĞRETİM FAALİYET ve POLİTİKALARI..	62
A. Osmanlı Devleti Dönemi.....	62
1. Osmanlı Dönemi Eğitim Kurumları	62
a. İzmir Şimendifer Mektebi	63
b. Dersaadet Şimendifer Mektebi (İstanbul)	65
c. Osmanlı Alman Demiryolu Okulları.....	68
d. Osmanlı Devleti Döneminde Yurt Dışı Eğitimine Gönderilen Demiryolu Personeli.....	69
B. Millî Mücadele Dönemi Eğitim Çalışmaları.....	70
C. Cumhuriyet Dönemi Eğitim Politikaları.....	70
1. Cumhuriyet Döneminde Yurt Dışına Eğitimine Gönderilen Demiryolu Personeli.....	70
2. Konya Hareket ve Münakalat Mektebi ve Anadolu-Bağdat Demiryolları Şimendifer Mektebi	72
3. Ankara Yatılı Meslek Okulu	72
4. Eskişehir Meslek Okulu	75
5. Demiryolu Personel Yetiştirme Kursları	75
a. Hazırlama Kursları	76
b. Temel Kursları.....	76
c. Tekâmül Kursları.....	76
6. Haydarpaşa Hareket ve Münakalât Kursu	79
7. Askeri Demiryolu Kursları	83
8. Eskişehir Şimendifercilik Kondüktör Kursu	84

9. Eskişehir Cer Kursları	84
a. Eskişehir Revizörlük Kursu.....	85
b. Eskişehir Makinist Kursu	85
c. Eskişehir Kazancı – Lâvajcı (Yıkamacı) ve İşçi Kursları	85
d. Eskişehir Yol Kursları	86
e. Eskişehir Eğitim Büro Memurları Kursu	87
f. Hidrolik Derayman Kursu	87
10. İzmir Tahrirat ve Merkez Temizlik Kursları	87
11. Çıraklık Kursları	88
12. Kayak Kursları	90
13. Yabancı Dil Kursları	92
14. Sağlık Personel Kursları	92
a. Kızılai Hemşire Okulu.....	92
b. Hasta Bakıcılığı Kursu	93
15. Okuma - Yazma Kursu	94
16. Sivas Cer Atölyesi Kursları	94
17. Demiryol Fabrika Kursları	96
18. Daktilografi ve Stenografi Kursları	97
19. Uzaktan Eğitim Çalışmalarının İlk Örneği “Demiryol Mecmuası (Dergisi)” 97	
20. Evde Okul Uygulaması	101
21. Seyyar Eğitim Hizmetleri	101
a. Seyyar Mektep Vagonu (Eğitim Vagonu).....	101
b. Mektep Trenleri	102
22. Çırak Mektepleri.....	103
a. Çırak Mektebine Kabul Şartları ve Ders Programı	104
b. İzmir Çırak Mektebi	106
c. Sivas Çırak Mektebi	107
23. Demiryolu Aile Mektebi	107
24. Demiryolu Adapazarı Mithat Paşa İlkokulu.....	109
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM	111
DEMİRYOLLARINDA SAĞLIK - SOSYAL ve KÜLTÜREL HAYAT	111
A. Sağlık Politikaları.....	111
1. Personle Yönelik Sağlık Hizmetleri	111
2. 1949 Sağlık Çalıştayı.....	112

3. Kısım Hekimlikleri	113
4. Sıhhat Vagonları ve Seyyar Hekimler	118
5. Etüv Vagonları	119
6. Personele Yönelik Sağlık Kuruluşları	120
a. Eskişehir Demiryolu Hastanesi	120
b. Ankara Demiryolu Hastanesi	121
c. Yakacık, Buca Sanatoryumu ve Haydarpaşa Reviri.....	121
d. Muvakkat İşçilere Sağlık Hizmetleri	122
7. Personel ve Yakınlarının Yurt Dışında Tedavi Hakkı.....	123
8. Demiryolu Personelinde Mesleki Hastalıklar.....	123
B. Sosyal ve Kültürel Hayat.....	124
1. Demiryolu Talebe Pansiyonları	124
a. Eskişehir Talebe Pansiyonu.....	125
b. Konya Talebe Pansiyonu	125
c. Diyarbakır, Kayseri ve Buca Talebe Pansiyonu.....	126
d. Malatya ve Bilecik Talebe Pansiyonu	126
2. Personele Yönelik Kitaplıkların Kurulması	127
3. Personel Lokalleri.....	128
C. Demirspor Kulüpleri	129
1. Spor Kulüpleri	129
a. Eskişehir Demirspor	132
b. Adana Demirspor	134
c. Ankara Demirspor	135
d. İzmir Demirspor	136
e. Kayseri Demirspor	137
f. Sivas Demirspor	137
g. Diğer Demirspor Kulüpleri ve Kuruluşları.....	138
2. Demiryolları Futbol ve Güreş Turnuvası	138
3. Bir Şampiyon Bayan Demiryolcu	140
4. Demiryolu Millî Spor Takımlar	140
a. Demiryolu Futbol Millî Takımı.....	140
b. Demiryolu Güreş Millî Takımı.....	141
5. Demiryolu Kros ve Voleybol Takımları	141
D. Demiryolu Personel Kuruluşları.....	142
1. Personel Yardımlaşma Kooperatifleri	142

a. Personel Yardımlaşma Kooperatifi	142
b. İstihlâk Kooperatifler	142
c. Ev Kooperatifleri	143
d. Kavak Kooperatifi	143
2. Yardımlaşma Sandıkları ve Dernekler	143
a. Demiryolu Çalışanları Ölüm Yardım Cemiyeti	143
b. Demiryolu Sevenler ve Gönüllüleri Yardımlaşma Derneği (Sandığı)	144
c. İşçi Emekli Sandığı	145
3. Demiryol Meslek Okulu Mezunları Derneği (DEMOK)	145
E. Taşra İstasyonlarında Sosyal Yaşam	145
1. Irmak İstasyonu Özelinde TCDD Personelinin Sosyal Hayatı	145
2. İssiz İstasyonlarda Personelin Sosyal Hayatı	147
DÖRDÜNCÜ BÖLÜM	149
ÇALIŞMA HAYATINA DAİR PERSONEL POLİTİKALARI	149
A. Demiryolu Personel Eylemleri	149
1. Osmanlı Dönemi İşçi Hareketleri	149
2. Cumhuriyet Dönemi İşçi Eylemleri	151
a. Demiryolu İşçi Sendikaları	153
B. Demiryolu Personeline Tanınan Sosyal Haklar ve Ücretler	157
1. Demiryolu Memur Personeline Emeklilik Hakkı	157
2. İşçi Personele Sigorta İmkânı ve Emeklilik Hakkı	160
3. İşçilere Yeni Haklar ve Talimatnameler (Yemek-Süt)	161
4. Memur Personele Yemek Hakkı	162
5. Ücretsiz Seyahat Hakkı (Permi)	162
6. Diğer Haklar	165
a. Ara İstasyon Personeline Lojmanında Ücretsiz Elektrik Kullanma Hakkı	166
b. Personelin Hizmet Evi (Lojman) Hakkı	166
c. Yirmi Dört Saat Çalışma Usulü ve Lojman Önceliği	171
7. Demiryolu Personeline Yapılan Yardımlar	172
a. Personele Kömür Yardımı	172
b. Demiryolu İşçi Personele Ev Sahibi Olma Yardımı	173
8. Personele Verilen Hizmet Tahsisat ve Tazminatlar	173
a. İşçilerin ve Çırakların Saatlik Ücret Düzenlemesi	173
b. Gişe Tahsisatı	174
c. Fena Hava Tahsisatı	175

d. Temsil Tahsisatı	175
e. Çamaşır ve Su Doldurma Tahsisatı	175
9. Hizmet Tazminatları	175
a. Kaza, Ölüm, Açığa Çıkarılma, Askerlik Hizmeti Tazminatı	176
b. Hastalık ve Mezuniyet (İzin) Tazminatı	177
C. Personele Uygulanan Ceza, Yasaklar ve Ödüller.....	177
1. Personele Yapılan Taltifler	177
2. Personel Uygulanan Cezaları	181
a. İşten El Çektirme Cezası (Suspendue)	183
b. Demiryolu Personeline Seferberlik Sırasında Uygulanan Özel Cezalar ...	184
3. Demiryolu Personelinin Cezai İşlemlerini Takip Edecek Makam	185
4. Demiryolu Personeline Uygulanan Yasaklar	186
a. Demiryolu Personeline Özel Şirketlerde Çalışma Yasağı	186
b. Demiryolu Personelini Unvanı Dışında Çalışma Yasağı	187
c. Demiryolu Personeline Siyaset Yapma Yasağı	187
D. İş ve İş Güvenliğine Yönelik Politikalar.....	188
1. İşçi Sağlığı ve İş Güvenliği İle İlgili Önlemler	188
2. İş Metotları	189
3. İş Yerleri	189
SONUÇ.....	190
KAYNAKÇA	194

TABLÖLAR

TABLO 1.1. : İzmir- Kasaba Hattında İyi Hizmetleri Görülen Demiryolu Personeli	7
TABLO 1.2: Anadolu Demiryollarının Sağladığı İstihdam (1894-1895).....	16
TABLO 1.3: Hicaz Demiryolu İnşaatında Çalışan Birlikler.....	20
TABLO 1.4: Millî Mücadele Sırasında Personel Sayısı (1920)	36
TABLO 1.5: Atatürk Dönemi Personel Sayıları (1923-1938).....	48
TABLO 1.6: Tek Parti Dönemi TCDD Personel Sayıları.....	49
TABLO 1.7: 1923-1942 Arası TCDD Personelinin Yaş Aralığı.....	51
TABLO 1.8: 1923-1942 Arasında TCDD Personelinin Eğitim Durumları	51
TABLO 1.9: 1950-1961 Demokrat Parti Dönemi.....	52
TABLO 1.10: Ulaştırma Bakanları (Münakalât Vekilleri) (1921-1960).....	53
TABLO 1.11: TCDD Genel Müdürleri (1921-1960).....	54
TABLO 1.12: 1923-1950 Tarihleri Arasında Demiryollarında Çalışan Yabancı Uzmanların Ülkelerine Göre Sayıları.....	55
TABLO 1.13: 1923-1950 Tarihleri Arasında Demiryollarında Çalışan Yabancı Uzmanların Alanlarına Göre Sayıları.....	56
TABLO 1.14: 1923-1950 Tarihleri Arasında Demiryollarında Çalışan Yabancı Uzmanların Mesleklerine Göre Sayı ve Yüzdeleri	56
TABLO 1.15: Haydarpaşa Münakalât Mektebi Ders Programı.....	59
TABLO 2.1: Mektepte Uygulanan Günlük Program	67
(27 Mart 1916'dan itibaren)	67
TABLO 2.2: Yatılı Okulun Yıllara ve Branşlara Göre Verdiği Mezun Sayısı (1944-1949)	74
TABLO 2.3: 1936-1946 Arasında Açılan Kurslar ve Tarihleri	77
TABLO 2.4: 1940 – 1949 Tarihlerinde Eskişehir, Sivas, Haydarpaşa ve Ankara'da Açılan Kurslara Katılan Personel.....	78
TABLO 2.5: 1952 Tarihlerinde Eskişehir Kurslar Müdürlüğüne Katılan Personel Sayısı ve Aldıkları Neticeler	79
TABLO 2.6: Haydarpaşa Hareket ve Münakalât Kursunda Eğitim Gören Demiryolu Personel Tablosu (1923-1946).....	81
TABLO 2.7: Çıraklık Kursu Açılan İş Yerleri ve Kursiyer Sayısı	89
TABLO 2.8: Çıraklık Eğitimi Alan Personele Giyecek Yardımının Cins ve Adedi	90
TABLO 2.8: Kayak Kursuna Katılan Personel Sayıları.....	91
TABLO 2.9: TCDD Eğitim Çalışmalarına Devam Eden Personel	95
(1950-1955)	95
TABLO 2.10: Teknik Film Seyreden Personel Adedi ve Kurum Kitaplığından Okumak İçin Kitap Gönderilen Personel Sayısı (1950-1955)	96
TABLO 2.11: Demiryolu Fabrikalarında Çalışan İşçilerin Eğitim Durumları (1960)	97
TABLO 2.12: Mektep Trenlerinde Seyahat Eden Öğrencilerden Alınacak Ücret Tarifesi	103
TABLO 2.13: Çıraklık Mektebi 1932 Senesi Ders Programı	105

TABLO 2.14: Mektebe Kabul Edilen Öğrenciler ve Yaş Sıralaması	108
TABLO 2.15: 1954 Tarihinde TCDD Mithat Paşa İlkokuluna Devam Eden Personel Çocuklarının Sayısı ve Sınıfları	110
TABLO 3.1: Memurların Mensup Oldukları Dairelere Göre Tedavi	114
Genel Sayı	114
TABLO 3.2: Hastalıklar, Hasta Sayısı ve Yüzdelik Dilimleri.....	114
TABLO 3.3: İdare Hastanelerinde Yatırılarak Tedavi Edilen Demiryolu Personelinin Aile Efradı Sayısı (1940-1951)	116
TABLO 3.4: Hastane ve İşletmelerde Poliklinik Muayeneleri Aile	116
(1940-1951).....	116
TABLO 3.5: Hastane ve İşletmelerde Poliklinik Muayeneleri Personel	117
(1940-1951).....	117
TABLO 3.6: TCDD Hastanelerinde Yatak Sayısı (1950-1955)	117
TABLO 3.7: İdare Personel ve Aileleri Efradına Tatbik Edilen Aşılar	119
(1944-1951) Arası	119
TABLO 3.8: Sıhhi Temizlikler (1944-1951) Arası.....	120
TABLO 3.9: Genel Kitaplıktan Faydalanan Personel Sayıları (1950-1957) Arası.	128
TABLO 3.10: Şubelere Göre 1952 Yılı İtibari ile Lisanlı Demirsporlu Sporcular.	132
TABLO 4.1: Osmanlı Dönemi Demiryolu İşçi Elemleri	150
TABLO 4.2: 1923-1960 Arası Demiryolu İşçileri Eylemleri	152
TABLO 4.3: 1923 Tarihinde Demiryollarında Çalışan İşçi Sayısı	154
TABLO 4.4: Demiryolu İşçileri Federasyonunu Kuran Sendikalar ve Üye Sayıları	156
TABLO 4.5: Demiryolu İşçileri Federasyonu'na Bağlı Sendikalar ve Üye Sayıları (Ağustos 1959).....	157
TABLO 4.6: Hizmet Evi (Lojman) Hakları	169
TABLO 4.7: Personele Lojman Yardımı Miktarı	171
TABLO 4.8: 1959 Yılı TCDD İşçi Personel Ücret Tablosu	174
TABLO 4.9: 1959 Yılı TCDD Çırak Personel Ücret Tablosu.....	174
TABLO 4.10: Taltif Alan Personelin İsimleri ve Bağlı Oldukları Birimler	180

ÖZET

OSMANLI'DAN CUMHURİYET'E DEMİRYOLLARINDA EĞİTİM VE PERSONEL POLİTİKALARI

(1856-1960)

Kırıkkale Üniversitesi

Sosyal Bilimler Enstitüsü

Tarih Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi

Danışman: Prof. Dr. Hamit PEHLİVANLI

Aralık 2023, 231 sayfa.

Bu tez Osmanlı İmparatorluğu demiryolu yatırımlarından 27 Mayıs 1960 Askeri Darbesine kadar (1856-1960) geçen demiryolu personel ve eğitim politikalarını kapsamaktadır. Teknolojik gelişmeler ne kadar yeni olursa olsun o teknolojiyi kullanan insan faktörüne yeterli yatırım yapılmazsa teknolojiyi kullanmaya çalışanlar için zarar verici bir unsur oluşmuştur. Osmanlı Devleti'nin, çağın en önemli aracı olan demiryollarını işletecek bilgi ve birikime sahip personelinin olmayışı, demiryolları teşkilatının devlete zarar veren bir teknolojik yatırım olmasına yol açmıştır. Bu tezde, Osmanlı Devleti döneminde yabancı ve gayrimüslim personel üzerinden emperyalist devletlerin Osmanlı topraklarında özerk koloniler oluşturduğu ve yaşanan savaşlarda demiryolu personelinin sabotajlarıyla demiryollarının devletin aleyhinde adeta bir silah gibi kullanılması anlatılmıştır. Yine Cumhuriyet Dönemi'nde demiryolları personelinin modern Türk vatandaşı örneği olması için yapılan çalışmalar, Osmanlı Dönemi'nden alınan derslerden dolayı Türkçülük ekseninde demiryolu personelinin yetiştirilmesi ele alınmış ve planlı döneme geçiş olan 1960 Askeri Darbesi'ne kadar bir karşılaştırma yapılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı Devleti Demiryolu Personeli, Cumhuriyet Dönemi Demiryolu Personeli, Demiryolu İmtiyazları, Demiryolu Personel Politikaları.

ABSTRACT

TRAINING AND PERSONNEL POLICIES IN RAILWAYS FROM THE OTTOMAN TO THE REPUBLIC

(1856-1960)

Kırıkkale University

Social Sciences Institute

Department of History, Master Thesis

Supervisor: Assoc. Prof. Dr. Hamit PEHLİVANLI

December 2023, 231 pages.

This thesis covers the railway personnel policies from the railway investments of the Ottoman Empire to the Military Coup of May 27, 1960 (1856-1960). No matter how new the technological developments are, if there is not enough investment in the human factor that uses that technology, it has become a damaging factor for those who try to use the technology. The fact that the Ottoman Empire did not have personnel with the knowledge and experience to operate the railways, the most important vehicle of the age, caused the railways organization to become a technological investment that was harmful to the Ottoman State. In this thesis, it is explained that during the Ottoman Empire, imperialist states created autonomous colonies in the Ottoman lands through foreign and non-Muslim personnel, and that the railways were used as a weapon against the state through the sabotage of railway personnel during the wars. Again, the studies carried out in the Republican Era to make the railway personnel an example of modern Turkish citizens, the training of railway personnel on the axis of Turkism due to the lessons learned from the Ottoman Period, were discussed and a comparison was made until the 1960 Military Coup, which was the transition to the planned period.

Key Words: Ottoman State Railway Personnel, Republican Era Railway Personnel, Railway Concessions, Railway Personnel Policies Politikaları.

KISALTMALAR

a.g.e.	: Adı Geçen Eser
a.g.n.	: Adı Geçen Nizamname
a.g.m.	: Adı Geçen Makale
a.g.s.t.ç	: Adı Geçen Sözlü Tarih Çalışması
a.g.t.	: Adı Geçen Tez
a.g.y.	: Adı Geçen Yayın
BOA	: Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivleri
BCA	: Cumhurbaşkanlığı Cumhuriyet Arşivleri
C	: Cilt
CMUK	: Ceza Muhakemeleri Usulü Kanunu
ÇEV	: Çeviren
Ç.Ü.	: Çukurova Üniversitesi
DİA	: Diyanet İslam Ansiklopedisi
Haz.	: Hazırlayan
U.S.I.C.	: Uluslararası Demiryolu Birliği
U. M.	: Umum Müdürlüğü
TCDD	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TCK	: Türk Ceza Kanunu
TTB	: Türk Tabipler Birliği
TTK	: Türk Tarih Kurumu
TCUDB	: Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma ve Denizcilik Bakanlığı
TDV	: Türkiye Diyanet Vakfı

TDKS : Türk Dil Kurumu Sözlük

Mad. : Madde

M.T. : Mülakat Tarihi

M.S. : Mülakat Saati

M.Y. : Mülakat Yeri

S : Sayı

s : Sayfa



GİRİŞ

İnsanın yaratılışı ile birlikte ihtiyaçları da ortaya çıkmıştır. Bunlar ekonomik, savaş, tabii afet, işgal ve istila gibi farklı nedenlerle insanoğlunu isteyerek veya istemeyerek başka yerlere göç etmeye mecbur bırakmıştır. Bu göçler, ilk çağlarda yürüyerek veya hayvanlardan istifade edilerek yapılmıştır. Ulaşım ihtiyaçlarının keşfinin asırlar sürmesi tekerleğin icadının geç bulunması ile alakalı olmuştur.¹ Tekerleğin çalışma mantığı hemen hemen tüm ulaşım araçlarında kullanılmıştır.

Bugünün modern, hızlı ve güvenli ulaşım aracı olan demiryollarının temelleri XVI. yüzyılda Avrupa’da maden ocaklarında atılmıştır. O dönemlerde atlara bağlı maden dolu vagonlar bugünün modern demiryollarına ilham vermiştir. Buharlı makinaların icadıyla birlikte XIX. yüzyılda demiryolları insan hayatına girmiştir². Sanayi devrimiyle birlikte hammaddeye hızlı ve ucuz ulaşım ihtiyacı artmış bu talep te makinaların gelişimine katkı sağladığı gibi demiryollarının gelişmesine imkân sağlamıştır. Sanayi alanında yaşanan baş döndürücü gelişmeler ilk modern demiryolu hattının Liverpool-Manchester arasında 15 Eylül 1830 tarihinde faaliyete geçmesiyle ivme kazanmış, ardından tüm dünyaya yayılmıştır.³

Osmanlı Devleti tüm dünyada oluşan demiryolları fikrine yabancı kalmamıştır. Osmanlı Devleti yöneticileri demiryolunun kullanılmaya başlamasından çok kısa bir sürede sadece beş yıl sonra demiryollarından faydalanmak için çalışmaya başlamıştır⁴. Osmanlı Devleti’nin çok geniş bir coğrafyaya yayılmış olması, yer altı ve yer üstü zenginliklere rağmen, ekonomisinde yaşadığı sıkıntılar sömürgeci Avrupa ülkelerinin iştahını kabartmıştır. Emperyalist ülkelerin kendi toprakları üzerinde yaptığı hesaplardan haberdar olan Osmanlı İmparatorluğu yöneticileri de devletin içerisinde bulunduğu sıkıntılardan demiryolları sayesinde kurtulacaklarını inanmıştır. O dönemim, devlet adamları özellikle askeri açıdan Osmanlı Devleti’nin kurtuluşunu demiryollarında görmüşlerdir. Devlet adamlarına göre demiryolu ağı ile Osmanlı

¹ Cemal Üner, “Ulaştırmanın Önemi ve Ulaştırma Vasıtaları”, *Demiryol Dergisi*, Cilt IX, Sayı: 424-425, Ankara, Mayıs-Haziran 1960, s. 15.

² Soyalp Tamçelik, “Osmanlı Dönemi Demiryollarının Tarihi Gelişimi İçerisinde Siyasî, İktisadî ve Sosyal Etkiler”, *ERDEM*, C XII, Sayı 483-535, Ankara, 7 Mayıs 2000, s. 484.

³ Tamçelik, a.g.m., s 484.

⁴ Ali Osman Akalan, “Bir Kurum Olarak Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Tarihi”, Ankara, Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Doktora Tezi, 2010, s.9.

içerisinde yaşanan iç isyanlara daha çabuk müdahale edecek, merkezi otorite güç merkezi olacak, savaş esnasında cephelere daha çabuk cephane ve asker sevkiyatı yapacak ve en ücra köşelerden vergi toplanacaktır. Yine o dönemde hızlı, güvenilir ve devrin en modern ulaşım aracı olan demiryolları sayesinde ticaret gelişecek, müslümanlar için kutsal mekanlar olan Mekke ve Medine'ye ulaşım kolaylaşacak ve devletin müslüman milletler üzerindeki etkisinin artacağına inanılmaktadır⁵. Bütün yukarıda saydığımız nedenler dolayısı ile Osmanlı Devleti bu modern ve hızlı ulaşım aracına ulaşmak için çalışmalara vakit kaybetmeden başlamıştır.

Osmanlı Devleti'nin yukarıda vurguladığımız ihtiyaçlarıyla, sömürge ülkelerinin planları örtüşür. Bu nedenle devlet imtiyazlar vermeye başlamıştır. İlk imtiyazı 1856 yılında İngilizler bugün ki Türkiye Cumhuriyeti sınırları içerisinde bulunan 130 km'lik İzmir-Aydın Demiryolu hattı ile alır⁶. Ancak Osmanlı İmparatorluğu'nun geneline bakıldığında ilk demiryolu hattı yine İngilizler tarafından Mısır'da Kahire-İskenderiye arasında 1837'de başlayıp 1854 yılında tamamlanan hat olmuştur⁷.

Osmanlı Devleti'nde daha sonra yapılan hatlar Avrupalı sömürgeci devletlerin çıkarları doğrultusunda hayata geçirilmiş, bu demiryolu hatlarına bakıldığında bir ağ şeklinde değil, koloni şeklinde yapıldığı görülmektedir. Osmanlı Devleti bir karış fazla demiryoluna sahip olmak için imtiyazlar dağıtmaya devam etmiş, Avrupalı şirketlere personel konusunda herhangi bir talepte bulunmamış ve bu sistemin zararını Balkan Savaşları, Birinci Dünya Savaşı ve Millî Mücadele döneminde çok acı olarak yaşamıştır. Osmanlı devlet adamlarının büyük umutlar ve büyük paralar harcayarak kurdurdukları demiryolları devletin değil, sömürge ülkelerinin işine yaramıştır. Devlet, teknik personel olmadığı için imtiyazlı ülkelerin elinde adeta oyuncak olurken sömürge ülkeleri demiryolu hatlarının hemen yanında kendi imtiyaz ve sömürge alanlarını oluşturmuştur.

⁵ Akalan, a.g.t., s. 10.

⁶ Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD), "*Osmanlı'dan Bugüne, Kara Trenden Hızlı Trene*", Ankara, Nisan 2018, s. 9.

⁷ Akalan, a.g.t., s. 13.

Millî Mücadele döneminde hatta Birinci Dünya Savaşı sırasında demiryolu işletmesinde yabancı personel sıkıntısını büyük bedeller ödeyerek anlayan Osmanlı Devleti acilen yerli personel yetiştirmek için çalışmaya başlamış ancak savaşın ortasında alınan bu karar devlete beklediği faydayı sağlamamıştır. Osmanlı Devleti'nde demiryollarında hiçbir zaman bilinen bir demiryolu personel politikası olmamıştır.⁸ Bu nedenle Cumhuriyet Dönemi'nde yerli personel eğitime önem verilmiş ancak bu politikalar Cumhuriyet hükümetlerinin demiryolu uygulamalarına göre değişmiştir.



⁸ Nuray Öztürk Tiryaki, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Şimendifer Mektepleri*, Ankara, TCDD Türkiye Demiryol Akademisi, Eylül 2022, s. 16.

BİRİNCİ BÖLÜM

DEMİRYOLLARI İŞLETMELERİ ve PERSONEL YAPISI

A. Osmanlı Dönemi Demiryolu Hatları

Gerek kapitülasyonlar, gerekse art arda gelen savaşlar neticesinde Osmanlı Devleti'nde personel yetiştirme girişimleri hep sonuçsuz kalmıştır. Devlet içerisinde bir devlet gibi çalışan yabancı demiryolu şirketleri, Türk demiryolcularını sürekli olarak hatlardan uzak tutmuşlardır. Zaten bu şirketler hatları kendi çıkarlarına göre yapmışlar, devletin önceliği dikkate alınmamıştır. Bu hatların birbiri ile bağlantılı (ağ) şeklinde değil, kopuk kopuk (koloni) şeklinde yapılmasına neden olmuştur.

Osmanlı Devleti demiryolları ile ilgili bilgili personel eksikliğini her alanda yaşamıştır. Ancak Osmanlı Devleti'nde demiryolu inşası ve işletmesi yabancılara tanınan imtiyazlarla yapıldığından Osmanlı demiryollarında ağırlıklı olarak yabancılar ve gayrimüslimler istihdam edilmiştir. Bu sebeple Osmanlı'da demiryolu işletme dili Fransızca olmuş Türkler yalnız ateşçilik, biletçilik, gibi mesleğin en yıpratıcı işlerinde kullanılmışlardır.⁹

Her ne kadar Osmanlı Devlet yöneticileri personel yetiştirmeyi düşünse de aslında devlet içinde genel kanı demiryolu işletme yeteneğinin Türklerde olmadığıdır. İşin ilginç tarafı Türklerin demiryolu işletmeciliğini yapamayacaklarına Türk yöneticilerin inanması ve bunu beyan etmeleridir. Türklerin demiryollarını işletemeyeceği inancı toplumda o kadar yer etmiştir ki zaman zaman Osmanlı Devlet yöneticileri de bu tür girişimlere engel olmuştur. Türkiye'de Demiryollarının millileştirilmesinin öncü isimlerinden Behiç (Erkin) Bey anılarında bu konuya dikkat çekmiştir. Ayrıca okul kurulma konusunda ilk Şimendifer (Demiryolu Meslek Lisesi) açılmasında önderlik eden Celal (Bayar) Bey anılarında meseleyi şöyle özetlemektedir:

“İzmir bilindiği gibi Aydın, Afyonkarahisar ve Bandırma demiryollarının merkezi idi. Aydın İngilizlerin diğer iki hat da Fransızların imtiyazları altında işletilirdi. Personelin hemen hepsi Türk olmayan kozmopolit unsurlardı. Bizimkilere ancak bekçilik, makasçılık gibi işler veriliyordu. Bunun sebebi kendilerinden sorulduğu

⁹ Nuray Özdemir, “Türkiye’de Demiryollarının Millileştirilmesi ve Şimendifer Mektebi” Konulu Makale. XVII. Türk Tarih Kongresi, 15-17 Eylül 2014, V. Cilt-I. Kısım, Ankara, 2018, s.67.

zaman sıkılmadan 'Türkler şimendiferciliği beceremezler, bu kabiliyet meselesidir' derlerdi. Asıl işin garip tarafı şimendiferleri kontrol ve daha sonraları idare ile görevli o zamanın Nafia Nezareti adına hareket eden Müsteşar Muhtar Bey de, bu fikirde olanları tutuyordu. Hâlbuki Muhtar Bey de Türk'tü, mühendis ve şimendifer uzmanı idi. Koca bir millet böyle bir isnat altında nasıl kalabilirdi?''¹⁰

Demiryollarının kurulduğu yıllarda Türklerin Demiryolculuk mesleğinden uzak tutulmasının sebepleri vardır. Bu sebepler bugün incelendiğinde bir hayli ilginçtir:

Birincisi: O sıralarda Osmanlı ülkesinde bu türlü yabancı şirketlerin muhabere ve muamelelerinin doğuda umumî dil sayılan Fransızca yapılması ve Türklerin askerlik görevini zorunlu olarak yapmalarıdır. Yabancı şirketler özellikle Türklerin askerlik zorunluluğunu öne çıkararak Türkleri demiryollarından uzak tutmayı başarmışlardır.

İkincisi: Bütün şirket memurlarının o zaman başa takılması dinden ve milliyetten çıkma alâmeti sayılan, şapka giymeğe mecbur tutuluşları idi. Hatta bu şapka meselesinde zamanın şeyhülislamı fetva bile vermiştir.¹¹ Bu konular böyle olmakla beraber durumu kurtarmak için ateşçi, biletçi, makasçı, gibi küçük ve basit memuriyetlerin Türk tebaasına aidiyeti hakkında imtiyazhanelere kayıtlar ve şartlar konulmuş olduğunda da şüphe yoktur. Fakat âmirlerin ve müfettişlerin Türkçe bilmeyen yabancılardan olmaları ve küçük memurların ise onlarla temas ve karşılıklı iletişim için yabancı dil bilmelerini icap ettirmiş, aynı zamanda şapka giyme mecburiyeti de Türk ve Müslümanları bu işlerden tabiatıyla uzaklaştırmış olduğundan Türk ve Müslümanların olması icap eden hakları ve vazifeleri de ister istemez yabancı dil bilen, şapka giymekte dinî bir mahzur görmeyen Ermeni, Rum ve Yahudiler işgal etmişlerdir.¹²

Demiryollarında yerli personel çalıştırılması girişimleri sürekli sorun olmuş ve gerçekleştirilememiştir. Yabancı personel problemini ortadan kaldırmak ve şeyhülislamın verdiği fetvanın etkisini kırmak için 1887 yılında Meclis-i Vükela bir karar almış demiryolu imtiyazı alan yabancı şirketlerin fen işleri dışında çalıştıracakları personelin Osmanlı vatandaşı olması aynı zamanda bu vatandaşların şapka yerine fes giyme zorunluluğu getirmiştir. Ancak kanuna rağmen şirketler tüm

¹⁰ Celal Bayar, *Bende Yazdım Milli Mücadeleye Giriş*, Sabah Kitapları, İstanbul, 1997, V. Cilt, s.1556.

¹¹ Osman Nuri Ergin, *Türkiye Maarif Tarihi*, IV. Cilt, Eser Matbaası, İstanbul, 1977, s.1569-1570.

¹² Ergin, a.g.e., s.1569-1570.

personeler şapka giydirmeye mecburiyeti getirmiş bu da Müslüman personelin demiryollarından uzaklaşmasına neden olmuştur.¹³

Yukarıdaki vurguladığımız yabancı personel ve kolonileşme konusuna en iyi örnek Anadolu’da ilk kurulan demiryolu hattı olan Aydın-İzmir Hattı örnek verilebilir. Bu hat için ilk imtiyaz 23 Eylül 1856 yılında İngilizlere verilmiştir.¹⁴ Bu imtiyaza göre demiryolu hattında çalışan ve çalışacak personelin seçim hakkı tamamen şirketlere bırakılmış ve devlet; memur personel istihdamına karışmayacaktır.¹⁵ Demiryolu hattında görev yapan görevlilerin bazılarının isimleri şöyledir: Hattın Mütahhiti İngiliz Bayliss’tir. Hat Komiseri Margosyan, Huşufeski Komiser Yardımcısı olarak atanmıştır. İzmir İstasyonu Başmemuru Antuvan, Alaşehir İstasyon Memuru Kupurviç, Salihli İstasyon Memuru Yoryadis, Manisa İstasyon Memuru Konstantin Planidis, Kasaba İstasyon Memuru Mösyö Ofar, Menemen İstasyon Memuru Evadis, Ahmedli İstasyon Memuru Lapir ve Bornova İstasyon Memuru Korsimni.¹⁶ Görüldüğü gibi hatta çalışan yöneticilerin içinde bir tane Türk ya da Müslüman personel yoktur. Hatla ilgili sözleşmenin on altıncı maddesine göre personel mümkün olduğu kadar Osmanlı tebaasından seçilecek ve personel başlarına fes giyeceklerdir.¹⁷ Ancak şirket bu sözleşmedeki boşluktan faydalanarak personeli Osmanlı vatandaşı Ermeni ve Rumlardan seçmiştir.

Demiryolu yapımı için işi yüklenen şirketler genellikle yurtdışından personel istihdam etmişlerdir. Fransız, İran, Karadağ, İtalyan, Arnavut ve Bulgar uyruklu personel getirip çalıştırmışlardır. Ayrıca Osmanlı vatandaşı gayrimüslim işçilerde istihdam edilmiştir. Müslüman işçiler çok az sayıda ve genellikle kol gücü gerektiren ağır işlerde çalıştırılmışlardır. Yabancı işçi sayısı tam bilinmemekle birlikte zamanın gazetelerinin yayınlarına göre 7 bin civarında olduğu tahmin edilmektedir. Bu sayı zamanla o kadar artmıştır ki bazı devletler bölgeye konsolosluk açmak zorunda kalmıştır.¹⁸

¹³ Seda Örsen Esirgen, “Osmanlı Devleti’nde Yabancılar Verilen Kamu Hizmeti İmtiyazları”, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Doktora Tezi, Ankara, 2010, s.146.

¹⁴ Arif Kolay, *Anadolu’da İşletmeye Açılan İlk Demiryolu İzmir – Kasaba Hattı ve Uzantıları (1963-1897)*, Türk Tarih Kurumu (TTK), Ankara, Temmuz 2019, s. 10.

¹⁵ Kolay, a.g.e., s. 31.

¹⁶ Kolay, a.g.e., s. 81.

¹⁷ Kolay, a.g.e., s. 91.

¹⁸ Kolay, a.g.e., s. 142-143.

Demiryolu inşaatlarının hızla ilerlemesi ve hatların işletilmesi dolayısı ile Osmanlı Devleti görevli personeli nişanla ödüllendirmiştir. Aşağıdaki tabloda isimleri olan demiryolu personeli içerisinde bir tane Türk ya da Müslüman yoktur.

TABLO 1.1. : İzmir- Kasaba Hattında İyi Hizmetleri Görülen Demiryolu Personeli¹⁹

İsim	Tabiiyeti	Görevi	Verilen Nişan
Kont George Vitali	Fransız	Meclis İdare Azası	Birinci Mecidi
Odakap	Alman	İnşaat Müdürü	Birinci Mecidi
Kont Raimon Röboşan	Fransız	Meclis İdare Azası	İkinci Osmani
Loui Chenu	Fransız	İzmir’de Şirket Direktörü	İkinci Osmani
Poul Goden	Fransız	İzmir’de Şirket Direktörü Muavini	Üçüncü Mecidi
Lö Şinşan Polion	Fransız	Hukuk Müşaviri	Üçüncü Mecidi
Hanry Landler	Macar	Dersaadet’te İdare Baş Kâtibi	Üçüncü Mecidi
Hanry Maister	Alman	İnşaat İdaresi Mühendis Muavini	Dördüncü Mecidi
Joul Arnod	Fransız	Birinci Kısım Başmühendis Muavini	Dördüncü Mecidi
Loui Montel	Fransız	Müteharrik Edevat Başmühendisi	Dördüncü Mecidi
Albert Davfur	İsviçre	Birinci Şube Başmühendisi	Dördüncü Mecidi
Charles Biliotti	İngiliz	Muamelat ve Hareket Başmemuru	Dördüncü Osmani
İskala	Fransız	Hattın Muamelat Başmühendisi	Dördüncü Osmani
Lengnish Henry	İngiliz	İzmir Sandık Emni	Dördüncü Osmani
Emil du Beva	Fransız	Mimar	Dördüncü Osmani

Demiryolu inşaatı devam ederken Osmanlı Ermeni vatandaşlarının hattı havaya uçurmak için demiryolunda çalışan Ermeni personel ile ilişkileri ortaya çıkmıştır.²⁰ İzmir – Kasaba Hattı örneğinde olduğu gibi Osmanlı Devleti demiryolları işletme imtiyazlarında yabancı personele müsaade etmiştir. Yabancı şirketlerin işlettiği demiryollarında adam akıllı bir demiryolu personel politikası geliştirememiştir.

¹⁹ Kolay, a.g.e., s. 156.

²⁰ Kolay, a.g.e., s. 156.

Osmanlı Devleti’nde genel olarak bölgelere dağılmış lokal hatlar bulunmaktadır. Ancak fikir vermesi açısından biz burada üç büyük imtiyaz verilmiş projeyi inceleyeceğiz. Bunlardan biri Avusturyalılar tarafından yapılan “*Rumeli Demiryolları*”, ikincisi Almanlar tarafından yapılan “*Anadolu Bağdat Demiryolu*” hattı ve Almanların teknik desteği ile tamamen Türk sermayesi ve personeli ile yapılan “*Hicaz Demiryolu*” hattı. Bu üç büyük projede birbirinden farklı olarak personel politikaları uygulanmıştır.

1. Rumeli Demiryolları ve Personel Politikası

Osmanlı topraklarında Avrupalıların demiryolu yapma ve Osmanlı hükümetinin demiryoluna sahip olma fikri birbirinden çok farklı durumdadır. Avrupalı ülkeler kendine sömürü alanları oluşturmak isterken, Osmanlı Devleti’nin demiryoluna ulaşma fikri öncelikli olarak askeri nedenlerden olmuştur. Çünkü “*Osmanlı Rumelisi*” olarak isimlendirilen Balkan bölgesi çok karmaşık dini ve etnik yapıya sahiptir. Bu da beraberinde kırılganlığı ve iç çatışmayı getirmiştir. Bu nedenle Rumeli demiryolları acil ve büyük önem taşımaktadır.²¹ Osmanlı Devleti bir taraftan da Kırım Savaşı’ndan sonra Avrupa ile bütünleşme politikası gereğince Rumeli’de demiryolları projesine ağırlık vermek istemiştir.

Yukarıda sözü edilen nedenlerden dolayı Osmanlı Devleti 1855 yılında Avrupalı sermaye gruplarına çağrıda bulunmuştur. Osmanlı Devleti’nin çağrısına ilk cevabı aynı zamanda İngiliz parlamenter olan Labro vermiştir. Labro ile 1857 yılında imtiyaz sözleşmesi imzalanır. Ancak İngiliz Labro İmtiyaz şartlarını yerine getiremediği için sözleşme feshedilir. Bu ilk girişim Osmanlı yöneticilerini hedeflerinden vazgeçirmez. Sırasıyla 1860 senesinde Charles Liddell, Lewis Dunbar, Brodie Gordon ve Thomas Page adlı girişimcilere, 1868’de Belçikalı Van der Elst kardeşlerle imtiyaz verildiyse de bu girişimlerden sonuç alınamamıştır.²² Osmanlı Devleti bu problemi çözmesi için aslen Ermeni olan Nâfia Nâzırı Dâvud Paşa’yı Avrupa’ya gönderir. Avrupa’da çeşitli sermaye sahipleri ile görüşen Dâvud Paşa, Yahudi Banker Baron Hirsch ile 1869’da Rumeli Demiryolları imtiyaz mukavelesini imzalamıştır.

²¹ Emine Zeytinli, “Rumeli Demiryolu Projesi İmtiyazları ve Yabancı Sermaye, 1860-1936”, *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi (OTAM)*, Ankara, Ocak 2020, Sayı: 48, s. 230-231.

²² Vahdettin Engin, “*Rumeli Demiryolları*”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi (DİA)*, 35. Cilt, İstanbul: 2008, s. 235.

İmzalanan imtiyaza göre: Demiryolu hattı İstanbul'dan başlayacak, Bosna, Edirne, Filibe'ye uğrayacak, oradan Enez, Burgaz, Selanik hattını takip edecek en son Sava nehrinde son bulacak, yaklaşık 2000 kilometre civarında bir demiryolu hattı inşa edilecektir. Doksan dokuz yıl süreli olacak imtiyaz, Temmuz 1876 tarihinde başlayacaktır. Hattın işletme hakkı imtiyaz sahibi şirket tarafından Rothschild ailesine ait Avusturya Güney Demiryolları (Lombar) Kumpanyasına ihale edecektir. Devlet bu süre boyunca hattı inşa eden müteahhide her bir kilometreye karşılık 14.000 frank, 2000 kilometre için senede 28 milyon frank ödeme yapacaktır. Lombar Kumpanyası inşaat şirketine her sene kilometre başına 8000 frank ödemeyi taahhüt edecektir. Sonuçta Baron Hirsch kilometre başına 22.000 franklık bir kârı garanti etmiştir. Yapılan bu imtiyaz sözleşmesi Osmanlı Hükümeti tarafından kabul görmemiştir. Fakat Davut Paşa şartları yeniden görüşmek ister ancak şirket şartları kendi lehine daha da geliştirir. İnşaatı üstlenen Lombar Şirketi yapım ve inşaat aşamasında çeşitli bahaneler ileri sürerek ödemeyi üstlendiği 8000 frankı devletin üstüne yıkmak istemiştir. Bu şartlar 1869'un Ağustos ayında yapılan sözleşme ile kabul edilmesine rağmen şirket iki gün sonra Rumeli demiryolu işletmeciliğinden çekildiğini bildirir. Bu durumda zorda kalan Osmanlı Hükümeti, Baron Hirsch'in işletmeyi kendisinin yürütmesi teklifini kabul etmek zorunda kalmıştır.²³

Yüklenici şirketlere bu kadar imtiyaz vermenin başlıca nedeni demiryolu inşaatı bir bütün olarak ele alındığında hem büyük sermaye, hem de teknolojik bilgi sahibi personele ihtiyaç duyulmasıdır. Osmanlı Hükümetinde o yıllarda ne sermaye, ne de teknolojik bilgiye sahip personel vardır. Bu sebeple demiryolu şirketlerine devleti zarara uğratacak büyük imtiyazlar verilmiştir.²⁴ Bu imtiyazların başında **“Kilometre Garantisi”**²⁵ olarak adlandırılan madde gelmektedir.

Tarihler 1869'un Ekim ayını gösterirken imtiyaz sözleşmesi bir padişah fermanı ile kamuoyuna duyurulur. 1870'te inşaatı yapacak olan **“Rumeli Demiryolları Şirketi”** kurulur. Demiryolu inşaatına gerekli sermayeyi elde edebilmek için her biri 400 frank

²³ Engin, a.g.m., s. 236.

²⁴ Osman Ergin, a.g.e., s. 1569.

²⁵ **Kilometre Garantisi:** Osmanlı Devleti'nde demiryolu yapan şirketler hükümete demiryolu yapım işi için teklif getirirken hasılat konusunda garantiler istemişlerdir. “Kilometre Garantisi” ismi verilen bu teklife göre, şirket demiryolunun işletmesi neticesinde, tespit edilmiş olan hasılatı alamazsa arada oluşan farkı Osmanlı Hükümeti karşılayacaktı. Bu imtiyazı alan şirketler sık sık kendi yararlarına kullanmışlar ve Osmanlı Devleti büyük zararlara uğratmışlardır. (Ayrıntılı Bilgi İçin BKZ: Vahdettin Engin, “Rumeli Demiryolları”, İstanbul, Eren Yayıncılık, 1993, s. 38).

olan 1 milyon 980 bin adet tahvil çıkarılır. Bu tahvillerin tamamını Baron Hirsch tanesini 128,5 franktan satın alıp bankalara 150 franktan satar.²⁶ Hirsch sadece bu satıştan 43 milyon franka yakın kâr elde etmiştir. Nihayet 1870 yılında Yedikule-Küçükçekmece arasında yapım çalışmaları ile inşaaata başlanır. Osmanlı Devleti'nin hayali olan Rumeli Demiryolları'nın ilk etabı olan Yedikule-Küçükçekmece hattı görkemli bir törenle Ocak 1871'de hizmete açılır. Yolun açılması ve trenlerin işlemeye başlaması ile bu hattın uygun olmadığı anlaşıncaya başlangıç noktası Sirkeci'ye kadar uzatılmıştır.

Rumeli Demiryolları inşaatı hızla ilerlemeye başlar ancak inşaat coğrafyası kolay olan bölümlerde ilerlemiş zor olan coğrafyada çalışma yapılmamıştır. Balkan dağlarının bulunduğu bölgede Baron Hirsch çeşitli bahaneler uydurarak inşaat maliyetini Osmanlı Devleti'nin üzerine bırakmıştır. Bu arada işin teknik kısmını bilen personel olmadığı için Baron Hirsch yaptığı anlaşmalarla servetine servet katmaya devam etmiştir. 1873'te İstanbul-Edirne-Sarımbey-Belova hattı, 1875 yılının ilk yarısında Üsküp-Mitroviçe ve Tırnova-Yanbolu hatları işletmeye açılır. Baron Hirsch, inşa etmiş olduğu hatlardan 350 milyon frank civarında bir kazanç elde ederek Avrupa'nın sayılı zenginleri arasına girmeyi başarır. Osmanlı Devleti ise zarar üstüne zarar etmiştir.

Rumeli Demiryolu hat inşaatı Baron Hirsch'in yeni bahaneleri ile aksamaya başlamıştır. Devlet konuyu bilirkişiye götürme kararı verir. Ancak yaşanan Balkan isyanları ve Osmanlı - Rus savaşı nedeniyle bu mümkün olmaz. Hirsch ile Devlet arasındaki ihtilaf 1888 senesine kadar sürer. Bütün bu gelişmeler yaşanırken Baron Hirsch'in sahibi bulunduğu Rumeli Demiryolları İşletme Şirketi 1878'de Avusturya tâbiyetine geçmiş ve "*Şark Demiryolları Şirketi*" ismini almıştır.²⁷ Ancak bu şirketle de ihtilaflar sürer. Son olarak beşinci defa hakem heyetine gidilir ve bu heyet Osmanlı Devleti'ni haklı bulur. Bu gelişmeler neticesinde Baron Hirsch Rumeli Demiryolları'ndan çekildiğini bildirir. Bu arada Alman Deutsch Bank ve Wiener Bank Verein tarafından kurulan "*Şark Demiryolları Bankası*", Hirsch'in hisselerini satın alır. Bu gelişmelerden sonra Rumeli demiryollarında Alman sermayesi üstün duruma gelmiştir.²⁸ Böylece yılan hikâyesine dönen hat sonunda devleti büyük zararlara

²⁶ Engin, (DİA), a.g.m., s. 236.

²⁷ Emine Zeytinli, a.g.m., s. 237-238, Engin, a.g.m., s. 237.

²⁸ Engin, (DİA), a.g.m., s. 237

uğratarak tamamlanmıştır. Osmanlı Devleti demiryolu inşasında iki büyük sıkıntı ile karşılaşmıştır. Bunlardan birincisi sermaye, ikincisi ise gerekli demiryolu bilgisine sahip Türk personelin olmayışıdır²⁹.

Yabancı şirketlerin, yabancı personel tercih etmeleri sadece teknik ve idari açıdan izah edilemez. Aynı zamanda yine dikkat çeken başka bir konu ise şirketlere verilen imtiyazlardan yabancı personel de yararlanmaktadır. Örnek verecek olursak eğer demiryollarında görev yapan yabancı uyruklu personel adli bir suç işlerse yargılanamayacak, önce şirket bir araştırma komisyonu kuracak ve bu komisyon uygun görürse demiryolunun yabancı uyruklu personeli o zaman yargılanabilecektir.

Yukarıda sözünü ettiğimiz olaylara bir başka örnek de Rumeli Demiryolları'nın inşaat çalışmaları sırasında meydana gelmiştir. İşçiler arasında olaylar çıkmış, bölgede kolluk kuvvetleri işlerinin yoğun olması nedeniyle olaylara müdahale etmemiştir. Osmanlı Hükümeti ise, imtiyaz alan kumpanyanın olayları engellemesini istemiş, eğer engelleyemiyorsa yerli işçiler çalıştırılmasını veya maaş ve masrafları şirket tarafından karşılanmak üzere zaptiye erleri sağlanmasını demiryolu şirketine teklif etmiştir. Şirket ise verdiği cevapta adeta devlete meydan okumuştur. Şirket “Yerli veya yabancı, istediği işçiyi çalıştırma hakkına müdahale edilemeyeceğini; inşaat sahasında işçilerin toplu halde bulunmaları sebebiyle meydana gelen olayları engellemenin, zabıta kuvvetlerinin görevi olduğunu³⁰” bildirmiştir.

Her ne kadar yabancı şirketler tarafından Rumeli Demiryolları işletilse de Osmanlı Devlet'i personelle ilgili emirler yayınlar. Bu emirler “*Rumeli Demiryolları, Demiryollarının nakliye tüzüğü*” başlığı adı altında personele duyurulur. Adı geçen tüzüğe göre:

“BİRİNCİ KISIM

Şirket memurlarının görevleri;

Madde 1 - *Şirket memurları halka nezaket, hürmet ve yumuşaklıkla muamele etmelidir. Ahaliye davranışlarda, memuriyet görevinin çerçevesi içerisinde halka saygı göstermeye riayet edeceklerdir. Şirket memur ve hizmetlileri kendilerine verilen işleri herhangi bir bedel beklemeden yapacaklar, hediye ve bahşiş kabul etmeyeceklerdir.*

Halkın görevleri;

²⁹ Vahdettin Engin, *Rumeli Demiryolları*, İstanbul, Eren Yayıncılık, 1993, s. 220.

³⁰ Esirgen, a.g.t., s. 148.

Madde 2 - Bireyler şirketin özel resmi elbiseli veya ayırıcı nitelikli bir özelliği taşıyan memur ve hizmetlilerince yöneltilen istek ve uyarıları kabule ve bu istek uyarılara uymak zorundadırlar.

Tartışmaların düzeyinin biçimi;

Madde 3 - Halk ile şirket memurları arasında, durak/istasyonlarda bir şekilde bir tartışma olursa durak/istasyon müdürleri tarafından, araba katarları/lokomotifler hareket halinde ise bu tip durumlar katarın Baş memuru tarafından görülür.

Şikâyetler;

Madde 4 - Ahali tarafından, şirket memur ve hizmetlileri hakkındaki olası şikâyetler uygun bir zamanda kaydedilir. Memur ve hizmetliler hakkındaki şikâyetler bu kişilerin üstlerine sözlü olarak da ifade edilebilir. Şikâyetçinin adı ve ikametini içeren ve bu haliyle ulaşan şikâyetnamelerde gerekli cevapların verilmesi şirketin mecburi görevidir. Şirketin memur ve hizmetlilerinden biri aleyhinde bir biçimde bir şikâyet geldiğinde, şikâyete sebep olan memur hakkında, şikâyetçi tarafından kesin ve doğru bilgiler verilmelidir.

Duraklar/istasyonlar ile demiryolu hattında gezmek

İKİNCİ KISIM

Sıkıntı veren kişilerin defedilmesi;

Madde 13 - Başka yolculara sıkıntı ve rahatsızlık veren kişiler kendilerine özel bir bölme ayırtmadıkça vagonlara kabul edilmeyecektir. Söz konusu yolcular vagonlarda katettikleri mesafe ücreti istisna tutularak ödedikleri taşıma ücretini geri talep etme hak ve yetkilerine sahiptirler. Bir yolcu diğer yolculara sıkıntı ve rahatsızlık verdiği takdirde bir sonraki durak/istasyonda vagondan ihraç edilecektir.”³¹

Osmanlı Devleti’nde, yabancı şirketlerin yapıp işlettiği hatların demiryolu personelinin hemen hemen tamamını gayrimüslimler ve yabancılar oluşturmuştur. Yabancı şirketlerin üst düzey yöneticileri hep yabancılardan, daha orta kademe yöneticileri ise yerli gayrimüslimlerden meydana gelmiştir. Türkler daha çok inşaat işçiliği alanlarında kendine yer bulurken memuriyet kısmında birkaç dil bilen Türk’ten başkasına bu imkân verilmemiştir.³²

³¹ “Rumeli Demiryollarının Umur-u Nakliyesi Hakkında Nizamname”, Kabul Tarihi: 6 Mayıs 1288; (18 Mayıs 1872), Takvimi Vakayi, Yayımlandığı Düstur: Tertip: 1, Cilt 4, s. 483. <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuatmetin/0.1.2.pdf>, (Erişim: 25.04.2023).

³² Tiryaki, a.g.m., s. 16.

2. Anadolu- Bağdat Demiryolları ve Personel Politikası

Süveyş Kanalı'nın faaliyete geçmesi demiryollarının önemini artırmıştır. Basra Körfezi'ne ve Hindistan'a ulaşmak için demiryolunu alternatif olarak gören Avrupa devletleri ve bu bölgede geniş arazilere sahip Osmanlı Devleti'nin çıkarları bir kez daha örtüşmüştür. Bu nedenle Rumeli'de yapılmakta olan Şark demiryolları projesindeki çalışmalarıyla da tanınan Avusturyalı mühendis Wilhelm Pressel Şubat 1872 tarihinde davet edilmiştir. Osmanlı Devleti İstanbul ve Bağdat'ı birbirine bağlayacak bir demiryolu projesinin temelini 1872'de atmıştır. Projenin Haydarpaşa-İzmit hattı tamamlanmıştır. Ancak yaşanan ekonomik zorluklar nedeni ile inşaat durdurulmuştur.

Yabancı sermaye olmadan hattın yapılamayacağı anlaşıncı zamanın Nâfia Nâzırı Hasan Fehmi Paşa 1880 tarihinde bir proje yaparak yabancı sermaye arayışına gidilmiştir. Bu projeye göre Haydarpaşa'dan Bağdat'a ulaşacak iki hat tespit edilmiştir. Bunlardan birincisi İzmir-Afyonkarahisar-Eskişehir-Ankara-Sivas-Malatya-Diyarbakır-Musul-Bağdat; ikincisi ise İzmir-Eskişehir-Kütahya-Afyon-Konya-Adana-Halep-Anbarlı'dan Fırat nehrinin sağ yakasını takip ederek Bağdat'a ulaşacaktır. Bu ikinci güzergâh, hem maliyetin daha düşük hem de askerî yönden avantajlı olması sebebiyle önerilmiştir.

Bu dönemde İngiliz ve Fransız çıkarları Osmanlı topraklarında çatışmaya başlamış, Almanya da yeni bir aktör olarak devreye girmiştir. İngiliz ve Fransızlar arasındaki çekişmeyi kullanmak isteyen Sultan II. Abdülhamid, Almanları denge unsuru olarak demiryolu çekişmesinin içerisine davet etmiştir. 24 Eylül 1888 tarihli bir irade ile Haydarpaşa-Ankara arasında bir demiryolu yapımı ve işletmesi, silâh satışı sebebiyle Osmanlılarla yakın ilişkiler içinde bulunan Wüttenberglische Vereinsbank Müdürü Alfred von Kaulla'ya verilir. 4 Ekim 1888'de von Kaulla ve Osmanlı hükümeti arasında, 92 kilometrelik mevcut Haydarpaşa-İzmit hattının Ankara'ya kadar uzatılmasına dair sözleşme imzalanmıştır. Osmanlı Devleti her kilometre için senede 15.000 franklık bir garanti vermiştir. 4 Mart 1889'da Anadolu Demiryolları resmen kurulur. Böylece Bağdat'a doğru 1872'de yola çıkarılmış olan demiryolu hattı yapımına gecikmeli de olsa tekrar başlanmıştır.

Anadolu Demiryolları Şirketi inşaat faaliyetlerini düzenli olarak sürdürmüştür. 1896'da da Eskişehir-Konya hatları bitirildiğinde 1000 kilometreyi aşan bir demiryolu

şebekesi döşenmiş durumdadır. Eylül 1900'de Alman hükümeti, yeni Kaiser Wilhelm'in uygulamak istediği dünya politikasına uygun olarak bankalara ve hariciyesine bu konuda gerekli desteğin sağlanması için talimat verir. Demiryolunun Bağdat'a kadar uzatılması projesine ise Rusya, İngiltere ve Fransa karşı çıkmışlardır. Rusya, Ankara'dan itibaren demiryolunun güneydoğu Anadolu istikametine yönelerek Konya üzerinden geçirilmesinde diğer bazı sebeplerle birlikte önemli ölçüde etkili olmuştur. Rusya'nın etkisiyle bu hattın Sivas üzerinden Kuzeydoğu Anadolu'ya doğru yöneltilmesinden vazgeçilmiştir. İngiltere'nin Mısır'daki askerî varlığını arttırmasına göz yumulması ve Fransa'ya da İzmir Kasaba hattının Alaşehir'den Afyon'a kadar uzatılma imtiyazının verilmesi ile Rusya'nın ve Fransa'nın muhalefetlerinin önüne geçilmiştir.

23 Aralık 1899'da ön imtiyaz anlaşması, 21 Ocak 1902'de esas imtiyaz anlaşması imzalanır. Nihayet 21 Mart 1903'te son anlaşma ile yapılarak ilk hat olan 250 kilometrelik Konya-Ereğli hattının finansmanına dair mukavelenâme imza edilir. 13 Nisan 1903'te ise Bağdat Demiryolu resmen kurulur. İnşaatın hemen başlaması amacı ile Osmanlı Devleti üstlendiği malî yükümlülükleri derhal yerine getirerek Konya, Halep ve Urfa'nın âşâr vergilerini kilometre garantisi olarak göstermiştir. Anlaşma şartları gereğince, şirketin yapacağı her kilometre yol için hükümet nominal değeri 275.000 frank olan Osmanlı tahvilleri çıkartacak ve bu tahvillere şirketin sahip olduğu gayri menkuller garanti olarak ipotek edilecektir. Hattın geçeceği yollar boyunca devlete ait orman ve madenlerle taş ocaklarından inşaat için faydalanma imtiyazı da verilir. Bunlar o dönemde diğer ülkelerde yapılan demiryolları için şirketlere verilen imtiyazların benzerlerini teşkil etmektedir. Demiryolu ile ilgili her türlü malzeme gümrüksüz olarak ithal edilecektir. Şirket Osmanlı Harbiye Nezâreti ile anlaşarak uygun görülecek yerlerde istasyonlar yapacak, savaş veya isyan çıktığında askerî taşımalara öncelik verilecektir. Şirketin resmî dili Fransızcadır. Şirkette çalışan memurları özel üniforma giyecek ve fes takacaklardır. Yapımı Birinci Dünya Savaşı sırasında da devam eden ve ancak Ekim 1918'de kesintisiz bir şekilde Bağdat'ı İstanbul'a bağlayan bu demiryolu, yeni Türkiye Cumhuriyeti tarafından 10 Ocak 1928'de satın alınarak millileştirilmiştir.³³

³³ Kemal Beydilli, "Bağdat Demiryolu", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi (DİA)*, Ankara, 1991, Cilt 4, s. 443-444.

Bu arada Osmanlı tebaasından Ermenilerin hareketleri ülke için tehlikeli bir hal almaya başlayınca Sultan II. Abdülhamid yönetimi çeşitli önlemler almıştır. Demiryollarında çalışan Ermeni, Bitlis ve Van kökenli işçilerin çok iyi tahkik edilmesini ve sıkıntılı olanların demiryollarından uzak tutulmasını irade buyurmuştur.³⁴ Yine Bağdat Demiryolu projesi Osmanlı Devleti'nin hiç alışık olmadığı bir mesele ile karşılaşmasına neden olmuştur. Bu da işçi grevleridir. Hükümet çıkardığı kararlarla bu eylemlerin önüne geçmeye çalışmıştır. Ancak 1908 tarihinde Bağdat Demiryolu inşaatlarında çalışan işçi eylemleri neticesinde maaşlara yüzde 15'lik bir artışın yapıldığını görmekteyiz.³⁵

Anadolu-Bağdat Hattı demiryolu işçilerine uygulanan mesai ve ücret işçileri adeta isyan ettirmiştir. Şirket kendilerinin 11 saat çalışmasını zorunlu tutmakta ücretleri saat üzerinden ödemektedir. Yemek saatleri ve namaz gibi zorunlu durumlarda çalışılmadığı süre kadar yevmiyeler kesilmekte hava şartlarından dolayı çalışılmadığı durumlarda da yine bu saat ya da günler arasında çalışanlara ücret ödenmemekteydi. Yine Bağdat Demiryolu işçileri Türk sendikacılığının temellerini atmıştır.³⁶

Anadolu – Bağdat Demiryolu işletmesinde ağır ve vasıfsız işler haricinde çalışan personelin neredeyse tamamı yabancı ve gayrimüslimlerden oluşmuştur. Rumeli Demiryollarında olduğu gibi bu hatta da Türk personel vasıfsız işlerde görev almıştır. Ancak hat Osmanlı Devleti'ne kilometre garantisi nedeni ile büyük ekonomik yük getirirken istasyonların çevresinde dolaylı da olsa ekonominin gelişmesine fayda sağlamıştır. Aşağıdaki tabloda adı geçen hattın dolaylı ve direkt olarak sağladığı istihdam sayısı gösterilmiştir. Bu tabloda genel değerlendirme yapılmış demiryolu inşaatları, istasyon ve köprü yapımında çalışan işçiler, hamaliye işleri ve tarımsal alanda çalışıp demiryolu sayesinde malını satan tarım işçileri de dâhil edilmiştir.

³⁴ Murat Özyüksel, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Nüfuz Mücadelesi Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2008, s. 100.

³⁵ Özyüksel, a.g.e., s. 294.

³⁶ Özyüksel, a.g.e., s. 297.

TABLO 1.2: Anadolu Demiryollarının Sağladığı İstihdam (1894-1895) ³⁷

İstihdam Edilen Personel Sayısı	1894 Kişi Sayısı	1895 Kişi Sayısı
25 Km. Uzunluğunda Şehir Hatlarında	530.691	659.986
Eski Haydarpaşa-İzmir Hattında	141.138	170.089
Diğer Hatlarda	108.096	143.114
Toplam	779.925	973.189

Anadolu- Bağdat Demiryolu yapımında personel politikasını daha iyi anlatmak için Alman şirketinin 1917’de Almanya’da, Anadolu’da çalıştırılmak için verdiği gazete ilanlarına bakmak gerekiyor. Türkiye’de çalıştırılmak için Türk personel düşünülmediği verilen ilandan da anlaşılmaktadır. İlan metninin Türkçe çevirisi şu şekildedir³⁸;

“Bağdat Demiryolu operasyonel denetleyiciler, şube/kısım mühendisleri, Demiryolu bakımı için Demiryolu ustabaşı, ustabaşı ve etkin/verimli muhasebeciler ve Fransızca bilen iki sekreter şirketlerimizde daimi iş bulabilirler. Anadolu Demiryolu Şirketi. Özgeçmiş ile birlikte bireysel yazılmış başvurular Deutsche Bank, Demiryolu Departmanı, Berlin Batı Bölgesi (W.S.) adresine gönderilmelidir.”³⁹

3. Hicaz Demiryolu ve Personel Politikası

Hicaz demiryolu fikrini XIX. yüzyıl sonlarında Alman asıllı Amerikalı mühendis Zimpel ortaya koymuştur. Zimpel 1864’te, Kızıldeniz ile Şam’ı birleştirecek bir demiryolu hattı inşası için Osmanlı Devleti’ne teklifte bulunması ile oluşur. Ancak yapılan incelemeler neticesinde bölgenin sosyo-ekonomik durumu göz önüne alınarak bu teklif Osmanlı Devlet idarecileri tarafından kabul görmemiştir. Daha sonraları bölgede bulunan bazı Osmanlı yöneticileri bu fikri tekrar gündeme getirir. Bu fikirlerden birisi de 1891 yılında Hicaz kumandanı Osman Nûri Paşa’nın projesidir. Hicaz bölgesine demiryolu inşasına dair en kapsamlı teklif 1891’de Ahmed İzzet Efendi’den gelir. O sırada Cidde Evkaf Müdürü olan İzzet Efendi sunduğu raporda,

³⁷ Aysel Kaya, *Almanca Seyahatnamelerde Osmanlı Şehirleri (1850-1912)*, İstanbul, 2021, İletişim Yayınları, s. 68.

³⁸ Özyüksel, a.g.e., s. 431.

³⁹ İlan Çevirisi: Ayşe Batman.

Şam'dan başlayarak Medine'ye kadar getirilecek bir demiryolunun Hicaz'a yönelecek dış saldırılarla bölgede çıkabilecek isyanlara karşı önemli bir savunma vasıtası oluşturacağını, aynı zamanda hac yolculuklarını da büyük ölçüde kolaylaştıracağını yazmaktadır. Bu Sultan II. Abdülhamid'in de ilgisini çekmiştir.⁴⁰

Proje hakkında Derviş ve Gazi Ahmed Muhtar Paşaların da fikirlerini alan II. Abdülhamid kesin kararını vererek 2 Mayıs 1900 tarihinde yayımladığı bir irade ile inşaaata başlanmasını emretmiştir. 1 Eylül 1900 tarihinde yapılan resmî bir törenden sonra inşaat başlamıştır. İlk aşamada Şam'dan Mekke'ye ulaşması planlanan demiryolu hattının ileride Akabe ve Cidde'ye bağlanması, hatta Yemen'e kadar uzatılması düşünülmüştür.

Hicaz demiryolunun yapılmasındaki sebeplerin başında askerî, siyasî ve dinî amaçlar gelmektedir. Her şeyden önce demiryolu bölgeye asker sevkini hızlandıracağından muhtemel ayaklanmalara ve dışarıdan vuku bulacak saldırılara karşı savunma rolü üstlenecektir. Şüphesiz Osmanlı Devleti'nin askerî etkinliğinin artması siyasî otoritenin de bölgede güçlenmesine yardım edecektir. Yalnız savaş ve isyan durumlarında değil normal zamanlarda da Hicaz ile Yemen'e asker ve mühimmat sevkıyatı demiryoluyla yapılacak, böylece Süveyş Kanalı'na duyulan ihtiyaç ortadan kalkacaktır. Ancak kamuoyuna yapılan açıklamalarda projenin askerî ve siyasî yönünden ziyade dinî amacı ön plana çıkarılmıştır.

Hicaz hattı, büyük zorluklarla yapılabilen hac yolculuğunu kolaylaştırarak, büyük bir dinî hizmete vesile olacaktır çünkü Suriye'den Medine'ye yaklaşık kırk, Mekke'ye elli gün süren uzun ve bedevîlerin saldırıları sebebiyle tehlikeli olan yolculuk dört beş güne inecektir. Üstelik demiryolu, hacıların gidiş geliş masraflarını öncekiyle kıyaslanamayacak derecede azaltacak ve bu durum yakın gelecekte hacıların sayısını da arttıracaktır. Proje aynı zamanda II. Abdülhamid'in İslâm âlemindeki itibar ve nüfuzunu da kuvvetlendirecek, Müslümanların ortak bir eser ve amaç etrafında dayanışmasını sağlayacaktır. Bunların yanı sıra demiryolunun işletmeye açılmasıyla birlikte ticarî faaliyetlerin gelişeceği, ekonomik canlılıkla birlikte şehirleşmenin de hızlanacağı tahmin edilmişti.⁴¹

⁴⁰ Ufuk Gülsoy, William Ochsenwald, "Hicaz Demiryolu", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi (DİA)*, Ankara 1998, Cilt XVII, s. 441.

⁴¹ Gülsoy, Ochsenwald, a.g.m., s. 441.

Hicaz demiryolunun beklenen maliyeti 4 milyon lira olarak hesaplanmıştır. Bu maliyet dönemin Osmanlı ekonomisini zorlayacak şekildedir. Bu durumda halktan bağış toplayarak projenin gerçekleşmesine karar verilir. İlk bağışı 50 bin lira olarak Sultan II. Abdülhamid yapar. Padişahın ardından diğer devlet görevlileri bağış yaparak kampanyaya destek olur. Ardından tüm İslam beldelerinden bağışlar gelmiştir. İnşaatın başlaması ile birlikte işin bağışlarla yürümeyeceği anlaşılınca bu defa memur maaşlarından kesintiler yapılır. Hatların dar dekovil hatlarından yapılması planlanır. Bunun nedeni maliyeti düşürmektir.⁴²

Demiryolunun teknik işlerinin yönetimi 1901’de Alman mühendisi Meissner’e verilir. Onunla birlikte on yedisi Türk, on ikisi Alman, beşi İtalyan, beşi Fransız, ikisi Avusturyalı, biri Belçikalı ve biri Rum olmak üzere kırk üç mühendis çalışmaktadır. Hattın inşaatı ilerlemeye başlayınca Avrupalı mühendislerin sayısı azalırken Osmanlı mühendislerinin sayısı artar ve edindikleri tecrübe sayesinde kutsal topraklardaki inşaatı tamamen Müslüman mühendisler gerçekleştirir. İşçiler büyük ölçüde askerî birliklerden sağlanır. Sayıları 7500’ü bulan Osmanlı askerleri subayların idaresinde inşaatın daha çok basit ve kaba işlerinde çalıştırılır. Piyade taburları toprak kazma, ocaklardan taş çıkarma, traverslerin altlarını besleme, duvar örme; istihkâm bölüğü demircilik, marangozluk, ateşçilik ve makinistlik gibi işleri görüyor; telgraf müfrezesi hattın telgraf işlerinde ve istasyonların haberleşme memurluklarında, bahriye askerleri ise Beyrut ile Hayfa limanlarına gelen demiryolu malzeme ve araçlarının nakliyatında çalıştırılmıştır. Askerî birliklerin yanı sıra hat güzergâhında yaşayan ve “*amele-i mükellefe*” olarak adlandırılan yerli halk ile Avrupalı işçi ve ustalardan da faydalanılmıştır. Özellikle uzmanlık ve ustalık gerektiren tünel ve istasyon yapımı, travers ve ray döşenmesi, dinamit patlatma, kayaları delme türünden işlerde İtalyanlar, Ruslar, Karadağlılar, Arnavutlar ve Rumlardan istifade edilmiştir. İnşaatta çalışan erlere 1 metreküp toprak tesviyesi için 1, 1 metreküp balast hazırlanması için 2 ve 1 metre yarma ameliyesi için 3 kuruş verilmiş, ayrıca terhisleri erken yapılmıştır.⁴³ Hicaz demiryolu yapımı ve inşasında kazanılan tecrübe Millî Mücadele Dönemi ve Cumhuriyetin ilk yıllarında yerli personel sorunun ortadan kalkması için bir vesile olmuştur.

⁴² Gülsoy, Ochsenwald, a.g.m., s. 442.

⁴³ Gülsoy, Ochsenwald, a.g.m., s. 443.

Demiryolu inşaatına Şam-Der'a arasında başlanır ve 1903'te Amman'a, 1904'te Maan'a ulaşılır. Demiryolunun inşaatı aşırı sıcaklık, kuraklık, su sıkıntısı ve kötü arazi şartlarının getirdiği tabii zorluklarla bedevîlerin engellemelerine rağmen kısa kabul edilebilecek bir sürede 1908 tarihinde tamamlanmıştır. 1916 Haziranında Şerif Hüseyin'in İngilizlerle gizlice anlaşarak isyan etmesi Hicaz demiryolunun da sonunu hazırlanmıştır. İngiliz subaylarının yönlendirdiği bedevîlerin arkası kesilmeyen saldırılarına rağmen hattın büyük bir bölümü Osmanlı kuvvetlerince denetim altında tutulmuştur. 10 Ocak 1919'da Medine'nin teslim olmasıyla birlikte Hicaz demiryolu üzerindeki Osmanlı hâkimiyeti de sona ermiştir.⁴⁴

Hicaz Demiryolları ilk demiryolcuların yetiştiği bir okul konumundadır. Çünkü İslami açıdan Hicaz bölgesi denilen kutsal mekânlara Müslüman olmayanların dinen girmesi yasak olması nedeni ile birazda zorunlu olarak yerli demiryolcular yetiştirilmek zorunda kalınmıştır.⁴⁵ Türkiye'de sivil teknisyen yetiştiren “*Mühendis Mektebi*” bu tarihten ancak yirmi iki sene evvel açılmıştır. Yetişen mühendisler ise Devlete ait demiryolu bulunmaması ve şirketlerin kendilerine yer vermemesi nedeni ile bu işte pratik çalışmak fırsatını elde edemediklerinden memlekette demiryolu teknisyeni hemen hemen yok gibidir. Bu sebepten Hicaz Demiryolu Komisyonu evvelâ hariçten ve bilhassa Almanya'dan Demiryolu Mühendisleri getirterek bunlarla mukavele yapmış ve görevlendirmiştir. İnşaat devam ettikçe yavaş yavaş memlekette muktedir bir demiryolu mühendis sınıfı meydana gelmiştir. Bu mühendisler Türkiye mühendis mektebinden çıkmış yaptıkları işleri az zaman içinde çok iyi bir şekilde ifa etmişlerdir. İstihkâm subayları ve fenni kıtalar müstesna olmak üzere o zaman Hicaz Demiryollarında 11 yabancı ve 25 Türk mühendis görev almışlardır.

Sinai inşaatı, Avusturyalı ve İtalyan müteahhitlere verilmiştir. İnşaatta yabancı amele tedariki mümkün olmadığından yerli ameleden istifade edilmiştir. Hat ilerleyip gayri meskûn çöl kısmına girdiği zaman amele tedariki zorlaşmaya başlamıştır. Buna da şöyle bir çere bulunmuştur: “*Askeri birlikler celp edilerek bu işte çalıştırılmıştır.*”

⁴⁴ Gülsoy, Ochsenwald, a.g.m., s. 444.

⁴⁵ Mehmet Özdemir, *Mütareke ve Kurtuluş Savaşı Başlangıç Döneminde Türk Demiryolları Yapısal ve Ekonomik Sorunlar*, T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara: 2001, s. 23.

TABLO 1.3: Hicaz Demiryolu İnşaatında Çalışan Birlikler ⁴⁶

Birliğin Adı	Mevcudu
Birinci Demiryolu Taburu	1200 Er
İkinci Demiryolu Taburu	1200 Er
Beşinci Ordudan Bir İstihkâm Bölüğü	200 Er
Beşinci Ordudan Bir Telgraf Müfrezesi	50 Er
33.üncü Piyade Alayı İkinci Taburu	1000 Er
39.uncu Piyade Alayı Üçüncü Taburu	1000 Er
39.uncu Piyade Alayı Dördüncü Taburu	1000 Er
Toplam	5650 Er

Piyade taburları toprak işlerinde, demiryolu birlikleri balast ve ray döşemek, köprü, menfez ve duvar yapmakla görevlendirilmiştir. Bu birliklerin seçme erlerinden etüt, aplikasyon ve istikşaf postaları muhafızları ve iç işleri için gereği kadarı ayrılmıştır. İstihkâm bölüğü erleri; demirci, tesviyeci, marangoz, ateşçi ve makinist olarak telgraf müfrezesi de hattın telgraf işlerinde ve istasyonların muhabere memurluklarında istihdam edilmişlerdir.

Keşif postasının görevi, genel istikameti verilmiş olan arazide hat güzergâhını tayin için icap eden etütleri yapmak, haritalarını çizmek ve raporunu tanzim etmektir. Ölçme postalarının, düzeni, istikşaf postalarının aynıdır. Bunlar istikşaf postalarının tespit ettiği güzergâh planını araziye tatbik ve inşaata başlanacak planları hazırlamışlardır. İnşaat postaları, emirlerine verilmiş olan, sivil veya asker amele kuvvetiyle toprak tesviyesi, balast, ray döşeme işlerini köprü, menfez ve bina inşaatını sağlamıştır.

Günde düzgünce 2-3 kilometre ray döşenmektedir. Aynı gün içinde bu uzunlukta bir kısım seyrüsefere elverişli bir duruma sokulmakta, bunun için de kuvvetli bir tamirat postası cumhuriyet devri demiryolu inşaatında çalışmış olan “*Pozcu Ali Baba*” kumandasında bir birlik pozu takip etmektedir. Poz bir istasyondan diğerine varıp makaslar atıldıktan sonra poz yapan birlik karargâhını yeni istasyona getirir ve bu

⁴⁶ Sait Toydemir, “Hicaz Demiryolu Tarihinden”, *Demiryollar Dergisi*, Ankara: Eylül-Aralık 1948, Sayı 275-278, Cilt XXII, s. 66.

birliklerin yerini (tamirat-ı mütemadiye) birlikleri almışlardır. Alt yapı işlerini yapan birlikler de işleri bitince daha ileride yeni bölgelere geçmişlerdir. Yukarıda sözü edilen askeri birliklere, Hicaz hattı inşaatında çalıştıkları müddetçe askeri ödeneklerini almakla beraber, inşaattaki hizmetleri karşılığında:

“Bir metre küp toprak kazılması için bir kuruş, bir metre küp kaya kazılması için üç kuruş, bir metre küp balast hazırlanması için iki kuruş, bir metre küp balastın toprak tesviyesi üzerine döşenmesi için bir kuruş, bir metre ray döşemek için 0,6 kuruş, bir metre ray döşenmiş yolun tahkim ve tanzimi için 0,6 kuruş (diresaj ve rölevaj) verilmekte idi.”

İyi çalışan bir nefer (asker), günde 3 - 4 metre küp toprak, bir metre küp kaya kazabilir, bazı bölgelerde daha fazla işte çıkarmışlardır. Birlikler bütün mevcutları ile işbaşı edemiyordu. Uzakta kalan karargâhın korunması, birliğin yemek ve ekmeklerinin (her karargâhta mükemmel bir fırın vardır) hazırlanması su kafilelerinin himayesi gibi iç hizmetler dolayısıyla ancak üçte iki nispetinde bir mevcutla işe girişiliyordu. Birliklerin subaylarına da bu ikramiyelerden hisse verilmektedir.⁴⁷

“Demiryolculuğu Türkler yapamazlar” düşüncesini yıkan ve Türk personele demiryolu işletme konusunda cesaret veren Hicaz Demiryolu projesi olmuştur. Hicaz demiryolları projesi ihtiyaç duyulduğunda Türklerin de demiryolu inşaatlarını ve işletmeyi becerebileceğini o yıllarda göstermiştir.⁴⁸

B. Balkan Savaşları ve Demiryolu Personel Politikası

Osmanlı tarihinin en utanç verici yenilgisi olarak değerlendirilen Balkan Savaşları'nın çıkış sebebi olarak temel anlamda Rusya'nın izlediği Panslavizm ve Avusturya'nın Balkanlarda izlediği politika olarak gösterilebilir⁴⁹. 1908 yılında ilan edilen II. Meşrutiyetin ardından çıkarılan kanunlarla birlikte Balkan Hristiyanlarının arasında yaşanan ayrılıkların ortadan kalkması, İtalya'nın 1911 yılında Trablusgarp'ta yaşadığı başarı Balkan ülkelerinin kendi arasında anlaşarak Osmanlılara karşı hareket başlatmasına neden olmuştur. Gerek Rusların kışkırtmaları, gerekse Trablusgarp

⁴⁷ Toydemir, a.g.m., s. 67-68.

⁴⁸ Sıddık Öztürkoğlu, “Demiryolu Memurlarının Yetiştirilmesi İçin Alınan Tedbirler”, *Demiryollar Dergisi*, Ankara, Birinci Teşrin (Ekim) 1940, Sayı 187-188, Cilt XII, s. 203-204.

⁴⁹ Cevdet Küçük, “Balkan Savaşları”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi (DİA)*, Cilt V, Ankara, 1992, s. 23.

Savaşında alınan sonuç Balkan ülkelerini cesaretlendirmiştir. Bu cesaret 1912 yılı içerisinde Bulgaristan, Yunanistan, Sırbistan ve Karadağ'ın, Osmanlı Devleti'ne karşı birleşip savaş açmasına neden olmuştur.⁵⁰

8 Ekim 1912 tarihinde savaşın başlamasıyla birlikte Osmanlı Devleti'nin böyle büyük ve kapsamlı harekâta hazır olmadığı ortaya çıkmıştır. Buna en somut örnek Osmanlı Genelkurmayı'nın savaş öncesi yazışmalarıdır. O dönemde Osmanlı Devleti Genelkurmay Başkanı olan Ahmet İzzet Paşa Yemen'de bulunmaktadır. Genelkurmay Başkanı Vekili Hadi Paşa ise hükümete gönderdiği raporlarda “*Ordunun bir savaşa hazır olabilmesi için en az beş seneye ihtiyacı*” olduğunu yazmaktadır⁵¹. Ancak devletin fazla gün zamanı yoktur. İşte bu hazırlıksız duruma demiryolları da eklenecektir. Osmanlı Devleti Balkan Savaşları'nda dört cephede mücadele etmiştir:

- 1- Trakya'da Bulgarlara karşı,
- 2- Makedonya'da Bulgar, Sırp ve Yunanlara karşı,
- 3- Kosova ve Kuzey Arnavutluk'ta Sırp ve Karadağlılara karşı,
- 4- Güney Arnavutluk'ta Yunanlılara karşı savaşmıştır⁵².

Osmanlı Devleti, Balkan Savaşı'nda çok güvendiği Rumeli Demiryollarından yeterince yararlanamamıştır ve tarihinin en büyük yenilgilerinden birini almıştır. Savaş sırasında demiryolu lojistiğini incelediğimizde sorunun en büyük sebebinin demiryolları işletmesini yapan yabancı firmalar ve bu firmalarda görev yapan gayrimüslim personelin olduğu görülecektir.

1. Savaş Öncesi Demiryolu Personel Yapısı

Yabancı şirketlerin üst düzey yöneticileri hep yabancılardan, daha orta kademe yöneticileri gayrimüslimlerden meydana gelmiştir. Türkler daha çok inşaat işçiliği alanlarında kendine yer bulurken memuriyet kısmında birkaç dil bilen Türk'ten başkasına bu imkân verilmemiştir.⁵³

⁵⁰ Aziz Tekdemir, “Osmanlı Devleti'nin Balkan Savaşları Sırasında Askeri Nakliyatı ve Karşılaşılan Problemler”, *Türk Dünyası Araştırmalar Vakfı Dergisi*, Ankara, Ocak-Şubat 2018, Sayı 232, Cilt CXVIII, s. 34

⁵¹ Taha Akyol, *Rumeli'ye Elveda, 100. Yılında Balkan Bozgunu*, İstanbul: Doğan Kitap, Şubat 2014, 3. Baskı, s. 46.

⁵² Akyol, a.g.e., s. 36.

⁵³ Tiriyaki, a.g.e., s. 16.

Osmanlı Devletinde Hicaz Demiryolu haricindeki tüm hatlar yabancı şirketler tarafından yapıldığı için yabancı personel istihdamının önüne geçmek mümkün olmamıştır. Ancak Hicaz hattı yerli personelin yetişmesinde bir okul gibi görev yapmıştır.⁵⁴ Osmanlı Devleti'nde yabancılara verilen imtiyazlar aynı zamanda Türk ve Müslüman ahalinin istihdam edilmesinin de önüne geçmiştir. Yabancı sermaye ülkeye gelirken kendi iş gücünü de beraberinde getirmiştir. Yabancı imtiyazlı şirketler işletme yönetim şemasını oluştururken üst düzey yöneticilerini yabancılardan, orta düzey yöneticilerini Osmanlı vatandaşı gayrimüslimlerden, en alt düzeyde olan personelde Müslüman Türklerden oluşturmuştur. Bir süre sonra ülkede neredeyse demiryollarından, bankalara kadar tüm kurumlarda yabancılar istihdam edilmiştir. Bu politikadan elbette ki Rumeli demiryolları da nasibini almıştır.

Yabancı personel meselesine Esirgen şu örneği vermektedir : “ *İzmir-Aydın Demiryolu imtiyaz sözleşmesine göre, şirket görevlileri, tâbi oldukları devletin himayesi altındadırlar; Osmanlı Hükümeti, şirketin müdür, memur ve işçilerinin atanmasına hiçbir şekilde müdahale edememektedir.* ”⁵⁵

Balkan Savaşı döneminde gerek personelin cepheye ulaştırılmasında, gerek askeri malzemenin taşınmasında daha çok Rumeli Demiryolu kullanılmaya çalışılmıştır. İstanbul-Selanik arasındaki 234 kilometrelik demiryolu, Osmanlı ordusu için çok büyük önem taşımaktadır. Selanik'ten Manastır'a ve yine Selanik'ten Üsküp - Mitroviça'ya ulaşan, ilk 219, ikincisi 363 kilometrelik iki hat daha mevcuttur. Tesalya bölgesinde ise Yunanistan'a bağlı Golos Limanını Larisa ve Kalabaka'ya bağlayan bir hat bulunmaktadır.⁵⁶ Lojistik faaliyetlerine ait esaslar, genellikle kâğıt üzerinde planlanmış; barış döneminde, bu planın esaslarına göre gerekli hazırlıklar, istenen ölçüde yapılamamıştır.⁵⁷

Seferberliğin aniden ilan edilmesi askeri nakliyatla özellikle kara ve deniz ulaştırma hizmetinde çok büyük aksaklıklar olmasına neden olmuştur. Özellikle Rumeli demiryollarının Şark demiryolları bölümünde ilk günden itibaren büyük düzensizlikler ve gecikmeler kendini göstermiştir. Plan gereğince Şark demiryolları hattı seferberliğin yirminci gününe kadar 274 tren hazırlayıp sefere koyması

⁵⁴ Tiryaki, a.g.e., s. 21.

⁵⁵ Esirgen, a.g.t., s.146.

⁵⁶ Hüseyin Kabasakal, **Balkan Harbi (1912-1913)**, Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı, Ankara, 1979, Genel Kurmay Basımevi, s. 23.

⁵⁷ Kabasakal, a.g.e., s. 50.

gerekirken 87 adedi askeri birlik, 96 adedi ise ikmal eri 5'i hayvan treni olmak üzere ancak 188 tren sefere koyabilmiştir.⁵⁸

Olası bir harekât durumunda Edirne bölgesinde kullanılmak üzere Şark Demiryolları'ndan 30 vagon, savaş zamanı beklenmeden barış döneminde hasta nakil için eksiksiz hale getirilecek eksiksiz ekipman ile donatılacaktı. Bu 30 vagon için gerekli tıbbi malzeme sıhhiye deposunda bulundurulacaktır.⁵⁹

Rumeli demiryolu işletmesinin kapasitesi iyi hesaplanmadığı için ve acele ile bu kapasitenin üstünde görev yüklenmesi nedeniyle planlanan trenler sefere koyulamamıştır. Sefer ordusu emrine ne kadar tren verileceği, istasyonların mesafeleri, lokomotiflerin çekme gücü, vagonların taşıma ve sığıdırma durumları, kömür yükleme, su ikmali imkânları, tamirhane ve bakım personelinin yeterlilik dereceleri, demiryolu işletme personelinin sayıları, Türk ordusu ve milleti adına çalışmada sadakat ve inanç nitelikleri vb. gibi birçok etkenler etraflıca hesaplanmamıştır. Çünkü bu hesapları yapacak bilgide Türk personel bulunmamaktadır.⁶⁰

23-24 Ekim 1912 tarihinden itibaren trenler toplu taşıma hizmetlerine kapatılıp sevkiyat sadece askeri birlik ve cephane taşıma işine verilmiştir. Bu kararda sorunu çözmeyince yük vagonlarında asker taşınmaya başlanmıştır. Bu durum müteahhitlerin orduya karşı sorumluluklarını aksatır. “*Tren Kabiliyetlerinin*⁶¹” hesaba katılmaması, alt yapı sorunlarının hesaplanmamış olması demiryolu lojistiğinin aksamasına yol açmıştır. Örnek vermek gerekirse su pompaları çalışmadığı için lokomotiflerin ihtiyaç duyduğu su kovalarla elle taşınmıştır. Yine askeri yüklemenin yapılacağı önceden hesaplanmadığı için istasyonlarda yükleme rampalarının olmayışı büyük sıkıntılara neden olmuştur. Bu hesaplamaları yapacak yerli personelin olmayışı ve Osmanlı vatandaşı gayrimüslim personelin isteksizliği demiryolu lojistiğine büyük darbeler vurmuştur.⁶²

⁵⁸ Reşat Hallı, *Balkan Harbi (1912-1913)*, Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı, Ankara, 1993, Cilt I, Genel Kurmay Basımevi, s. 229.

⁵⁹ Durgun, a.g.e, s.98., Ayrıca Bkz. “*Seferde Hidemat-ı Sıhhiye Nizâmnâmesi*,” s. 225, <https://acikerisim.tbmm.gov.tr/bitstream>, (Erişim Tarihi: 22/05/2023).

⁶⁰ Ali Bal, “*Balkan Harbinde Türk Ordusu'nun Lojistik Durumu*”, On dördüncü Askeri Tarih Bildirileri – II, 03-07 Aralık 2012, İstanbul, s. 491.

⁶¹ **Tren Kabiliyeti**: Bir hattın üzerinde 24 saat içinde gelen ve giden trenlerin toplamına verilen isimdir. (Durgun, a.g.e, s.193).

⁶² Durgun, a.g.e, s.210.

Anadolu demiryolu hattında görev yapan makinistlerin büyük çoğunluğunun Rum ve Ermenilerden oluşması nedeniyle trenlerin düzenli aralıklarla hareket ettirilmesini engellemiştir. Yabancı işletmelerin ve personelin çıkardıkları zorlukları anlayan Türk subayları demiryolları işletmesine karışmaya başlamışlardır. Bu nedenle demiryollarında işletme disiplini de ortadan kalkmıştır. Türk subaylar tarafından yapılan baskılar ve işe karışmalar beraberinde kazaları da getirmiştir. Bu kargaşa sonucunda yolların kapanmış, ortaya çıkan kazalarda yaralanmalara, ölümlere ve dolayısıyla intikal hızının yavaşlamasına neden olmuştur. Seferberlik boyunca planlanan tren sefer sayısına bir türlü ulaşamamıştır.⁶³

2. Balkan Savaşları ve Demiryolu Personeli

Balkan Savaşı sırasında demiryolu taşıması sıkıntılı hal almaya başlayınca 15 Ekim 1912 ticari eşya nakliyatının sevk edilmesi yasaklanır. İlk askeri tren seferberlik ilanından ancak 19 gün sonra 19 Ekim 1912 tarihinde hareket etmiştir.⁶⁴ Trenlerle asker, mühimmat, erzak ve hayvanların beslenmesi için saman taşınmıştır. Savaşın başlarında İstanbul-Edirne arasındaki tren yolu savaş mühimmatlarının, ağır sahra topları, yine obüs topları ve askerlerin nakli için kullanılmıştır. Yine savaş sırasında yaralanan ve hastalanan askerler de bu yolla İstanbul'a nakledilmiştir. Bazen bu nakliyat esnasında talihsiz tren kazaları da yaşanmıştır.⁶⁵

Şark Demiryolunu yabancı bir şirket işlettiğinden personelin çoğunluğu Rum, Ermeni ve Bulgarlardan oluşmaktadır. Bu sebeple önlenemeyen aksaklıklar yaşanmıştır. Örnek vermek gerekirse; Üçüncü Kolordu Komutanlığı'na giden bir tren Küçükçekmece İstasyonu'nda iki gün bekletilmiştir. Sebebi araştırıldığında istasyon görevlisinin Dimitrof isimli bir Bulgar olduğu ve sevkiyatın geciktirilmesi için treni beklettiği anlaşılmıştır. Bunun üzerine yapılan incelemelerde Sirkeci merkez müfettişliğinde Vasilef ve diğer istasyonlarda bulunan Bulgar görevlilerin kendilerini Rum gibi gösterdiği ve bu şekilde aksamalara sebebiyet verdikleri görülmüştür.⁶⁶

Osmanlı Devleti yabancı şirketlere verdiği imtiyazın ilk büyük sıkıntısını Balkan Savaşları'nda yaşanmıştır. Şöyle ki Anadolu'da bulunan hatlarda görev yapan özellikle makinist personelin hemen hemen hepsini Rum ve Ermenilerden

⁶³ Durgun, a.g.e, s. 567-568.

⁶⁴ Durgun, a.g.e, s. 127.

⁶⁵ Tekdemir, a.g.m., s.41.

⁶⁶ Tekdemir, a.g.m., s.44.

oluşturulması bu personel tarafından engellemelere ve sabotajlara neden olmaktadır. Bunlardan bir tanesi de Balkan Savaşı'nda 1912 yılında yaşanmıştır. Çatalca Cephesine asker taşıyan bir trenle, İzmir'den yine asker taşıyan bir başka askeri trenin Selçuk İstasyonu yakınlarında (karanbol) çarpışması neticesinde bine yakın asker şehit olmuştur. Yapılan araştırma sonucunda kazanın trende görev yapan gayrimüslim makinist ve Aydın İstasyonunda görevli Rum personel tarafından sabotaj yapıldığı anlaşılmıştır.⁶⁷

Demiryolu işletmesinin tamamının yabancıların elinde olmasının sonuçları Osmanlı Devlet'i için çok ağır olmuştur. Buna en somut örneklerden bir tanesi de o dönemde Kırkkilise olarak bilinen Kırklareli yenilgisi gösterilebilir. Kırkkilise yenilgisinden sonra yaşanan panik ve bu kargaşayı engelleyecek Türk demiryolcularının olmaması nedeniyle oluşan kaza olayını Behiç (Erkin) Bey şu şekilde ifade eder: *“Kırkkilise yenilgisinden sonra yaşanan karışıklık neticesinde İstasyona koşan halk ve asker kaçakları yaralı nakline tahsis edilen bir trene dolup karşıdan başka bir tren gelmesine rağmen treni zorla hareket ettirince yaşanan çarpışma sonucunda her iki trende Bulgarların eline geçmiştir. Bu kadar önemli malzemenin terk edilmesi görevli istasyon kumandanlarının bulunmamasından ve demiryolu işlerine karışmaktan kaynaklanmış, hem kaçmak isteyenler kaçamamış hem de çok sayıda malzeme Bulgarların eline geçmiştir”*⁶⁸

Balkan Savaşı'nda yaşanan ordudaki disiplinsizlik ve koordinasyonsuzluk zorla işletilen demiryollarına da etkilemiştir. Kumanova bozgunu neticesinde tren istasyonuna doğru kaçan askerler trende bulunan yaralı askerleri trenden atmış ve sivil halk zorla trenden indirmiştir. Treni düzene sokacak istasyonda hiçbir personel bulunmamaktadır. Makedonya'dan gönderilen toplar indirilmemiş vagonlarda kalmış, Kumonova'da Türk ordusu top olmadığı için büyük sıkıntılar çekmiştir.⁶⁹

Vagonların geç boşaltılması sorunu Haydarpaşa'da da yaşanmış ve Anadolu Osmanlı Demiryolu yöneticileri konuyu Nafia Nezareti'ne bildirmiştir. 300'den fazla vagon erzaklar boşaltılmadığı için uzun süre istasyonda bekletilmiştir. Bu da nakliyatın aksamasına sebep olmuştur. Aksamaların sebeplerinden bir tanesi de şirketler arasında irtibatın olmamasıdır. Örneğin Uzunköprü'ye gidecek olan askerler,

⁶⁷ Durgun, a.g.e., s. 213-214.

⁶⁸ Nuray Özdemir, *“Balkan Savaşı'nda Bir Demiryolcu: Behiç (Erkin) Bey”* Uluslararası Balkan Sempozyumu: Balkan Savaşlarının 100. Yılı, 11-13 Mayıs 2012, İstanbul: Bildiriler / Editörler Kenan Gültürk, S. Bilal Nur, Bağcılar Belediyesi, s. 655.

⁶⁹ Akyol, a.g.e., s. 49-51.

Dedeğaç istasyonuna giden Şark Demiryolları trenine binmiş ve yanlışlıkla Dedeğaç'a kadar gitmiş, sonra da geriye dönmek zorunda kalmıştır. Bu şekilde dört olay gerçekleşmiştir.⁷⁰

8 Kasım 1912 tarihinde bir kurşun atmadan Hasan Tahsin Paşa Selanik'i Yunan askerlerine teslim eder. 1890-1892 yılları arasında Abdülhamit tarafından büyük umutlarla yaptırılan Selanik – İstanbul demiryolu hattından 9 Kasım'da özel teşkil edilmiş bir Osmanlı treni Yunan askerlerini Selanik'e getirmiştir. Osmanlı'nın işletemediği demiryollarını yabancı personel Yunan askerleri için işler hale getirmişlerdir.⁷¹ Bu olaydan sonra Osmanlı Devleti sadece Selanik'i kaybetmemiştir. Selanik'le birlikte devletin tüm ekonomik yatırımlarını kaybetmiştir. Bu yatırımların en önemli göstergelerinden bir tanesi de demiryollarıdır.⁷²

Osmanlı Devleti'nin yokluk içerisinde büyük zararlara uğrama pahasına kurduğu Rumeli Demiryolları verimli kullanılmadığı için adeta düşmanın işine gelmiştir. Balkanların neredeyse tamamı kaybedilmiş, düşman ordusu Çatalca ve Edirne'de durdurulmuştur. Edirne'yi yokluk içinde tam 160 gün savunan Şükrü Paşa ve askerleri açlık içerisinde kıvrılırken, Bulgarlar Edirne'yi kuşatan askerlerine Türk askerinin gözlerinin önünden trenler dolusu erzak ve cephaneyi Osmanlı Rumeli demiryollarından taşımıştır. Şükrü Paşa ve askerleri bir gün sonra tepelerine yağacak top mermilerinin geçişini sadece izler. Çünkü Osmanlı Orduları Başkumandanı Nazım Paşa'nın imzaladığı Çatalca ateşkesine göre Bulgarlar trenlerle askere malzeme taşıırken Osmanlı ordusu bir çuval unu bile cepheye ulaştıramayacaktır.

3. Balkan Savaşı Sonrası Demiryolu

26 Mart 1913'te Edirne düşerken İstanbul'da yaşanan siyasi gelişmeler neticesinde Edirne'ye trenler çalıştırılıp Osmanlı ve Türk tarihi için önemli olan bu kent Sırplarla takviye edilmiş Bulgar ordusuna teslim olmak zorunda kalmıştır.⁷³ Balkan savaşlarında Osmanlı ordusunun başarısız olmasının önemli sebeplerinden birisi de ordu için gerekli nakliyatın yapılacağı şose ve demiryollarının yetersiz ve bakımsız olmasıdır. Ayrıca savaşın sonbahar ve kış mevsiminde gerçekleşmesi sebebi

⁷⁰ Tekdemir, a.g.m., s.43- 44.

⁷¹ Akyol, a.g.e, s. 75.

⁷² Akyol, a.g.e, s. 85.

⁷³ Akyol, a.g.e, s. 146.

ile çok sayıda erzak ve mühimmat taşıyan nakil vasıtasının çamura saplanması birçok sorunu beraberinde getirmiştir. Bu sebeple ihtiyaç malzemelerinin ve nakil vasıtalarının gönderimi birçok kez ertelenmiştir.⁷⁴

Modern Türk demiryolculuğunun kurucusu olarak kabul edilen Behiç Bey aynı zamanda Balkan Savaşları'nda demiryollarındaki eksikleri çok iyi tespit etmiş bunu yaparken de düşman demiryollarının işleyişini değerlendirerek bir rapor yazmıştır. Özellikle Bulgar demiryolu subaylarının iyi yetiştirildiğini örnekleri ile raporunda vurgulamıştır.⁷⁵

Behiç Bey'in Balkan Savaşları'nda demiryollarında tespit ettiği iki büyük eksik vardır. Bunlar, personelin Türk olmayışı ve işletme dilinin Fransızca olmasıdır. O dönemin en önemli ulaşım aracı olan demiryollarında Türk memur ve yönetici olmaması savaşta çok önemli olan nakliyatın sağlıklı yürütülememesine neden olmuştur. Yabancıların işlettiği Türk demiryollarında Türkler sadece ray döşeme gibi ağır işlerde çalıştırılmış bu da Osmanlı Devleti'ne Balkan Savaşları'nda bir düşman silahı olarak geri dönmüştür. Balkan Savaşları'nda kaybedilen hatlarda çalışan gayrimüslim Osmanlı vatandaşı demiryolu personeli savaş sonrası başta Sırp ve Yunanlılar olmak üzere bu ülkeler adına çalışmaya devam etmişlerdir.⁷⁶

Balkan Savaşı öncesinde Rumeli'de Osmanlı Devleti sınırları içerisinde demiryollarının toplam uzunluğu 1.999.97 kilometredir. Balkan savaşlarından sonra 292 kilometre olan İstanbul- Edirne arasındaki demiryolu hattı haricinde Rumeli Demiryollarının neredeyse tamamına yakını kaybedilmiştir. Rumeli'de bulunan hatlardan 370 kilometre Sırbistan'a, 294 kilometre Yunanistan'a, 64 kilometresi ise Bulgaristan'a bırakılmıştır. Daha doğrusu, savaş sonunda Osmanlı Devleti Rumeli Demiryolları'nın 728 kilometrelik kısmını Balkan ülkelerine bırakmak zorunda kalmıştır.⁷⁷

⁷⁴ Tekdemir, a.g.m., s.38.

⁷⁵ Özdemir, "*Balkan Savaşı'nda Bir Demiryolcu: Behiç (Erkin) Bey*", s. 650-651-652.

⁷⁶ Özdemir, "*Balkan Savaşı'nda Bir Demiryolcu: Behiç (Erkin) Bey*", s. 654.

⁷⁷ Durgun, a.g.e, s.118.

C. Birinci Dünya Savaşı'nda Demiryolu Personeli ve Amele Taburları

Osmanlı Devleti Birinci Dünya Savaşı'na girerken elinde toplam olarak 5478 kilometre uzunluğunda bir demiryolu hattına sahipti. Bu hatların sadece 1558 kilometrelik uzunluğu olan Hicaz Demiryolları hattı devlete aittir. Bu da ülkenin sahip olduğu hatların sadece 3'te 1'ne denk gelmektedir. Savaş sırasında bu hatlara tamamen askeri amaçlı olarak dar ve geniş hat olarak Kâğıthane Hattı, Uzun Köprü – Keşan Hattı, Ankara- Yahşihan Hattı, Toros ve Amanos İnşaatları, Irak Bölgesi İnşaatları ve Kudüs Hattı İnşaatları dâhil edilmiştir.

1866 tarihinde Almanya'da ortaya çıkan Askeri Demiryolculuk fikri sonradan tüm Avrupa'ya yayılmıştır. Ancak Osmanlı Devleti'nde bu fikir Avrupa ülkelerinden farklı nedenlerden dolayı ortaya çıkmıştır. Osmanlı Devleti'nde ilk demiryolu birliklerinin Hicaz Demiryolları yapımında oluşturulduğunu ifade etmiştik. Esas anlamda Askeri Demiryolu birlikleri 1908 senesinde kurulmuştur. 1908 tarihinde İstanbul'da oluşturulan Taburun çekirdeğini Hicaz Demiryolu Taburları oluşturmuştur. Taburun birinci ve ikinci bölüğü hareket, üçüncü cer ve dördüncü bölüğü ise sürekli tamir işleri ile görevlendirilmiştir. Daha sonra bu tabura bir yıl sonra Rumeli Taburu eklenince birlik alay konumuna getirilmiştir.⁷⁸

Balkan Savaşlarında alınan derslerin Birinci Dünya Savaşı sırasında etkili olduğu gözlemlenebilir. Bu derslerin başında Demiryolu Birliklerinin inşaat işlerinden daha çok işletme birlikleri haline getirildiğini görmekteyiz. Bu alınan tecrübelerden yola çıkarak Hicaz Hattı döneminde inşaat ve amele işlerinde görev yapan birlikler yaşanan tecrübelerden sonra Balkan savaşları döneminden daha çok ihtisaslaşma eğilimine girmiş Birinci Dünya Savaşı sırasında ise tam bir işletme birliği halini alarak 20 bölük seviyesine çıkmıştır. Demiryolu alayı 1914 yılında “*Muhabere ve Muvasala Müfettişi Umumiliği*’ne”, 1917 senesinde de de “*Şimendifer Kıtaatı Müfettişliği*” bağlanarak tüm demiryolu birlikleri bir araya toplanmıştır.⁷⁹

Savaşın başlaması ile birlikte devlet yabancıların işlettiği tüm demiryolu hatlarına çalışan yabancı personelde de dâhil olmak üzere el koymuştur. Askeri nakliyatın

⁷⁸ Mehmet Özdemir, “Birinci Dünya Savaşında Demiryollarının Kullanımı ve Bunun Savaş Sonucuna Etkisi”, **4. Askeri Tarih Semineri**, Ankara, 1989, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı, s. 370-371.

⁷⁹ Mehmet Özdemir, a.g.m., s 373.

sağlanması için dönemin Harbiye Nazırı Enver Paşa bir tamim yayınlamış ve tüm demiryolu işletmelerini askerlerin emrine vermiştir. Bu emre göre savaş sırasında Hat Komiserlikleri görev yapmıştır. Bu demiryolu komiserlerinin görevleri demiryolu işletmesini sağlayan şirketlerle koordinasyonu sağlamak, sorumlu oldukları hattın ihtiyaçlarını belirlemek ve şubeye bilgi vermek, ayrıca nakliyat yapan birliklerle irtibata geçerek nakliyatı sorunsuz bir şekilde gerçekleştirmek olarak sıralanabilir. Bu komiserlerin emrinde önemli istasyonlarda birer adette “İstasyon Kumandanı” verilmiştir.⁸⁰

Bütün alınan tedbirlere rağmen nakliyat sorunun savaş sırasında çözülmediği yazışmalarda ortaya çıkmaktadır. Hatta 4. Ordu komutanı Gazze Muharebeleri sırasında askeri nakliyatı zamanında yetiştirecek makinist ve yardımcısına altın vaat etmiştir. Bütün bunlara rağmen şirketlerin ticaret kaygısı, ticari eşya taşınması için alınan rüşvetler, trenleri çalıştıran personelin yerli olmaması gibi nedenlerden savaş boyunca demiryollarından beklenen fayda sağlanamamıştır. Meseleye bir örnek verecek olursak:

“Savaşın sona ermesine iki ay kala yapılan bir şikâyetin araştırılmasında ortaya çıkan sonuç hayli ilginçtir. Haydarpâşa Gar’ın dan askeri malzeme diye sevk edilen ve sevk evrakı buna göre kesilen malzemenin aslında tüccarlara ait ticari malzeme olduğu ortaya çıkmıştır.” İşin ilginç yanı tüccar askeri malzeme süsü verdiği eşyayı devlete bedava taşıtmaktadır. Konu anlaşıncı valiliklere sıkı denetim yapması için emirler verilmiş ancak artık savaşın sonu gelmiş ve her şey için çok geç kalınmıştır.⁸¹

Birinci Dünya Savaşı sırasında en büyük sorunlar malzeme yokluğu ve rüşvet olarak kayıtlara geçmiş olsa da yapılan arşiv incelemelerinde personel yokluğu hat safhadadır. Rumeli Demiryolları (Şark Demiryolları) işletmesi yolların bakımını yapacak amele kalmadığına bir yazı ile bildirmişken yapılan araştırmalarda ameleye ücret ödenemediği için amelelerin çalışmayı bıraktıkları ifade edilmiştir. Maaşlarını alamayan Şark Demiryolları memurlarının başka işletmelere daha yüksek maaş için işleri bıraktığı da göze çarpan bilgiler arasında yerini almıştır. Demiryolu personelinin iâşe sorunu savaş sırasında büyük sıkıntılara neden olmuştur. Erzak sıkıntısının nedeni demiryolu memurlarının halktan ya da askerden sayılmamasıdır. Halka erzakı

⁸⁰ Mehmet Özdemir, a.g.m., s 374-375.

⁸¹ Mehmet Özdemir, a.g.m., s 379-380.

valilikler vermekte, askeri erzaklar da birlikleri tarafından karşılanmaktadır. Halk listesinde ve asker listesinde olmayan demiryolu memurları açlıkla imtihan edilmişlerdir.⁸²

Savaş sırasında en önemli sıkıntılardan bir tanesi de yabancı dil sorunudur. Demiryolu şirketlerinde çalışan personelin yabancı olması, yazışmaların yabancı dille yazılması birde savaş sırasında esirlerden oluşan ve demiryolu inşaatlarında kullanılan ve sayıları 20 bini bulan “*Amele Taburları*” ile iletişim sağlamak için yabancı dil sorunu sürekli ortaya çıkmıştır. Bu amele taburları 14 ayrı taburdan oluşmaktadır. Devlet gayrimüslim demiryolu personelinin çıkardığı sorunlar neticesinde bu personeli hatlardan uzaklaştırmak istemiş ancak yerine koyacak kimseyi bulamadığı için bazı yerlerde devlet istediği planlamayı gerçekleştirememiş ya da yavaş yavaş yapmıştır.⁸³

Sonuç olarak Osmanlı Devleti’nde demiryollarını işleten şirketler savaş sırasında kendilerini başka ülkeye hizmet ediyormuş gibi davranmışlar, kendi menfaatlerini düşünmüşler ve nakliyatlarda sorun çıkarmışlardır. Askeri nakliyatlar sorun yaşayınca işten anlamayan askeri personel aynı Balkan Savaşları’nda olduğu gibi demiryolu işletmelerine müdahale etmiş bu defa demiryolu işletmesi içinden çıkılmaz bir hal almıştır. Aynı durum Milli Mücadele döneminde de yaşanacaktır. Ancak Balkan Savaşı ve Birinci Dünya Savaşı’ndan ders alan ve kendini yetiştirmiş birkaç demiryolcu meseleyi iyi idare etmiştir.

Osmanlı Devleti’nin klasik çağından, Balkan Savaşları’na kadar değişik isimlerle anılan Amele Taburları gerçek anlamda Balkan Savaşları sırasında ve ardından Birinci Dünya Savaşı sırasında genelde Hristiyan Osmanlı tebaası ve harp esirlerinden meydana gelmiş istihkâm ve lojistik birliklerinden oluşturulmuştur. Tanzimat Fermanı ile vatandaşlar arasında ayırım kalkmış ve Osmanlı Devleti tarafından 1908 tarihinde çıkarılan bir kanunla tüm vatandaşları din, dil ve ırk ayrımı yapmadan eşit vatandaş olarak askerlik görevine alacağı karara bağlanmıştır. Ancak Balkan Savaşı’nda gayrimüslim vatandaşların isteksiz ve ihanetleri sonucunda 1914 tarihinde çıkarılan askerlik kanunu ile askerlik görevinde silahlı ve silahsız mükellefiyet getirilmiştir.⁸⁴

⁸² Mehmet Özdemir, a.g.m., s 388-390-391.

⁸³ Mehmet Özdemir, a.g.m., s 3993.

⁸⁴ Mevlüt Karagöz, “Birinci Dünya Savaşı’nda IV. Ordu Menzilinde Amele Taburları”, *Güvenlik ve Stratejileri Dergisi*, Milli Savunma Üniversitesi, İstanbul: Eylül 2019, Cilt XV, Sayı 30, s.381.

Amele Taburlarına dâhil edilen çoğunluğu Ermeni ve Rum olan Osmanlı vatandaşları silahsız askerlik görevlerini yerine getirmişlerdir.

Yerli gayrimüslimlerin ihanet ve firarları neticesinde gayrimüslim tebaanın Birinci Dünya Savaşı'nda silahsız olarak hizmet etmelerine neden olmuştur. Birinci Dünya Savaşı'nın ilk yıllarında, Balkan Savaşında ki "*Hizmet Taburları*"nın bir benzeri, silahsız hizmet eden her biri ortalama 1000-1500 mevcutlu 90 adet "*Amele Taburu*" teşkil edilmiştir. Harp sürecince yaklaşık 100.000 kişinin görev yaptığı taburların her biri dörder bölüklü olarak oluşturulmuş; tabur ve bölük komutanı olarak Balkan Harbi sonrası emekliye sevk edilmiş ya da hizmete muktedir olamamış ihtiyat subayları atanmıştır.

Savaş boyunca demiryolu inşa ve lojistik işlerinde kullanılan taburlar A Grubu ve B Grubu olarak iki ayrı birime bağlanmıştır. "A Grubu" Amele Taburları genel anlamda yol, kanal, demiryolu yapım ve onarımı, istihkâm, ağaç kesme, tahıl üretimi ve hasat, iletişim, silah, cephane, ayakkabı üretimi, istasyonlarda tahmil-tahliye faaliyetleri, inşaat işleri, çekirge ile mücadele ve erzak taşıma gibi faaliyetlerde kullanılmıştır.⁸⁵ Birinci Dünya Savaşı'nda insan gücü eksikliğinden dolayı, özellikle Anadolu-Bağdat Demiryolu hattının işletilmesi, yol, köprü ve muhtelif inşaatlarda kullanılmak üzere ağaç kesim işlerinde de Amele Taburları kullanılmıştır.⁸⁶

Birinci Dünya Savaşı sürecinde pek çok bölgede demiryolu yapım onarım ve taşıma işlerinde kullanılan Ermeni, Rum Osmanlı vatandaşları ile savaş esirlerinden oluşan "*Amele Taburları*" Millî Mücadele sırasında da kullanılmıştır. Bunlardan en dikkat çekici olan ise Ankara-Yahşihan arası işletilen demiryolu hattı bakım, onarım ve lojistik işleri ile ilgili 1500 mevcutlu Yahşihan Amale taburudur.

D. Mütareke Dönemi Personel Politikaları

Osmanlı Devleti devlet adamları, dünya savaşı sırasında tüm demiryolu hatlarına el koymuş bundan müttefikimiz olan Alman ve Avusturyalıların işlettiği hatlar hariç tutulmuştur. 1918 tarihinde Mondros Ateşkes Antlaşması imzalanınca başta Alman olmak üzere Avusturyalı demiryolunda görev yapan teknik personel antlaşma gereği

⁸⁵ Karagöz, a.g.m., s. 395.

⁸⁶ Karagöz, a.g.m., s. 397.

lkelerine gönderilmiştir.⁸⁷ Bu antlaşma gereğince savaş döneminde askeri amaçlarla işletilen demiryolları için oluşturulan birlikler ortadan kaldırılarak lağv edilip demiryolu şirketlere devredilmeye başlanmıştır.⁸⁸

Savaşın sonuçlanmasından sonra yıllardır cephelerde olan askerler evlerine dönmek için tren istasyonlarına akın etmiştir. Savaş boyunca güvenlik sorunu yaşayan ülkede yenilgi de eklenince askerin disiplini bozulmuş ve güvenlik ortamı ortadan kalkmıştır. Savaş sonrasında terhis edilen askerler ile lağvedilen birliklerin subayları istasyonlarda günlerce beklemek zorunda kalmışlardır. Bu bekleyiş sırasında yaşanan kargaşa ve organizasyonsuzluk sonucunda istasyon görevlileri askerler tarafından darp edilmişlerdir. Askerler kendileri tren işletmeye kalkmış ve büyük kazalara neden olmuştur.⁸⁹

Mütareke sonrasında Alman ve Avusturyalı personelin ülkelerine gönderilmesi sıkıntılara yol açmıştır. Çünkü terhis edilen askerler evlerine demiryolları aracılığı ile dönecektir. Bu nedenle en azından teknik personelin kalmasına kısa bir süreliğine müsaade edildiği grlmştir. Yine demiryolu taburlarında askerlerin terhisi işletmeyi aksatmıştır. İtilaf devletleri Mondros gereği demiryolu birliklerinin terhislerini kapsam dışında tutmuştur. Ancak terhis işlemleri istenilen şekilde yapılamamış, demiryolu personeli firar etmeye başlamıştır. Trenleri işletecek makinist ve bunların muharebesini sağlayacak telgraf memuru bulmak zorlaşmış ve savaş sonrası firarlar hat safhaya ulaşmıştır.

Terhisler ve firar olaylarından dolayı demiryolu personel açığını kapatmak için demiryollarından atılan personel, şimendifer mektebi ğrencisi iken okulun kapatılması neticesinde boşta kalanların yaşları tutanlar göreve çağrılır. Hatta askerlik çağına gelenlerin bu görevde kaldıkları süre kadar askerlikten sayılmıştır.⁹⁰ İtilaf devletlerinin tüm demiryolu şirketlerine el koyup yönetimi tam manası ile ele aldıktan sonra işi bilen Osmanlı tebaası gayrimüslimleri göreve getirirler ve böylece kargaşa sona erer. Yine itilaf devletleri az sayıda olan tüm Türk personeli demiryollarından

⁸⁷ Mehmet zdemir, *Mütareke ve Kurtuluş Savaşı*, s. 28.

⁸⁸ Mehmet zdemir, *Mütareke ve Kurtuluş Savaşı*, s. 43.

⁸⁹ Mehmet zdemir, *Mütareke ve Kurtuluş Savaşı*, s. 86-87.

⁹⁰ Mehmet zdemir, *Mütareke ve Kurtuluş Savaşı*, s. 93-94.

uzaklaştırmıştır. Bu Türk personelin bir kısmı Millî Mücadele süresince TBMM tarafından el konulan hatlarda görev almışlardır.⁹¹

E. Millî Mücadele Dönemi Personel Politikaları

Osmanlı Devleti döneminde, toplam olarak Erzurum-Sarıkamış hattı hariç 8343 km demiryolu yapılmıştır. Bu demiryollarının 4587 kilometresi ülke sınırları dışında kalmıştır. 1918'deki sınırlar içinde, 3756 kilometresi şirketlerden, 356 km'si de Ruslardan kalan 4112 km demiryolu hattıdır.⁹²

Bu hatların durumunu incelediğimizde, Eskişehir - Ankara Hattı ayrıca İstanbul ve İzmit arası İngilizlerin işgali altındadır. İngilizler daha sonra Geyve'ye kadar işgal edeceklerdir. 1921 yılında gerçekleşen Yunan taarruzu ile Eskişehir'den Polatlı'ya kadar olan bölüm Yunanlılar tarafından işgal edilmiştir. Ayrıca Eskişehir-Afyon-Konya hattında Afyon tren istasyonunda İngiliz ve İtalyan birlikleri bulunmaktadır.

Edirne ve İstanbul Hattını incelediğimizde bu hattında İtilaf güçlerinin işgali altında olduğunu görüyoruz. İstanbul'da İtilaf Devletleri, Edirne'de Fransız, Çatalca'da İngiliz askerleri bulunmaktadır. İleriki tarihlerde bütün Trakya'yı da kısmen işgal edeceklerdir. Ankara-İzzettin Dar Dekovil Hattına gelince Ankara istasyonu İngiliz ve Fransızların kontrolünde bulunmaktadır. Bu demiryolu hattı Millî Mücadele'de işgallerden uzak tek hat olarak hizmet vermiştir. Her ne kadar hattın ismi Ankara-İzzettin olsa da yol ancak Yahşihan'a kadar yapılabilmektedir. Erzurum-Kars Dar Dekovil Hattı ise hattın Erzurum'dan Sarıkamış'a kadar uzanan kısmı Türklerin, Sarıkamış'tan Kars'a kadar uzanan kısmı Ermenilerin elinde bulunmaktadır.

Mersin-Tarsus-Adana Hattı: Fransız işgalindedir. İzmir - Aydın, İzmir - Salihli – Alaşehir - Uşak - Afyon, İzmir - Manisa - Soma - Bandırma Hatlarına gelince bu hatların merkezi konumunda olan İzmir ve civarı Yunan işgali altında bulunmaktadır.⁹³

Demiryollarının yukarıda saydığımız durumu incelendiğinde, Millî Mücadelede kullanılan tek Türk demiryolu hattı Ankara-İzzettin arasındaki dar dekovil hattıdır.

⁹¹ Mehmet Özdemir, *Mütareke ve Kurtuluş Savaşı*, s. 95

⁹² Akalan, a.g.t., s. 22

⁹³ Alptekin Müderrisoğlu, *Kurtuluş Savaşı Mali Kaynakları*, Kastaş Yayınları, Cilt: I, İstanbul, 1988, s.90

Bunun dışındaki hatların hemen hemen hepsi işgal devletlerinin elindedir. ⁹⁴ Bu hattın da Yahşihan – İzzettin arası kullanılmamaktadır.

30 Ekim 1918 yılında imzalanan Mondros Ateşkes Antlaşmasına sonrası ülkenin başkenti dâhil birçok önemli şehirleri işgal altına alınmıştır. Bu işgalden nasibini demiryolları da almıştır. Mütarekenin ilgili 15. Maddesine göre: “*Bütün demiryolu hatlarına İtilaf Kontrol Subayları görevlendirilecektir. Bunlar arasında bugün Osmanlı Hükümetinin kontrolü altında bulunan Kafkas ötesi demiryolu hatları da dâhildir. Bahsi geçen Kafkas hatları serbest ve tam olarak İtilaf memurlarının idaresine bırakılacaktır.*”⁹⁵ Bu madde gerçeğince demiryolları hatlarına el konulmuş ve işletilmeye başlamıştır. Gerçi demiryolu işletmesi açısından pek fark eden bir şey olmamıştır. Çünkü Demiryolları yabancı şirketlerin imtiyazında gayrimüslim personel tarafından yönetilmektedir.

Millî Mücadele öncesinde demiryolları yöneticilerinden ve çalışanların da birçoğu ile büyük miktarda lokomotif ve vagonları Haydarpaşa İstasyonuna götürülmüş bir teşkilattır. İşletme başsız kalmış, iş yerleri tahrip edilmiştir.⁹⁶ Millî Mücadele döneminde nakliyat için hayati bir önem taşıyan demiryolları için elde olan imkânlarla 20. Kolordu Komutanlığı 23 Mart 1920’de harekete geçmiştir. Kolordu elde bulunan demiryollarını denetim altına alarak Büyükderbent-Eskişehir-Ankara (485 km), Eskişehir-Afyon- Konya (441 km), Konya-Kelebek (347 km) ve Uşak-Afyon (135 km) hatlarını parça parça idare etmeye çalışmıştır. TBMM’nin açılmasından hemen sonra Ankara Hükümeti 23 Mart 1920 tarihinde bir genelge yayınlamıştır. Bu genelgeye göre demiryolu hatlarının Türk Milletince askeri amaçlarca el konulacağı bildirilmektedir. Bu bildiride dokuz madde bulunmaktadır ve bu maddelerin altıncı maddesi demiryolu personelinin ilgilendirmektedir. Altıncı maddede şu ifadeler yer almıştır: “*Demiryolu şirketlerinin memur ve işçileri hangi din, mezhep ve millettense olursa olsun işlerine devam edeceklerdir. Görevlerini terk ederek işletmeyi engelleyenler tutuklanarak mevcut kanunlara göre cezalandırılacaktır*” denilmektedir.⁹⁷

⁹⁴ Mukaddes Arslan, “*Millî Mücadele Tarihimizde Demiryolları Ve Demiryolcular*”, Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu, Atatürk Kültür Dil Ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2008, s. 50.

⁹⁵ Hacı Ömer Budak, *Sevr Paylaşımı*, 3. Baskı, Öztepe Yayıncılık, Ankara, 2015, s. 32.

⁹⁶ Ziya Gürel, *Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk*, 2. Baskı, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 2011, s. 3.

⁹⁷ Mehmet Özdemir, *Mütareke ve Kurtuluş Savaşı*, s. 58.

18 Temmuz 1920’de bu hatlara resmen el koymuştur. Demiryollarını işletmek üzere Nafia Vekâleti’ne bağlı Eskişehir’de Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdüriyet-i Umumiyyesi kurularak Genel Müdürlüğü’ne deneyimli bir demiryolcu olan Miralay Behiç Bey atanmıştır.⁹⁸

Ancak Behiç Bey o dönemleri anlatan eserinde durumun vahametini şu şekilde anlatmaktadır: *“O zamana kadar yabancı kaldığımız, niteliğini iyi bilmediğimiz, görevlileri arasında Türk alınmamış, bütün yazışmaları ve haberleşmeleri Fransızca olan bir kurum; yani şimendiferleri ne yapıp yapıp işletmeli idik. Bütün dünya ile ilişkilerimiz kesilmiş, kendi kendimize savunma çabasına girmiş bir durumda iken, bu özel iş alanında kimseden bir yardım bekleyemezdik. Gerçekten de öteki alanlardan çok, bu özel iş alanında tam anlamıyla ‘iş başa düşmüş’ demektir. Bu alanda iyi mühendislerimiz vardı. Fakat işletmecilikte yetişmiş kimsemiz yoktu.”*⁹⁹

Millî Mücadele sırasında personel sayılarına bakmak durumu daha iyi açıklayacaktır.

TABLO 1.4: Millî Mücadele Sırasında Personel Sayısı (1920) ¹⁰⁰

Personelin Uyruğu	Sayısı
Rum	459
Ermeni	403
Yunan	17
Balkan ve Batı	30
Musevi	6
Toplam	915
Türk	1598 ¹⁰¹

Her ne kadar demiryolları işletmesi konusunda en azından o dönemde bilgi ve tecrübe sahibi Behiç Bey genel müdür olsa da Millî Mücadele’nin ilk dönemlerinde

⁹⁸ Behiç Erkin, *Hatırat, 1876-1958*, Hazırlayan Ali Birinci, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 2019, s. 192, 193.

⁹⁹ Ziya Gürel, a.g.e., s. 3.

¹⁰⁰ Ziya Gürel, a.g.e., s. 17.

¹⁰¹ Müslüman ve Türk personeli Amele taburları ve yol çalışanlarıdır. Bunların içlerinde Hareket İşleri gibi teknik alanlarda Müslüman görevli yoktur. (Ziya Gürel, a.g.e., s. 17).

işletmede tam bir kargaşa yaşanır. Özellikle personel sıkıntısı hat safhadadır. Bir taraftan maddi yokluklar, bir taraftan işi bilen personel yokluğu ve son olarak teknik bilgi ve hüner gerektiren demiryolculuktan anlamayanların işlere karışmaları ve zor kullanmaları sıkıntının büyümesine neden olmuştur. Bu personel konusuna daha sonra değineceğiz. Meselenin daha iyi anlaşılması için o dönemde vuku bulan birkaç hadiseden söz etmek gerekir.

Gerek “*Kuvay-i Millîye*” gerekse ordu mensupları tarafından demiryollarına ve görevlilerine karışılması, binaların işgali, idarenin karşılaştığı güçlüklerin en başında gelmektedir¹⁰². Demiryolları yönetimine karışmaların, hatlara devletçe el konulmasından sonra da sorumsuzca devam ettiği görülmüştür. Nitekim Ekim 1920’de Pozantı’da ki 41. Tümen Komutanlığı iki lokomotifle el koymuş ve kimseye haber vermeden, istediği gibi trenleri tertip ettirmeye başlamıştır. Bu makineler, uzun yazışmalardan sonra geri alınabilmiştir. 41. Tümenin keyfi emirleri bununla da bitmemiştir. Posta treninin, tümen komutanlığının emriyle, zamanından 71 dakika önce yola çıkarılması¹⁰³ bu örneklerden sadece bir kaçıdır.

Bu işe karışmaların yanında komik taleplerinde geldiğine işaret eder Behiç Bey anılarında; “*O dönemin Nafia (Bayındırlık) Nazırı Ömer Lütfü Bey her şeye karıştığı gibi bazı komik emirlerde veriyordu. Mesela biz ondan Lokomotif borusu istediğimiz halde ‘çünkü getirtmek çok zor oluyordu’. O kendince çareler buluyordu. Bizim isteğimize karşı şu emiri yayınladı. ‘1897 Yunan muharebesinde Golos’da bulunan dekovil¹⁰⁴ lokomotiflerine martini tüfeklerinin namlularından kazan yapılmış. Biz de tüfeklerin namlularından kazan yapalım’ demiş. Emri, Cer İşleri Müdürü Alman mühendislerden Faulburn’a havale ettim. Adamcağızın akli almamış, martini tüfeklerin namlularını eriterek yeniden büyük lokomotiflere boru dökmek isteniyor zannetmiş ve cevaben bu boruları eritecek izâbe fırınlarımızın olmadığını bildirdi.*”¹⁰⁵

Zaten personel sıkıntısı hat safhada olan demiryollarında personele karşı keyfi uygulamalarda yapıldığı gözlemlenir. Ankara – Eskişehir hattında çalışan trenin personeli hiç kimseye sormadan tutuklanır. Yine Cer İşleri Müdürü Bahaettin Efendi de Genel Müdürlüğe sorulmadan tutuklanmıştır. Eskişehir Mağazasında (Malzeme

¹⁰² Ziya Gürel, a.g.e., s. 23.

¹⁰³ Ziya Gürel, a.g.e., s. 27.

¹⁰⁴ **Dekovil:** Ray Aralığı 60 santimetre veya daha az olan, araçları buhar, hayvan veya insan gücüyle yürütülen küçük demiryolu.

¹⁰⁵ Behiç Erkin, a.g.e., s. 203-204.

Deposu) çalışanlarından Jan Dot hiçbir sebep gösterilmeden tutuklanan başka bir demiryolu personelidir.¹⁰⁶

1. Millî Mücadele Sırasında Yerli Personel

Kurtuluş Savaşı sürerken dili Türkçe olmayan, çalışanlarının çoğunluğunu gayrimüslimlerden oluşan, yedek parçası eksik olan, cepheye sevkiyatın gizli yapılması gerektiği zamanda yakıtsız kalan, eldeki birkaç lokomotif ve kataran oluşan trenleri işletebilmek için Miralay Behiç Bey ikinci bir savaş vermesi gerekmiştir¹⁰⁷. Çünkü yabancı şirketlerin lokal çıkarları yüzünden bir türlü ağ şeklini alamayan demiryollarında hesaplar kısa ve dar olarak yapılmış işletilen hatlarda su hesabı yapılmamış lokomotiflerin su ihtiyacı amele olarak görev yapan Türk personel tarafından dere kenarlarından su kovaları ile taşınmak zorunda kalınmıştır. Bu nedenle katarlar muntazam işletilememiş, personel adedi askeri trenlerin ihtiyacına kâfi gelmemiş bu nedenle katarlar yollarda kalmıştır.¹⁰⁸

Millî Mücadele sırasında teknik Türk personel çok azdır. Bunlarda herhangi bir saat uygulaması yapmaktadır. Bazıları hiç dinlenmeden saatlerce çalışmaktadır. Bu personelin başında Ankara deposunun tek kazancı ustası Hakkı Baba ve Cer Müfettişi Nazif Bey örnek gösterilebilir. Sakarya Muharebesi öncesinde Lalahan'da yakıtsızlıktan bekleyen ve Yahşihan'dan cephane götürmeye çalışan trenlere Şimendifer Taburlarında görev yapan personel sırtlarında yoğun hava şartlarına rağmen odun taşımışlardır. Kazanlara büyük gelen odunlar araç gereç olmadığı için personel odunları elleri ve ayakları ile kırmak zorunda kalmıştır. Yine Yahşihan-Ankara arasında cephane taşıyan tren susuz kalmış Lalabel mevkiinde yanma tehlikesi atlatmış, demiryolu personeli kışın don ve karlı havada su bulamayınca dağlardan kar toplayarak lokomotifin yanmasını engellediği, gibi treni hareket ettirmiştir. Yahşihan – Ankara arasında çalışan trenler Millî Mücadele sırasında hiç durmadan çalışmış, trenler odunsuz ve susuz kalınca en az 600 metrelik mesafeden demiryolu personeli sırtlarında odun ve su taşımışlardır.¹⁰⁹

¹⁰⁶ Ziya Gürel, a.g.e., s. 47.

¹⁰⁷ Dilaver Dinç, “Behiç Erkin ve Demiryollarının Kuruluşu”, *Ankara Üniversitesi İnkılâp Tarihi Enstitüsü*, Ankara, 2009, s. 27.

¹⁰⁸ Ömer Yalçın, “Türk Şimendiferciler Milli Mücadele Yıllarında Zafer İçin Nasıl Çalıştılar?”, *Demiryollar Dergisi*, Ankara, Ekim 1947, Sayı 264, Cilt XXI, s. 42.

¹⁰⁹ Yalçın, a.g.m., s. 42.

2. Millî Mücadele Dönemi Yabancı Personel Sorunu

Demiryollarının personeline karşı genel tutum güvensizlik içermektedir. Özellikle gayrimüslim personele karşı ön yargılı bir tutum sergilenmektedir. Birinci Dünya Savaşı yıllarında açılan şimendifer mekteplerinde eğitim gören personel ile Hicaz hattından gelen Türk memurların yanında gayrimüslim ve yabancı personel de demiryolları teşkilatı içinde görevlerini sürdürmüştür. Ancak gayrimüslim ve yabancı personelin çoğunluğu oluşturması halk, ordu ve Büyük Millet Meclisi içinde huzursuzluğa yol açmıştır. Bu nedenle savaş ortamında demiryollarının millîleştirilmesi üzerinde durulmuştur. Gayrimüslim demiryolculara kuşku ile bakılmış işlerinden kovulmaları ve görevlerinden uzaklaştırılmaları istenmeye başlanmıştır.¹¹⁰

Büyük Millet Meclisi'nin 21 Ağustos 1920 tarihli oturumunda demiryollarında görev yapan gayrimüslim personelle ilgili yaşanan endişeler dile getirilmiş ve yaşanan kötü tecrübelerle dayanarak bunların görevlerine son verilmesi istenmiştir. İzmit Mebusu Hamdi Namık (Gör) Bey, Mustafa Kemal Paşa'nın bu konuya dikkatini çekerek İzmir Şimendifer Mektebi'nde yetişip başka işlerle uğraşan demiryolcuların Nafia Vekâleti'nce bulunarak gayrimüslimlerin yerine görevlendirilebileceklerini savunmuştur. Bu konuda yaşadığı bir endişeyi ise şöyle ifade etmiştir:

“... Tanaş ve Anastas isminde bir memurları vardır ki; bu adamlar Yunan muharebesinde de ihanetle itham edilmişti. Mahkûm edilmişti. Bu münasebetle arz edeceğim: Paşa Hazretleriyle beraber Uşak'a giderken makinistin, şoförün bir Rum ve ateşçisinin de bir Ermeni olduğunu anladım. Fakat tren hareket etmişti. Zannedirim orada arkadaşlarımızla hasbîhaller ediyorduk ve büyük bir tehlike içinde ve karşısında bulunuyorduk. Bunlar cürette bulunsaydı bizi Eynay (İnay) İstasyonu'na çıkaracaklarına son süratle düşmanın kucaklarına atarlardı. Binaenaleyh Paşa hazretlerinden bilhassa rica ederim. Bu gayrimüslim memurların vazifelerine nihayet versinler.”¹¹¹

Lazistan Mebusu Esat (Özoğuz) Bey de konuşmasında Balkan Savaşı'nda yaşanan kötü deneyimlerinden örnekler vererek gayrimüslim demiryolcuların görevlerini sürdürmelerine karşı çıkmış ve şunları söylemiştir:

¹¹⁰ Ziya Gürel, a.g.e., s. 19.

¹¹¹ Nuray Özdemir, *“Balkan Savaşı'nda Bir Demiryolcu: Behiç (Erkin) Bey”*, s.73.

“Balkan Muharebesi’nde Kırkkilise’de (Kırklareli) bulunduğum zaman İstanbul’a geliyorduk, ordu bozulmuştu. Şimendifer memurları meyanında birtakım Hristiyanlar müstahdem olduğundan şimendiferin sevkinde birçok fenalıklar göstermişlerdi. Bu sefer de öyle. Ezcümle Adapazarı’na gittiğim esnada Bozüyük’ten avdet ediyordum. Çukurhisar’a gelince tren müsademe ediyordu. Sebebi, oradaki istasyon müdürü haber vermemiş. Hatta trende Arif Bey’in fırkası vardı. Malumat almadığından dolayı istasyona yaklaştığımızda makinist gördü ve ansızın durdurdu. O münasebetle trenin birdenbire durmasıyla ufak bir sarsıntı oldu ve birçokları düştü. Sonra Arif Bey istasyon müdürünü celp edip niçin böyle olduğunu sual etti. Dedi ki; Bozüyük istasyon memuru haberdar etmedi. Ondan dolayı bu kaza vuku buldu. Binaenaleyh demek istiyorum ki, istasyonlarda bulunan memurlar, makinistler, Rum ve Ermeni’den katiyen istihdam olunmamalıdır. Bunların iki dakika tevakkufu, devlet ve millet için büyük bir zarardır. Esbabının temin olunmasını rica ederim¹¹²”

Gayrimüslim personelin görevini sürdürmesi karşısında yaşanan olumsuzluklar Konya Valisi Haydar Bey’in imzasıyla Garp Cephesi Komutanlığı’na gönderilen 1 Eylül 1920 tarihli bir şifrede de dile getirilmiş ve önlem alınması istenmiştir. Gayrimüslim olan demiryolları telgraf memurlarının Türk Ordusu’nun bütün hareketlerini Rum ve Ermenilere ve bunlar aracılığı ile siyasi çevrelere haber verdikleri kanısına varıldığı, bunlardan cepheye yakın yerlerde çalışan kimselerin kontrol altına alınmaları ve trenlere ait telgrafların Türkçe çekilmesi kuralının konulması istenmiştir¹¹³.

Gerek meclis gerekse hatlardan gelen tepkilere yetkililer tarafından verilen cevaplar o dönemin personel durumunu gözler önüne sermektedir. Saruhan Mebusu Mustafa Necati (Uğural) Bey ise bu endişeler karşısında Birinci Dünya Savaşı yıllarında da demiryollarının bazı bölümlerinin Türker tarafından idare edildiğini bunun için demiryolu personeli yetiştirecek bir okul açılarak üç ay zarfında makinist, biletçi, istasyon memurları yetiştirildiğini hatırlatmıştır. Şimendifer mektebinden yetişmiş memurları bulup görevlendirmenin yanında bir şimendifer mektebi açılması konusunda bir öneride bulunarak askerler arasından seçilecek adayların üç ay şimendifer mektebinde eğitime tabi tutularak istasyon memurluğu, makinistlik, biletçilik gibi işleri yapabileceklerini savunmuştur. Bu isteklere Nafia Vekili İsmail

¹¹² Nuray Özdemir, *“Balkan Savaşı’nda Bir Demiryolcu: Behiç (Erkin) Bey”*, s.73.

¹¹³ Ziya Gürel, a.g.e., s. 19.

Fazıl (Cebesoy) Paşa söz alarak cevap vermiş ve söylenildiği gibi İzmir Şimendifer Mektebi mezunlarını bulmakta zorluk yaşadıklarını, bulunursa hemen iş vereceklerini de belirtmiştir. Kısa sürede nitelikli demiryolu personeli yetiştirmenin güçlüğüne dikkat ederek şunları söylemiştir:

“...rastgele bir Müslüman memurumuzu; istediğim bir kondüktör olsa, bir gardifren olsa veya adi bir memur olsa zararı yok. Fakat öyle mühim bir iş olur ki, onu ifa edebilmeli. Mesela ‘Koralı’ namında bir Yunanlı memur var. Bu adam atölye mamuru. Atölye dediğimiz zaman teknil şimendiferlerin tamiratını yapıyor, dehşetli bir surette tamir ediyor ve mahareti kadar da haindir. Size açıkça söylüyorum. Şimdi değiştireyim. Lakin bulamıyorum. Efendim şimendifer mektebi vardı, bu kadar adam yetiştirdi diyorsunuz. Ben o kadar aradım bulamadım. Bugün getirin ben yapayım ben tayin edeyim.”¹¹⁴

Bu yaklaşımlar zaman zaman çalışan personele karşı tepkiye kadar gitmiştir. İdareye sorulmadan çalışan personele karşı taciz, tutuklama, ikamet ettikleri yerden çıkarmalar gibi sorunlar yaşanmıştır. Gelen tepkiler üzerine Meclis hükümeti bir karar alarak demiryolunda görev alan gayrimüslim personelin Yozgat ve Keskin’de yarım maaşla zorunlu ikametine karar verilmiştir. Bu konuda hatıratında elinden geleni yaptığını ifade eden Genel Müdür Behiç (Erkin) Bey, teşkilata şöyle bir tamim yayınlamayı uygun bulmuştur:

“...vazifelerine ikdam ile mukayyet olmalarını; kendilerini her suretle himaye edeceğimi ve vazifelerini gereği gibi yapmayan memurları da cezalandıracağımı bildirdim. Bu tamimin çok tesiri oldu ve gayrimüslim memurların herhangi bir baltalama hareketine tevessül eylediği görülmedi.”¹¹⁵

Daha sonra özellikle Sakarya muharebeleri ve Büyük Taarruz öncesinde lojistik ihtiyacının giderilmesinde yaşanan sıkıntıların ortadan kaldırılması için demiryolu idaresinin garanti vermesi nedeni ile Keskin ve Yozgat’ta yarım maaş ile zorunlu ikamet eden personel Meclis Başkanı ve Hükümet yetkililerinin imzası ile görevlerine geri iade edilmişlerdir.¹¹⁶

¹¹⁴ Nuray Özdemir, *“Balkan Savaşı’nda Bir Demiryolcu: Behiç (Erkin) Bey”*, s.74.

¹¹⁵ Behiç Erkin, a.g.e., s. 199-200.

¹¹⁶ BCA. 4 - 39 – 8, 30-18-1-1, 27.11.1921

F. Cumhuriyet Dönemi Demiryolu Politikaları

1. Demiryollarının Millileştirilmesi ve Personel Politikaları

Balkan yenilgisi, Birinci Dünya Savaşı ve Millî Mücadele döneminde yaşanan yabancı işletme ve yabancı personel sorunları cumhuriyetin kurulması ile birlikte demiryolu hatlarının millileştirilmesini gündeme getirmiştir. Kurtuluş Savaşı'nın başlamasıyla birlikte, büyük bir bölümü Millî Meclis hükümetin eline geçen demiryolları hatlarından Anadolu hattının 926, Bağdat hattının 325 ve İzmir-Kasaba hattının 223 km'lik kesimleri, 19 Temmuz 1920 tarihli Büyük Millet Meclisi kararıyla Eskişehir'de oluşturulan bir *“İşletme Umum Müdürlüğü”* eliyle yönetilmeye başlanmış, 1923 yılında çıkarılan bir yasayla da *“Türkiye 'de bundan böyle yapılacak tüm demiryollarının devlet tarafından kurulması ve işletilmesi”* öngörülmüş, 22 Nisan 1924 gün ve 506 sayılı yasa ile Anadolu'daki hatların satın alınması kararlaştırılarak, yabancı şirketlerin yarım bıraktıkları demiryollarının da tamamlanmasına geçilmiştir.¹¹⁷

İmparatorluk döneminden Cumhuriyet hükümetine geçen toplam 4.138 km uzunluğunda demiryolunun, 3.416 km'si satın alınmış, 450 km dolayındaki Erzurum-Sarıkamış, Toprakkale-İskenderun ve Fevzipaşa-Meydanekbez hatları da anlaşmalar yoluyla devralınmıştır. Cumhuriyetin ilânından İkinci Dünya Savaşı'na kadar süren dönemde, yılda ortalama 200 km'ye varan bir tempoyla, toplam 3.360 km yeni demiryolu yapılmış, savaştan bu yana geçen 33 yılda ise buna yalnızca 1.056 km, yani yılda ortalama 30 km yeni demiryolu eklenmiştir.¹¹⁸

Osmanlı Devleti döneminde yabancı sermayeyi ayrıcalıklarla donatarak, ülkeye davet etmenin tehlikeleri görülmüş olmalı ki, yeni Türkiye Cumhuriyeti Devleti 22 Nisan 1924 tarihinde liberal demiryolu politikası anlamına gelebilecek bir karar almıştır. Bu da demiryollarının satın alınarak devletçe işletilmesidir. Buna istinaden ilk kez, Anadolu demiryolları şebekesi, Haydarpaşa-Ankara, Eskişehir-Konya ve Arifiye-Adapazarı yolları satın alınır. Yine aynı konuda 1 Kasım 1924 tarihinde Mustafa Kemal Paşa, Meclisi açış nutkunda, demiryollarının ülkenin bütün

¹¹⁷ Soyalp Tamçelik, “Osmanlı Dönemi Demiryollarının Tarihi Gelişimi İçerisinde Siyasi ve İktisadi Sosyal Etkileri”, *ERDEM*, Atatürk Kültür Merkezi Başkanlığı, Ankara: Mayıs 2000, Cilt XII, Sayı 35, s. 521.

¹¹⁸ Tamçelik, a.g.m., s. 522.

gereksinimlerinin başında geldiğini vurguladıktan sonra “*Memleketin öz kaynakları ve çocuklarıyla işe devam etmek gereklidir...*” demektedir.¹¹⁹

Birinci Dünya Savaşı sonucunda ve Millî Mücadele’de devletin elinde demiryolu hattı bulunmadığından, ulaştırma problemi en önemli askerî mesele olarak kendini göstermiştir. Millî Mücadele boyunca ele geçirilen hatlar, 19 Temmuz 1920 tarihli Meclis kararıyla, geçici “*İşletme Umum Müdürlüğü*” eliyle idare edilmeye başlanmış, 24 Mayıs 1924 gün ve 506 sayılı kanunla da devletleştirilmiştir. 23 Mayıs 1927 tarih ve 1042 sayılı kanunla “*Devlet Demiryolları İdare-i Umumiyesi*” kurularak demiryollarının işletilmesi ve inşası tek elde toplanmıştır. Daha sonra limanlar da birleştirilerek 1 Ocak 1929 tarih ve 1483 sayılı kanun ile “*Devlet Demiryolları ve Limanları Umum Müdürlüğü*” adını almıştır. 2 Haziran 1931 tarih ve 1818 sayılı kanunla inşaat ve işletme faaliyetleri ayrılmış, 26 Mayıs 1934 tarih ve 2443 sayılı kanunla da “*Devlet Demiryolları ve Limanlar İşletmesi Genel Müdürlüğü*”, Nafia Vekâletine bağlı, katma bütçeli bir kuruluş hâline getirilmiştir. 1948 yılına gelindiğinde, yabancı şirketlerin işlettiği demiryollarının tümü, millileştirilmiştir.¹²⁰

2. Cumhuriyet Dönemi Personel Politikası

Cumhuriyet dönemi personel politikaları üç kısımda incelemekteyiz: Bunlar Atatürk Dönemi, Tek Parti dönemi ve Çok Partili dönemdir. Hükümetlerin demiryolu politikası aynı zamanda personelle olan ilişkilerini de düzenlemiştir. Atatürk döneminde demiryolları meselesinin millî bir politika olması ve bu millileşme politikasının Türkçülük ekseninde yapılması dikkat çeker. 1923-1938 tarihleri arasında bir taraftan yeni hatlar yapılırken, bir taraftan da yabancıların ellerinde bulunan hatlar millileştirilmiştir. Yerli personel için eğitim kurumları, personelin yurt dışına eğitime gönderilmesi bu dönemde gerçekleşmiştir.

Tek parti döneminde ise demiryollarına yatırım daha da artmış, demiryolu personeli Türk halkına örnek gösterilmiş, personelle ilgili sosyal haklar bu dönemde verilmiştir. Demiryolunun millileştirilmesi ve personel politikaları incelendiğinde yeni Türk devletinin, ulaşım problemini çözme konusunda öncelikle devlet yapısı içerisinde bir kurumlaşmaya doğru kararlar alındığını gösterir. Ülkede düzenli olarak demiryolu işletmeciliği 1924 yılında başlamıştır. Ancak demiryolcular millî demiryolculuğu

¹¹⁹ Tamçelik, a.g.m., s. 523.

¹²⁰ Tamçelik, a.g.m., s. 523 - 524.

Millet Meclisi Hükümeti'nin 25 Mart 1920 tarihinde Anadolu - Bağdat demiryollarına el koyması ile başlatır. Tüm demiryolcular bu tarihi Türkiye'de demiryolları için *"Millî Demiryolculuğun"* başlangıcı olarak kabul ederler.¹²¹ 22 Nisan 1924 tarihinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları İşletme Umum Müdürlüğü, 1925 yılında ise Demiryolları İnşaat ve İşletme Müdüriyeti Umumiyesi ve 1927 yılında Devlet Demiryolları ve Limanları Müdüriyeti Umumiyesi kuruluşu gerçekleşmiştir. Bu kurumlar 1923 yılından 1953 yılına kadar Nafia Vekâleti'ne (Bayındırlık Bakanlığı) bağlı olarak faaliyetlerini yürütmüşlerdir.¹²² 23 Mayıs 1927 tarihi Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi'nin esas kuruluş tarihi olarak kabul edilmiş ve kutlamalar yapılmıştır.¹²³

Balkan Savaşları, Birinci Dünya Savaşı ve Millî Mücadele'de yaşanan deneyimler Cumhuriyet'i kuranları harekete geçirmiştir. Osmanlı Devleti döneminde yaşanan başta imtiyaz sözleşmelerine son veren Cumhuriyet yöneticileri *"Bir karış daha fazla demiryolu"* politikasıyla hareket etmiştir. Özellikle mevcut demiryolu hatlarının millileştirilmesinin yanında yeni hatların yapımına ağırlık verilmiştir. Bu hatların yapımında Cumhuriyet'i yöneten idarecilerin demiryollarında yerli ve millî politikayı ön plana çıkardıkları gözlemlenmektedir. 30 Ağustos 1930 yılında işletmeye açılan Sivas İstasyonunun hizmete alınması töreninde konuşan zamanın Başbakanı İsmet Paşa (İnönü) devletin millî bir personel politikasını şu ifadelerle anlatmaktadır:

"Bu hatlar; Türk işçilerinin, Türk fenninin çetin ve muzaffer bir imtihanıdır. Mühendisliğimize ve bütün işçilerimize vatan müteşekkirdir." Aynı törene telgraf gönderen Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal Atatürk'te aynı konuyu vurgulamıştır:

*"Şarka giden demiryolunu Sivas'a vasıl olmasından pek memnun oldum. Zatı Devletleriyle kıymetli mühendislerimizin memleketin servet ve refahını yükseltecek olan bu mühim ve hayırlı işi başarmak hususundaki muvaffakiyetleri şayanı takdir ve tebriktir efendim."*¹²⁴

¹²¹ Ali Nevruz Tuksavul, "Haydarpaşa Hareket Kursundaki Konferanslardan Bazı Notlar", **Demiryollar Dergisi**, Ankara, Birinci Teşrin (Ekim)1936, Sayı 140, Cilt XII, s. 396-397.

¹²² Seyfi Yıldırım, "Türkiye Demiryollarında İstihdam Edilen Yabancı Uzmanlar (1925-1950)", **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, Ankara, 2007, Cilt XXIII, Sayı 67-68-69, s. 314.

¹²³ : Mukbil Sezginer, "Onuncu Yıl", **Demiryollar Dergisi**, Ankara: 23 Mayıs 1936, Sayı 135-136, Cilt XII, s.110-120.

¹²⁴ H. Yakup "Ankara-Sivas Hattı", **Demiryollar Mecmuası**, İstanbul, Birinci Kânun (Aralık)1930, Sayı 66-70, Cilt VI, s.296.

Osmanlı'nın son dönemlerinde yaşanan milliyetçilik akımları ve demiryollarını işleten yabancı şirketler tarafından Türk personelin aşağılanması Cumhuriyeti kuranlar tarafından Türk Milliyetçiliği fikriyatının bir motivasyon kaynağı olmasını beraberinde getirmiştir. Özellikle Atatürk döneminde Türk Milliyetçiliği bir devlet politikası olarak benimsenmiştir. Her dönemde *“Türkler demiryolculuğu yapamaz”* sözlerine atıf yapılarak Türklerin demiryolculuk mesleğini çok iyi yaptığına dair söylemler geliştirmiştir. Millî Demiryolu teşkilatının kuruluşunun on birinci yılında bir makale yayınlayan dönemin Genel Müdürü Ali Rıza Erem *“Genişleyen demiryollarımızı intizamla işletmek gibi gittikçe ağırlaşan millî bir vazifenin edası da Türk Demiryollarına demiryolcularımızın en küçüğünden en büyüğüne kadar vazifelerinin bu ağırlığı müdrik olduklarına şüphe yoktur. Çünkü: Türk demiryolcuları yalnız ve mücerret bir meslek vazifesi ile karşı karşıya değildirler. Bundan daha maim olarak millî bir davanın, yani Türklerin demiryolu yapmakta da işletmekte de başkalarının yardımına ihtiyaç göstermeyecek bir mükemmeliyetle ellerine verilen demiryolunu işletebileceklerini ispat vazifesi ile de mükelleftirler. İddia edebiliriz ve ediyoruz ki on birinci yaşına basan Türk Demiryolculuğu gençliğine körpeliğine rağmen bu millî davayı ispata muvaffak olmuştur. Türk Demiryolcuları en küçüğünden en büyüğüne kadar vazifelerini yaparlarken kusur etmemek hassasiyeti ile hareket ettikçe ve yaptığı işin millî bir dava işi olduğunu da daima düşündükçe dünyanın en ileri demiryolcuları seviyesine pek az bir zamanda erişeceğine hiç şüphe yoktur”*¹²⁵ şeklinde konuşarak Cumhuriyet Dönemi demiryolu personel politikası hakkında bilgi vermiştir.

Cumhuriyet döneminde ülkede bir demiryolu seferberliği ilan edilmiştir. Bu seferberlikle birlikte ülkenin önemli şehirleri birbirine bağlanmıştır. Cumhuriyetin ilanından çok kısa bir süre sonra demiryolu organizasyonu planlaması çok iyi derecede yapılmıştır. Demiryolu personeli yetiştirmek için okullar ve kurslar açan idare, aynı zamanda personelin sosyal haklarını da düşünmüştür. Sivas'ta bir cer atölyesi açan işletme bu işletmeyi daha sonra fabrika haline sokacak günlük 1200-1500 işçinin çalışacağı fabrikanın hemen yakınına personel ikameti için beş yüz kadar lojman, mektep, hastane, amele sarayı ve otel bütün bu tesisatları yapmıştır.¹²⁶

¹²⁵ A. Rıza Erem “Cumhuriyet On Beşinci Yaşına Basarken”, *Demiryollar Dergisi*, Ankara, İkinci Teşrin (Kasım)1937, Sayı 153, Cilt XIII, s.1.

¹²⁶ “Yeni Tesisatın Evsafı”, *Demiryollar Dergisi*, Ankara, Birinci Teşrin (Ekim)1939, Sayı 176-177, Cilt XV, s. II.

Cumhuriyetin ilk dönemlerinde demiryolu personeli devletin “*Bir Karış Fazla Demiryolu*” hedefinden nasibi almış ve ayrıcalıklı gözde bir meslek halini almıştır. O kadarki zaman zaman demiryolu personelinin işlediği suçlar dolayısı ile ceza alıp almayacağı konusunda mahkemeler kendi arasında tartışmalara bile girmiştir. Bu tartışmalarda özellikle yüz kızartıcı suçlarda ne yapılacağı konusunda anlaşmazlıklar çıkmıştır. Bu tartışmalara 1931 yılında alınan bir karar ile tartışmalara son verilmiştir. Bu karara göre:

“Devlet Demiryollarının vazifelerinden kaynaklanan suçlardan dolayı haklarındaki takibatın 1441 numaralı kanuna bakılarak tecile tabi olup olmadığı noktasından, Temyiz Mahkemesi Birinci ve Dördüncü Daireleri arasında hâsıl olan içtihat ihtilafı üzerine oluşan görüşmeler neticesinde 23 Mayıs 1927 tarih ve 1042 numaralı kanunun 6 ve Türk Ceza Kanunun 279’cu maddeleri açıklandığına göre Ceza Kanunun uygulamasında Memur sayılan Devlet Demiryolları ve Limanları İdari Umumiyesi personelinin her ne suretle olursa olsun görevini sui istimal ve idareye ait eşyayı çalmak, para çalmak ve zimmetine geçirmek gibi görevine ilişkin suçlardan dolayı 1441 numaralı kanunun 3’üncü maddesine göre ertelemekten istifade edemeyecekleri ikinci görüşmede çoğunlukla kabul edilmiştir.”¹²⁷

Cumhuriyet’in ilk kurulduğu yıllarda elde yalnız anavatana dönmüş olan Hicaz Demiryolu memurları ile mütareke sırasında Aydın ve Kasaba demiryollarındaki görevlerinden uzaklaştırılmış bulunan çok az sayıda Türk’ten başka işten anlayan kimse yoktu. Bu adı geçen personelde teknik işlerden ziyade ağır işlerde görev yapmaktadır. Bu durum o dönemde planlanan demiryolları politikasına uymamaktadır. Cumhuriyeti kuran iradenin demiryolu ülküsü; “*Demiryollarını Türk emeğiyle yapmak, Türk eliyle işletmek ve millî demiryolu idaresinde Türkü hâkim kılmaktır*” ülküsü ile çalışmaktadır. Millî idare, bu ülkünün gerçekleşmesi için büyük çalışmalar yapmıştır. Çünkü ; “*Demiryolu personelinin hemen yetiştirmek ve hemen hariçten tedarik etmek imkânı yoktur. Demiryolunda barem derecesinde en aşağı olan makasçıya bile makas birkaç sene hizmetten sonra teslim edilebilir. Onun içindir ki bugünkü fazla nakliyat karşısında demiryolunun ihtiyacı olan personeli derhal tedarik imkânı yoktur. Binaenaleyh trafik ne kadar artmış ise demiryolu personelinin*

¹²⁷ Resmi Gazete, “*Suçluların Tabii Olduğu Ahkâm*”, Sayı 1722, 10 Şubat 1931, s.1.

çalışması o derece artmış demektir”¹²⁸ şeklinde düşünce Cumhuriyetin ilk yıllarındaki tüm demiryolu idarecilerinde oluşmuştur. Demiryolu İşletmesi personel yetiştirilmesi hususunda ivedi çalışmalar yapmıştır. Bu çalışmalar ve planlar şu şekilde sıralanabilir;

1- Memlekette çok az sayıda olan Hicaz, Aydın ve Kasaba demiryollarında çalışmış ve demiryolu işletmeciliği hakkında az çok fikir edinmiş olan Türk gençleri toplanılmıştır. Bunlara nizamnameler, talimatname ve emirler okutulmak ve hatta staj yaptırılmak sureti ile bilgi ve tecrübelerinden yararlanılmıştır.

2- Seyyar mektep vagonları oluşturulmuş, personelin bulunduğu yerlerde nazari ve ameli yetiştirilmelerine gayret edilmiştir.

3- Şebekenin derhal ihtiyaç gösterdiği memurları yetiştirmek ve alınan memurların mesleki bilgi ve tecrübelerini artırmak için çeşitli kademelerde demiryolu okulları ve kurslar açılmıştır.

4- Avrupa’da ki demiryolu ilerlemelerini görmek ve tatbikatı hakkında bir fikir edinmek üzere Türk demiryolcuları arasında Avrupa’nın muhtelif demiryollarına iki, üç aylık seyahatler tertip edilmiştir.

5- İdarenin teknik şubelerinin ihtiyacı için mühendis ve fen memuru yetiştirilmek üzere Avrupa’nın muhtelif merkezlerine sınavla ile mühendis ve teknikum (Teknik Okul) talebesi gönderilmiş ve bunlar eğitimlerini tamamlayarak yurda döndüklerinde idareye kıymetli hizmetler yapmışlardır. Bundan başka yine mühendis ve fen memuru ihtiyacını karşılamak üzere İstanbul’daki Yüksek Mühendis Mektebinde ve Teknik Okulunda idare hesabına talebe okutturulmasına devam edilmiştir. Bütçeye konulan tahsisatla 1940 ders yılından itibaren uygulamaya geçilmiştir.

6- Demiryolu atölyelerine lazım olan mütehassıs demirci, tornacı, tesviyeci, kazancı ve sanat erbabı yetiştirilmek için Eskişehir’de orta derecede bir sanayi mektebi kurulmuştur. Bu müessesede nazara bilgi ile de uzman ustalar yetiştirilmiş ve bu tür okullar yaygınlaştırılmıştır.

7- Hareket işlerinin bir kat daha intizam ve mükemmeliyetle yürümesi için teftiş ve murakabenin kuvvetlendirilmesi yolunda da tedbirler alınmış bu cümleden olarak müsabaka ile intihap edilen yüksek tahsilli gençlere iki sene müfettiş muavini sıfatı ile staj yaptırıldıktan sonra hareket müfettişliği vazifesi verilmekte

¹²⁸ “Biz Nasıl Çalışıyoruz!”, *Demiryol Dergisi*, Ankara, I. Teşrin - II. Teşrin - I. Kânun 1942, Sayı 212-213-214, Cilt XVIII, s. 10.

bulunmuştur.¹²⁹ Demiryolları personel yetiştirme politikası ve planlamasının ne kadarının gerçekleştiğinin daha iyi anlaşılması için sayılan maddelerin hangilerinin gerçekleştiğini tarihi süreç içerisinde incelemekte yarar vardır.

3. 1923-1960 Arası Personel Sayıları

a. Atatürk Dönemi Personel Sayıları

TABLO 1.5: Atatürk Dönemi Personel Sayıları (1923-1938) ¹³⁰

YILLAR	MEMUR	İŞÇİ	TOPLAM
1923			-
1924			-
1925			-
1926			-
1927			-
1928			-
1929			-
1930			-
1931			8864
1932			10759
1933			10937
1934			12641
1935			19075
1936			17653
1937			15968
1938			24253

Atatürk dönemi personel sayıları incelendiğinde ilk millîleştirme politikası yapılarına kadar personel sayısı hakkında çok bilgi verilmemiştir. Özellikle Atatürk dönemi ve tek parti dönemi incelendiği zaman demiryollarının kuruluşunun 1927 olarak kabul edildiği görülmüştür. Yeni hatların yapılması ve millîleştirme devam ettikçe personel sayısında hızlı bir artış gözlenmektedir.

¹²⁹ Öztürkoğlu, a.g.m, s. 203-204.

¹³⁰ TCDD Genel Müdürlüğü, İstatistikler, <https://www.tcdd.gov.tr/kurumsal/istatistikler>, (Erişim: 12.8.2023)

b. Tek Parti Dönemi Personel Sayıları (1938-1950)

Atatürk'ten sonrada tek parti döneminde de demiryolları ağı genişletilmeye başlanmıştır. 1923-1950 arası “*Demiryolu Dergileri*” incelendiği zaman görülen demiryolu tarihinin 1927 yılında başlatıldığıdır. Türkçü söylemlerin ön plana çıktığı göze çarpmaktadır. Osmanlı dönemi hakkında yorumlara yer verilmemektedir.

TABLO 1.6: Tek Parti Dönemi TCDD Personel Sayıları ¹³¹

YILLAR	MEMUR	İŞÇİ	TOPLAM
1939			25940
1940			29364
1941			32575
1942			36017
1943			41450
1944			44048
1945			44503
1946			43053
1947			-
1948			-
1949			-

İkinci Dünya savaşı sırasında ve sonrasında dünyada yaşanan ekonomik sıkıntılardan Türkiye’de etkilenmiştir. Savaş boyunca ilan edilen seferberlik ülkelerin yaşadığı ekonomik dar boğaz demiryollarında bütçenin açık vermesine neden olmuştur. Bütçe açığının kapatılması için tarifelere zam yapmak isteyen Demiryolları Genel Müdürlüğü’nün bu talebini hükümet halkın içinde bulunduğu durumdan dolayı kısmi kabul etmiştir. Geri kalan açığı personel tasfiyesi yaparak gidermeye çalışan işletme öncelikli olarak iş ahlakı olmayan sorunlu personeli tasfiye ederek başlamıştır. Daha sonra emekliliği gelenleri emekli etmiş ve yaklaşık dört yıl personel almamıştır. Bu süre zarfında bütçe denk hale gelmiştir. Ülke 1947’den çok partili döneme geçtiği 1950 yılına kadar demiryolu personel almamıştır.

¹³¹ TCDD Genel Müdürlüğü, İstatistikler, <https://www.tcdd.gov.tr/kurumsal/istatistikler>, (Erişim: 12.8.2023).

Konuyu zamanın Genel Müdürü Galip Güran şöyle açıklamıştır; “*Kesin bir ihtiyaca dayanmadan münhallere ulu orta aldığımız memurlar, senelerin akışı içinde çalışma heyecanını ve ahlakını kaybeden kimseler, bir miras yedi şefkatine ve merhametine mazhar olarak, cephe gerilerine kaçmakta ve adeta eski zaman paşa konaklarındaki işsiz güçsüz kalabalıklar gibi idaremizin sırtında yük olmaya başlamışlardı. Mevzuatın hakkıyla tatbik edilmemesinden dolayı biriken bu az çalışan veya çok az randıman veren personel, idaremize yükledikleri kendi ağırlıklarından ziyade bünyemizde fena bir örnek teşkil etmek ve çalışanlarında gayretini kırmak gibi kendi cürümlerinin çok üstünde zarar vermeğe başlamıştı. Biz, tasfiye kararı ile bunların aylıklarından yapacağımız yüzde 6 kadar bir tasarrufu değil, bünyemizi dinçleştirmek ve umumi randımanı artırmak gibi ileriye de sâri önemli bir tembih kudreti yaratmak faydasını hedeftuttuk. İşte bu maksatlardır ki içtimai bir facia şeklinde telâkki ettiğimiz bir tasfiyeye, yüreğimize taş basarak karar verdik. Temenni ediyoruz ki, bu tasfiye kararı bizi bir daha böyle ağır bir tedbire başvurmaya mahal bırakmayacak bir bünye sağlamlığına, nizam ve mevzuat salâbetine kavuştursun.*”¹³²

Yukarıdaki kararı almadan önce demiryolu idaresi personel arasında bir anket çalışması yapmıştır. Bu anket tüm kamu çalışanları arasında yapılmıştır. Demiryolu personeline yönelik yedi adet soru sorulmuş sonuçlarına göre hareket etmiştir. Bu sorular şu şekildedir: “*Birinci Soru: Bütçe tasarrufu bakımından asgari kadro ne olabilir ve Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü bütçesinde personel giderlerinin azaltılması bakımından asgari kadro ne olabilir? İkinci Soru: İşlerin süratle görülmesi için kaldırılabilir formaliteler nelerdir? Üçüncü Soru: İş sahiplerinin en az sayı da daire ve memurla teması nasıl temin edilebilir? Dördüncü Soru: En az kâğıt yazarak en az havale ile iş görülmesi için memurlara verilecek salâhiyet neler olmalıdır? , Beşinci Soru: Yukarda ki maddelerin (1 ve 4. sorular) temini için hangi mevzuatın değişmesi lazımdır? Altıncı Soru: Bu neticeler elde edildikten sonra bakanlığımızdaki memur sayısı ne miktar azalabilecektir? Yedinci Soru: Daire ve hizmetler arasında kaldırılabilir olanlar varmıdır?*”¹³³ 1923-1942 tarihleri arasında TCDD personelinin yaşları ve eğitim durumları ise şöyledir:

¹³² İlhami Gök, “Genel Müdürümüzün Camia ile Hasbihali”, *Demiryol Dergisi*, Ankara, Ocak- Şubat 1948, Sayı 267-268, Cilt XXII, s. 3.

¹³³ Emin Paksüt, , “Hükümetçe Yapılan Bir Anket Münasebetiyle”, *Demiryol Dergisi*, Ankara, Ocak-Mart 1949, Sayı 279-280, Cilt XXIII, s. 7-10.

TABLO 1.7: 1923-1942 Arası TCDD Personelinin Yaş Aralığı ¹³⁴

YAŞ ARALIĞI	PERSONEL SAYISI
60 Yaş ve Üstü	202
59-50	2214
49-40	6751
39-30	9964
29-20	4267
19-18	616
18 Yaşından Küçük	597

TABLO 1.8: 1923-1942 Arasında TCDD Personelinin Eğitim Durumları ¹³⁵

Eğitim Durumu	Personel Sayısı
Okur Yazar	15373
İlkokul	5407
Ortaokul	2804
Lise	782
Yüksek Tahsil	490

1923-1942 tarihleri arasındaki verilere göre yukarıda sayıları verilen personelden 19579’u evli, 5277 adedi bekârdır. Memur ve müstahdemlerin evli olanları kanunen iâşesi ile mükellef olduğu aile efradı 65943, bekârların iâşesi ile mükellef olduğu aile efradı 6350 kişidir. Toplam 72293 kişiden ibarettir. Yukarda zikredilen memur ve müstahdemlerin 6360 adedi aylıklı, 12479 adedi yevmiyeli ve 6017 adedi de saatlidir. Bu yekûnlara mevsimlik yol amelesi dâhil değildir.¹³⁶

¹³⁴ “Teşkilatımızda 24856 Memur ve Müstahdem Çalışıyor”, *Demiryol Dergisi*, Ankara, Ocak- Şubat 1942, Sayı 212-2214, Cilt XVIII, s. 19.

¹³⁵ “Teşkilatımızda 24856 Memur ve Müstahdem Çalışıyor”, Sayı 212-2214, Cilt XVIII, s. 19.

¹³⁶ “Teşkilatımızda 24856 Memur ve Müstahdem Çalışıyor”, Sayı 212-2214, Cilt XVIII, s. 19.

c. Demokrat Parti Dönemi Personel Sayıları

TABLO 1.9: 1950-1961 Demokrat Parti Dönemi ¹³⁷

YILLAR	MEMUR	İŞÇİ	TOPLAM
1950	-	-	-
1951	24637	25558	50195
1952	22085	29126	51211
1953	22499	29427	51926
1954	19727	35400	55127
1955	21435	35710	57145
1956	22375	37551	59926
1957	24832	36316	61148
1958	26385	38440	64825
1959	27501	39094	66595
1960	27300	32381	59681

Demokrat Parti döneminde demiryolu yatırımları azalarak durmuştur. Atatürk ve Tek Parti idarecilerinin demiryollarına verdiği önem Demokrat Parti döneminde karayollarına kaymıştır. Demokrat Parti döneminde demiryolu siyaseten parti yakınlarına istihdam sağlama aracı olarak kullanılmaya başlamıştır. Bu dönemde demiryolu yatırımları azalırken personel sayısı hızla artmıştır. Bu durum vasıflı personel sıkıntısını beraberinde getirmiş kurum sürekli zarar eden bir yapı haline gelmiştir.

¹³⁷ TCDD Genel Müdürlüğü, İstatistikler, <https://www.tcdd.gov.tr/kurumsal/istatistikler>, (Erişim: 15.8.2023).

4. 1923-1960 Arası Demiryolu Yöneticiler

a. Nafia (Ulaştırma) Bakanları

TABLO 1.10: Ulaştırma Bakanları (Münakalât Vekilleri) (1921-1960)¹³⁸

	Münakalât Vekilleri	Mesleği	D. Yeri	D. Tarihi	Görev Süresi
1	Ali Çetinkaya	Subay	Afyon	1878	31/5 /1939 - 22/11/1940
2	Cevdet Kerim İncedayı	Kur. Sb	Sinop	1893	22/11/1940 -13/10/1941
3	Fahri Engin	Amiral	İstanbul	1888	13/10/1941- 10/ 3/1943
4	Ali Fuat Cebesoy	General	İstanbul	1882	10/ 3/1943 - 7/ 8/1946
5	Şükrü Koçak	Kur. Sb	Elazığ	1886	7/8 /1946 - 10/ 6/1948
6	Kasım Gülek	(İkt.Dr.)	Adana	1905	10/6 /1948 - 17/1 /1949
7	Kemâl Satır	Doktor	Adana	1911	17/ 1/1949 - 22/ 5/1950
8	Tevfik İleri	Y. Müh.	Hemşin	1912	22/ 5/1950 - 11/ 8/1950
9	Seyfi Kurtbek	Kur. Sb	Gelibolu	1905	11/ 8/1950 - 5/11/1952
10	Yümnü Üresin	General	Elazığ	1898	5/11/1952 - 14/ 5/1954
11	Muammer Çavuşoğlu	Y. Müh.	Kuşadası	1903	14/ 5/1954 - 9/12/1955
12	Arif Demirer	(Hukuk - İkt)	Afyon	1909	9/12/1955 ¹³⁹ 25/11/1957 ¹⁴⁰
13	Fevzi Uçaner	General	Erzincan	1900	25/11/1957 – 18/9/1958
14	Muzaffer Kurbanoglu	Hukuk	Manisa	1913	1/11/1958 - 9/12/1959
15	Şemi Ergin	Hukuk	Kocaeli	1913	9/12/1959 – 27/5/1960

¹³⁸ Servet Zengin, “Kronoloji”, *Demiryol Dergisi*, Ankara: Şubat 1956, Sayı 53, s. 23-29.

¹³⁹ Zengin, “Kronoloji”, *a.g.m.*, s 23-29.

¹⁴⁰ “Türkiye ulaştırma ve altyapı bakanları listesi”, https://tr.wikipedia.org/wiki/T%C3%BCrkiye_ula%C5%9Ft%C4%B1rma_ve_altyap%C4%B1_bakanlar%C4%B1_listesi, (Erişildi: 16.9.2023).

b. 1923-1960 Arası Demiryol Genel Müdürleri

TABLO 1.11: TCDD Genel Müdürleri (1921-1960)

	Genel Müdürler	Mesleği	D. Yeri	D. Tarihi	Görev Süresi
1	Behiç Erkin	Kur. Sb	İstanbul	1876	1/12/1921 - 11/1/1926
2	Vasfi Tuna (Vekâleten)	Y. Müh.	Ruşçuk	1874	11/ 1/1926 -20//8/1928
3	Haşim Sanver	Mülkiye	İstanbul	1875	20/8/1928 - 30/4/1931
4	Rıfat Ilgar	Y. Müh.	İstanbul	1884	1/ 6/1931 - 18/3/1934
5	İbrahim Kemâl Baybura	Kur. Sb	Bayburt	1890	19/3/1934 - 31/10/1935
6	Ali Rıza Eren	Kur. Sb	Sındırgı	1883	25/12/1935-27/ 3/1939
7	Tahsin Sezen	Kur. Sb	Alâiye	1883	27/3/1939 - 27/ 7/1939
8	C. Hidayet Serter (V.)	Y. Müh.	İstanbul	1892	5/ 8/1939 - 7/10/1939
9	C. Hidayet Serter	Y. Müh.	İstanbul	1892	7/10/1939 - 24/12/1945
10	Fuat Zincirkıran	Y. Müh.	İstanbul	1897	24/12/1945 - 6/10/1947
11	Galip Güran	Y. Müh.	İstanbul	1901	6/10/1947 - 13/ 6/1950
12	İrfan Kuraner (V.)	Y. Müh.	Edirne	1899	13/ 6/1950 - 31/ 3/1951
13	General Zihni Uner	Y. Müh.	Aksaray	1900	10/ 6/1951-13/ 5/1954
14	Nedret Esmen (V.)	Y. Müh.	Maan	1905	15/ 5/1954 - 10711/1954
15	Nedret Esmen	Y. Müh.	Maan	1905	10/11/1954 – 10/2/1956
16	Safa Yalçuk	Hukuk	İstanbul	1914	10/ 2/1956 ¹⁴¹ 21/8/1959 ¹⁴²
17	Kamuran Görgün	Y. Müh.			21/8/1959 – 15/9/1960

5. Cumhuriyet Dönemi Yabancı Personel

Osmanlı Devleti’nden Cumhuriyete kalan miras genelde yabancıların işlettiği sanayi kuruluşlarıdır. Az zamanda çok iş yapmak isteyen ve çağdaş batı ülkelerini yakalamak isteyen yeni Türkiye Cumhuriyet’i idarecileri ülkenin gelişmesi için şart gördükleri demiryolu alanında da yabancı uzmanlardan yararlanmak zorunda

¹⁴¹ Zengin, “Kronoloji”, a.g.m., s. 25.

¹⁴² “TCDD Genel Müdürleri Listesi”,

https://tr.wikipedia.org/wiki/TCDD_genel_m%C3%BCd%C3%BCrleri_listesi, (Erişildi: 16.9.2023).

kalmıştır. Bir taraftan demiryolu hatlarını millileştirmek için çalışma başlatan hükümetler bir taraftan Türk personel yetiştirmek için okullar ve kurslar açmıştır. Aynı zamanda yeni demiryolları hatlarının yapımı içinde özellikle mühendislere ihtiyaç duymuşlardır. Bu açığı kapatmak bir taraftan da yerli personelin yetiştirilmesi için yurt dışından teknik bilgisi olan mühendis ve uzman personel getirmişlerdir.

Yukarda sözünü ettiğimiz sorunun ortadan kalkması için 1924 tarihinde Bakanlar Kurulu yabancı uzmanları demiryollarında çalıştırmak için yetki almıştır. Bu yetki bir yıl ve üzerini kapsamıştır. Bir yıl ve üzerinde istihdamına müsaade edilen yabancı personelin genellikle mühendis olduğu görülmüştür.¹⁴³ Aşağıda tabloda 1923-1950 arasında demiryollarında istihdam edilen personelle ilgili bilgi verilmiştir.

TABLO 1.12: 1923-1950 Tarihleri Arasında Demiryollarında Çalışan Yabancı Uzmanların Ülkelerine Göre Sayıları¹⁴⁴

Uyruğu	Sayısı	%
Alman	23	32
Amerikan	13	17
Avusturya	13	17
Macar	11	15
İsviçre	5	7
Fransız	5	7
Yunan	1	1
Polonya	1	1
İsveç	1	1
Rus (Türk asıllı)	1	1
Bilinmeyen	1	2
TOPLAM	75	100

¹⁴³ Seyfi Yıldırım, “Türkiye Demiryollarında İstihdam Edilen Yabancı Uzmanlar”, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, Ankara, 4 Kasım 2007, Cilt 23, Sayı 67-68-69, s. 319-320.

¹⁴⁴ Yıldırım, a.g.m. s. 320.

**TABLO 1.13: 1923-1950 Tarihleri Arasında Demiryollarında Çalışan
Yabancı Uzmanların Alanlarına Göre Sayıları ¹⁴⁵**

İstihdam Alanları	Sayısı	%
İnşaat İşleri	26	34
Cer İşleri	15	20
İşletme İşleri	11	15
Yol ve Fen Heyeti	7	9
Mimari ve Dekorasyon	3	4
Malzeme Teslim ve Kontrol	2	3
Aplikasyon ve Harita işleri	2	3
Bilinmeyen	9	12
TOPLAM	75	100

**TABLO 1.14: 1923-1950 Tarihleri Arasında Demiryollarında Çalışan
Yabancı Uzmanların Mesleklerine Göre Sayı ve Yüzdeleri ¹⁴⁶**

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

¹⁴⁵ Yıldırım, a.g.m. s. 325.

¹⁴⁶ Yıldırım, a.g.m. s. 332.

6. İlk Yıllarda Personel Temin Şartları ve Yetiştirilmesi

Daha önce sözünü ettiğimiz gibi Cumhuriyet döneminde demiryolu personel politikası uygulanırken Osmanlı döneminde yaşanan olumsuzluklar dikkate alınmış yerli demiryolu personel yetiştirilmesine önem verilmiştir. Özellikle tek parti döneminde bu bir devlet politikası olmuş başta Behiç Erkin Bey olmak üzere personel yetiştirilmesi için çalışmalar yapılmıştır. Oluşturulan eğitim kurumları ile birlikte bu personeli eğitmesi için yurt dışından uzmanlar getirilmiş, yurt dışına personel gönderilmiş bir taraftan da açılan kurslar ve okullarla personel temin edilmeye çalışılmıştır. İlk olarak 1932 yılında personel temini için bir yönerge hazırlanmış bu yönerge ile personel temin edilmiştir. Aynı yönergede personelin nasıl eğitileceği konularına da vurgu yapılmıştır. Bu yönergeye göre personel kabul edilmiş ve yetiştirilirken şu konular dikkate alınmıştır:

a. Mütihassıs Kısım

Mütihassıs yani uzman personel alınırken kesinlikle imtihan yapılmayacak sadece bu uzmanlarda yüksek eğitim alıp almadığına ve ahlakına bakılacaktır. Ancak aynı işe birden fazla başvuru olursa daha önce demiryolu alanında tecrübeli olan yüksekokul mezunları tercih edilecektir.¹⁴⁷

b. Memur ve Müstahdem Kısım

Memurlar genellikle imtihan ve sınavla temin edilmektedir. En az ortaokul mezunu olma şartı bulunmaktadır. Bu personel en az bir yıl işletmede staj gördükten sonra eğer kabiliyetli iseler daimi kadroya memur olarak istihdam edileceklerdir. İşletmede istihdam edilecek daimi memurlar en fazla 30 yaşında olmak zorundadırlar. Müstahdem olarak istihdam edilecek personelin tek şartı okuma yazma bilmesidir. Okuma yazma bilmeyenlerde kabul edilir ancak okuma yazma bilenler öncelikli tercih sebebidir.¹⁴⁸

¹⁴⁷ Zat İşleri Müdürü Şevket, “Devlet Demiryollarının Mensubunun Hizmete Alınma ve Yetiştirilmeleri”, *Demiryollar Mecmuası*, İstanbul, Mayıs 1932, Sayı 87, Cilt VIII, s. 168.

¹⁴⁸ Şevket, a.g.m. s. 168-169.

c. İşçi ve Amale Kısmı

İşçi olarak istihdam edilen personel öncelikle talep ettiği alanla ilgili bir atölyede sınava tutulur. Bu işi kaç saatte nasıl yaptığına bakılır. Ardından eğer sınavda başarılı oldu ise yaptığı işe göre ücreti belirlenir ve kadroya dâhil edilir. Demiryolu işletmesinde çalışacak işçi kadrosunda bulunan personelin okuma yazma bilmesi gerekmektedir. Amele sınıfında çalışacak personel ise okuma yazma bilmek ve sağlık sorunun olmadığına dair rapor alması gerekmektedir.¹⁴⁹

d. Münâkalat (Taşımacılık) Kısmı

Demiryolu işletmesinde hayati önem taşıyan kısım ise münâkalat*** bölümüdür. Bu bölüm üç kısma ayrılmıştır ve özellikle uzmanlık gerektiren sınıftır. Çünkü bu bölümde görev yapan personel demiryolu işletmesinin ana yapısını oluşturur. Münâkalat kısmı da “*Hareket, Katar ve Ambar*” olarak üç bölüme ayrılmışlardır.

e. İstasyon Kısmı

İstasyon kısmı hareket şakirtliği¹⁵⁰ ile başlar; İstasyon Müdürlüğü ile biter. Hareket müfettişleri istasyon müdürlerinden yetişir. Hareket şakirti ihtiyaç vukuunda müsabaka ile alınır. Ortaokul mezunu olmak ve yaşı 18’den aşağı 27’den yukarı olmamak şarttır. Müsabaka imtihanı dört işlem, kesri adi (Bayağı Kesir) ve ondalık sayı, basit tenasüp (Basit Orantı), biraz tarih biraz coğrafya, imla ve kitabettir. Sınavı kazananlar hat üzerinde muhtelif istasyonlara dağıtılır. Burada vaziyete göre üç aydan aşağı olmamak üzere staj görürler. Staj amirleri tarafından kâfi görülenler Haydarpaşa’daki münakalât mektebine gönderilir. Bu mektep leylidir. Tahsil devresi altı aydır. Burada verilen ders programı ise şunlardır.¹⁵¹

¹⁴⁹ Şevket, a.g.m. s.169.

*** **Münâkalat:** Ulaşım ve ulaştırma işleri, ulaştırma.

¹⁵⁰ **Şakirt:** Öğrenci, stajyer, çırak.

¹⁵¹ Şevket, a.g.m. s. 169.

TABLO 1.15: Haydarpaşa Münakalât Mektebi Ders Programı

Dersler	Saatler ve Günler	
Hareket ve İşaret	Haftada 6 Ders 120 Saat	
Telgraf	Haftada 17 Ders 1 Saat	Haftada İki Tatbikat
Varidat Muhasebesi ve Tarifeler	Haftada 6 Ders 120 Saat	
Mesleki Mâlûmat	Haftada 20 Ders 1 Saat	
İktisadi Coğrafya ve Tarife	Haftada 3 saat	
Cer	Haftada 2 Saat 40 Ders	
Yol	Haftada 1 Saat 20 Ders	
Kânuni Malûmat	Haftada 1 Saat 20 Ders	
Sıhhat	Haftada 2 Saat 40 Ders	
Tahrir Usulü	Haftada 1 Saat 20 Ders	
Hesap	Haftada 2 Saat 40 Ders	

Bu mektebi ikmal edenler imtihanla hareket şakirdi olurlar ve tekrar istasyonlara gönderilirler. İmtihanda aldığı notlar az olanlar puantör olarak ayrılırlar. Bu imtihanla hareket şakirtlerinin mesleklerindeki terakkileri, kabiliyetleri daima kısım hareket müfettişlerinin murakabeleri altındadır. İstasyonlarda en az altı ay staj gören ve kabiliyet gösterenler ihtiyaç ve münhallere göre hareket memurluğuna terfî edilir ve mesuliyetleri altında istasyon umurunu tedvir ederler.

Mektep imtihanlarında kâfi derecede muvaffak olamayanlar bir müddet daha hatta stajdan sonra kabiliyeti görülenler hareket memuru olabilmek için tekrar imtihana tâbi tutulurlar. Bu imtihan programı şudur:

- 1- Telgraf Kismı: 1- Telgraf Memuru, 2- Telgraf Dağıtıcı, 3- Telgraf Arızaları ve Tamirâtı
- 2- Hareket kısmı (İşaret) : 1- Umumi maddeler 2- İşaretlerin Manaları 3- İşaretlerin Şekil ve Kullanımları

Hareket: 1- İstasyon ve katar memurlarının vazife ve salahiyetleri, tarzı hareketleri, giyinmeleri, halk ile sureti münasebetleri vesaire, 2- İstasyon hatları ve

tesisatı, 3- Tenvirat (Aydınlatma)¹⁵², 4- Vagonların tahmili, 5- Katarların tasnif ve hareket cetveli, 6- Katarların teşkili, 7- Katarların terkibi, 8- Katarların seyrü seferinin ihbarı, 9- Katarların seyrü seferleri, 10- Geç kalan katarların sevki, 11- Vagonetlerle drezinlerin seyrü seferleri, 12- Kaza ve hadisatı fevkalade, 13- Ahkâmı muhtelife.

Varidat (Kazanç)¹⁵³: 1- Yolcu muamelâtı, 2- Yolcu eşyası ve paketler, 3- Cenaze nakli, 4- Araba, otomobil ve malzeme-i müteharrike nakliyatı, 5- Canlı hayvanat, 6- Seyri seri, seyri adi eşya nakliyatı, 7- Muhtelif tahsilât, 8- Muvazene, 9- İdari nakliyat, 10- Teslim tesellüm, 11- Mutalebat.¹⁵⁴

İmtihanlar, okuldan aldıkları dereceler aşağı olanlar içindir. Okul imtihanlarını başarı ile verenler hareket memuru olmak için tekrar imtihana tabi değildirler. Hareket müfettişlerinin nezaretleri altında stajlarını görürler ve stajının başarısı tasdik olunanlar, yukarıda da söylediğimiz gibi, açık kadrolara göre hareket memurluğuna terfi edilirler. Bundan sonra terfiler kıdem ve kadro ihtiyacına göre icar edilir ve istasyon müdürlüğüne kadar gider.

Katar Kısmı: Katar personelinin ilk kademesi gartfrenliktir. Gartfrenlerin genç, gözü açık ve kabiliyetli olanları bir müddet kondüktör vekilliğinde kullanılır. Kendilerinde kâfi kabiliyet görenler ve bu kabiliyetleri âmirlerince de tasdik olunanlar imtihana talip olurlar. Kondüktörlük imtihanı, aşağıda katar başmemuru olmak için zikredeceğimiz program üzerinden ve fakat daha basit olarak icra edilir. Muvaffak olanlar, kadro durumuna göre kondüktörlüğe terfi edilirler. Katar baş memurluğu imtihan programı münakalât mektebindeki katar sınıfına ait dersler üzerinedir ve şu şekildedir:

1- Hareket ve işaret, 2- Telgraf, 3- Nakliyat, 4- Tarife ve hesap, 5- Mesleki terbiye, 6- Cer, 7- Yol, 8- Kanuni malumat, 9- Sıhhat, 10- Tahrir. Evvelce bu mektebi başarı ile bitiren kondüktörler mektepten katar baş memuru olarak çıkarlar. Katar baş memurluğuna talip olan kondüktörler ise bu derslerden imtihan edilirler. Sorulacak sualler aşağıdaki esaslar dâhilindedir.

1- İşaret nizamnamesi, 2- Hareket nizamnamesi, 3- İşletme ve münakalât, 4- Telgraf.

¹⁵² TDK Türkçe Sözlük, <https://sozluk.gov.tr/> (Erişim: 22 Temmuz 2023).

¹⁵³ Kamûs-i Türkî, <https://www.kamusiturki.com/> (Erişim: 22 Temmuz 2023).

¹⁵⁴ Şevket, a.g.m., s. 169.

Bunların bilhassa katar sınıfı ile alâkadar edenleri sorulur. Katar baş memurları terfi için yeniden imtihana tâbi tutulmazlar. Katar baş memuru en nihayet katar muayene baş memuru olabilir ve derecesi istasyon müdürüne tekabül eder.

f. Ambar Kısım

Gerek hizmete alınacakları zamandaki sınavda geçer not almakla beraber ihtiyaç üzerine kabul edilmiş olanlar, gerek artık istasyon sınıfında çalışmaya yaşları veya genel sağlıkları müsait olmayanlar ambar kısmında istihdam olunurlar. Bununla birlikte ilk tayinde puantör olarak ayrılanlar, sıhhatleri müsait ise imtihan verdikleri halde istasyon kısmına geçebilirler. Ambar kısmı başlangıcı puantörlük nihayeti ambar müdürlüğüdür.

Sırası şudur: Puantör – Baş puantör, hesap memuru, ikinci ve birinci sınıf hesap memuru. Puantörlükten hesap memurluğuna imtihanla geçilir. İmtihan hareket memurları programının aynı ise de en ziyade gelirleri alâkadar eden kısımlardan icra edilir.¹⁵⁵

¹⁵⁵ Şevket, a.g.m., s. 170.

İKİNCİ BÖLÜM

DEMİRYOLLARINDA EĞİTİM - ÖĞRETİM FAALİYET ve POLİTİKALARI

A. Osmanlı Devleti Dönemi

1. Osmanlı Dönemi Eğitim Kurumları

Osmanlı Devleti döneminde önce Balkan, sonra Birinci Dünya Savaşı sırasında yaşanan sıkıntılar devlet yöneticilerini harekete geçirmiş, demiryollarında yerli personel yetiştirmek için girişimler yapılmıştır. Bu dönemde şimendifer mektebi olarak İstanbul ve İzmir’de iki okul açılmıştır.¹⁵⁶ Demiryollarının ülkeyi kalkındıracağı Osmanlı devlet yöneticilerinde önemli bir düşünce kaynağı olmuştur. Ancak gerek siyasal sorunlar, gerekse ülkenin içerisinde bulunduğu ekonomik sorunlar demiryollarının yerli personel tarafından işletilmesinin önüne geçmiştir. Bütün bunlarla birlikte inanç ve bu nedenle çıkarılan fetvalar yerli personeli bu alandan uzaklaştırmıştır. Dönemin gazetelerinde yerli personelin demiryollarında olması gerektiği ile ilgili haber ve makaleler yayınlanmıştır. Bu makalelerin en dikkat çekeni 7 Şubat 1874 tarihli Basiret Gazetesi tarafından yayınlanmıştır. Gazeteye göre Mısır’da demiryolu personelinin Mısırlı olduğu vurgulandıktan sonra aynı telgraf alanında olduğu gibi bir okul açılarak “*Lisanı lisanımıza, huyu huyumuza, tavrı tavrımıza uygun memur ve müstahdemler yetiştirmek için bir şimendifer mektebi açmalıyız*” deniyordu. Daha sonraki yıllarda da gazeteler demiryollarında yabancı personel problemini duyuran haberler yapmıştır.¹⁵⁷

Demiryollarında ilk Türk personel için ancak 1887-1888 tarihinde Hicaz demiryollarında oluşturulan Şimendifer Taburları kurularak atılmıştır. Ancak Türk demiryolcularının olmayışının acı bir şekilde Balkan Savaşları’nda tecrübe edince basın konuyu daha da gündeme taşır. 5 Teşrinisani 1913 tarihinde İkdâm Gazetesin de yayımlanan bir başyazıda konu şu şekilde vurgulanır; “*Yeniden demiryolu imtiyazları*

¹⁵⁶ “Cumhuriyetimizin 20 inci Yıldönümünde Demiryollarımızın Yol ve Bina Durumuna Bir Bakış”, **Demiryollar Dergisi**, Ankara: Ekim, Kasım, Aralık 1943, Sayı 224 -225 - 226, Cilt XIX, s. 31.

¹⁵⁷ Sait Toydemir, “Anadolu-Bağdat Demiryolları Şimendifer Mektebi”, **Demiryol Dergisi**, Ankara: Mart 1953, Sayı 18, s. 45.

isteniyor. Paramız olmadığından bunları biz yapamıyoruz. Bu şimendifer ve o imtiyazlar dolayısıyla (Evladı memleketin talin ve ihrazına ait hususta müteallik neler düşünmekteyiz?). Şirketler acaba bizlerden kaç kişi kullanacak? Bari Evimizde vücuda gelecek müessesatta kendimiz çalışalım. Her şirket kendine göre Türkçeden başka lisan kullanıyor. Başka memleketlerde demiryollarını yabancı sermaye yaptırıyor ve ona yalnız faizini veriyor. Kendi lisanını ve kendi tebaasını kullanıyor ve bu hatlar için memur yetiştirmek üzere mektepler açıyor. Memleketimizde demiryollarında millî adamların gayrısını yetiştirmek istihdam etmek kendi evimizin içinde yabancı adam oturtmaya benzer ve bu çok tehlikelidir. Memlekette bir şimendifer mektebi açılmalıdır” denilmiştir. Bu baskılara dayanamayan hükümet 1792-1861 tarihleri arasında Evkaf Nezareti aracılığı ile Uşak’ta bir şimendifer okulu açmayı düşünmüş ancak zamanın şartları nedeni ile yapamamıştır.¹⁵⁸ Şimdi bu okullarla birlikte yabancıların açtığı şimendifer okullarını inceleyelim.

a. İzmir Şimendifer Mektebi

1914-1918 tarihleri arasında Osmanlı Devleti topraklarında demiryolu işleten ülkeler ile savaşta olmamız nedeni ile demiryolu işletmesini yapan şirketler ile sıkıntılar yaşanmasına neden olmuştur. Bu sebeple Selanik’te Behiç Erkin Bey’in emri altında demiryolcuların yerli personelden olmayışının devlete verdiği zararları bizzat yaşamış ve demiryollarının millileştirilmesine inanan bir demiryolcu olan İskender (Sayiner) Bey kumandasında İzmir’e bir Şimendifer bölüğü gönderilmiştir. Gerek İskender Bey, gerekse İttihat ve Terakki Partisi İzmir Kâtibi Celal (Bayar) Bey ve İzmir’in Ticaret erbabının girişimleri ile Türkiye’de ilk Şimendifer Mektebi bu şehirde açılmıştır.¹⁵⁹

Giderleri Millî Müdafaa Cemiyeti tarafından karşılanmak üzere 1 Temmuz 1915 tarihinde Basmahane semtinde eski Amerikan Mektebi binasında İzmir Şimendifer Mektebi hizmete girer. Okul müdürlüğüne İzmir’de 4. Şimendifer Bölük Kumandanı olarak görev yapan İskender Bey getirilir. Birinci ve İkinci devre çok kısa olup daha çok kurs mahiyetinde eğitim verilmiştir. Kurs mevcudu ilk devrede 40, ikinci devrede 300 kişi olmuştur. Mevcut memurlar toplanıp altı ay kadar eğitime tabi tutulmuştur. Üçüncü devrede okula sınavla öğrenci alınmıştır. Sınava çok sayıda öğrenci girmiş

¹⁵⁸ Sait Toydemir, a.g.m., s. 45.

¹⁵⁹ Sait Toydemir, a.g.m., s. 45-46.

bunlardan en yüksek not alan 100'ü okula kabul edilmiştir. Okula bu kadar başvurunun fazla olmasının nedeni İzmir Şimendifer Mektebi mezunlarının beş yıl askerlikten muaf sayılmaları etkili olmuştur. Askerliğini bu şekilde yapmak isteyen birçok yüksek eğitilmiş genç de bu okula başvurmuşlardır.

İzmir Şimendifer Mektebi'nin açılışı Osmanlı ülkesinde adeta küçük bir cumhuriyet haline gelen İngilizlerin denetimindeki Aydın Demiryolu Şirketi'nin etkinliğini kaybetmesine ve Cumhuriyet döneminde yaşanacak millileştirme politikasına da bir zemin oluşturmuştur.¹⁶⁰ Okul açılır açılmaz Şimendifer mekteplerinin eğitim kadrosu ve müfredatı hakkında çalışmalar yapılmıştır. İdarî kadrolarda genellikle askerî sınıf yer almıştır. Fakat muhasip, kapıcı, bahçıvan ve hademelerin siviller arasından da seçildiği olmuştur.¹⁶¹ Şimendifer mekteplerinin müdürleri, genellikle asker kökenli olup Yüzbaşı-Binbaşı rütbesinden seçilmiştir. Yeni açılan İzmir Şimendifer Mektebi müdürlüğüne ilk olarak Yüzbaşı İskender Bey atanmış aynı zamanda şimendifer bölüğü komutanlığı da uhdesine verilmiştir.¹⁶²

İzmir Şimendifer Mektebi açıldıktan sonra başta yönetim olmak üzere maddi ve sosyal anlamda sıkıntılar yaşandığı görülür. Gayrimüslim idarecilerin burada da sıkıntı yaşatır. Konu hakkında okul müdürü Kemalettin Bey mektebin durumu hakkında karargâha şu raporu tanzim ettiği görülmüştür.

Kemalettin Bey raporunda planlanan öğrenci sayısının 125 kişi olması gerektiğini vurgulamış ancak asker kaçaklarının da okula kayıt yaptırdığını ve bu sayının 190'a çıktığını vurgulamıştır. Kemalettin Bey raporunda: “*öğrencilerin kendi imkânları ve İzmir'in yerli halkı tarafından giderlerinin karşıladığını vurgulayarak öğrencilerin biran önce İzmir-Kasaba hattında staja başlaması gerektiğini*” dile getirmiştir.¹⁶³

İzmir-Kasaba Hattına staja gönderilen personel yabancı şirketler tarafından yönetilen bu hatta sıkıntılar ile karşılaşmışlardır. Yabancı şirketler staj yapan Türk öğrencilerine görev vermemiş, işi öğretmemişlerdir. Sürekli uyarılmasına rağmen yazışmalar İngilizce yapılmaya devam etmiş bu şekilde Türk öğrenciler demiryolu işletmeciliğinden uzak tutulmuştur. Yine şirketlerin öğrencilerle ilgilenmediğini

¹⁶⁰ Nuray Özdemir, a.g.m, s. 70 -71.

¹⁶¹ Aziz Tekdemir, “İzmir Şimendifer Mektebi”, *Gaziantep Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt XVIII, Sayı 2, Gaziantep, 2019, s. 906.

¹⁶² Celal Bayar, a.g.e., s 93.

¹⁶³ Aziz Tekdemir, a.g.m., s. 910.

vurgulayan Kemalettin Bey bazı öğrencilerin bu boşluktan yararlanarak içki ve sigara gibi kötü alışkanlıklara meyil ettiğini vurgulamıştır. Raporuna öğrencilerin şikâyet dilekçelerini de koyan okul müdürü bu şikâyetlerde öğrencilerin demiryolu hatlarında pratikten uzak tutulduğunu ve öğrendiği bilgileri unutacak dereceye geldiğini ifade etmiştir.

Kemalettin Bey son raporunu 28 Mayıs 1332/ 10 Haziran 1916'da sunmuş ve şu tavsiyelerde bulunmuştur: *“Öğrenciler staj esnasında mektebin gözetimi altında namuslu bir müfettiş tarafından sürekli olarak teftiş altında bulundurulmalıdır. Gerek hareket, gerekse teftiş makamlarında birer Türk kalem mümeyyizi bulundurulmalıdır. Bunlar kolay bir şekilde Hicaz hattından tedarik edilebilir. Hareket reisi ya da yardımcısı Türk olmalıdır. Müdür Türk olamıyorsa yardımcısı Türk olmalıdır.”* Kemaleddin Efendi eğer açıkladığı bu noktaları gerçekleştirilemeyecekse şimendifer mekteplerinin kapatılmasının memleketin yararına olacağına da vurgulamıştır.¹⁶⁴

İzmir Şimendifer Mektebi Birinci Dünya Savaşı'nın yoğun yaşandığı yıllar olan 1915-1917 arasında üç devre halinde eğitim alan ilk Türk Demiryolcuları yetiştirmiştir.¹⁶⁵ Burada yetişen demiryolcular Millî Demiryolculuğun temelini atmış Millî Mücadele döneminin ve cumhuriyetin ilk yıllarında demiryolu yönetiminin temellerini atmıştır.

b. Dersaadet Şimendifer Mektebi (İstanbul)

İzmir Şimendifer Mektebi'nin ardından Dersaadette (İstanbul) bir şimendifer okulu açmaya karar verilir. Yapılan çalışmalar neticesinde Yeşilköy'de bulunan Cemal Paşa Köşkünde İzmir Şimendifer Mektebinden nakil edilen 50 öğrenci ile mektep açılır. Okulun mevkiî Ayastefonos (Yeşilköy) bölgesinde olduğu için *“Ayastefonos Şimendifer Mektebi”* olarak ta anılmıştır.¹⁶⁶ Okul yöneticiliğine önce İzmir Şimendifer Mektep Müdürü Kemalettin Bey 4 Mayıs 1916'da atanmış ardından Kemalettin Bey'in yerine İzmir Şimendifer Mektebi Müdürü ve Şimendifer Bölüğü Kumandanı Yüzbaşı İskender Bey Dersaadet (Ayestefanos) Şimendifer Mektebi

¹⁶⁴ Aziz Tekdemir, a.g.m., s. 913-914.

¹⁶⁵ Bayar, a.g.e., s. 1557.

¹⁶⁶ Özdemir, a.g.m, s. 71.

müdürlüğüne atanmıştır. Bir bakıma İskender Bey ve Kemalettin Bey yer değiştirmişlerdir.¹⁶⁷

Okulda eğitim verecek öğretmenlerinde yetiştirilmesi için yurt dışında çalışmalar yapılmıştır.¹⁶⁸ Şimendifer mektebinin eğitim-öğretim kadrosunun sivillerden seçilmesine dikkat edilmiştir. Mektepte bir ders nazırı, dört kısım öğretmeni ve bir telgraf öğretmeni görev almıştır. Bazı dönemler telgraf öğretimi için mülazım-ı evvel ve yüzbaşı rütbesindeki askerler görevlendirilmiştir.¹⁶⁹ Mektebin günlük ders programı Mart 1916'da hazırlanmıştır. Bu programa göre:



¹⁶⁷ Aziz Tekdemir, “Dersaadet Şimendifer Mektebi”, VI. Uluslararası Osmanlı İstanbul’u Sempozyumu Bildirileri, *29 Mayıs Üniversitesi Yayınları*, İstanbul, 2019, s. 183-184.

¹⁶⁸ Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA Osmanlı Arşivi), BOA, BEO, 1193/2, Lef 4 (11 Kanunuevvel 1913/11 Aralık 1913).

¹⁶⁹ Tekdemir, a.g.m., s.187.

TABLO 2.1: Mektepte Uygulanan Günlük Program**(27 Mart 1916'dan itibaren) ¹⁷⁰**

Saat	Uygulama	Açıklama
6	Kalkış, Hamam Boruları	
6.30	Çay	
7.15-8.15	Birinci Müzakere	Kısımlar Sırasıyla Telgraf Dersi Görecektir.
8.15-8.30	Ara	
8.30-9.30	İkinci Müzakere	Kısımlar Sırasıyla Telgraf Dersi Görecektir.
9.30-9.45	Ara	
9.45-10.45	Birinci Ders	
10.45-11.00	Ara	
11.00-12.00	İkinci Ders	
12.00	Ara	
12.15	Yemek Arası	
12.45	Öğlen Namazı	
1.15-2.15	3. Ders	
2.15-2.30	Ara	
2.30-3.30	4. Ders	
4.00	İkindi Namazı	
4.15-5.15	Talim	Kısımlar Sırasıyla Telgraf Dersi Görecektir.
6.00	Akşam Yemeği-Akşam Namazı (Ezani 12.00)	
7.30-8.30	Akşam Müzakeresi	Kısımlar Sırasıyla Telgraf Dersi Görecektir.
9.00	Yatsı Namazı	
9.30	Koğuş Borusu	
10.00	Yat Borusu	

Mezun öğrencilerin yerine alınacak öğrenciler, yaşları itibari ile askere alınmıştır. Şimendifer vazifesinde yaşı küçük kişiler ile işlerin yerine getirilmesi zor olacağından askeri kıtasında veya şimendifer alaylarında ortaokul tahsilini tamamlayan ya da lise

¹⁷⁰ Tekdemir, a.g.m, s.188.

tahsili olan kişilerden öğrenci alınması kararlaştırılmış ve bu askeri kıtalardan 100 kişi seçilmesi istenmiştir. Ancak bu kişilere şimendifer mektebinden mezun olduktan sonra beş sene şimendifer şirketlerinde zorunlu olarak çalışma şartı getirilmiştir.¹⁷¹ 1917’de Dersaadet Şimendifer Mektebini bitirerek staj için Şark Demiryolları Kampanyası’nda görevlendirilen öğrenciler 1895-1898 (1311-1314) doğumlu olup 13-16 yaş aralığındadır.¹⁷² Bu da öğrenci bulmanın Birinci Dünya Savaşı sırasında sıkıntısını ortaya koymuştur.

c. Osmanlı Alman Demiryolu Okulları

Osmanlı Devleti’nde demiryolu aracılığı ile ekonomik işgal ülkelerin çıkarlarına göre değişiklik göstermiştir. Almanlar diğer sömürgeci devletler gibi görünmemeye çalışmış ancak çıkarlarını destekleyecek Osmanlı azınlıklarını da kendi yanlarına çekmeye çalışmışlardır. Eskişehir Alman Demiryolu okulunun temelini 1888 tarihinde Almanlara verilen demiryolu imtiyazı oluşturmuştur. Yabancı okullar açmadaki amaç Asya ve Afrika’da bulunan milletlere misyonerlik yaparak Hristiyanlığı yaymaktır. Bunlara örnek Bulgar okulunun hiç Bulgar olmayan Kayseri’de açılmasıdır.¹⁷³

Osmanlı’da ilk Alman Okulu Edirne’de Hristiyan Mahallesinde Rumeli Demiryollarında çalışan Alman personelin çocuklarının eğitim görmesi için 1883’te açtığı ilkokuldur. Okul ruhsatını 1897’de almıştır. Yine Anadolu Demiryollarında çalışan vatandaşlarının çocuklarının eğitim görmesi için 1896 tarihinde Bursa’da Alman Demiryolu Okulu açılmıştır. Bu okul ruhsatına 1902’de kavuşmuştur. Bursa’da açılan Alman okulunda ortaokul ve lise bulunmaktadır.¹⁷⁴ Diğer Alman okulları 1903 yılında İstanbul Demiryollarında çalışanlar için Haydarpaşa’da, Rumeli demiryolu Alman Personeli için Yedikule’de 1875’te bir ruhsatsız olarak okul açılmıştır.¹⁷⁵

Almanların açtığı en köklü ve bilinen okul Eskişehir Alman Demiryolu okuludur. Okulun açılma sebeplerinin başında Almanların kolonileştirme politikaları bulunmaktadır. Yine Almanlar tarafından inşa edilen Anadolu – Bağdat hattında görev yapacak personele Almanca öğretmek, demiryolu personel çocuklarına eğitim vermek

¹⁷¹ Tekdemir, a.g.m, s.193.

¹⁷² Tekdemir, a.g.m, s.195; Tiryaki, a.g.e., s. 64.

¹⁷³ Muzaffer Tepekaya, “Eskişehir Alman Demiryolu Okulunun Kuruluşu ve Faaliyetleri (1896-1918), *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmalar Dergisi*, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir: Temmuz 2021, Cilt XXI, Sayı 42, s. 74.

¹⁷⁴ Tepekaya, a.g.m., s. 77.

¹⁷⁵ Tepekaya, a.g.m., s. 78.

ve genç demiryolcular yetiştirmek amacı ile açılmıştır. Eskişehir Alman Okulu 21 Kasım 1896'da açılmış ve 1902 tarihinde ruhsat almıştır. 1905 tarihinde okulda 4 öğretmen, 38 kız, 68 erkek öğrenci bulunmaktadır. Okulda ileri ki yıllarda öğrenci sayısını artırmıştır. Öğrenciler genellikle yabancı ve Osmanlı vatandaşı gayrimüslimlerden oluşmakta Türk öğrenciler çok az sayıdadır.¹⁷⁶ Okul Müdürü Heinrich Döring'in Eskişehir Alman Konsolosluğuna 1918 yılında atanması ve savaşın kaybedilmesi ile okul faaliyetleri akamete uğramıştır.¹⁷⁷

d. Osmanlı Devleti Döneminde Yurt Dışı Eğitimine Gönderilen Demiryolu Personeli

Osmanlı Devleti'nde Tanzimat Dönemine kadar eğitim konusu genelde vakıfların yürüttüğü bir alan olarak ortaya çıkmaktadır. Devlet tarafından eğitime doğrudan müdahale saray içerisinde bulunan Enderun, Şehzadegân ve Meşkhâne gibi eğitim kurumlarıdır. Osmanlı Devleti'nde modernleşme politikaları genelde alınan yenilgiler sonrasında askeri alanda olmuş ve bu yüzden de eğitim genellikle askeri alanlar üzerine yoğunlaşmıştır. Osmanlı Devletinde eğitimin bir devlet politikası olduğu dönem hiç kuşkusuz II. Mahmut döneminde olmuştur.¹⁷⁸

Tanzimat'la birlikte eğitim devlet politikasına dönüşmüş bu politika neticesinde devlet eğitime bütçeden yer ayırmıştır. Yine bu dönemde cemaat ve vakıf eğitim politikasından, devlet eğitim politikasına geçiş olmuştur. Bu politikalardan demiryolları personeli de etkilenmiştir. 1856 yılında demiryolu hatlarının yapımına karar verildiğin de nitelikli personel eksikliğinin farkına varan devlet yöneticileri, Osmanlı Devleti için çok yeni ve karmaşık olan bu alan için yabancıların bilgisinden faydalanmaktan başka çare olmadığı fikrini benimsemiştir. 1857'de o dönemde İngiltere'de öğrenci olarak bulunan Hendesehane-i Berriyye Kolağalarından Nuri Efendi, Demiryolu Ofisi'nde staj yaparak uygulamalı eğitim almıştır. Daha sonra 1868

¹⁷⁶ Tepekaya, a.g.m., s. 84-95.

¹⁷⁷ Tepekaya, a.g.m., s. 101.

¹⁷⁸ Seyfi Yıldırım, Eğitim Amacıyla Yurt Dışına Gönderilen Öğrenciler (1940-1970): Prosopografik Bir Çalışma Örneği, Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Doktora Tezi, Ankara: 2005, s. 26.

yılında Margosyan Efendi’de demiryolu eğitimi almak için Fransa’ya gönderilmiştir.¹⁷⁹

B. Millî Mücadele Dönemi Eğitim Çalışmaları

Gerek Balkan, gerekse Birinci Dünya Savaşı ve Millî Mücadele’nin ilk yıllarında yaşanan yabancı personel sorunları nedeni ile Behiç Erkin Bey’in girişimleri ile 1922 senesi sonlarına doğru Konya da bir “*Hareket Kursu*” açılmış, istasyon sınıfına personel adayları yetiştirilmeğe başlanmıştır.¹⁸⁰

Millî Mücadele döneminde her ne kadar yabancı personele karşı tedbir alınarak harekât yürütüldü ise de demiryolları gerek Hicaz Demiryolları gerekse çok kısa süreli kurslara katılan Türk demiryolu personeli olmuştur. Millî Mücadele sırasında tek yerli olarak işleyen Yahşihan-Ankara, Ankara- Polatlı istikametinde başarılı çalışmalara imza atmış Türk personel vardır. Bu personel Büyük Taarruz sırasında önemli işler yapmış ve zafer sonrasında Gazi Mustafa Kemal Paşa’yı Ankara’da karşılamıştır. Geleceğin demiryolu yönetim kadrosunu oluşturan bu isimler şunlardır. Ankara Gar Müdürü Şeref Bey, Gar Müdür Yardımcısı Mustafa Arif Bey ve İsmail Hakkı Bey’dir.¹⁸¹

C. Cumhuriyet Dönemi Eğitim Politikaları

Cumhuriyetin kurulması ile birlikte yeni devletin en büyük yatırımları demiryolu alanında yapılmıştır. Bir taraftan yeni hatlar yapılmış, bir taraftan da yabancıların ellerindeki hatlar millîleştirilmiştir. Bu yaşanan hızlı büyüme karşısında demiryolunu işletecek uzman personel yetiştirilmesi için çalışmalara hız verilmiştir. Daha önce vurguladığımız personel politikalarının gerçekleşmesi için eğitim alanında şu çalışmalara hız verilmiştir.

1. Cumhuriyet Döneminde Yurt Dışına Eğitime Gönderilen Demiryolu Personeli

¹⁷⁹ Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA Osmanlı Arşivi), HR. MKT, 205/30, 13.M.1274/3 Eylül 1857; Toydemir, a.g.m., s. 45.

¹⁸⁰ “Diploma Töreni”, *Demiryol Dergisi*, Ankara: Ekim 1947, Sayı 264, Cilt XXI, s. 28.

¹⁸¹ “Zafer Dönüşü”, *Demiryol Dergisi*, Ankara: Kasım - Aralık 1953, Sayı 26-27, s. 10.

Devlet demiryolu idaresi demiryolu personelinin ihtisaslaşması için yurt dışına zaman zaman personel göndererek dönemin teknolojilerinden yararlanmak istemiştir. Avrupa'nın çeşitli ülkelerinde eğitim almak için gönderilen personel altı ay ya da bir sene civarında eğitim ve staj eğitimini yaptıktan sonra ülkeye dönerek demiryolları işletmesinde görev almışlardır. 1936 yılında Cer servisinden beş demiryolu personeli Almanya'ya gönderilir. 1937 yılında ise aynı servisten bu defa 20 personel mühendislik eğitimi için bu ülkeye gönderilmiştir.¹⁸² 1942 yılında Avrupa'ya gönderilen mühendislik fakültesi öğrenci sayısı 18'dir. Böylelikle 1942 yılına gelindiğinde masrafları Demiryolları idaresi tarafından karşılanan öğrenci sayısı 38 olmuştur.¹⁸³

1943 senesinde yurt dışına 57 demiryolu personeli gönderilmiştir. Cumhuriyetin 20 yaşını kutlandığı bu tarihte yurt dışında eğitim gören öğrenci sayısı 95'i bulmuştur. Yüksek Mühendis ve Mühendis yetiştirmek üzere Avrupa'ya gönderilen 95 talebeden 1943 yılının sonuna kadar 57 kişi başarılı olmuş ve memleketimize dönmüşlerdir. 11 kişi ise başarısız olmuştur. 27 kadar talebe ise öğrenimine adı geçen tarihte devam etmiştir. Avrupa'da okutulan ve başarılı olan Yüksek Mühendis ve mühendislerden 49'u demiryollarında ki görevlerini sürdürmüş diğerleri muhtelif sebeplerle idareden ayrılmışlardır. Tahsilden dönen mühendislerin düzenli bir plan dâhilinde atölyelerde ve işletmelerde staj görmeleri düzenlenmiş ardından da asıl iş yerlerine atamaları yapılmıştır.¹⁸⁴ 1947 senesinde idare hesabına Amerika'da 53, İsviçre'de 42 öğrenci, Üniversitelerde inşaat ve makine mühendisliği bölümlerinde eğitim görmüşlerdir.¹⁸⁵

Yüksek Öğrenim yapmak üzere 1945 yılında Amerika'ya 53 öğrenci gönderilmiş 1950 yılında kendi hesabına öğrenim yapan bir öğrencinin ilâvesiyle bu miktar 54 de ulaşmıştır. Aynı yıl 11 öğrenci yurtdışından yurda dönmüştür. 1952 tarihi itibari ile yurtdışında eğitim gören öğrenci sayısı 24'tür.¹⁸⁶

¹⁸² "D. D. Yolları Cer Servisinden Avrupa'ya Gönderilen Fen Adamları", *Demiryollar Dergisi*, Ankara, İkinci Teşrin (Kasım) 1937, Sayı 153, Cilt XIII, s. 398.

¹⁸³ "Teşkilatımızda 24856 Memur ve Müstahdem Çalışıyor", *Demiryol Dergisi*, Ankara, I. Teşrin - II. Teşrin - I. Kânun 1942, Sayı 212-213-214, Cilt XVIII, s. 19.

¹⁸⁴ "Cumhuriyetimizin 20 inci Yıldönümünde Demiryollarımızın Yol ve Bina Durumuna Bir Bakış", Sayı 224 -225 - 226, Cilt XIX, s. 31.

¹⁸⁵ C. Ügüt, "Personel İşleri", *Demiryol Dergisi*, Ankara, Ağustos-Eylül 1947, Sayı 262 - 263, Cilt XXI, s. 66-67.

¹⁸⁶ "Devlet Demiryollarında, Eğitim Faaliyeti", *Demiryollar Dergisi*, Ankara, Haziran 1952, Sayı 9, s. 64.

2. Konya Hareket ve Münakalat Mektebi ve Anadolu-Bağdat Demiryolları Şimendifer Mektebi

Millî Mücadele ile birlikte Mart 1336 (1920) tarihinde demiryollarında yavaş yavaş yaşanan millileştirilme hareketlerinden sonra bazı yabancı personel zorla ya da gönüllü ya da Hicaz demiryollarında görev yapmış personelin katılımı ile Millî Mücadele devam ettirilmiştir. İlk demiryolu mevzuatını yazan ve Millî Mücadele döneminde genel müdürlük görevini yürüten Behiç Bey her ne kadar demiryollarını Türkleştirmek istedi ise de yaşanan olumsuzluklar ve sürekli savaş durumunun Behiç Bey'in bu hedefine ulaşmasına engel olmuştur. Millî Mücadele'nin sürdüğü yıllarda Konya'da on personelin katıldığı bir kurs açılmıştır. Daha önce yaşanan tecrübeler nedeni ile yerli personel yetiştirmek amacı ile Cumhuriyet Döneminde ilk "*Hareket ve Münakalat Mektebi*" Konya'da 11 Haziran 1923 tarihinde bir başka deyişle Anadolu Bağdat Şimendifer Mektebi açılmıştır.¹⁸⁷

Mektebin açılış büyük bir törenle yapılır. Mektebin açılışına Konya Mektebi Sanayi Mızıkası'nın çaldığı marşlarla başlanır. Daha sonra Tasfiye Komisyonu Reisi Fazlı Hamdi Bey bir dua okur. Genel Müdür Behiç Bey bir açılış konuşması yapar. Behiç Bey'den sonra Zeki Bey bir konuşma yapar. Açılış törenine Vali Kazım (Bey), Çelebi (Efendi), paşalar ve memurlar katılır. Davetliler mektebi gezerler. Mektebin ilk Müdürlüğüne Kemalettin Bayraktar atanır.¹⁸⁸ 1925 senesinde mektepten 20 Hareket Şakirdi, 10 Puantör ve 10 Katar memuru olmak üzere toplam 39 personel mezun olmuştur.¹⁸⁹

3. Ankara Yatılı Meslek Okulu

Ankara Yatılı Meslek Okulu, Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü bünyesine memur yetiştirmek amacı ile o dönemin Genel Müdürü Cemal Hidayet Serter'in talimatı ile açılmıştır. Okula sınavla her yıl 120 öğrenci alınmış ve bu okul mezunlarına yedek subay olma imkânı tanınmıştır.¹⁹⁰ Lise düzeyinde ve 3

¹⁸⁷ Osman Nihat Akın, "Demiryolcunun Ansiklopedisi", *Demiryollar Dergisi*, Ankara: Ekim — Aralık 1945, Sayı 248 - 249 - 250, Cilt XXI, s. 35 ; Toydemir, a.g.m., s. 46.

¹⁸⁸ Toydemir, a.g.m., s. 46.

¹⁸⁹ Osman Nihat Akın, "Demiryolcunun Ansiklopedisi", *Demiryollar Dergisi*, Ankara, Aralık 1947, Sayı 266, Cilt XXI, s. 58.

¹⁹⁰ Haşım Başar, "İdaremizin Kültür Kurumlarından Biri Demiryol Meslek Yüksekokulu", *Demiryollar Dergisi*, Ankara, Ocak – Mart 1945, Sayı239-240-241, Cilt XX, s. 31.

yıllık eğitim veren okula ilk talebe 1942- 1943 ders yılı başında 240 talebe alınmıştır. Bu okul; Yol, cer, hareket, hasılat, malzeme gibi servislerin ilk elemanlarını yetiştirmiştir. Okul kendi binasında hizmet vermiştir. Okulun müfredatı hem Millî Eğitim, hem demiryolu mesleğine uygun olarak hazırlanmıştır.¹⁹¹

Demiryolu Yatılı Meslek Okulu kabul ve kayıt şartları şu şekilde belirlenmiştir;

- a- Türk olmak,
- b- Ortaokul mezunu olmak,
- c- Yaşı 15'ten küçük, 18'den büyük olmamak,
- d- Boyu en az 1,56 metre olmak,
- e- Demiryolları sağlık kurullarından sağlık raporu almak,
- f- Açılacak sınavda başarılı olmak

Okula Kayıt için istenen belgeler;

- a- Nüfus Kâğıdı,
- b- Ortaokul diploması ya da lise sınıflarından alınmış tasdiknameler,
- c- Adli sicil kaydı,
- d- Aşı kâğıdı,
- e- Yeni çekilmiş 6 adet 4,5X6 cm ebadında vesikalık fotoğraf.

Öğrencilere birinci sınıfta üç, ikinci sınıfta dört, üçüncü sınıfta beşer lira burs verilmiştir. Yine öğrencilerin kırtasiye ihtiyaçları eğitim ve öğretim yılı başında işletme tarafından karşılanmıştır. Bütün bunların karşılığında öğrenciler okuldan mezun olduktan sonra işletmede beş yıl çalışmak zorundadırlar. Okul ilk mezunlarını 1946'da vermiş ve 26 Şubat 1950'de kapatılmıştır. Okuldan toplam 555 öğrenci mezun olmuştur.¹⁹²

Ankara Yatılı Demiryolu Meslek Okulu öğrencilerine çok sayıda imkân sağlanmıştır. Demiryolu Meslek Okulu mezunları 74 lira aylıkla tayin edilmişler ve üç yılda (74, 83, 97, 113, 130. 151, 177. 208, 244, 281 kademelerine göre) terfi etmişlerdir. O dönemde devlette lise mezunları yirmi lira asli maaşla ve onun tutarı olan altmış lira ile tayin edilmişlerdir. Bundan başka demiryollarında parasız eşya ve yiyecek nakli, parasız seyahat, demiryolları sağlık teşkilatı müesseselerinden,

¹⁹¹ "Cumhuriyetin 20 inci Yılında - D. Demiryollarının Personel Yetiştirme Faaliyeti", **Demiryollar Dergisi**, Ankara, I. Teşrin - I. Kânun 1943, Sayı 224-225-226, Cilt XIX, s. 48

¹⁹² Tiryaki, a.g.e., s. 149-150.

doktorlarından ve ilaçlarından faydalanma, çocuklarını, demiryolu ilk ve ortaokullarından, pansiyonlarından yararlanma, demiryolu istihlak kooperatiflerinden ucuz ve taksitle yiyecek ve giyecek temin etme gibi avantajlardan yararlanmışlardır.

Meslek okulu talebesine, sabah kahvaltısı, öğle ve akşam yemekleri olmak üzere günde üç öğün yemek verilir; ekmeğin azlığı yemekle telâfi edilmektedir. Yılda talebeye biri dâhili, biri harici olmak üzere ikişer kat elbise; ikişer çift ayakkabı; üçer takım pijama; birer çift terlik, birer süveter, üçer frenk gömleği, altışar çift çorap, altışar mendil, üçer tane yüz havlusu, ikişer ayak havlusu, birer hamam havlusu, iki yılda bir palto, iç gömleği, don verilmiştir. Bunlardan başka beden terbiyesi ve spor eşyası olarak eşofman, lâstik ayakkabı, atlet fanilâsı, don da temin edilmiştir. Her spor şubesinde çalışan talebeye (top, gülle, cirit... gibi) spor aletleri de okul tarafından temin edilmiş ve bütün bunların (pençe, yama, sökük dikme... gibi) tamiri ve talebenin saç tıraşı dahi okul içinde veya dışında okul idaresi tarafından karşılanmıştır.¹⁹³

Demiryolu Meslek Okulunu pekiyi derece ile bitiren talebelerden her yıl 10 – 15'i yabancı ülkelere yüksek tahsil yapmak için gönderilmiştir. Yine öğrenciler kendilerine sağlanan trenlerle müze, fabrika, cami, saray ve anıtlara kültürel geziler düzenlemişlerdir. Yaz aylarında deniz kenarında bulunan tatil kamplarına da öğrenciler gönderilmiştir.¹⁹⁴

TABLO 2.2: Yatılı Okulun Yıllara ve Branşlara Göre Verdiği Mezun Sayısı (1944-1949)¹⁹⁵

Yıllar	I ¹⁹⁶ (Yol)	IV (Mali İşler)	V (Hareket)	Toplam
1944-1945	29	30	42	101
1945-1946	37	28	49	114
1946-1947	45	30	56	131
1947-1948	-	-	99	99
1948-1949	-	-	110	110
Toplam	111	88	356	555

¹⁹³ Haşim Başar, “Demiryol Meslek Okulu”, *Demiryollar Dergisi*, Ankara, Ocak - Mart 1945, Sayı 239 - 240 - 241, Cilt XXI, s. 32

¹⁹⁴ Başar, a.g.m., s. 34-35

¹⁹⁵ “Devlet Demiryollarında, Eğitim Faaliyeti”, Haziran 1952, Sayı 9, s. 64

¹⁹⁶ Demiryollarında Mesleki Birimler Arası Yazışma Kodları. 803 Nolu Genel Emir <https://static.tcdd.gov.tr/webfiles/userfiles/files/mevzuat/genelemir/insankaynaklari/803.doc> (Erişim: 7. 9. 2023).

Okulun 1946 tarihinde kapatılmasına karar verilmiş ve son mezunlarını 1949 yılında vererek 1950 senesinde faaliyetlerine son vermiştir. Ancak 1955 tarihinde açılan Eskişehir Meslek Okulu'nun binasının kurslarla birlikte hizmet verme sıkıntısı yaşaması ile okul tekrar 1957-1958 tarihinde Ankara'ya taşınmıştır. 1958 yılında okulun yalnız Hareket ve Muamelât sınıfları mevcut olduğundan, bu iki bölümdeki öğrencilerden 72 Hareket ve 41 Muamelât olmak üzere mezun verilmiştir. Bu 113 genç demiryolcu 1958 Temmuz ayında idaredeki yerlerini almışlardır. İdarenin bu şekildeki personele olan ihtiyacı dolayısı ile 113 mezuna karşılık yeniden 1. Sınıfa 225 öğrenci alınmıştır. Okul 1958-1959 ders yılında 445 öğrenci mevcudunu bulmuştur.¹⁹⁷ 1959-1960 eğitim-öğretim yılında “*Tesisler Bölümü*” açılarak öğrenci alınmıştır.¹⁹⁸ Okul tekrar 1 Temmuz 1964 tarihinde kapatılmıştır.¹⁹⁹

4. Eskişehir Meslek Okulu

1 Kasım 1955 tarihinde Eskişehir'de Demiryolu Meslek Okulu kurulmuştur. Bu okulda dört adet şube bulunmaktadır. Okulun yaklaşık yüzde 50'si personel çocuklarından oluşmuştur. Okulun öğretim yılı beş ay ders bir ay tatil, beş ay ders ve bir ay tatil şeklindedir. İlk beş aylık devre 1956 Mart ayı sonunda tamamlanmıştır. İlk beş aylık devre de okunan dersler: Türkçe, Münakalât Coğrafyası, İktisadi Coğrafya, Aritmetik, Hukuk Bilgisi, Sağlık Bilgisi ve Meslek Bilgisidir. Okulun kültür derslerini Millî Eğitim'den gelen öğretmenler verirken, mesleki dersler demiryolunun kendi personeli vermiştir.²⁰⁰

5. Demiryolu Personel Yetiştirme Kursları

Millî Mücadele ile birlikte başlayan yerli personel yetiştirme çalışmaları Cumhuriyet'in kurulması ile birlikte artmıştır. Osmanlı Devleti döneminde yapılan Şimendifer Mekteplerinin başarısız olması nedeni ile Cumhuriyeti kuran irade yerli personel yetiştirme hareketini hızlı bir şekilde başlatmıştır. Günümüzde de devam eden kursların temeli Konya'da atılmıştır. Daha sonraki yıllarda Şimendifer

¹⁹⁷ Feridun Erey, “Eğitim Haberleri”, *Demiryol Dergisi*, Ankara, Mart 1959, Sayı 398, s. 33.

¹⁹⁸ Feridun Erey, “Meslek Okulu”, *Demiryol Dergisi*, Ankara, Mayıs-Haziran 1959, Sayı 400-401, s. 26.

¹⁹⁹ Tiryaki, a.g.e., s.151

²⁰⁰ Feridun Erey, “Eğitim Komitesi”, *Demiryol Dergisi*, Ankara, Kasım Aralık 1955, Sayı 50 - 51, s. 29.

Mektepleri ve kurslar paralel bir şekilde devam etmiştir. 1923 – 1947 tarihleri arasında bu kurslardan mezun olarak idare hizmetine giren öğrenci miktarı 1255’i katar ve 3260’ı istasyon sınıfından olmak üzere 4540 demiryolu personeline eğitim verilmiştir. Personel kursları üç ana başlık altında toplanır. Bunlar hazırlama, temel ve tekâmül kurslarıdır.

a. Hazırlama Kursları

Müesseseye yeni intisap eden ve mesleği hakkında bir bilgiye sahip olmayan bütün personel, (yol, cer, hareket kısımlarındaki) bu kurslara personel devama mecburdurlar. Bu kurslarda, ilgililere yapacakları işin mevzu, işin özelliği ile vazife ve yetkileri öğretilmektedir. Personel idareye başlamadan evvelki tahsil derecesi ne olursa olsun, bütün personelin iş görebilmesi için bu kurslardan geçmeleri mutlaka şarttır. Kurslar, yılda bir; iki veya üç devreli olmak üzere kısa süreli düzenlenmiştir.

b. Temel Kursları

Hazırlama kurslarını başarı ile bitiren personel, idarede sorumlu bir şekilde görev alabilmek için, Yol : (Kısım Şefi, Yol Çavuşu Dereginör), Cer : (Makinist - Revizör - Ateşçi), Hareket : (İstasyon, Katar, Gardfren), Yetiştirmek üzere, kurslar müdürlüğü tarafından açılmış olan kurslara gönderilmişlerdir. Bu kursların müddetleri, vazifenin mahiyetine göre başka, başkadır. Meselâ; İstasyon kursu. 6 ay, katar kursu 4 ay ve gardfren kursu da 1 ay olarak planlanmıştır.

c. Tekâmül Kursları

Bu kursların müfredat programları, yol ve hareket daireleri tarafından hazırlanmaktadır temel kursları muvaffakiyetle bitirenler bu kurslara alınmışlardır. Bu kurslar temel kurslardan daha kısa olup personele unuttukları bilgileri tazelemek ve gelişen teknolojileri öğretmek amacı ile oluşturulmuştur. Tekâmül kurslarına katılanlar daha sonra şeflik pozisyonunda da görev yapmışlardır. Kurslara katılmak için herhangi bir makama müracaata lüzum yoktur. Servisler, çalıştırdığı personeli daimi bir takibe tabi tuttuğundan, üst kademeye terfi veya bir üst vazifede istihdama layık gördüklerini kurslara göndermişlerdir.²⁰¹

²⁰¹ “Mesleki Kurslarımız”, *Demiryol Dergisi*, Ankara, Ocak-Şubat 1958, Sayı 384-385, s. 5.

TABLO 2.3: 1936-1946 Arasında Açılan Kurslar ve Tarihleri ²⁰²

KURS KONUSU	AÇILIŞ TARİHLERİ
Makinist ve Yedek Makinist Kursu	1936
Elektrikçi ve Kaynakçı Kursu	1937
Depo Şefi Kursu	1940
Katar Tenvir Kursu	1940
Revizörlük Kursu	1941
Sınıf: 2 İşçi Kursu	1941
Usta Kursu	1942
Fen Memuru Kursu	1942
Kazancı Kursu	1943
Yağcı Kursu	1943
İşçi Muavini Kursu	1943
Ateşçilik Kursu	1944
Fren Kontrolörü Kursu	1944
Dökümcü Kursu	1944
Livajcı Kursu	1945
Kazancı Ustabaşı Kursu	1945
Kalfa Kursu	1945
Bobinci Kursu	1946

²⁰² “Bilgi ve Teknik Yuvalarımız”, *Demiryol Dergisi*, Ankara, Mayıs 1947, Sayı 259, Cilt XXI, s. 32.

TABLO 2.4: 1940 – 1949 Tarihlerinde Eskişehir, Sivas, Haydarpaşa ve Ankara’da Açılan Kurslara Katılan Personel ²⁰³

Kursun Adı	Kursa Katılan Personel Sayısı
Makinist Kursu	1286
Baş Makinist Kursu	116
Revizör Kursu	138
Ateşçi Kursu	179
Katar Tenvir Kursu	76
Lavajcı Kursu	89
Müfettiş Kursu	2
Fen Memuru Kursu	16
Depo Şefi Kursu	64
Katar Tashin Kursu	30
Fren Kontrolcüsü Kursu	5
Yağcı Kursu	67
Usta Kursu	21
Kazancı Kursu	247
Kazancı Ustası Kursu	6
Kaynakçı Kursu	127
Dökümcü Kursu	45
İşçi Yardımcısı Kursu	822
Kalfa Kursu	33
Asetilen Apareleri Kursu	20
TOPLAM	3389

²⁰³ “Devlet Demiryollarında, Eğitim Faaliyeti”, Haziran 1952, Sayı 9, s. 65.

**TABLO 2.5: 1952 Tarihlerinde Eskişehir Kurslar Müdürlüğüne Katılan
Personel Sayısı ve Aldıkları Neticeler**²⁰⁴

Kursun Adı	Kursa Katılanlar	Başarılı Olanlar	İkmale Kalanlar
3. Hareket (İstasyon)	49	48	1
3. Hareket (Tren)	55	46	9
2 Kısım Şefi	6	6	--
3 Yol Çavuşu	34	33	1
3 Yol Çavuşu	33	33	--
48-49-50. Makinist	123	122	--

Demiryolu personel yetiştirme kursları çok ciddi hazırlanmış ve zorlu sınavlardan geçilerek tamamlanmıştır. Özellikle memur personelin terfi işlemleri bu kurslarda ki başarısına göre değerlendirilmiştir.

6. Haydarpaşa Hareket ve Münakalât Kursu

11 Haziran 1921 tarihinde Konya’da kurulan ve her altı ayda bir yenilen kurs tamamen Türk Demiryolu personeli yetiştirmek amacı ile eğitime başlamıştır. Haydarpaşa Hareket ve Mülakat Kursunda biri katar; diğeri istasyon sınıfı olmak üzere iki şubeli bir kurs faaliyettedir. Katar sınıfının müddeti iki, istasyon sınıfının ki ise beş aydır. İstasyon kursunda, müdavimlerin umumi bilgilerini yenileme derslerinden başka; hareket, hasılat, telgraf gibi esas mesleki dersler de gösterilmiştir. Kurs binası o dönemin şartlarına göre muntazamdır. İki yüz talebeye hizmet edebilecek durumdadır.²⁰⁵

Kurslar ve mekteplerde yerli personel yetiştirilme politikası, Balkan, Birinci Dünya ve Kurtuluş Savaşı’nda yaşanan yabancı ve gayrimüslim personel sorunlarından alınan tecrübelerle oluşturulmuş ve bu bir hükümet politikası haline gelmiştir. Demiryolu İşletmesi yöneticileri de Millî politikayı her defasında

²⁰⁴ Feridun Erey, “Türkiye Devlet Demir Yollarında Eğitim Çalışmaları”, *Demiryol Dergisi*, Ankara, Ocak 1953, Sayı 16, s. 14.

²⁰⁵ “Cumhuriyetin 20 inci Yılında - D. Demiryollarının Personel Yetiştirme Faaliyeti”, 1943, Sayı 224-225-226, Cilt XIX, s. 50.

vurgulamışlardır. 20 Aralık 1928 tarihinde İstanbul Haydarpaşa’da bulunan Hareket ve Münakalât Mektebinde 13. dönem mezuniyet töreninde kurumun millî personel politikaları da vurgulanır. Törende konuşan mektep müdür Zihni Bey Millî Hükümetin “*Millî Personel Politikasını*” şöyle vurgular;

“On üç dönem içerisinde mektepten toplam olarak 543 genç Türk demiryolcu mezun olmuştur. Devlet Demiryolları ve Limanları Genel Müdürlüğü büyük bir fedakârlıkla Türk demiryolcular yetiştirmektedir. Sizden beklenen işlerinize azami gayret göstererek bu vatanın evladı olduğunuzu kanıtlamanızdır. Memleketimizde demiryolculuğa verilen önem cumhuriyet hükümetimizin azim ve kararıdır.”

Cumhuriyet Hükümeti’nin “*Millî Demiryolcu Yetiştirme Politikası*” kurs öğrencileri tarafından da benimsenmiştir. Dönem ikincisi olan Ahmet Dürrü Efendi ise şunları söylemiştir;

“Türk demiryolculuğu, az zamanda umulmaz bir süratle intizam içerisinde başarılı merhaleler aşmıştır. Bize bu başarıyı cumhuriyetimizin vatansever idarecileri tarafından meydana getirilen bu irfan yuvası getirmiştir. Çünkü bu irfan yuvasından çok sayıda abimiz ve kardeşimiz mezun olmuş ve bugün Devlet Demiryollarının her noktasında parlak ve mühim hizmetler yapmaktadır. Bizlerde onların izinde yürüyerek vatanımıza hizmetler sunacağız.” Kursun on üçüncü döneminde 48 mevcutlu hareket sınıfından Osman Nuri Efendi, 20 mevcutlu katar sınıfından Kadri Cemil Efendi sınıf birincisi olarak mezun olmuştur.²⁰⁶

Haydarpaşa Hareket ve Münakalât Kursu’ndan 1929 yılının mayıs ayında 14. dönem mezunlarını vermiştir. 34 istasyon memuru, 20’de katar memuru bu dönemde mezun verilmiştir. Kurulduğu günden 5 Mayıs 1929 tarihine kadar toplam 582 Türk demiryolcu yetiştirilmiştir. Mezuniyet töreninde talebelere hitap eden dönemin Mektep Müdürü Zihni Bey, diploma töreninde yaptığı konuşmada “14. dönem memurlarının son devre olduğunu ve mevcut hat üzerinde çalıştırılan personelden eğitim almamış kimsenin kalmadığını” vurgulamıştır. Zihni Bey “*bu tarihten sonra personel eğitimlerinin istasyon binalarında konferanslar verdirilecek ve bu meyanda*

²⁰⁶ “Devlet Demiryolları Hareket ve Münakalât Mektebinde Tevzii Mükafat”, *Demiryollar Mecmuası*, İstanbul, Kânunisanı 1928, Sayı 47, Cilt V, s. 86-89.

*Avrupa'dan getirilen fenni ambalaj ve mesleğe yönelik filimler memurlarla birlikte alakadar tüccarlara da gösterilecektir” demiştir.*²⁰⁷

Ancak kurs sonraki yıllarda da eğitim vermeye devam etmiş 15, 16 ve 17. 18. 19.20 ve 21. dönem mezunlarını vermiştir.²⁰⁸

TABLO 2.6: Haydarpaşa Hareket ve Münakalât Kursunda Eğitim Gören Demiryolu Personel Tablosu (1923-1946) ²⁰⁹

Devre Numarası	Kurs Bitiş Tarihi	Hareket Sınıfı Öğrenci Sayısı	Hareket Memuru ve İstasyon Sınıfı Öğrenci Sayısı	Katar Sınıfı ve Memuru Öğrenci Sayısı	Puantör Sınıfı Öğrenci Sayısı	Toplam Öğrenci Sayısı
1. Devre	30.08.1923	26		13		39
2. Devre ²¹⁰	31.12.1923	52		23		75
3. Devre	15.01.1924	28		9		37
4. Devre	14.10.1924	19		10	9	38
5. Devre	29.06.1925	20		10	9	39
6. Devre	20.10.1925	22		15	4	41
7. Devre	6.03.1926	29	5	10		34
8. Devre	31.07.1926	39	5	5		49
9. Devre	1.01. 1927	26		11		38
10. Devre	16.06.1927		41			41
11. Devre	08.12.1927	28		15		43
12. Devre	20.06.1928					48
13. Devre	17.12.1928	48		20		68
14. Devre	29.05.1929	34		20		54
15. Devre	01.10.1930	67				67
16. Devre	26.04.1931	47		18		65
17. Devre	16.11.1931	46				46

²⁰⁷ “Hareket ve Münakalat Mektebi 14’üncü Devre Talebesi ve Mükâfat Tevzii Resmi”, *Demiryolları Mecmuası*, İstanbul: Haziran 1929, Sayı 52, Cilt V, s. 367-372.

²⁰⁸ “Memurlarımızın Hareket ve Münakalât Mektebi”, *Demiryolları Mecmuası*, İstanbul: Birincikânun 1931, Sayı 82, Cilt 7, s.750-753.

²⁰⁹ Tiryaki, a.g.e., s. 96 -145.

²¹⁰ 1. Devre ve 2. Devre Konya’da Eğitim Görmüşlerdir. (Tiryaki, a.g.e., s. 96).

18. Devre	27.05.1932	48		20		68
19. Devre	10.05.1933	19		18		37
20. Devre	09.09.1934	42		20		62
21. Devre	02.07.1935	36	38	16+24*		114
22. Devre	13.06.1936	39 13 (Asker)		38 7 (Asker)**		77 10
23. Devre	19.07.1937		59***	26		85
24. Devre	05.05.1938	76		24 9 (Asker)		109
25. Devre	23.08.1938	71		42		113
26. Devre	20.05.1939		136			
27. Devre	01.12.1939		84 10(Asker)			94
28. Devre	16.05.1940		122			122
29. Devre	04.10.1940		115			115
30. Devre	18.03.1941	4		99		103
31. Devre	03.08.1941		52 3(Asker)	37		89
32. Devre	31.12.1941		232			232
33. Devre	16.06.1942		168 8(Asker)			176
34. Devre	22.10.1942	53 27 (Asker)		55		135
35. Devre	23.06.1943	90 15 (Asker)		33 28(Asker)		166
36. Devre	02.02.1944		125 46	18		189
37. Devre	01.08.1944	86 42 (Asker)		28 19 (Asker)		75

* Katar Memuru Sınıfı.

** Millileştirilen İzmir-Kasaba Demiryolu Personeli.

*** 29 Kursiyer askerdir. Ancak kaynakta tam sayısı ve meslek dalı belirtilmemiştir.

38. Devre	01.02.1945			166		166
39. Devre	01.07.1945		129	75		204
40. Devre	17.02.1946		133(Asker)	57(Asker)		190
41. Devre	25.08.1946		136	40		176
42. Devre	07.03.1947		143 Askerler Karışık	49		192
43. Devre	05.09.1947		134(Asker)	38(Asker)		172
44. Devre	08.05.1948		95	67		162

7. Askeri Demiryolu Kursları

İkinci Dünya Savaşının başlaması ile Türkiye savaşa girmese de savaşın sıcaklığını her zaman hissetmiştir. Bu nedenle harbe hazır olmak amacı ile seferberlik ilan etmiştir. O dönemin en önemli ulaşım aracı olan demiryolu taşımacılığı ön plana çıkmıştır. Afyon'da bulunan Demiryolu Taburu daha sonraki yıllarda Demiryolu Alayı olacak birliğe yönelik kurslar açmıştır. Alaya bağlı askerler olası bir savaş sırasında çalıştırılacak trenlerde ve yol bakımı çalışmalarına destek olacak şekilde eğitilmişlerdir. Demiryolu Alayına mensup işletme bölüklerine mensup askerler demiryollarında tatbikata katılmışlardır. 1938 tarihinde Alayın er ve erbaşları özellikle hareket kursuna katılmışlardır. İkinci Dünya Savaşı'nın başlaması ile Afyon Demiryolu Alayına bağlı askerler demiryolları işletmek için teknik konular olan “*cer, yol ve hareket*” alanında eğitim almışlardır. Bu alaya dâhil olan askerler savaş durumunda demiryolunu işletecek seviyeye gelmişlerdir. Savaş sırasında artan askeri nakliyat nedeni ile askerler demiryolu personeli ile birlikte çalışmışlardır.²¹¹

Demiryolu işletmesi Umum Müdürlüğü savaşın devam ettiği 1941 yılında Afyon'da demiryolu Alayı askerleri için beş aylık bir kurs açmıştır. 15 Temmuz 1941 ve 22 Kasım 1941 tarihleri arasında devam eden kursa katar sınıfında 28, istasyon sınıfından 29 asker katılmıştır. Kurs sonrasında askerler sınava tabi tutulmuştur.²¹² İkinci Dünya Savaşı sona ermesine rağmen bu defada Sovyet tehdidi nedeni ile

²¹¹ Tiryaki, a.g.e., s. 138.

²¹² Tiryaki, a.g.e., s. 140.

Demiryolu Alayı askerlerinin eğitimi devam etmiştir.²¹³ Bu kurslar daha sonra çeşitli illerde açılmış askeri personel bu kurslara devam etmiştir. 1960 yılında ihtilal sonrasında asker demiryolları ile ilişkisini kesmemiş ve İzmir’de bir kurs açmıştır. Bu kursa askerlerle birlikte demiryolu personeli de iştirak etmiştir.²¹⁴

8. Eskişehir Şimendifercilik Kondüktör Kursu

Demiryolu hatların artması ile birlikte yetişmiş personel ihtiyacını gidermek için demiryolu işletmesi genel demiryolu eğitiminin yanı sıra demiryolu içerisindeki görevlere göre mesleki kurslarda açmıştır. Bu kurslara sadece demiryolu personeli değil aynı zamanda o dönemde önemli bir yere sahip olan “*Demiryolu Taburları*”na mensup askerlerde dâhil edilmiştir. Bu amaçla Eskişehir’de 1934 yılının mart ayında “*Kondüktör Kursu*” açılmıştır. Kursu ülkenin çeşitli yerlerinden 20 gardöfrenle şimendifer taburuna mensup 18 asker katılmışlardır.

Eskişehir Tren Gar’ında organize edilen kursta Eskişehir gar memurlarından İstasyon Şefi Hakkı Bey, Hareket Memuru Necati ve Katar Şefi Sadullah Efendiler eğitmen olarak katılmışlardır. 18 Haziran 1934 tarihinde yapılan imtihana gözetmen olarak Hareket Müfettişi Faruk Bey ile Gar Müdürü Kasım Bey katılmışlar kursa iştirak eden tüm personel başarılı olmuş ve diplomalarını almışlardır.²¹⁵

9. Eskişehir Cer Kursları

Cumhuriyetin ilk yıllarında ve tek parti döneminde Eskişehir adeta demiryolu merkezi olarak kullanılmıştır. Makinist, ateşçi ve revizörlük kursları planlı bir şekilde açılmıştır. Kurslar üçer aylık şekilde planlanmıştır. Öğleden önce teorik dersler verilirken, öğleden sonra atölyelerde pratik eğitim verilmektedir. Revizörlük kursların da işletmede görev yapan mühendisler ve tecrübeli revizörler eğitim vermişlerdir. Yine ateşçi kursuna sadece demiryolu personeli değil şimendifer taburlarında görev yapan ateşçi erleri de katılmışlardır.

²¹³ Tiryaki, a.g.e., s. 145.

²¹⁴ İsmail Karadağ, “Askerde Demiryolu Kursu”, Sözlü Tarih Çalışması, Mülakat Tarihi: 01.07.2023, Mülakat Saati: 15:00-15:30, Mülakat Yeri: Yeni Mahalle/Kırıkkale.

²¹⁵ “Eskişehir Şimendifercilik Kondüktör Kursu”, *Demiryollar Mecmuası*, Ankara: Ağustos 1934, Sayı 114, Cilt X, s.359.

a. Eskişehir Revizörlük Kursu

Demiryolu üzerinde hareket eden tüm araçların muayenesi, kontrolü, tamiri ve bakımından sorumlu olan Revizörler'in yetişmesi içinde Eskişehir, Ankara ve Adapazarı'n da “*Revizörlük Kursu*” açılmıştır. Yaklaşık üç ay süren kurslara Vagon Bakım Onarım işçileri de katılmıştır. Kursa katılan işçilere fren, sofaj, vagon temizliği ve teknik resim dersleri verilirken revizörlere ise fren, vagon bilgisi, vagon tamiri, teknik resim, sıhhi tesisat, katar tenviratı, vagon temizliği, muhabere, fren kullanılması, revizörün vazifesi, hareket ve işaret talimatnamesi dersleri gösterilmiştir.²¹⁶

b. Eskişehir Makinist Kursu

İşletmelerce makinistlerin liyakat ve sicil durumları göz önünde tutularak makinist adayları işletme merkezlerinde Cer Servis Müdürlükleri tarafından imtihan edilmişlerdir. Deneme ve seçme imtihanında başarı gösterenler; işletmelerin makinist ihtiyacı gözetilerek verilen kontenjana göre “*Eskişehir Makinist Kursuna*” gönderilmişlerdir. İşletmelerden gönderilen adayların, Eskişehir Kurslar Müdürlüğü tarafından ikinci bir deneme ve seçme imtihanı yapılarak meslek bakımından zayıf ve yetersiz görülenler tespit edilmişlerdir. Kurs süresi dört ay olarak tertip edilmiştir. Lokomotif, kazan, fren, vagon, hareket dersleri verilmiş ve Demiryolu İşletmeciliği öğretilmiştir. Ayrıca Okuma-Yazma (Türkçe) dersi ile Aritmetik ve Mesleki Aritmetik dersleri de verilmiştir.²¹⁷

c. Eskişehir Kazancı – Lâvajcı (Yıkamacı) ve İşçi Kursları

Eskişehir'de on beşer gün devam etmek üzere zaman zaman, kazancı ve lâvajcı kursları da açılmıştır. Yine üç devrelik işçi kursu hizmete sokulmuştur. Birinci devrede muavin yetiştirilmiş, ikinci devrede işçi kursu ve üçüncü devrede ise usta kursu olarak planlanmış ve personele hizmet vermiştir. İşçi kurslarının süresi 4 aylıktır ve kurs

* **Revizör:** Tren Muayene Teknisyeni. Bugünkü ismi ile “Vagon Teknisyeni”.

²¹⁶ Feridun Erey, “Eğitim Çalışmaları”, *Demiryol Dergisi* 100. Yıl Sayısı, Ankara, Temmuz - Ekim 1954, Sayı 34-37, s. 84.

²¹⁷ Numan Hadimioğlu, “Eskişehir Makinist Kursu”, *Demiryol Dergisi*, Ankara, Mayıs - Haziran 1958, Sayı 388-389, s. 11.

sonunda kursiyerler sınava tabi tutulmuşlardır. Sınavlar 6 ayda bir yapılmıştır. Kursa katılma şartı ise en az ilkokul mezunu olma şartı getirilmiştir.²¹⁸

Sivas Cer atölyesinde üçer ay süreli şu işçi kursları açılmıştır. Tesviyecilik Kursu: Bu kurs 25 Mart 1956 tarihinde başlamış ve 25 Haziran 1956 tarihinde sona ermiştir. Kursu 14 işçi katılmıştır. Elektrikçilik Kursu: 25 Mart 1956 tarihinde başlayan kurs 25 Haziran 1956 tarihinde sona ermiştir. Kursu 20 işçi personel iştirak etmiştir. Torna Tekâmül Kursu: 18 Mart 1956 tarihinde başlayan kurs 18 Haziran 1956 tarihinde sona ermiştir. Kursu 18 işçi katılmıştır. Torna Yetiştirme: 18 Mart 1956 tarihinde faaliyete geçen kurs 18 Haziran 1956 tarihinde sona ermiştir. Bu kursu 22 işçi iştirak etmiştir. Freze Tekâmül Kursu: 18 Mart 1956 tarihinde faaliyete geçen kurs 18 Mart 1956 tarihinde sona ermiştir. Kursu 6 işçi iştirak etmiştir. Freze Yetiştirme Kursu: 18 Mart 1956 tarihinde faaliyete geçen kurs 18 Mart 1956 tarihinde sona ermiştir. Kursu 13 işçi katılmıştır. Sertleştirme Kursu: 18 Mart 1956 tarihinde açılan kurs 18 Mart 1956 tarihinde sona ermiştir. Kursu 9 işçi katılmıştır.²¹⁹

d. Eskişehir Yol Kursları

Eskişehir’de açılan kursların temel amacı demiryolu meslek okullarından eğitim almamış ve kurum dışından temin edilmiş personeli demiryolu işletmeciliği alanında yetiştirmektir. Bu nedenle adı geçen şehirde açılan kurslardan bir tanesi de “*Yol Kursu*” dur. Bu kursa, idarede müstahdem kısım şefleri, stajyer kısım şefleri, yol kısmına ait çavuşlar, bekçiler, yol ameleleri; cer kısmından makinist ve ateşçiler, diğer kısım müstahdemleri devam etmişlerdir.

Eskişehir’de açılan kurslardan başka birde 1943 senesinden sonra zaman zaman Sivas bölgesinde bulunan depolarda çalışan işçilere yönelik “*Sivas Usta Kursları*” açılmıştır.²²⁰

²¹⁸ “Cumhuriyetin 20 inci Yılında - D. Demiryollarının Personel Yetiştirme Faaliyeti”, 1943, Sayı 224-225-226, Cilt XIX, s. 49.

²¹⁹ Feridun Erey, “Kurslar”, *Demiryol Dergisi*, Ankara, Nisan 1956, Sayı 55, s. 32

²²⁰ “Cumhuriyetin 20 inci Yılında - D. Demiryollarının Personel Yetiştirme Faaliyeti”, 1943, Sayı 224-225-226, Cilt XIX, s. 49.

e. Eskişehir Eğitim Büro Memurları Kursu

1952 tarihinde alınan bir kararla işletme ve atölyelerde birer “Eğitim Bürosu” kurulmuştur. Buralarda görevlendirilecek memurlar için Eskişehir Eğitim Merkezinde 4 Aralık 1953 -12 Aralık 1953 tarihleri arasında “Eğitim Büro Memurları” kursu açılmıştır. Eğitim kursuna işletmelerden birer Eğitim Memuru ile birer sinema operatörü ve atölyelerden birer eğitim memuru olmak üzere 16 memur iştirak etmiştir. Eğitim kursunun programı şu şekilde oluşmuştur:

“Eğitim teşkilatının bugünkü şekli, yabancı memleketlerde eğitim, eğitim bürolarından beklenen vazifeler, görerek eğitimin faydaları ve eğitim araçları, eğitim vagonlarından beklenen faydalar, ses alma makinesinin kullanılması, sinema makinelerinin kullanılması, fotoğraf makinelerinin kullanılması, kütüphane ve kütüphanecilik.” Eğitim kısmına dâhil memurların görevleri, eğitim konusunda işletme ve atölye müdürlerinin müşaviri olmak, mahalli kurslar tertip etmek, broşür ve bülten yayınlamak, personelin umumi kültürünü yükseltmek, spor ve geziler tertip etmek, mesleki konferanslar tertip etmek ve sergiler hazırlamak gibi çeşitli mevzuları ihtiva etmektedir.²²¹

f. Hidrolik Derayman Kursu

Ankara, Eskişehir, Adana, Sivas ve Alsancak depolarında bulunan “Hidrolik Derayman” cihazlarının kullanma ve bakımını öğretmek amacı ile 14 Eylül 1953 pazartesi günü Eskişehir deposunda bir kurs açılmıştır. Hidrolik Derayman Kursuna Eskişehir Cer Atölyesinden 5, Haydarpaşa deposundan 2, Eskişehir deposundan 4 ve Ankara, Çatalağzı, Alsancak, Sivas, Malatya ve Adana depolarından 2’şer personel katılmışlardır. Derayman Kursu çalışmalarını Cer Dairesinden Yüksek Mühendis Hilmi Kural idare etmiştir. Kursa katılan personele Eskişehir Kurslar Müdürlüğü’nde Eğitim Şubesi’nin film kolu tarafından Derayman kursu ile ve Türkçeleştirilmiş bir film gösterilerek teorik bilgi edinmeleri sağlanmıştır.²²²

10. İzmir Tahrirat ve Merkez Temizlik Kursları

²²¹ Feridun Erey, “Eğitim Çalışmaları”, *Demiryol Dergisi*, Ankara, Ocak - Şubat 1954, Sayı 28-29, s. 11-12.

²²² Feridun Erey, a.g.m., s. 12.

Demiryolları İkinci Dünya Savaşı döneminde tek modern ve hızlı ulaşım aracı olması nedeniyle halkın yoğun ilgisini görmüştür. Aynı zamanda o dönemde yaşanan seferberlik nedeni ile çok sayıda askerde demiryolu hatlarından birliklerine seyahat etmek zorunda kalmıştır. Çok sayıda insan ve hayvanın demiryolları ile taşınması hem personelin hakla ilişkilerinde sorunlar yaşanmasına neden olmuş hem de vagonlardan salgın hastalıkların yayılmasına neden olmaktadır. Bu nedenle demiryolu işletmesi 10 Nisan 1942 ve 25 Nisan 1942 tarihleri arasında o zaman sekizinci işletme olan İzmir’de temizlik amelelerine yönelik bir tahrirat kursu açılmıştır. Bu kursta amaç şu şekilde açıklanmıştır: *“Katar temizleme amelesinin işlerini vakıf bir meslek sahibi gibi yapmalarını teminen bunların temizlik hususundaki görgü ve melekelerini artırma, katarın durma ve hareket anlarında yapacakları temizleme tarzlarını aynı zamanda yolculara karşı gösterecekleri muamele tarzını öğretme amacımızdır”* denilmiştir. Açılan bu kursa 60 demiryolu temizlik ameleleri katılmıştır.²²³

Demiryolu teşkilat istasyonlarında yolcu vagonlarının temiz tutulmasını sağlamak üzere merkezde 16 Mart 1953 - 23 Mart 1953 tarihleri arasında *“Temizlik Kursu”* açılmıştır. Muhtelif işletmelerden gelen 18 personelin katıldığı kursta hem teorik hem de pratik olarak eğitim verilmiştir. Kursun sona ermesi dolayısıyla eğitim şubesi tarafından personele ayrıca sinema odasında bir demiryolu filmi ile bir de temizlik filmi gösterilmiştir. Bu surette kursa nihayet verilerek cer dairesi tarafından temizlik işlerine ait, broşür ve eğitim şubesine ait sağlık kitapları kursiyerlere hediye edilmiştir.

224

11. Çıraklık Kursları

Eskişehir’de bulunan Sanat ve Çırak Okulu’nun kapatılmasından sonra özellikle atölyelerde personel açığı ortaya çıkmıştır. Planlamadan yoksun bu karardan sonra acil olarak özellikle büyük depoların bulunduğu bölgelerde çıraklık kursları oluşturulmuştur. Bu kursların ilki 1954 yılında çıraklık talimatnamesinde düzenleme yapılarak açılmıştır. Çıraklık kursu açılan yerler ve personel sayısı aşağıdaki tabloda verilmiştir.

²²³ “Devlet Demiryolları ve Limanları Umumi İşletme İdaresinde Sağlık Teşkilatı”, *Demiryol Dergisi*, Ankara, I. Teşrin - II. Teşrin - I. Kânun 1942, Sayı 212-213-214, Cilt XVIII, s. 16-18.

²²⁴ “Temizlik Kursu”, *Demiryol Dergisi*, Ankara, Nisan 1953, Sayı 19, s. 38.

TABLO 2.7: Çıraklık Kursu Açılan İş Yerleri ve Kursiyer Sayısı ²²⁵

Kurs Açılan Yerler	Kursiyer Sayısı
Haydarpaşa	13
Eskişehir	11
Yedikule	6
Ankara	16
Karabük	5
Kayseri	4
Halkapınar	15
Afyon	10
Sivas	6
Samsun	5
Malatya	12
Adana	12
Konya	6
Karkamış	7
Toplam	130

Ayrıca 1954 yılı itibarı ile Eskişehir Cer Atölyesinde 100, Sivas Cer Atölyesinde 75, Adapazarı Vagon Atölyesinde 40, Ankara Motor Atölyesinde 10 olmak üzere toplam 225 çırak istihdam edilmiştir.²²⁶

Depo ve fabrika çıraklıklarından eğitim gören öğrencilere 1959 tarihine kadar giyim eşyası verilememiştir. Mezun oldukları zaman idarede görev alan bu öğrencilerin durumu Eğitim Komitesi tarafından incelenmiş ve bu öğrencilere bazı giyim eşyalarının verilmesine karar verilmiştir. Bu karar umum müdürlükçe onaylanmıştır. 1959-1960 ders yılından itibaren depo ve fabrikalardaki çıraklık eğitimi gören öğrencilere aşağıdaki giyim eşyaları verilmiştir.²²⁷

²²⁵ Feridun Erey, “Kurslar Müdürlüğü”, *Demiryol Dergisi*, Ankara, Kasım- Aralık 1954, Sayı 38-39, s. 39.

²²⁶ Erey, “Kurslar Müdürlüğü”, a.g.m., s.39.

²²⁷ Feridun Erey, “Çıraklarımız”, *Demiryol Dergisi*, Ankara, Mart Haziran 1959, Sayı 400-401, s. 27.

TABLO 2.8: Çıraklık Eğitimi Alan Personele Giyecek Yardımının Cins ve Adedi ²²⁸

SINIF	EŞYENİN CİNSİ	MİKTARI
1	Kasket	1 Adet
1	Elbise	1 Takım
1	Palto	1 Adet
1	Ayakkabı	1 Çift
2	Ayakkabı	1 Çift
3	1. Sınıfta Verilen Eşyanın Aynı	
4	Ayakkabı	1 Çift

12. Kayak Kursları

Bazı demiryolu arazilerinin sarp ve ulaşımı güç olması aynı zamanda sert kış mevsimi olan bölgelerde personelin bakım ve onarım için demiryoluna ulaşımı sağlamak amacı ile personele yönelik kayak kursu açılmıştır. Kurs öncesinde yoğun kar yağışı olan bölgelerde ki personele kayak ve karda yürüme teçhizatı verilmiştir. 1942 yılının Aralık ayında ve 1943 yılının Ocak ayında 15'er günlük 90 yol amelesine “*Kayak Kursu*” Sarıkamış’ta verilmiştir.²²⁹ Açılan kayak kursunun özellikle yoğun kar yağışında, yolların kontrollerinde, kapalı yolların açılmasında, kazalarda çok faydalı olduğu gözlemlenmiştir. Sonraki yıllarda Sivas cer atölyesi bünyesinde de kayak kursları açılmıştır.

Kurslara kayağı iş vasıtası olarak kullanma imkânları düşüncesi ile yol personeli arasından, bu çalışmayı yapabilecek kabiliyet ve sağlık durumu iyi olan “*Kısım şefi, çavuş, yol bekçisi, tescilli ve kadro karşılığı, mütehassıs ameleler*” katılmışlardır. Kurs öncesi ve kurs sırasında personel sürekli sağlık kontrolünden geçmiştir.²³⁰

²²⁸ Erey, “Çıraklarımız”, a.g.m. s.27.

²²⁹ Latif Osman Çıkıgil, “Kayak ve Demiryolları”, *Demiryol Dergisi*, Ankara, Son Kanun - Mart 1943, Sayı 215-216-217, Cilt XVIII, s. 33-34.

²³⁰ Fuat Pura, “Demiryollarında Kayak”, *Demiryol Dergisi*, Ankara, Aralık 1947, Sayı 254, Cilt XXI, s. 37.

TABLO 2.8: Kayak Kursuna Katılan Personel Sayları ²³¹

TARİH	KURS YERİ	PERSONEL SAYISI	TOPLAM
1942-1943 (I. Devre)	Sarıkamış	42 (Yol)	
1942-1943 (II. Devre)	Sarıkamış	46 (Yol)	88
1943-1944 (I. Devre)	Sarıkamış	95 (Yol)	
1943-1944 (II. Devre)	Sarıkamış	90 (Yol)	185
1943-1944 (I. ve II. Devre)	Sivas	180 (Cer)	180
1944-1945 (I. Devre)	Sivas	104 (Yol) 50 (Atölye)	154
1944-1945 (II. Devre)	Sivas	101 (Yol) 25 (Atölye)	126

Daha sonraki yıllarda kayak kursları Demirspor kulüpleri bünyesine alınmıştır. Kayak kursları Sarıkamış'ın yanı sıra Kayseri ve Uludağ'da da faaliyete geçmiştir. Doğa şartlarının müsait olduğu Erzurum, Sivas, Malatya, Ankara, Kayseri'de ki Demirspor kulüplerinin bünyesinde kayakçılık çalışmalarında ön planda çıkmıştır. Bu kulüplerde yetişen kayakçılar sadece karların yolları kapatması ile ilgili olmamış çeşitli ulusal ve uluslararası kayak müsabakalarına da katılmışlardır. ²³²

Dönemin Genel Müdürü Fuat Zincirkıran Kayak kurslarını yerinde incelemiştir. Ankara Demirspor Kayak Kursunu ziyaretinde demiryollarının personele kayak yaptırma politikasını yaptığı konuşmada şu şekilde ifade etmiştir;

“Yurt müdafaası için, kışı fazla olan yerlerde şebekemizin normal kontrolü için, karda kolay yürüme vasıtası olan kayağın idareimiz gençleri arasında yapılması, kışın soğuşuna ve insan boyunu örten kar yığınlarına göğüs gerecek yüzlerce personelimizin yetişmesi gerekmektedir. İşte burada meyvesini gördüğüm sizlerden bu

²³¹ Pura, “Demiryollarında Kayak”, a.g.m., s. 37-38.

²³² Fuat Pura, “Demirspor Kulüplerimiz ve Kayak”, **Demiryol Dergisi**, Ankara, Aralık 1947, Sayı 266, Cilt XXI, s. 63.

önemli vazifeyi beklemekteyim. Bu sporu severek yapın ve sevdirerek şebekemize yayın. Neşeniz daim olsun”²³³ demiştir.

Zamanla Demirspor kulüplerinde yaygın bir spor dalında diğer branşlarda olduğu gibi kayak spor dalında da Demirspor kulüpleri arasında turnuvalar düzenlenmiştir. 19-22 Şubat 1959 tarihleri arasında Erzurum Demirspor Kayak Şubesi ve Sivas Demirspor Kulübü Kayak Şubesi arasında turnuva düzenlenmiştir. Erzurum Demirspor turnuvayı kazanmıştır.²³⁴

13. Yabancı Dil Kursları

Eskişehir Kurslar Müdürlüğü bünyesinde 21 Aralık 1954 – 21 Mart 1955 tarihleri arasında Almanca kursu açılmıştır. İki ayrı sınıf şeklinde açılan kursun birinci sınıfına Salı, Perşembe ve Cuma günleri saat 12:00 - 14:00 arasında 48 personel katılmıştır. İkinci sınıf dersleri Pazartesi, Perşembe ve Cuma günleri 17:00 – 18:00 arasında 25 öğrenci katılmıştır. Almanca kursunun öğretmenliğini o dönem Malzeme Dairesi Mütercimlerinden Şahin Akalın yapmıştır. Ayrıca Ankara’da bir Almanca kursu 9 Ocak 1956 tarihinde faaliyete geçmiştir. Kurs 9 Nisan 1956 tarihinde sona ermiştir, Ankara Almanca Kursuna 40 kişi katılmış ve öğretmenliğini de Malzeme Dairesinden Şahin Akalın yapmıştır.²³⁵

Yine Eskişehir Kurslar Müdürlüğü bünyesinde 3 ay süreli bir İngilizce Kursu açılmıştır. Kurs 1 Aralık 1954 – 28 Şubat 1955 tarihleri arasında 34 memur personelin katılımı ile gerçekleştirilmiştir. Kursun öğretmenliğini Gazi Terbiye Enstitüsü Müdür Yardımcısı ve İngilizce Öğretmeni Reşat Göndem yapmıştır.²³⁶

14. Sağlık Personel Kursları

a. Kızılay Hemşire Okulu

Demiryolları sağlık birimlerinde diplomalı hemşire ihtiyacını karşılamak gayesiyle İşletme yönetimi İstanbul Hemşire Okulunda öğrenci okutulmasına karar verilmiştir. Hemşire ihtiyacını karşılamak için gerekli bütçe hazırlanmış ve demiryolları hesabına

²³³ Pura, “Demiryollarında Kayak”, a.g.m., s. 37-38.

²³⁴ Haydar Özakman, “Erzurum Demirspor 1959 Yılı Kayak Şampiyonu Oldu”, *Demiryol Dergisi*, Ankara, 1 Mart 1959, Sayı 398, s. 41.

²³⁵ Erey, “Kurslar”, s. 32.

²³⁶ Erey, “Kurslar Müdürlüğü”, a.g.m., s. 41.

5 öğrenci masrafları işletme tarafından karşılanarak hemşire kursuna gönderilmişti. Demiryolu işletmesi sadece hemşire ihtiyacını karşılamak için değil aynı zamanda diğer ihtiyaçlarını karşılamak içinde sivil okullara öğrenci göndermiştir. 1947-1948 öğrenim yılında Teknik Üniversitede 15, Teknik Okulda 5 ve Ankara 2. Sanat Enstitüsünde 5 öğrenci okutturulmuştur.²³⁷ 1953 yılında da demiryolu sağlık teşkilatının hemşire eksiğini tamamlamak için 5 öğrenci bu kursa gönderilmiştir. Ayrıca eczacı personeli içinde aynı yıl 4 öğrenci tüm masrafları kurum tarafından karşılanmak üzere eczacılık okuluna gönderilmiştir.²³⁸

Ayrıca demiryolu hastane ve sağlık kısımlarında görev yapan hemşirelerin bilgi ve becerilerini artırmak için Eskişehir Kurslar Müdürlüğü bünyesinde “*Kış Konferansları*” adı altında seri kurslar düzenlenmiştir. 1 Aralık 1954 tarihinde başlayan ve dört ay süren kurslar haftada çarşamba ve perşembe günü olmak üzere iki gün devam etmiştir.²³⁹

b. Hasta Bakıcılığı Kursu

Demiryolu Hastanesinde ve Kızılay’da görev yapan personel için Eskişehir kurs merkezinde 5 Nisan 1954 – 31 Temmuz 1954 tarihleri arasında “*Hasta Bakıcı Kursu*” açılmıştır. Kızılay’dan 11, Demiryolu Hastane personelinden 19 kursiyerin katılımı sağlanmıştır. Bu kursta okutulan dersler ve ders veren öğretmenler: Bakteriyolog Doktor Hidayet Kızıl, Mikrobiyoloji ve bulaşıcı hastalıklar, Çocuk Mütahassısı Doktor Fahri Özkal, Çocuk bakımı, beslenmesi ve çocuk hastalıklarında bakım usulleri, Operatör Doktor Tarık Berkkan, Umumi cerrahi, pansumanlar ve harp yaraları, Doktor Yılmaz Bilsel, Anatomi, fizyoloji ve patoloji hakkında umumî malumat, Ebe Mediha Sekman, Gebelik hıfzıssıhhası, doğum ve doğumdan sonraki bakım, yeni doğan çocukların bakım ve beslenme tarzı hakkında ilmi bilgiler, Mütahassıs Hemşire Maria Humer, hasta bakıcılık bilgileri ve hastabakıcılık terbiyesi ve ahlâkı, hasta ve hastane hizmetleri, hastanede hemşire ve hastabakıcılar tarafından kullanılan alet ve cihazların ve diğer malzemenin kullanma tarzları hakkında teferruatlı bilgiler. Bu kursa haftada bir merkezden sinema makinesiyle sağlığı ilgilendiren filmler gösterilmiştir.²⁴⁰

²³⁷ “Devlet Demiryollarında, Eğitim Faaliyeti”, Haziran 1952, Sayı 9, s. 64.

²³⁸ Erey, a.g.m., s. 14.

²³⁹ Erey, “Kurslar Müdürlüğü”, a.g.m., 40.

²⁴⁰ Erey, “Eğitim Çalışmaları”, a.g.m., s. 85.

15. Okuma - Yazma Kursu

Eskişehir Hastanesinde okuma – yazma bilmeyen personel için bir kurs açılmıştır. 4 Kasım 1954 tarihinde başlayan kurs dört ay sürmüştür. Dersler Pazartesi, Salı, Perşembe ve Cuma günleri saat 14.30 - 15.30 arasında yapılmıştır. Kursa 30 personel katılmıştır. Kursun öğretmenliğini Eskişehir İlk Pansiyonu öğretmenlerinden Ahmet Kızıltuğ yapmıştır.²⁴¹ Okuma-yazma kurslarına çeşitli işletmelerde devam edilmiştir. Birinci devre Okuma-yazma kursu 5 Mart 1956 tarihinde Sivas Cer atölyesinde faaliyete geçmiştir. Üç ay süreli olan bu kurs 5 Haziran 1956 tarihinde sona ermiştir. Kursa Sivas Cer atölyesinden 40 personel katılmıştır.²⁴²

16. Sivas Cer Atölyesi Kursları

Sivas Cer Atölyesi'nin eğitim faaliyetleri genellikle kültürel ağırlıklı çalışmalar olmuştur. Bunlardan ilk açılan kurs fotoğrafçılıktır. Bunun için özel bir tahsisat ve modern bir teçhizat olmamakla beraber, sadece eski tip bir fotoğraf makinası ve eldeki basit imkânlar ile açılan kurs sonunda atölye arşivi ve fotoğraf sergisi tertip edilmiştir.

Sivas Cer Atölyesinde 1954 yılı içerisinde her hafta cuma günleri verilen mesleki konferanslardan sonra ayrıca normal sinema gösterilerinden önce kültür filmleri personele sunulmuştur. Bundan başka şahsa ait özel sinema makinası ile de 16 milimetrelik kültür filmleri çekilmiştir. Bunlara ilk örnek Cumhuriyetin 30. Yılı nedeni ile Sivas'ta yapılan aittir. Adı geçen film cer atölyesi, çimento fabrikası, okullar ve aynı zamanda şehir sinemalarında gösterilmiştir. Sivas'ı ilk defa olarak perdede gören halk arasında bu film oldukça ilgi topladığı görülmüştür. İkinci film vagon imalâtının çeşitli aşamalarını konu almış ve tüm işletmelere eğitim amacıyla gönderilmiştir.

İki ayda bir iki daktilo sayfası kadar Cer Atölyesi Haber Bülteni çıkarılmış personele ücretsiz dağıtılıp ilan panolarına asılmıştır. Yine atölye girişine yapılan büyük camlı afiş kutusu ile çalışan personel iş kazalarına karşı uyarılmıştır. 1953 yılında Sivas Cer Atölyesi bünyesinde birde “*Demiryolu Müzesi*” kurularak atölyenin ve demiryolculuğun tarihi ziyaretçilerin beğenisine sunulmuştur. Atölyede yine aynı

²⁴¹ Erey, “Kurslar Müdürlüğü”, a.g.m., 39.

²⁴² Erey, “Kurslar”, a.g.m., s. 32.

yıl birde kütüphane ve kitaplık personelin hizmetine sunulmuştur. Cer Atölyesi kültürel çalışmalarına hizmet etmek için birde tiyatro sahnesi oluşturmuştur. Bu sahnede tiyatro oyunları ve konserler, sanat gösterileri sunulmuştur. Yine Sivas Cer Atölyesi bünyesinde Okuma–Yazma Kursları, Yabancı Dil Kursları ve Mesleki Eğitim Kursları açılarak personelin eğitim alması sağlanmıştır.²⁴³

Atölyede 200 işçi evi bulunmaktadır. Bu evler Devlet Demiryolları İşçi Emekli Sandığı tarafından yaptırılmış ve 20 yıl vade ile mülkiyeti işçilere verilmiştir. Teknik personele yaptırılan lojmanlardan ayrı olarak bekâr işçiler içinde 200 yataklı büyük bir lojman hayata geçirilmiştir. Atölyenin lokali personelin eğlenmelerini sağlayacak şekilde düzenlenmiştir. İşçi çocukları bu atölyede 1953 yılında açılan okulda eğitim görmüşlerdir. Bundan başka bir de çırak okulu ve revizörlük kursları düzenlenmiştir. Atölyede 1958 itibari ile işçi personel sayısı 1300’dür.²⁴⁴

TABLO 2.9: TCDD Eğitim Çalışmalarına Devam Eden Personel

(1950-1955)²⁴⁵

MEKTEPLER		KURSLAR		
Yıllar	Öğrenci Adedi	Yıllar	Kurs Adedi	Devam Edenler
1950	554	1950	4	375
1951	539	1951	4	327
1952	477	1952	5	325
1953	443	1953	14	693
1954	978	1954	15	1355
1955	1492	1955	16	1257

²⁴³ Cemal Üner, “Sivas Cer Atölyesinde Eğitim Faaliyeti”, *Demiryol Dergisi*, Ankara, Nisan- Mayıs 1954, Sayı 31-32, s. 19-21.

²⁴⁴ M. Nazif Özcan, “Atelyelerimiz”, *Demiryol Dergisi*, Ankara, Mart 1958, Sayı 386, s. 12-13.

²⁴⁵ Zengin, a.g.m., s. 7- 8.

TABLO 2.10: Teknik Film Seyreden Personel Adedi ve Kurum
Kitaplığından Okumak İçin Kitap Gönderilen Personel Sayısı (1950-1955) ²⁴⁶

Kitap Okuyanlar		Film İzleyenler	
1950	6500		
1951	5100		
1952	6200		
1953	10600	1953	39542
1954	10795	1954	41416
1955	11896	1955	3719

Çeşitli bölgelerde kitaplık ve kütüphane kuran demiryolu idaresi personeli okumaya teşvik etmiştir. Okuma-yazma bilmeyen personele kurslar açan işletme diğer personeli yüksek tahsil yapmaya yönlendirmiştir. Bu nedenle 5 yılda personele bilgilendirme amaçlı 320.416 adet broşür ve bülten dağıtılmıştır.²⁴⁷

17. Demiryol Fabrika Kursları

TCDD Umum Müdürlüğü 1960 yılında fabrikalarda işçilerin eğitim eksiklerini gidermek için eğitim çalışmaları yapmıştır. Fabrikalarda kurs açmak için nedenler şu şekilde sıralanmıştır: *“Tekniğin gelişmesi dolayısı ile ve yeni vasıta, tezgâh ve teçhizatın öğrenilmesi için yapılan eğitim çalışmaları, personelin genel kültür seviyesinin arttırılması ve yarınki işçileri bugünden hazırlama fikri.”* Özellikle gelişen teknoloji yakından takip etmeyi amaçlayan kurslar demiryolu fabrikalarının olduğu bölgelerde gerçekleşmiştir. 1960 tarihi itibari ile fabrikalarda görev yapan işçi personelin eğitim durumlarını gösteren yüzdelik dilim tablosu aşağıda oluşturulmuştur.

²⁴⁶ Zengin, a.g.m., s. 8.

²⁴⁷ Zengin, a.g.m., s. 8.

TABLO 2.11: Demiryolu Fabrikalarında Çalışan İşçilerin Eğitim Durumları
(1960) ²⁴⁸

Okul Kategorisi	Yüzdelik Dilimi
Sanat Enstitüsü Mezunları	% 1,8
Sanat Okulu Mezunları	% 1
Çıraklık Mezunları	% 13
İlkokul Mezunları	% 23,2
Okur - Yazar	% 61

18. Daktilografi ve Stenografi Kursları

TCDD Umum Müdürlüğü tarafından Zati İşleri Reisliğine bağlı standart Türk klavyesi (F) daktilografi kursu açılmış ve bir diploma töreni organize edilmiştir. Tören sonrasında 48 daktilograf personele dönemin Umum Müdür Muavini Yük. Müh. Neylân Unsaç tarafından diplomaları verilmiştir. Kursta hızlı ve doğru yazma yarışması düzenlenmiş 1960 açılan kurs sonrasında yapılan yarışmada bir dakikada hatasız olarak 56 kelime yazmak suretiyle, Merkez Mali İşler Dairesinden Yurdagül Urlu Birinci, Limanlar Dairesinden Gülşen Şencan da 54 kelime ile İkinci olmuşlardır. Umum Müdürlük tarafından TCDD Genel Kitaplığında Şubat 1960'tan Haziran 1960 tarihine kadar 5 ay süren stenografi kursundan 23 kursiyer başarı göstererek ve Ankara Demirspor kafeterya salonunda yapılan törenin ardından diplomalarını almışlardır. ²⁴⁹

19. Uzaktan Eğitim Çalışmalarının İlk Örneği “Demiryol Mecmuası (Dergisi)”

Demiryolu Mecmuası bugünlerde çokça konuşulan “*Uzaktan Eğitim*” modelinin ülkemizde ilk uygulayıcıları arasında gösterilebilir. Mecmua sadece demiryollarında yaşanan gelişmeleri değil, aynı zamanda personelin yapacağı işler konusunda görev ve yetkilerini anlatan birer ders kitabı halini almıştır. Demiryolları işletmesinin en önemli ve hayati mesleği olan hareket memurlarının görevleri konusunda Hareket Müfettişi Ferruh imzasını taşıyan bir makalede personele görevlerini nasıl yapacakları

²⁴⁸ Fevzi Özlü, “Demiryol Fabrikalarında Eğitim Faaliyetleri”, *Demiryol Dergisi*, Ankara: Temmuz - Ağustos 1960, Sayı 414-415, s. 28-30.

²⁴⁹ Fevzi Karagözlü, “Daktilografi ve Stenografi Kursları”, *Demiryol Dergisi*, Ankara: Temmuz - Ağustos 1960, Sayı 414-415, s. 60.

konusunda bilgi verilmiştir. Bu makalede Hareket Personeline şu uyarılarda bulunulmuştur:

*“İşe zamanında gelip git, işin ile ilgili evrakları ve telgrafları iyi oku, emrindeki memurlara güzel anlat. Yanında mutlaka kâğıt ve kalem bulundur. Görevini bağırmadan yap. Yolculara ve çalışanlara bağırmadan heyecan yaratman konuş. Emirlerini kesin ve anlaşılır bir dille var. Halka ve memurlara karşı güler yüzlü ancak ciddiyetini bozma. Saatlerce kar ya da yağmur altında kalsan da iş yerini terk etme.”*²⁵⁰

Osmanlı Devleti’nde ve cumhuriyetin ilk yıllardan yerli personeli eğitecek hemen hemen tüm emirler ve nizamnameler yurt dışından getirilmiştir. Daha önce vurguladığımız gibi Türkçe ilk “*Demiryolu Nizamname*” sini Behiç Bey yabancı ülkelerden getirdiği kitapları tercüme ederek yapmıştır. Cumhuriyetin ilk yıllarında da bu alışkanlık devam etmiştir. Örnek olarak 1929 yılında demiryolu işletmesinde en tehlikeli iş olan manevra hizmetlerinin nasıl yapılacağı ve personelin kazalara karşı nasıl korunacağına dair emniyet sistemi Alman Demiryolları nizamnamesinden alınmıştır ve bu nizamname personele bilgi vermek amacı ile dergide yayınlanmıştır:

*“Manevra memurları mutlaka sıhhatli özellikle göz ve kulak konusunda. Manevra ameleleri (Manevracı), makinistler, ateşçiler, gardıfrenler ve makasçılar manevra hizmetinin hini ifasında mezkûr hareket memurunun emir ve talimatlarına uymalıdır. Manevrayı yaptıran hareket memuru manevra ekibini çok iyi koordine etmelidir. Yağışlı havalarda daha dikkatli olunmalı ve personel kendi sıhhatini de iyi korumalıdır.”*²⁵¹

Demiryolu idaresi bu yıllarda her ne kadar kurs açıp personeli yetiştirme cihetine gitse de Demiryolu Mecmuasını da aynı zamanda personelin eğitimi için kullanmıştır. Osmanlı Devleti döneminde 1920 tarihinden itibaren belirli aralıklarla 1924 tarihinden itibaren de altı ayda bir yayınlanan Mecmuası (Dergisi) Demiryolu işletmesi tarafından adeta personel uzaktan eğitim vermiştir. Yukarıda örneğini verdiğimiz gibi Demiryolu Mecmuası hemen her sayısında demiryolu alanında gelişmiş ülkelerin

²⁵⁰ Hareket Müfettişi Ferruh, “Hareketçilerin Kitabı”, *Demiryollar Mecmuası*, İstanbul, Birinci Kânun (Aralık)1930, Sayı 66-70, Cilt VI, s. 441.

²⁵¹ Mütercim Rıfat, “Demiryol İşletme Hidematında Kazalardan Korunma”, *Demiryollar Mecmuası*, İstanbul, Ağustos 1928, Sayı 54, Cilt V, s. 435.

uyguladıkları sistemleri ve talimatları tercüme ederek başta demiryolu personeli olmak üzere okuyucularının dikkatine sunmuştur. Bu durumu şu örneklerle çoğalta biliriz;

“Mağaza istok malzemesi, inşaat ve işletme malzemesi”nin kullanımı ve memurların görevleri”²⁵², Alman demiryollarında kondüktörlerin yolcu ile nasıl iletişim sağladığı örnekleri verilmiş ve özellikle sigara içen yolcuların içmeyen yolculara verdiği rahatsızlık konusunda personel uyarılmıştır. Alman Demiryolu Şirketi uygulamaları ortaya konmuştur.²⁵³ “Gece makasçıları trenleri nasıl takip ederler” başlığı ile yayınlanan makalede ise Amerika Kansas’ta bulunan Demiryolu İşletmesinin makasçı personelinin gece çalışması ile yaptığı uygulamalar anlatılmış iletişim için kullanılan teknik malzemeler resimleri ile örneklendirilmiştir.”²⁵⁴ Ayrıca demiryolu personelinin halkla ilişkileri konusunda hangi birimde olursa olsun birimine göre nasıl davranması gerektiği de demiryolu mecmuasında ayrıntılı bir şekilde yer almıştır.²⁵⁵ Dergi aynı zamanda personeli sadece mesleki alanda bilgilendirmekle kalmamış hemen hemen her sayısında bir hastalık konusunda bilgilendirici makaleler yayınlamıştır. Hele hele sağlık konusunda büyük sıkıntılar yaşandığı cumhuriyetin ilk yıllarında bu tür makaleler okuma yazma bilen demiryolu personeli için çok önemli bir katkıda bulunmuştur.²⁵⁶ Bu tür uzaktan eğitim konuları mecmua ileriki sayılarında da yer vermiştir.

Yine Demiryolu Mecmuası sadece memurları değil, aynı zamanda yayınladığı makaleler ile demiryollarının yönetici kadrosunu da adeta uzaktan eğitmiştir. Bu eğitim makalelerinden en dikkat çeken “Genç şimendifercilerimize faydalı bilgiler iş âleminde şef olmak için ne lazımdır?” başlıklı makaledir. Bu makaleye göre demiryollarında şef kadrosunda geçecek personel kısaca şu şekilde olmalıdır:

²⁵² “Mağaza İstok Malzemesi, İnşaat ve İşletme Malzemesinin”, *Demiryollar Mecmuası*, İstanbul, Eylül 1929, Sayı 55, Cilt V, s. 453.

²⁵³ “Demiryollarda Halka Teshilât ve Halktan Beklenen Yardım”, *Demiryollar Mecmuası*, İstanbul, Eylül 1929, Sayı 55, Cilt V, s. 488.

²⁵⁴ “Gece Makasçıları Trenleri Nasıl Takip Ederler?”, *Demiryollar Mecmuası*, İstanbul, Kânunuevvel 1929, Sayı 58, Cilt V, s. 613.

²⁵⁵ Zeki İsmet, “Genç Şömendöfercilerimize Malâmâtı Nafia”, *Demiryollar Mecmuası*, İstanbul: Nisan 1929, Sayı 50, Cilt V, s. 286-289.

²⁵⁶ Cemal, “Kuşpalazı Hastalığı Nedir Ve Nasıl Geçirilir?”, *Demiryollar Mecmuası*, Ankara, Ekim 1934, Sayı 117, Cilt X, s. 558-559; Halit Ziya, “Ateşli Sâri Hastalıklardan VEREM”, *Demiryollar Mecmuası*, Ankara, Mart-Nisan 1934, Sayı 109-110, Cilt X, s. 178-182; A. Cemal Yıldız, “Kan Kusma ve Tedavileri”, *Demiryollar Mecmuası*, Ankara, 1 Mart 1935, Sayı 121, Cilt XI, s. 40-42; Tevfik Zeytinoglu, “Göz ve Göz Hekimliğinin Özellikleri”, *Demiryollar Dergisi*, Ankara, Ekim 1947, Sayı 264, Cilt XXI, s. 31.

“Nefsine hâkim olan, sorumluluktan kaçmayan, teferruatta boğulmayan işin özünü kavrayan, varsa hataları tespit edip çözen ve üstüne giden, gördüğü hataları abartmadan ya da eksik olarak değil tam olduğu gibi izah eden ve bu hatalardan ders alan, kendinden önceki şefleri iyi gözlemleyen, kendi tecrübelerini emrindeki memur ve işçilere aktaran, iş yaparken en iyi modeli ortaya koyan, yaptırdığı işi iyi şekilde hazırlayan ve yarım bırakılmasına müsaade etmeyen, eksik ve hatalı teknik malzeme kullandırmayan, emrinde çalıştırdığı personele verdiği malzemeyi takip eden ve araçları tam, eksiksiz geri alan, iş saatlerine dikkat eden, geç gelmeye müsaade etmeyen, iş yapılan tesisatın eksilmesine müsaade etmeyen, arızalı araç ve gereçlerin mutlaka tamirini yaptıran, personelin çalıştığı alanların kazalara neden olmasına müsaade etmeyen, atölyelerin temiz ve düzenli olmasına dikkat eden, personelin sağlığına dikkat eden, ışıklandırma ve havalandırmaları mutlaka sağlayan, işleri sıraya koyan ve sıra ile yapılmasını sağlayan, verdiği emirler açık ve anlaşılır olan, ameleye verdiği iş ile aldığı ücreti orantısını sağlayan, amale ve çalışanların işle alakasını artırmaya yardımcı olan, personelin ciddiyetsiz davranmasına izin vermeyen, başkalarının fikrini almaktan çekinmeyen ancak son kararı kendisi veren, çalışan personele karşı hiddetli ve sert davranmayan, adaletli olan, metanetini bozmayan, bir fikri olmadan personeli eleştirmeyen, demiryolları kurumunu çok iyi temsil eden, hesapları çok iyi tutan ve şahsiyet sahibi olan açık ve doğruluktan asla vaaz geçmeyen.”²⁵⁷

Demiryolu dergisi sadece sağlık, mesleki alanda değil başka birçok konuda da makale yayınlarak personele bilgi vermiştir. Bunlardan en dikkat çekici olanlardan bir tanesi de tarım alanında yapılan bilgilendirmelerdir. Zaman zaman bahçe bitkileri ve çiçekler konusunda personele bilgi veren dergi yöneticileri bazen de tarla bitkileri konusunda eğitici makaleler yayınlamıştır. Demiryolu idare heyeti yerleşim yerlerinden çok uzak yerlerde bulunan demiryolu personelini istasyon bahçelerinde tarım, meyve yetiştiriciliği, çiçek yetiştiriciliği ve çevre düzenlemesi konusunda teşvik

²⁵⁷ A. Friedrich, “Genç Şimedifercilerimize Faydalı Bilgiler İş Âleminde Şef Olmak İçin Ne Lazımdır?”, **Demiryollar Mecmuası**, Çev. Macit Burhan, İstanbul, Temmuz 1933, Sayı 101, Cilt IX, s. 235-236; W. Möde, “Şeflik ve Amirlik Psikolojisi”, **Demiryol Mecmuası**, Çev. Macit Burhan, Ankara, Mart – Nisan 1934, Sayı 109-110, Cilt X, s. 166 – 170.

etmiştir. Hatta istasyon bahçelerinin müsait olmasına rağmen bahçe işleri ile ilgilenmeyen personelde eleştirilmiş ve uyarılmıştır.²⁵⁸

20. Evde Okul Uygulaması

Demiryolu Dergisi uzak coğrafyalarda okulların olmadığı bölgelerde personel çocuklarına en azından temel matematiğin öğretebilmesi için pedagoji destekli derslere de sayılarında yer vermiştir. Bu derslerden en ilgi çekici olanı 1944 yılında Cevat Onay imzalı, “*Evde, Okul Aritmetik Nasıl Öğretilir?*” başlıklı makaledir. Makalede “*Rakam öğretiminde göz önünde tutulacak umumi noktalar, rakamla ifadeye başlangıç, zihinden çarpma ve bölme işleri*” başlıkları yer almıştır.²⁵⁹ Yine personelin okuma yazma öğrenmesi için Demiryolları dergisinde okuma yazmanın nasıl öğretilceği ile dersler yayınlanmıştır. Bu derslerde “*Okuma çağı, niçin belli bir usul gerektir? Okumaya başlangıç, yazı, kelimeleri ayırma, alıştırmalar, harfleri ayırma, okuma, yazma alışkanlıkları*” başlıkları yer almaktadır.²⁶⁰

21. Seyyar Eğitim Hizmetleri

a. Seyyar Mektep Vagonu (Eğitim Vagonu)

Cumhuriyet dönemi yöneticileri personel eğitimine ağırlık vermişlerdir. Ancak zaman zaman bu eğitim konusu ülkenin içerisinde bulunduğu ekonomik ve siyasal meseleler yüzünden kesintiye uğramıştır. Hareket ve Münakalat Mektebi 29 Mayıs 1929 tarihinde on dördüncü devreden sonra eğitimlerine bir müddet ara vermiştir. Bu sırada yeni açılan hatlara yeni personel alınmasıyla birlikte bu personelin eğitim sorunun ortadan kaldırılması için “*Mektep Vagonu*” isminde bir vagon üretilmiş ve bu vagon yeni açılan istasyonlara götürülerek personele eğitim vermiştir. Seyyar Mektep

²⁵⁸ “İstasyonlarda Kuru Sebze Ziraatı”, **Demiryolları Dergisi**, Ankara, II. Kanun (Ocak), Şubat, Mart 1941, Sayı 203-204-205, Cilt XVII, s. 978-979; “İstasyonlar ve Lojmanlar İçin Tarım Köşesi”, **Demiryolları Dergisi**, Ankara, Ocak-Şubat 1952, Sayı 4-5, s. 13-19.

²⁵⁹ Cevat Onay, “Evde Okul Aritmetik Nasıl Öğretilir?”, **Demiryolları Dergisi**, Ankara: I. Teşrin – I. Kânun 1944, Sayı 236-237-238, Cilt XX, s. 32-34.

²⁶⁰ Cevat Onay, “Evde, Okul”, **Demiryolları Dergisi**, Ankara, II. Kânun – Mart 1944, Sayı 227 – 228 - 229, Cilt XIX, s. 37-39.

Vagonu üç kişilik eğitim kadrosu ile ilk defa 15 Haziran 1929 tarihinde Kayseri’de demiryolu personeline eğitim vermiştir.²⁶¹

Seyyar Mektep Vagonunun çalışması şu şekilde açıklanmıştır “*İdarenin bir mektep vagonu vardır. Her tahsil devresi nihayetinde mektebi ikmal edenler müdür ve muallimlerinin nezaretlerinde hatta çıkarlar ve teorik emir ve talimatları pratik olarak da personele gösterirler. Bu vagon seyyar bir dershanedir ve içinde bir dershanede bulunan her şey hatta bir de sinema vardır. Bu mektep gerek hareket servisi, gerek vagonu sık sık hatta çıkarılarak diğer servisler mensubuna da dersler konferanslar verilir. Hareket sınıfına mensup makasçı, gartfren, manevracı vesaire gibi müstahdemin uygulamalı olarak yetiştirilir*”²⁶² denilmektedir.

Seyyar mektep vagonu daha sonraki yıllarda eğitim çalışmalarına devam etmiştir. 1953 tarihinde adeta tam donanımlı bir okul şeklinde oluşturulan bu vagonlar uzun yıllar demiryolu personelinin eğitim almasında yardımcı olmuştur. 1953 sonrası ilk eğitim çalışmasını Eskişehir – Bilecik arasında yapmıştır. Eğitim vagonunda 20 kadar muhtelif demiryolu konularında film gösterilmiştir. Genellikle Amerika’dan getirilerek Türkçeye çevrilen sağlık broşürleri de bu vagona yer almıştır. Eğitim vagonu hem demiryolu personeline, hem demiryolcu çocuklarına hem de istasyonlar da durarak öğrencilere eğitim vermiştir. Vagon 9-15 Mart 1953 tarihleri arasında 1031 kişiye bilgi amaçlı filmler göstermiş binden fazla el broşürü dağıtmıştır.²⁶³

b. Mektep Trenleri

Demiryolu işletmesi 1935 yılında “*Mektep Treni*” adı ile çok özel bir çalışma başlatmıştır. Bu trenler çok uzaklarda ikamet eden ancak oturdukları yerlerde ortaokul ve lise, bulunmayan öğrencileri okula götürüp getirmek için sefere konulmuştur. Öğrenciler mektep vagonları sayesinde Menemen’den İzmir’de ki okullarına ve İstanbul’un bir mahallesinde oturan öğrenciler çok daha rahat, çok konforlu bir şekilde okullarına gidip gelme imkânı bulmuşlardır. Yine Turgutlu (Kasaba) çocukları çok kolaylıkla Manisa’da bulunan okullarına gidip eğitimlerine devam etme imkânı

²⁶¹ Tiryaki, a.g.m., s. 16.

²⁶² Şevket, a.g.m., s. 170.

²⁶³ Feridun Erey, “Eğitim Vagonu Gezi Notları”, **Demiryol Dergisi**, Ankara, Nisan 1953, Sayı 19, s. 18-19.

yakalamışlardır. Başka bir bölgede Tarsus'ta ikamet eden çocuklar da isterlerse Mersin isterlerse Adana'ya gidebilmişlerdir.

Mektep Trenleri okul vakitlerine göre ayarlanmıştır. Bu trenler öğrencilerden dönemin şartlarına göre küçük bir bedel talep etmiştir. Trenlerin tarifesı 70 kilometrelik bir kısım dâhilinde okul öğrencilerin talepleri esas alınarak hazırlanmıştır.²⁶⁴ 1935 yılı demiryolu hatlarına göre mektep vagonları tüm bölgelerde çalıştırılmıştır. Bu trenlerin tarife konmasının asıl amacı demiryolcu çocuklarıdır. Mektep vagonlarında uygulanan talebe ücret tarifesı günümüzde hâlâ devam eden öğrenci paso sisteminin ilk örneklerindedir. Teşkil edilen mektep trenlerini kullanan öğrenci sayısı 1941 yılında 4500 kişiden fazladır.²⁶⁵

TABLO 2.12: Mektep Trenlerinde Seyahat Eden Öğrencilerden Alınacak Ücret Tarifesı ²⁶⁶

SEYAHAT EDİLEN KM	ÜCRET (Kuruş)
1 — 8 kilometreye kadar bir aylık	100
9 — 14 kilometreye kadar bir aylık	125
15 — 25 kilometreye kadar bir aylık	175
26 — 45 kilometreye kadar bir aylık	300
46 — 70 kilometreye kadar bir aylık	500

22. Çırak Mektepleri

Hem idare mensuplarının çocuklarını bir meslek sahibi yapmak, hem de bunların teorik eğitimlerini temin etmek ve demiryolu idaresine bilgili işçi ve makinist yetiştirmek için Eskişehir Fabrikasında bir “Çırak Mektebi” kurulmuştur. Bu okullardan yetişenler daha sonraki yıllarda demiryolu işletmesinde önemli hizmetlere imza atmışlardır²⁶⁷. İlerleyen yıllarda bu çıraklık mektepleri değişik illerde de açılmışlardır.

²⁶⁴ Mukbil Sezginer, “Mektep Trenleri”, *Demiryollar Mecmuası*, Ankara, Son Kanun (1 Ocak 1935), Sayı 131, Cilt XI, s. 84-85

²⁶⁵ “Radyoda Memleket Postası Haberlerinden”, *Demiryollar Dergisi*, Ankara, Temmuz – I. Teşrin (Ekim) 1941, Sayı 197-200, Cilt XVII, s. 741

²⁶⁶ Sezginer, a.g.m., s. 85.

²⁶⁷ Şevket, a.g.m., s. 170.

Çıraklık mektebine yaşları 14 ile 18 arasında bulunan memur çocukları ve bu memurların yakınları alınmaktadırlar. Her sene ihtiyaca göre öğrenci kabul edilmiştir. Mektep her biri birer senelik olmak üzere dört devredir. Öğrencilere birinci senede günde 55 kuruş, ikinci senede 82,5, üçüncü senede 115,5 dördüncü senede 148,5 kuruş yevmiye verilir²⁶⁸. Dört sene sonra işçi muavinliğine geçerler ve işçiler bunlardan yetişir. Bu çıraklar ilk altı ayı tesviyecilik mesleğini öğrenerek geçirdikten sonra öğrenmek istedikleri sanata ve yeteneklerine göre şubelere dağıtılıp burada posta başlarının nezaret ve kontrolleri altında hem sanat öğrenirler, hem de işçilere yardım ederler. Bunlarla fabrika müdür muavinleri ve şube âmirleri sürekli ilgilenirler. Üçüncü ve dördüncü sınıf çıraklar ferdi olarak çalışırlar ve bu ferdi olarak yaptıkları iş terfilerine esas tutulur. Mektepteki mesaileri her sene verdikleri imtihanla tespit olunur. Bir çırak işçi sınıfına geçebilmek için bulunduğu sanata ait bütün işleri ve hesapları bilmek zorundadır.²⁶⁹

a. Çırak Mektebine Kabul Şartları ve Ders Programı

“Devlet Demiryolları Eskişehir Merkez Fabrikası çırak atölyesi, demiryollarına lüzum görülen tesviyeci, tornacı, demirci, kazancı, dökmeci, marangoz, modelci, elektrikçi gibi hizmetleri yapacak çırak adaylarının yetiştirilmesini hedefler.” Şeklinde kuruluş amacı açıklanan mektebin eğitim süresi dört yıldır. Mektebe alınacak talebelerinin yaş sınırı 14-18 arasındadır. Bu yaşların alt ve üstü okula kabul edilmemiştir. Okula kabul edileceklerin en az ilkokul mezunu olmaları şartı bulunmaktadır. Okula kabul öncesi adaylar tam bir sağlık kontrolünden geçmişlerdir. Kayıt kabul her yıl eylül ayında gerçekleşmektedir. Adaylar her yıl demiryolu idaresi tarafından kabul edilen yevmiye verilir ve başarı sırasına göre diploma alanlar terfi ettirilip işlerine başlarlar. İşe başlamadan önce çıraklara genel müdürlük tarafından diploma taktim edilmiştir. Çırak adaylığı için personel yakınlarına öncelik verilir. Çıraklar demiryolu mevzuatına uymak zorundadırlar. 1932 senesinde çırak

²⁶⁸ Bu rakamlar 1932 senesi içindir.

²⁶⁹ Şevket, a.g.m., s. 171.

mektebinde öğrenci sayısı 210'dur.²⁷⁰ Eskişehir Çırak Mektebinde öğrenci sayısı 1942 yılında 500'e çıkarılmıştır.²⁷¹

TABLO 2.13: Çıraklık Mektebi 1932 senesi ders programı²⁷²

I. Sınıf

DERSLER	SÜRE	DERS KONUSU
Hesap	Haftada 2 saat	Dört İşlem Tekrarı, Kesir ve Dört İşlem, Adi Kesirler.
Hendese	Haftada 2 saat	Tarifler ve Arazi Çizimleri, Hatlar (Paralel, Eğik, Açılar), Geometri Anlatımları.
Türkçe	Haftada 1 saat	

II. Sınıf

DERSLER	SÜRE	DERS KONUSU
Hesap	Haftada 2 saat	Tevhidi Mahreç, Sadeleştirmeler, Tahviller
Hendese	Haftada 1 saat	Köşeler, Yüzeyler ve Hacimler
Türkçe	Haftada 1 saat	
Resim	Haftada 1 saat	Çizimler Hakkında Basit Kaideler, Matematik Çizimleri, 4,5 ve 6 Şekillerin Çizimleri.

²⁷⁰ Şevket, a.g.m., s. 171-172.

²⁷¹ Rüçhan Akıncı, "Münalakât İşlerindeki Başarılarımız", *Demiryollar Dergisi*, Ankara, I. Teşrin - III. Teşrin - I. Kânun 1942), Sayı 212-213-214, Cilt XVIII, s. 8

²⁷² Şevket, a.g.m., s. 172.

III. Sınıf

DERSLER	SÜRE	DERS KONUSU
Hesap	Haftada 1 saat	Geometrik Şekiller, Ölçekler ve Tahvilleri, Karşılaştırma ve Oran-Orantı
Hendese	Haftada 1 saat	Köşegen Hesabı, (Müsellesatın Tarifi) Kat'ı Zait, Kat'i Nakıs ve Kat'i Mükâfının Tarifleri
Makina fizik	Haftada 2 saat	Kuvvet, iş ve iktidara dair malumat, hidrolik presin esası, tulumbalar hava tazyiki, gaz tazyikleri. Hararet bahsi. Termometreler, harareti mahsusa (kalori). Makina aksamı. Perçinler, dişliler envaları ve kullanıldıkları yerler. Kamalar, kuplunglar, kavramalar, yataklar, kasnaklar.
Resim	Haftada 1 saat	Mürtesemat, basit modellerin muhtelif görüşlerine göre kroki ve resim

IV. Sınıf

DERSLER	SÜRE	DERS KONUSU
Hesap	Haftada 1 saat	Basit muadeleler
Makina fizik	Haftada 2 saat	Elektrik ve miknatisiyet, volt, amper ve watt'ın Elektrik ve dinamo ve motorları, transformatörler tarifleri.

b. İzmir Çırak Mektebi

İzmir Çırak Okulu 1940 yılında İzmir Halkapınar Buharlı Depo içerisinde kurulmuştur. Okulun en dikkat çekici eğitim modeli teori ve pratiğin bir arada olmasıdır. Okul depo içerisinde olduğu için teorik olarak anlatılan dersi hemen sahada pratik olarak öğrencilere gösterilmektedir. Okulun eğitim süresi dört yıldır. Okulda

öğrencilere verilen dersler Eskişehir Çıraklık Mektebi ile aynı müfredatadır. İzmir Demiryolu Çırak Okulu 1970 yılında kapatılmıştır.²⁷³

c. Sivas Çırak Mektebi

Sivas Çırak Mektebi de Eskişehir ve İzmir Çırak Mektebi ile aynı şartlara göre öğrenci kabul etmiştir. 1939 yılında temeli atılan ve 1941 yılında kapasitesi artırılarak öğrenci sayısını 250'ye çıkaran okul uzun yıllar hizmet etmiştir.²⁷⁴ Sivas Çırak Okulu'nun 1944 yılında öğretime ara verdiği görülmektedir. Kesin bir tarih bilinmemekle birlikte, çırak okulunda yeniden öğretime başlanır. TCDD çırak Okulları 1975 yılına kadar öğretime devam eder ve 1975 yılında kapatılır. TCDD Çırak Okullarında 1971 yılında 1842 öğrenci öğretime devam eder. 1971-1972 ders yılında öğrenci sayısının 1600'ü geçmesi yönünde karar alınır. Bu karar doğrultusunda 1971-72 ders yılında öğrenci alınmaz. 1971 yılı sonunda öğrenci sayısı 1604'e düşürülür. *“Çırak Okulu öğrencilerinin bu okullardan mezun olduktan sonra, daha albenili ve yüksek ücretli iş önerileri nedeniyle, Devlet Demiryollarından ayrıldığı ve onlar için yapılan harcamaların boşa gittiği”* şeklinde gerekçeler, bu okullara öğrenci alınmamasında etkili oldu. Sivas dâhil olmak üzere tüm çırak okulları bu gerekçe ile 1975 yılında tamamen kapatılır.²⁷⁵

23. Demiryolu Aile Mektebi

Devlet Demiryolları İşletmesi idaresi Eskişehir ve çevresinde okul bulunmayan yerlerdeki demiryolu personelinin yakınları için bir okul açmıştır. Bu mektebin açılış nedeni demiryolu personelinin yakınlarının en az ilkokul seviyesinde eğitimlerini tamamlatmak ve en azından bu öğrencileri demiryolculuk mesleğine hazırlamaktır. Bu mektepte beşinci yılını bitirenler çıraklık mektebine tercihi olarak kabul edilirler. Demiryolu Aile Mektebinde küçük bir atölye, jimnastikhane, resim ve şarkı salonları ve bir de piyona bulunmaktadır. Okulda yabancı dil olarak Almanca dersi verilmektedir. Okula başvurular her sene haziran başı ve ağustos sonudur.

Okula öğrenci alınma sırasında öncelik sırası ise şöyledir:

²⁷³ Hüdayi Ülker, İzmir'in Çırak Okulu Dünyası, Kent ve Demiryolu, <https://kentvedemiryolu.com/izmirin-tcdd-cirak-okulu-dunyasi/>, (Erişim: 23.7.2023).

²⁷⁴ Akıncı, a.g.m., s. 8.

²⁷⁵ “Şimendifer Mektebinden, Demiryol Meslek Lisesine”, *Kardelen Demiryol Meslek Okulları Derneği Dergisi*, Ankara, 2020, Sayı 103, s. 34.

- a- Evlat ve üvey evlat,
- b- Erkek ve kız kardeş,
- c- Torun,
- d- Erkek ve kız kardeş torunları,
- e- Amca, dayı, hala ve teyze çocukları,
- f- Kayın birader ve baldız.²⁷⁶

Okula alınan adaylardan Eskişehir personelinin yakınları yatılı olarak kabul edilmezler. Yatılı öğrencilerin giderleri mektep tarafından karşılanır. Okulda iki yıl ardı ardına sınıfta kalan öğrenciler okuldan ihraç edilir. Mektebe devam eden öğrenciler velisi tarafından okuldan alınırsa bir daha okula dönemezler. Okula devam ederken velisi vefat edenler tahsillerine devam ederler ve okullarını bitirebilirler.

Eğitim süresinin beş yıl olduğu mektebe kabul edilen öğrenciler ve yaş sıralaması ise şöyledir.²⁷⁷

TABLO 2.14: Mektebe Kabul Edilen Öğrenciler ve Yaş Sıralaması

SINIF	YAŞ ARALIĞI
1. Sınıf	7 ve 10 yaş aralığı
2. Sınıf	8 ve 11 yaş aralığı
3. Sınıf	9 ve 12 yaş aralığı
4. Sınıf	10 ve 13 yaş aralığı
5. Sınıf	11 ve 14 yaş aralığı

Öğrencilerden yatılı olanlara 18 lira, gündüzcülere ise 7.5 lira ücret alınmakta olup ancak yatılı öğrencilerin velilerinden her talebe için maaşların yüzde 6'sından fazla ücret talep edilmemiştir. Bu arada birden fazla evladını okula gönderen personelin yatılı eğitim görenler için maaşının ilk öğrenci için yüzde 15'i, ikinci öğrenci için maaşının yüzde 10'nu alınmıştır. Buda iki öğrenci için maaşın yüzde 25'dir. Ancak bu oran aylık 30 lirayı geçemez. Gündüzcüler için herhangi bir indirim yapılmaz. Yatılı

²⁷⁶ Şevket, a.g.m., s. 172.

²⁷⁷ Şevket, a.g.m., s. 173.

öğrencilerin iâşe, barınma, giyim, kitap ve kırtasiye ihtiyaçları mektep tarafından karşılanmıştır.

Mektep idaresi yatılı öğrenciler için her yıl, bir kat elbise, iki kat çamaşır (iki don, iki iç gömleği veya fanilâ, bir yün fanilâ, bir üst gömleği, iki pijama, dört çift çorap ve mendil), bir çift ayakkabı, bir adet kasket, bir adet elbise fırçası (bir defaya mahsus), bir adet diş fırçası, bir adet tarak ve iki senede bir palto vermektedir.²⁷⁸ Yine mektepte yatılı olmayıp gündüzcü olarak tabir edilen öğrencilere ise okul idaresi tarafından bir kat elbise, bir çift ayakkabı, bir kasket ve iki yılda bir palto verilmektedir. Yatılı öğrencilere günde üç öğün yemek verilirken, gündüzcü öğrencilere sadece öğle yemek imkânı sunulmuştur.

Öğrencilerin okulda öğretmenlerinden başka bir de talebe annesi bulunmaktadır. Talebe annesi öğrencilere anne şefkati ile yaklaşır onların sofrada adabına dikkat etmelerine, giyim ve kuşamlarına ayrıca temizliklerine dikkat eder ve öğrencileri sürekli denetler, onları geleceğe hazırlar.

Yine Eskişehir’de bulunan merkez hekimi günlük okula gelerek öğrencileri muayene eder. Mektep öğrencileri sık sık fabrika ve imalathanelere gönderilerek öğrencinin demiryolu mesleği üzerine şevki artırılır. Öğrencilere ilköğretim müfredatı dersleri verilir. Demiryolları imkânlarının el verdiği sürede personelin yetişmesi için imkânlarını zorlamış aynı zamanda demiryolu memurları da imkânsızlıklar içerisinde görevlerini hakkıyla yerine getirmişlerdir.²⁷⁹

24. Demiryolu Adapazarı Mithat Paşa İlkokulu

Devlet Demiryolları İşletmesi faaliyette bulunduğu tüm bölgelerde çok sayıda konuya önder ve örnek olmuştur. Bu girişimlerden bir tanesi de Adapazarı Vagon Atölyesi personelinin okuma çağındaki çocuklarının ilköğrenimlerini sağlamak amacı ile burada bir ilköğretim okulunun kurulması için yapılan çalışmadır. Konu hakkında Millî Eğitim Bakanlığı ile yapılan temasta binası TCDD tarafından temin edildiği takdirde öğretmen verilerek okul açılmasına müsaade edilmiştir.

Bu durum karşısında genel müdürlükçe ilköğretim okul olarak vagon atölyesinin ön tarafında bulunan bekâr lojmanlarının orta katının kullanılması uygun görülmüştür.

²⁷⁸ Şevket, a.g.m., s. 173.

²⁷⁹ Şevket, a.g.m., s. 174.

Vilâyetçe Mithat Paşa İlkokulu olarak tescil edilen bu okul 30 Kasım 1953 gününde faaliyete geçmiştir. Okulda bir başöğretmen ve üç öğretmen görev yapmıştır.

**TABLO 2.15: 1954 Tarihinde TCDD Mithat Paşa İlkokuluna Devam Eden
Personel Çocuklarının Sayısı ve Sınıfları** ²⁸⁰

Sınıf	Erkek	Kız	Toplam
I	21	13	34
II	11	13	24
III	9	3	12
IV	6	14	20
V	15	6	21
Toplam			111

²⁸⁰ Feridun Erey, “Mithat Paşa İlkokulu”, *Demiryol Dergisi*, Ankara, Haziran 1954, Sayı 33, s. 29.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

DEMİRYOLLARINDA SAĞLIK - SOSYAL ve KÜLTÜREL HAYAT

A. Sağlık Politikaları

1. Personele Yönelik Sağlık Hizmetleri

Devlet demiryolları işletmesi cumhuriyet dönemindeki demiryolu hedefi personelin sosyal haklarında ilerlemelere de yansımıştır. Personelin eğitim ve sosyal haklarına yatırım yapan işletme sağlık alt yapısına yaptığı yatırımlarla dikkat çekmiştir. Personelin yaptığı görevin bilincinde olan Demiryolu İşletmesi o dönemde ki ismi ile “Devlet Demiryolları ve Limanları Umumi İşletme İdaresi” devletin personele verdiği önemi en iyi şekilde gösteren sağlık teşkilatıdır. 1942 yılında konu ile ilgili yayınlanan makalede bu önem şu şekilde vurgulanmıştır; “*Demiryolcuların görevinin ehemmiyetini ve bu büyük ödevin, tam vaktinde yapılabilmesinin sonsuz meşakkat ve zorlukların hatta bir takım mahrumiyetlere dayanma gayretinde bulunduğunu takdir eylemiş bulunan Umum Müdürlüğün, Devletin bu mühim iş sahasında hizmet etmeği deruhte etmiş bulunan memur ve müstahdemlerinin aileleri efradıyla birlikte sağlıklarını koruma, hastalarını vaktinde ve yerinde bütün tıbbi imkânlar dâhilinde yani hastanın ayağında tedavi edebilmek çarelerini temin için hiç bir fedakârlıktan çekinmeyerek milyonlara balığ olan bir masrafla mensuplarını müsterih ve mutmain bir halde işleri başında bulundurabilmenin icap ettirdiği bütün külfetleri ihtiyar etmiş bulunması hudutsuz bir memnuniyet ve şükran duyguları ile takdir olunmaktadır.*”²⁸¹

Bu önem doğrultusunda yapılan yatırımlar çerçevesin de istasyonlarda revirler kuran işletme daha sonraki yıllarda bu revirleri hastane şekline çevirmiştir. Örnek vermek gerekirse 1933 Ocak ayından 1934 yılının Ekim ayına 55256 hasta demiryolu tabipleri tarafından tedavi edilmiştir. Bu hastalardan 29939’nu kadın ve çocuklar teşkil etmiştir. Yine aynı dönem içerisinde Eskişehir’de daha sonra tam teşekküllü bir

²⁸¹ “Devlet Demiryolları ve Limanları Umumi İşletme İdaresinde Sağlık Teşkilatı”, 1942, Sayı 212-213-214, Cilt XVIII, s. 16-18.

hastaneye dönüşecek olan revirde 233 hasta yataklı tedavi görmüş bunlardan 166 personel ameliyat edilerek sağlığına kavuşturulmuştur. Devlet demiryolları işletmesine ait iş yeri hekimleri tarafından 541 hasta uzman hekimlere sevk edilmiş, yine kurum ecza deposundan 40913 lira 87 kuruşluk ilaç kullanılmıştır. Ayrıca yol işçilerinin tedavisi için moto-drezinlerden sıhhi katarlar oluşturularak ücra köşelerde yol, köprü yapan işçilerin tedavi ve muayeneleri yapılmıştır. 1940 yılında Ankara’da Sıhhat Klinik servisinde birde diş tedavi merkezi açılmıştır²⁸². 1934 yılının Ekim ayında Eskişehir Demiryolu Hastanesi’nin açılışının²⁸³ ardından Ankara, Haydarpaşa, İzmir ve Sivas’ta personele yönelik hastane açılmıştır.

2. 1949 Sağlık Çalıştayı

1949 yılında Genel Müdür Galip Güran’ın Başkanlığında bir çalıştay hazırlanmıştır. Toplantıya Sağlık İşleri Müdürü Dr. Mucip Karamızrak, hastanenler başhekimleri ile merkez ve işletmeler sağlık başmüfettişleri, ecza depo şefi katılmıştır. Genel Müdür Güran, Demiryolu personelinin büyük özveri ile çalıştığını vurgulanmış ve demiryolu personeli arasında ayırım yapılmadan hizmetlerin personele yakışır bir şekilde yapılması gerektiğine dikkat çekilmiştir. Yapılan toplantıda demiryolu personeline yapılan sağlık hizmetlerinde aksayan yönlerin giderilmesi ve demiryolu sağlık personelinin sorunları gündeme getirilmiştir. Bu kararlara göre;

“Sıtma mücadele işlerine önem ve hız verilmesi, bu arada mazot ve petrol gibi maddelerle gerekli ilaçların sağlanması ve lojmanlarla barakaların kapı ve pencerelerine tel takılması, işletmelerde sağlık teşkilatı demirbaşlarının ve bu arada diş hekimleri malzemesinin tamamlanması, turneye çıkan hekimlerin yolda barınmalarını ve vazife görmelerini sağlayacak şekilde servis vagonları temini ve mevcutlarının ıslahının sağlanması, Prensip itibariyle her işletme merkezinde bir ebe bulundurulması; hükümet ebesi bulunan yerlerde bunlardan parasız faydalanılması ve ara istasyonlarda hariç ebelerin müdahalesine zaruret hâsıl olduğu takdirde bunların yol masrafları ile ücretlerinin idarece sağlanması, Her sene Mart – Mayıs aylarında faal servislere mensup personelin genel bir sağlık taramasından geçirilmesi, önemli vakalarda evlerinden çıkamayacak hastalar nezdine doktorların gösterecekleri lüzum

²⁸² “Devlet Demiryolları Sıhhiye Servisinde Son İki Sene Zarfında Yapılan Yenilikler”, **Demiryol Dergisi**, Ankara, Birinci Teşrin (Ekim) 1940, Sayı 187-188, Cilt XVI, s. 201-202

²⁸³ “Sıhhat Servisimizde Bir Yıllık Faaliyet”, **Demiryolu Mecmuası**, Ankara, Ekim 1934, Sayı 117, Cilt X, s. 576

üzerine her gün sıhhat memuru gönderilmesi, bir kaza vukuunda hekimlerin diğer ekipleri beklemeksizin ilk vasıta ile kaza mahalline yetişmelerinin sağlanması”²⁸⁴ karara bağlanmıştır.

3. Kısım Hekimlikleri

Bu önem doğrultusunda ülkenin çeşitli yerlerinde en ücra köşelerinde hizmet veren demiryolu çalışanlarının teşhis ve tedavi yapılması için belli istasyonlarda Kısım hekimlikleri kurulmuştur. Personelin çok ağır ve zor şartlar altında çalıştığını düşünen demiryolu idaresi personelin sağlık sorunları yaşamaması ve ihtiyacı olan ilaçlarının temini için bu kısım hekimliklerin de oluşturduğu eczane sayesinde ilaca ulaşımı da sağlamıştır.

Kısım tabiplerinden personelin daha fazla istifadelerini temin için kısım hekimlikleri sayısı her yıl artırılmıştır. Tıbbi malzeme, ilaç ve binaları o dönemin şartlarına göre modern hale getirilmiştir. Günde ortalama 100 ile 200 hastayı ayakta tedavi eden kısım hekimlikleri bünyesinde birde 10 yataklı revirler personelin hizmetine sunulmuştur. 1942 yılından itibaren merkezlerde bulunan kısım hekimlikleri bünyesinde eczane, diş ve ebelik bölümleri de eklenmiştir.²⁸⁵

Kısım hekimlikleri sadece teşhis ve tedavi yapmamış aynı zamanda yaptıkları çalışmaları rapor olarak yayınlamıştır. Özellikle salgın hastalıklar konusunda önemli mücadele veren “*Demiryolu Sağlık Teşkilatı*” aşılama ve dezenfekte işlemlerini bu istatistiki bilgilere göre yapmıştır. Fikir vermesi açısından 1938-1939 yıllarında Kayseri kısım hekimliği tarafından yayınlanan raporu yayınlamakta fayda var.

1938 yılı Haziran ayı ve 1939 Mayıs ayı arasında Kayseri kısım hekimliği bölgesinde sağlık kurumlarına başvuran demiryolu işçi ve memur dâhil 7632 kişidir. Bunların aynı kuruma aynı tarihler arasında başvuran yakınlarının sayısı ise 9777’dir.²⁸⁶ Şimdi bu sayıları ayrıntılı inceleyelim.

²⁸⁴ “Sağlık İşleri Toplantısı”, *Demiryol Dergisi*, Ankara, Nisan - Haziran 1949, Sayı 282 - 284, Cilt XXIII, s. 80.

²⁸⁵ “Devlet Demiryolları ve Limanları Umumi İşletme İdaresinde Sağlık Teşkilatı”, 1942, Sayı 212-213-214, Cilt XVIII, s. 16.

²⁸⁶ Nurettin Söylemez, “1938 - 1939 Mali Yılı 4. İşletme Mıntıkası İçin Tutulan İstatistikten Çıkarılan Neticeler”, *Demiryol Dergisi*, Ankara: Nisan 1940, Sayı 182, Cilt XV, s. 482.

TABLO 3.1: Memurların Mensup Oldukları Dairelere Göre Tedavi**Genel Sayı** ²⁸⁷

Dairesi	Memur	Aile	Toplam
Yol	2425	3182	5607
Cer	2686	3354	6040
Hareket	2343	2906	5249
Umumi İdari	178	335	513
Genel Toplam	7632	9777	17409

TABLO 3.2: Hastalıklar, Hasta Sayısı ve Yüzdelik Dilimleri ²⁸⁸

Hastalık Grubu	Vaka Adedi	Yüzdelik Oranı
Cilt hastalıkları	851	% 4,88
Göz hastalıkları	697	% 4,0
Harici hastalıklar	982	% 5,64
Hazım yolu hastalıkları	3003	% 17,25
İdrar ve tenasül hastalıkları	263	% 1,51
Kalp ve damar hastalıkları	164	% 0,94
Kazalar	153	% 0,89
Kulak, boğaz, burun hastalıkları	287	% 1,65
Nefes yolu hastalıkları	2038	% 11,71
Romatizma	507	% 2,92
Sinir hastalıkları	330	% 1,90
Diğer hastalıklar	4145	% 23,82
Grip	604	% 3,37
Sıtma	3206	% 18,38
Çeşitli hastalıklar	182	% 1,04

²⁸⁷ Nurettin Söylemez, “1938 - 1939 Mali Yılı 4. İşletme Mıntıkası İçin Tutulan İstatistikten Çıkarılan Neticeler”, a.g.m., s. 482.

²⁸⁸ Nurettin Söylemez, “1938 - 1939 Mali Yılı 4. İşletme Mıntıkası İçin Tutulan İstatistikten Çıkarılan Neticeler”, a.g.m., s. 483.

Yukarıdaki cetvele dikkat edilirse hastalıkların hemen dörtte birine yakın bir yüzdeyi (diğer hastalıklar) titri altında toplanan hastalıkların tuttuğu görülür ki, bu konu altında kırıklık (inhirafı mizaç) baş ağrıları, soğuk algınlıkları, velhasıl hiç bir cihaz ve grup serisine sokulamayan hastalıklar toplanmıştır. Yine diş çekmek ve alelâde tedaviler için personel para vermemiştir. Ancak takma diş veya kaplama parası personele aittir.²⁸⁹

Cumhuriyet sonrası kuruluş tarihini 1927 olarak değerlendiren Demiryolu İşletmesi 25. yaşını kutlamak amacı ile sağlık alanında istatistiki veriler yayınlamıştır. Bu verilere göre 1927 – 1952 tarihleri arasında kurumda sağlık personeli sayısı şu şekildedir: *“1937 yılında idarenin 62 kısım ve merkez hekimi, 20 eczane ve eczacısı, 60 yataklı Eskişehir hastanesi, 3 mütehassıs tabip. 15 eczacı kalfası, 2 hemşire, 5 hastabakıcı, 7 memur ve 15 müteferrik müstahdemine mukabil 1952 yılı kadrosunda 69 kısım ve merkez hekimi ile tam teşekküllü 300 yataklı Eskişehir, 185 yataklı Ankara, 50 yataklı İzmir ve pek yakında faaliyete geçecek olan 50 yataklı Sivas hastanelerinde 43 uzman tabip, 28 eczacı, 34 eczacı kalfası, 32 hemşire, 86 hastabakıcı, 50 memur ve 275 müteferrik müstahdem çalıştırılmaktadır. İşletmelerimizdeki 6 sağlık servis müdürü. 14 diş tabibi, 6 ebe, 25 sağlık memuru, 10 asistan tabip, 4 başhemşire, 6 laboratuvar kalfası ve 4 şoför de aynı kadroda yer almış bulunmaktadır.”*²⁹⁰

²⁸⁹ Nurettin Söylemez, “1938 - 1939 Mali Yılı 4. İşletme Mıntıkası İçin Tutulan İstatistikten Çıkarılan Neticeler”, a.g.m., s. 483.

²⁹⁰ “Sağlık İşlerimiz”, **Demiryol Dergisi**, Ankara, Haziran 1952, Sayı 9, s. 51.

**TABLO 3.3: İdare Hastanelerinde Yatırılarak Tedavi Edilen Demiryolu
Personelinin Aile Efradı Sayısı (1940-1951) ²⁹¹**

Hastalıklar	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951	Toplam
Adi Hast.	393	453	837	1.499	1.483	1.088	2.097	2.444	3.936	3.593	4.895	6.584	29.601
Bulaşıcı Hast.	10	27	39	102	61	55	77	97	116	198	236	279	1.297
Sıtma	7	4	26	104	145	58	71	76	47	31	34	11	644
Tüberküloz	10	3	8	76	102	68	154	165	216	275	413	402	1.892
Toplam	420	487	910	1.781	1.791	1.289	2.399	2.782	4.344	4.397	5.578	7.276	32.434

**TABLO 3.4: Hastane ve İşletmelerde Poliklinik Muayeneleri Aile
(1940-1951) ²⁹²**

Hastalıklar	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951	Toplam
Adi Hast.	70.850	149.637	169.155	104.838	123.676	73.470	141.171	123.239	131.618	111.853	119.312	121.340	1.440.159
Bulaşıcı Hast.	3.500	22.720	4.473	11.795	11.055	4.968	11.497	12.723	15.699	19.133	10.947	5.166	133.676
Sıtma	280	670	515	424	325	118	729	570	624	773	733	1.164	7.025
Tüberküloz	11.800	18.600	37.271	29.351	14.716	6.271	19.963	15.174	11.832	8.957	7.197	5.126	186.258
Toplam	86.430	191.627	211.414	146.408	149.772	84.927	173.360	151.707	159.773	150.203	130.730	130.763	1.767.118

²⁹¹ “Sağlık İşlerimiz”, Haziran 1952, Sayı 9, s. 52-53.

²⁹² “Sağlık İşlerimiz”, Haziran 1952, Sayı 9, s. 52-53.

TABLO 3.5: Hastane ve İşletmelerde Poliklinik Muayeneleri Personel**(1940-1951)** ²⁹³

Hastahklar	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951	Toplam
Adi	69.000	119.836	119.438	104.838	127.263	94.031	172.776	166.387	199.381	186.177	221.112	251.221	1.831 460
Hast.													
Bulaşıcı	4.100	41.253	4.587	12.776	18.590	12.139	19.519	24.053	23.942	35.447	28.158	20.937	245.501
Hast.													
Sıtma	570	510	590	889	909	488	1.067	1.466	1.860	1.595	2.119	3.103	15.166
Tüberküloz	13.200	23.700	30.761	31.953	42.600	12.771	23.089	19.931	15.434	13.223	12.164	14.160	252.936
Toplam	86.870	185.299	155.376	150.456	189.362	119.429	216.451	211.837	240.617	236.442	263.553	289.421	2.345.113

TABLO 3.6: TCDD Hastanelerinde Yatak Sayısı (1950-1955) ²⁹⁴

Ankara Hastanesi		Eskişehir Hastanesi	
1950	150 Yatak	1950	250 Yatak
1951	150 Yatak	1951	250 Yatak
1952	150 Yatak	1952	250 Yatak
1953	185 Yatak	1953	300 Yatak
1954	185 Yatak	1954	350 Yatak
1955	185 Yatak	1955	350 Yatak
İzmir Hastanesi		Sivas Hastanesi	
1953	50 Yatak	1953	60 Yatak
1954	50 Yatak	1954	60 Yatak
1955	50 Yatak	1955	60 Yatak
İzmir Dinlenme Evi ve Sanatoryumu			
1954		40 Yatak	
1955		60 Yatak	

1956 yılına gelindiğinde Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Umum Müdürlüğü bünyesinde sağlık tesisleri organize olmuş durumdadır. 1956 yılı

²⁹³ “Sağlık İşlerimiz”, Haziran 1952, Sayı 9, s. 52-53.

²⁹⁴ Servet Zengin, “Devlet Demiryolları 30 Yaşına Basarken”, *Demiryol Dergisi, (Fevkalade Nüsha)* Ankara, Mayıs-Eylül 1956, Sayı 56-60, s. 4-5.

rakamlarına göre Ankara, Eskişehir, Sivas ve İzmir'de tamamı 650 yataklı dört hastanesi ile Buca ve Yakacık'ta toplamı 160 yataklı iki sanatoryumu oluşturarak o tarihlerde 60 bini aşan personelinin hizmetine sunmuştur. 1956 yılında Demiryolu hastanelerinde ayakta tedavi edilen personel ve personel hastası sayısı 548.784, yatakta tedavi edilenlerin sayısı ise 14.722'dir.²⁹⁵

4. Sıhhat Vagonları ve Seyyar Hekimler

Devlet Demiryolları ve Limanları Umumi İşletme İdaresi personelin sağlık hizmetleri için çalışmaların da değişik yöntemler kullanmıştır. İşletme Kısım Hekimlerine bağlı birde sıhhat vagonu isminde proje ortaya koymuştur. Her işletme için planlanan sıhhat vagonlarından ilk üçü 1942 yılında hayata geçirilmiştir. Sıhhat vagonları haftanın belli günlerinde istasyonlara giderek personeli tedavi etmektedir. Personelin bulunduğu bölgede belli bir süre kalan vagonlar tedavi ve teşhis, ilaç tedarikinde bulunmaktadır. Yine Kısım hekimlerine bağlı çalışan ebe ve hemşirelerde personel eşlerinin doğumlarını takip ve daha sonra lohusalık dönemlerinde tedavi işlerini yürütmektedir.²⁹⁶ Ayrıca seyyar tabipler taşrada bulunan iş yerlerini ziyaret ederek rutin kontroller yapmış ardından da ilaçlar trenlerle personelin ismine gönderilmiştir. Bazı teşkilat istasyonlarda “sıhhiye” ismi verilen sağlık memurları görev yapmıştır.²⁹⁷

29 Kasım 1952 yılında 60341/15392 sayılı emirle öncelikli olarak Ankara'da nöbetçi hekim uygulamasına geçilmiştir. Bu emre göre “İdare mensupları ve bunların beyannamelerinde kayıtlı aile efradının, acil vakalarda muayene ve tedavilerini sağlayabilmek için, 2. İşletme sağlık servisi doktorları arasında 1 Aralık 1952 gününden itibaren nöbet ihdas edildiği ve nöbetçi doktorlara ait nöbet listesinin, 2. İşletme Sağlık Servisi Müdürlüğü ile Ankara Gar Müdürlüğünde bulunduğu; Evlerinden çıkamayacak derecede hasta olanlar için saat 17'den sonra hasta sahiplerinin vesait temin etmek suretiyle, mezkûr Gar Müdürlüğüne müracaatla nöbetçi olan hekimi evlerine götürüp hastalarını muayene ve tedavi ettirebilecekleri; Hastayı muayene eden nöbetçi hekimi tarafından verilen ilaçlar, aynı gecede hariç

²⁹⁵ Zengin, a.g.m., s. 7-8.

²⁹⁶ “Devlet Demiryolları ve Limanları Umumi İşletme İdaresinde Sağlık Teşkilatı”, Sayı 212-213-214, Cilt XVIII, s. 16-17.

²⁹⁷ Satılmış Kütük, “Irmak İstasyonunda Sosyal Hayat”, Sözlü Tarih Çalışması, Mülakat Tarihi: 24.05.2023, Mülakat Saati: 14:00-14:30, Mülakat Yeri: Irmak/Kırıkkale.

nöbetçi eczaneden temin edildiği takdirde, bedelinin idarece tesviye olunacağı; 1 Aralık 1952 gününden itibaren idare nöbetçi dan gayri hasta muayenesi için hariçten celp edilecek doktorlara verilen muayene ücretlerinin ve hariç doktorlardan alınacak reçeteler tutarının idarece iade olunmayacağı” şeklinde yayımlanmıştır.”²⁹⁸

5. Etüv Vagonları

Demiryolları sağlık kurulu personelin hijyenik şartlarda çalışması ve yolcuların sağlıklı bir şekilde seyahatini sağlamak amacı ile 3 adet askeri ve her işletmeye ait olmak üzere toplam 13 adet etüv (hijyen) vagonu organize etmiş ve hizmete sokmuştur. İkinci Dünya savaşının çok ağır şartları altında bulunan ülkede salgın hastalıkların artmasını engellemek için oluşturulan hijyen vagonları belli aralıklarla istasyonlar, lojmanlar, iş yerleri ve yolcu vagonlarını ilaçlamakla görevlidir. Yine vagonlarda bulunan etüv fırınları bulunmakta olup kullanılan teçhizat ve personelin elbiseleri dezenfekte edilmektedir. Yine Eskişehir, Sivas ve Haydarpaşa’da personelin yoğun bir şekilde bulunduğu cer atölyelerinde sabit etüv merkezleri oluşturulmuştur.²⁹⁹ Aynı zamanda işletme salgın hastalıklardan personelin korunması için aşılama çalışmaları yapmıştır.

TABLO 3.7: İdare Personel ve Aileleri Efradına Tatbik Edilen Aşılar

(1944-1951) Arası³⁰⁰

Aşının Nevi	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951	Toplam
Tifo	12.498	25.542	20.777	2.816	195	5.117	806	2.016	70.067
Tifüs	12.260	11.963	18.204	4.562	2.652	2.751	860	1.889	55.121
Tifo, Tifüs Karma	-	-	-	4.478	1.602	2.218	1.335	7.259	16.892
Çiçek	10.184	2.693	9.421	5.800	31.687	3.180	4.755	3.651	5.556
Veba	767	1.019	396	3.199	-	-	-	175	5.556
Kolera	-	-	-	26.023	15.081	-	-	-	51.104

²⁹⁸ “Mevzuat, Tüzük ve Yönetmelikler”, *Demiryol Dergisi*, Ankara, Aralık 1952, Sayı 15, s. 34.

²⁹⁹ “Devlet Demiryolları ve Limanları Umumi İşletme İdaresinde Sağlık Teşkilatı”, 1942, Sayı 212-213-214, Cilt XVIII, s. 17.

³⁰⁰ “Sağlık İşlerimiz”, Haziran 1952, Sayı 9, s. 55.

TABLO 3.8: Sıhhi Temizlikler (1944-1951) Arası³⁰¹

Temizlik Nevi	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951	Toplam
Personel Temizliği	155.647	74.132	88.228	63.575	37.247	40.018	53.035	43.814	555.690
Eşya	1.083.642	351.709	403.309	361.629	291.639	213.202	206.755	129.216	3.171.101
Lojman Temizliği	233	692	736	252	109	918	1.656	972	5.568
Yatakhaneler	52	144	189	135	102	106	157	217	1.072
Bina Temizliği	53	73	141	280	93	550	1.189	301	2.680
Baraka Temizliği	290	744	802	622	174	564	781	758	4.765
Vagon	64.978	57.043	67.531	47.777	46.653	13.698	13.165	15.589	326.434

6. Personele Yönelik Sağlık Kuruluşları

a. Eskişehir Demiryolu Hastanesi

Demiryolu idaresi yeni kurulan cumhuriyette birçok konuda önderlik etmiştir. Spor kulüpleri, sosyal alanlarda örnek olan işletme, çalışan personelinin ve ailelerinin sağlığı konusunda da adım atmıştır. 1934 yılının kasım ayında Eskişehir demiryolu hastanesinin açılışı yapılmıştır. Hastanenin açılışına dönemin Başbakanı İsmet İnönü, Nafia Vekili Ali Çetinkaya ve İktisat Vekili Celal Bayar katılmıştır. Demiryolu idaresi tarafından memurlar için yaptırılan hastane 50 yataklıdır. Hastane o dönemin en son teknolojik cihazlarla donatılmıştır. Hastanede kadınlar için ayrı bir kısım bulunmaktadır. Eskişehir demiryolu hastanesinde ayrıca bulaşıcı hastalıklar için özel bir kısım oluşturulmuştur. Hastanede iki ameliyathane, röntgen kısmı oluşturulmuştur.³⁰² Eskişehir Demiryolu Hastanesi'nin tam teşekküllü bir hastane olmasından sonra demiryolu personelinin sayısının artması Ankara'da bir hastane daha açmayı gerektirmiştir. Ankara hastanesinin açılışından sonra 1, 9, 3, 7 ve 8'inci işletme

³⁰¹ "Sağlık İşlerimiz", Haziran 1952, Sayı 9, s. 55.

³⁰² "Eskişehir Hastanesi", *Demiryollar Mecmuası*, Ankara, Ekim 1934, Sayı 118, Cilt X, s. 635-638, Ayrıca: "Un ve şeker gibi pamuklu da % 100 Türkleşecek", Cumhuriyet Gazetesi, İstanbul: 24 Teşrinisani, 1934, s.1-6.

mıntıkasında bulunan işçi ve memurlar Eskişehir Hastanesinde, 2,4,5,6 ve 10'cu işletme personeli de Ankara'da tedavi edilmeye başlamış ve hastanelerin yoğunluğu azaltılmaya çalışılmıştır.³⁰³

b. Ankara Demiryolu Hastanesi

Eskişehir Demiryolu Hastanesi'nin açılmasından beş yıl sonra Ankara'da 1938 yılında Ankara Demiryolu Hastanesi'nin temeli atılmıştır. 100 yatak kapasiteli hastane binası dönemin en modern cihazları ile donatılmış aynı zamanda Tıp Fakültesi öğrencilerine de hizmet etmesi planlanmıştır.³⁰⁴ Ancak daha sonraki yıllarda ihtiyacın artması nedeni ile yatak ve kapasite sayısı artırılmıştır. Hastane 1942 yılının 29 Ekimin de büyük bir törenle açılmıştır. Ancak Ankara Demiryolu Hastanesi tam teşekkülü hizmete 18 Ocak 1943 yılında geçmiştir.³⁰⁵

Ayrıca Devlet Demiryolları İşletmesi 1950'li yıllara kadar ülkede çok yoğun görülen bulaşıcı hastalıklara karşı personel ve yakınlarını korumak için çok yoğun aşılama yapmıştır. Özellikle tifo, tüberküloz, çiçek ve verem gibi can alan hastalıklara karşı çok yoğun bir çalışma yapılmıştır.³⁰⁶ Yine demiryolları hastanelerinde tedavisi yapılamayan hastalıklarla ilgili masraflar idare tarafından karşılanarak gerek personelin gerekse ailelerinin başka hastanelerde tedavisi sağlanmıştır.³⁰⁷ 1953 verilerine göre hastanede 20 doktor, 2 eczacı, 14 hemşire, 15 hasta bakıcı, 10 idareci ve 76 müstahdem görev yapmıştır. Hastane kapasitesi personel taleplerine yetmemesi nedeni ile 185 yatağa çıkarılmıştır.³⁰⁸

c. Yakacık, Buca Sanatoryumu ve Haydarpaşa Reviri

Devlet Demiryolları İdaresi personelin sağlığı ile ilgili önemli çalışmalar yapmıştır. Ağır ve her coğrafyada çalışan personelinin sağlık sorunlarını ortadan kaldırmak için yeni teşkilatlar kuran işletme iklim şartları müsait olan İzmir, Buca'da

³⁰³ Ekrem Gürkan, "Eskişehir Hastanesinin Kısa Tarihçesi ve İç Hastalıkları Servisinin On Yıllık Çalışmaları", *Demiryol Dergisi*, Ankara, Ekim - Aralık 1945, Sayı 248 - 249 - 250, Cilt XXI, s. 23.

³⁰⁴ "D.D. Yollarının Yeni Bir Hastanesi", *Demiryol Dergisi*, Ankara: Birinci Teşrin (Ekim) 1939, Sayı 176-177, Cilt XV, s. 251.

³⁰⁵ "20 inci Cumhuriyet Yılında Demiryolları Teşkilâtında Sağlık Durumu", *Demiryol Dergisi*, Ankara: I. Teşrin - I. Kânun 1943, Sayı 224 -225 - 226, Cilt XIX, s. 35.

³⁰⁶ "20 inci Cumhuriyet Yılında Demiryolları Teşkilâtında Sağlık Durumu", 1943, Sayı 224 -225 - 226, Cilt XIX, s. 36.

³⁰⁷ Ügüt, a.g.m., s. 63.

³⁰⁸ Reşat Yamaner, "Devlet Demiryolları Ankara Hastanesi", *Demiryol Dergisi*, Ankara, Mart 1953, Sayı 18, s. 2.

tam teçhizatlı ve 30 yataklı bir sanatoryum kurulmuş ve 20 Mart 1957 tarihinde merasimle açılarak personel ve ailelerinin hizmetine girmiştir. Ayrıca 12 Mart 1957 günü, personelin ayakta ve acil hallerde tedavisi için Haydarpaşa'da 20 yataklı bir revir kurulmuştur.

Yakacık Sanatoryumu 1936 yılında Doktor İhsan Rıfat Sabar ve arkadaşları tarafından (Avcılar Köşkü) mevkide kurulmuştur. Bu sanatoryum 1955 yılında Demiryolları idaresi tarafından 2.150.000 liraya satın alınmış ve üç kat olarak tadil, ıslah, tamir ve ilâve inşaat da yapılmak sureti ile ve bütün teçhizat, tesisat ve demirbaş ile beraber Devlet Demiryollarına o dönemin rakamlarına göre 5.000.000 liraya mal olmuştur. Sanatoryum binasında tek yataklı 6 oda, 2 yataklı 30 oda, 3 yataklı 1 oda, 4 yataklı 7 oda ve 5 yataklı 1 oda olmak üzere 102 yatak bulunmaktadır. Yine tıbbi cihazlar dönemine göre son derece son sistemdir.

70.000 metre kare sahanın içine ayrıca erkek ve kadın müstahdemin yatakhaneleri ile başhekim lojmanı, 2 eczacı lojmanı, 2 ambulans garajı ve şoför lojmanı inşa edilmiş ve bir yangın havuzu ile 90 tonluk büyük bir su deposu kurulmuştur. Açıldığı dönemde Sanatoryum kadrosunda, 1 başhekim, 7 mütehassıs, 3 asistan doktor, 2 eczacı, 8 hemşire, 15 hastabakıcı ve 63 müteferrik müstahdem ile 8 memur mevcut bulunmaktadır. Sanatoryum 3 Nisan 1957 tarihinde devlet erkânının katılımı ile hizmete açılmıştır.³⁰⁹

d. Muvakkat İşçilere Sağlık Hizmetleri

Muvakkat (Geçici) işçilik sistemi Demiryollarında sık rastlanan bir uygulamadır. Yılın belli sürelerinde özellikle alt yapı hizmetlerinde çalıştırılan işçilerde demiryolu sağlık tesislerinden yararlanmışlardır. Demiryolları daimi personeline tanınan imkânlar aynı şekilde geçici işçilere de sağlanmıştır. Hastane, kısım hekimlikleri ve ilaç imkânından faydalanan geçici işçiler, iş hastalıkları, mesleki kazalar ve analık hallerinde gereken şekilde sağlık imkânlarından yararlanmışlardır. İş kazalarından ve meslek hastalıklarından dolayı daimi olarak çalışamayacak bir hale gelirse daimi bir emekli aylığından ve ölümleri halinde ailesi ve çocukları dul aylığından

³⁰⁹ Servet Zengin, “Yeni Sıhhat ve Sağlık Yurtlarımız”, *Demiryol Dergisi*, Ankara, Mayıs 1957, Sayı 376, s. 16-17.

faydalanmışlardır. 1946 verilerine göre Demiryolu İşletmesinde 700 geçici işçi bulunmaktadır.³¹⁰

7. Personel ve Yakınlarının Yurt Dışında Tedavi Hakkı

Özellikle Cumhuriyet döneminde personelin rahat bir ortamda çalışması için önemli kararlar alan demiryolu idaresi 1960 askeri darbesinden sonrada personelin özellikle sağlık sorunları ile ilgilenmiştir. 27 Mayıs 1960 darbe öncesinde 4 Mayıs 1960 tarihinde demiryolu idare meclisi tarafından alınan 22/250 sayılı karar neticesinde TCDD personeline ve ailelerine yurt dışında tedavi olma imkânı tanınmıştır. Türkiye’de tedavisi mümkün olmayan hastalıklarla ilgili Demiryolu hastanelerinden alınacak raporla sadece demiryolu personeli, eşi ve çocukları bu imkândan yararlanacak ve tedavi giderleri Devlet Demiryolları işletmesi tarafından karşılanmıştır.³¹¹

8. Demiryolu Personelinde Mesleki Hastalıklar

Demiryolu personeli 24 saat usulü ile hemen her coğrafi şartta çalışmaktadır. Bu da insan sağlığını olumsuz etkilemektedir. Bazı iş yerlerinin zor iletişim olan bölgelerde tek başına çalışıldığı gibi bir atölyede çok sayıda personel görev yapmıştır. Demiryolu çalışanları için öncelikli risk kazalardır. Bu kazalar genelde can ve uzuv kayıplarına yol açmaktadır. Zorlu hava şartlarında iş yapmak demiryolu personeline zorlamaktadır. Bunlara bir örnek vermek gerekirse 46464 sicil numaralı ateşçi Cemal Demir 5 Ocak 1950 tarihinde 1610 numaralı treni teşkil ederken soğuktan donarak hayatını yitirmiştir.³¹²

Manevra personelinde atlama ve zıplama hareketleri, iki tampon arasında kalma, açık sahada uzun süreli çalışma nedeniyle kas ve iskelet yapısında bozulma, yine aynı personelde hijyen olmayan vagonları bağlama çözme nedeni ile virüslere maruz kalma sonunda hastalıklar³¹³, hareket memurlarında uzak coğrafyalarda iletişimsizlik

³¹⁰ Ügüt, a.g.m., s. 67-68.

³¹¹ “Mevzuat Köşesi”, *Demiryol Dergisi*, Ankara, Temmuz - Ağustos 1960, Sayı 414 - 415, s. 53-54

³¹² “Aramızdan Kaybettiklerimiz”, *Demiryol Dergisi*, Ankara, Mart 1950, Cilt XIV, Sayı 290-291, s. 148.

³¹³ Elif Altundaş, Gül Arslan, Ziya Akingöl, Neslihan Yazıcı, Armağan Varol, Can Turan, Sibel Kalaça, “Demiryolu İşçilerinin Çalışma Koşullarından Kaynaklanan Sağlık Sorunları”, *TTB Mesleki Sağlık Ve Güvenlik Dergisi*, Ankara, 1 Ağustos 2010, Cilt X, Sayı 37, s. 36-43.

yüzünden yalnızlığın getirdiği psikolojik problemler³¹⁴, revizörler, yol işçileri vb. personelin açık alanda çalışması nedeni ile ağır kaldırmalar dolayısı ile bel problemleri, ayak burkmaları, yoğun toza maruz kalma, bandajlardan çıkan metal tozları nedeni ile akciğer rahatsızlıkları, tren kesmeleri, vardiyalı çalışan personelin neredeyse tamamında uykusuzluk ve yorgunluk, Yine gardfren personelinin tren sonunda vagon üstünde bir sahanlıkta gaz ocağında ısınarak yolculuk yapması sonucu çok sayıda personelin soğuktan donarak ölümüne neden olmuştur.³¹⁵ Atölyelerde çalışan personelinde asitli işlerde çalışma neticesinde akciğer hastalıkları, yanmalar, travmalar, tezgâhlara uzuv kaptırma gibi kazalar ve hastalanmalara rastlanmaktadır.³¹⁶ Yine sahada çalışan personelde vahşi hayvan saldırısı, çeşitli haşeratların sokması³¹⁷ gibi sağlık problemleri sayılabilir.³¹⁸

B. Sosyal ve Kültürel Hayat

1. Demiryolu Talebe Pansiyonları

Devlet Demiryolları idaresine personel olarak başlayan ve vazife gereği, ülkenin uzak ve çok defa okulsuz yerlerinde çalışan memur ve müstahdemlerin okul çağındaki çocuklarının eğitimden mahrum kalmamaları için demiryolu idaresi ülkenin muhtelif yerlerinde talebe pansiyonları açmıştır. Personel çocuklarının buralarda yatmaları, yemeleri ve en yakın okullara devam etmeleri sağlanmıştır.

Özellikle ilkokul pansiyonları öğrencilere giyim eşyası ve malzemesini temin bakımından TCDD'nin gurur duyacağı özel birer kurumlardır. Bu pansiyonlarda kalanlar ara istasyonlardaki okuldan mahrum personel çocuklarının çoğunluğu teşkil ettiği görülmüştür. Yine TCDD ilkokul pansiyonlarında kurum hesabına ücret kesintisi yapılmayan, kaza kurbanı personel çocukları da bulunmaktadırlar. Okullar açılınca

³¹⁴ Şahinkaya, “Irmak İstasyonunda Sosyal Hayat”, Sözlü Tarih Çalışması, Mülakat Tarihi: 24.05.2023, Mülakat Saati: 09:30-10:10, Mülakat Yeri: Irmak/Kırıkkale; Şahin Canbulat, “Irmak İstasyonunda Sosyal Hayat”, Sözlü Tarih Çalışması, Mülakat Tarihi: 24.05.2023, Mülakat Saati: 16:30-14:57, Mülakat Yeri: Irmak/Kırıkkale.

³¹⁵ Arap Ali Aktaş, “Uzak İstasyonlarda Yaşam”, Sözlü Tarih Çalışması, Mülakat Tarihi: 12.09.2023, Mülakat Saati: 09:30-10:00, Mülakat Yeri: Irmak/Kırıkkale.

³¹⁶ Burhan Turmangil, “Demiryolculuğun 1 Numaralı Hastalığı Yorgunluk ve Dinlenme Çareleri”, *Demiryolu Dergisi*, Ankara: Mayıs-Haziran 1950, Sayı 20-21, s. 30-31.

³¹⁷ İlhan Şahin, Revizör olarak görev yapan TCDD personeli İlhan Şahin, 27 Ağustos 2020 Tarihinde Saat 19:46'da nöbet esnasında akrep sokması sonucu Kırıkkale Yüksek İhtisas Hastanesi Acil Servisinde Müdahale edilmiştir. (e. Nabız Kayıtları).

³¹⁸ Aktaş, a.g.s.t.ç.

pansiyona gelen öğrenciler (pijama, havlu, çorap, mendil, iç çamaşırı, kazak, terlik, tarak, diş fırçasından ibaret eşyalarını beraberlerinde getirirler). Diğer giyim eşyalarını (okul önlüğü, elbise, palto, ayakkabı ve okul ihtiyacını karşılayacak kitap, defter, kalem v.s.) pansiyon idaresi tarafından temin edilmiştir.

Öğrencilerin haftalık banyoları ve tıraşları da yine pansiyonca muntazaman yaptırılmıştır. Yemek listeleri okul müdürü tarafından düzenlenir, kurum doktorları tarafından incelendikten sonra her gün değişen ve kalorisi yetecek derecede olan yemekleri ihtiva etmiştir. Öğrencilerin hastalıklarını idare doktorları büyük bir titizlikle tedavi ederler ve okulun revirinde öğrencilere bakılır. Okula gidip gelen öğrenciler, pansiyonda da bir ders çalışma çizelgesi dâhilinde TCDD tarafından maaş veya ücret alan öğretmenler nezaretinde gündüz ve gece etütleri ile derslerine hazırlanmışlardır.

Pansiyonlarda öğrencilerin hastalıklarına ve temizlik işlerine bakan bir annenin göstereceği şefkat ve özeni gösteren bir de “*talebe anneleri*” vardır. Öğrenciler sene başında pansiyona yatırılırken velileri tarafından pansiyon müdürüne teslim edilen harçlıkları, her hafta sonu yetecek kadar müdür tarafından öğrencilere dağıtılır. Bu suretle öğrenciler maddi ve manevi hiç bir yokluk görmeden aile yuvalarını aramadan pansiyonda barınır, beslenir, uyur, oynar ve okula hazırlanırlar.³¹⁹

a. Eskişehir Talebe Pansiyonu

Bu pansiyon; kız ve erkek öğrenciye mahsus (110) yatılı talebeyi barındırmıştır. 1943 senesinde pansiyonda bulunan talebenin hepsi, ilkokul çağındadır. Çocukların samimi bir aile muhiti ve sıcak bir aile ocağı havası içinde yaşamalarına, çalışmalarına ve yetiştirilmelerine azami derecede önem verilmiştir. Pansiyonda “*Anne*” adıyla anılan kadın ve müzakereci mürebbi öğretmenler bulundurulmuşlardır. Bu personel öğrencilerin gıdasına, temizliğine ve terbiyesine dikkat edilmiştir.

b. Konya Talebe Pansiyonu

Konya'daki talebe pansiyonu da bina, idare, intizam, temizlik ve terbiye bakımından iyi bir durumdadır. Talebenin bakamına ve terbiyesine karşı, pansiyon

³¹⁹ Nuriye Salman, “İdaremizin İlkokul Pansiyonları”, *Demiryol Dergisi*, Ankara, Mayıs- Haziran 1959, Sayı 400-401, s. 28.

idaresi tarafından samimi bir ilgi gösterilmiştir. Pansiyonlardaki talebeye; münasip fırsat ve vesilelerle öğretilmiştir. Pansiyon da kalan öğrenciler personel çocukları olduğu için bu çocuklara, küçük yaşlardan itibaren şimendifercilik kültürü verilmiştir. Talebe arasında başarı gösterenler, teşvik olunmuştur. Bu öğrencilerin Demiryolu Meslek ve Sanat Okullarına, ortaokullara, liselere, yüksek teknik okullarına ve üniversitenin muhtelif şubelerine devam etmelerine ve hatta Avrupa'ya gönderilerek ihtisas tahsili yapmaları sağlanmıştır.³²⁰ Konya talebe pansiyonu bünyesinde 1944-1945 eğitim ve öğretim yılında birde ilkokul açılmıştır. Doksan öğrencisi bulunan ilkokul 1952 yılında kapatılarak öğrenciler Eskişehir Demiryolu talebe pansiyonuna gönderilmiştir.³²¹

c. Diyarbakır, Kayseri ve Buca Talebe Pansiyonu

Diyarbakır İlk Pansiyonu adı ile 1946 yılın da 80 öğrenci kadrosu ile faaliyete geçmiş ve 1951- 1952 öğrenim yılında kapatılarak yatılı öğrencileri Eskişehir İlk Pansiyonuna nakledilmişlerdir. Ortaokul bulunmayan yerlerde hizmet gören personel çocuklarına orta tahsili sağlamak amacı ile biri Kayseri'de diğeri Buca'da olmak üzere iki “Orta Pansiyon” kurulmuştur. Kayseri Orta Pansiyonu 1948-1949 öğrenim yılında kapatılmış ve öğrencileri Buca Orta Pansiyonuna nakledilmiştir.³²²

d. Malatya ve Bilecik Talebe Pansiyonu

Çalıştıkları yerlerde okul bulunmayan personelin çocuklarının eğitime Devlet Demiryolları İdaresi büyük önem vermiştir. Bu nedenle hemen her bölgede pansiyon açarak demiryolu personelinin çocuklarının barınma ihtiyaçlarını gidermeye çalışılmıştır. 5. bölge merkezi olan Malatya'da 1958 tarihinde bir öğrenci pansiyonu açılmıştır. Pansiyon açıldığı tarihte 85 öğrenciye hizmet vermiştir. Yine çalıştıkları yerlerde ortaokul ve lise bulunmayan personelin çocukları Millî Eğitim Bakanlığı'nın çeşitli pansiyonlarında okutulmuştur. Bilecik Ertuğrul Gazi Lisesinde okuyan 32 personel çocuğu da bunlardan bir tanesidir. Bu öğrencilere idare tarafından her yıl eğitim – öğretim döneminde kırtasiye ve giyim yardımı yapılmıştır.³²³

³²⁰ “Cumhuriyetin 20 inci Yılında - D. Demiryollarının Personel Yetiştirme Faaliyeti”, 1943, Sayı 224-225-226, Cilt XIX, s. 50.

³²¹ “Devlet Demiryollarında, Eğitim Faaliyeti”, Haziran 1952, Sayı 9, s.63.

³²² “Devlet Demiryollarında, Eğitim Faaliyeti”, Haziran 1952, Sayı 9, s.63.

³²³ Feridun Erey, “Eğitim Haberleri”, *Demiryol Dergisi*, Ankara, Mart 1958, Sayı 386, s. 7.

2. Personele Yönelik Kitaplıkların Kurulması

Cumhuriyet sonrasında demiryollarının üstlendiği misyon ya da cumhuriyeti kuran irade tarafından demiryolu personeline yüklenen en önemli sorumluluk halka örnek olmasıdır. Personelin içerisinde çok sayıda okuma-yazma bilmeyen işçi ve memur olmasına rağmen demiryolu yöneticileri okumaya ve kültürel gelişmeye önem vermişlerdir. Zaman zaman okuma – yazma kursları açan işletme bir taraftan da personelinin okumasını kendini geliştirmesini istemiştir. Bu politika gereği Ankara’da işletmeye ait bir “*genel kitaplık*” kurmuştur.

Genel müdürlükte bulunan genel kitaplık bütün teşkilâta paketler halinde kitaplarını sevk etmiştir. 1957 tarihine kadar demirbaş kaydı 20 bini aşan ve her kitaptan üçer adetten 60 bin kitabı bulunan bir genel kitaplık faaliyetini sürdürmüştür. Genel kitaplıkta eski ve yeni harflerle yazılmış her branştan eserler bulunmaktadır. Genel kitaplıkta binlerce edebi ve toplumsal eserler ile beraber her dilde ansiklopediler, lügatler ve diğer birçok müracaat kitapları ile demiryolu mensuplarına, aile efradına ve eğitim gören çocuklarının ihtiyaçlarına kadar düşünülerek kitaplık oluşturulmuştur.

1955-1956 tarihleri arasında genel kitaplık sığınaklardan zemin kata çıkarılmış ve düzenli bir şekilde tertip ve tanzim edilmiştir. Uzak istasyonlarda görev yapan personel mektuplarla kitap talep eder bu işle görevli demiryolu posta memurları isteklere göre kitapları tanzim eder ve tekrar posta memurlarına teslim eder. Kitaplar talep edilen yere ve personele trenler aracılığı ile ulaştırılır. Yine zamanında teslim edilmeyen kitaplarında takibi genel kitaplık personeli tarafından yapılırken genel kitaplık içerisinde bir adette “*kitap tamir*” birimi bulunmaktadır. Bu personel yıpranan kitapların tamiratını yapar.³²⁴

³²⁴ Asım Sağıroğlu, “Genel Kitaplık Faaliyeti”, *Demiryol Dergisi*, Ankara, Ocak – Şubat 1958, Sayı 384-385, s. 7-9.

TABLO 3.9: Genel Kitaplıktan Faydalanan Personel Sayıları (1950-1957)Arası³²⁵

YILLAR	OKUYUCU PERSONEL SAYISI
1950	6500
1951	5100
1952	6200
1953	10.600
1954	4900
1955	8185
1956	14.309
1957	15.628

3. Personel Lokalleri

Cumhuriyetin ilk yıllarında yapılan araştırmalar Türk ordusundan sonra en organize kurumun Demiryolları olduğunu gösterir. Demiryolları gelişip millî hatlar oluşukça personel sayısı artmış doğal olarak personelin sosyal ihtiyaçları da beraberinde ortaya çıkmıştır. Önceleri personelin sanatsal alanda gelişmesi için planlanan lokaller daha sonra personelin boş vakitlerini geçireceği, sanatsal ve kültürel etkinliklere katılacağı alanlar olarak ortaya çıkmıştır. Devlet Demiryolları İdaresi tarafından ilk modern lokal o zaman ki ismi ile toplantı evinin temeli zamanın başvekili İsmet İnönü 1935 yılında tarafından atılmıştır. Aradan bir yıl gibi kısa bir süre sonra 26 Mart 1936 tarihinde İsmet İnönü ve Nafia Vekili Ali Çetinkaya tarafından açılmıştır. Toplantı evinin yapılış amacını dönemin yöneticileri şu şekilde açıklamışlardır; “İşini bitiren işçiler yıkanacak, banyosunu alacak, mükemmel yemeği, müziği olan bir yerde, çoluğu çocuğu ile beraber oturarak günlük yorgunluğunu giderebilecektir. Evin işçiye okuma zevki verecek güzel bir kütüphanesi olacak, iş, güreş, futbol, tenis ve buna benzer bütün sporları yapabilecek, nihayet çok ucuz ve kaliteli yemeklerle karnını doyuracaktır.”³²⁶ Toplantı evinin açılışında demiryolu personeli adına bir konuşma yapan demiryolu işçisi Mennan isimli çalışan ise: işçiye

³²⁵ Sağiroğlu, “Genel Kitaplık Faaliyeti”, 1958, Sayı 384-385, s. 9.

³²⁶ “Eskişehir’de Toplantı Evi”, *Demiryollar Dergisi*, Ankara, 23 Mayıs 1936, Sayı 135-136, Cilt XII, s. 132-137.

modern tesis kazandırdığı için hükümet yetkililerine teşekkür etmiş ve bu ilgiye layık olacaklarına söz vermiştir.

Eskişehir’de 1936 yılında faaliyete geçen toplantı evinden sonra lokal çalışmaları öncelikli olarak büyük merkezlerde sırasıyla personelin hizmetine kurum tarafından sunulmuştur. 1937 yılında yapılan gar binasında demiryolu personeli de düşünülmüş banyolar, berber salonu da hizmete sunulmuştur.³²⁷ Büyük, şehir merkezlerinden sonra demiryolu personelinin çoğunluğu oluşturduğu merkez ve teşkilat istasyonlarında da demiryolu çalışanlarının yararlanabileceği lokaller oluşturulmuştur. Normal olarak yerleşim birimi olmadığı halde demiryolu personeli olarak kurulan yerlerde de lokaller personele hizmet vermiştir. Bu gibi yerler yazlık ve kışlık olarak hizmet verirken bu lokallere ek olarak personel yatakhane de oluşturulmuştur.

C. Demirspor Kulüpleri

1. Spor Kulüpleri

Demiryolları her gittiği yere canlılık ve modernleşme götürmüştür. Eskişehir gibi küçük bir köy demiryolları sayesinde bugün dünyanın sayılı sanayi ve kültür kentlerinden biri haline gelmiştir. Türkiye’de demiryolcular tarafından 48 kulüp kurulmuştur.³²⁸ Demirspor Kulüpleri futbol, güreş, eskrim, yüzme, boks, bisiklet, voleybol, kayak, satranç ve basketbol alanlarında faaliyet göstermişlerdir.³²⁹

Bütün alanlarda modernleşen ve hizmeti toplumun her kesimine yaymak isteyen yeni Türk Devleti idarecileri spor alanında da Türk Milleti’nin gelişmesini istemişler ve Beden Terbiyesi Kanununa 1930 yılında bir madde koymuşlardır. Bu kanuna göre: *“Memur ve işçi sayısı 500’ün üzerinde olan kurumlar ve üretim tesisleri (fabrikalar) öncelikli olarak kendi personeline beden eğitimi ve spor yaptırmak için tesisleri yapmaya ve antrenör tutmaya mecbur bırakılmıştır.”*³³⁰

³²⁷ “Gazino Binası”, *Demiryollar Dergisi*, Ankara, İkinci Teşrin (Kasım) 1937, Sayı 153, Cilt XIII, s. 399.

³²⁸ Yavuz Yıldırım, “Memleketin Demirsporları”, Kent ve Demiryolu, <http://kentvedemiryolu.com/memleketin-demirsporlari/>, (Erişim: 04.03.2023)

³²⁹ “Demiryolları Ailesinde Spor ve Gençlik Kulüpleri”, *Demiryol Dergisi*, Ankara, I. Teşrin - II. Teşrin - I. Kânun 1942, Sayı 212-213-214, Cilt XVIII, s. 76-79.

³³⁰ T. Arslan Bartu, “Cumhuriyet Demiryolları Sporunda Kanatlandırdı”, <https://kentvedemiryolu.com/cumhuriyet-demiryollar-sporu-da-kanatlandirdi/>, (Erişim: 04.03.2023)

Bu kanundan sonra Demirspor isimli kulüpler ardı ardına kurulmaya başlamış, hayata geçirilen kulüpler Ankara'ya kuruluşları ile bilgiler vermişlerdir. Hükümet, spor kulübü kurma işini adeta bir politika haline getirmiştir. 25 Haziran 1937 tarihinde kurulan İstanbul Demirspor'un kongresinden sonra Reisi Cumhur Gazi Mustafa Kemal Atatürk, Başvekil İsmet İnönü, Nafia Vekili Ali Çetinkaya ve dönemim Genel Müdürü Ali Rıza Erem bir telgraf bildirisi yayınlayarak İstanbul'da kurulan Demirspor'u ve kurucularını tebrik etmişlerdir.³³¹

Yavuz Yıldırım'ın yaptığı araştırmaya göre Beden Terbiyesi Genel Müdürlüğü kayıtlarında 1942 yılında 48 adet Demirspor isminde kulüp bulunmaktadır. Bu 48 kulüpten sonra yine Demirspor adı ile kurulmuş ancak bunlardan bazılarının demiryolları personeli ile ilgisi yoktur. Beden Terbiyesi Genel Müdürlüğü'nün kayıtlarına göre 1942 yılında demiryolcular tarafından kurulmuş ve tescil edilmiş takım isimleri şunlardır:

*“Haydarpaşa, Derince, İzmit, Bilecik; Ankara, Irmak, Çankırı, Karabük, Çatalağzı, Zonguldak, Balıkesir, Bandırma, Soma, Tavşanlı, Kütahya; Kayseri, Sivas, Zile; Samsun, Çetinkaya, Divrik, Yerköy, Malatya, Diyarbakır, Maden, Adana, Fevzipaşa, Mersin, İskenderun, Ulukışla, Afyon, Konya, Uşak; İzmir, Manisa, Alaşehir, Nazilli, Çamlık, Denizli, Dinar; Sirkeci, Edirne, Erzurum, Sarıkamış, Erzincan, Eskişehir, Mudanya, Edremit”*³³²

Bu kulüplerin sayısı 1942 yılında 48 olmuştur ancak adı geçen 48 Demirspor kulübünün etki alanı 170'e varan istasyon, atölye ve teşkillerin faaliyetlerini içine alınmıştır. Demiryolu idaresi Demirspor kulüplerinin hepsine aynı değerde destek vermiş ancak kimi kulüplere yardım eden personel fazla olduğu için bazıları önemli ulusal ve uluslararası başarılarla imza atmıştır. Bunlardan 1946 Avrupa Serbest Güreş Şampiyonu olan Halit Balamir ve Nasuh Akar örnek olarak gösterilebilir.³³³

Demirspor Kulüpleri'nin daha başarılı olabilmesi için istasyonlarda bulunan kulüpler bir süre kapatılmış sadece şehir merkezlerinde bulunan kulüplere müsaade edilmiştir. Bunun sebebi küçük yerlerde personelden kesilen aidatın büyük, şehir merkezlerinde ulusal ve uluslararası müsabakalara çıkan takımlara aktarılması için

³³¹ “İstanbul'da Demirspor”, *Demiryollar Dergisi*, Ankara, 1 Ağustos 1937, Sayı 150, Cilt XIII, s. 244.

³³² Yıldırım, <http://kentvedemiryolu.com/memleketin-demirsporlari/>, (Erişim: 04.03.2023)

³³³ İhsan Emre, “Güreş Kahramanlarımız Tahran'da”, *Demiryollar Dergisi*, Ankara, Aralık 1947, Sayı 266, Cilt 8, s. 65.

düşünülmüştür. 1952 tarihinde kulüp sayısı 17'ye indirilmiştir. 1952 yılında kapatılmayarak faaliyetlerine devam eden kulüpler ve şehirler şu şekildedir;

Ankara, Çatalağzı, Çankırı, Kayseri, Samsun, Sivas, Mersin, Adana, İskenderun, Malatya, Erzurum, Eskişehir, Derince (İzmit), İstanbul, Balıkesir, Afyon, İzmir gibi önemli merkezlerde bulunmakla ve muhitin imkânları nispetinde faaliyetlerine devam etmişlerdir.³³⁴ Daha sonraki yıllarda personel bu sayıyı tekrar 48'e kendi imkânları ile çıkarmıştır. Demirspor kulüpleri çok sayıda millî sporcunun başarılı olmasına vesile olmuştur. Yine Demirspor kulüpleri hem uluslararası turnuvalarda ülkemizi temsil etmiş, hem de ferdi olarak yurt dışında özel müsabakalar yapmıştır. Bu seyahatlere örnek vermek gerekirse *“Ankara Demirspor Kulübü ilk seyahatini 1939'da Romanya'ya, Erzurum Demirspor Kulübü 1951'de İran'a, Ankara Demirspor Kulübü 1951'de İran'a, 1952'de Almanya'ya, 1954'de Almanya'ya, 1955'de Yugoslavya'ya, Adana Demirspor Kulübü Almanya ve Suriye'ye, Sivas Demirspor Kulübü Yugoslavya'ya, Eskişehir Demirspor Kulübü Almanya'ya, Samsun Demirspor 1955'de İran'a giderek çeşitli karşılaşmalar yapmışlardır.”*³³⁵ Aynı zamanda bu kulüpler yurt dışından çeşitli ülkelerin takımlarını misafir etmişlerdir.

³³⁴ “Demiryolları Ailesinde Spor ve Gençlik Kulüpleri”, *Demiryol Dergisi*, Ankara, Haziran 1952, Sayı 9, s. 66.

³³⁵ Nuri Vural, “Demirspor Çalışmaları”, *Demiryol Dergisi*, Ankara, Kasım-Aralık 1955, Sayı 50-51, s. 32.

TABLO 3.10: Şubelere Göre 1952 Yılı İtibari ile Lisanslı Demirsporlu Sporcular ³³⁶

Spor Branşı	Sporcu Sayısı
Futbol	345
Güreş	91
Atletizm	141
Bisiklet	41
Su sporları	107
Kayak*	360
Atıcılık	83
Voleybol	83
Eskrim	30
Basketbol	29
Eltopu	55
Ping - Pong	45
Tenis	25
Boks	42
Toplam	1447

a. Eskişehir Demirspor

Demirspor ismi ile 1930 yılında kurulan ilk demiryolu personel takımıdır. Ancak demiryolu personelinin kurduğu ilk futbol takımı 1929 yılında Şimendifer Spor ismi ile Samsun’da kurulmuştur. Samsun Demirspor adını 19 Şubat 1945’te aldığı için bizler ilk demiryolu kulübü olarak Eskişehir Demirspor’u kabul ediyoruz. Kurucuları arasında Mehmet Mütevellî Bey, fabrika müdürü, Mehmet Ali Bey, Mahmut Bey, Şaban Daga Bey, Ferit Bey, Tarık Bey, Kemal Baydan Bey ve Sait Ataman Beyler Eskişehir Demirspor Kulübünün ilk kurucuları arasında yer almışlardır. Kulübün bölge tescil numarası 1, Genel Müdürlük tescil numarası ise 64 olarak kayıt altına alınmıştır.

³³⁶ “Demiryolları Ailesinde Spor ve Gençlik Kulüpleri”, 1952, Sayı 9, s. 9.

* Kayakçı personel bu sayıya dâhil edilmemiştir. Tabloda yer alan sayı lisanslı sporcuları kapsamaktadır.

Eskişehir Demirspor futbol dışında basketbol, voleybol, atletizm, yüzme, karate branşlarında da faaliyet göstermektedir. Eskişehir Demirspor Kulübü, TCDD İşletmesi Umum Müdürlüğünün kurmakla mükellef bulunduğu müessese kulübü hizmetini ifa etmekle beraber, beden terbiyesi ile ilgili her türlü jimnastik ve sportif branşlarda amatör ruhlu sporcular yetiştirmek gayesi ile memleket gençliğine hizmet etmek, sporcuların ruhsal ve bedensel bakımdan sıhhatli bir şekilde yetişmeleri için katkıda bulunmak ve üyeleri ile sporcular arasında sevgi ve saygıyı tesis etmek suretiyle sporla ilgili çalışmaları yapmak gayesi ile kurulmuştur ve kuruluş amacını açıkladığı ilk resmi tüzüğünü oluşturmuştur.

Eskişehir Demirspor bünyesine sırası ile şu spor dalları dâhil edilmiştir: “1930 kuruluş ve futboldan sonra 1933, (Güreş) 1938, (Bisiklet) 1939, (Voleybol) 1940, (Eskrim, Atletizm, Basketbol) ile başarılarla damgasını vurmaya başlamış, 1944-1945-1946 yıllarında demiryollarında askerlik yapanların oluşturduğu Demiryol Alayı ayrı bir kulüp olarak devam etmiş, 1945 yılında (Boks)- 1960 (Halter)- 1973 (Okçuluk) branşları ile şampiyonluklara ulaşmıştır.”³³⁷ Yine Eskişehir Demirspor bünyesinde bir de bando takımı kurulmuştur³³⁸. Eskişehir Demirspor’un forma renkleri Kırmızı - lacivert daha sonra mavi lacivert olmuştur.

Eskişehir Demirspor 1931 yılında kendi binasına taşınır. Kulübün başlıca görevleri demiryolu personelinin kahvene köşelerinden ve kötü alışkanlıklardan kurtarmaktır. Aynı yıl kulübe ait birde voleybol sahası faaliyete geçmiştir. Futbol haricinde diğer spor dallarına da önem veren kulübün bir başka amacı da bir birlerinden uzakta görev yapan Eskişehir ilindeki demiryolu personelinin tanışarak kurum içindeki kardeşliği artırmaktır.³³⁹ Eskişehir Demirspor ilklerin kulübü olmayı sürdürmüştür. 24 Mart 1935 tarihinde kongresini yapmış ve ülkemizde ilk olarak bir bayanı spor yöneticiliğine getirmiştir. Kulübün yapılan kongresinde delegelerin oyunu alarak seçilen yönetimde Eskişehir Demirspor’un muhasip üyeliğine fabrika

³³⁷ Eskişehir Demirspor Tarihçesi, [Tarihçe \(archive.org\)](https://archive.org), (Erişim: 15.05.2023).

³³⁸ Ziya Ateş, “Demiryolculuğumuzda Spor”, *Demiryollar Dergisi*, Ankara, Haziran - Ağustos 1948, Sayı 272-274, Cilt XXII, s. 31.

³³⁹ Ömer Lütfü, “Demirspor’un Şimendiferciler İçin Bedeni ve İhtimai Gayesi”, *Demiryollar Mecmuası*, İstanbul, Ocak 1932, Sayı 95, Cilt VIII, s. 632.

memurlundan Zihniye Ungan Hanım seçilmiştir.³⁴⁰ Eskişehir Demirsporlu Millî Güreşçi Nasuh Akar 57 Kiloda 1948 yılında Olimpiyat şampiyonu olmuştur.³⁴¹

b. Adana Demirspor

Adana Demirspor 1938 tarihli beden terbiyesi kanunu uyarınca 1 Aralık 1940 tarihinde Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğüne bağlı 6. İşletme Bölge Müdürlüğü bünyesinde İşletme Müdürü Eşref Demirağ tarafından kurulmuştur. Mavi Lacivert renklere sahip olan kulübün kurucuları arasında Hasan Silah, Vasfi Reman, Eşref Demirdağ, Hikmet Tezel, Ferudun Kuzeybay, Seha Keyder, Emin Ersan, Esat Gürkan ve Kenan Gülgün gibi isimler bulunmaktadır. Adana Demirspor TCDD bünyesinde kurulmuş olması nedeni ile dolaylı 1940-1969 yılları arasındaki kulüp başkanları TCDD 6. İşletme Bölge Müdürlüğü bünyesinden seçilmiştir. Kulübün demiryolu kökenli olmayan ilk başkanı ise 1969 yılında bu göreve seçilen Mahmut Karaburçak'tır. Mahmut Karaburçak'ın yaptığı ilk çalışma kulübün tüzüğünü değiştirmek olmuştur. Bu değişiklik kulüp yönetiminin yüzde 70'inin sivil kişilerden oluşması şartı getirilmiştir. Demirspor Kulübü'nün faaliyet gösterdiği sportif dallar atletizm, yüzme, sutopu, bisiklet ve güreş olmuştur. Ancak kulüp futbolda adından en çok söz ettiren demiryolu kulübü olmuştur.³⁴²

Adana Demirspor kuruluşunun üzerinden bir yıl geçmeden futbol dâhil birçok spor dalında çalışmalara başlamıştır. Kulüp kurulduğu yıl olan 1940 senesinde Atletizm dalında 4 birincilik kazanmıştır. Adana Demirspor o yıllar için çok pahalı bir spor olan bisiklet takımını da kurmuş ancak bisikletlerin pahalı olması nedeni ile sporcu sayısını artıramamıştır. Atölye ve kısım işçileri arasında boks sporunun yaygın olması nedeni ile bir de boks şubesi açılmıştır. Adana Demirspor, Voleybol ve Güreş şubeleri hizmet yaparken, yüzme ve eskrim alanlarında da kurulduğu yıllarda şubeler

³⁴⁰ IV Müfettişi Ziya, "Demirspor Kongresi", *Demiryollar Mecmuası*, İstanbul, 1 Mayıs 1935, Sayı 123, Cilt XI, s. 172-174.

³⁴¹ Fahri Adanır, "Nasuh Akar'ı Tanıyalım", *Demiryollar Dergisi*, Ankara, Eylül - Aralık 1948, Sayı 275-278, Cilt XXII, s. 93.

³⁴² Erdem Çanak, Devlet Demiryollarında Sportif Faaliyetler ve Adana Demirspor Kulübü", *Ç.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Adana, 2015, Cilt XIV, Sayı 1, s. 5-6.

açmıştır.³⁴³ Adana Demirspor 1954 tarihinde önce bölge, daha sonra Ankara’da Hacettepe’yi 1-0 yenerek Türkiye şampiyonu olmuştur.³⁴⁴

c. Ankara Demirspor

Ankara Demirspor Kulübü başkentin en eski üçüncü takımıdır. Ankara Demirspor’un kuruluş fikri 16 Mart 1932 tarihlidir. Ancak takımın kurulması iki ay sonra 29 Mayıs 1932 tarihidir. Kuruluşunda renkleri Kırmızı – Yeşil iken bugünde kullanılan rengi olan mavi – lacivert olarak değiştirilmiştir. Ankara Demirspor 1938-1939 yılında Millî kümede şampiyonluğu averajla Galatasaray’a kaybetmiştir.³⁴⁵ Ankara Demirspor kurulduğu yıllarda önemli başarılarla da imza atmıştır. 1939 yılında Fenerbahçe’nin 31. kuruluş yıl dönümü için İstanbul’a gelen ve dostluk maçında Fenerbahçe’yi yenen İngiliz takımı Middlessex Wanderes takımını Ankara’ya davet etmiştir. Önce İngiliz takımı ile Ankaragücü karşılaşmış ve Ankaragücü 4-1 yenilmiştir. Daha sonra 18 Haziran 1939 tarihinde Ankara Demirspor ile karşılaşan Middlessex Wanderes takımına karşı müsabakayı 2-0 kazanmıştır. Alınan bu galibiyet o dönemde toplumda büyük sevince neden olmuştur.³⁴⁶ İnişli çıkışlı grafikler çizen Ankara Demirspor yaşamını sürdürmektedir. Ankara Demirspor Kayak Şubesinden sonra 1947 yılında bir de Dağcılık Şubesi açmıştır.³⁴⁷ Ankara Demirspor zaman içerisinde branşlarda önemli sporcular yetiştirmiştir. Bunlardan bir tanesi de 1948 Londra Olimpiyatlarında güreş dalında Olimpiyat İkincisi olan Ankara Yol işçisi ve Ankara Demirspor güreşçisi Halit Balamir’dir.³⁴⁸ Ankara Demirspor daha sonraki yıllarda Kayak, Avcılık, Atıcılık şubelerini hayata geçirmiştir. 1952 yılında kulüp bünyesinde Remzi Akansel’in girişimleri ile “*Türk Musikisi*” kolu açılmıştır. Celal Cengiz’in koro şefliği ve eğiticiğini yaptığı Ankara Demirspor Türk Musikisi Korosu ilk konserini 13 Aralık 1952 tarihinde 250 kişilik bir dinleyici kitlesine vermiştir.³⁴⁹

³⁴³ Şemsi Başak, “Demirspor - İngiliz, Middlessex takımına 2 - 0 galip”, *Demiryollar Dergisi*, Ankara, 1 Temmuz 1939, Sayı 173, Cilt XV, s. 71-74.

³⁴⁴ “Adana Demirspor Futbol Takımı 1954 Türkiye Şampiyonluğunu Kazandı”, *Demiryol Dergisi*, Ankara, Haziran 1954, Sayı 33, s. 17.

³⁴⁵ Ankara Demirspor Tarihçesi, <https://ankarademirspor.org/ornek-sayfa/>, (Erişim: 24.7.2023)

³⁴⁶ Hasan Silâh, “Adana Demirspor Kulübünün Bir Senelik Faaliyet Bilânçosu”, *Demiryollar Dergisi*, Ankara, Nisan 1941, Sayı 194, Cilt XVI, s. 588-599.

³⁴⁷ Fuat Pura, “Demirspor Kulüplerimiz ve Dağcılık”, *Demiryollar Dergisi*, Ankara, Kasım 1947, Sayı 265, Cilt XVI, s. 45.

³⁴⁸ İhsan Emre, “İki Mühim Güreşçimiz de Demirsporludur”, *Demiryollar Dergisi*, Ankara, Haziran - Ağustos 1948, Sayı 272-274, Cilt XXII, s. 100.

³⁴⁹ “Demirspor Çalışmaları; Ankara Demirspor Gençlik Kulübünde Türk Musiki Kolu ve ilk Konseri”, *Demiryollar Dergisi*, Ankara, Aralık 1952, Sayı 15, s. 21-22.

Ankara Demirspor Bayan Voleybol takımı önemli başarılarla imza atmıştır. Bayanların spor yapmasının çok nadir olduğu yıllarda birçok konuda örnek olmuş Demirspor kulüpleri bayan spor dallarında da önemli çalışmalara imza atmıştır. Ankara Demirspor Bayan Voleybol takımı 1958 - 1959 mevsimi Ankara ikinciliğini kazanarak Federasyon kupasına katılma hakkını elde etmiştir. Nisan 1959 tarihinde İstanbul'da yapılan federasyon kupası karşılaşmalarının ilk günü Rasimpaşa'ya 3-1 yenilen Demirsporlu bayanlar ikinci gün Gazi Eğitim Enstitüsünü 3-0 yenmiş, son maçta Galatasaray'a 3-1 yenilmesine rağmen, Türkiye birinciliğine girme hakkı elde etmiştir.

Fenerbahçe, Galatasaray, Demirspor ve Kolej takımları arasında yapılan Türkiye birinciliğinde demiryolcu kız voleybolcular, Fenerbahçe'ye 3-1, Galatasaray'a 3-2 yenilmişlerdir. Ankara Demirsporlu kızlar 1959 yılının Ankara Şampiyonu Kolej takımını 3-0 yenmeyi başarmışlardır. Galatasaray maçında 2-0 ileride olduğu sırada, takımın en iyi oyuncularından Aysel sakatlanıp oyunu yarıda bırakmıştır. Bu nedenle maçı kaybetmek zorunda kalan Ankara Demirspor Kız Voleybol takımı Türkiye üçüncüsü olmuştur. Turnuvayı Fenerbahçe kazanmıştır. 1957 yılında kurulan ve iki yıl gibi bir sürede önemli bir başarı gösteren Ankara Demirspor kız voleybol takımının bu başarısı dönemin basını tarafından takdir edilmiştir.³⁵⁰ Ankara Demirspor Kız Voleybol takımı aynı başarıyı 1960 tarihinde tekrarlamıştır.³⁵¹

d. İzmir Demirspor

İzmir Demirspor ülkenin ve demiryolu personeli tarafından kurulan en eski kulüplerdendir. Kulübün tescil tarihi 15 Haziran 1931'dir. Daha önce Aydın Demirspor olarak faaliyet gösteren kulüp daha sonra İzmir Demirspor adını almıştır. Kurucuları arasında Naci Artemel ve Sadettin Demirağ gibi isimler bulunmaktadır. 1935 yılında Aydın hattının devlete intikali ile kulüp Demirspor adını almış. O zaman federe olan Türksporla birleşerek, Demirspor adı ile 1936 yılında resmen liglere başlamıştır. 1942 senesinde müessese kulübü halini alan İzmir Demirspor'un o dönem

³⁵⁰ Haydar Özakman, "Demirspor Kız Voleybolcuları Türkiye üçüncüsü oldular", *Demiryol Dergisi*, Ankara, Nisan 1959, Sayı 399, s. 46.

³⁵¹ Haydar Özakman, "Spor Haberleri", *Demiryol Dergisi*, Ankara: Nisan-Haziran 1960, Sayı 411-413, s. 56.

kurucuları şu isimlerden oluşmaktadır: “*M. Ali Tınaztepe, Naci Artemel, Lütü Demirbaş, Vehbi Toraman, Halim Demirel, Rezzak, Sadık ve İbrahim Bey’lerdir*”.³⁵²

İzmir Demirspor futbol alanında başarılı çalışmalara imza atarken bir taraftan da yaz aylarında yüzme kursları açarak cumhuriyetin ilk yıllarında şehirde bulunan gençlere farklı bir etkinlik sunmuştur. İzmir Demirspor sosyal çalışmalar da yapmıştır. 1937 yılında kulüp on kız öğrenciye giyim yardımı yapmış, yirmi personel çocuğunu kulüp lokalinde sünnet ettirmiştir. İzmir Demirspor güreş ve diğer salon sporları yapılması için 22 Ocak 1938 tarihinde güreş salonu hizmete açılmıştır.³⁵³ İzmir Demirspor halen dağcılık alanında faaliyetine devam etmektedir.³⁵⁴

e. Kayseri Demirspor

Kayseri Demirspor 1932 tarihinde kurulmuştur. Kayseri Demirspor’da lisanlı sporcuların tamamına yakını yine demiryolu personelinden oluşmaktadır. Kulüp çok sayıda bölgesel ve ulusal turnuvaya katılmıştır. Bunlardan en önemli başarıyı 20 Kasım 1937 tarihinde Kayseri Valiliği tarafından düzenlenen “*Cumhuriyet Kupası*”nın finalinde Sümerbankspor’u 4-1 yenerek şampiyon olmuştur. Kulübün o dönem başkanlığını Süleyman Gedikoğlu yapmaktadır.³⁵⁵ Kayseri Demirspor 1952 tarihinde bünyesine Atletizm kolunu da dâhil etmiştir.³⁵⁶

f. Sivas Demirspor

Sivas Demirspor Beden Terbiyesi kanunun yukarıda da sözünü ettiğimiz kararlar neticesinde 1940 yılında kurulmuş ancak şartları 1942 yılında yerine getirerek müessese kulübü halini almıştır. Sadece spor alanında değil sosyal alanda da personele hizmet eden kulüp yöneticileri de demiryolu personelidir. Sivas Demirspor’da lisanlı ya da lisansız tüm sporcular demiryolu personelidir. Kurumsal kimliğini aldıktan sonra kulüpte kayak, güreş, futbol, atletizm, atıcılık, bisiklet ve sportif oyunlardan tenis, voleybol şubeleri bulunmaktadır. Sivas Demirspor’un tesisleşmede attığı adımlar

³⁵² Yıldırım, <http://kentvedemiryolu.com/memleketin-demirsporlari/>, (Erişim: 04.03.2023).

³⁵³ Naci Artemel “İzmir Demirspor Güreş Salonuna da Kavuştu”, **Demiryollar Dergisi**, Ankara, Mart 1938, Sayı 157, Cilt XIII, s. 575.

³⁵⁴ Naci Artemel, “1936-1937 Lik Maçlarında İzmir Demirspor’u ve Başardığı Hayırlı İşler”, **Demiryollar Dergisi**, Ankara, Haziran 1937, Sayı 148, Cilt XIII, s. 173-174.

³⁵⁵ “Kayseri Demirspor”, **Demiryollar Dergisi**, Ankara, Mart 1938, Sayı 157, Cilt XIII, s. 577.

³⁵⁶ “Demirspor Çalışmaları; Ankara Demirspor Gençlik Kulübünde Türk Musiki Kolu ve ilk Konseri”, 1952, Sayı 15, s. 20.

dikkat çeker. Evli ve bekâr personelin yararlandığı; kantin, lokalin yanı sıra bir de sineması bulunmaktadır ayrıca Sivas Demiryolu Fabrika arazisinde atıcılık sporu için birde poligon kurulmuştur. Sivas Demirspor genellikle bölgesel başarılarla adını duyurmuştur.³⁵⁷

g. Diğer Demirspor Kulüpleri ve Kuruluşları

Haydarpaşa Demirspor 1937, Kocaeli Demirspor 1940, Afyon Demirspor 1942, Çatalağzı Demirspor 1942, Malatya Demirspor 1942, Tavşanlı Demirspor: 1942, Irmak Demirspor 1942, Çankırı Demirspor 1943, Sakarya Demirspor 1952, Konya Demirspor 1953, Karabük Demirspor 1959, Kars Demirspor 1965, Gaziantep Demirspor 1969, Kütahya Demirspor 1986, Nusaybin Demirspor 1986.³⁵⁸

Demiryolu personeli tarafından kurulan kulüplerinin sadece futbol alanında başarı göstermediklerini diğer spor alanlarında da başarılı çalışmalar yaptıklarını vurgulamıştık. Ata sporu olarak değerlendirilen güreş müsabakalarının yanı sıra yüzme dalında da başarılı çalışmalar yapılmıştır. Yüzme dalında İzmir Demirspor ön plana çıkarken atletizm dalında da önemli başarılar elde edilmiştir. 1936 yılından bugüne kadar devam eden “Atatürk Koşusu”nu kazanmak Demirsporlu sporcular için cumhuriyetin ilk yıllarında adeta bir gelenek haline gelmiştir. Atatürk Koşusunu 1936 yılında 41,08’lik derecesi ile Galip Darılmaz, 1938 yılında 36,49’lık derecesi ile Mustafa Kaplan, 1939 yılında 35,56’lık derecesi ile Adnan Darılmaz rekor kırarak, 1940 yılında yine Mustafa Kaplan 35,56’lık derece ile birinci olan Demirsporlu atletlerdir. Demirsporlu atletler daha sonraki yıllarda da ülkede çok çeşitli isimlerde yapılan koşularda başarı kazanmışlardır.³⁵⁹ Demirspor kulüpleri Türk spor teşkilatlarının gelişmesi için çalışmalar yapmıştır. 6 Ocak 1959 tarihinde Devlet Demiryolları Umum Müdürü Safa Yalçuk Türkiye Futbol Federasyonu başkanı seçilerek bugünkü Türkiye Süper Futbol liginin temelini atmıştır.³⁶⁰

2. Demiryolları Futbol ve Güreş Turnuvası

³⁵⁷ Fuat Pura, “Sivas Demirspor Kulübü”, *Demiryollar Dergisi*, Ankara, Ekim 1952, Sayı 13, s. 18-20

³⁵⁸ Yıldırım, <http://kentvedemiryolu.com/memleketin-demirsporlari/>, (Erişim: 04.03.2023), Ayrıca Bkz. <https://www.amatorfutbol.org/>, (Erişim: 26.07.2023)

³⁵⁹ Necmettin Tardu, “Beşinci Atatürk Şehir Koşusu ve Genç Demiryolu Sporcularının Yeni Muvaffakiyeti”, *Demiryollar Dergisi*, Ankara, Birinci Kanun (Aralık) 1940, Sayı 190, Cilt XVI, s. 402

³⁶⁰ Servet Zengin, “Dinamik Umum Müdürümüz SAFA YALÇUK Futbol Federasyonu Reisi Seçildi”, *Demiryol Dergisi*, Ankara, Mart 1959, Sayı 398, s. 38-39

Demiryolları, spor konusunda halka önderlik yapması amacı ile Demirspor kulüpleri kurmuştur. Yine demiryolu kulüpleri 1950 yılında bir futbol turnuvası düzenleyerek disiplinli sportmenlik örneği teşkil etmek istemişler ve diğer kuruluşlara örnek olmaları planlanmıştır. Futbol turnuvasında uzak seyahatler yerine birbirine yakın bölge takımları eşleşmiştir. Birbirlerinden uzak bölge takımlarının seyahatlerde yorgun düşüp performansın düşmemesi için aynı mesafede yolculuk yaparak bir anlamda ortada buluşturulmuştur. Yine karşılaşmalar statların olduğu yerler tercih edilmiştir. Sporcuların aynı zamanda demiryolu personeli olması nedeni ile bu kişilerin demiryollarındaki işlerinden uzaklaşmasını ve asli işlerinin aksamasını engellemek amacı ile planlama yapılmıştır.

Kura usulü ile eşleşen takımlar puan yerine eleme sistemi ile karşılaşmışlardır. Çünkü personelin işlerini aksatmaması düşüncesi ön plana çıkmıştır. Demiryolları Futbol Turnuvasına Erzurum Demirspor, Sivas Demirspor, Kayseri Demirspor, Malatya Demirspor, Mersin Demirspor, İzmir Demirspor, İstanbul Demirspor, Eskişehir Demirspor ve Adana Demirspor kulüpleri katılmıştır. Diğer kulüplere göre daha profesyonel olan Ankara, Eskişehir, Adana ve Mersin Demirspor Kulüpleri turnuvaya ikinci turdan başlamıştır.³⁶¹

Demirspor kulüpleri arasında birliği ve beraberliği artırmak ve sporcuları hazır tutmak amacı ile turnuvalar düzenlenmeye ileri ki yıllarda da devam edilmiştir. Futbol turnuvalarının yanı sıra güreş turnuvaları da özellikle genel müdürlük emri ile gerçekleştirmiştir. Olimpiyat ve dünya şampiyonu sporcular yetiştiren Demirspor kulüpleri 1955 yılının Haziran ayında Sivas'ta Güreş Turnuvası, Mayıs ayında da Adana'da futbol turnuvası düzenlemişlerdir.³⁶² 25-26 Mart 1956 tarihinde Sakarya'da Demirspor kulüpleri arasında "*Grekomen Sitil Güreş Turnuvası*" düzenlenmiştir. Turnuvaya tüm Demirspor kulüpleri davet edilmiş ancak mazeretlerini beyan eden İzmir ve Kayseri Demirspor kulüpleri haricinde tüm Demirspor kulüpleri iştirak etmiştir.³⁶³

³⁶¹ Fuat Pura, "Demiryolları Futbol Turnuvası", **Demiryol Dergisi**, Ankara, Haziran 1950, Sayı 294-296, Cilt XXIV, s. 87-88.

³⁶² Fuat Pura, "1955 Demiryolları Güreş ve Futbol Turnuvaları", **Demiryol Dergisi**, Ankara, Mart-Nisan 1955, Sayı 42-43, s. 16-17.

³⁶³ Servet Zengin, "Demirsporlar Arası 1956 Yılı Grek - o - Romen Şampiyonası", **Demiryol Dergisi**, Ankara, Nisan 1956, Sayı 55, s. 33-35; Haydar Özakman, "Demirsporlar Arası Güreş Şampiyonası Dolayısıyla", **Demiryol Dergisi**, Ankara, Ocak-Şubat 1958, Sayı 384-385, s. 54-58.

3. Bir Şampiyon Bayan Demiryolcu

Demiryolları personeli olmak zor ve ağır işlerle mücadele etmek demektir. Büro, hastane ve öğretmenlik işleri haricinde bayan demiryolcu çalışma yaptığımız dönemde pek denk gelinmez. Ancak Demirspor kulüpleri çok sayıda amatör sporcunun adını duyurmasına neden olmuştur. Bu isimlerden en ilginç Demirsporlu Bayan Atlet Sevim Çilingir'dir. Dünyada birçok ülkede kadının seçme hakkının olmadığı yıllarda Türkiye'de bir millî bayan sporcuya kapılarını açmak demiryollarının o dönemde üstlendiği misyonun en önemli göstergesidir. 1953 yılında 800 metrede Türkiye rekoru ile dikkatleri üzerine çeken Çilingir, 1954 yılında yine Türkiye rekoru kırarak millî takıma seçilmiştir. İşin dikkat çeken yanı bu yarışta rekor kırarken hiçbir rakibinin olmayışıdır. 27 Aralık 1954 tarihinde Atatürk Koşusunu kazanmıştır. 1955 yılında kendisine ait 800 metre rekorunu geliştirmiş ve 200 metrede de yine rekor kırmıştır. 14 Ağustos 1955 tarihinde Balkan yarışların da üçüncü olan Sevim Çilingir yine kulüpler arası yarışmalarda Mısırlı ve Yugoslav rakiplerini geride bırakarak Demirspor adına birinci olmuştur. Sevim Çilingir 1953-1955 tarihleri arasında 25 Türkiye rekoru kırmıştır. Sevim Çilingir Demiryolu Zatişleri (personel) Dairesinde memur olarak görev yapmıştır.³⁶⁴

4. Demiryolu Millî Spor Takımlar

a. Demiryolu Futbol Millî Takımı

Demiryolları kuruluşları arasında düzenlenen "*Demiryolları Dünya Futbol Kupası*"na Türk Demiryolu Millî Futbol Takımı ilk defa 1956 yılında katılma kararı almıştır. Eleme usulü ve üç gün ara ile yapılan karşılaşmalarda Türk Demiryolu Millî Futbol Takımı ilk iki maçını Adana'da Avusturya karşısında yapmıştır. Ülke genelinde bulunan Demirsporlulardan seçilen millî takım 9 Şubat 1957'de ilk karşılaşmada Avusturya Demiryolu Millî Futbol Takımına karşı ezici bir galibiyet almıştır. Maçı Türk Millî takımı 7-1 kazanmıştır.³⁶⁵ Anlaşma gereği iki takım üç gün sonra yine Adana'da karşı karşıya gelmişlerdir. 10 Şubat 1957'de yapılan rövanş maçında Türk Demiryolu Millî Futbol Takımı rakibini bir kez daha 3-1'lik skorla yenmeyi

³⁶⁴ Nuri Vural, Seher Değerliyurt, "Eski ve Yeni Demirsporluları Tanıyalım", *Demiryollar Dergisi*, Ankara, Kasım - Aralık 1955, Sayı 50-51, s. 34-35.

³⁶⁵ Nuri Vural, "Spor Haberleri", *Demiryollar Dergisi*, Ankara, Kasım - Aralık 1956, Sayı 62-63, s. 61-62.

başarmıştır. U.S.I.C. Uluslararası Demiryolları Birliği tarafından organize edilen şampiyona da kurada ülkemize İtalya çıkmış ancak İtalya mazeret bildirdiği için Türkiye, Avusturya ile karşılaşmıştır. İtalya sahaya çıkmadığı için Demiryolu Millî Futbol takımı hükmen galip gelmiştir.³⁶⁶

b. Demiryolu Güreş Millî Takımı

Dünya ve olimpiyat şampiyonları çıkaran Demirspor Güreş takımları 1957 yılında U.S.I.C. Uluslararası Demiryolları Birliği tarafından organize edilen “*Uluslararası Demiryolu Birliği Güreş Şampiyonasına*” ev sahipliği yapmıştır. 26 – 28 Şubat 1957 tarihleri arasında yapılan şampiyonaya ev sahibi Türkiye’nin yanı sıra Almanya, Belçika, Finlandiya, Macaristan, İran, Polonya ve Romanya takımları katılmıştır. Şampiyonada Türk Demiryolu Millî Takımı 43 Puanla takım halinde birinci olmuştur. Şampiyonada ferdi olarak 52 Kiloda Ahmet Bilek 5’inci, Ali Turgut 2’inci, 62 Kiloda Mehmet Gocur, 67 Kiloda Abdullah Saraç, 73 Kiloda İbrahim Önder, 79 Kiloda Mustafa Kurt, 87 Kiloda Ali Özdemir ve Ağır Sıklette Mehmet Demir kilolarında dünya şampiyonu olmuşlardır. Ayrıca Adapazarı Vagon Atölyesi sanatkâr işçilerinden Mithat Bayrak 1956 Melbourne Olimpiyatlarında Olimpiyat şampiyonu olmuştur.³⁶⁷

5. Demiryolu Kros ve Voleybol Takımları

Uluslararası Demiryolu Birliği çeşitli spor dallarında dünya kupaları organize etmiştir. Dünya Demiryolları Kros Şampiyonası ve Dünya Demiryolları Voleybol Şampiyonası bu organizasyonlardan bir tanesidir. Dünya Demiryolları Kros Şampiyonası 6 Aralık 1959 tarihinde Brüksel’de Dünya Demiryolları Spor Teşkilatının tertiplelediği Türk Demiryolu kros takımı da katılmıştır. Yarışmalara 16 ülke millî demiryolcuları katılmıştır. Bu takımlar arasında Türk Demiryolu kros takımı 235 puanla dördüncü olmuştur. Birinci Rusya, ikinci İngiltere, üçüncülüğü de Romanya almıştır. Türk atletlerden Mustafa Kıyıcı 16’cı, Ersal Togo 20’ci, Ekrem Koçak 31’ci, Erdenay Oflaz 31’ci, Yusuf Eldek 41’ci, Aytekin Özagaç’ta 95’ci olmuşlardır. Kafile başkanlığını Dr. Burhan Turmangil üstlenmiştir. USİC Uluslararası Demiryolları Spor Teşkilatının organize ettiği 1959 Dünya Demiryolları

³⁶⁶ Servet Zengin, “Demiryolları Sporunda 3 Büyük Organizasyon ve 3 Büyük Başarı”, *Demiryol Dergisi*, Ankara, Mayıs 1957, Sayı 376, s. 63-64.

³⁶⁷ Zengin, a.g.m., s. 65-77.

Voleybol Şampiyonası da Ağustos ayında Rusya’da yapılmıştır. Demiryolu Voleybol Millî Takımının katile başkanlığını Selahattin Kutsal yapmış Demirspor Millî Takımı önemli bir başarı elde edememiştir.³⁶⁸

D. Demiryolu Personel Kuruluşları

1. Personel Yardımlaşma Kooperatifleri

a. Personel Yardımlaşma Kooperatifi

Demiryolu personel kuruluşları yeni cumhuriyet hükümetinin teşviki ile çok sayıda kamu kuruluşuna örnek olmuştur. Bunlardan bir tanesi de demiryolu personeli tarafından 1941 Ankara’da kurulan “*Devlet Demiryolları Memur ve Hizmetlileri İstihlâk Kooperatifi*” dir. Kooperatif daha sonra Eskişehir, Afyon, İzmir ve Adana gibi önemli merkezlerde şubelerini açmıştır. Ayrıca bu kooperatifleri finanse etmek üzere bir nevi kredi kooperatifi mahiyetinde on dokuz bin üyeli bir (genel kooperatif) de kurulmuştur. Bilhassa taşra da görev yapan personelin kooperatiften faydalanması için en ücra istasyonlara belli zamanlarda sevk edilen vagonlarla, seyyar mağazalar halinde erzak ulaştırılmıştır. 1950 tarihinde otuz bin üyesi olan kooperatif taşrada çalışan personelin kaliteli ve ucuz ihtiyaç maddelerine ulaşması sağlanmıştır.³⁶⁹ Demiryolu personeli ihtiyacını karşılamak özellikle temel ihtiyaç maddelerini karşılamak üzere taşra istasyonlarında görev yapanlar “*erzak fişi*” adı altında bir seyahat belgesi ile ayda iki defa kooperatifin bulunduğu şehre ücretsiz seyahat eder ve alışverişlerini tamamladıktan sonra görev yerlerine yeniden dönüş yapmaktadırlar. Böylelikle personelin ucuz ve kaliteli ihtiyaç maddelerine ulaşımı sağlanmıştır.³⁷⁰

b. İstihlâk Kooperatifler

Demiryolu personeli bir araya gelerek çeşitli oluşumlar gerçekleştirmiştir. Bunlardan ilk dikkati çeken İstihlak kooperatifleridir. İstihlak kooperatifleri

³⁶⁸ Haydar Özakman, “Demirspor Faaliyetleri”, **Demiryol Dergisi**, Ankara, Temmuz - Aralık 1959, Sayı 402-407, s. 53-54.

³⁶⁹ Nafiz Aytun, “Kooperatifçilik Davası”, **Demiryollar Dergisi**, Ankara, Haziran 1950, Sayı 294-296, Cilt XIV, s. 11.

³⁷⁰ Süleyman Şahinkaya, “İrmak İstasyonunda Sosyal Hayat”, Sözlü Tarih Çalışması, Mülakat Tarihi: 24.05.2023, Mülakat Saati: 09:30-10:10, Mülakat Yeri: Irmak/Kırıkkale; Şahin Canbulat, “İrmak İstasyonunda Sosyal Hayat”, Sözlü Tarih Çalışması, Mülakat Tarihi: 24.05.2023, Mülakat Saati: 16:30-14:57, Mülakat Yeri: Irmak/Kırıkkale.

Haydarpaşa, Eskişehir, Sirkeci, İzmir, Ankara ve Sivas gibi yerlerde küçük sermayeli kooperatifler olarak kurulmuştur. Bu girişimler genellikle üyelerine taksitle ve perakende suretiyle bakkaliye, manifatura ve temel ihtiyaç maddeleri satmaktadırlar. Bunların hemen hepsi de sermayelerinin yetersiz olmasından ve kredi bulamamaktan şikâyetçilerdir. Bu nedenle de sattıkları malı istihsal yerlerinden kendi hesaplarına getirtmek imkânını bulanamamışlardır.³⁷¹

c. Ev Kooperatifleri

Demiryollarında ilk ev kooperatifi 1943 yılında 335 üyenin iştirakiyle Ankara’da kurulmuş ve imar sahasına dâhil olan 386 bin metre kare arazi satın almıştır. 1948 senesinde İzmir’de 25 üyenin katılımı ve beşer bin lira katılım hissesi ile kurulan ev kooperatifi parça parça tamamladığı inşaatı kura ile üyelere vermiştir. 1952 senesinin Aralık ayında son bölümü de tamamlamış ve üyelerini ev sahibi yapmıştır. Ev kooperatifleri daha sonraki yıllarda diğer iş yerleri ve şehirlerde de kurulmuştur.³⁷²

d. Kavak Kooperatifi

Kayseri’de 1948 tarihinde bu işletmeye mensup 100 demiryolcu bir araya gelerek kişi başına 5’er yüz lira sermaye koymak suretiyle kavak yetiştirme kooperatifi kurmuşlardır. Bu maksatla Yerköy istasyonu civarında 600 dönüm araziye otuz sene müddetle kiralamışlardır. Sermayesinin yarısını fenni tesislere yatıran kooperatif her sene yardımcı ara ziraatı yaptırmak suretiyle sermayenin diğer yarısı nemalandırmış ve yüzde yüz kârla iki katına çıkarmıştır. O dönemde bu kooperatifin elinde 150.000 adet 4, 3, 2 ve 1 yaşında kavakla 2000 adet kavak çeliği bulunmuştur. Kooperatif daha sonra çalışmalarına son vermiştir.³⁷³

2. Yardımlaşma Sandıkları ve Dernekler

a. Demiryolu Çalışanları Ölüm Yardım Cemiyeti

Ölüm halinde, personelin ailelerine yardım gayesiyle kurulan “*Ölüm Yardım Cemiyeti*”, cemiyete dâhil bulunan memur ve hizmetliler tarafından teberru edilecek

³⁷¹ Vedat Deniz, “Devlet Demiryollarında Sosyal Teşekküller”, *Demiryollar Dergisi*, Ankara, Nisan 1953, Sayı 19, s. 21.

³⁷² Deniz, a.g.m., 21.

³⁷³ Diniz, a.g.m., 21.

yardım parasını 1951’de (ayda bir lira olarak) toplayıp bunlardan vefat edeceklerin, yaşarken izhar ettikleri arzuya binaen tahsis ettikleri kimselere bir defaya mahsus olmak üzere yardım etmek maksadı ile 1932 yılında kurulmuş ve 1942 yılında da personel ihtiyaçlarına göre tekemmül ettirilmiştir. Personelden aldığı bir lira ile üyelerine yardım eden cemiyet 1952 yılında vefat eden personele 1500 lira ödeme yapmıştır.

1932 yılından 1950 yılı sonuna kadar 3193 vefat karşılığı olarak 236.494 lira ödeme yapmıştır. Cemiyet üyelerinden toplanan aidat bankalarda açılan hesaplarda muhafaza edilmekte ve tekâmül ettirilmiş formülere istinaden en kısa bir zamanda gereken yardımı vefat eden üyelerin ailelerine yapmıştır.³⁷⁴

b. Demiryolu Sevenler ve Gönüllüleri Yardımlaşma Derneği (Sandığı)

1946 yılında, demiryolcunun geleneksel dayanışma ve yardımlaşma duygularını kurumsal bir kimlik altında gerçekleştirmek isteyen demiryolcular tarafından “*TCDD Memur ve İşçileri Yardımlaşma ve Dayanışma Derneği*” adı ile kurulmuştur. *Kuruluş amacı, demiryolcuların küçük katkılarını büyük birikimlere ve yatırımlara dönüştürmek ve üyeleri için zor zamanların güvencesi olabilmektir.*” Şeklinde açıklanmıştır. Kuruluşu takip eden yıllarda bu amaç doğrultusunda çeşitli ticari kuruluş ve işletmelerde ticari yatırımlar gerçekleştirmiştir. Örnek olarak 1950 yılında yapılan genel kurulda sermayesinin dernek tarafından karşılanması şartı ile “*Demirbank*” isminde bir banka kurulmasına karar verilmiştir.³⁷⁵ Yardımlaşma derneğinin kurulduğu 1944 yılından 15 Kasım 1951 gününe kadar dernekten yardım görmüş olan üye sayısı 5224 ve bunlara yapılan yardım toplamı 7.200.423 lirayı bulmuştur.³⁷⁶

1956 yılında kurulan Raybank A.Ş.’ne yüzde 29 hisse ile ortak olunmuştur. Yine 1967 yılında Kimsan Rejene Kauçuk San. A.Ş.’ne yüzde 20 hisse ile ve 1969 yılında da Kutsan Ambalaj San. A.Ş.’nin ortağı olmuştur. Ancak zaman içinde, dernek

³⁷⁴ “Sosyal Teşekküllerimiz”, *Demiryol Dergisi*, Ankara, Haziran 1952, Sayı 9, s. 67.

³⁷⁵ Vedat Deniz, “Demirbank ve Yardımlaşma Derneği Toplantısı”, *Demiryollar Dergisi*, Ankara, Ekim 1951, Sayı 1, s. 41-42.

³⁷⁶ “Sosyal Teşekküllerimiz”, 1952, Sayı 9, s.67.

yönetiminde zafiyet ortaya çıkmış, iştirakleri üzerindeki imtiyazlar gerekli sermaye artırımları zamanında yerine getirilemediğinden ötürü kaybedilmiştir.³⁷⁷

c. İşçi Emekli Sandığı

İşçi Emekli Sandığı 5434 Sayılı Türkiye Cumhuriyeti Emekli Sandığı Kanununun geçici ikinci maddesine göre, bu sandığın dışında kalan Demiryolu işçilerinin emeklilik işlemlerini (İşçi Sigortalarına devredilinceye kadar) yapmak üzere 1 Ocak 1950 tarihinde çalışmaya başlamıştır. “İşçi Emekli Sandığı” iki yıl içerisinde yani 1952 Haziranına kadar 14 bin demiryolu işçisinin emeklilik işlerini gerçekleştirmiştir.

İşçilerin ücretlerinden bu sandığa ödedikleri yüzde 5 karşılık demiryolu idaresi bu ödeneye ek olarak yüzde 5 muadili ödemiştir. Ayrıca vazife kazası malulleri ile dul ve yetimlere yapılacak yardım karşılığı olarak da idare işçilere ait ücret bölümünün yüzde 05’i nispetinde ödenek sağlamıştır.³⁷⁸

3. Demiryol Meslek Okulu Mezunları Derneği (DEMOK)

Demiryol Meslek Okulu Mezunları Derneği 1952 yılında, 1945 mezunu Emin Bernay, 1946 mezunu Abdurrahman Togay, 1949 Mezun Feridun Özsoy, 1947 Mezun Ali Tosun ve 1949 mezunu Enver Önder’in girişimleri ile Ankara’da kurulmuştur. Dernek İzmir, Malatya, Eskişehir, İstanbul, Afyon ve Adana Şube Başkanlıkları, temsilcilikleri ve 2600 üyesi ile faaliyetlerine devam etmektedir.³⁷⁹

E. Taşra İstasyonlarında Sosyal Yaşam

1. Irmak İstasyonu Özelinde TCDD Personelinin Sosyal Hayatı

Demiryollarının kuruluşuna kadar bir yerleşim yeri ve köy bile olmayan bir yerdir Irmak. Irmak- Filyos hattı başka bir isimle “*kömür yolu*” yapılıncı üç yol ağzı olarak kabul edilen ve Türkiye’nin en yoğun istasyonlarından bir tanesi haline gelmiştir. 43

³⁷⁷ Demiryolu Sevenler ve Gönüllüleri Yardımlaşma Derneği - Sandığı, <https://www.demiryoluyardimlasma.org/index.php>, (Erişildi: 19.07.2023).

³⁷⁸ “Sosyal Teşekküllerimiz”, 1952, Sayı 9, s. 67

³⁷⁹ DEMOK Genel Merkezi, Demiryol Meslek Okulu Mezunları Derneği Eskişehir Şubesi, <https://esdem.tr.gg/Derne%26%23287%3Bimizin-Tarih%E7esi.htm>, (Erişildi: 25.6.2023)

İli direkt, 81 ili ise dolaylı olarak birbirine bağlayan Irmak Demiryolu camiasında çok önemli bir yer tutmaktadır.

1927 yılında Ankara'nın doğusunda Irmak'tan Karadeniz'e bir kömür hattı inşasına başlanılmıştır. Bu hat Zonguldak'ın zengin taş kömür havzasını memleketin iç kısımları ile bağlayacak ve bu suretle sanayi müesseseleri için lazım olan yakacak madde temin edilebilmek amacı ile kurulmuştur. Hattın Irmak'tan Çankırı'ya kadar olan birinci kısmı 1931'de, Zonguldak'a kadar olan ikinci kısmı 1935'de tamamlanmıştır.³⁸⁰ Kırıkkale bölgesinde bulunan MKE silah tesisleri, Yahşihan Mühimmat Deposu ve TÜPRAŞ Kırıkkale Rafinerisinin kurulması ile Irmak İstasyonu stratejik önemini daha da artırmıştır.

Hızla gelişen Irmak istasyonuna gar binası ile birlikte küçük lojmanlar yapılmıştır. 1943 tarihinde Irmak'ta mevcut lojman ve barakalara yenileri eklenmiştir.³⁸¹ Yine Zonguldak'tan gelen ve Doğu Anadolu, Güneydoğu Anadolu ve Güney istikametine giden trenlerin zaten yoğun olan trafiği daha da yoğunlaştırmasının önüne geçmek için 1953 tarihinde başlanan kuşak hattı 1956 yılında bitirilerek hizmete açılmıştır.³⁸²

Irmak istasyonunun oluşması ile birlikte sosyal hayatta kendini göstermiştir. Lojmanların yetersiz olması istasyon çevresinde bir köy oluşmasına neden olmuştur. İleri ki yıllarda bir ilkokul kurulmuş, daha sonraki senelerde ise Irmak'ta ortaokul oluşturulmuştur. Personel çocukları özellikle yakın yerler Kırıkkale ve Elmadag'da bulunan ortaokullara devam etmişlerdir.³⁸³ Personel tüketim kooperatifini kurmuştur. Yine personelin boş zamanlarını değerlendirmesi için bir de lokal oluşturulmuştur.³⁸⁴ Demiryolları personeli tarafından kurulan Irmak İstasyonu yoğun göç almış nüfusu 1960'lı yıllarda iki bini aşmıştır. Nüfusun artması yerel merkezlere uzaklığı istasyon çevresinde sosyal aktivitelerin artmasına neden olmuştur. Lojmanların Kuzeyine ve Güneyine doğru yerleşim yerleri artmış demiryolu personeli köylerinden gelirken ailelerini de beraberlerinde getirmiştir. Bunun sonucunda kadınlar kendi aralarında

³⁸⁰ Müşerref Öztürk, "Bir Alman İktisatçısı Gözü ile Demiryollarımızın iktisadi Ehemmiyeti", **Demiryollar Dergisi**, Ankara, Son Kanun - Mart 1943, Sayı 215-216-217, Cilt XVIII, s. 24.

³⁸¹ "Cumhuriyetimizin 20 inci Yıldönümünde Demiryollarımızın Yol ve Bina Durumuna Bir Bakış", a.g.d.h., s. 14.

³⁸² Nurettin Ayman, "Irmak Kuşak Hattı", **Demiryol Dergisi**, Ankara, Kasım - Aralık 1956, Sayı 62-63, s. 46.

³⁸³ Kütük, a.g.s.t.ç.

³⁸⁴ Ahmet Toprak, "Irmak İstasyonunda Sosyal Hayat", Sözlü Tarih Çalışması, Mülakat Tarihi: 30.05.2023, Mülakat Saati: 10:00-10:30, Mülakat Yeri: Irmak/Kırıkkale.

organizasyonlar oluşturup köy yaşıntılarını istasyon ve çevresine taşımışlardır. Erkekler gece ve gündüz demiryollarında görev yaparken kadınlar kurutmalık, salça, kışlık ihtiyaçlarını el birliği ile yapmışlardır.³⁸⁵

Yola giden personel ve ağır işlerde çalışan personel günlük kıyafet değiştirmek zorundadır. Bu nedenle kadınlar sürekli çamaşır yıkamak mecburiyetinde kalmışlardır. Özellikle yol işçileri, ateşçi ve makinistler, manevra, gardıfren ve revizörlük işçilerinin eşleri günlük çamaşır yıkamaktadırlar. Demiryolcu eşlerinin birde en çok şikâyet ettiği konu yola giden personelin sefer tasıdır. Günlük yemek hazırlayıp eşlerinin sefer taslarını doldurmak ve buna dikkat etmek demiryolcu eşleri ve anneleri için önemlidir. Özellikle iki kişi çalışan makinist ve ateşçi beraber yemek yediği için sefer taslarının içine konan yemeğe dikkat edilmeli yolda bozulmamalıdır.³⁸⁶ Ayrıca demiryolu personeli ve aileleri tarafından kurulan Irmak Köyünde 1960'lı yıllarda sinema bulunmaktadır. Sinemada aile ve bekârlara yönelik haftanın altı günü film gösterimi devam eder. Yine Irmak Demirspor dönemin Gar Müdürü Üzeyir Ertaş tarafından 1942 yılında kurulmuş bugünde hayatına devam etmektedir.³⁸⁷

2. İssız İstasyonlarda Personelin Sosyal Hayatı

Merkezler haricinde bazen köylerde bazen de köy dahi olmayan yerlere istasyon kurulmuştur. Bunlardan Kasaba İstasyonlarına Kırıkkale'ye bağlı Çerikli, Köy İstasyonuna İzzettin ve köy ismi almasına rağmen en yakın yerleşim birimine 10 kilometre olan Yağlı istasyonlarını örnek verebiliriz. Hem ekonomisi, hem de tarımsal alanda gelişmiş olan Çerikli'de personel yoğun yük ve yolcu işleri ile uğraşır, lojmanda kalır. Genellikle evliler burada çalışırlar. Ancak İzzettin İstasyonu köye uzak sarp bir rampada olması nedeni ile ulaşımı zordur. Sadece trenle ulaşım sağlanmaktadır. Ekmek trenle Kırıkkale'den gönderilir. Genelde bekâr ve çocuksuz personel görev yapar. Okul çağına gelen çocuklu aileler merkeze ya da okula yakın olan bir istasyona tayin olurlar. Personel aileleri kendi aralarında bahçe işleri ile uğraşır ve yardımlaşırlar. Erzak fişi ile seyahat edilir merkezden alışveriş yapılır. Ani

³⁸⁵ Mehmet Kayış, "Irmak İstasyonunda Sosyal Hayat", Sözlü Tarih Çalışması, Mülakat Tarihi: 30.05.2023, Mülakat Saati: 10:00-10:30, Mülakat Yeri: Irmak/Kırıkkale.

³⁸⁶ Cemal Şahin, "Irmak İstasyonunda Sosyal Hayat", Sözlü Tarih Çalışması, Mülakat Tarihi: 30.05.2023, Mülakat Saati: 16:30-17:00, Mülakat Yeri: Irmak/Kırıkkale; , Mahmut Aksal, "Irmak İstasyonunda Sosyal Hayat", *Sözlü Tarih Çalışması*, Mülakat Tarihi: 30.05.2023, Mülakat Saati: 15:30-16:30, Mülakat Yeri: Irmak/Kırıkkale.

³⁸⁷ İsmail Derenem, "Irmak İstasyonunda Sosyal Hayat", *Sözlü Tarih Çalışması*, Mülakat Tarihi: 30.09.2023, Mülakat Saati: 11:30-12:00, Mülakat Yeri: Irmak/Kırıkkale.

hastalıklarda yapacak bir şey yoktur tren beklenir. Yağlı istasyonunda durum daha sıkıntılıdır çünkü coğrafya zordur ve en yakın yerleşim birimi on kilometre mesafededir. Çalışan personele tüm erzak trenle gelir. Kış aylarında kurtlar istasyona iner ve personeli tehdit eder. Bu istasyonda genç ve bekârlar çalışmıştır. ³⁸⁸



³⁸⁸ Arap Ali Aktaş, Süleyman Şahinkaya, Şahin Canbulat, a.g.s.t.ç.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

ÇALIŞMA HAYATINA DAİR PERSONEL POLİTİKALARI

A. Demiryolu Personel Eylemleri

1. Osmanlı Dönemi İşçi Hareketleri

Osmanlı Devleti yöneticileri başta işçi eylemleri olmak üzere toplu hareketleri bir güvenlik sorunu olarak görmüştür. Bu görüş devlet içinde yaşayan işçilerin örgütlü bir şekilde hareket etmesini engellemiştir. Osmanlı’da “grev” sözcüğünün karşılığı olarak 1845 tarihli Polis Nizamnamesi’nde “Tatil-i Mesalih”, 1909 tarihli Tatil-i Eşgal Kanunu’nda “Tatil-i Eşgal” kelimeleridir. Tatil-i Eşgal Kanunu başta demiryolu işçileri olmak üzere Osmanlı vatandaşlarının sendikalaşmasının önüne geçmiştir.³⁸⁹ 1729 yılına kadar Osmanlı Devletinde çalışan personele değişik isimler verilmiştir. Bu isimler: “*Amale, müstahdem, rençper, ırgat, emekçi, ecir, gündelikçidir*”. Ancak bu tarihte çıkan bir nizamname ile ilk defa “işçi” kavramı kullanılmıştır.³⁹⁰

II. Meşrutiyetle birlikte çıkarılan 1909 Cemiyetler Kanunu sonucunda dernek ve siyasi partilere izin verilirken sendikalaşmanın önüne geçilmeye çalışılmış, demiryolu işçileri de bu kanunun boşluğundan yararlanarak bir cemiyet kurarak sorunlarını gündeme getirmişlerdir.³⁹¹ Bu nedenle Osmanlı Devleti’nde kendine has bir çalışma hayatı organize edilmiştir. Osmanlı Devleti’nde işçi sınıfı örgütlenmesinin Telgraf İşçi eylemi ile 17 Şubat 1872 tarihinde olduğu görülmektedir.³⁹² Demiryollarında bilinen ilk işçi eylemi ise 2 Mart 1876 tarihinde ücretlerinin artması için Haydarpaşa demiryolu işçilerinin eylemidir.

³⁸⁹ İlyas Karabıyık, *Osmanlı’da Son Dönem İşçi Hareketleri*, Ekin Basın Yayın, Bursa 2012, s. 27.

³⁹⁰ Karabıyık, a.g.e., s. 35-36.

³⁹¹ Karabıyık, a.g.e., s. 48.

³⁹² Karabıyık, a.g.e., s. 94.

TABLO 4.1: Osmanlı Dönemi Demiryolu İşçi Elemleri ³⁹³

Grev Tarihi	Grev Yapılan İş Yeri	Grev Sebebi
17 Şubat 1872	Haydarpaşa -İzmit Demiryolu İşçileri	Ücret Azlığı (İşçiler Yolları Tahrip Etmiştir.)
Nisan 1872	İzmit Demiryolu İşçileri	Hırvat İşçiler (Yönetimle Anlaşmazlık)
1872	Yarımburgaz-Ömerli Demiryolu İşçileri	Yönetimle Anlaşmazlık (Grev 20 Gün Sürmüştür. İşçiler Raylara Oturarak Eylem Yapmışlar Ve İşçiler Silah Kullanmışlardır.)
23 Ağustos 1908	Üsküp Şark Demiryolu İşçileri	Ücret Azlığı
24 Ağustos 1908	Selanik Şark Demiryolları Gündelikçi İşçileri, İstanbul-Selanik Hattı Selanik-Manastır Hattı Sirkeci Şimendifer Fabrikası İşçileri Yedikule Şimendifer Fabrikası İşçileri	Ücret Azlığı
26 Ağustos 1908	Anadolu-Bağdat Demiryolu İşçileri	Çalışma Koşullarının Kötülüğü ve Ücret Dengesizliği Protesto Edilmiştir.
28 Ağustos 1908 18 Eylül 1908	Selanik-Dedeoğlu ve İstanbul-Sirkeci Demiryolu İşçileri	Ücret Azlığı
Eylül 1908	Aydın Rumeli Eskişehir	Ücret Azlığı

³⁹³ Karabıyık, a.g.e., s, 98-149.

	Şam-Hama Demiryolu İşçileri	
13 Eylül 1908	Haydarpaşa Gar Demiryolu İşçileri	Ücret Azlığı
18 - 21 Eylül 1908	Şark Demiryolu Memur ve İşçileri	Ücret Azlığı
27 -29 Eylül 1908	Beyrut-Şam-Hama ve Temdidi Demiryolu İşçileri ve Memurları	Ücret Azlığı ve Çalışma Koşulları.
Mayıs 1910	Selanik Demiryolu İşçileri	-
Haziran 1911	İstanbul ve Selanik Şark Demiryolu İşçileri	Ücret Azlığı
22 Temmuz 1911	İzmir-Kasaba ve Temdidi Demiryolu İşçileri	Ücret Azlığı ve Çalışma Koşulları.
1912	Samsun-Sivas Anadolu-Bağdat Demiryolu İşçileri	Ücret Azlığı ve Çalışma Koşulları.
6 Eylül 1913	İzmir-Aydın Demiryolu İşçileri	Ücret Azlığı

II. Meşrutiyetin ilanından sonra yaşanan yumuşama havası işçi hareketlerine yansımıştır. Bu dönemde çok sayıda işçi eylemi yapılmıştır. Bu eylemlerde belli iş kolları değil de tüm iş kollarını kapsadığı görülmektedir. Adı geçen dönemde yabancı şirketlerin üretime hâkim olması nedeniyle eylemlerin çoğu yabancı şirketlere karşı yapılmıştır.³⁹⁴

2. Cumhuriyet Dönemi İşçi Eylemleri

Cumhuriyetin kurulması ile birlikte sanayileşmeyi gerçekleştiremeyen Osmanlı Devleti'nin yerine daha millî bir ekonomi ve sanayiye sahip olma düşüncesiyle hareket edilmiştir. Bunun ilk işaretleri 17 Şubat 1923 tarihinde başlayan “İzmir İktisat Kongresi”nde atılmıştır. Sanayileşme hareketleri beraberinde çok sayıda kişinin emeğini harcadığı iş yerlerinin oluşmasına neden olmuştur. Demiryolları da bu kuruluşlardan bir tanesidir. Cumhuriyet Döneminde Demiryollarında ilk işçi

³⁹⁴ Karabıyık, a.g.e., s. 127-128

hareketleri 1923 Yılı'nın Kasım ayının 19 ve 28 günleri arasında yapılan “*Şark Demiryolları İşçilerinin*” eylemidir.³⁹⁵ Yine Cumhuriyet Döneminin önemli demiryolu işçileri eylemlerinden bir tanesi de 1927 tarihinde Adana-Nusaybin hattında görülmektedir. O dönemde Fransızlar tarafından işletilen hatta işçilerin ücret isteklerini Fransız şirketi görmezden gelince 850 demiryolu işçisi greve gitmiştir. Fransız şirketinin kışkırtmaları ile işçi-güvenlik güçleri karşı karşıya gelmiş ve bu eylemde hayatını kaybedenler olmuştur.³⁹⁶ 1923-1960 tarihleri demiryolları işçileri toplam olarak 11 defa greve gitmiştir.

TABLO 4.2: 1923-1960 Arası Demiryolu İşçileri Eylemleri ³⁹⁷

Grev No	Bitiş Tarihi	İşletme/Şirket/İşyeri/İşçi Grubu	Şehir	İşçi Sayısı
1	2 Eylül 1923	İzmir-Aydın Demiryolu Şirketi işçileri	İzmir-Aydın	
2	Ekim 1923	Dersaadet Tramvay Şirketi işçileri	İstanbul	
3	19-28 Kasım 1923	Şark Demiryolları Şirketi işçileri	İstanbul ve Edirne	1.200
4	1 -10 Eylül 1924	İzmir ve Aydın Demiryolu Şirketi İşçileri	İzmir ve Aydın	3.000
5	Ocak 1925	Tramvay Şirketi işçileri	İstanbul	
6	Haziran 1926	Soma-Bandırma Demiryolu işçileri	Soma ve Bandırma	
7	9 Haziran 1927 (24 Saat)	Adana- Nusaybin Demiryolu işçileri	Adana ve Nusaybin	850
8	11 Ağustos 1927 (Yeniden)	Adana- Nusaybin Demiryolu işçileri	Adana, Yenice, Nusaybin	850
9	Nisan 1928	Şark Demiryolları Şirketi işçiler	İstanbul ve Edirne	1.500
10	Kasım 1928	Tramvay Şirketi işçileri	İstanbul	2000
11	1929	Tramvay Şirketi işçileri	İstanbul	2000

³⁹⁵ Güzel, “Cumhuriyet Türkiye’sinde İşçi Hareketleri”, a.g.m., s. 1854.

³⁹⁶ Kemal Sülker, **Cumhuriyet Dönemi İşçi Hareketleri**, Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi, İstanbul: İletişim Yayınları 1995, Cilt VII, s. 1844; Şeyda Oğuz, **1927 Adana Demiryolu Grevi**, TÜSTAV Yayıncılık, İstanbul 2005, s.11.

³⁹⁷ Güzel, “Cumhuriyet Türkiye’sinde İşçi Hareketleri”, a.g.m., s. 1852.

Cumhuriyet döneminde yapılan işçi eylemlerinin bazılarının sebeplerini kısaca şu şekilde sıralayabiliriz: 19-28 Kasım tarihinde Şark Demiryolu işçileri 18 maddelik bir istek listesi yayınlayarak eyleme gitmişlerdir. Bu isteklerden en ilgi çeken Birinci Dünya Savaşı ve Millî Mücadele sırasında işgal güçleri ile birlikte hareket eden Ermeni ve Rumların işten çıkarılmasını ve yevmiyelerin yüzde 30 oranında artırılmasını istemişlerdir.³⁹⁸ 1927 Adana Demiryolu İşçileri grevi öncelikli olarak çalışma koşulları ve ücret dengesizliği nedeni ile çıkmıştır. Fransız şirketine karşı yapılan eylem sırasında şirketin güvenlik güçlerini kışkırtması sonucu işçi ve jandarma karşı karşıya gelmiş bu defa trenlerin önünü işçilerin eşleri ve kız çocukları keserek eylemi sürdürmüşlerdir. İşçiler hükümetten yardım istemiş ancak hükümet işleri hep yavaştan almıştır. Dönemin demiryollarının millileştirilme kararlarının alındığı bir dönemde olması Fransız şirketini bıktırıp işi bıraktırmak için Behiç Erkin tarafından göz ardı edildiği de iddia edilmiştir.³⁹⁹

a. Demiryolu İşçi Sendikaları

Cumhuriyet döneminde demiryolu işçilerinin ilk sendikal girişimi 1924 tarihinde Şark Demiryolu işçileri tarafından kurulan “*Amele Teali Cemiyeti*”dir. Bu cemiyet yasaklandığı 1928 tarihine kadar sadece demiryolu işçilerinin değil İstanbul’da bulunan tüm işçilerin hakkını korumuştur.⁴⁰⁰

³⁹⁸ Güzel, “Cumhuriyet Türkiye’sinde İşçi Hareketleri”, a.g.m., s. 1854.

³⁹⁹ Oğuz, a.g.e., s.14.

⁴⁰⁰ Mehmet Şehmuz Güzel, “Cumhuriyet Türkiye’sinde İşçi Hareketleri”, *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi*, İstanbul: İletişim Yayınları 1995, Cilt VII, s. 1851.

TABLO 4.3: 1923 Tarihinde Demiryollarında Çalışan İşçi Sayısı

Kentler ve İşçi Gurupları	İşçi Sayısı
Anadolu Demiryolu İşçileri (İstanbul-İzmit-Bilecik-Eskişehir-Ankara-Afyon-Konya-Bulgurlu-Adana-Yenice- Nusaybin)	6500
Şark Demiryolları İşçileri (Sirkeci- Çatalca-Edirne)	1500
İzmir-Kasaba-Alaşehir-Afyon Demiryolu İşçileri	1600
İzmir-Manisa-Soma-Bandırma Demiryolu İşçileri	900
İzmir-Aydın-Söke-Dinar Demiryolu İşçileri	1000
TOPLAM	11500

Ancak modern işçi sendikacılığının ilk örneği Eskişehir’de “*Eskişehir Devlet Demiryolları Sanayi İşçileri Sendikası*” adıyla 19 Kasım 1948 tarihinde kurulmuştur. Sendikanın kuruluşu çalışma bakanlığı tarafından onaylanmış ve Eskişehir gazetelerinde tüzük yayınlanmıştır.

Sendika kurucuları arasında şu isimler bulunur; “*Ali Yağsan (inşaat şefi), Adil Üstünbağı (kalem amiri), Hüseyin Balcı (kazan şefi), Necati Kaplangı (şube amiri), Işıkçı (ustabaşı), Salim Köktaş (büro elamanı), Ahmet Bozan (tornacı), Hüseyin Özbek (ressam), Niyazi Turnalı (dökümcü), Ali Uyar (kazancı), Yusuf Göçer (döşemeci), Fazıl Dilben (usta), Şefik Karakartal (kazancı), M. Ali Tuş (kazancı), İbrahim Alpman (demirci), Ali Şen (kazancı), Adem Çetinörs (demirci).*

“*Üyelerin hak ve menfaatlerini korumak mevcut kanunlar dairesinde iktisadi, içtimai, medeni seviyelerinin yükselmesine çalışmak, üyeleri arasında yardımlaşmayı sağlamak ve üyelerini mahkemeler, devlet daireleri, özel ve tüzel kişiler nezdinde temsil etmek*” olarak ana amaçlarını belirleyen sendikaya 18 yaşını bitirmiş Eskişehir Demiryollarında çalışan ve herhangi bir suçtan sabıka kaydı olmayanlar kayıt olabilmışlerdir.⁴⁰¹

⁴⁰¹ Demiryol-İş Tarihi (1952-2102), Haz. Ali Topçu, Demiryol-İş Yayınları, Ankara, Kasım 2102, s. 9.

19 Kasım 1948 tarihinde Eskişehir’de kurulan sendikanın ardından sırası ile 19 Mayıs 1949’da Sivas Devlet Demiryolları Sanayi İşçileri Sendikası, 2 Temmuz 1949 senesinde de İzmir Devlet Demiryolları Sanayi İşçileri Sendikası’nın kuruluş aşaması tamamlamıştır. Bu üç sendikayı 1951 yılında Haydarpaşa Devlet Demiryolları I. İşletme Sanayi İşçileri Sendikası ve 1 Ağustos 1952 tarihinde Adapazarı Devlet Demiryolları Vagon Atölyesi Müstakil İşçileri Sendikası takip etmiştir. Sorunların aynı ancak farklı kanallardan çözüme kavuşturulmaya çalışılması farklı bölgelerde kurulan sendikaları bir arada hareket etmeye zorlamıştır.

Yukarda isimleri ve kuruluş tarihlerini saydığımız sendikaların temsilcileri 12 Aralık 1952 tarihinde bir araya gelerek bir federasyon kurma kararı almışlardır. Federasyon merkezi olarak Eskişehir seçilir. Federasyonun ismi de “*Demiryolu Federasyonu*” olarak belirlenmiştir. Sendikalar, sahip olduğu üye başına ayda 10 kuruş federasyona aidat ödeyeceklerdir. Her üye personel için bir defaya mahsus 50 kuruş giriş aidatı ödenek ve her sendika ayda 10 lira federasyona aidat ödeyecekleridir.

Sendika temsilcileri gizli oyla federasyon yönetimini şu isimlerden oluşturmuşlardır: “*Federasyon Başkanı Ömer Ergün (Eskişehir), Genel Sekreter Selahattin Saltuk (Eskişehir), Muhasip Veznedar Hayrettin Topçuoğlu (Eskişehir), Başkan Vekili Ahmet Yurdagel (Haydarpaşa), Üyeliklere Şükrü Tüfek, Ömer Şahbazoğlu (Sivas), Ali Osman Koparal, İbrahim Uysal (Adapazarı), Zeki Öğünç (Adapazarı), İhsan Karakurun, Hüseyin Bozaner (İzmir)*” seçilmişlerdir. Federasyon tüzüğü 15 Aralık 1952 tarihinde onaylanarak yürürlüğe girmiştir.⁴⁰²

Beş demiryolu sendikasının 1952 tarihinde oluşturduğu Federasyona 1500 işçi üye olmuştur.

⁴⁰² Demiryol-İş Tarihi 1952-2102, Haz. Ali Topçu, a.g.e., s. 16-17.

TABLO 4.4: Demiryolu İşçileri Federasyonunu Kuran Sendikalar ve Üye Sayıları ⁴⁰³

Sendika İsimleri	Üye Sayıları
Eskişehir	600
Haydarpaşa	330
Sivas	230
İzmir	200
Adapazarı	140
Toplam	1500

Sendikaların gelirlerinin işçilerin elden ödemesi nedeni ile sıkıntı yaşanmasının önüne federasyon yetkilileri ve yöneticiler arasında gelişen iyi ilişkiler engel olur. Demiryolu idarecileri sendika yöneticilerinin taleplerine olumlu cevap vermiş ve 1 Aralık 1953 tarihinde sendika aidatları işveren tarafından bordolardan kesilip sendikalara aktarılmaya başlanmıştır.⁴⁰⁴ Demiryolu İşçileri Federasyonu 10 Ağustos 1953 tarihinde TÜRK-İŞ’e üye olur. Daha sonraki yıllarda demiryolu teşkilatını geliştiren sendika 1959 tarihinde şu merkezlerde teşkilatlanmış ve üye sayısı 14.611 kişiye ulaşmıştır.

⁴⁰³ “Demiryol-İş Tarihi 1952-2102”, Haz. Ali Topçu, a.g.e., s. 18.

⁴⁰⁴ “Demiryol-İş Tarihi 1952-2102”, Haz. Ali Topçu, a.g.e., s. 23.

TABLO 4.5: Demiryolu İşçileri Federasyonu’na Bağlı Sendikalar ve Üye Sayıları (Ağustos 1959) ⁴⁰⁵

Sendika İsimleri	Üye Sayıları
Eskişehir	3000
Sivas	3500
Adapazarı	860
İzmir	1100
Haydarpaşa	1433
Sirkeci	400
Adana	203
Karkamış	150
Ankara	1100
İskenderun	355
Şenyurt	200
Afyon	450
Çankırı	150
Samsun	76
Mersin	150
Nazilli	600
Balıkesir	89
Derince	235
Bilecik	300
Yerköy	36
Malatya	274
Toplam	14.611

B. Demiryolu Personeline Tanınan Sosyal Haklar ve Ücretler

1. Demiryolu Memur Personeline Emeklilik Hakkı

Demiryolları İşletmesi çalışan personelin yaptığı hizmetlerden sonra gelecekle ilgili sıkıntıları olmaması için bir tekaüt (Emekli) sandığı oluşturmuştur ve bunu 1926 yılında kanuni düzenleme ile yasalaştırılmıştır. Bu kanun 28 Mayıs 1934 tarihinde

⁴⁰⁵ “Demiryol-İş Tarihi 1952-2102”, Haz. Ali Topçu, a.g.e., s. 18.

2454 sayılı kanunla bakanlar kurulu tarafından yeniden düzenlenmiş ve yasalaşmıştır. “Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umumi İdaresi Memurları Tekaiüt Sandığı Kanunu” adıyla çıkarılan yasaya göre demiryollarının emeklilik hakkı şu şekilde düzenlenmiştir:

“Devlet demiryolları ve limanları işletme umumi idaresi daimi ve sicilli mahsusunda kayıtlı memur ve müstahdemlerine özel emekli sandığı kurulmuştur. Devlet demiryolları ve limanları umumi idaresi memurları ve teşkilatı hakkında yapılacak kanunda nitelikleri gösterilecek memur ve müstahdemler, sicille mukayyet ve Türk vatandaşı olmak şartı ile iş bu emekli sandığı kanunu ahkâmına tabidir. Sandık hükmi şahsiyeti haiz olup Nafia Vekilinin nezaret ve denetimi altında Devlet Demiryolları İşletme Umumi Müdürü ile şube amirlerinden teşekkül edecek bir meclis tarafından idare olunur. Sandığın kasadarlığını Nafia Vekili ’nin mutabık kalacağı en müsait şartlar, dâhilinde millî bankalardan biri ifa eder.

Sandığın geliri: Birinci maddede yazılı memurların aylıklarından ve müstahdemlerin bir ayda aldıkları gündelikler toplamından her ay mecburi olarak kesilen yüzde 5; Bir numaralı fıkra yazılı memur ve müstahdemlerin verdikleri yüzde beşlerin bir senelik toplamına karşılık, Devlet Demiryolları bütçesinden her sene verilecek meblağ; İlk hizmete alınan memur ve müstahdemlerin tam aylıklarının dörtte biri ile terfi eden veya zam gören memur ve müstahdemlerin ilk aylık zamları; Sandığa ait paraların getireceği faiz ve müteferrik hasılat ile inzibati mahiyette memurlardan alınan para cezaları ve sair yardımlardan hâsıl olacak paralar; Vazife başında kazaen vefat eden veya malul kalanların tazminatı karşılığı olarak memur ve müstahdemlerin aldıkları aylık ve yevmiyelerin senelik miktarı üzerinden Devlet Demiryolları ve Limanları bütçesinden her sene verilecek yüzde ½.

Aylıklar ve yevmiyeler verildiği sırada sandık aidatını ve sair kesinti yapmayan veya kesilip de bir ay içinde sandığa teslim etmeyen ita amirleri ile mesul muhasipler kesmedikleri paraları yüzde on fazlası ile beraber şahsen ödemeğe borçludurlar. Tahsisatın her sene Devlet Demiryolları bütçesine konulması mecburidir. Memurların yaşları ile hizmet müddetleri ve ecelleri ile veya vazife uğruna maluliyet dereceleri memur iken aldıkları maaşlar ve bu maaşlardan sandığa verdikleri aidat ve muadili yardımların ölçülerine göre memur ve müstahdemlere tahsis olunacak emekli maaşı veya medeni kanun gereğince memurların iaşesi ile mükellef olduğu eş ve yetimlerine emekli aylığı tahsis ve tazminat verilmesi ve emekli olduktan sonra vefat edenlerine medeni kanuna göre memurun iaşesi ile mükellef bulunduğu varisine verilecek tazimat

miktarları gelirler sandığı sıkıntısız daima yaş atacak derecede itina ile yapılacak tahsis formülleri ayrıca bir kanunla tespit edilecektir.

Bu kanunda yazılı maaşlardan maksat, Devlet Demiryolları ve Limanları Teşkilat Kanununda veya teşkilat kanunu yerine maaşların tevhit ve teadülü hakkındaki kanunun tanziminde tespit edilecek maaş miktarlarıdır. Teşkilat ve teadül kanunu yapılcaya kadar sandık aidatı memurların almakta oldukları bütçe ile tayin edilen maaşlar üzerinden kesilir. Vefat vukuunda verilecek tazminat memurun vefat tarihindeki maaşına göre hesap ve tesviye olunur. Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umumi idaresi memurlarına ait olup Mart 1926 tarihinde teşkil edilmiş olan (Tasarruf Sandığı) bilcümle hukuk ve hakları ile emekli sandığına devredilmiştir.”⁴⁰⁶

Daha sonra 8 Haziran 1949 tarihinde kabul ve 17 Haziran 1949’da 7235 sayılı resmi gazete ile ilan olan 5434 sayılı (Türkiye Cumhuriyeti Emekli Sandığı Kanunu) 136’sı asıl ve 87’si geçici olmak üzere 223 maddelik uzunca bir kanun çıkarılarak emeklilik tüm çalışanları genel olarak kapsar hale gelmiştir.⁴⁰⁷

“Yeni kanunun 12. Maddesinin 1. Fıkrasının b. bendine göre katma bütçeli daireler arasında yer alan Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğünde çalışanlardan Türk uyruğunda olmak ve 18 yaşını bitirmiş bulunmak şartı ile daimi kadrolarda derece esaslı üzerinden aylık veya ücret alanlarla daimi kadrolarda aylık ücretle çalışan her çeşit hizmetliler Türkiye Cumhuriyeti Emekli Sandığından iştirakçi sıfatı ile faydalananlardır. Ancak aynı maddenin 11. Fıkrasının c. bendine göre:

Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğünün 20 Mayıs 1937 tarih ve 3173 sayılı kanuna bağlı 2 sayılı cetveldeki hizmetlileriyle (S. I usta, S. II usta, S. I işçi, S. II işçi, işçi yardımcısı, 1 ilâ 4 sene çırakları) aynı kanuna bağlı 3 sayılı cetvelde yazılı olanlardan işçi vasfını haiz amele, yol çavuşu, mütehassıs amele, hamal, hamalbaşı, tayfa, gemici, bahçıvan, lambacı, lâvajcı, drezinörler ve serbest veya sözleşmeli avukatlar yeni sandıktan faydalananacıklara dâhil değildir.”⁴⁰⁸

⁴⁰⁶ “Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umumi İdaresi Memurları Tekaüt Sandığı Kanunu”, *Demiryollar Mecmuası*, İstanbul, Mayıs-Haziran 1934, Sayı 111-112, Cilt X, s. 288-289; Resmi Gazete “Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umumi İdaresi Memurları Tekaüt Sandığı Kanunu”, Ankara, 30 Mayıs 1934, s. 3872.

⁴⁰⁷ Reşat Yamaner, Hilmi Kaçıkçıoğlu, “Emeklilik Hakkı, Yaş Hadleri, Emekli Aylığı ve İkramiyesi ile Bunların Ödeme Şekilleri “, *Demiryollar Dergisi*, Ankara, Aralık 1949, Sayı 288-290, Cilt XXIII, s. 89; Resmi Gazete “Türkiye Cumhuriyeti Emekli Sandığı Kanunu”, Ankara, 17 Haziran 1949, Sayı 7235, s. 16393- 16422.

⁴⁰⁸ Yamaner, Kaçıkçıoğlu, “Emeklilik Hakkı, Yaş Hadleri, Emekli Aylığı ve İkramiyesi ile Bunların Ödeme Şekilleri “, a.g.m., s. 90.

Kanununda ilginç maddeler de vardır. Adı geçen kanuna göre İstanbul içerisinde doğanlar ve İstanbul dışında doğanların emeklilik şartları farklıdır. Bu kanuna göre;

“Memur ve hizmetlilerin nüfus kütüğü kayıtları yaş tespitine esas tutulur. Bu tarihlerde ay gösterilmemişse o yılın Temmuz ayının birinci günü doğum günü sayılır. Doğum tarihlerinde 18 yaşını doldurulmasından sonra yapılan düzeltmeler dikkate alınmaz. Kanunun yürürlüğe girdiği tarihte iştirakçi durumunda bulunanlarla bu tarihten sonra iştirakçi veya tevdiatçı durumuna gireceklerden doğumları 8 Şubat 1332 veya daha evvelki tarihli olanların:

a) İstanbul doğumluların da nüfus kayıtlarında tek tarih bulunanlar için bu tarihler **Hicri Kameri:**

b) Yine İstanbul doğumluların nüfuslarında tek tarih fakat Rumi kaydına havi olanların bu tarihleri **Rumi:**

c) İstanbul’dan başka yer doğumlular da tek tarihler **Rumi:**

d) Yine İstanbul’dan başka yer doğumlularda Hicri kayıtlı tek tarih varsa bu tarih Hicri Kameri sayılır.

İstanbul veya diğer yer doğumlularda hem Rumi hem Hicri doğum tarihi yazılı olanların Rumi tarihleri alınır. Rumi tarihlerde ay gün belli olmayan hallerde yukarı da belirtildiği gibi o yılın Temmuz ayının birinci günü ve Hicri tarihlerde bu gibi hallerde o yılın Recep ayının birinci gününe tesadüf eden Rumi yıl ayının rastladığı gün esas tutulur (Geçici Madde 54).”⁴⁰⁹

2. İşçi Personele Sigorta İmkânı ve Emeklilik Hakkı

Tek parti döneminde demiryolları işletme alanında ve personele sağlanan imkânlar noktasında en iyi dönemini yaşamıştır. 1944 yılına kadar yardımlaşma sandıklarından personel geleceği teminat altına alınmışken bu dönemde sigorta sistemini devreye sokmuştur. TBMM’nin yedinci seçim devresinin ikinci toplantı yılının açılış konuşmasında dönemin Cumhurbaşkanı İsmet İnönü sigorta sistemi ile ilgili şunları söylemiştir;

⁴⁰⁹ Yamaner, Kaçıkçıoğlu, “Emeklilik Hakkı, Yaş Hadleri, Emekli Aylığı ve İkramiyesi ile Bunların Ödeme Şekilleri“, a.g.m., s. 91.

“İş hayatının hukuki münasebetler, sosyal ve sıhhi icaplar bakımından düzenlenmesi, Cumhuriyetin en çok ehemmiyet verdiği konulardan biridir. Hükümet, kendi elindeki kurumlarda çalışan işçilerin hallerini ve yaşayışlarını iyileştirmek için büyük gayretler göstermiş ve büyük masraflar yapmaktadır. Bu emeklerin müspet neticelerini alıyoruz. İş kazaları, meslek hastalıkları ve analık kanunu ile sigorta idaresi teşkilâtına bakacak kanun projeleri yürürlüğe girince, iş ve işçi hayatının düzelmesinde yeniden kuvvetli adımlar atmış olacağız” demiştir.⁴¹⁰

3. İşçilere Yeni Haklar ve Talimatnameler (Yemek-Süt)

Tek Parti hükümetinin sonlarına doğru dünya ile uyum sağlamak amacı ile çeşitli kanunlar çıkarılmıştır. İşçi ve memur personel ayrımı yapılarak memurlar için emekli sandığı, işçi için ise sigorta sistemi getirilmiştir. Tek Parti sonrasında geçilen çok partili sistemde Demokrat Parti iktidarında memur ve işçi ayrımı daha kesin çizgilerle belirlenmiş ve işçilerin Avrupa’da bulunan meslektaşları ile ilgili sosyal haklar düzenlemesi yapılmıştır. Bu düzenlemelerden en dikkat çekici olan 1 Ocak 1954 tarihinde yürürlüğe giren 6186 numaralı *“İşçiler Talimatnamesi”*dir. Bu talimatnameye göre:

“Devlet Demiryolları İşletmesinde çalışan muvakkat ve daimi işçi ve amelelerle daimi kadroda bulunan yetişkin amele, drezinör, lavajcı ve lambacı gibi müstahdemlerin hepsinin (Amele, çırak ve sanatkâr işçi) unvanları ile intibakları ve böylece talimatnamenin ücret, tazminat ve harcırah gibi şimdiye kadar layıkıyla faydalanamadıkları mevzularla ilgili ve tatmin edici hükümlerinden istifadeleri sağlanmış bulunmaktadır.

Devamlı işlerde çalışan bütün işçilerin 1 Ocaktan itibaren iaşelerine başlanmıştır. Bu işçilerden Umum Müdürlükçe tespit edilen iş yerlerinde olanlara günde bir öğün sıcak yemek ve yemek pişirilmesi imkânı olmayan yerlerdekilere de ekmek bedeli verilmektedir. Yukarı da bahsedilen talimatname ile işçilere 4772 ve 5502 sayılı kanunlara göre analık ve doğum yardımları yapılacağı gibi kurşun mürekkebatını ihtiva eden boya işlerinde çalışanlara her gün ve kesri için birer litre süt dağıtılacaktır.

⁴¹⁰ “Milli Şefimiz İnönü’nün Tarihi Nutukları”, **Demiryollar Dergisi**, Ankara, I Teşrin - I Kânun 1944, Sayı 236 - 237 - 238, Cilt XIII, s. 3.

Bunlardan başka hizmet müddetleri bir seneden beş seneye kadar olan işçilere senede 21 gün ve daha fazla hizmeti olanlara 30 gün izin ve kendileriyle aile beyannamelerinde yazılı aileleri efradına senede iki defa parasız ve iki defa yarım ücretli seyahat izni verilecektir. Banliyö mıntıkaların da veya mesken buhranı dolayısı ile demiryolu güzergâhına yakın şehir, kasaba ve köylerde oturan işçilere her gün iş başına gidip dönmeleri imkânını sağlamak, üzere banliyö kartı verileceği gibi bu gibi işçilerin çocukları mevzu hükümler dairesinde mektep kartları ile seyahat edebilecekler ve kendileriyle aile efradı icabında tedavi ve erzak kartlarından ve sağlık yardımlarından faydalanacaklardır.”⁴¹¹

21 Temmuz 1954 tarihinde 95404-7 sayılı genel emir ile işçilerin iâşe hakkını şu şekilde bir düzenleme getirilmiştir: *“İâşe merkezleri dışında kalan işçilerle, iâşe merkezinden bu yerlere muvakkat vazife ile gönderilen işçilere (harcırah verilmediği takdirde) tüm işçilere bir ekmek karşılığı olarak 30 kuruş bedel verilmesine”* karar verilmiştir.⁴¹²

4. Memur Personele Yemek Hakkı

Türk Demiryolcuları Derneği Kurul Merkezi İdare Heyeti ile Umum Müdürlükte 1959 tarihinde yapılan toplantı ile demiryolu personelinin sorunları dönemin Genel Müdürü Safa Yalçuk’un başkanlığında ele alınmıştır. Bu toplantıda dernek yönetim heyeti ve demiryolu işletmesi yöneticileri her yıl ocak ve temmuz aylarında toplanma kararının yanında memur personelin yemek hakkı gündeme getirilmiştir. Bu toplantılarda alınan kararlara istinaden ilk merhale olarak 3. işletme (İzmir) merkezindeki büro personeline öğle yemeği verilmesine başlanmak üzere Demirspor lokalinin tadilatının yapıldığı bununla birlikte bütün işletme merkezlerinde büro personeline yemek verme kararı alınmıştır.⁴¹³

5. Ücretsiz Seyahat Hakkı (Permi)

Demiryolları millileştikçe demiryolu personeline kurum içerisinde ayrıcalıklar tanınmaya başlamıştır. Özellikle personel çocuklarının ve yakınlarının yararlanması

⁴¹¹ “Devlet Demiryollarında Yeni işçiler Talimatnamesinin Tatbikatına Başlandı”, *Demiryol Dergisi*, Ankara, Ocak-Şubat 1954, Sayı 28-29, s. 31.

⁴¹² “Nizamname, Talimatname, Tamim ve Emirler”, *Demiryol Dergisi*, Ankara, Kasım-Aralık 1954, Sayı 38-39, s. 60.

⁴¹³ “Türk Demiryolcuları Derneği Kurul Merkezi İdare Heyeti ile Umum Müdürlükte Yapılan Toplantı”, *Demiryol Dergisi*, Ankara, 1 Mart 1959, Sayı 398, s. 6.

için mektep, pansiyon gibi oluşumlar gerçekleştiren demiryolları idaresi personelin cenaze masraflarını da ilk yıllardan itibaren üstlenmiştir. Yine bütçeye personelin konaklaması için lojman giderleri konulmuş yapılan her istasyona da gar binası ile birlikte lojman yapılmıştır. 1932-1933 yılında çıkarılan bütçe ile demiryolu personeline ve ailelerine ücretsiz seyahat etme hakkı tanınmıştır. Adı geçen bütçe kanunu ve tüzüğe göre personelin (permi) olarak isimlendirdiği hakkı şu şekilde kullanacaktır:

“Devlet Demiryolları işletme idaresi memurlarından hatların teftiş, inşa, tamir, muhafaza, idare, işletme işleri ile muvazaf olanlarla sıhhi işlerle ve teşkilatta vazifedar olanlar, sabit vazifede olup da bulundukları, mahalden diğer bir mahalle naklen tayin olunan Devlet Demiryolları memurları ile harcırah kanunu ile muayyen aileleri efradı (özel ve ev eşyaları da dâhil), senede bir defaya mahsus olmak üzere gidecekleri yere kadar gidiş ve gelişlerinde Devlet Demiryolları işletme idaresinin bilumum memurları ile birlikte ikamet eden aileleri efradı (özel eşyaları da dâhil), Günlük vazifeleri dolayısı ile çalışma günlerinde banliyö trenlerinde seyahat eden Devlet Demiryolları memurları, vilayet merkezlerinde bulunan Devlet Demiryolları İşletme idaresi memurları ile aileleri efradının senede bir, ara istasyonlarda bulunanların da senede iki defaya mahsus olmak üzere seyahatleri ücretsiz yapılırlar.”⁴¹⁴

Personelin ücretsiz seyahat hakkı ile ilgili kanun 30/31 Aralık 1953 tarih ve 3193 numaralı tamim ile yeniden düzenlenmiştir. Bu tamime göre 1954 tarihinden sonra daimi memur ve müstahdemlerin aile beyannamesine ithal edecekleri aile efradı aşağıda şekilde düzenlenmiştir:

A Grubu

I - Personel ile aynı yerde ikamet etmek,

II - Resmi ve özel müesseselerde miktarı ne olursa olsun maaş, ücret ve gündelikle çalışmamak veya bir meslek, sanat veya ticaretle iştigal etmemek,

⁴¹⁴ “Devlet Demiryolları ve Limanları Umumi İdaresinin 1932-1933 Mali Senesi Bütçe Kanunu Ücretsiz Seyahat Hakkına Sahip Olanlar”, *Demiryolu Mecmuası*, İstanbul, Temmuz-Ağustos 1932, Sayı 89-90, Cilt VIII, s. 339.

III - Yukarda sayılan haller dışında ayda 150 liradan fazla geliri olmamak şartıyla, bakmakta olduğu (karısı ile evlenmemiş öz çocukları ve dul öz anası yukardaki kayıtlara tabi değildir).

1 - Karısı,

2 - Evlenmemiş öz çocukları,

a) 20 yaşını dolduruncaya kadar,

b) Lise ile birlikte iki ve daha fazla yıllık mesleki veya yüksek tahsile devam etmek şartıyla 26 yaşını dolduruncaya kadar,

c) Başkasının bakımına muhtaç olacak derecede daimi malul olduğu tam teşekküllü TCDD Hastane Sağlık Kurulu raporu ile sabit olanlar yaş kaydına bakılmaksızın,

d) Evlenmemiş manevi evlâtlar (evlenmemiş öz çocukların tabi olduğu şartlar dâhilinde),

3 - Öz anası (kocasını yukardaki II. ve III. fıkralarda aranan şartları haiz bulunduğu takdirde)

4- Öz babası.

B Grubu

I - Personel ile aynı yerde ikamet etmek,

II - Resmi ve özel müesseselerde miktarı ne olursa olsun maaş, ücret ve gündelikle çalışmamak veya bir meslek, sanat veya ticaretle iştigal etmemek,

III - Yukarda sayılan haller dışında ayda 150 liradan fazla geliri olmamak şartıyla, bakmakta olduğu:

1 - Evlenmemiş öz kız çocukları (20 yaşını dolduran ve A grubundaki şartları haiz olmayan),

2 - Dul öz kız çocukları,

3 - Evlenmemiş manevi kız evlâtları (20 yaşını dolduran ve A grubundaki şartları haiz olmayanlar)

4 - Dul manevi kız çocukları,

5 - Öz büyük anası,

6 - Öz büyük babası,

7 - Üvey çocuklarından:

a) Evlenmemiş kız çocukları,

b) Evlenmemiş erkek çocukları (evlenmemiş öz erkek çocuğun tabi olduğu şartlar dâhilinde)

8 - Öz kardeşlerinden:

a) Evli olmayan kız kardeşleri,

b) Evlenmemiş erkek kardeşleri (evlenmemiş öz erkek çocuğun tabi olduğu şartlar dâhilinde),

9 - Ana ve babası ölmüş olan öz kardeş çocuklarından:

a) Öz kardeşin evlenmemiş öz kız çocukları,

b) Öz kardeşin evlenmemiş öz erkek çocukları (evlenmemiş öz erkek çocuğun tabi olduğu şartlar dâhilinde)

10 - Dul kayınvalidesi (hayatta veya ölmüş son karısının anası)

Memur ve müstahdemlerden birinin aile beyannamesine dâhil bulunanlar, hısımlık dolayısıyla bir başka aile beyannamesine ithal edilemezler.⁴¹⁵ Ayrıca 8 Mart 1956 tarih ve 3298 numaralı tamim çıkarılmıştır. Bu tamime göre personele 5 kg ağırlığında ki erzaklarını ücretsiz taşıma imkânı verilmiştir.⁴¹⁶

6. Diğer Haklar

Demiryolu personelinden faal olanlara her yıl parasız elbise, ayakkabı, işçilere tulum ve günde bir öğün yemek verilmiştir⁴¹⁷. Ayrıca 1941 ve 1942 senelerinde kışın çok şiddetli şartlar içerisinde katarların sevk ve idareye gayret eden katar personelinin karşılaşacakları hayati zorlukları hafifletmek ve muhtaç oldukları kaloriyi kısmen telafi eylemek gayesi ile adı geçen personele lüzum görülen miktarda pekmez

⁴¹⁵ “Mevzuat, Talimatname Tamim ve Emirler”, *Demiryol Dergisi*, Ankara, Ocak-Şubat 1954, Sayı 28-29, s. 42.

⁴¹⁶ “Mevzuat, Talimatname Tamim ve Emirler”, *Demiryol Dergisi*, Ankara, Mart 1956, Sayı 54, s. 44.

⁴¹⁷ “Teşkilatımızda 24856 Memur ve Müstahdem Çalışıyor”, 1942, Sayı 212-213-214, Cilt XVIII, s. 19.

dağıtılmıştır.⁴¹⁸ Yine 1944 senesinde 2143 numaralı tamim ile katar üzerinde görev yapan memur ve işçilere ıhlamur verilmeye başlanmıştır.⁴¹⁹

a. Ara İstasyon Personeline Lojmanında Ücretsiz Elektrik Kullanma Hakkı

Ara istasyonlarda çok zor şartlarda görev yapan personelin lojmanlarında kullandığı elektrik için kurum personele ayrıcalık tanınması kararlaştırılmıştır. Demiryollarının merkezi sayılan Sivas, Adapazarı ve Eskişehir şehirlerinde görev yapan personel ücretsiz elektrik kullanımından muaf tutulmuş bu üç şehirdeki personel kullandıkları elektrik kadar ücret ödemişlerdir. Ancak bu hak bazı personel tarafından kötüye kullanılmış idare 93/368 sayılı kararla ücretsiz elektrik kullanımı tekrar düzenlenmiştir.

Adı geçen karara göre: “*Ara istasyonlardaki personele ücretsiz olarak cereyan (elektrik) verilmesi, sarfiyatın elektrojen gruplarını tahrip edecek derecede yüklenmesine sebep olduğundan, artık abone başına ayda 20 kilovat saat sarfiyat için ücret alınmaması bundan fazla sarfiyat için idaremiz formalitesine göre tahakkuk ettirilecek ücretin iki misli ücret alınması uygun görülmüştür. Ancak, bu suretle fazla istihlâki önleyici tedbir mahiyetinde olmak üzere tahakkuk ettirilecek olan iki misli ücret tutarı, varsa mahalli Belediyece tayin edilmiş olan cereyan bedel tarifesine dair rayici hiç bir suretle geçmeyecektir*”⁴²⁰ denilmiştir.

b. Personelin Hizmet Evi (Lojman) Hakkı

Cumhuriyet ilk yıllarında devlet yöneticileri bir taraftan hatları millîleştirmeye çalışmış, bir taraftan yeni hatlar yaparak ülke şehirlerini bir ağ gibi bağlamaya çalışmıştır. O dönemlerde Türk Silahlı Kuvvetleri teşkilatından sonra en organize ve en disiplinli kurum tartışmasız demiryolları teşkilatıdır. Ülkenin en ücra yerlerine kadar ulaşan demiryolu personeli ister istemez barınma sorunu yaşamıştır. Bazı istasyonlar yerleşim yerlerinden çok uzakta inşa edilmiştir. İşletme istasyon binaları

⁴¹⁸ “Devlet Demiryolları ve Limanları Umumi İşletme İdaresinde Sağlık Teşkilatı”, 1942, Sayı 212-213-214, Cilt XVIII, s. 18.

⁴¹⁹ “İdarece Yapılmış Olan Tamimlerin ”, *Demiryollar Dergisi*, Ankara, Nisan - Haziran 1944, Sayı 230-231-232, Cilt XIX, s. 36.

⁴²⁰ “Talimatname, Umumi Emir, Tamim ve Emirler Hakkında”, *Demiryol Dergisi*, Ankara, Nisan 1958, Sayı 387, s. 65.

yaparken aynı zamanda personeline kalacağı “*hizmet evlerini*” yani bugünkü anlamda lojmanları inşa etmiştir. Devlet Demiryolları ve Limanları Umum Müdürlüğü 1936 yılında yayınladığı bir nizamname ile bu hizmet evlerinde kalacak personeli belirlemiştir. Bu nizamnameye göre hizmet evleri şu şekilde tahsis edilmiştir.

İşletmelerde; İşletme Amirleri, yol servisi: Demir köprüler atölye müdürü, yol müfettişleri, emniyet tesisatı müfettişi ve telgraf müfettişi, şube şefleri, kısım şefleri, demir köprüler ve emniyet tesisatı şef montör⁴²¹ ve montörleri, telgraf sürveyanı, yol çavuşları ve muavinleri, yol amele (barakalarda), geçit ve tünel ve köprü bekçileri (kulübelerde), Cer Servisi: Atölye müdürleri, cer müfettişleri, elektrik işleri şefleri, şef montör veya montörü, depo şefleri veya bu vazifeyi gören sabit makina makinisti, Eskişehir ve Sivas atölye baş puantörleri, baş revizörler ve revizörler (evlilere birer oda, bekarlara birer yatak), sabit ateşçiler (pompacılık işinde çalışanlara birer oda), Zonguldak kömür tesellüm kalem amiri ve memurları, diplomalı mühendis (kömür madeninde çalışan), memur (kömür madeninde ve mühendisliği emrinde çalışan), amele çavuşu, bekçi, usta (kömür ocaklarında kendilerine mahsus barakalarda), Hareket servisi: Hareket müfettişleri, gar ve istasyon şefleri, hareket memurları (bekarlara birer yatak, evlilere birer oda),⁴²²

Ambar muhasipleri; (bekârlara birer yatak, evlilere birer oda), başyardımcıları ve yardımcılar (bekârlara birer yatak, evlilere birer oda) memur namzetleri (istasyon memuru yetiştirilecek olanlara birer yatak), baş manevracı, manevracı, makasçı, lambacı (bekârlara birer yatak, evlilere birer oda), Muhasebe servisi: Veznedarlar, Sıhhat işleri servisi: İşletme hekimleri, hastane hekimleri, atölye hekimleri, eczacılar, Malzeme servisi: Mağaza Şefleri, Liman ve rıhtım servisi: Liman ye rıhtım başmüfettişi ve müfettişi, liman şefleri, tahmil ve tahliye şefi, ücretler kalem amiri, deniz başmemurları, rıhtım muhasiplerim (evli ise bir oda bekâr ise bir yatak). İkamet mahallinde idareye ait bina bulunmaması veyahut bulunan binaların memuriyet ye dereceleri itibari ile memur ve müstahdemin ikamelerine tahsisi idarenin zararına olacak olması ciheti ile ev tahsis edilmeyenlere ev tahsisatı verilir.

Ev tahsisatı verilmesi icap eden memur ve müstahdemlerden bekârlara ücretlerinin yüzde 10’u, evlilere ücretlerinin yüzde 20’si, bir oda veya bir yatak tahsis

⁴²¹ **Montör:** Usta, tamir ve bakım ustası

⁴²² “Devlet Demiryolları ve Limanları işletme Umum Müdürlüğü memur ve müstahdemlerine verilecek harcırah, tazminat ve tahsisatlar hakkında nizamname ”, a.g.n., s. 468

edilenlere evli olsun bekâr olsun aylık ücret veya yevmiye tutarının yüzde 10'u verilir. Bu suretle verilecek tahsisatın azami haddi ayda bekârlar için 10, evliler için 15 ve bir oda veya bir yatak hakkını haiz olanlar için 5 lirayı geçemez. İdareye ait binaların müsait olması dolayısı ile hizmet evi hakkı olan memur ve müstahdemlerden gayrisinin ikametine umumi müdürlükçe bina tahsis olunur ve bu gibilerden (Nafia Vekilinin uygun göreceği) ayda en az bir ve en çok otuz lira kira alınır ve bu gibilere Ankara mesken tazminatı verilmez. Gerek iktisadi ve mahalli şartların değişmesinden ve gerek binaların vaziyetinden ötürü tayin edilen bu azam miktarı Nafia Vekili'nin onayı ile azaltıp çoğaltmaya umumi müdürlük yetkilidir

Ankara'da hizmet evi hakkı olup da ev tahsis edilemeyenlere bu nizamnamedeki hizmet evi tahsisatı verilmeyip kanun gereği "*Ankara mesken tazminatı verilir.*" İdareye ait binaların müsait olması halinde bir odaya istihkakı olanlara bir ev ve bir yatağa istihkakı olanlara bir oda verilebilir ve bu takdirde kira aranmaz. Ev tahsisatı alacakların istasyonlar civarında ve işletme müdür ve amirlerince mahalli icaplara göre tayin ve tahdit ve umumi müdürlükçe uygun görülecek miktarda oturmaları şarttır. Aksi takdirde kendilerine ev tahsisatı verilmez.⁴²³

Ayrıca demiryolu idaresi bu yönetmelikle birlikte sarp coğrafi koşullar ve sert mevsimlerde çalışan personelini de düşünmüştür. Özellikle sert hava şartlarında yoğun kar yağışı neticesinde kapanan yolları açmakla görevli personeli de unutmamıştır. Bazı bölgelerde kar kalınlığının altı metreyi aştığı yerlerde teknolojik aletlerin işlemez olduğu durumlarda çok zorlu şartlar altında çalışan personele 1939 tarihinden itibaren bulundukları bölgelerde lojman, baraka ve yatakhaneler yapmıştır. Bu tür zor şartlar altında çalışan personelin hayat standartlarının artırılması için çalışmalar sürekli devam etmiştir. Ancak demiryollarına yapılan yatırımların azalması ile personele yönelik sosyal imkânlar azalmıştır.⁴²⁴

8 Nisan 1952 tarihinde çıkarılan bir talimatname ile tek odalı hizmet evleri kaldırılmıştır. Gerek personelden gelen şikâyetler gerekse istenen randıman alınmaması neticesinde böyle bir karar alınmıştır.⁴²⁵ 1952 tarihi itibari ile hizmet

⁴²³ "Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü memur ve müstahdemlerine verilecek harcırah, tazminat ve tahsisatlar hakkında nizamname ", a.g.n., s. 468-469.

⁴²⁴ Kemal Zeki Gençosman, "Karla Boğuşanlar Arasında", *Demiryolu Dergisi*, Ankara, II. Kanun (Ocak), Şubat-Mart 1941, Sayı 203-204-205, Cilt XVII, s. 928- 933.

⁴²⁵ "Mevzuat, Tüzük ve Yönetmelikler", *Demiryolu Dergisi*, Ankara, Mayıs 1952, Sayı 8, s. 41.

evlerinden kimlerin yararlanacağı ve ne kadar ödeme yapacağı aşağıda tabloda gösterilmiştir.

TABLO 4.6: Hizmet Evi (Lojman) Hakları ⁴²⁶

Ev Daire (25 lira)	11 Derece Dâhil Olmak Üzere Bu Dereceye Kadar Olanlar ve Baş Manevracılar.	Sivas - Adapazarı - Çetinkaya - Yerköy - Irmak - Karabük - Çatalağzı – Maden- Fevzipaşa - Karkamış- Bilecik.
Ev Daire (25 lira)	12-13 Derece Dâhil Olmak Üzere Bu Dereceye Kadar Olanlar ve Manevracılar.	Sivas - Adapazarı - Çetinkaya - Yerköy - Irmak - Karabük - Çatalağzı – Maden- Fevzipaşa - Karkamış- Bilecik.
Ev Daire (20 lira)	14 Derece Dâhil ve Aşağıda ki Personel.	Sivas - Adapazarı - Çetinkaya - Yerköy - Irmak - Karabük - Çatalağzı – Maden- Fevzipaşa - Karkamış- Bilecik.
Oda (Evliler – 25 Lira)	Makasçılara	Sivas - Adapazarı - Çetinkaya - Yerköy - Irmak - Karabük - Çatalağzı – Maden- Fevzipaşa - Karkamış- Bilecik.
Oda (Bekârlar – 25 Lira)	Makasçılara	Sivas - Adapazarı - Çetinkaya - Yerköy - Irmak - Karabük - Çatalağzı – Maden- Fevzipaşa - Karkamış- Bilecik.
	Diğer Personele	Sivas - Adapazarı -

⁴²⁶ “Mevzuat, Tüzük ve Yönetmelikler”, 1952, Sayı 8, s. 41.

Oda (Evliler – 15 Lira)		Çetinkaya - Yerköy - Irmak - Karabük - Çatalağzı – Maden- Fevzipaşa - Karkamış- Bilecik.
Oda (Bekârlar – 10 Lira)	Diğer Personele	Sivas - Adapazarı - Çetinkaya - Yerköy - Irmak - Karabük - Çatalağzı – Maden- Fevzipaşa - Karkamış- Bilecik.
Ev Daire (35 lira)	11 Derece Dâhil Olmak Üzere Bu Dereceye Kadar Olanlar ve Baş Manevracılar.	Yukarıdaki Sayılanlardan Gayri İş Yerlerinde.
Ev Daire (25 lira)	12-13 Derece Dâhil Olmak Üzere Bu Dereceye Kadar Olanlar ve Manevracılar.	Yukarıdaki Sayılanlardan Gayri İş Yerlerinde.
Ev Daire (20 lira)	Daha Aşağıdaki Derecedeki Diğer Personele	Yukarıdaki Sayılanlardan Gayri İş Yerlerinde.
Oda (Evliler – 25 Lira)	Makasçılara	Yukarıdaki Sayılanlardan Gayri İş Yerlerinde.
Oda (Bekârlar – 20 Lira)	Makasçılara	Yukarıdaki Sayılanlardan Gayri İş Yerlerinde.
Oda (Evliler – 15 Lira)	Diğer Personel	Yukarıdaki Sayılanlardan Gayri İş Yerlerinde.
Oda (Bekârlar – 10 Lira)	Diğer Personel	Yukarıdaki Sayılanlardan Gayri İş Yerlerinde.

8 Ağustos 1953'te ev tahsisat nizamnamesi değiştirilmiştir. Bu nizamname 1 Eylül 1953 tarihinden itibaren geçerli olmuş ve bölge şehir ayrımı kaldırılmıştır. Yeni nizamnameye göre tüm bölgelerde ev hakkı olanlara 35 lira, oda hakkı olanlara evlilere 25, bekârlara 20 lira olarak belirlenmiştir.⁴²⁷ Demiryolu personel sayısının artması nedeni ile özellikle büyük şehirlerde hizmet evi ve oda sıkıntısı yaşanmıştır. Bu

⁴²⁷ “Mevzuat, Tüzük ve Yönetmelikler”, *Demiryollar Dergisi*, Ankara, Ekim 1953, Sayı 25, s. 39

sıkıntıyı gidermek için 17 Ekim 1956 tarihinde 42196-5/34423 sayılı emirle 1953 tarihinde çıkan emire ek bir madde eklenmiştir. Bu ek maddeye göre hizmet evi ve lojman olmayan yerlerde personele Hizmet Evi desteği verilecektir. Buna göre;

TABLO 4.7: Personele Lojman Yardımı Miktarı⁴²⁸

Bütün İşletmelerde		
Ev Hakkı Olanlar	50 Lira	
Oda Hakkı Olanlar	Evlilere 40 Lira	Bekârlara 35 Lira
Baraka Hakkı Olanlar	Evlilere 35 Lira	Bekârlara 30 Lira

c. Yirmi Dört Saat Çalışma Usulü ve Lojman Önceliği

24 saat usulü ile çalışan demiryolu personeli her coğrafyada, her hava şartında hizmet etmiştir. Ülkenin demiryolu hatlarının Osmanlı döneminde yabancı şirketler tarafından yapılması, tek parti döneminden sonra demiryollarına yeterince önem verilmemiş olması ve coğrafi şartların getirdiği sıkıntılardan dolayı sık sık kaza ve yol kapanmaları durumunda personele en hızlı bir şekilde ulaşma ihtiyacı doğmuştur. Bu nedenle olası bir hadisede demiryolu personelinin izinsiz görev yaptığı bölge dışına çıkma yasağı getirildiği gibi acil durumlarda ulaşılması gereken personele de hizmet evi önceliği getirilmiştir. Bu durum 14 Mayıs 1958 tarih 80/980 sayılı idare meclisi kararı ile resmileştirilmiştir.

Adı geçen kanun kısaca şu şekilde özetlenebilir: “*Seyrüsefer emniyeti ile fiilen alakalı bulunan ve icabında çavuşlara vekâlet mecburiyetinde olan yol bekçilerinin; muayyen mesai saati haricinde de hizmete amade bulundurulmaları için 2 numaralı listeden çıkarılarak 1 numaralı listeye ithal edilmesi, günün her saatinde vuku bulabilen arızayı izale etmek üzere her atölyede bir tane sucu ustabaşısı, şef montör ve montörü, seyrüsefer emniyeti ile birinci derecede alakalı, şube, atölye ve depo şeflerinin, mesaisine uymak mecburiyetinde olduğundan, her zaman emre hazır vaziyette bulunmaları icap eden şube, atölye, depo, ara mağaza mükeffel memurları, seyrüsefer emniyeti ile birinci derecede alakalı kısım şeflerine daimi şekilde yardımcı bulunan ve icap anında vekâletlerini temin eden yol sürveyanları, gece gündüz çıkacak herhangi bir hadise yerine gidecek işletme müdürlerinin emrinde, daimi şekilde hazır*

⁴²⁸ “Mevzuat, Tüzük ve Yönetmelikler”, **Demiryollar Dergisi**, Ankara, Mayıs 1957, Sayı 376, s. 86.

*bulunmaları icap eden oto drezin şoförleri için lojman hakkının tanınması ve bir numaralı cetvele geçmeleri” kararlaştırılmıştır.*⁴²⁹

7. Demiryolu Personeline Yapılan Yardımlar

a. Personele Kömür Yardımı

Demiryolu personelinin soğuk havalarda ikametlerinde ısınmak için kullanacakları kömürü piyasa değerinden çok daha ucuza alma imkânı tanınmıştır. İdare tarafından ilan edilen tarihlerde personel kullanacakları kadar kömürü amirlerine yazdırır istasyon birimlerinden seçilen personel kömür madenlerinin bulunduğu bölgelere giderler personelin talep ettiği kadar kömürü sipariş verirler. Hangi istasyonda kaç personelin ne kadar kömür olacağı hesaplanır ona göre “*teis*” (Taşıma Belgesi) düzenlenir ve kömür yüklü vagonlar istasyonlara gelir personel de talep ettiği kadar kömürü teslim alırlar.⁴³⁰ Daha sonra 1944 tarihinde çıkarılan 2205 tamimle personele piyasa fiyatının altında verilen kömürlerin başkasına devir edilmesi yasaklanmıştır.⁴³¹

Personelin kömür alma hakkı 21 Ağustos 1952 tarihinde 954 sayılı bir encümen kararı ile yeniden düzenlenmiştir. Bu karar göre “*Daimi memur ve işçilere yılda bir defaya mahsus olmak üzere aşağıdaki şartlarla iki ton linyit veya çeltek kömürü veya bir buçuk ton taş kömürü veya bir ton kok kömürü için taşıma müsaadesi verilir. Kok kömürlerine ait parasız taşıma müsaadeler beş yüz kilometreden fazla olmaz;*

- A)** *Personelin yoğun bulunduğu merkezlerde asgari miktarı, linyit ve çeltek kömürleri için 14 ve diğerleri için 15 ton olmak ve isteklilerin muntazam listeleri personel kooperatifleri veya servis mutemetleri tarafından tanzim edilmek şartı ile bir tek T. S.* verilir.*
- B)** *Ara istasyonlar gibi küçük iş yerlerinde çalışan personelin kömür ihtiyacı bir vagon hamulesine tekabül etmediği takdirde bu personele yalnız parasız kömür taşıma müsaadesi verilir.*

⁴²⁹ “Talimatname, Umumi Emir, Tamim ve Emirler Hakkında”, **Demiryol Dergisi**, Ankara, Mayıs – Haziran 1958, Sayı 388-389, s. 61.

⁴³⁰ Dursun Akgül, “Irmak İstasyonunda Sosyal Hayat”, Sözlü Tarih Çalışması, Mülakat Tarihi: 24.05.2023, Mülakat Saati: 13:10-14:10, Mülakat Yeri: Irmak/Kırıkkale.

⁴³¹ “İdarece Yapılmış Olan Tamimlerin ”, 1944, Sayı 230-231-232, Cilt XIX, s. 37

* T.S: Personele yönelik ücretsiz taşıma belgesi (Teis).

- C) *Toplu olarak verilen parasız kömür taşıma müsaadeleri nakil ücreti kömür bedelinden düşülmek edilmek üzere yalnız kömür tevzi müessesesi bürolarına devredilebilir.*
- D) *Kömür tevzi bölgeleri ihtiyaca göre idarece tayin edilir.*⁴³²

b. Demiryolu İşçi Personele Ev Sahibi Olma Yardımı

Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü personeline yönelik sosyal imkânlar konusunda çok sayıda kamu kurumuna öncülük etmiştir. Kurumun dikkat çeken uygulamalardan bir tanesi de personeli ev sahibi yapmak için verdiği desteklerdir. 16 Haziran 1952 tarihinde Türkiye Büyük Millet meclisinde 5954 numaralı kanunla kurumda çalışan işçilere ev yaptırmaları için o dönemde “*borç para verme*” olarak isimlendirilen kredi imkânı sağlanmıştır. Bu kanundan yararlanacak demiryolu personelinin çıraklık dönemini bitirmiş en az demiryollarında 8 yılını tamamlamış olması şartı aranmıştır. Yine bu kanuna göre arsa dâhil 5 bin lira kredi ödemesi yapılır. Borç para 20 yılda eşit taksitlerle yıllık yüzde 5 faizle geri ödenmektedir. Eğer personel vefat ederse isterse varisleri aynı şartlar altında ödemeye devam eder yoksa vefat eden personelin borcu sandıkta birikmiş parasından mahsup edilir. Aynı durum herhangi bir nedenle kurumla ilişkisi kesilen personele de uygulanmıştır. Alınacak arsalar zaman kaybedilmeden meskenler yapılacak ve sandık tarafından borç süresi bitimine kadar ipotek ettirilecektir. Meskenler sandık tarafından sigorta ettirilecek ve sigorta masrafları personel tarafından karşılanmıştır.⁴³³

8. Personele Verilen Hizmet Tahsisat ve Tazminatlar

a. İşçilerin ve Çırakların Saatlik Ücret Düzenlemesi

11 Mart 1959 tarihinde 120/1444 sayılı idare meclisi kararı ile TCDD işçileri Talimatnamesinin 13 ve 14. maddelerindeki, işçi ve çıraklara ait tablolarındaki saat ücretlerin, aşağıda gösterildiği şekilde değiştirilmesi ve o dönemde her derecede çalışan, işçilerin almakta oldukları ücretlerine, 1 Mart 1959 tarihinde geçerli olmak üzere eski ve yeni derece ücretleri arasındaki fark kadar zam yapılması

⁴³² “Mevzuat, Tüzük ve Yönetmelikler”, *Demiryolu Mecmuası*, Ankara: Eylül 1952, Sayı 12, s. 35.

⁴³³ Resmi Gazete, “*Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü İşçilerine Mesken Yaptırmaları İçin Borç Para Verilmesine Dair Kanun*”, Sayı: 8142, Yayın Tarihi: 23 Haziran 1952, Kabul Tarihi: 16 Haziran 1952, s. 3977; “Mevzuat, Tüzük ve Yönetmelikler”, *Demiryolu Mecmuası*, Ankara, Eylül 1952, Sayı 12, s. 36.

kararlaştırılmıştır. Adın geçen karar, Ulaştırma Bakanlığınca 13 Mart 1959 tarihinde tasdik olunmuştur. 16 Mart 1959 Tarih ve 81362-3/2150 Numaralı emirle personele tebliğ edilmiştir. TCDD işçileri talimatnamesinin 13 ve 14. maddelerindeki ücret tabloları şu şekilde oluşmuştur.⁴³⁴

TABLO 4.8: 1959 Yılı TCDD İşçi Personel cret Tablosu⁴³⁵

cret Dereceleri	Başlangıç creti Saatte Kuruş	Asıl creti Saat Kuruş
1	257	270
2	232	245
3	207	220
4	181	194
5	156	169
6	137	144
7	124	130
8	111	118
9	99	105
10	87	93

TABLO 4.9: 1959 Yılı TCDD ırak Personel cret Tablosu⁴³⁶

Sene	Saatlik cret (Kuruş)
IV Senelik ırak	80
III Senelik ırak	60
II Senelik ırak	45
I Senelik ırak	40

b. Gişe Tahsisatı

İstasyon ve ambar gişeler ile veznelerde para alıp vermek vazifesini bilfiil görenlere ayda istasyon ve ambarlar için en aşağı 3 lira ve en yukarı 10 lira, idare

⁴³⁴ “Talimatname, Umumi Emir Tamim ve Emirleri”, *Demiryol Dergisi*, Ankara, Nisan 1959, Sayı 399, s. 55 – 56.

⁴³⁵ “Talimatname, Umumi Emir Tamim ve Emirleri”, Nisan 1959, Sayı 399, s. 56.

⁴³⁶ “Talimatname, Umumi Emir Tamim ve Emirleri”, Nisan 1959, Sayı, s. 56.

veznelerinde en aşağı 5 lira ve en yukarı 15 lira gişe tahsisatı verilir. Bu suretle tahsisat verilecek mahaller ye tahsisat miktarları umum müdürlüğünce tespit edilir.

c. Fena Hava Tahsisatı

İdare heyeti sağlık kurulunca iklimi sıhhate zararlı olduğu tespit ve umumi müdürlükçe tasdik edilecek istasyonlarda ve civarında daimi bir vazife ile bulunan memur ve müstahdemlere buralarda bulundukları müddetçe ayda en aşağı 5 ve en yukarı 10 lira fena hava tahsisatı verilir.

d. Temsil Tahsisatı

Mühim istasyon ve ambarlarda idareyi temsilen devlet görevlilerini kabul ile onların dileklerini dinlemek mevkiinde bulunanlara ayda en aşağı 3 ve en yukarı 10 lira temsil tahsisatı verilir. Bu kabil istasyonlar umum müdürlükçe tespit edilir.

e. Çamaşır ve Su Doldurma Tahsisatı

Yatakhanelerin ve hizmet vagonlarının çamaşırları idarece ücret mukabilinde yıkatılır ve bu iş için müstahdemlere bu nam altında bir tahsisat verilmez. İçilecek suyu olmayan istasyonlara içme suyunu fiçılarla gönderen istasyonlarda bu fiçıları doldurup trenlere getiren istasyon makasçı veya hamallarına ayda en aşağı 1 ve en yukarı 6 lira su tahsisatı verilir. Bu miktar umum müdürlükçe tespit edilir.⁴³⁷

9. Hizmet Tazminatları

Harcırah verilmeyen cer ve hareket personeline yaptıkları kilometre başına “*kilometre tazminatı*” adında tazminat verilir. Trenlere memur edilenlere idare yatakhanesinde, binalarında ve vagonlarında yatacak bir yer gösterilmediği takdirde dışarda yatan müstahdemlerin her birine beher gece için “*yatak tazminatı*” ödenir. Umum müdürlükçe tespit edilen rampalarda rampa başı istasyonlarında memur edilip yalnız rampa mesafesi üzerinde çalışan hareket ve cer memur müstahdemlere “*rampa başı tazminatı*” ödenir. Hususi veya ihtiyari trenlerin makine ve katar personeline; ikametgâhları olan istasyondan başka istasyonda gerek kendilerinin memur olacakları bir katarın teşkiline ve gerek vazifesiz olarak ikametgâhları olan istasyon veya depoya

⁴³⁷ “Devlet Demiryolları ve Limanları işletme Umum Müdürlüğü memur ve müstahdemlerine verilecek harcırah, tazminat ve tahsisatlar hakkında nizamname ”, a.g.n., s. 468

dönünceye kadar bekledikleri müddetçe “*bekleme tazminatı*” ödenir. Manevra işleri çok olan istasyonlarda yapılan manevra kilometreleri için “*manevra tazminatı*” ödenir.⁴³⁸

a. Kaza, Ölüm, Açığa Çıkarılma, Askerlik Hizmeti Tazminatı

Muvakkat amele ve müstahdemlerden iş başında kazaya uğrayarak ölenlerin varislerine azami 500 ve malul kalanlara Nafia Vekilinin onayı ile azami 500 lira tazminat verilir. Kadro düzenlemesi gereği görevlerine son verilenlere veya idare tarafından görülen lüzuma binaen açığa çıkarılanlara genel hizmet senesine mukabil bir aylığı tutarı tazminat verilir. Hizmet senesi hesabında 6 aydan az küsurat ay ve fazlası bir sene tamamlanır.

İdare hizmetinde iken fiili askerlik hizmetini yapmak üzere silahlaltına alınan memur ve müstahdemlerin idare ile ilişkileri kesilir. Bunlar fiili hizmetlerini ifa ederek dönüşlerinde ilk açılacak muadil bir işe tayin olunurlar. Bedeli nakdi verip de talim için kıtaya celp olunanlar alakaları muhafaza olunmakla beraber askeri hizmette bulundukları müddetçe kendilerine aylık verilmez. Demiryolu personelinin fiili hizmete alınıp ihtiyat zabiti veya askeri memur olmak üzere tefrik edilen memur ve müstahdemlerin idare ile ilişkileri bâki kalacağı gibi kendilerine zabıt vekili veya askeri memurluk tevcihine kadar fiili hizmetlerini ifa ettikleri müddetçe aylık ücretlerinin üçte biri verilir. İhtiyat zabıt vekili olarak kıtada geçirdikleri altı aylık müddet zarfında ise rütbelerinin muhassasatı yekûnu ile idaredaki aylıkla yekûnu arasındaki farkı verilerek bu zamana kadar verilmekte olan üçte bir ücretin tediyesine nihayet verilir. Seferberlikte hizmeti fiiliye haricinde silahlaltına alınan kadrolu memur ve müstahdemlerin idare ile ilişkileri kesilmeyip aylıklarının yarısı kendilerine veya ailelerine verilir. Hizmeti fiiliye haricinde askeri bir rütbe ile silahlaltına alınan demiryolu personelinin rütbelerine göre muhassasatları yekûnu idaredaki aylıkları yekûnundan noksan bulunduğu takdirde farkı idarece ödenir. Talim ve manevra münasebeti ile silahlaltına alınan kadrolu memurların ücretleri tam olarak verilir.⁴³⁹

⁴³⁸ “Devlet Demiryolları ve Limanları işletme Umum Müdürlüğü memur ve müstahdemlerine verilecek harcırah, tazminat ve tahsisatlar hakkında nizamname ”, a.g.n., s. 470.

⁴³⁹ “Devlet Demiryolları ve Limanları işletme Umum Müdürlüğü memur ve müstahdemlerine verilecek harcırah, tazminat ve tahsisatlar hakkında nizamname ”, a.g.n., s. 471.

b. Hastalık ve Mezuniyet (İzin) Tazminatı

Ücretli memur ve müstahdemlerden sözleşme hizmeti beş seneyi doldurmuş olanlara 30 gün, doldurmamışların 21 gün senelik izin hakları vardır. İznin devamınca memurun ücret ve memuriyet hukukuna halel gelmez. Yevmiyeli ve saatli müstahdemlere de sözleşmenin her hizmet senesi için izinli kaldığı günlerin iki yevmiyesi verilir ve bir senedeki izni zarfında alacağı paranın yekûnu o müstahdemin bir aylık tutarını geçmez.

Vazife esnasında mecruh düşen veya malul kalan kadrolu ve geçici memurun ve müstahdemin idare tabibi tarafından tekrar hizmet alabileceğinin anayına ya da emekliliğe sevkine kadar tam ücret ve yevmiyeleri ile istihkakları olduğu takdirde ev tahsisatları dahi verilir. Bir memur veya müstahdemin uğradığı kaza ait olduğu şube tarafından gerekçeleri bir raporla tespit edilir.

Hasta olan yevmiyeli ve saatli müstahdemlerden tescil edildikleri tarihten itibaren müddeti hizmetleri bir seneyi ikmal etmemiş olanlara hastalık sürelerinde bir sene zarfında azami 30 günlük yevmiyeleri yarım olarak ödenir. Sözleşme müddeti hizmetleri bir seneden beş seneye kadar olanlara üç ay yarım ve beş seneden 10 seneye kadar olanlara 6 aylık yarım ve müddeti hizmetleri on sene ve daha fazla olanlara bir senelik yarım yevmiye verilir. Bu nizamname ile 1921’de çıkarılan memur nizamnamesi ile 1931 yılında uygulamaya koyulan harcırah nizamnamesi geçerliliğini kaybetmiştir.⁴⁴⁰

C. Personele Uygulanan Ceza, Yasaklar ve Ödüller

1. Personele Yapılan Taltifler

Demiryolu personeli görevi sırasında yararlılıklar göstermesi nedeni ile çeşitli taltifler verilmiştir. Kurum içerisinde görevini layığı ile yapan, görevi sırasında çok büyük tehlikelere neden olacak kazaları önleyen, alanında uzmanlaşmış yerine yapacak personelin olmayışı nedenleri ile personele çeşitli ödüller verilmiştir. Örnek vermek gerekirse *“1937 tarihinde yaşanan sel felaketi öncesinde gerekli tedbirleri*

⁴⁴⁰ “Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü memur ve müstahdemlerine verilecek harcırah, tazminat ve tahsisatlar hakkında nizamname ”, a.g.n., s. 471-472.

alan tehlike öncesi yetkilileri haberdar ettiği için 4/1 S. II yol çavuşlarından 1729 kütük sayılı Yemen; 20 ve S. II. Bekçi 9466 kütük sayılı Şevket'in de 10 lira ikramiye ile taltif edildikleri görülmüştür. Yine 3 işletme kısım hekimlerinden Kütahya hekimi Dr. 6700 İbrahim Anlagan ve Elaziz kısım hekimi Dr. 11218 Faik'in hastalara ve personele iyi davrandığı halkın sağlık sorunları ile yakından ilgilenmeleri nedeniyle görevlerinin kanun gereği bitmesine rağmen umum müdürlükçe uzatılmasına karar verildiği görülmektedir. Aynı zamanda 60 yaş sınırı nedeni ile emekli olması gereken hasılat dairesinden 67 numaralı Asım Eryürek'in idari işlerde ki ihtisası nedeni ile bir müddet daha istihdamı dairesince teklif edilmiş ve yapılan araştırmalar neticesinde henüz çalışabilecek bir halde hüsnü ahlak sahibi yabancı dil bilen bir memur olduğu gibi ihtisasından da istifade edilebileceği anlaşıldığından görevine devam etmesi bakanlık tarafından onandığı görülmüştür.”⁴⁴¹

Taltifler demiryolu personelinin yaptığı iş alanına göre değişiklik göstermiştir. Mesleki guruplarda taltif eden personele taltiflerde değişiklik göstermiştir. 1937 tarihli Demiryolu Dergisi'nde yayınlanan habere göre bu değişiklikler şöyle örneklendirilebilir;

“Mesleğine derin bir bağlılık göstererek vazifesini büyük bir intizam ve vukufla ifa eden I/V föydömarş kalemi memurlarından S. 2 istasyon şefi 4966 No. Haydar Akıl'ın, nakliyatın en kesif zamanlarında manevralara bizzat iştirak etmek şartı ile trenlerin muntazam seyri seferini temin eden ve vazife perverliği ile muhitine hürmet ve muhabbet telkin etmiş olan Eskişehir Gar Şefi 3820 Ferit'in 75'şer lira ile takdir ve taltifleri 5 Ocak 1937 tarihinde Umum Müdürlükçe onanmıştır. 8/1 Yol çavuş muavinlerinden 12251 kütük sayılı Hüseyin geçen yıldan beri muntakası haricinde balast işlerinde çalıştırılmış olup munzam bir ücret verilmeyerek yapılan takdire şayan bu hizmetinden dolayı adı geçen personele 20 lira ikramiye verilmesi U. M. lükçe onanmıştır.”⁴⁴²

“22 Ekim 1936 tarihinde 310 No'lu katarı temin eden 1/11 ateşçilerinden 8685 sicil sayılı Hamdi'nin Üçüncü işletme muntakası dâhilinde ve Dursunbey - Gazellidere arasından geçerken yarmadan kayarak katarın önüne tekerleklerle yarım metre uzağında ki taşı görüp katarı durdurmaya muvaffak olduğu ve bu suretle vukuu

⁴⁴¹ “Zatışi Haberleri, Taltifler”, **Demiryollar Dergisi**, Ankara, 1 (İkinci Teşrin) Kasım 1937, Sayı 153, Cilt XX, s. 400.

⁴⁴² “Zatışi Haberleri, Taltifler”, **Demiryollar Dergisi**, Ankara, 1 Mart 1937, Sayı 145, Cilt XIII, s. 19.

muhakkak bir kazanan önüne geçtiği bildirilmiş olduğundan adı geçenin takdirname ile taltifi Umum Müdürlükçe onanmıştır.”⁴⁴³

“21 Ocak 937 tarihinde kara saplanan 1808 katarın kardan kurtarılmasında hizmeti fevkaladesi görülen 2’inci işletme personelinen adları yazılı olanlardan şube şefi Lütfi’ye 50, kısım şef vekili 11008 Mehmet Ali’ye 25, 2 çavuşa 15’şer ve bir bekçi vekiline 10, 7 ameleye de 7’şer lira ikramiye verilmesi onanmıştır.”⁴⁴⁴

Birinci İşletme D Grubu İşçilerinden 52071 Osman Pirkelar “31 Mart 1956 tarihinde İstanbul’a giden 1 numaralı Anadolu Ekspresinde hırsızlığı kendisine meslek edinmiş bulunan bir şahsi yakalamak sureti ile vazifesinde gösterdiği basiret ve yakın alâkadan dolayı TCDD İşçiler Talimatnamesinin 82’inci maddesi gereğince 100 lira nakdi mükâfatla taltifi İdare Meclisinin 5 Haziran 1956 tarih ve 231/1379 sayılı kararı ile onaylanmıştır.”

4/1’da Birinci Sınıf Yol Şube Şefi 20457 Bahri Altıntaş, 4/1 da Tekniker Yol Kısım Şefleri 16411 Şuayip Fırat, 37279 Cevat Ateş, 4/1 da Birinci Sınıf Kısım Şefleri 43339 Hamdi Özgen, 13904 Hamit Şahin, 33955 Hüseyin Demirci, 19955 Reşit Bestan, 19956 Nafiz Akbudak “ 1956 yılı kış mevsiminde ve muayyen zamanlarda fazla yağan kar ve tipi neticesi kapanan yarmaların açılmasında ve kara saplanan trenlerin kurtarılmasında gösterdikleri gayret ve feragatten dolayı takdirname ile taltif edilmişlerdir.”

⁴⁴³ “Zatîî Haberleri, Taltifler”, **Demiryollar Dergisi**, Ankara, 1 Son Kanun 1937, Sayı 143, Cilt XIII, s. 583.

⁴⁴⁴ “Taltifler”, **Demiryollar Dergisi**, Ankara, 1 Temmuz 1937, Sayı 149, Cilt XIII, s.188.

TABLO 4.10: Taltif Alan Personelin İsimleri ve Bağlı Oldukları Birimler ⁴⁴⁵

No	İsmi	Vazifesi	Mahalli Memuriyeti	
7920	Lüfi	Şube 24 şefi	Çankırı	
11008	Mehmet Ali	Kısım 243 ⁴⁴⁶ şefi	Güllüce	
9764	Kazım	T ⁴⁴⁷ .2431 Çavuşu	Çankırı	
15116	Aziz	T.2433 Çavuşu	İldızım	
-	Cemal Nuri	T.2433 Çavuşu	İldızım	No'su daha tescil edilmemiştir.
714	Mehmet Ahmet	T.2431 Amelesi	Çankırı	
715	Hakkı Ahmet	T.2431 Amelesi	Çankırı	
716	Ahmed Kadir	T.2431 Amelesi	Çankırı	
717	Nuri Hasan	T.2431 Amelesi	Çankırı	
744	Yunus Mehmet	T.2433 Amelesi	İldızım	
737	Mustafa Reşit	T.2433 Amelesi	İldızım	
738	Hüseyin Mustafa	T.2433 Amelesi	İldızım	

Demiryolu personeli işletmeyi kendi malı gibi görmüş aynı zamanda işletmenin gelişmesi için inisiyatif almışlardır. Trenlerin işletilmesi için o dönemde akla hayale gelmeyecek riskler alan demiryolu personeli trenlerin yürümesi için çeşitli fedakârlıklar yapmıştır. Bu fedakârlıklara bir örnek vermekte fayda var.

1940 yılının Nisan ayında en yakın istasyona kilometrelerce uzakta tren makinası arızalanır. İletişim imkânı olmadığı için trenin bulunduğu hatta başka bir tren gelerek büyük bir kazaya neden olabilir endişesi ile tren şefi 9954 Numaralı Halit Ziya Göle zekâsını kullanmıştır. Göle, oluşabilecek kazayı şu şekilde engellemiştir:

⁴⁴⁵ Servet Zengin, “Takdirname ve Nakdi Mükâfat Alan Personelimiz”, *Demiryol Dergisi*, Ankara, Kasım- Aralık 1956, Sayı 62-63, s.70-71.

⁴⁴⁶ Kodların açılımı: 243, (2) Bölge, (4) İkinci Bölgeye Bağlı Kısım Müdürlüğünün sayı ve numarası, (3) Müdürlüğe Bağlı Kısım Şefliği sayısı ve numarası.

⁴⁴⁷ T. Tarım Kısımı.

“Demiryolu boyunca uzayan telgraf hattı üzerindeki daimi elektrik cereyanından istifadeyi düşünmüş ve civarda çalışan amele takımından aldığı bir urganla evvel telleri bağladıktan sonra yine amele takımından temin ettiği bir miktar telin iki ucunu telgraf direğindeki tellere bağlanmış ve bağladığı telin ortasından furgonda kesmiştir. İki bağlantı yerin ortasından telgraf hattını da bir eğe ile kesmek suretiyle elektriği furgondaki tellerin ucuna intikal ettirmiş ve bunları birbirine birleştirip ayırmak suretiyle muhabereyi temin etmiştir. Bu suretle muhatabı olan istasyondan cevap almak imkânı olmamakla beraber bulunduğu vaziyet oraya bildirerek imdat isteyebilmiştir.”⁴⁴⁸ Ayrıca takdirname, farklı para taltifleri, teşekkürnameler, görevde yükselme gibi meslekte başarı gösteren demiryolu personele taltifler verilmiştir.

2. Personel Uygulanan Cezaları

Demiryolu personeline cumhuriyetin ilk yıllarında pek çok görev yüklenmiştir. Cumhuriyetin kurucu iradesi demiryollarını hem merkezi otoritenin temini hem de ülkenin modernleşen ve gelişen yüzü olarak görmüştür. Demiryolu personeli en ücra köşelerde yapılan istasyonlarda resmi elbiseleri ile halka örnek olurken, hastane, lojman, eğitim merkezleri, lokal, pansiyon, spor merkezleri ve yatakhane gibi sosyal imkanlara sahip olmuştur. Savaştan çıkmış zor şartlar altında yaşayan halkın içerisinde demiryolu personeli yavaş da olsa çok sayıda imkâna ilk kavuşan kamu kurumu olma özelliğine sahiptir. Hatta zabıta yetkileriyle bile donatılmıştır. Demiryolu gibi teknolojik birikim ve büyük masraflar gerektiren bir kurumda disiplin ve iş düzeni her şeyden önce gelmektedir. Demiryolu personeli sınırsız yetki ve sınırsız sorumluluk kuralına göre çalışır. Bugün bile her demiryolu personeli yaptığı hatanın kuruma büyük zararlar vereceğini bunun yanında da yapacağı her hatanın da bir cezai karşılığı olduğunu bilir.

Personele uygulanan cezaların başlıkları şunlardır:

a - ihtar

b - Tevbih

c - Ücret kesilmesi

⁴⁴⁸ “Bir Katar Memurunun Değerli Bir Hareketi”, *Demiryollar Dergisi*, Ankara, Nisan 1940, Sayı 182, Cilt XV, s. 493.

d - Kıdem tenzili

e - Derece tenzili

f - Vazife tenzili

g - Hizmetten ihraç⁴⁴⁹

Fikir vermesi açısından demiryolu personeli tarafından yapılan hataların nasıl cezalar aldığını cumhuriyetin ilk yıllarından birkaç olayla örneklendirmekte yarar vardır:

“Ankara-Sivas Demiryolunda muhasebe kâtipliği yapan Nizamettin’in, İngiliz sempatizanı olduğundan işine 14 Ağustos 1926 tarihinde son verilmiştir.⁴⁵⁰ Nöbette bulunan arkadaşının evine sarhoş olarak taarruz eden V/6 Gardıfren 3586 Mehmet Ali’nin 22 Temmuz 1936 da kaydı silinmiştir. Geçimsizliği ve amirlerine serkeşliği alışkanlık edinen ve ihtarla tecziye edilmesine rağmen bu fena alışkanlığını düzeltmediği, işletmesinin raporundan anlaşılan 3447 Makasçı Hulusi’nin kaydı 30 Temmuz 1936’da silinmiştir. 27 Mayıs 1936 da izin alarak Ankara’ya giden ve henüz geri gelmeyen Çankırı Gardıfrenlerinden 4837 Haydar’ın 13 Temmuz 1936’da kaydı silinmiştir.”

Bu cezalardan farklı olarak yolsuzluk yapan personel ve buna göz yuman personele verilen cezalara örnek şu şekilde verilmiştir: *“Vazifesini sui istimal ederek 3595 kuruluş zimmetine geçiren VI. işletme Ambar 11196 Nabi’nin 13 Temmuz 1936’dan itibaren kaydının kapanması umum müdürlükçe onanmıştır. İstasyon muamelelerinde kayıtlarını noksan bırakan ve vazifesini ihmal ettiği ve zimmetine para geçirdiği sabit olan 11753 istasyon memuru Kemal’in ve yolsuzlukları bildiği halde bir senedir idareye haber vermeyen ve resmi zabıt varakalarını cebinde saklayan Ambar memuru 11786 İbrahim’in kayıtları 11 Temmuz 1936’da kapanmıştır.”*

Yine personel ve ailelerine iyi davranmayan, personele ilgi göstermeyen, iş yeri hekimine de ceza verilmesi dikkat çeken başka bir örnektir; *“Vazifesinde ihmal ve ciddi olmayan ve netice olarak personelin şikâyetini celbeden II. İşletme Filyos kısım*

⁴⁴⁹ T. Lâlik, “İşten El Çektirme”, *Demiryollar Dergisi*, Ankara, Temmuz- Eylül 1944, Sayı 233- 234 - 235, Cilt XX, s. 13-14.

⁴⁵⁰ BCA. 149 - 54 – 2, 230-0-0-0, 14.08.1926

hekimî 10027 Talat'ın istihdamında devam edilmesi caiz görülmediğinden hizmetine nihayet verilmesi 7 Temmuz 1936'da onanmıştır.” Yine görevi sırasında dikkatsiz davranan personele de cezai işlem uygulanmıştır. “4 Mart 1936 tarihinde Gebze istasyonunda manevra esnasında lambayı söndürmediğinden bir vagonun yanmasına sebep olan 4015 katar baş memuru Naim'in 10 lira para cezası ile beraber derecesinin Kondüktör Başajlığı indirilmesine 24 Haziran 1936 da karar verilmiştir.”⁴⁵¹

a. İşten El Çektirme Cezası (Suspendue)

1944 tarihli belgelerde her ne kadar “işten el çektirmeyi” bir ceza olarak görmeyip bir tedbir gibi tanımlansa da personel adı geçen uygulamayı bir ceza olarak görür. Soruşturma geçiren bir demiryolu personeli soruşturma sonuçlana kadar görev yapamaz, maaşının yarısını alır. Soruşturma sonrasında asıl ceza o zaman verilir. Fransızca bir kelime olarak personel diline yerleşmiş olan Suspendue ise hukuk dilinde çok farklı anlama gelmektedir. Suspendue kelimesinin bir ceza anlamı taşıdığını ancak Türkçedeki karşılığı tam karşılamadığı için dönemin hukukçuları tarafından personel eleştirilmiştir. Ancak 2023 yılında görevden el çektirilme uygulaması yine de Suspendue olarak personel tarafından kullanılmaktadır.

İşten el çektirme işlemi uygulanacak haller:

- 1- Gizli, aşikâr zimmeti bulunanlar,
- 2- Kasa ve ambar mevcudu ile defterleri ve evrakı salahiyetli alâkadarlara göstermekten çekinenler,
- 3- Vazifelerine devamda zarar olacağına hakkında katı kanaat oluşanlar,
- 4- Alenen suiistimalde bulunanlar,
- 5- Rüşvet alanlar,
- 6- Verilen herhangi bir vazifeyi kabul etmeyerek işletmeyi sekteye uğratanlar.

Haklarında soruşturma yapıp herhangi bir cezaya tabi tutulmayan personele kesilen maaş miktarları ödenerek görevlerine tekrar iade edilirler.⁴⁵² Düzenlenen bu kanunla Devlet Demiryolları memurlarına ceza verecek makamlar şu şekilde belirlenmiştir:

⁴⁵¹ “Zatîşî Haberleri”, *Demiryollar Dergisi*, Ankara, 1 Ağustos 1936, Sayı 137, Cilt XII, s. 274.

⁴⁵² T. Lâlik, “ İşten El Çektirme”, a.g.m, s. 13.

“Memurin kanunu üstlere ancak ihtar ve kınamadan ibaret bulunan manevi inzibati cezaları vermek hakkını tanımıştır. Daha ağır cezalar inzibat komisyonlarınca verilir. Buna göre

İhtar, kınama ve ücret kesimi cezaları işletme müdürlüklerince, ihtar, kınama, ücret kesimi ve kıdem tenzili cezaları Genel Müdürlükçe, derece tenzili, vazife tenzili ve hizmetten ihraç cezaları disiplin kurulu kararıyla verilir.” Hükmü 1945 tarihinde getirilmiştir.⁴⁵³

b. Demiryolu Personeline Seferberlik Sırasında Uygulanan Özel Cezalar

İkinci Dünya Savaşı sırasında demiryolu personeli askeri bir yapıya sahip olmuştur. Demiryolu personeline seferberlik boyunca özel hizmetler verilmiş aynı zamanda da demiryolu personeline yönelik özel ceza kanunları çıkarılmıştır. 14 Ağustos 1944 tarihinde kabul edilen 4655 sayılı kanunla; fevkalade zamanda, umumi veya kısmi seferberlik zamanında münakalât, muhaberat işlerinin Münakalât Vekilliğince yönetileceği kabul edilmiştir. Bu kanuna göre seferberlik hallerinde demiryolu personeline özel cezalar uygulanmasına karar verilmiştir. Bu cezalar kısaca şöyledir:

“Bu kanunun altıncı maddesine göre de, Münakalât Vekâleti camiasına giren işletmelerin hususi mevzuatı ve umumi hükümler mahfuz olmakla beraber münakalat, muhaberat ve posta hizmetlerinin ifası sırasında bu hizmetlerin ihlalinden doğan suçların muhakemesi, Münakalât Vekili veya salâhiyetli kılacağı makamlar tarafından istendiği takdirde bu suçları işleyen memur, müstahdem ve amele ile Millî Müdafaa Vekâletince Münakalât Vekâleti emrine verilen personelin muhakemeleri en yakın vazifeli ve salâhiyetli askeri mahkemelerde yapılacaktır.

Yüksek Münakalât Vekâleti, Devlet Demiryolları işletme idaresi mensubu hakkında, bu kanunun hükmü dâhiline giren suçlardan dolayı muhakemelerinin askeri mahkemelerde yapılmasını istemeye, merkezde Umum Müdürü, bulunmadığı zaman vekilini; işletmelerde işletme müdürlerini, bulunmadığı takdirde vekillerini salâhiyetli kılmuştur. Ancak işletmelere verilen bu salâhiyetin, fevkalade hallerde değil, yalnız ve

⁴⁵³ T. Lâlik, “D.D.Y. Personelinin Tabi Bulundukları İnzibati Cezalar”, **Demiryollar Dergisi**, Ankara, Temmuz- Eylül 1945, Sayı 245- 246-247, Cilt XXI, s. 18.

münhasıran seferberlik halinde kullanılacağı 31 Ağustos 1944 tarihli 2339 numaralı tamimle bildirilmiştir.

Bu suçlardan zan altında olanlar, askeri şahıslardan oldukları takdirde, haklarında tatbik edilecek muamele Millî Müdafaa ve Münakalât Vekâletlerince tanzim ve tespit edilecek esaslar dâhilinde cereyan edecektir. Münakale (taşıma), muhabere ve mürasele (ulaştırma) işlerinin memleket müdafaaasındaki rolü göz önünde tutulacak olursa, bu hizmetlerin ifası sırasında bu hizmetlerin ihlalden doğan suçların askeri, adli rejime tabi tutulmasının önemi kolaylıkla anlaşılacaktır.

Bu kanun, umumi veya kısmi seferberlik zamanında ve fevkalade hallerde Münakale, muhabere ve mürasele (ulaştırma) hizmetlerinin ifası sırasında bu hizmetlerin ihlalden suçlu görülen memur ve müstahdemler hakkında vazife ve salâhiyetli adli mercii tayin etmekle kalmamakta ayrıca, 7. maddesi ile bu hizmetlerde vazifeli memurlara bu hizmetlerin emniyet ve intizamını ihlal eden yabancı, yani idare mensubu olmayan şahısları yakalayarak en yakın zabıta memuruna teslim etmekle de mükellef tutmaktadır. Bu bakımdan bu işlerde çalışan memurlara zabıta kuvvet ve salâhiyeti tanınmış demektir. Bu mükellefiyetin ifasında ihmali görülenlerin umumi hükümler dairesinde cezalandırılacakları tabiidir.”⁴⁵⁴

3. Demiryolu Personelinin Cezai İşlemlerini Takip Edecek Makam

Cumhuriyetin kuruluşundan sonra demiryollarına verilen önem ve dikkat personelin işlediği suçlarla ilgili zaman zaman tartışma konusu olmuştur. Zaman zaman demiryolu personeli büyük suçlar haricinde işlenen suçlardan muaf tutulmuş, yukarda örneğini verdiğimiz gibi İkinci Dünya Savaşı sırasında yaşanan seferberlik nedeni ile askeri yargılanmışlardır. Daha sonra çıkarılan yasalarla demiryolu personeli diğer devlet memurları ile aynı yasalara tabi tutulmuştur. 1943 yılında çıkarılan Türk Ceza Kanununa göre demiryolu personeli işlediği suçlardan dolayı diğer devlet memurları ile aynı statüye getirilmiştir. 1944 yılında Demiryolu Dergisinde çıkan bir makale ile bu konuda demiryolu personeli uyarılmıştır.

⁴⁵⁴ T. Lâlik, “ Seferberlik Zamanında ve Fevkalade Hallerde Münakale Hizmetlerinde Suçlanan Memurlar Askeri Mahkemelere Verilebilecek”, *Demiryollar Dergisi*, Ankara, I. Teşrin – I. Kânun 1944, Sayı 236-237-238, Cilt XX, s. 10-11; Resmi Gazete, " Münakalât Vekâletinin Hazarda İdare Etmekte Olduğu Münakale ve Muhabere ve Mürasele İşlerinin Umumi Veya Kısmi Seferberlik Halinde ve Fevkalâde Hallerde Ne Suretle İfa Edileceğine Dair Kanun ", Sayı 5782, 14 Ağustos 1944, s. 7499.

Yine demiryolu personelinin işledikleri suçları örtbas etmesi, amirlerin görmezlikten gelmesini engellemek için yasa o dönemde şu şekilde düzenlenmiştir: *“TCK’nın 235’inci maddesi, memurları, vazifelerini yaptıkları sırada, memuriyetleri ile olarak re’sen takibat icrasını gerektiren bir suça vakıf oldukları takdirde ait olduğu daireye yani takibat icra edecek olan makama haber vermeye mecbur tutmaktadır. Bu ihbarda ihmal ve gevşeklik edenler 5 liradan 100 liraya kadar ağır para cezası ile cezalandırılırlar. Bu cezaya, vukuf işlenen suçun ehemmiyetine göre ayrıca üç aydan bir seneye kadar memuriyetten mahrumiyet cezası da ilave olunur.”*⁴⁵⁵

4. Demiryolu Personeline Uygulanan Yasaklar

a. Demiryolu Personeline Özel Şirketlerde Çalışma Yasağı

Demiryolları idaresi ülke sınırlarında bulunan hatları ülkeye kazandırıp bununla birlikte yeni hatlar hizmete açtıkça daha organize olmaya başlamıştır. Demiryolları idaresi büyük emekler harcayarak yetiştirdiği personelin daha sonra demiryollarına iş yapan şirketlere istifa edip gitmesini engellemek için düzenlemeler yapmıştır. Bu kanunları çıkarmasında iki büyük etken vardır: Bunlardan ilki bahsettiğimiz gibi yetişmiş personelin özel kurumlar ve yabancı şirketlere gidip kuruma zarar vermesini engellemek, ikincisi ise bu personelin demiryolu işletmesi ile yapılan işlerde kendi şirketlerinin menfaatini düşünüp diğer vatandaşların demiryollarından yararlanmasını engellemek ya da sırası olanı beklemeden ön plana çıkmak ve ihaleye fesat karıştırmak. İşte tüm bu olumsuzlukların önüne geçmek için 1934 yılının 7 Mayıs’ında 2428 sayılı yasayı çıkararak demiryollarından ayrılan personele çeşitli yasaklar getirmiştir. Çıkarılan yasa şu şekildedir:

“Madde 1 — Nafia Vekâleti ile bu vekâlete bağlı idareler kadrolarında istihdam edilen bilumum mühendis, mimar, ressam, fen memurları, muhasebe ve levazım işlerinde çalışan bütün memur ve müstahdemlere ve diğer işlerde çalışan daire, şube ve kalem âmirleri ile bunlardan yukarı derecede bulunan memur ve müstahdemler her ne suretle olursa olsun hizmetten ayrıldıktan tarihten itibaren beş sene içinde:

A) Gerek doğrudan doğruya ve gerekse aracı ortak, temsilci, komisyoncu gibi herhangi nam ve sıfatla olursa olsun Nafia Vekâletine veya bu vekâlete bağlı

⁴⁵⁵ T. Lâlik, “Hukuki Bahisler”, **Demiryollar Dergisi**, Ankara, Nisan, Haziran 1944, Sayı 230-231-232, Cilt XIX, s. 22-23.

idarelere taalluk eden işlerde ihale veya taahhütlere giremezler ve bu işleri müteahhitlerinden iş alamazlar ve bu işlerde kullanılamazlar.

B) Nafia Vekâletinin kontrolü altında bulunan imtiyazlı şirketler nezdinde hiçbir hizmet göremedikleri gibi şirketlerde idare meclisi reis ve azası veya kontrolör dahi olamazlar.

C) Yukarıda ki fıkralarda yazılı müteahhitlerin ve imtiyazlı şirketlerin işlerini vekâlet ve bu vekâlete bağlı idareler teşkilâtında takip edemezler.

Madde 2 — Bu kanuna muhalif hareketlerde bulunanlardan memur ve müstahdemlerle bu kabil memur ve müstahdemleri bilerek istihdam eden veya bunlarla ortak olan veya bunlara iş havale edenler üç aydan üç seneye kadar hapis ve yüz liradan beş, yüz liraya kadar ağır para cezası ile cezalandırılır.

Madde 3 — Bu kanun neşri tarihinden muteberdir.

Madde 4 — Bu kanunun icrasına Adliye ve Nafia vekilleri memurdur.”⁴⁵⁶

b. Demiryolu Personelini Unvanı Dışında Çalışma Yasağı

Zaman geçtikçe demiryollarında personelle ilgili sistemde oturmakta Avrupalı çağdaşları gibi demiryolu personelinin yapacağı işler konusunda net kanunlar çıkmıştır. Ancak eskiden gelen alışkanlıkların devam etmesi kazalarda ve yazışmalarda sorumlu bulunamaması nedeni ile 20 Mart 1953 tarihinde 8910-5/74456 sayılı bir genel emir çıkarılarak personel ve yöneticilerin dikkati çekilmiştir. Bu emire şu ifadeler yer verilmiştir:

“Her memurun unvanının icap ettirdiği vazîfede çalıştırılması ve muvakkat amelelerin de hiçbir sebep ve bahane ile memur, telefoncu, daktilo, hademe vesaire hizmetlerde çalışmaması hakkında ki müteaddit emirlere rağmen bazı işletmelerde buna aykırı hareket edildiğinin görüldüğünü, bundan sonra yapılacak teftişlerde bu tür muntazamsızlıklar görüldüğü takdirde, yakın âmirlerin şahsen mesul tutulacaklarını, servis ve işletme müdürlerinin bu mevzu ile yakından alakadar olarak, bu gibi hareketlere meydan vermemelerini bildirmektedir”⁴⁵⁷ denilmiştir.

c. Demiryolu Personeline Siyaset Yapma Yasağı

⁴⁵⁶ Resmi Gazete, “Hizmetten Ayrılan Nafia Memur ve Müstahdemlerinin Yapamayacakları İşler Hakkında Kanun”, Ankara, 14 Mayıs 1934, Sayı 2700, s. 3779; “Kanun”, *Demiryolu Mecmuası*, İstanbul, Mayıs-Haziran 1934, Sayı 111-112, Cilt X, s. 283.

⁴⁵⁷ “Mevzuat, Nizamname, Talimatname, Tamim ve Emirler”, *Demiryollar Dergisi*, Ankara, Nisan 1953, Sayı 19, s. 56.

7 Ağustos 1956 tarihinde 239/1189 sayılı talimatname ile demiryollarında görev yapan memur ve işçi personele siyaset yapma yasağı getirilmiştir. Çıkarılan bu talimatnameye göre “Herhangi bir siyasi partinin ocak, bucak, ilçe ve il başkanlığı, idare heyeti azalığı, müteşebbis heyeti reisliği ve azalığı, haysiyet divanı reis ve azalığı, delegelik gibi parti kademelerinin aktif vazifelerinde bulunmak” yasaklanmıştır.

“Yukardaki siyasi sayılan parti organlarına üyeliği devam edenlerin durumları sonradan anlaşılınca kurumla ilişkisi derhal kesilir. Herhangi siyasi bir partinin yukarda sayılan vazifelerinde bulunanlar, bu hükmün yürürlüğe girdiği tarihten itibaren bir ay içinde sözü geçen vazifelerle ilgilerini kesmeğe mecburdurlar. Aksi sabit olduğu takdirde umum müdürlüğün tasdik ile hizmetlerine nihayet verilir.”

İşçiler Talimatnamesine geçici 25’nci madde olarak şu hüküm eklenmiştir: “Herhangi siyasi bir partinin 5’nci maddenin (h) fıkrasında yazılı vazifelerinde bulunan işçiler, bu hükmün yürürlüğe girdiği tarihten itibaren bir ay içerisinde sözü geçen vazifelerle ilgilerini kesmeye mecburdurlar. Aksi sabit olduğu takdirde İş Kanununun 13’ncü maddesine tevfikan hizmet akitleri feshedilir.”⁴⁵⁸

D. İş ve İş Güvenliğine Yönelik Politikalar

1. İşçi Sağlığı ve İş Güvenliği İle İlgili Önlemler

Cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren Demiryolu İşletmesi tüm endüstri tesislerine fikir vermiştir. Özellikle personele yönelik çalışmalar ülkede faaliyet gösteren diğer devlet ve özel işletmelere örnek olacak çalışmalara imza atılmıştır. Sanayi devrimi yaşayamayan ülkede sanayi devrimini yaşayan Demiryolu işletmesi sağlık kuruluşları, eğitim merkezleri ile personeli gelişmenin merkezini oturtmuştur. Diğer ülkelerin demiryolu işletmeleri ile sıkı ilişkiler sağlayan işletme personelin iş güvenliğine de önem vermiştir. Personeli iş hastalıklarına ve iş kazalarına karşı sigorta eden kurum “en iyi sigortanın iş kazalarına karşı alınacak tedbirler” olduğunu yayınladığı talimatnamelerde ifade etmiştir. Devlet Demiryolları ve Limanları İdaresi Genel

⁴⁵⁸ “Mevzuat, Nizamname, Talimatname, Tamim ve Emirler”, **Demiryol Dergisi**, Ankara, Ekim 1956, Sayı 61, s. 51-52.

Müdürlüğü yayınladığı talimatnamelere göre iş güvenliği ile ilgili şu önlemleri almıştır:

2. İş Metotları

İşçiden azami istifade etmek için, öncelikle onun kabiliyetini bilmek icap eder. Bu da ancak psikoteknik tecrübeler ile tespit edilir. Bundan manada bu teşhisin tam randıman verebilmesi için ayrıca fizyolojik bakımdan da bünyesinin uygun olduğu meslekle meşgul olması lazımdır. Mesela nefes hastalığı olan bir işçinin tozlu yerlerde, cilt hastalığı olan bir işçinin de deriye tesir eden maddelerle iştigal etmesi elbette sağlığı için zararlıdır. Netice olarak bütün personeli daimi olarak ciddi bir sıhhi muayeneye tabi tutmak icap ettiği anlaşılır. Ayrıca sağlam vücutların hastalığa yakalanmaması için de mümkün mertebe monoton işlerden kaçınılmalıdır (daimi ayakta durarak, yalnız el veya ayak kullanarak çalışmak icap eden hallerde olduğu gibi).

3. İş Yerleri

İş yerlerinin havasının sık sık temizlenmesi için döner pencerelere malik olması lazımdır. Fabrikanın nev'ine göre muhtelif cinsten toz teşekkül ederse, bunun da emici tertibatla temizlenmesi icap eder. Güneş ışığının kâfi gelmediği yerlerde muhakkak suni ışık kullanmalıdır. Çalışma yerlerinin daimi mutedil bir sühunete malik olması için, yazın serinlendirme, kışın da ısıtma tertibatı ihmal edilmemelidir. İşçinin muhtelif sıcaklık farklarından vücutça zarar görmemesine dikkat etmelidir. İçme suyunun, işçinin çalıştığı yerde temiz ve taze olarak hazır bulundurulması ve asla hela gibi yerlere konulmaması gerekir.

Yemekhaneler işçinin çalıştığı yerin civarında olmalıdır. Bu suretle işçi paydostan zaman kazanmış ve dinlenmiş olur. Yemeğini beraberinde getirenlere de bunları ısıtmak için imkân ve müsaade verilmelidir. Yıkanma yerinde de yaz ve kış soğuk ve sıcak su bulundurulup umumiyetle kalabalığa meydan vermemek için, personel sayısının beşte biri nispetinde musluk ve duş olmalıdır.⁴⁵⁹

⁴⁵⁹ Cemal Üner, “İş Kazaları, Meslek Hastalıkları ve Korunma Yöntemleri ”, *Demiryollar Dergisi*, Ankara, Ocak- Şubat 1948, Sayı 267-268, Cilt XXII, s. 56-57.

SONUÇ

İnsanlık tarihinde hiçbir endüstriyel buluş demiryolu kadar insanların kaderlerini etkilememiştir. Demiryolları toplumların, ekonomik, sosyal, kültürel ve yapılarında köklü değişimlere yol açmıştır. Öldürücü bir silah olmamasına rağmen kapitalist dünyanın sömürü aracı olarak kullanılmış çok sayıda toplumu köleleştirmiş ve belki de açlıktan ölmesine neden olmuştur. İşte bu denli önemli bir buluş olan demiryolu, Osmanlı Devleti'ne Avrupa'da işlemeye başlamasından çok kısa bir sürede gelmiştir.

Çok geniş bir coğrafyada hüküm süren Osmanlı Devleti yöneticileri demiryolu ağına merkezi otoriteyi güçlendirmek için öncelikli askeri alanda sahip olmak istemiştir. Ancak devletin böyle önemli bir endüstriyel buluşa sahip olmak için ne teknik, ne de ekonomik alt yapısı vardır. Bu nedenle Avrupalı devletlere başvurmak zorunda kalmıştır. Emperyalist ülkelerle Osmanlı Devleti'nin amaçları çok farklı olmuştur. Bu nedenle teknolojik bakımdan gelişmiş ülkelere tavizler verilmeye başlamıştır. Bu tavizler sonucunda ilk imtiyaz İngilizlere verilmiş bu tavizleri diğer tavizler izlemiştir.

Bir nevi bu imtiyazlar devletin işine yaramadığı gibi şirketler kendi personelini kendileri getirmiş, Türkler sadece hamallık ve ağır işlerde çalıştırılmıştır. Verilen kilometre garantileri ile devlet ekonomik yönden de zarara uğramıştır. Osmanlı Devleti topraklarında yabancı sermaye, yabancı personel ile yönetilen demiryolu işletmeleri bir süre sonra yabancı şirketlerin bağımsız hareket ettiği, Osmanlı Devleti'ni dikkate almadığı gibi adeta bir işgal alanına dönmüştür. Demiryolu sayesinde merkezi otoritesini güçlendirmeyi düşünen devlet demiryolu aracılığı ile savaşmadan adeta işgal edilmiştir.

Osmanlı Devleti vatandaşlarının demiryollarından personel olarak istihdam edilmesi birçok şekilde engellenmiştir. Bunlara sadece yabancılar eli ile değil devletin kendi yöneticileri tarafından da desteklenmiştir. 1856'da Anadolu topraklarında yapılan demiryollarında sadece şapka giyecekleri ve bunun dinden çıkmak olarak değerlendiren zamanın Şeyhülislam'ın fetvası yüzünden Müslüman personel demiryollarında görev alamamıştır. Zamanın yöneticilerinin bazıları Türk Milleti'nin demiryolları gibi teknik bir konuyu anlayacak zekâyâ sahip olmadıklarını iddia etmiştir.

Osmanlı Devleti yöneticileri Demiryolları'nın kendisine karşı bir silah gibi kullanıldığını Balkan Savaşları'nda acı tecrübelerle görmüştür. İşletme dilinin Fransızca olması, çalışanların gayrimüslim ve yabancılardan oluşması Balkan Savaşı sırasında askeri nakliyatın engellenmesine neden olmuştur. Hicaz Demiryolları'nın yapımında dini inançlar gereği bu bölgeye Müslüman olmayanların alınmaması nedeni ile çok az sayıda Türk ve Müslüman personel yetiştirilmiş ancak bu küçük grup devlete istenilen faydayı sağlayamamıştır. Çünkü Türkler ısrarla demiryollarından uzak tutulmuştur. İlk demiryolu nizamnamesinin Türkçe olarak Behiç Erkin tarafından ülkeye demiryolunun gelmesinden 60 yıl sonra yazılması da demiryollarından Müslüman personelin uzak tutulmaya çalışılmasına başka bir örnektir.

Balkan Savaşları ve ardından Birinci Dünya Savaşı sırasında yaşanan personel problemleri neticesinde Demiryolu Mektepleri açılmış ancak şirketleri, bu okullardan mezun olan Türk öğrencileri demiryolu hatlarından uzak tutmuş, işletme dilinin yabancı dillerde yapılmaya devam ettirilmiştir. Dolayısı ile adeta bağımsız bir devlet gibi Osmanlı topraklarında hüküm süren yabancı şirketlerinin ve onların yabancı personellerinin ihanetleri ile devlet baş başa kalmak zorunda kalmıştır. Öyle ki demiryollarında görev yapan yabancı personelin adli suçlarında bile devlet, şirket buna izin vermediği için bu personel yargılanamamıştır. Yine yabancı şirketler kendi demiryolu kolonilerini oluşturmuş teknik personel yetiştirmek için kendi vatandaşlarına demiryolu okulları açmışlardır.

Tüm dünyada demiryolları bir ağ şeklinde teşkilatlanırken yabancı devletlerinin çıkarlarına göre teşkilatlanan ve koloni şeklinde oluşturulan demiryolu teşkilatının sıkıntısı Millî Mücadele döneminde yaşanmıştır. Millî Mücadele sırasında sadece millî hat olarak Ankara-Yahşihan arasında bulunan dekovil hattı hizmet vermiştir. Bu dönemde de Personel yabancı ve gayrimüslimlerden oluşmaktadır. Millî Mücadele sırasında yabancı personelin ihanetleri nedeni ile TBMM hükümeti önce hatlara el koymuş, ardından da yabancı personel ve gayrimüslimleri maaşlarının yarısını ödenmek şartı ile Yozgat ve Keskin'de zorunlu ikamete göndermişlerdir.

Kurtuluş Savaşı devam ederken personel olmadığı için Behiç Bey'in isteği doğrultusunda zorunlu ikamete gönderilen gayrimüslim personel tedbirler alınarak tekrar göreve çağrılmak zorunda kalmıştır. Özellikle Sakarya Muharebeleri döneminde savaşın lojistiği bu personel sayesinde Polatlı-Yahşihan hattından

yapılmıştır. Savaşın zaferle kazanılmasından sonra çağının en teknolojik ulaştırma aracı olan demiryollarının ve personelinin millileştirme çalışmalarına gidilmiştir.

Bir taraftan yabancı şirketlerden hatlar alınırken özellikle Atatürk ve Tek Parti döneminde yeni hatlar “Bir karış fazla demiryolu” sloganı ile yapılmıştır. Geçmiş tecrübelerden “*Türkler demiryolcuğu yapamazlar*” sözüne inat okullar kurslar açılmıştır. Demiryolu personeli milletin modernleşmesinde rol model olarak gösterilmiştir. Demiryolu personelinin yurt içinde yetişmesi için okullar kurslar açılırken, yurt dışına teknik personeller gönderilmiştir. Demiryolu personeli spor, sosyal etkinlikler, kültürel faaliyetler ve ekonomik yatırımlarla diğer devlet ve özel sektör kuruluşlarına örnek olmuştur.

Cumhuriyetin ilk yıllarında demiryolları teşkilatlanması “Türkçülük” fikriyatı üzerine kurulmuş “Türk şimendiferciliğin en iyisini yapar” düşüncesi hâkim olmuştur. Atatürk ve Tek Parti döneminde devlet yatırımlarının büyük bir çoğunluğunun demiryolu personel giderlerine harcandığını görmekteyiz. Demiryolları her gittiği yere modernite götürmüş demiryolları sayesinde yeni yerleşim merkezleri oluşmuş, demiryolu kültürü meydana gelmiştir. Osmanlı Devleti sırasında yaşanan yabancı personel sorunu cumhuriyet yöneticilerine “Teknoloji ne kadar yeni olursa olsun onu kullanacak insana yatırım yapmazsanız beklediğiniz verimi alamazsınız” fikrini vermiştir. Demiryolları yatırımları 1950 Demokrat Parti iktidarına kadar aralıksız sürmüştür.

1950-1960 yılları arasında tek başına iktidar olan Demokrat Parti Amerika ile yakınlaşma projesi dâhilinde demiryolu yatırımlarına önem vermemiştir. Karayolları ağını genişletmeye çalışmıştır. Demokrat Parti döneminde demiryolu personeline sosyal hakların dünya standartlarına göre verildiği görülmüştür. Ancak bu dönemde personel sayısı artarken verimli personel sayısı azalmıştır. Kurum siyasi yatırım alanı olarak kullanılmış personel seçimi konusunda verim dikkate alınmamıştır. 1960 Askeri Müdahalesi sonrasında ülke planlı yatırımlar dönemine girmiştir.

Sonuç olarak, Demiryolları bugün dahi önemli bir ulaşım aracıdır ve ülkelerin gelişmişliği ile doğru orantılıdır. Osmanlı Devleti’nin bölünmesi ve işgal altına alınması aslında Birinci Dünya Savaşı’ndan önce demiryolu şirketleri tarafından yabancı ve Osmanlı vatandaşı gayrimüslimler tarafından yapılmıştır. Demiryolu sayesinde Alman, Fransız, İngiliz, Avusturya bölgeleri oluşturulmuş bu bölgelerde

kendi kanunları olan, İngilizce, Fransızca ve Almanca konuşulan alanlar ve okullar açılmıştır. Millî Mücadele’de Türk Milleti sadece Mondros ve Sevr’i yırtıp atmamış 1851’den Kurtuluş Savaşı’na kadar demiryolu personeli ve şirketlerin ekonomik işgale de son vermiştir. Türk devleti cumhuriyetin kurulmasından sonra demiryollarını ve burada görev yapan personeli modern Türk vatandaşlarına örnek göstermiştir.



KAYNAKÇA

ARŞİV BELGELERİ

Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)

BOA. HR. MKT, 205/30, 13.M.1274/3 Eylül 1857

BOA, BEO, 1193/2, Lef 4 (11 Kanunuevvel 1913/11 Aralık 1913).

Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA)

BCA. 4 - 39 – 8, 30-18-1-1, 27.11.1921

BCA. 149 - 54 – 2, 230-0-0-0, 14.08.1926

BCA. 256 - 725 - 18, 30-10-0-0, 17.10.1945

BCA. 256 - 725 - 18, 56 - 51 - 2, 17.06.1935

803 Nolu Genel Emir. Ankara, 7 Eylül 2023.

TETKİK ESERLER VE HATIRALAR

Akalan, Ali Osman, “*Bir Kurum Olarak Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Tarihi*”, Doktora Tezi, Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, 2010.

Akyol, Taha, *Rumeli’ye Elveda, 100. Yılında Balkan Bozgunu*, İstanbul: Doğan Kitap, 2014.

Arsalan, Mukaddes, “Milli Mücadele Tarihimizde Demiryolları Ve Demiryolcular”, Cumhuriyet Demiryolu Sempozyumu, Atatürk Kültür ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 2008.

Bal, Ali, “Balkan Harbinde Türk Ordusu’nun Lojistik Durumu”, On Dördüncü Askeri Tarih Bildirileri, Genel Kurmay Başkanlığı, İstanbul, 03-07 Aralık 2012

Bayar, Celal, *Bende Yazdım Milli Mücadeleye Giriş*, Cilt V, İstanbul: Sabah Kitapları, 1997, 1556

Beydilli, Kemal, “*Bağdat Demiryolu*”, Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi (DİA), IV: 442-444. Ankara: TDV, 1991.

Budak, Hacı Ömer, *Sevr Paylaşımı*, Ankara: Öztepe Yayıncılık, 2015.

Dinç, Dilaver, “*Behiç Erkin ve Demiryollarının Kuruluşu*”, Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Ankara Üniversitesi İnkılâp Tarihi Enstitüsü, 2009.

Engin, Vahdettin “*Rumeli Demiryolları*”, Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi (DİA), XXXV: 235-237. İstanbul: TDV, 2008.

Ergin, Osman Nuri, “Türkiye Maarif Tarihi”, IV: 146, İstanbul: Eser Matbaası, 1977.

Erkin, Behiç, “*Hatırat 1876-1958*”, Düzenleyen: Ali Birinci, Türk Tarih Kurumu (TTK), Ankara: 2019.

Esirgen, Seda Örsten, “*Osmanlı Devleti’nde Yabancılar Verilen Kamu Hizmeti İmtiyazları*”, Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, , 2010.

Gülsoy, Ufuk, Ochsenwald, William, “Hicaz Demiryolu”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi (DİA)*, XVII: 441-445. Diyanet İşleri Başkanlığı, Ankara: 1998.

Gürel, Ziya, “*Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk*”, C II, Türk Tarih Kurumu (TTK), 2011.

—. “*Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk*”. C II, Türk Tarih Kurumu (TTK), Ankara: Ankara: 2011.

Güzel, Mehmet Şehmuz. “Cumhuriyet Türkiye’sinde İşçi Hareketleri”, C VII, *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi*, (Düzenleyen Murat Belge), İstanbul: İletişim Yayınları, 1995.

Hallı, Reşat, “*Balkan Harbi (1912-1913)*”, Cilt I, Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı, Ankara: 1993.

Kabasakal, Hüseyin, “*Balkan Harbi (1912-1913)*”, Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı, Ankara: 1979.

Karabıyık, İlyas, “*Osmanlı’da Son Dönem İşçi Hareketleri*”, Bursa: Ekin Basın Yayın, 2012.

Kolay, Arif, “*Anadolu’da İşletmeye Açılan İlk Demiryolu İzmir – Kasaba Hattı ve Uzantıları (1963-1897)*”, Türk Tarih Kurumu (TTK), Ankara: 2019.

Küçük, Cevdet, “Balkan Savaşları”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi* (DİA), 5: 23-25. Türkiye Diyanet Vakfı, Ankara: 1992.

Müderrişoğlu, Alptekin, “*Kurtuluş Savaşı Mali Kaynakları*”, I: 90, Kastaş Yayınları, İstanbul: 1988.

Oğuz, Şeyda, “*1927 Adana Demiryolu Grevi*”, TÜSTAV Yayıncılık, İstanbul: 2005.

Özdemir, Mehmet, “Birinci Dünya Savaşında Demiryollarının Kullanımı ve Bunun Savaş Sonucuna Etkisi”, 4. Askeri Tarih Seminerleri, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı, Ankara: 1989, 369-402.

—. “Mütareke ve Kurtuluş Savaşı Başlangıç Döneminde Türk Demiryolları Yapısal ve Ekonomik Sorunlar” T.C. Kültür Bakanlığı, Ankara: 2001.

Özdemir, Nuray. “Balkan Savaşı’nda Bir Demiryolcu: Behiç (Erkin) Bey”, Düzenleyen: S. Bilal Nur Kenan Gültürk, Uluslararası Balkan Sempozyumu: Balkan Savaşlarının 100. Yılı, Bağcılar Belediyesi, İstanbul: 2012, 650-657.

—. “Türkiye’de Demiryollarının Millileştirilmesi ve Şimendifer Mektebi.” XVII. Türk Tarih Kongresi (TTK), Ankara: 2014, 65-87.

Özyüksel, Murat, “*Osmanlı İmparatorluğu’nda Nüfuz Mücadelesi Anadolu ve Bağdat Demiryolları*”, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul: 2008.

Sülker, Kemal, “Cumhuriyet Dönemi İşçi Hareketleri”, Düzenleyen: Murat Belge, VII: 1843-1847, *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi*, İletişim Yayınları, İstanbul: 1995.

Tekdemir, Aziz, “Dersaadet Şimendifer Mektebi” VI. Uluslararası Osmanlı İstanbul’u Sempozyumu Bildirileri, 29 Mayıs Üniversitesi Yayınları, İstanbul: 2019, 181-197.

Tiryaki, Nuray Öztürk, “*Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Şimendifer Mektepleri*”, TCDD Türkiye Demiryol Akademisi, Ankara: 2022.

Yıldırım, Seyfi, “Eğitim Amacıyla Yurt Dışına Gönderilen Öğrenciler (1940-1970): Prosopografik Bir Çalışma Örneği” Doktora Tezi, Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Ankara: 2005.

MAKALE VE HABERLER

Adanır, Fahri, “Nasuh Akar’ı Tanıyalım” **Demiryollar Dergisi**, C XXI, S 275-278, Ankara 1948 s 93.

Adana Demirspor Futbol Takımı 1954 Türkiye Şampiyonluğunu Kazandı, Demiryol Dergisi, S 33, Ankara 1954: 17-19.

Akın, Osman Nihat, “Demiryolcunun Ansiklopedisi” **Demiryollar Dergisi**, C XXI, S 35, Ankara 1945, s 46.

—. “Demiryolcunun Ansiklopedisi.» **Demiryollar Dergisi**, C XXI, S 266, Ankara 1947, s 58.

Akıncı, Rüçhan, “Münalakât İşlerindeki Başarılarımız.” **Demiryollar Dergisi**, C XVIII, S 212-213-214, Ankara 1942, s 8.

Artemel, Naci, “İzmir Demirspor Güreş Salonuna da Kavuştu”, **Demiryollar Dergisi**, C XIII, S 157, Ankara 1938, s 575.

—. “1936-1937 Lik Maçlarında İzmir Demirspor'u ve Başardığı Hayırlı İşler”, **Demiryollar Dergisi**, C XIII, S 148, Ankara 1937, s 173-174.

“Aramızdan Kaybettiklerimiz” , Demiryolu Dergisi, C XIV, S 290-291, Ankara 1950, s 148.

Alkan, Etem, “Topyekûn Harp, Milli Savunmanın Mana, Lüzum ve Önemi”, **Demiryollar Dergisi**, C XXIV, S 297-302, Ankara 1950, s 47-50.

Altundaş Elif, Arslan Gül, Akingöl Ziya, Yazıcı Neslihan, Varol Armağan, Turan Can, Kalaça Sibel, “Demiryolu İşçilerinin Çalışma Koşullarından Kaynaklanan Sağlık Sorunları”, TTB Mesleki Sağlık Ve Güvenlik Dergisi, C X, S 37, Ankara 2010, s 36-43.

Ateş, Ziya, “Demiryolculuğumuzda Spor”, **Demiryollar Dergisi**, C XXII, S 272-274, Ankara 1948, s 28-31.

Ayman, Nurettin. “Irmak Kuşak Hattı”, **Demiryol Dergisi**, S 62-63, Ankara 1956, s 44-46.

Aytun, Nafiz, “Kooperatifçilik Davası”, **Demiryollar Dergisi**, C XIV, S 294-296 Ankara 1950, s 11-14.

Başak, Şemsi, “Demirspor - İngiliz, Middlessex Takımına 2 - O Galip”, **Demiryollar Dergisi**, C XV, S 173, Ankara 1939, s 71-74.

Başar, Haşim. “Demiryol Meslek Okulu”, **Demiryollar Dergisi**, Cilt XXI, S 239-241, Ankara 1945, s 31-35.

—. “İdareimizin Kültür Kurumlarından Biri Demiryol Meslek Yüksekokulu”, **Demiryollar Dergisi**, Cilt XX, S 239-241, Ankara 1945, s 31-35

Bilgi ve Teknik Yuvalarımız, Demiryollar Dergisi, C XXI, S 259, Ankara 1947, s 31-34.

Biz Nasıl Çalışıyoruz, Demiryol Dergisi, C XVIII, S 212-214, Ankara 1942, s 10.

Burhan, Macid, “Halk ve Memur Arasındaki Münasebetlerin Hüsnü Tanzimi Hakkında Bazı Kaideler”, **Demiryollar Mecmuası**, C XI, S 128-129, Ankara 1935, s 484-486.

Çanak, Erdem, “Devlet Demiryollarında Sportif Faaliyetler ve Adana Demirspor Kulübü, **Ç.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, C XIV, S 1, Adana 2015, s 1-12.

Cedim, İbrahim “Demiryollarının Havaya Karşı Korunması”, **Demiryollar Dergisi**, Cilt XV, S 404-406, Ankara 1940, s 404-406.

Cemal, Dr., “Kuşpalazı Hastalığı Nedir Ve Nasıl Geçirilir?”, **Demiryollar Mecmuası**, C X, S 117Ankara 1934, s 558-559.

Cenani, “Demiryol Zabıta Nizamnamesinin Tatbikatına ve Şimendifer Memurlarını Alâkadar Eden Ceza Meselelerine Dair Notlar”, **Demiryollar Mecmuası**, Cilt X, S 109 -110, Ankara 1934, s 176-177.

—. “Memurlarımızı Alâkadar Edebilecek Bazı Hukuki Mütalaalar”, **Demiryollar Mecmuası**, Cilt X, Sayı 111-112, İstanbul 1934, s 85-86.

Cumhuriyetimizin 20 inci Yıldönümünde Demiryollarımızın Yol ve Bina Durumuna Bir Bakış, Demiryollar Dergisi, C XIX, S 224-226, Ankara 1943, s 14.

Cumhuriyetin 20 inci Yılında - D. Demiryollarının Personel Yetiştirme Faaliyeti, Demiryollar Dergisi, C XIX, S 224-226, Ankara 1943, s 48.

Değerliyurt, Seher, Vural, Nuri, “Eski ve Yeni Demirsporluları Tanıyalım” **Demiryollar Dergisi**, S 50-51, Ankara 1955, s 33-35.

Demiryolları Ailesinde Spor ve Gençlik Kulüpleri, Demiryol Dergisi, C XVIII, S 212-214, Ankara 1942, s 76-79.

Devlet Demiryollarında, Eğitim Faaliyeti, Demiryollar Dergisi, S 9, Ankara 1952, s 63-65.

D. D. Yolları Cer Servisinden Avrupa’ya Gönderilen Fen Adamları, Demiryollar Dergisi, C XIII, S 153, Ankara 1937, s 398.

Deniz, Vedat, “Demirbank ve Yardımlaşma Derneği Toplantısı”, **Demiryollar Dergisi**, S 1, Ankara 1951, s 41-42.

-. “Devlet Demiryollarında Sosyal Teşekküller” **Demiryollar Dergisi**, S 19, Ankara 1953, s 23-23.

D.D. Yollarının Yeni Bir Hastanesi, Demiryolu Dergisi, C XV, S 176, Ankara 1939, s 251.

“Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü İşçilerine Mesken Yaptırmaları İçin Borç Para Verilmesine Dair Kanun”, Resmi Gazete, S 8142, Ankara 1952, s 3977.

Devlet Demiryolları Sıhhiye servisinde son iki sene zarfında yapılan yenilikler, Demiryolu Dergisi, C XVI, S 187-188, Ankara 1940, s 201-202

“Devlet Demiryolları ve Limanları Umumi İdaresinin 1932-1933 Mali Senesi Bütçe Kanunu Ücretsiz Seyahat Hakkına Sahip Olanlar”, Demiryolu Mecmuası, C VIII, S 89-90, İstanbul 1932, s 339.

Devlet Demiryolları Hareket ve Münakalât Mektebinde Tevzii Mükefat, Demiryollar Mecmuası, C V, S 47, İstanbul 1928, s 86-89.

Demirspor Çalışmaları; Ankara Demirspor Gençlik Kulübünde Türk Musiki Kolu ve ilk Konseri, Demiryollar Dergisi, S 15, Ankara 1952, s 20-23.

Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü Memur Ve Müstahdemlerine Verilecek Harcırah, Tazminat Ve Tahsisatlar Hakkında Nizamname, Demiryollar Dergisi, C XII, S 141, Ankara 1936, s 465-472.

Diploma Töreni, Demiryollar Dergisi, C XXI, S 264, Ankara 1947, s 25-29.

Eskişehir Şimendifercilik Kondüktör Kursu, Demiryollar Mecmuası, C X, S 114, Ankara 1934, s 359-400.

Eskişehir’de Toplantı Evi, Demiryollar Dergisi, C XII, S 135-136, Ankara 1936, s 132-137.

Gece Makasçıları Trenleri Nasıl Takip Ederler?, Demiryollar Mecmuası, C V, S 158, İstanbul 1929, s 613-614.

Gazino Binası, Demiryollar Dergisi, C XIII, S 153, Ankara 1937, s 399.

Emre, İhsan “İki Mühim Güreşçimiz de Demirsporludur”, **Demiryollar Dergisi**, C XXII, S 37, Ankara 1948, s 100-102.

“Eskişehir Hastanesi”, Demiryolu Mecmuası, C X, S 118, Ankara 1934, s 635-638.

Erem, A. Rıza, “Cumhuriyet On Beşinci Yaşına Basarken”, **Demiryollar Dergisi**, C XII, S 37 Ankara 1937, s 1.

Erey, Feridun, “Eğitim Vagonu Gezi Notları”, **Demiryol Dergisi**, S 19, Ankara 1953, s 18-19.

—. “Türkiye Devlet Demir Yollarında Eğitim Çalışmaları”, **Demiryol Dergisi**, S 16, Ankara 1953, s 14-18.

—. “Eğitim Çalışmaları”, **Demiryol Dergisi 100. Yıl Sayısı**, S 34-37, Ankara 1954, s 82-85.

—. “Çıraklarımız”, **Demiryol Dergisi**, S 400-401, Ankara 1959, s 26-27.

—. “Eğitim Çalışmaları”, **Demiryol Dergisi**, S 28-29, Ankara 1954, s 11-12.

- . “Eğitim Haberleri”, **Demiryol Dergisi**, S 386, Ankara 1958, s 6-7.
- . “Eğitim Haberleri”, **Demiryol Dergisi**, S 398, Ankara 1959, s 33-34.
- . “Kurslar”, **Demiryol Dergisi**, S 55, Ankara 1956, s 32.
- . “Kurslar Müdürlüğü”, **Demiryol Dergisi**, S 38-39, Ankara 1954, s 39-41.
- . “Meslek Okulu”, **Demiryol Dergisi**, S 400-401, Ankara 1959, s 26-27.
- . “Eğitim Komitesi”, **Demiryollar Dergisi**, S 50-51, Ankara 1955, s 29.

Ferruh, “Hareketçilerin Kitabı” **Demiryollar Mecmuası**, C VI, S 66-70, İstanbul 1930, s 441.

Friedrich A., “Genç Şimedifercilerimize Faydalı Bilgiler İş Âleminde Şef Olmak İçin Ne Lazımdır?”, **Demiryollar Mecmuası**, Çev. Macit Burhan, C IX, S 101, Ankara 1933, s 235-296.

Gençosman, Kemal Zeki, “Karla Boğuşanlar Arasında”, **Demiryolu Dergisi**, C XVII, S 203-205, Ankara 1941, s 928- 933.

Gök, İlhami, “Genel Müdürümüzün Camia ile Hasbihali”, **Demiryol Dergisi**, C XXII, S 267-26, Ankara 1948, s 1- 4.

Gürkan, Ekrem, “Eskişehir Hastanesinin Kısa Tarihçesi ve İç Hastalıkları Servisinin On Yıllık Çalışmaları”, **Demiryollar Dergisi**, C XXI, S 248-250, Ankara 1945, s 23-25.

Hadimioğlu, Numan, “Eskişehir Makinist Kursu”, **Demiryol Dergisi**, S 388-389, Ankara, 1958, s 11-13.

Hareket ve Münakalat Mektebi 14’üncü Devre Talebesi ve Mükâfat Tevzii Resmi, Demiryollar Mecmuası, C V, S 52, İstanbul 1929, s 332-372.

“Hizmetten Ayrılan Nafia Memur ve Müstahdemlerinin Yapamayacakları İşler Hakkında Kanun” Resmi Gazete, S 2700, Ankara 1934, s 3779.

İsmet, Zeki, “Genç Şömendöfercilerimize Malâmâtı Nafia”, **Demiryollar Mecmuası**, C V, S 50, İstanbul 1929, s 286-289.

İdarece Yapılmış Olan Tamimlerin, Demiryollar Dergisi, C XIX, S 230-232, Ankara 1944, s 36-38.

İstanbul'da Demirspor, Demiryollar Dergisi, C XIII, S 150, Ankara 1937, s 244.

İstasyonlar ve Lojmanlar İçin Tarım Köşesi, Demiryollar Dergisi, S 4-5, Ankara 1952, s 13-19.

İstasyonlarda Kuru Sebze Ziraatı, Demiryollar Dergisi, C XVII, S 203-205, Ankara 1941, s 978-979.

Mağaza İstok Malzemesi, İnşaat ve İşletme Malzemesi, Demiryollar Mecmuası, C V, S 55, İstanbul 1929, s 453-459.

Mevzuat, Tüzük ve Yönetmelikler, Demiryolu Dergisi, S 8, Ankara 1952, s 41-42.

“Mevzuat, Tüzük ve Yönetmelikler”, Demiryolu Mecmuası, S 12, Ankara 1952, s 34-39.

Mevzuat, Nizamname, Talimatname, Tamim ve Emirler, Demiryollar Dergisi, S 19, Ankara 1953, s 55-57.

Mevzuat, Tüzük ve Yönetmelikler, Demiryol Dergisi, S 35, Ankara 1952, s 33-35.

Mevzuat, Tüzük ve Yönetmelikler, Demiryol Dergisi, S 376, Ankara 1957, s 86-91.

Mevzuat, Tüzük ve Yönetmelikler, Demiryollar Dergisi, S 25, Ankara 1953, s 39-40.

Milli Şefimiz İnönü'nün Tarihi Nutukları, Demiryollar Dergisi, C XIII, S 236-238, Ankara 1944, s 1-7

Möde, W., “Şeflik ve Amirlik Psikolojisi”, **Demiryol Mecmuası**, (Çev. Macit Burhan), C X, S 109-110, Ankara 1934, s. 166 – 170.

"Münakalât Vekâletinin Hazarda İdare Etmekte Olduğu Münakale ve Muhabere ve Mürasele İşlerinin Umumi Veya Kısmi Seferberlik Halinde ve Fevkalâde Hallerde Ne Suretle İfa Edileceğine Dair Kanun", Resmi Gazete, S 5782, Ankara 1944, s 7499-7500.

“Kanun”, Demiryolu Mecmuası, C X, S 111-112, İstanbul 1934, s 283.

Karagöz, Mevlüt, “Birinci Dünya Savaşı’nda IV. Ordu Menzilinde Amele Taburları”, **M.Ü. Güvenlik ve Stratejileri Dergisi**, C V, S 30, İstanbul 2019, s 374-415.

Karagözlü, Fevzi, “Daktilografi ve Stenografi Kursları”, **Demiryol Dergisi**, S 414-415, Ankara 1960, s 60.

Kaşıkcıoğlu, Hilmi, “Mevzuat Köşesi”, **Demiryolu Dergisi**, S 414-415, Ankara 1960, s 52-57.

Lâlik, T., “D.D.Y. Personelinin Tabi Bulundukları İnzibati Cezalar”, **Demiryollar Dergisi**, C XXI, S 245-247, Ankara 1945, s 18-21.

—. “Hukuki Bahisler”, **Demiryollar Dergisi**, C XIX, S 230-232, Ankara 1944, s 22-23.

—. “İşten El Çektirme”, **Demiryollar Dergisi**, C XX, S 233-235, Ankara 1944, s 13-14

—. “Seferberlik Zamanında ve Fevkalade Hallerde Münakale Hizmetlerinde Suçlanan Memurlar Askeri Mahkemelere Verilebilecek”, **Demiryollar Dergisi**, C XX, S 236-23, Ankara 1944, s 10-11.

Lütfü, Ömer, “Demirspor’un Şimendiferciler İçin Bedeni ve İctimai Gayesi”, **Demiryollar Mecmuası**, C VIII, S 95, İstanbul 1932, s 585-640.

Onay, Cevat, “Evde Okul”, **Demiryollar Dergisi**, C XIX, S 227-229, Ankara 1944, s 37-39.

—. “Evde Okul, Aritmetik Nasıl Öğretilir?”, **Demiryollar Dergisi**, C XX, S 236-23, Ankara 1944, s 32-34.

“Osmanlı’dan Bugüne, Kara Trenden Hızlı Trene”, TCDD Ankara 2018, s 9

Özakman, Haydar, “Demirspor Faaliyetleri”, **Demiryol Dergisi**, S 402-407, Ankara 1959, s 52-54.

—. “Demirspor Kız Voleybolcuları Türkiye Üçüncüsü Oldular”, **Demiryol Dergisi**, S 411-413, Ankara 1959, s 46.

—. “Demirsporlar Arası Güreş Şampiyonası Dolayısıyla”, **Demiryol Dergisi**, S 34-385, Ankara 1958, s 54-59.

—. “Erzurum Demirspor 1959 Yılı Kayak Şampiyonu Oldu”, **Demiryol Dergisi**, S 398, Ankara 1959, s 49.

—. “Spor Haberleri,” **Demiryol Dergisi**, S 411-413, Ankara 1960, s 54-57.

Özcan, M. Nazif, “Atelyelerimiz”, **Demiryol Dergisi**, S 286, Ankara 1958, s 10-13.

Özil, Fevzi, “Demiryol Fabrikalarında Eğitim Faaliyetleri”, **Demiryol Dergisi**, S414-415, Ankara 196, s 28-30.

Öztürk, Müşerref, “Bir Alman İktisatçısı Gözü İle Demiryollarımızın İktisadi Ehemmiyeti”, **Demiryollar Dergisi**, C XVIII, Ankara 1943, s 23-25.

Öztürkoğlu, Sıddık. “Demiryolu Memurlarının Yetiştirilmesi İçin Alınan Tedbirler”, **Demiryollar Dergisi**, C XII, S 187-188, Ankara 1940, s 203-204.

Paksüt, Emin, “Hükümetçe Yapılan Bir Anket Münasebetiyle”, **Demiryol Dergisi**, C XXIII, S 279-280, Ankara 1949, s 7-10.

Pura, Fuat, Demirspor Kulüplerimiz ve Kayak, **Demiryol Dergisi**, C XXI, S 101, Ankara 1947, s 62-64.

—. “Demiryollarında Kayak”, **Demiryol Dergisi**, C XXI, S 254, Ankara 1947, s 36-38.

—. “1955 Demiryolları Güreş ve Futbol Turnuvaları”, **Demiryollar Dergisi**, S 42-43, Ankara 1955, s 14-17.

—. “Demirspor Kulüplerimiz ve Dağcılık”, **Demiryollar Dergisi**, C XVI, S 265, Ankara 1947, s 43-45.

—. “Demiryolları Futbol Turnuvası”, **Demiryollar Dergisi**, C XXIV, S 294-296, Ankara 1950, s 87-88.

—. “Sivas Demirspor Kulübü”, **Demiryollar Dergisi**, S 13, Ankara 1952, s 18-20.

Radyoda Memleket Postası Haberlerinden, Demiryollar Dergisi, C XVII, S 197-200, Ankara 1941, s 741.

Rıfat, Mütercim, “Demiryol İşletme Hidematında Kazalardan Korunma”, **Demiryollar Mecmuası**, C V, S 54, İstanbul 1928, s 434- 441.

Sağiroğlu, Asım, “Genel Kitaplık Faaliyeti” **Demiryol Dergisi**, S 384-385, Ankara 1958, s 7-9.

—. “Mesleki Kurslarımız”, **Demiryol Dergisi**, S 384-385, Ankara 1958, s 5- 6.

—. “Talimatname, Umumi Emir, Tamim ve Emirler Hakkında”, **Demiryol Dergisi**, S 388-399, Ankara 1958, s 61- 66.

—. “Talimatname, Umumi Emir, Tamim ve Emirler Hakkında”, **Demiryol Dergisi**, S 387, Ankara 1958, s 65-68.

Sağlık İşlerimiz, Demiryol Dergisi, S 9, Ankara 1952, s 51-55.

Sağlık İşleri Toplantısı, Demiryol Dergisi, C XXIII, S 282-284, Ankara 1949, s 80.

Salman, Nuriye, “İdaremizin İlkokul Pansiyonları”, **Demiryol Dergisi**, S 400-401, Ankara 1959, s 28.

Sezginer, Mukbil, “Onuncu Yıl”, **Demiryollar Dergisi**, C XII, S 135-136, Ankara 1936, s 110-120.

—. “Mektep Trenleri”, **Demiryollar Mecmuası**, C XI, S 84-85, Ankara 1935, s 84-85.

Silâh, Hasan, “Adana Demirspor Kulübünün Bir Senelik Faaliyet Bilânçosu”, **Demiryollar Dergisi**, C XVI, S 194, Ankara 1941, s 588-599.

“Sihhat Servisimizde Bir Yıllık Faaliyeti”, Demiryolu Mecmuası, C X, S 117, Ekim 1934, s 523-586.

Sosyal Teşekküllerimiz, Demiryollar Dergisi, S 9, Ankara 1952, s 66-67.

Söylemez, Nurettin, “1938 - 1939 Mali Yılı 4. İşletme Mıntıkası İçin Tutulan İstatistikten Çıkarılan Neticeler”, **Demiryol Dergisi**, C XV, S 182, Ankara 1940, s 182-486.

Sungur, Tevfik, “Talimatname, Umumi Emir Tamim ve Emirleri”, **Demiryol Dergisi**, S 399, Ankara 1959, s 49-56.

—. “Türk Demiryolcuları Derneği Kurul Merkezi İdare Heyeti ile Umum Müdürlükte Yapılan Toplantı”, **Demiryol Dergisi**, S 398, Ankara 1959, s 6.

“Suçluların Tabii Olduğu Ahkâm”, Resmi Gazete, S 1722, Ankara 1931, s 1-3.

Şevket, “Devlet Demiryollarının Mensubunun Hizmete Alınma ve Yetiştirilmeleri”, **Demiryollar Mecmuası**, C VIII, S 87, İstanbul 1932, s 168-174.

“Şimendifer Mektebinden, Demiryol Meslek Lisesine”, Kardelen, Demiryol Meslek Okulları Derneği Dergisi, S 103, Ankara 2020, s 34.

“Rumeli Demiryollarının Umur-u Nakliyesi Hakkında Nizamname”, Takvimi Vakayi, Yayımlandığı Düstur: Tertip, Cilt IV, İstanbul 1872.

Taltifler, Demiryollar Dergisi, C XIII, S 145, Ankara 1937, s 19.

Taltifler, Demiryollar Dergisi, C XIII, S 143, Ankara 1937, s 583.

Taltifler, Demiryollar Dergisi, C XIII, S 149, 1 Temmuz 1937, s 188.

Tüzük ve Yönetmelikler, Demiryollar Dergisi, S 4-5, Ankara 1952, s 22-23.

Tamçelik, Soyalp, “Osmanlı Dönemi Demiryollarının Tarihi Gelişimi İçerisinde Siyasî, İktisadî ve Sosyal Etkiler”, **Erdem Dergisi**, C XII, S 35, Ankara 2000, s 483-535.

Tardu, Necmettin, “Beşinci Atatürk Şehir Koşusu ve Genç Demiryolu Sporcularının Yeni Muvaffakiyeti”, **Demiryollar Dergisi**, C XVI, S 190, Ankara 1940, s 402.

Tekdemir, Aziz, “İzmir Şimendifer Mektebi”, **Gaziantep Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, C XVIII, S 2, Gaziantep 2019, s 904-921.

—. “Osmanlı Devleti’nin Balkan Savaşları Sırasında Askeri Nakliyatı ve Karşılaşılan Problemler”, **Türk Dünyası Araştırmalar Vakfı Dergisi**, C CXVIII, S 232, Ankara 2018, s 33-52.

Temizlik Kursu, Demiryol Dergisi, S 19, Ankara 1953, s 38.

Tepekaya, “Muzaffer, “Eskişehir Alman Demiryolu Okulunun Kuruluşu ve Faaliyetleri (1896-1918)”, **Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmalar Dergisi**, C XXI, S 42, İzmir 2021, s 71-106.

Teşkilatımızda 24856 Memur ve Müstahdem Çalışıyor, Demiryol Dergisi, C XVIII, S 212-214, Ankara 1942, s 19.

Toydemir, Sait, “Anadolu-Bağdat Demiryolları Şimendifer Mektebi”, **Demiryol Dergisi**, S 18, Ankara 1953, s 45-47.

—. “Hicaz Demiryolu Tarihinden”, **Demiryollar Dergisi**, C XXII, S 275-278, Ankara 1948, s 65-68.

Tuksavul, Ali Nevruz, “Haydarpaşa Hareket Kursundaki Konferanslardan Bazı Notlar”, **Demiryollar Dergisi**, C XII, S 140, Ankara 1936, s 396-397.

Turmangil, Burhan, “Demiryolculuğun 1 Numaralı Hastalığı Yorgunluk ve Dinlenme Çareleri”, **Demiryolu Dergisi**, S 20-21, Ankara 1953, s 30-31.

“Un ve şeker gibi pamuklu da % 100 Türkleşecek”, Cumhuriyet Gazetesi, İstanbul 1934, s 1-6.

Üğüt, C, “Personel İşleri”, **Demiryolu Dergisi**, C XXI, S 262-263, Ankara 1947, s 63-68.

Üner, Cemal, “Sivas Cer Atölyesinde Eğitim Faaliyeti”, **Demiryol Dergisi**, S 262-263, Ankara 1954, s 31-32.

—. “İş Kazaları, Meslek Hastalıkları ve Korunma Yöntemleri”, **Demiryollar Dergisi**, C XXII, Ankara 1948, s 56-57.

—. “Ulaştırmanın Önemi ve Ulaştırma Vasıtaları”, **Demiryolları Dergisi**, C IX, S 424-425, Ankara 1960, s 15-19.

Vural, Nuri, “Demirspor Çalışmaları”, **Demiryol Dergisi**, S 50-51, Ankara 1955, s 30-32.

—. “Spor Haberleri”, **Demiryol Dergisi**, S 62-63, Ankara 1956, s 59-62.

Yakup, H., “Ankara-Sivas Hattı”, **Demiryollar Mecmuası**, C VI, S 66-70, İstanbul 1930, s 296-303.

Yalçın, Ömer. “Türk Şimendiferciler Milli Mücadele Yıllarında Zafer İçin Nasıl Çalıştılar?”, **Demiryollar Dergisi**, C XXI, S 264, Ankara 1947, s 41-42.

Yamaner, Reşat (Düzenleyen), “Devlet Demiryollarında Yeni İşçiler Talimatnamesinin Tatbikatına Başlandı”, **Demiryol Dergisi**, Ocak-Şubat 1954: 31.

—. “Mevzuat, Talimatname Tamim ve Emirler”, **Demiryol Dergisi**, S 28-29, Ankara 1954, s 39-44.

—. “Nizamname, Talimatname, Tamim ve Emirler”, **Demiryol Dergisi**, S 38-39, Ankara 1954, s 58-63.

Yamaner, Reşat, “Devlet Demiryolları Ankara Hastanesi”, **Demiryolu Dergisi**, S 18, Ankara 1953, s 1-8.

Yamaner, Reşat, ve Hilmi Kaçıkçıoğlu, “Emeklilik Hakkı, Yaş Hadleri, Emekli Aylığı ve İkramiyesi ile Bunların Ödeme Şekilleri”, **Demiryollar Dergisi**, C XXIII, S 288-290, Ankara 1949, s 89-96.

Yeni Tesisatın Evsafı, Demiryollar Dergisi, C XV, S 176-177, Ankara 1939, s II.

“Yirminci Cumhuriyet Yılında Demiryolları Teşkilâtında Sağlık Durumu, Demiryolu Dergisi, C XIX, S 224-226, Ankara 1943, s 35.

Yıldırım, Seyfi, “Türkiye Demiryollarında İstihdam Edilen Yabancı Uzmanlar (1925-1950)”, **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, C XXII, S 67-69, Ankara 2007, s 305-388.

Yıldız, A. Cemal, “Kan Kusma ve Tedavileri”, **Demiryollar Mecmuası**, C XI, S 121, Ankara 1935, s 40-42.

Zafer Dönüşü, Demiryollar Dergisi, S 26-27, Ankara 1953, s 10.

Zatişi Haberleri, Demiryollar Dergisi, C XII, S 137, Ankara 1936, s 274.

Zatişi Haberleri, Taltifler, Demiryollar Dergisi, C XX, S 153, Ankara 1937, s 400.

Zengin, Servet, “Takdirname ve Nakdi Mükâfat Alan Personelimiz”, **Demiryol Dergisi**, Ankara 1956, s 69-79.

—. “Devlet Demiryolları 30 Yaşına Basarken”, **Demiryol Dergisi (Fevkalade Nüsha)**, S 56-60, Ankara 1956, s 2-26.

—. “Demirsporlar Arası 1956 Yılı Grek - o - Romen Şampiyonası”, **Demiryol Dergisi**, S 55, Ankara 1956, s 33-35.

—. “Demiryolları Sporunda 3 Büyük Organizasyon ve 3 Büyük Başarı”, **Demiryol Dergisi**, S 376, Ankara 1957, s 61-78.

—. “Dinamik Umum Müdürümüz Safa Yalçuk Futbol Federasyonu Reisi Seçildi”, **Demiryol Dergisi**, S 398, Ankara 1959, s 38-39.

—. “Kronoloji”, **Demiryol Dergisi**, S 53, Ankara 1956, s 23-29.

—. “Mevzuat, Talimatname Tamim ve Emirler”, **Demiryol Dergisi**, S 54, Ankara 1956, s 43- 44.

—. “Yeni Sıhhat ve Sağlık Yurtlarımız”, **Demiryol Dergisi**, S 376, Ankara 1957, s 16-25.

Zeytinoğlu, Tevfik, “Göz ve Göz Hekimliğinin Özellikleri”, **Demiryollar Dergisi**, C XXI, S 264, Ankara 1947, s 31-36.

Ziya, Halit, “Ateşli Sâri Hastalıklardan VEREM”, **Demiryollar Mecmuası**, C X, S 109-110, Ankara 1934, s178-182.

Ziya, IV Müfettişi, Demirspor Kongresi, **Demiryollar Mecmuası**, S XI, S 123, İstanbul 1935, s 172-174.

“Zeytinli Emine, “Rumeli Demiryolu Projesi İmtiyazları ve Yabancı Sermaye, 1860-1936”, **Osmanlı Tarihini Araştırmalar Merkezi**, S, 48 Ankara 2020, 225-245.

ELEKTRONİK KAYNAKLAR

“Amatör Futbol”, Erişim Tarihi: Temmuz 26, 2023. <https://www.amatorfutbol.org/>

Bartu, T. Arslan, “Cumhuriyet Demiryolları Sporü da Kanatlandırdı”, Kent ve Demiryolu, Erişim Tarihi: Mart 4, 2023, <https://kentvedemiryolu.com/cumhuriyet-demiryollari-sporu-da-kanatlandirdi/>

Demiryolu Çalışanları ve Emeklileri Sosyal Yardımlaşma Vakfı, Erişim Tarihi: Nisan 14, 2023, <https://www.decev.org.tr/>

Demiryolu Sevenler ve Gönüllüleri Derneği- Sandığı, Erişim Tarihi: Temmuz 19, 2023, <https://www.demiryoluyardimlasma.org/>

DEMOK Genel Merkezi, Erişim Tarihi: Haziran 25, 2023, <https://esdem.tr.gg/Derne%26%23287%3Bimizin-Tarih%E7esi.htm>

“Eskişehir Demirspor Tarihçesi” Erişim Tarihi: Mayıs 15, 2023, <http://www.eskisehirdemirspor.com/tarihce.html/>

Gülbahar, H. Behiç. Demiryolu Subayları, Erişim Tarihi: Eylül 21, 2023, https://users.metu.edu.tr/tonuk/E40003/Demiryolu_Subaylari/desub.

Kamûs-i Türkî, Erişim Tarihi: Temmuz 22, 2023, <http://www.kamusiturki.com/>

Nizâm-nâmesi, Seferde Hidemat-ı Sıhhiye, Erişim Tarihi: Mayıs 22, 2023, <https://acikerisim.tbmm.gov.tr/bitstream>

TCDD Ankara Demirspor, Erişim Tarihi: Temmuz 24, 2023, <https://ankarademirspor.org/ornek-sayfa/>

TCDD Genel Müdürlüğü, Erişim Tarihi: Ağustos 12, 2023, <https://www.tcdd.gov.tr/kurumsal/istatistikler>

TDK Türkçe Sözlük, Erişim Tarihi: Temmuz 22, 2023, <https://sozluk.gov.tr/>

Türkiye Ulaştırma ve Altyapı Bakanları Listesi, Erişim Tarihi: Eylül 16, 2023, https://tr.wikipedia.org/wiki/T%C3%BCrkiye_ula%C5%9Ft%C4%B1rma_ve_altyap%C4%B1_bakanlar%C4%B1_listesi.

Ülker, Hüdayi, “İzmir’in Çırak Okulu Dünyası”, Erişim Tarihi: Temmuz 23, 2023, <https://kentvedemiryolu.com/izmirin-tcdd-cirak-okulu-dunyasi.>

Yıldırım, Yavuz, “Memleketin Demirsporları”, Erişim Tarihi: Mart 4, 2023,
<http://kentvedemiryolu.com/memleketin-demirsporlari/>

SÖZLÜ TARİH ÇALIŞMASI

Akgül, Dursun, M.T. 24.05.2023, M. S. 13:10-14:10, M.Y. Irmak/Kırıkkale
Aksan, Mahmut, M.T. 30.05.2023, M. S. 15:30-16:00, M.Y. Irmak/Kırıkkale
Canbulat, Şahin, M.T. 24.05.2023, M. S. 16:30-16:57, M.Y. Irmak/Kırıkkale
Şahin, Cemal, M.T. 30.05.2023, M. S. 16:30-17:00, M.Y. Irmak/Kırıkkale
Derenem İsmail, M.T. 30.09.2023, M.S. 11:30-12:00, M.Y. Irmak/Kırıkkale
Karadağ, İsmail, M.T. 01.07.2023, M. S. 15:00-15:30, M.Y. Yeni
Mahalle/Kırıkkale
Kayış, Mehmet, M.T. 30.05.2023, M. S. 11:00-11:30, M. Y. Irmak/Kırıkkale
Kütük, Satılmış, M.T. 24.05.2023, M. S. 14:00-14:30, M.Y. Irmak/Kırıkkale
Şahinkaya, Süleyman, M.T. 24.05.2023, M. S. 09:30-10:10, M.Y. Irmak/Kırıkkale
Toprak, Ahmet, M.T. 30.05.2023, M. S. 10:00-10:30, M. Y. Irmak/Kırıkkale

