

**T.C.**  
**İNÖNÜ ÜNİVERSİTESİ**  
**SOSYAL BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**MALATYA'YA DEMİRYOLUNUN GELİŞİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

DANIŞMAN

**Doç. Dr. Serap TAŞDEMİR**

HAZIRLAYAN

**Hüseyin GÜNEŞ**

**MALATYA-2017**

T.C.  
İNÖNÜ ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**MALATYA'YA DEMİRYOLUNUN GELİŞİ**

YÜKSEK LİSANS

DANIŞMAN  
**DOÇ. DR. SERAP TAŞDEMİR**


HAZIRLAYAN  
**HÜSEYİN GÜNEŞ**

Jürimiz 07 Temmuz 2017 tarihinde yapılan savunma sınavı sonucunda bu yüksek lisans tezini (oybirliği/oyçokluğu) ile başarılı bulunarak Tarih Anabilim, Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Bilim dalında yüksek lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

Jüri Üyeleri

1. Prof. Dr. Mehmet Akif TURAL
2. Prof. Dr. Sabit DUMAN
3. Doç. Dr. Serap TAŞDEMİR

İmzası



İnönü Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yönetim Kurulunun 7.7.2017 tarih ve .....sayılı kararıyla bu tezin kabulü onaylanmıştır.

Prof. Dr. Mehmet Kubat  
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürü

## ONUR SÖZÜ

“Doç. Dr. Serap Taşdemir’in danışmanlığında yüksek lisans tezi olarak hazırladığım MALATYA’YA DEMİRYOLUNUN GELİŞİ başlıklı bu çalışmanın, bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın tarafımdan yazıldığını ve yararlandığım bütün yapıtların hem metin içinde hem de kaynakçada yöntemine uygun biçimde gösterilenlerden oluştuğunu belirtir, bunu onurumla doğrularım.”

Hüseyin GÜNEŞ

## ÖNSÖZ

Ulaştırmanın önemli unsurlarından biri olan demiryolu taşımacılığı bir ülkenin, başta ekonomisi olmak üzere topyekûn gelişmesinde kilit rol oynayan başat faktörlerden biridir. Dolayısıyla demiryolu yapımı devletler ve büyük şirketler tarafından kendi başına bir ekonomik yatırım olarak yapıldığı gibi mevcut ekonomik şartları da geliştirmesi beklenen bir olgudur.

Tarihsel açıdan toplumların ulaşım konusuna bakış açısı irdelendiği zaman temel amacın hemen hemen bütün toplumlarda birbirine benzerlik gösterdiği söylenebilir. Buradaki temel motivasyon, ulaşımın hızlı ve ucuz olmasıdır.

Durumu Osmanlı Devleti'nin son asrı ve Cumhuriyet'in ilk yılları açısından irdelediğimizde ise meseleye bakış açısı biraz daha karmaşıklaşmaktadır. Şöyle ki; Osmanlı Devleti'nin son iki yüzyılı bir modernleşme, Batı medeniyetini yakalama, “geri kalmışlıktan” kurtulma çabası ile maluldür. 1923 yılında kurulan Yeni Türk Devleti'nin Osmanlı'dan devraldığı miras önce bir tanzim ve tadile tabi tutularak yeniden düzenlenmiştir. Yapılan muhasebenin neticesinde Osmanlı'dan kalan bazı uygulamaların tamamen ortadan kaldırılması, bazılarının ise devam ettirilmesine karar verilmiştir. Devam ettirilmesine karar verilen en önemli olgu modernleşme olmuştur. Mustafa Kemal Atatürk bunu “muasır medeniyet seviyesinin üstüne çıkmak” şeklinde tanımlamıştır.

Cumhuriyetin ilanından sonra ulaşım altyapısının geliştirilmesi ve demiryolu yapımının adeta bir paradigma olarak benimsenmesi bu çerçeveden okunması gereken bir durumdur.

“Malatya'ya Demiryolunun Gelişi” başlığı ile yaptığımız çalışmada yukarıda bahsettiğimiz Osmanlı'dan Cumhuriyet'e geçiş süreçleri dikkate alınarak oluşturulmuştur.

Hemen belirtmek gerekir ki Cumhuriyet dönemi demiryolu politikası konusunda daha önce yapılan çalışmaların sayısı oldukça azdır. Buna mukabil Osmanlı dönemi demiryolu politikaları genel ve hatlar özelinde daha çok çalışılmıştır.

Çalışmamızda çoğunlukla birinci elden kaynaklar kullanılmıştır. Zabıt cerideleri, arşiv belgeleri, Demiryollar Mecmuası, Demiryollar Dergisi, Nafia İşleri Mecmuası,

Bayındırlık İşleri Dergisi, Kanunlar Dergisi, Devlet Demiryolları ve Limanları yıllık işletme neticelerinin yazıldığı defterler ile dönemin ulusal ve yerel gazeteleri temel kaynak olarak kullanılmıştır.

Çalışmamızın giriş bölümünde demiryollarının ortaya çıkışı, Osmanlı'ya intikali ve Milli Mücadele dönemindeki fonksiyonları ele alınmıştır. Birinci bölümde Cumhuriyet döneminde yapılan yeni demiryolu hatları, ikinci bölümde demiryolunun Malatya'ya gelişi (Fevzipaşa-Diyarbakır ve Malatya-Çetinkaya Hatları) ve üçüncü bölümde demiryolunun Malatya'ya etkileri ele alınmıştır. Çalışmanın üçüncü bölümünün çok yorucu olduğunu belirtelim.

Tezin yazılması ile ilgili birçok kişinin yardımından faydalandım. Bunların hepsini belirtmek uzun olacağı için birkaç tanesini belirtmekle yetinelim. İlk olarak konunun belirlenmesi ve kaynaklara ulaşmam konusunda tüm bilgi ve tecrübesini paylaşma nezaketinde bulunan hocam Doç. Dr. Serap Taşdemir'e, son okumaları yapan dostlarım Yrd. Doç. Dr. İlyas Sucu ve Bahattin Çatma 'ya, İngilizce metinler konusunda yardımlarını esirgemeyen H. Mahmut Arslan'a ve her zaman desteğini yanımda hissettiğim eşim Bilge Güneş'e teşekkür ederim.

Hüseyin GÜNEŞ

Malatya-2017

## ÖZET

Demiryolu Osmanlı İmparatorluğuna erken denebilecek bir zamanda intikal etmiştir. Osmanlı döneminde demiryolu yapımı ile ilgili olarak uygulanan kilometre garantisi ve diğer imtiyazlar devletin bekasını ilgilendirecek bir problem haline gelmiştir.

1923 yılında Yeni Türk devletinin bir Cumhuriyet ve ulus devlet olarak teşekkül etmesinden sonra ulaşım politikasına bakış açısında köklü bir değişimin yaşanmasına neden olmuştur. Yeni devletin yöneticileri edindikleri tecrübeler ışığında hem demiryolu yapımı konusunda bir kararlılık sergilemişler hem de bu politikanın uygulanmasın konusunda daha bağımsız bir politika izlemişlerdir.

Malatya'ya demiryolunun gelişi, Türkiye Cumhuriyeti'nin 1923 yılından itibaren ülkenin ulaşım altyapısını geliştirmek amacıyla başlattığı politikanın bir parçası olarak gerçekleşmiştir.

Bu bağlamda önce 1930 yılında Fevzipaşa-Diyarbakır, daha sonra 1937 yılında Malatya-Çetinkaya hatları ile Malatya demiryoluna kavuşmuştur. Bu hatlar sayesinde Malatya bir taraftan Akdeniz limanları ve Doğu Anadolu'ya diğer taraftan da başta Başkent Ankara olmak üzere ülkenin orta ve batı bölgelerine bağlanmıştır.

Demiryolu, en önemlisi ekonomik alana olmak üzere şehir yapısına önemli katkılarda bulunmuştur.

**Anahtar Kelimeler:** Malatya, Demiryolu, Ekonomi, Bayındırlık, Ulaşım.

## ABSTRACT

Railway had constructed in the lands of Ottoman Empire in early time of its existence in the world. However, the mileage guarantees and other concessions related to the cost of construction of railways have become a problem of survivability for Ottoman Empire in time.

The collapse of the Ottoman Empire and the formation of the New Turkish state as a republic and nation state in 1923 caused a fundamental change in the way of approaching the transportation policy. The administrators of the new state, in the light of their experiences from Ottoman period have demonstrated a strong commitment and a more independent policy on the issue of railway construction.

The arrival of the railway to Malatya in 1930s realized as part of the policy that the Republic of Turkey has launched since 1923 in order to improve the transportation infrastructure of the country.

In this context, firstly by the construction of Fevzipaşa-Diyarbakır line in 1930, then by the construction of the Malatya-Çetinkaya line in 1937 Malatya met with railway.

Thanks to these two lines, Malatya has connected to the Mediterranean ports and eastern Anatolia from one side and to the central and western regions of the country including the capital Ankara, from the other side.

The railway has made significant, especially in the economic area, contributions to the city's structure.

**Key Words:** Malatya, Railway, Economy, Public Works, Transportation.

## İÇİNDEKİLER

	Sayfa
ONUR SÖZÜ .....	III
ÖNSÖZ .....	IV
ÖZET .....	VI
ABSTRACT .....	VII
İÇİNDEKİLER .....	VIII
KISALTMALAR .....	X
TABLolar LİSTESİ .....	XI
GİRİŞ .....	1
1. BÖLÜM: CUMHURİYET DÖNEMİ DEMİRYOLU POLİTİKASI ve YAPILAN HATLAR .....	14
1.1. Cumhuriyetin Devraldığı Miras .....	14
1.2. 1923–1950 Yılları Arasında Yapılan Demiryolu Hatları .....	19
1.2.1. Ankara-Kayseri-Sivas Hattı .....	19
1.2.2. Samsun-Sivas Hattı .....	22
1.2.3. Kütahya-Balıkesir Hattı .....	23
1.2.4. Kardeşgediği-Boğazköprü (Kayseri-Ulukışla) Hattı .....	25
1.2.5. Irmak-Filyos Hattı .....	26
1.2.6. Yolçatı-Elazığ Hattı .....	29
1.2.7. Afyon-Karakuyu ve Baladız-Burdur Hattı .....	30
1.2.8. Bozanönü-Isparta Hattı .....	32
1.2.9. Sivas-Erzurum Hattı .....	32
1.2.10. Diyarbakır-Kurtalan Hattı .....	37
1.2.11. Elazığ-Genç Hattı .....	38
1.2.12. Köprüağzı-Maraş Hattı .....	40
1.2.13. Narlı-Antep-Karkamış Hattı .....	41
1.2.14. Filyos-Zonguldak-Kozlu Hattı .....	42
1.2.15. Erzurum-Hasankale Hattı .....	43
1.2.16. Selçuk-Çamlık Varyantı .....	45
1.2.17. Hadımköy-Kurukavak Hattı .....	45
1.2.18. Tavşanlı-Tunçbilek Hattı .....	46

<b>2. BÖLÜM: MALATYA'YA DEMİRYOLUNUN GELİŞİ .....</b>	<b>47</b>
<b>2.1. Fevzipaşa-Malatya-Diyarbakır Hattı .....</b>	<b>47</b>
<b>2.2. Malatya-Çetinkaya İltisak Hattı .....</b>	<b>66</b>
<b>2.3. Atatürk'ün Malatya Seyahatleri ve Demiryolu .....</b>	<b>74</b>
<b>3. BÖLÜM: DEMİRYOLUNUN MALATYA'YA ETKİLERİ .....</b>	<b>78</b>
<b>3.1. Nüfus .....</b>	<b>79</b>
<b>3.2. Sanayi .....</b>	<b>80</b>
<b>3.3. Ulaşım ve Yollar .....</b>	<b>81</b>
<b>3.4. Malatya İstasyonlarından Taşınan Ürünler .....</b>	<b>82</b>
<b>3.5. Malatya İstasyonlarında Alınan ve Gönderilen Ürünlerin         Mukayesesi .....</b>	<b>100</b>
<b>SONUÇ.....</b>	<b>104</b>
<b>BİBLİYOGRAFYA.....</b>	<b>110</b>
<b>EKLER.....</b>	<b>117</b>

## KISALTMALAR

<b>a.g.e.</b>	adı geçen eser
<b>a.g.m.</b>	adı geçen makale
<b>BCA</b>	Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi
<b>Bkz.</b>	Bakınız
<b>C.</b>	Cilt
<b>Çev.</b>	Çeviren
<b>Haz.</b>	Hazırlayan
<b>km</b>	kilometre
<b>M.Ö.</b>	Milattan Önce
<b>M.S.</b>	Milattan Sonra
<b>MEB</b>	Milli Eğitim Bakanlığı
<b>No</b>	Numara
<b>OADC</b>	Ottoman American Development Company
<b>s.</b>	sayfa
<b>SIT</b>	Societe Industrielle des Travaux
<b>TBMM</b>	Türkiye Büyük Millet Meclisi
<b>yy.</b>	yüzyıl

## TABLolar LİSTESİ

Sayfa

<b>Tablo 1</b>	1850-1922 Yılları Arasında Dünyada Demiryolu Uzunlukları.....	2
<b>Tablo 2</b>	Milli Mücadele'den Önce Bugünkü Türkiye Sınırları İçerisinde Bulunan Demiryolu Hatlarının Uzunlukları.....	11
<b>Tablo 3</b>	Cumhuriyet Döneminde Millileştirilen Demiryolu Hatlarına Ödenen Para Miktarları ve İlgili Kanunlar.....	17
<b>Tablo 4</b>	1939-1940 Yıllarında Fevzipaşa-Malatya ve Malatya-Diyarbakır Arasında Çalışan Trenlerin Adedi ve Yaptıkları Km Uzunlukları.....	65
<b>Tablo 5</b>	Malatya-Çetinkaya Hattına Yapılan Harcamalar.....	72
<b>Tablo 6</b>	1939-1940 Yıllarında Malatya-Çetinkaya Arasında Çalışan Trenlerin Adedi ve Yaptıkları Km Uzunlukları.....	74
<b>Tablo 7</b>	1927-1955 Yıllarında Malatya'nın Şehir, Köy ve Toplam Nüfusu.....	80
<b>Tablo 8/1, 8/2, 8/3, 8/4</b>	1938-1939 Mali Yılı İçerisinde Malatya İstasyonlarından Alınan ve Gönderilen Yük Miktarları.....	83-86
<b>Tablo 9/1, 9/2, 9/3, 9/4</b>	1943-1944 Mali Yılı İçerisinde Malatya İstasyonlarından Alınan ve Gönderilen Yük Miktarları.....	89-92
<b>Tablo 10/1, 10/2, 10/3, 10/4, 10/5, 10/6</b>	1946 Mali Yılı İçerisinde Malatya İstasyonlarından Alınan ve Gönderilen Yük Miktarları.....	94-99
<b>Şekil 1</b>	Fevzipaşa-Diyarbakır Hattının Planı.....	53
<b>Şekil 2</b>	Sivas-Erzurum ve Malatya-Çetinkaya Hattının Planı.....	68

## GİRİŞ

Ulaştırma en genel anlamıyla insanların, eşyanın ve haberlerin yer değiştirmesi olarak tanımlanabilir. İktisadi bakımdan bakıldığında ise insan, eşya ve haberin bir veya birden fazla ihtiyacı karşılamak üzere zaman ve yer menfaati sağlayacak şekilde yer değiştirmesini mümkün hale getirecek bir hizmettir<sup>1</sup>.

Kara ulaştırmasının en önemli unsurlarından biri olan demiryolu ise şu şekilde tanımlanabilir. Demir veya çelikten yapılmış bir yola ray denir. Demiryolu tabiri, demir veya çelik hatlar (raylar), bu hatların üzerinden geçen trenler, istasyonlar ve bütün bir tesisat ve işletmeyi tanımlamak amacıyla kullanılır<sup>2</sup>.

Demiryolu terkiibinden önce kullanılan “şimendifer veya şimendöfer” Fransızca bir kelime olup, orijinal yazılışı “chemin de fer” şeklindedir.

Günümüzde kullanılan demiryolunun ilk hali eski Hindistan ve Yunanistan’da kullanılan ince taşlardan sonra 16. yüzyılın ortalarına doğru İngiltere ve Almanya’da kullanılan tahta raylara geçiş ile devam etmiştir. Demir madeni kullanılarak ilk defa yol yapımına 1767 yılında İngiltere’de başlanmıştır. İlk tren ise 1825 yılında yine İngiltere’de uygulanan atlarla çekilen vagonlar olarak kabul edilmektedir. Demiryolu ile taşımacılık ilk maden ocaklarında kullanılmıştır. Lokomotif ile işleyen ve umuma açık olan ilk hat ise İngiltere’de, Liverpool ile Manchester arasında faaliyete girmiştir. Almanya’da ilk tren 1835 yılında Nürenberg ile Fürh şehirleri arasında yapılan demiryolunda işletilmeye başlanmıştır<sup>3</sup>.

Bilim ve teknolojinin büyük bir ilerleme kaydettiği XIX. yüzyılda, ulaşım alanında kullanılacak vasıtaların yeni teknik bilgi doğrultusunda yeniden düzenlenmesi modern anlamda demiryollarını ortaya çıkarmıştır. Bu konudaki en önemli uygulama mekanik bir düzeneğin buhar basıncı ile hareket ettirilmesidir. Buhar basıncı ile ilgili J. Watt’ın çalışmaları bir dönüm noktası olarak kabul edilir.

Karayollarında buharlı makinanın kullanılması ile ilgili ilk çalışma İngiliz mucit Richard Trevithick tarafından geliştirilmiştir. Richard Trevithick uzun çalışmalar neticesinde ray üzerinde hareket edebilen bir makine yapmayı başarmıştır. Onun, ilk

---

<sup>1</sup> Kaynar, Nezir, *Kara Ulaştırması*, Devlet Planlama Teşkilatı Yayını, Ankara 1983, s. 3.

<sup>2</sup> Evren, Güngör, *Demiryolu*, Birsen Yayınevi, İstanbul 2002, s. 7.

<sup>3</sup> Ete, Muhlis, *Münakalat*, İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Yayınları, İstanbul 1938, s. 62–64.

denemesini 1804 yılında yaptığı makinası düz bir zeminde 9 mil hızla ilerleyebiliyor ve en fazla 10 ton yük taşıyabiliyordu. 1820–1850 yılları arasında buhar gücü ile çalışan makinalarda hızlı bir ilerleme kaydedilmiştir<sup>4</sup>.

Demiryolunun; güvenlik, ekonomik, askeri kolaylıklar sağlaması, siyasi anlamda bazı avantajlar sunması ve ortaya çıktığı dönemde en hızlı ulaşım aracı olması, devletlerin tercih etmesindeki en önemli faktörlerdir<sup>5</sup>.

Bütün bu avantajlarından dolayı XIX. asrın ortalarından itibaren demiryolları dünyada hızlı bir şekilde yaygınlaşmıştır. Aşağıdaki istatistiki veriye bakıldığında yıllara göre demiryolu uzunluklarının hızlı artış miktarları daha iyi bir şekilde anlaşılabilir<sup>6</sup>.

**Tablo 1: 1850–1922 Yılları Arasında Dünyada Demiryolu Uzunlukları.**

Yıllar	Uzunluk (km)
1850	38.600
1860	108.000
1870	209.000
1880	372.500
1890	616.200
1905	860.000
1913	1.110.000
1922	1.179.000

Osmanlı Devleti'nde demiryolu yapılması ile alakalı ilk fikirler, demiryolunun ortaya çıktığı zamanla eşdeğerdir denilebilir. 1825 yılında İngiltere'de ilk demiryolu faaliyete geçtikten sonra 1835 yılında İskenderiye ile Bağdat ve Basra Körfezi arasında bir demiryolu yapımı, yine İngilizler tarafından gündeme getirilmiştir. İngiltere'nin kendi topraklarında bir demiryolu inşa etmesinin hemen akabinde Osmanlı

<sup>4</sup> Kâhya, Esin, "Türkiye'de İlk Demiryolları", *Bellekten*, 1988/52 (202), s. 210–211.

<sup>5</sup> Hülagü, Metin, "Cumhuriyet Öncesi Demiryollarına Genel Bir Bakış", *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 2010, s. 26.

<sup>6</sup> Engin, Vahdettin, *Rumeli Demiryolları*, Eren Yayınları, İstanbul 1993, s. 18.

coğrafyasında da benzeri bir uygulamaya gitmesinin önemli bir amacı vardır; en kısa yoldan sömürge bölgesi olan Hindistan'a ulaşmak. İngiltere'nin projeyi uygulamaya koymaya çalıştığı dönemde Süveyş Kanalı'nın henüz açılmadığı göz önünde bulundurulduğu takdirde işin mahiyeti daha anlaşılır hale gelecektir.

Avrupalı Devletlerin kendi sınırları dışında, bilhassa Osmanlı topraklarında, demiryollarını yapmayı bir politika şeklinde benimsemesini iki dönem karakteristiği üzerinden okumak mümkündür. Birincisi *sanayi kapitalizmi* ikincisi ise *emperyalizm* dönemleridir. Demiryolu, sanayi kapitalizmi döneminde, gelişmiş ülkelerin ürettiği mamullerin Osmanlı pazarlarına kolayca ulaşmasını sağlayacak bir araç olarak görülmüştür. Emperyalizm döneminde ise sömürgeci devletlerin dünya üzerinde egemenlik kurma politikasının bir vasıtası şeklinde görülmüştür. Ancak her iki durumda da demiryolu, kârlılığı yüksek bir yatırım olması nedeniyle devlet ve şirketlerin ilgi odağı olmuştur<sup>7</sup>.

Batılı devletlerin Osmanlı coğrafyasında demiryolu yapma çabalarının önemli olanlarını şöyle sıralamak mümkündür:

—Osmanlı Devleti'nin sahip olduğu coğrafi konum,

—Osmanlı Devleti'nin sahip olduğu ekonomik potansiyel,

—Avrupalı devletlerin Osmanlı coğrafyasında nüfuz bölgeleri oluşturma çabası,

—Demiryolunun kârlı bir yatırım olması<sup>8</sup>.

Tabiidir ki dönem itibariyle Osmanlı Devleti'nin demiryolu yapımı için gerekli teknik altyapı, eleman ve yeterli sermayesi yoktu. Osmanlı Devletinin teknik ve sermaye imkânsızlıkları Avrupalı devletlerin Osmanlı ülkesinde demiryolu yapma çabalarını kolaylaştıran bir etken olmuştur<sup>9</sup>.

Osmanlı Devleti'nde demiryolu yapımında finansman kaynakları itibarı ile iki tür uygulama bulunmaktadır. Birincisi özel firmalar tarafından finanse edilen hatlardır ki, çoğunluk böyledir. İkincisi ise devletin kendisi tarafından finanse edilen hatlardır. Buna en iyi örnek Hicaz Demiryolu hattıdır.

---

<sup>7</sup> Novıçev, A. D., *Osmanlı İmparatorluğunun Yarı Sömürgeleşmesi*, (Çev. Nabi Dinçer), (1. baskı), Onur Yayınları, İstanbul 1979, s. 13–15.

<sup>8</sup> Hülagü, *a.g.m.*, s. 26.

<sup>9</sup> Ete, *a.g.e.*, s. 91.

1918 yılına kadar Osmanlı ülkesinde yapılan demiryollarının gelişimi şu şekilde sıralanabilir:

—1856–1870: Demiryolunun Osmanlı'ya intikal etmesi,

—1870–1880: Osmanlı'nın demiryolu yapımını hızlandırdığı dönem,

—1880–1890: Rumeli demiryolunun tamamlanması suretiyle Osmanlı ile Avrupa arasında bağlantının sağlanması,

—1890–1900: Osmanlı ülkesinde Almanya'nın imtiyaz kazanmada ağırlık kazandığı dönem<sup>10</sup>.

Osmanlıda ilk demiryolları İngiltere ve Fransa sermayesi ile vücuda getirilmiştir. Kırım Savaşı ile birlikte Osmanlı ekonomisi üzerinde etkileri artan iki devlet, yapılması düşünülen ilk demiryolu hatlarının imtiyazlarını 1856 yılından itibaren almayı başarmıştır. Bir taraftan İmparatorluğun Balkan topraklarında bugünkü Romanya'da Çernova-Köstence diğer yandan Anadolu topraklarında İzmir-Aydın hattının yapım imtiyazı İngilizlere verilmiştir. Bundan kısa bir süre sonra (1861) İngilizler Rumeli'de Varna-Ruşuk hattını, Fransızlar ise Anadolu'da İzmir-Kasaba hatlarının imtiyazını almıştır<sup>11</sup>. Kırım Savaşından sonraki süreçte Osmanlı demiryolları Avrupa devletlerinin çatışma alanına dönüşmüştür<sup>12</sup>.

Osmanlı Devleti'nin en çok önemseydiği hususlardan biri ülkeyi Avrupa demiryolu şebekesine bağlamaktır. Kırım Savaşı döneminde ortaya çıkan Avrupa kıtasına bağlanma fikrinin bir sonucu olarak 1857, 1860 ve 1872 tarihlerinde üç farklı şirket ve kişi ile bazı mukaveleler yapılmış ancak çeşitli nedenlerden dolayı sonuç alınamamıştır<sup>13</sup>.

Sultan Abdülaziz'in demiryolu politikası konusunda ısrarcı olması nedeni ile İstanbul'u Avrupa'nın Paris ve Viyana gibi büyük şehirlerine bağlayacak bir demiryolu hattının yapılması amacıyla yeniden girişimler başlamıştır. Bu kapsamda Belçika'da bankerlik yapan Baron de Hirsch ile temasa geçilmiş ve Rumeli Demiryolunun yapılması konusunda bir sözleşme imzalanmıştır. Sözleşmeye göre Baron de Hirsch, Rumeli'de 2.000 kilometre bir demiryolu hattı yapacaktır. Buna karşılık kendisine kilometre başına 22.000 frank garanti para ve 99 yıllık bir imtiyaz taminacaktır. 1888

---

<sup>10</sup> Hülagü, *a.g.m.*, s. 29.

<sup>11</sup> Ete, *a.g.e.*, s. 93.

<sup>12</sup> Tural, Sadık K., *Yüzyıla Damgasını Vuran Önder: Atatürk*, Akçağ Yayınları, Ankara 2015, s. 191.

<sup>13</sup> Engin, *a.g.e.*, s. 43.

yılında 1.274 kilometre olarak tamamlanan hat aynı yıl işletmeye açılmıştır. Rumeli Demiryolunun yapılması hem meşakkatli hem de maliyeti bakımından Osmanlı Devleti'ni oldukça zorlamış bir projedir<sup>14</sup>.

Devlet, Rumeli hattının yapımında büyük zararlar gördüğü için demiryolu yapımını bir süre yavaşlatmıştır. Ancak memleketin yol ihtiyacı da büyük bir zaruret halini almıştır. Bunun üzerine devlet, demiryolu yapımını kendisi üstlenmeye karar vererek harekete geçmiştir. Gerekli olan teknik elemanlar Avrupa'dan getirilmiştir. 1871 yılında İstanbul-İzmit, Kasaba-Alaşehir ve Bursa-Mudanya hatlarının yapımına başlanmıştır. Devlet bu hatları yaparken Almanya'dan Von Pressel isimli bir mühendis getirterek ondan kapsamlı bir proje hazırlamasını istemiştir. Pressel hükümetin isteğine bağlı olarak geniş çaplı bir proje hazırlamıştır<sup>15</sup>.

Pressel'in hazırladığı projeye göre;

—İstanbul Boğazı'ndan başlayarak Adapazarı-Eskişehir-Ankara-Kayseri-Malatya-Diyarbakır-Musul-Bağdat-Basra üzerinden Basra Körfezi'ne kadar 2.300 km,

—Adapazarı-Bolu 150 km,

—Adapazarı-Karadeniz Ereğli'si 120 km,

—Mudanya-Bursa-Bilecik-Eskişehir 200 km,

—Eskişehir-Kütahya-Afyonkarahisar-Konya-Adana 350 km,

—Suadiye-Halep-Antep-Urfa-Diyarbakır 600 km,

—Samsun-Amasya-Tokat-Sivas 400 km,

—Tirebolu-Gümüşhane-Erzurum-Eleşkirt 550 km olacak şekilde toplam 4.670 km'yi bulan yeni hatlar yapılmasını tavsiye etmiştir<sup>16</sup>.

1881 yılında Muharrem Kararnamesinin yayınlanması ve Duyun-u Umumiye'in teşekkül etmesi yabancı devletlerin Osmanlı ekonomisine güvenini arttırmıştır. Bundan hareketle Osmanlı Devleti'nin yapmayı düşündüğü demiryolu hatları üzerinde büyük bir rekabet başlamıştır. 1883 yılında Mersin-Tarsus hattı bir Fransız şirketine, daha önce yapımına başlanan fakat bitirilemeyen Mudanya-Bursa hattı bir Fransa-Belçika ortaklığına ve İzmit-Ankara hattı bir Alman şirketine verilmiştir. Daha sonra Anadolu

<sup>14</sup> Yıldırım, İsmail, "Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış", *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 2002/12 (1), s. 313.

<sup>15</sup> Ete, a.g.e., s. 95.

<sup>16</sup> Novıçev, a.g.e., s. 23.

Demiryolu ismini alan İzmit-Ankara hattının yapılması konusunda yabancı şirketler büyük bir rekabet yarışına girmişler ancak sonuçta Alman şirketi işi almayı başarmıştır. Alman şirket yatırımlarını Anadolu Demiryolu Şirketi adıyla kurumsallaştırmıştır. Anadolu Demiryolu Şirketi, hükümetten Haydarpaşa-İzmit hattını devraldıktan sonra 1893 yılında Eskişehir-Konya ve 1898 yılında da Adapazarı-Arifiye hatlarının yapımı işi ile Haydarpaşa Limanı'nın imtiyazını da almayı başarmıştır<sup>17</sup>.

Almanların bu işi almasında Osmanlı Devlet adamları, bilhassa Sultan II. Abdülhamit'in istekli olması etkili olmuştur. Bunun temel sebebi Almanya'nın 19. yy'de İngiltere ve Fransa gibi Osmanlı topraklarında doğrudan sömürge amacı taşıyan politikalar üretmemesidir. Aslında Almanlar da Osmanlı toprakları konusunda çeşitli emperyal niyetler taşıyorlardı. Ancak Alman kapitalizminin İngiltere ve Fransa'ya nazaran geri olması ve ulaşım şartlarının yeterli olmaması gibi nedenlerle Almanya için bir geç kalmışlık durumu söz konusuydu<sup>18</sup>.

Alman şirketinin Anadolu hattının yapımı konusunda sözleşme şartlarına tam bir bağlılık göstererek bütün işleri zamanında teslim etmesi hükümeti memnun etmiştir. Dolayısıyla Anadolu Demiryolu hattının inşaatı devam ederken, Osmanlı Hükümeti hattı Basra Körfezi'ne kadar götürme niyetinde olduğunu göstermiştir. Hatta bu konuda Almanlarla bir dizi görüşme de gerçekleştirmiştir. Diğer Avrupa devletleri hattın uzatılmasını çıkarlarına uygun görmedikleri için itiraz etmeye başlamıştır. Fakat hükümet yapılan itirazları, diğer devletlere bazı ayrıcalıklar tanıyarak bertaraf etmeyi başarmıştır.

1903 yılının Mart ayında yapılan sözleşme ile demiryolunun Bağdat'a kadar uzatılmasına karar verilmiştir. Nisan ayında Bağdat Demiryolu Şirketi kurularak yeni süreç başlatılmıştır. Bağdat hattının yapımı uzun sürmüştür. Öyle ki Birinci Dünya Savaşı yıllarında bile inşaatı devam edilmiş ve hat, 1918 senesinin Ekim ayında Bağdat'a varabilmiştir<sup>19</sup>.

Hiç şüphesiz Osmanlı demiryolu yapım tarihin en ilgi çekici hatlarından biri, Hicaz Demiryolu projesidir. Hicaz hattını ilgi çekici kılan en temel özellik ise proje,

---

<sup>17</sup> Ete, *a.g.e.*, s. 96.

<sup>18</sup> Rathman, Lothar, *Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi*, (Çev. Ragıp Zarakolu), (3. baskı), Belge Yayınları, İstanbul 2001, s. 24.

<sup>19</sup> Beydilli, Kemal, "Bağdat Demiryolu", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C. IV, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, İstanbul 1991, s. 443.

inşaat, işçilik, finansman, işletme ve kullanılacak malzeme gibi unsurların tümünün yabancılara kapalı olmasıdır. Başka bir deyişle Hicaz Demiryolu hattı hemen hemen bütün unsurları ile yerli bir üretim şeklinde tasarlanmıştır<sup>20</sup>.

Hicaz bölgesine bir demiryolu yapılması ile ilgili olarak değişik ülke ve kişilerden, hükümete, bazı teklifler daha önceden verilmiştir. Yapılan tekliflerin birçoğu ekonomik bir içeriğe sahipti. Ancak bu konuda en muhtevalı ve makul teklif Hicaz Evkaf Müdürü Ahmet İzzet Efendi'den gelmiştir. Onun teklifine göre Şam'dan başlamak üzere Medine'ye kadar yapılacak bir demiryolu hattı, hem Hicaz Bölgesi'nin savunmasını kolaylaştıracak hem de Müslümanların Hac için Mekke'ye ulaşmasını kısa yoldan temin edecektir. Hicaz hattının fonksiyonel özellikleri II. Abdülhamit tarafından beğenilince hattın yapımına karar verilmiştir. Hicaz demiryolu hattının ilk etapta Mekke'ye varmasından sonraki zamanlarda Akabe ve Cidde'ye, oradan da Yemen'in Sana kentine ulaştırılması düşünülmüştür. Sultan II. Abdülhamit, 2 Mayıs 1900 tarihinde bir irade ile hattın inşaatına başlanmasını emretmiştir. 1 Eylül 1900 tarihinde yapılan bir tören ile Hicaz Demiryolu hattının inşaatı başlatılmıştır<sup>21</sup>.

II. Abdülhamit'in Hicaz Demiryolunu yapmasındaki temel amaç iktisadi değil, askeri ve dini etkenlerdir. İktisadi etkenin öncelikli olmayışını gösteren en temel gösterge, Hicaz bölgesinin en büyük gelir kalemi olan gümrük verilerinin, yönetim masraflarından daha düşük olmasıdır.

XIX. yüzyılın ikinci yarısında Balkanlarda kaybedilen toprakların çok olması, devletin Müslüman nüfusu bir arada tutma çabasına yöneltmiştir. Dolayısıyla Müslümanların yaşadığı coğrafi bölgelerin birbiri ile entegrasyonu daha önemli bir politik tercih olarak ön plana çıkmıştır. Hicaz Demiryolu projesini de bu bakımdan değerlendirmek daha tutarlı bir bakış açısı olur<sup>22</sup>.

Yapımına 1900 yılının Eylül ayında başlanan Hicaz Demiryolu 1908 yılında Medine'ye ulaşmıştır. Hayfa şubesi ile birlikte toplam 1.464 km olan hat 1 Eylül 1908 tarihinde yapılan bir tören ile açılmıştır<sup>23</sup>.

---

<sup>20</sup> Özyüksel, Murat, "Hicaz Demiryolu", *Türkler*, C. XIV, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s. 839.

<sup>21</sup> Gülsoy, Ufuk, "Gerçekleşen Bir Rüya: Hicaz Demiryolu", *Osmanlı*, C. III, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 1999, s. 678.

<sup>22</sup> Özyüksel, *a.g.m.*, s. 840.

<sup>23</sup> Gülsoy, *a.g.m.*, s. 678.

Türkiye'nin demiryolları tarihi bakımından ele alınması gereken konulardan biri de 1900'lerin başında ortaya çıktıktan sonra çeşitli nedenlerden ötürü rafa kaldırılan ancak Milli Mücadele sonrasında dış politikada stratejik bir hamle olarak yeniden gündeme getirilen Chester Projesi'dir.

1900 yılında bir gemi kaptanı olarak İstanbul'a gelen Albay Colby M. Chester, Osmanlı ülkesinde büyük iş ve yatırım olanaklarının olduğunu fark etmiş ve ilgisini bu alana kaydırmıştır.

Albay Chester hükümetin gündeminde bulunan demiryolu yapılması ile ilgilenerek bazı adımlar atmıştır. İlk olarak Ottman-American Development Company (OADC) isimli bir şirket kurmuştur. Daha sonra ise Sivas'tan itibaren güney istikametini izleyerek Harput-Ergani-Musul-Kerkük üzerinden Süleymaniye'ye ulaşacak bir demiryolu hattı projesini yetkililere sunmuştur. Ayrıca projede ana hatta bağlanacak üç tali hattın yapımı da teklif edilmiştir. Tali hatların ilki Samsun üzerinden Karadeniz'e, ikincisi Halep üzerinden Akdeniz'e ve sonuncusu da Bitlis üzerinden Van'a kadar yapılacaktır. Albay Chester projenin uygulanmasındaki finansman meselesini, önceki dönemlerde uygulanan kilometre garantisi yerine, hattın her iki tarafından 20'şer km'lik alanda bulunan madenlerin 20 yıl boyunca işletilmesi ile halletmeyi önermiştir. Ayrıca istediği imtiyaz süresi de 99 yıl olacaktır<sup>24</sup>.

Chester'ın projesi devlet katında ilgi görmüştür. Hatta Hükümet ile OADC arasından 1910 yılının Mart ayında bir protokol bile imzalanmıştır. Ancak projenin zengin petrol bölgelerinden geçmesi ve hattın etrafında toplam 40 kilometrelik bir bölgedeki madenlerin şirket tarafından işletilmesi şartları nedeniyle iç ve dış muhalefetin harekete geçmesine neden olmuştur. İngiltere, Almanya ve Rusya projenin kendi çıkarlarına aykırı olması nedeniyle açıkça karşı çıkmışlardır. Dolayısıyla Hükümet projenin Meclis gündemine gelmesini geciktirmiştir. Nihayetinde Chester'ın projesi 1 Haziran 1911 tarihinde Meclis'in önüne gelmiş ancak Meclis projenin bu şartlar altında görüşülemeyeceğine karar vererek ertelemiştir. Bunun sonucunda da OADC şirketinin sermayedarları şirketten çekilmiş ve proje fiilen sona ermiştir<sup>25</sup>.

---

<sup>24</sup> Tekeli, İ. ve S. İlkin, *Cumhuriyetin Harcı*, (2. baskı), C. III, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2010, s. 235.

<sup>25</sup> Çavdar, Tevfik, *Osmanlıların Yarı Sömürge Oluşu*, Ant Yayınları, İstanbul 1970, s. 149-153.

Chester projesinin uygulanması ile ilgili ilk girişim başarısız olmasına rağmen Albay Chester projenin peşini bırakmamıştır. 1920 yılında projenin yeniden gündeme gelmesi için destek istemek amacıyla ABD Dışişleri'ne müracaat etmişse de umduğu alakayı görememiştir. Projeden vazgeçmeyen Chester, 1922 yılında şirketi yeniden organize ederek iş adamları, bankerler ve gazetecilerin desteğini sağlamayı başarmıştır. Bunun üzerine şirket yöneticileri Ankara'ya gelerek hükümet ile görüşmelere başlamıştır. Takriben 20 gün süren görüşmeler neticesinde temel esaslar üzerinde mutabakat sağlanmıştır. Bunun üzerine oluşturulan yeni mukavele 30 Ocak 1923 tarihinde hükümet tarafından kabul edilerek TBMM'ye sunulmuştur. Meclis projede bazı değişiklikler yaparak 9 Nisan 1923 tarihinde projeyi onaylamıştır<sup>26</sup>.

Projenin Meclis tarafından kabul görmesi Türk kamuoyunca büyük bir coşku ve heyecanla karşılanırken Amerika'da aynı durum yaşanmamıştır. Amerika hükümeti ve halkı projenin onaylanmasına kayda değer bir ilgi göstermemiştir<sup>27</sup>.

Türkiye'nin Chester Projesi'ni kabul etmesinin temel nedeni Lozan Konferansı öncesinde ABD'nin desteğini sağlamak ve İngiltere'nin Musul petrol bölgesi üzerindeki iddialarına karşı bir denge unsuru oluşmaktır. Ne var ki Türkiye'nin uyguladığı politika istenilen sonucu vermeyecektir<sup>28</sup>.

Chester Projesi'nin TBMM tarafından onaylanması İngiltere ve Fransa'nın tepkisine neden olmuştur. Lozan Görüşmeleri bu gergin atmosfer altında başlamıştır. Lozan'da Musul meselesinin çözümü konusunda bir ertelemeye gidilmesi üzerine OADC şirketinde de bazı görüş ayrılıklarının oluşmasına neden olmuştur. Görüş ayrılıklarından ötürü bazı sermayedarlar şirketten ayrılmıştır. Hem Türkiye'nin istediği desteği bulamaması hem de şirkette meydana gelen dağılma eğilimi nedeni ile Hükümet 18 Aralık 1923 tarihinde OADC ile projenin mukavelesini feshetmiştir. Böylece 1908 yılında ortaya çıkan Chester projesi 1923 yılında resmen sona ermiştir<sup>29</sup>.

---

<sup>26</sup> Semiz, Yaşar, *Türk Amerikan Münasebetleri Işığında Chester Demiryolu Projesi*, Saray Kitapevi, Ankara 1995, s.59-60.

<sup>27</sup> Can, Bilmez Bülent, *Demiryolundan Petrole Chester Projesi 1908-1923*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2000, s. 272.

<sup>28</sup> Çavdar, a.g.e., s.154, 156.

<sup>29</sup> Tekeli, İ. ve S. İlkin, a.g.e., C. III, s. 265-266.

Osmanlı dönemi demiryolu politikasına kısaca değindikten sonra, XIX. yy'de yapılan demiryollarının ülke ekonomisi üzerindeki etkilerine de göz atmak faydalı olacaktır.

Demiryollarının Osmanlı ekonomisine etkileri bakımından dikkat çeken ilk husus, var olan cılız sanayisinin demiryolu yapımından olumsuz etkilendiğidir. Devletin sanayi alanında rekabet gücünden yoksun olması mevcut ve zayıf olan sanayi kollarının çöküşüne neden olmuştur<sup>30</sup>. Buna karşılık demiryolu tarım sektörünü olumlu anlamda etkilemiştir. Demiryolunun taşıma maliyetini düşürmesi ve nakliyatı hızlandırarak kolaylaştırması yeni tarım alanlarının oluşturulmasını sağlamıştır<sup>31</sup>. Demiryolu yapılmadan önce yılda 50 bin ton tahıl taşınırken, 1902 yılında bu miktar 400 bin tona çıkmıştır<sup>32</sup>.

Demiryolunun önemli katkılarından biri de Anadolu'yu İstanbul'a bağlamasından dolayı İstanbul'un tahıl ihtiyacı bakımından Rusya, Romanya ve Bulgaristan'a bağımlı olmaktan kurtulmasıdır. Demiryolu sayesinde İstanbul'un tahıl ihtiyacının önemli bir kısmı İç Anadolu bölgesinden temin edilmeye başlanmıştır<sup>33</sup>.

Taşıma kolaylığı bakımından demiryolu, ihracatın artmasını da sağlayan bir etken olmuştur. İhracatın artış göstermesinin doğal sonucu olarak devlet bütçesinde, ödeme dengesi bakımından önemli bir rahatlama sağlamıştır<sup>34</sup>.

Osmanlı dönemi demiryollarına baktıktan sonra şimdi de Milli Mücadele döneminde demiryollarının genel durumu ve savaş boyunca bunlardan istifade edilme biçimlerine bakalım.

Milli Mücadeleden hemen önceki evrede bugünkü Türkiye sınırları içerisinde yapılmış olan demiryolu hatları ve kilometreleri şunlardır<sup>35</sup>.

---

<sup>30</sup> Quarter, Donald, "19. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğunda Demiryolları", *Tanzimat'tan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi*, C. VI, İletişim Yayınları, İstanbul 1985, s. 1631.

<sup>31</sup> Yenal, Oktay, *Cumhuriyetin İktisat Tarihi*, (3. Baskı), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2010, s. 35.

<sup>32</sup> Quarter, *a.g.m.*, s. 1631.

<sup>33</sup> Pamuk, Şevket, *Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi 1500-1914*, (4. Baskı), İletişim Yayınları, İstanbul 2007, s. 218.

<sup>34</sup> Quarter, *a.g.m.*, s. 1631.

<sup>35</sup> Novıçev, *a.g.e.*, s. 13-14.

**Tablo 2: Milli Mücadele’den Önce Bugünkü Türkiye Sınırları İçerisinde Bulunan Demiryolu Hatlarının Uzunlukları.**

Hat ismi	Kilometre
İzmir-Aydın Demiryolu	610
İzmir-Kasaba Demiryolu	704
Mudanya-Bursa Demiryolu	41
Mersin-Adana Demiryolu	69
Anadolu-Bağdat Demiryolu	2.038
İstanbul-Edirne Demiryolu (yan hatları dâhil)	337
Arpaçay-Sarıkamış-Erzurum Demiryolu	356
<b>Toplam</b>	<b>4.155</b>

Birinci Dünya Savaşından sonra İtilaf Devletleri ile Osmanlı Devleti arasında 30 Ekim 1918 tarihinde imzalanan Mondros Ateşkes Antlaşması'nın 7. ve 15. maddeleri demiryolları bakımından büyük önem arz etmektedir. 7. madde ile Anadolu'nun tümü işgal tehlikesi ile karşı karşıya gelirken 15. madde bütün demiryollarının ve Toros Tünellerinin İtilaf Kuvvetleri tarafından işgal edilmesini öngörmekteydi<sup>36</sup>. Dolayısıyla Milli Mücadele'nin başlamasından hemen önce, mücadele şartları bakımından demiryollarının kullanımının imkânsıza yakın olduğunu belirtmek gerek.

1919 yılında Milli Mücadele başladığında Anadolu'da bulunan ve tamamı yabancılar tarafından işletilen demiryolu hatları şunlardır:

1. Edirne-İstanbul Hattı: İstanbul, İtilaf Devletleri'nin işgali altında olduğundan dolayı Edirne-İstanbul hattı da İtilaf Devletleri'nin denetimindeydi. Ayrıca hattın güzergâhına giren Edirne'de Fransız, Çatalca'da ise İngiliz birlikleri vardı. İlerleyen zamanlarda Yunanlılar Trakya bölgesini kısmen işgal edeceklerdi.
2. İstanbul-İzmit-Eskişehir-Ankara Hattı: İzmit'e kadar olan bölümü İngilizlerin denetimindeydi. Bu alan daha sonra Sakarya/Geyve'ye kadar uzanacaktır.

<sup>36</sup> Meray, Seha L. ve O. Olcay, *Osmanlı İmparatorluğunun Çöküş Belgeleri*, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, Ankara 1977, s. 2-3.

Yunanlılar 1921 yılında başlattıkları saldırı neticesinde Eskişehir'den Polatlı'ya kadar olan demiryolu hattını işgal ettiler.

3. Ankara-İzzettin Dar Dekovil Hattı: Milli Mücadele boyunca işgale uğramadan kullanılabilen yegâne hattır.
4. Eskişehir-Afyon-Konya Hattı: Afyon İstasyonu'nda İngiliz ve İtalyan birlikleri vardı.
5. Mersin-Tarsus-Adana Hattı: Fransızların işgalindedir.
6. İzmir-Aydın, İzmir-Salihli-Alaşehir-Uşak-Afyon, İzmir-Manisa-Soma-Bandırma Hatları: Bütün bu hatların merkezi olan İzmir Yunanlıların işgali altındaydı.
7. Erzurum-Kars Dar Dekovil Hattı: Erzurum'dan Sarıkamış'a kadar olan kısmı bizim, Sarıkamış'tan Kars'a kadar olan kısmı ise Ermenilerin kontrolü altındaydı.

Milli Mücadelenin başlangıç tarihi olarak kabul edilen 19 Mayıs 1919 tarihinde, milli sınırlar içinde demiryoluna ait taşıt ve malzemelerin genel durumuna bakıldığında ise şöyle bir manzara ortaya çıkmaktadır. Bütün hatlarda bulunan ve farklı güçlere sahip lokomotif adedi 280, yolcu vagonu adedi 720, yük vagonu adedi ise 4.500 civarındadır<sup>37</sup>.

23 Mart 1920 tarihli bir yazı ile Temsil Heyeti demiryollarının askeri idare altına alındığını duyurmuştur. Bu karar üzerine Ankara'da bulunan 20. Kolordu, demiryollarının denetimini kendi uhdesine almıştır. TBMM'nin açılmasından sonra 18 Temmuz 1920 Tarihli İcra Heyeti kararı ile demiryollarına el konularak, Anadolu Demiryolları Nafia Vekâleti 'ne bağlanmıştır<sup>38</sup>.

3 Mayıs 1920 tarihinde Meclis'te oluşturulan İcra Vekilleri Heyetinin Dr. Rıza Nur tarafından okunan programında demiryolları için "Savaş nedeniyle yeni inşaat yapılmaması, hasar gören hatların tamir edilmesi ve Ankara-Sivas Demiryolu Hattı'nın Yahşihan'a kadar uzatılması" kararlaştırılmıştır. İlk İcra Vekilleri Heyeti'nde Nafia Vekili İsmail Fazıl Paşa'dır<sup>39</sup>.

---

<sup>37</sup> Müderrisoğlu, Alptekin, *Kurtuluş Savaşının Mali Kaynakları*, (2. baskı), Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 2013, s. 74.

<sup>38</sup> Arslan, Mukaddes, "Milli Mücadele Tarihimizde Demiryolları ve Demiryolcular", *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 2010, s. S57.

<sup>39</sup> Çoker, Fahri, *Türk Parlamento Tarihi 1919-1923*, C. I, Türkiye Büyük Millet Meclisi Yayınları, Ankara 1994, s. 112-113.

Milli Mücadele boyunca demiryollarında iki ayrı faaliyet yürütülmüştür. Birincisi düşmanlar tarafından kullanılan tren katarlarına veya istasyonlara saldırı, düşman ilerleyişini durdurmak amacıyla hatların tahrip edilmesi, köprülerin havaya uçurulması, çalışanların görevi terk etmesi şeklinde Kuvayı Milliye tarafından gerçekleştirilen *tahrip* ağırlıklı eylemler. İkincisi ise düşman birlikleri tarafından aynı maksatlarla tahrip edilen hatların *onarımı* şeklindeki mücadeledir<sup>40</sup>.

Bütün faaliyetlere rağmen Anadolu'da bulunan ve toplam uzunluğu takriben 4.000 km olan demiryollarının Milli Mücadele'ye katkısı son derece kısıtlı kalmıştır. Demiryolları yoğunluklu olarak kıyı bölgelerde olduğundan, düşmanlar tarafından kolaylıkla ele geçirilmiştir. Milli Mücadele'de sınırlı şekilde ve belirli dönemlerde kullanılan hatlar, Konya-Afyon, Eskişehir-Ankara'dır. Sakarya Savaşı devam ederken Polatlı ile Ankara arasındaki 80 km'lik hattın yararlanılabildiği görülmüştür. Milli Mücadele boyunca sorunsuz bir şekilde kullanılabilen tek demiryolu Ankara-İzzettin arasındaki dar dekovalı hattı olmuştur. Diğer hatların tümü yoğunlukla Milli Mücadele'ye karşı kullanılmıştır. Ankara'nın doğu tarafına düşen Doğu Anadolu ve Karadeniz'de demiryolunun bulunmaması, Milli Mücadele süresince yaşanan en büyük sıkıntılardan biri olmuştur<sup>41</sup>.

Millî Mücadele'nin sona ermesinden hemen sonra toplanan İzmir İktisat Kongresi'nin açılış konuşmasında Mustafa Kemal, Avrupa Devletleri ile rekabet edebilmek için demiryolu yapımının elzem olduğunu belirtmiştir<sup>42</sup>.

Lozan Antlaşması'nın imzalanması ile birlikte ekonomik kalkınmayı gerçekleştirmek amacıyla birçok alanda faaliyetlere girişilmiştir. Girişilen ekonomik faaliyetlerin en önemlilerinden biri demiryolu yapımıdır.

Cumhuriyetin kurucu kadroları, ulaşım altyapısı yeterli olmayan bir ülkenin iktisadi anlamda kalkınmasının mümkün olmadığını farkındaydılar. O dönemin etkin ulaşım sistemi demiryolu olduğu için devlet bütün dikkatini bu alanda toplamaya başlamıştır.

---

<sup>40</sup> Arslan, *a.g.m.*, s. 56-57.

<sup>41</sup> Müderrisoğlu, *a.g.e.*, s. 75.

<sup>42</sup> Atatürk Kültür Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi, *Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri I-III*, C. II, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 2006, s. 109.

# 1. BÖLÜM: CUMHURİYET DÖNEMİ DEMİRYOLU POLİTİKASI ve YAPILAN HATLAR

## 1.1. Cumhuriyetin Devraldığı Miras

Milli Mücadelenin kazanılmasından sonra Anadolu'da elde kalan topraklarda ulaşım imkânları son derece sınırlı bir durumdaydı. Osmanlı'dan Cumhuriyete devralınan yol ve vasıtalar yok mesabesindeydi<sup>1</sup>.

1923 yılında Türkiye sınırları içerisinde 4.018 km uzunluğunda demiryolu hattı mevcuttu. Bu hatlar; Anadolu 1.032, Bağdat 346, Adana-Fevzipaşa 140, Mersin-Adana 68, Türk-Rus Sınır Hattı 356, Şark (Rumeli) Demiryolları 337, İzmir-Kasaba 703, İzmir-Aydın 610, Fevzipaşa-Nusaybin 426 km uzunluklara sahiptiler<sup>2</sup>. Demiryollarının çoğunluğu yabancı şirketler tarafından işletilmekteydi. Şirketler kârlılığı yükseltmek için demiryolu ücretlerini çok pahalı tutuyordu<sup>3</sup>. Karayollarında da durum bundan çok farklı değildi. Cumhuriyet idaresi Osmanlı'dan 13.885 km'si tamire muhtaç şose ve 4.450 km toprak yol olmak üzere toplam 18.335 km yol devralmıştı<sup>4</sup>. Ekonomik yetersizliklerden dolayı 1930 yılına kadar karayollarına ağırlık verilememiştir<sup>5</sup>. Deniz ulaşımı ile ilgili enstrümanlara bakıldığında manzara yine benzer durumdadır. Limanlar yetersiz ve tesisler ihtiyacı karşılamaktan çok uzaktı<sup>6</sup>. Bütün bunların sonucunda ülkenin ulaşım ihtiyaçlarının karşılanması için iyi bir planlamaya, uzun sürecek bir çalışma zamanına ve çok miktarda finansman kaynağına ihtiyaç vardı.

Ulaşım politikası bağlamında dikkat edilmesi gereken ayrıntılardan biri, ulaşımın devletin sosyal politikasının bir unsuru olarak yürütülmesi gerekliliğidir. Aksi takdirde kırsal alanların kendisi dışındaki ekonomik birimlerle ve kapitalist ekonomiye eklemlenmesi mümkün olmayacaktır. Osmanlı Devletinin XIX. yüzyılda yol yapma düşüncesi de bu bağlamda ele alınmalıdır. Osmanlı'dan Cumhuriyete devreden

<sup>1</sup> Aydemir, Şevket Süreyya, *İkinci Adam*, (4. baskı), C. I, Remzi Kitapevi, İstanbul 1976, s. 346.

<sup>2</sup> Ete, Muhlis, *Münakalat*, İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Yayınları, İstanbul 1938, s. 99.

<sup>3</sup> Aydemir, *a.g.e.*, s. 347.

<sup>4</sup> Berksan, Nazım, *Yol Davamız Nerede?*, Akın Matbaası, Ankara 1951, s. 124.

<sup>5</sup> Tural, M. Akif, *Atatürk Devrinde İktisadi Yapılaşma ve Celal Bayar 1920-1938*, (1. Baskı), Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara 1987, s. 79.

<sup>6</sup> İstanbul Ticaret Odası, *Cumhuriyetten Bu Yana Türkiye Ekonomisinin Gelişimi ve Geleceğe Bakış*, Lebib Yalkın Yayınları ve Basım İşleri, İstanbul 1989, s. 12.

ekonominin geliştirilmesi fikri bağlamında önceliklerden biri ulaşım politikasının geliştirilmesi olmuştur<sup>7</sup>.

Memleketin yol probleminin giderilmesi için çalışmalar daha önce belirtildiği üzere Milli Mücadele devam ederken başlamıştır. Birinci Dünya Savaşı sırasında inşasına başlanan Ankara-Sivas demiryolunun yapılmasına devam edilerek 127. km'deki İzzettin İstasyonu'na kadarki bölüm dar bir dekovil hat olarak inşa edilmiştir. İzzettin İstasyonu 1 Ağustos 1919 tarihinde açılmıştır<sup>8</sup>.

1 Mart 1922 tarihinde Mustafa Kemal'in TBMM'yi açış konuşmasında *“iktisat hayatının faaliyet ve zindegisi ancak vesait-i münakalenin, yolların şimendiferlerin, limanların hali ve derecesiyle mütenasiptir”*<sup>9</sup> şeklinde bir beyanatta bulunmuştur.

Aynı şekilde Mustafa Kemal İzmir İktisat Kongresi'ni açarken de ulaşım konusunda buna yakın cümleler kullanmıştır.

*“Memleketimizi bundan başka şimendifer ile ve üzerinde otomobiller çalışır şoselerle şebeke haline getirmek mecburiyetindeyiz. Çünkü garbın ve cihanın vesaiti bunlar oldukça, şimendiferler oldukça, bunlara karşı merkepler ve kağmı ile ve tabii yollar üzerinde müsabakaya çıkışmanın imkânı yoktur”*<sup>10</sup>.

Mustafa Kemal'in iki konuşması ve yapıldığı tarihler göz önüne alındığı takdirde yeni Türk Devleti'nin ulaşım problemini hayati mesele olarak idrak ettiği sonucu çıkartılabilir.

17 Şubat ile 4 Mart 1923 tarihleri arasında toplanan İzmir İktisat Kongresinde sanayi grubunun iktisat esasları bölümünde “yollar ve vesait-i nakliyyede hususi tarife” başlığında, büyük şehirler, sanat merkezleri ve limanlar arsında şimendiferin, yoksa şoselerin derhal yapılması kararlaştırılmıştır. Aynı bölümde tarifelerin de düzenlenmesi gerekliliği vurgulanmıştır<sup>11</sup>.

---

<sup>7</sup> Yerasimos, Stefanos, *Az gelişmişlik Sürecinde Türkiye*, (7. Baskı), C. III, Belge Yayınları, İstanbul 2005, s. 315.

<sup>8</sup> Müderrisoğlu, Alptekin, *Kurtuluş Savaşının Mali Kaynakları*, (2. baskı), Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 2013, s. 73.

<sup>9</sup> Komisyon, *Atatürk'ün Bütün Eserleri (1921–1922)*, (2. baskı), C. XII, Kaynak Yayınları, İstanbul 2005, s. 281.

<sup>10</sup> Atatürk Kültür Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi, *Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri I-III*, C. II, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 2006, s. 109.

<sup>11</sup> Afetinan, A., *İzmir İktisat Kongresi*, (2. Baskı), Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1989, s. 49.

Milli Mücadele'nin sona ermesi ile birlikte inşasına girişilen ulus devlet formasyonuna paralel olarak milli ekonomi modeli oluşturulmaya başlanmıştır. Bu bağlamda İzmir İktisat Kongresi'nin kararları önemli bir gösterge oluşturmaktadır<sup>12</sup>. Kongrede benimsenen prensipler Milli bir burjuvazi oluşturma çabasını göstermektedir<sup>13</sup>.

Genel kanı yeni Türk Devleti'nin 1923–1929 yılları arasında tam olmasa da liberal bir ekonomik politika uygulamaya koyduğu yönündedir. Ancak bu dönemde mutlak anlamda bir liberal politika uygulandığı söylenemez. 1923–1929 yılları arasının ekonomi politikasının tam bir liberalizm olmayışının nedeni, devletin zaman zaman ekonomiye müdahalesidir. Devletin yaptığı müdahaleler devletçilik olmayacak kadar plansızdır. Ancak yine de 1923–1929 yılları ekonomi anlayışı liberal anlayışa daha yakındır<sup>14</sup>. 1929 Dünya Ekonomik Bunalımından sonraki dönem ekonomide devletçilik ilkesinin belirginleştiği yıllar olacaktır<sup>15</sup>.

Cumhuriyetin kurucu kadrolarının üzerinde mutabık olduğu hususlardan biri, ekonomik büyüme için ülke ulaşımının geliştirilmesidir. Mustafa Kemal'in yukarıda verilen konuşmalarından anlaşıldığı üzere ulaşımın geliştirilmesi bir bütün olarak değerlendirilmektedir. Ancak dönemin şartları gereğince demiryolu politikası biraz daha öncelik kazanmıştır. Ayrıca üzerinde ittifak edilen başka bir husus da yeni yapılacak demiryollarının, Osmanlı'da olduğundan farklı olarak, yerli imkânlar kullanılarak inşa edilmesidir<sup>16</sup>. Bu konuda İsmet Paşa şunları söylemektedir: “*Demiryolu politikası bize şöyle göründü. Her sene devlet bütçesinden, ne kadar mütevazı olursa olsun bir tahsisat ayırarak, memleketi bir ucundan öbür ucuna kadar yıldan yıla ilerleyen bir demiryolu şebekesine kavuşturmak mümkündür*”<sup>17</sup>. Burada devlet bütçesinden ödemenin yapılması hususuna dikkat çekmek gerek.

Cumhuriyetin kurulmasından sonra karar verilmesi gereken hususlardan biri de yabancı şirketler tarafından işletilen demiryollarının durumuydu. İlk dönemler itibarı ile

---

<sup>12</sup> Koraltürk, Murat, Cem, Çetin, “Türkiye’de Liberal İktisadi Düşünce”, *Modern Türkiye’de Siyasi Düşünce-Liberalizm*, C. VII, İletişim Yayınları, İstanbul 2013, s. 330.

<sup>13</sup> Yerasimos, *a.g.e.*, s. 103.

<sup>14</sup> Boratav, Korkut, *Türkiye’de Devletçilik*, (2. baskı), Savaş Yayınları, Ankara 1982, s. 7.

<sup>15</sup> Yücekök, Ahmet, *100 Soruda Türk Devrim Tarihi*, (1. baskı), Gerçek Yayınevi, İstanbul 1984, s. 96; Yerasimos, *a.g.e.*, s. 109.

<sup>16</sup> Ete, *a.g.e.*, s. 100.

<sup>17</sup> İnönü, İsmet, *Hatıralar*, (Haz. Sebahattin Selek), (3. baskı), Bilgi Yayınevi, Ankara 2009, s. 523.

hatların eski sahipleri olan şirketler tarafından işletilmesine devam edilmesi yönünde bir düşünce hâkimdi. İsmet Paşa 30 Ağustos 1930 tarihli Sivas nutkunda demiryollarının satın alınması hususunu sarih bir şekilde ifade etmiştir. Söz konusu nutukta İsmet Paşa, ilk düşüncesinin yabancıların elindeki hatları devletleştirmek olmadığını, bunun yeni masraf anlamına geldiğini, ancak fırka arkadaşlarının ısrarı ile devletleştirme politikasına yöneldiğini ifade etmektedir<sup>18</sup>.

Denilebilir ki Cumhuriyet dönemi demiryolu politikası iki yönlü bir şekilde uygulamaya konulmuştur. İlk olarak yerli sermayeye dayalı yeni demiryolu inşaatlarının yapılması, ikinci olarak da yabancı şirketlerin elinde bulunan hatların satın alınmasıdır<sup>19</sup>.

Yukarıda belirtildiği üzere yabancıların elinde bulunan hatların satın alınması işlemi o dönemin koşulları altında ilk etapta düşünülen bir husus olmamıştır. Zira bunun hazineye ek maliyet getireceği ve yeni hatların yapım sürecini sekteye uğratacağı düşünülmüştür. Ancak daha sonra ülkedeki bütün demiryolu hatlarının devlet tarafından işletilmesi gerektiği fikri umumileşmiş ve ek maliyete rağmen satın alma işlemlerine başlanmıştır. Devlet tarafından satın alınan hatlar şu şekildedir<sup>20</sup>.

**Tablo 3: Cumhuriyet Döneminde Millileştirilen Demiryolu Hatlarına Ödenen Para Miktarları ve İlgili Kanunlar.**

Satın Alınan Hat	Ödenen Para	Açıklama
Anadolu, Mersin-Tarsus-Adana-Demiryolları ve Haydarpaşa Limanı Şrk.	204.175.400 İsviçre Frangı	31.01.1928 tarih ve 1375 sayılı kanun.
Mudanya-Bursa Demiryolu T.A.Ş.	50.000 TL.	30.05.1935 tarih ve 1815 sayılı kanun.
İzmir-Kasaba ve Temdidi (İzmir-Afyon ve Manisa-Bandırma)	162.468.000 Fransız Frangı	31.05.1934 tarih ve 2487 sayılı kanun.
Aydın Demiryolu	1.825.800 Sterlin	30.05.1931 tarih ve 2659 sayılı kanun.
Şark Demiryolları T.A.Ş.	20.760.000 İsviçre Frangı	26.04.1937 tarih ve 3155 sayılı kanun.
İlca-İskele-Palamutluk Demiryolu T.A.Ş.	10.000 TL.	22.05.1941 tarih ve 4127 sayılı kanun.

<sup>18</sup> *Hâkimiyet-i Millîye Gazetesi*, 31 Ağustos 1930, s. 1–4.

<sup>19</sup> Daver, Bülent, “Atatürk ve Ekonomi”, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 1995/11 (31), s. 298.

<sup>20</sup> Avcioğlu, Doğan, *Türkiye'nin Düzeni (Dün-Bugün-Yarın)*, C. I, Tekin Yayınevi, İstanbul 1996, s. 454–455.

Cumhuriyetin kurulmasından itibaren demiryolu yapımına ilişkin olarak adeta bir seferberlik durumu ilan edilmiştir. Cüretkâr sayılabilecek politikanın hızlı ve etkili bir şekilde uygulanabilmesinin temel sebebi geri kalmışlık psikolojisinden kurtulmak, yani kalkınmaktı. Ancak demiryolu politikasını kuvveden fiile çıkarmasını kolaylaştıran bazı somut nedenler de bulunmaktaydı. Söz konusu etkenler şu şekilde sıralanabilir:

—Osmanlıdan kalan demiryolları tecrübesi,

—İnşa ve işletme tecrübesi,

—Demiryolu iş gücü, (Demiryolu inşa ve işletmesinde yetişen işgücü ve açılan okullarda yetiştirilen teknik elemanlar),

—Gerektiğinde ve ülke menfaatlerine aykırı olmadığı ölçüde yabancı uzmanların istihdam edilmesi<sup>21</sup>.

Demiryolu yapımı konusundaki tüm kolaylaştırıcı faktörler, kararlılık ve avantajlara rağmen bazı handikapların da olduğunu belirtmek gerek. Yerli sanayi olmadığı için Cumhuriyetin ilk dönemlerinde yapılacak olan demiryolu hatlarında, başta ray, travers, lokomotif ve vagon olmak üzere kullanılacak malzemenin neredeyse tamamı ithal edilmiştir<sup>22</sup>.

Son olarak belirtmek gerekir ki, Cumhuriyet döneminde demiryolu inşa programı ekonomik, sosyal ve askeri amaçlarının yanı sıra Cumhuriyetin görünür olmasını sağlayan önemli unsurlardan biriydi. Demiryoluna yüklenen simgesel anlam, onun gittiği yere Cumhuriyet ve devletin de gitmiş olmasıydı. Demiryolu bir anlamda devlet imgesinin toplum zihninde/hafızasında yer etmesini sağlayacaktır. Dolayısıyla demiryolu politikasını yeni devletin otoritesini tesis etmesinin araçlarından biri olarak görmek gerekir. Başka bir deyişle devlet, demiryolu vasıtasıyla hegamonik yapısını tahkim etmiştir<sup>23</sup>.

---

<sup>21</sup> Yıldırım, Seyfi, “Cumhuriyet Dönemi Demiryollarının Gelişiminde Etkili Olan Faktörler”, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 2010, s. 94–99.

<sup>22</sup> Merdol, Arif, “Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Modelleri”, *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi*, C. X, İletişim Yayınları, İstanbul 1983, 2772.

<sup>23</sup> Toprak, Zafer, “Cumhuriyet Demiryolu ve Laiklik: Bir Modernite Metaforu”, *Toplumsal Tarih*, 2007 (168), s. 26–27.

## 1.2. 1923–1950 Yılları Arasında Yapılan Demiryolu Hatları

1923–1950 yılları arasında inşa edilen demiryolu hatları devlet tarafından yapılmış/yaptırılmıştır. Devlet ricalinin üzerinde en fazla durduğu hususlardan biri yeni yapılacak demiryolu hatlarının hem yapım aşaması hem de hizmet edeceği ekonomik kaynak ve sektörler bakımından milli unsurlara aykırılık teşkil etmemesiydi.

Cumhuriyetin ilk yıllarında belirlenen demiryolu politikasında hassasiyet gösterilen konulardan biri de XIX. yy'in klasik emperyalist devlet uygulamalarından biri olan farklı ray genişliği uygulaması yerine standart ray genişliklerinin tercih edilmesidir.

Aynı coğrafyada yer alan demiryollarının ray genişliklerinin birbirinden farklı olması ülkenin milli çıkarlarına aykırılık teşkil eden bir durum olmasına rağmen sömürgecilik mantığı bakımından önemli işlevlere sahip bir uygulamadır. İngiltere Hindistan'da farklı ray genişliklerine sahip hatlar inşa etmek suretiyle ülke ekonomisi üzerindeki hegemonyasını tam anlamıyla tesis etmeyi başarmıştı<sup>24</sup>.

Anadolu coğrafyasında Osmanlı Devletinden kalan hatların ray genişliklerine bakıldığında yukarıda zikredilen sömürge zihninin burada da işlediği görülecektir. Anadolu, İzmir-Kasaba, Aydın, Bağdat hatları 1.435 metrelik normal, Samsun-Çarşamba, Mudanya-Bursa, Erzurum-Sarıkamış hatları 75 santimetrelik dar ve Sarıkamış-Hudut hattı 1.524 metrelik geniş ray yapısına sahipti<sup>25</sup>.

1923–1950 yılları arasında yeni demiryolu hatlarının yapılması için geliştirilen tasavvurlarda ray genişliği meselesi dikkate alınmış ve uygulamalar normal ray genişliği olan 1.435 metrelik ölçü esas alınarak gerçekleştirilmiştir.

### 1.2.1. Ankara-Kayseri-Sivas Hattı

Cumhuriyetin ilanından önceki dönemlerde yapılan demiryollarının büyük çoğunluğu (%90 oranında) Ankara'nın batısında yer almaktaydı. Cumhuriyetten sonraki

<sup>24</sup> Kurmuş, Orhan, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, Yordam Kitap, İstanbul 2007, s. 66.

<sup>25</sup> T.C Mûnakalat Vekâleti, *Devlet Demiryolları ve Limanları 1939–1940 Mali Senesindeki Vaziyeti ve İşletme Neticeleri*, T.C Mûnakalat Vekâleti Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umun Müdürlüğü İstatistik Şubesi Neşriyatı, Demiryolları Matbaası, Alsancak 1941, Sayı 32, s. 12.

demiryolu politikasının amaçlarından biri ülkenin doğu bölgelerine demiryolu yaparak durumu dengelemektir<sup>26</sup>.

Orta Anadolu'nun iki önemli kenti olan Ankara ve Sivas'ı birbirine bağlayacak olan Ankara-Sivas demiryolu hattının yapım düşüncesi Osmanlı döneminde ortaya çıkmıştır. Ne var ki, proje ortaya çıktığı dönem itibarı ile çeşitli siyasi ve ekonomik nedenlerden dolayı gerçekleştirilememiştir<sup>27</sup>.

O dönemde son derece gerekli görülen bu hattın yapımından vazgeçilmediği gibi I. Dünya Savaşı yıllarında inşaatına başlanmış ve 1915 yılında 80 km'lik kısmı bitirilerek işletilmeye açılmıştır<sup>28</sup>. İlk bölümün inşaatında Egeli Rumlardan oluşturulan işçi taburları kullanılmıştır<sup>29</sup>. Milli Mücadele döneminde hattın inşasına devam edilmiş ve Ankara'dan İzzettin'e kadar 127 km'ye ulaşan hat 1 Ağustos 1919'da işletmeye açılmıştır. Savaş döneminde bile inşaatına devam edilen hattın önemli bir fonksiyonu olacaktır. Bu hat sayesinde Milli Mücadele süresi boyunca Yerköy'den Eskişehir'e buğday nakliyatı yapılabilmektedir<sup>30</sup>.

Osmanlı ve Milli Mücadele dönemlerinde Ankara ile doğu bölgelerinin birbirine bağlanması bir gereklilik şeklinde görülmekteydi. Milli Mücadeleden sonra buranın başkent olması ile birlikte gereklilik adeta bir zorunluluk haline gelmiştir.

Milli Mücadele döneminde Ankara'yı doğu bölgesine bağlayacak ulaşım imkânlarının olmaması nedeni ile askeri ve ekonomik anlamda birçok sıkıntı yaşanmıştı. Bundan dolayı Cumhuriyet'in ilanından sonra Ankara ile Doğu Bölgeleri arasındaki ulaşım sorununu çözmek üzere Ankara-Sivas hattı öncelikli olarak gündeme gelmiştir<sup>31</sup>. TBMM tarafından kabul edilen 23 Mart 1924 tarih ve 449 numaralı kânun ile Ankara-Musaköy ve Samsun-Sivas arasında yapılacak demiryolları için 65 milyon liranın harcanmasına izin verilmiştir<sup>32</sup>.

---

<sup>26</sup> Demirtaş, Bahattin, "Cumhuriyet Döneminde Demiryolu Siyasetinin Malatya Durağı", *International Journal Of Eurasia Social Sciences*, 2017/7 (26), s. 100.

<sup>27</sup> Yıldırım, İsmail, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları 1923-1950*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 2001, s. 75.

<sup>28</sup> Müderrisoğlu, a.g.e., s. 73.

<sup>29</sup> Sotiriyu, Dido, *Benden Selam Söyle Anadolu'ya*, (Çev. Attila Tokatlı), (13. baskı), Alan Yayıncılık, İstanbul 1997, s. 72.

<sup>30</sup> Müderrisoğlu, a.g.e., s. 73.

<sup>31</sup> As, Efdal, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları 1923-1960*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, İzmir 2006, s. 98-99.

<sup>32</sup> *TBMM Kanunlar Dergisi*, C. II, s. 287.

Türk müteahhitlerin üstlenip yaptığı hattın Ankara-Yahşihan arasındaki 86 km'lik bölümü 17 Nisan 1925 tarihinde, Yahşihan-Yerköy arasındaki 115 km'lik bölümü ise 20 Kasım 1925 tarihinde işletmeye açılmıştır<sup>33</sup>.

Projenin ilk halinde askeri gereksinimler öncelikli düşünüldüğünden dolayı, hattın Ankara'dan başlayarak doğrudan Sivas'a gitmesi planlanmıştır. Ancak belirlenen güzergâhın belli bölümlerinin çok maliyetli olması ihtimali ve Sivas'a kadar hemen hemen hiçbir önemli bölgeden geçmemesi nedeniyle hattın güzergâhında değişikliğe gidilmiştir<sup>34</sup>.

Güzergâhın değiştirilmesi kararı neticesinde hat, güneyde bulunan Kayseri istikametine doğru yapılmaya başlanmıştır. İnşaata hızlı ilerleyen hat 1927 yılının başlarında Kayseri'ye ulaşmıştır. İnşaata 29 Mayıs 1927 tarihinde bitirilen hat, Başvekil İsmet Paşa'nın hazır bulunduğu bir tören ile açılmıştır<sup>35</sup>.

Ankara-Kayseri demiryolu hattının bitimine doğru, bu hattı tamamlaması düşünülen Kayseri ile Sivas arasının da yapılması kararlaştırılmıştır. Hükümet, yeni proje için Belçikalı bir firma ile görüşmelere başlamıştır. Görüşmeler neticesinde, Kayseri-Sivas arasındaki kısım ile Samsun-Sivas hattının Turhal-Sivas arasındaki kısmının yapım işi Belçika kökenli Societe Industrielle des Travaux (SIT) firmasına verilmiştir. Firma ile 1926 yılında yapılan sözleşme gereğince hattın tümünün 1930 yılında bitirilmesi planlanmıştır. Ayrıca her iki hat için 15 milyon dolarlık bir bedel belirlenmiştir<sup>36</sup>.

Şirket ekonomik bakımdan yetersiz olduğu için işi tamamlayamamış ve sözleşmesi Hükümet tarafından feshedilerek hattın yapım işi Türk müteahhitlerine verilmiştir. Türk müteahhitler hattın yapım işini başarı ile neticelendirmiş ve Kayseri-Sivas demiryolu hattı 30 Ağustos 1930 tarihinde açılmıştır. Hattın açılış törenine Başvekil İsmet Paşa da katılmış ve uzun bir nutuk irat etmiştir<sup>37</sup>.

---

<sup>33</sup> T.C Nafia Vekâleti, *On Senede Türkiye Nafta'sı 1923-1933*, İstanbul Matbaacılık ve Neşriyat Türk Anonim Şirketi, İstanbul, 1933, s. 44.

<sup>34</sup> Yıldırım, *a.g.e.*, s. 76.

<sup>35</sup> *Hâkimiyet-i Millîye Gazetesi*, 29 Mayıs 1927, s. 1.

<sup>36</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, Devre 4, C. XIII, Sıra No: 92, s. 6.

<sup>37</sup> *Hâkimiyet-i Millîye Gazetesi*, 31 Ağustos 1930, s. 1-4.

Toplam uzunluğu 602 km olan Ankara-Kayseri-Sivas demiryolu hattına harcanan para miktarı 41.200.000 liradır<sup>38</sup>.

Demiryolunun Sivas'a gelmesi, şehir için adeta bir dönüm noktası anlamına gelmektedir. 1930 yılına kadar iç ve dış pazarlara erişim sadece Samsun Limanı aracılığı ile sağlanıyordu. Demiryolunun Sivas'a ulaşmasından sonra ise Sivas, Haydarpaşa Limanına bağlanmış ve Ankara ile İstanbul gibi büyük kentlerle ticari münasebetler başlamıştır<sup>39</sup>.

### 1.2.2. Samsun-Sivas Hattı

Samsun ile Sivas arasındaki yol eski dönemlerden itibaren işlek bir güzergâh durumundaydı. Halil Rıfat Paşa'nın<sup>40</sup> Sivas valiliği döneminde şehir halkının çalıştırılması neticesinde takriben 350 km'lik yol, üzerinde araba işleyecek kadar genişletilmiştir<sup>41</sup>.

Samsun ile Sivas arasına demiryolu yapılması fikri ise ilk olarak II. Meşrutiyet döneminde gündeme gelmiştir. O dönemde, bölgeye bir heyet gönderilerek gerekli incelemeler yapılmış ve 1911 yılında inşaaata başlanmıştır. Ancak yeterli ödenek verilmediğinden dolayı 1914 yılına kadar sadece 32 km'lik bir yol yapılabilmektedir. 1914 yılında hattın inşaat işinin hızlandırılması için Fransız menşeli Regie Genarale firması ile sözleşme yapılmışsa da Birinci Dünya Savaşı'nın başlaması nedeniyle firma inşaatın yapımına başlayamamıştır<sup>42</sup>.

Orta Anadolu'yu Karadeniz Limalarına bağlayacak bir hat olması itibarı ile önemli görülen proje Cumhuriyetin ilanından sonra yeniden gündeme gelmiştir. Bu bağlamda, TBMM tarafından çıkartılan 23 Mart 1924 tarih ve 449 numaralı yasa ile Samsun-Sivas hattının yapılmasına karar verilmiştir<sup>43</sup>.

---

<sup>38</sup> Woods, Colonel H., *Economic Conditions in Turkey*, Printed And Published By His Majesty's Stationery Office, London 1934, s. 33.

<sup>39</sup> Taşdemir, Serap, *Tek Parti Döneminde Sivas'ta Siyasal Hayat*, Siyasal Kitabevi, Ankara 2014, s. 177.

<sup>40</sup> 1882-1885 yıllarında Sivas valisi olan Halil Rıfat Paşa "gidemediğin yer senin değildir" sözleriyle ifade edilecek bayındırlık faaliyetlerindeki başarıları ile meşhurdur. Detaylı bilgi için Bkz. İnal, İbnülemin Mahmut Kemal, *Son Sadrazamlar*, (3. baskı), C. III, Dergâh Yayınları, İstanbul 1982, s. 1537.

<sup>41</sup> Babaoğlu, Resul, "Türkiye Cumhuriyeti Nafia Vekâleti Devlet Demir Yolları Samsun-Sivas Demiryolu Amasya İstasyonunun İşletmeye Küşadı", *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları Dergisi*, XIII/25-26, s. 186.

<sup>42</sup> *On Senede Türkiye Nafia'sı*, s. 31.

<sup>43</sup> *TBMM Kanunlar Dergisi*, C. II, s. 287.

Projenin ilk haline göre hat 370 km inşa edildikten sonra Ankara-Sivas hattıyla birleşecek ve sonra Sivas'a ulaşacaktır. Ancak yukarıda belirtildiği üzere Ankara-Kayseri-Sivas hattının güzergâhında değişikliğe gidilince bu hattın güzergâhı da değişmiştir. Yapılan güzergâh değişikliğinden sonra inşaatın yapımına başlanmıştır. 21 Aralık 1927'de Amasya, 23 Haziran 1928 tarihinde ise Zile İstasyonları işletmeye alınmıştır. Aslında Ankara-Kayseri-Sivas hattında olduğu gibi Turhal-Sivas arasındaki kısmın da SIT firması tarafından yapılması gerekiyordu. Ancak firma sözleşme şartlarına uymayınca hattın Sivas-Turhal bölümü hükümet tarafından Türk firmalara ihale edilerek yapılmıştır<sup>44</sup>.

Ekonomik sıkıntılar ve zorlu coğrafi koşullardan dolayı, 1928 yılının Ağustos ayı ile 1930 yılının Eylül ayları arasında hattın yapımı oldukça yavaşlamıştır. 1930 yılının başından itibaren inşaatı tekrar hız verilmiş ve 1931 yılının Eylül ayında hattın son bölümü olan Sivas-Kalın arasındaki mesafe tamamlanarak 30 Eylül 1931 tarihinde işletmeye alınmıştır. Hattın tümü 7 yıl gibi uzun bir sürede tamamlanabilmiştir<sup>45</sup>.

Toplamda 377 km'den oluşan Samsun-Sivas Demiryolu hattına 29.200.000 lira para harcanmıştır<sup>46</sup>.

### 1.2.3. Kütahya-Balıkesir Hattı

Kütahya-Balıkesir hattı Eskişehir-Konya hattının Alayunt İstasyonu'na bir şube hattı ile bağlı olan Kütahya'dan başlayarak Bandırma-Soma hattının Balıkesir İstasyonu'nda sona erer. Böylece Eskişehir-Konya hattı İzmir-Kasaba hattına bağlanmış olur. Dolayısıyla, coğrafi olarak, Kütahya-Balıkesir hattı ile Anadolu'nun batı bölgeleri ülke merkezi olan Ankara'ya bağlanmıştır<sup>47</sup>.

Kütahya ile Balıkesir arasında demiryolu hattının yapılmasının temel gayesi, bölgede bol miktarda bulunan krom, linyit, kömür gibi yeraltı kaynaklarını ekonomiye kazandırmaktır. Özellikle krom yönünden zengin bir bölge olduğundan hattın yapımının kromu işleme konusunda önemli bir adım olacağı düşünülmüştür. Dolayısıyla Kütahya-Balıkesir hattına "krom hattı" da denilmiştir<sup>48</sup>.

---

<sup>44</sup> *On Senede Türkiye Nafia'sı*, s. 34.

<sup>45</sup> Yıldırım, *a.g.e.*, s. 79.

<sup>46</sup> Woods, *a.g.e.*, s. 33.

<sup>47</sup> *On Senede Türkiye Nafia'sı*, s. 89.

<sup>48</sup> Yücel, M. Serhan, M. Murat Taşar, "Demiryolunun Stratejik Önemi ve Erken Cumhuriyet Döneminde Demiryolu Siyaseti", *Vakanüvis Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, 2016/1 (1), s. 334.

Kütahya-Balıkesir hattının inşası için TBMM tarafından 16 Nisan 1925 tarihinde 625 numaralı yasa kabul edilmiştir. Yasa ayrıca hattın yapımı amacıyla 16.000.000 liranın harcanmasına Bakanlar Kurulu'na yetki vermiştir<sup>49</sup>.

1925'te Kütahya'dan inşasına başlanan hattın bir kısmını Türk müteahhitler yapmış ancak teknik imkânsızlıklar nedeniyle yabancı bir firmanın işi üstlenmesi için arayışlar başlamıştır. Alman Julius Berger Şirketi ile yapılan görüşmeler olumlu neticelenmiş ve hattın yapım işi Alman Bankalar Sendikası'nın desteklediği bu şirkete verilmiştir<sup>50</sup>.

Firma ile yapılan sözleşme gereği hattın inşaat işleri 3 yılı geçmeyecektir. Julius Berger Şirketi hattın inşaat işlerine hem Kütahya hem de Balıkesir tarafından olmak üzere iki taraftan başlamıştır. Balıkesir yönünde çokça toprak kaymaları olması nedeni ile inşaat işleri aksamış ve yavaş ilerlemiştir. Buna mukabil Kütahya tarafında herhangi bir sorun yaşanmamış ve inşaat planlandığı şekilde ilerlemiştir. Kütahya-Tavşanlı arası 1928 yılında tamamlanarak 2 Eylül 1928 tarihinde işletmeye alınmıştır. Yine Kütahya tarafında Tavşanlı-Değirmisaz arası 11 Mart 1930 tarihinde bitirilmiştir. 1931 yılının Ocak ayında inşaat büyük oranda tamamlanarak çift yönlü döşenen raylar 20 Ocak 1931 tarihinde birleştirilerek sona erdirilmiştir<sup>51</sup>.

Kütahya-Balıkesir hattının açılışı dönemin Meclis Başkanı Kazım Özalp'in katıldığı bir tören ile 23 Nisan 1932 tarihinde gerçekleşmiştir. Törende Meclis Başkanı Kazım Özalp halka hitap etmiş ve büyük bir coşku yaşanmıştır<sup>52</sup>.

253 km'den oluşan Kütahya-Balıkesir demiryolu hattı 32.600.000 liraya mal olmuştur<sup>53</sup>.

Ankara-Balıkesir yolculuğu daha önce 955 km iken Kütahya-Balıkesir hattının açılması ile 593 km'ye düşmüştür. Yani yeni iltisak hattı Ankara-Balıkesir yolculuk süresini 362 km gibi önemli bir mesafe kısaltmış olmaktadır<sup>54</sup>.

---

<sup>49</sup> TBMM Kanunlar Dergisi, C. III, s. 198.

<sup>50</sup> Haykır, Yavuz, *Atatürk Dönemi Kara ve Demiryolu İnşa Çalışmaları 1923-1938*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Ana Bilim Dalı, Elazığ 2011, s. 266.

<sup>51</sup> *On Senede Türkiye Nafta'sı*, s. 91-92.

<sup>52</sup> *Vakit Gazetesi*, 24 Nisan 1932, s. 1-2.

<sup>53</sup> Woods, *a.g.e.*, s. 33.

<sup>54</sup> K. H., "Demiryollarımızda İltisak Hatları ve Ehemmiyetleri", *Demiryollar Dergisi*, 1938/13 (158), s. 591.

#### 1.2.4. Kardeşgediği-Boğazköprü (Kayseri-Ulukışla) Hattı

Kardeşgediği-Boğazköprü, diğer ismi ile Kayseri-Ulukışla Demiryolu hattı, eski Bağdat hattı olarak bilinen Konya-Adana hattının Ulukışla İstasyonu'ndan 3 km önce bulunan Kardeşbeli bölgesinden başlayarak Ankara-Kayseri hattının 363. km'sindeki Boğazköprü İstasyonu'nda sona erer. Kayseri-Ulukışla hattının yapılmasının temel sebebi, ülkenin kuzey-güney yönünde birbirine entegre edilmesi ve Karadeniz ile Akdeniz limanlarının arasındaki mesafenin azaltılmasıdır.

Hattın geçeceği güzergâhın coğrafi koşullarına bakıldığında, Kardeşbeli ile Bereket İstasyonu arasındaki dağlık, bundan sonra Andaval İstasyonu'na kadarki kısım ise tarım arazisidir<sup>55</sup>.

Kayseri-Ulukışla hattının yapılması amacıyla TBMM tarafından 17 Mart 1926 tarih ve 787 numaralı yasa çıkarılmıştır. Ayrıca hattın yapımına 3 yılda harcanmak üzere 14 milyon liranın harcanmasına yetki verilmiştir<sup>56</sup>.

787 numaralı yasa 1926 yılında çıkarılmasına rağmen hattın inşaat işlerine 1928'e kadar başlanamamıştır. İki yıllık dönemde yalnız etüt ve güzergâh tespit çalışmaları yapılabilmıştır.

Ulukışla-Kayseri Demiryolu hattının yapım işi Kütahya-Balıkesir hattıyla beraber 15 Haziran 1927'de yapılan sözleşme ile Alman Julius Berger inşaat şirketine verilmiştir. Sözleşme şartlarına göre Ulukışla-Kayseri Demiryolu hattının inşasına, Kütahya-Balıkesir hattının inşasına başlanmasından 6 ay sonra başlanacak ve 3.5 yılda tamamlanacaktır. Şirket Haziran 1928'de Ulukışla-Kayseri Demiryolu hattının inşasına başlamıştır. Julius Berger Firması işe başladıktan sonra, Ulukışla-Kayseri ve Kütahya-Balıkesir hatlarının ikisi için belirlenen para miktarının (65 milyon mark) her iki hattın yapımına yetmeyeceği anlaşılmış ve şirket ile yapılan sözleşmenin şartlarında değişikliğe gidilmiştir. Yeni duruma göre şirket, belirlenen 65 milyon markın 10.5 milyonluk kısmı ile vagon ve lokomotif alımı yapacak kalan 54.5 milyonluk kısım ile de önce Kütahya-Balıkesir hattını bitirecek, kalan meblağ ile Ulukışla-Kayseri hattının yapımına devam edecektir. Para sona erdiği anda ise yapım işi durdurulacaktır<sup>57</sup>.

<sup>55</sup> *On Senede Türkiye Nafta'sı*, s. 99.

<sup>56</sup> *TBMM Kanunlar Dergisi*, C. IV, s. 508.

<sup>57</sup> Yıldırım, *a.g.e.*, s. 82-83.

Julius Berger Şirketi, Hükümetle yaptığı yeni sözleşme gereğince, tahsis edilen para sona erinceye kadar inşaata devam etmiştir. İnşaat için ayrılan 65 milyon mark sona erince de inşaatı durdurmuştur. Hükümet Ulukışla-Kayseri hattının yarım kalan bölümü için Amerikan menşeli bir şirket olan Fox Brothers International Corporation ile anlaşma yapmıştır. Böylece Julius Berger şirketinin yarım bıraktığı hat Amerikan şirketi tarafından tamamlanmıştır<sup>58</sup>.

Hattın tamamı 2 Eylül 1933 tarihinde işletmeye açılmıştır<sup>59</sup>. Kayseri-Ulukışla Demiryolu hattı toplam 173 km'den oluşmaktadır. Hattın yapımına toplam 6.200.000 lira harcanmıştır<sup>60</sup>.

Daha önce Ankara-Adana yolculuğu Eskişehir-Konya hattı üzerinden 1.067 km olarak yapılırken Kayseri-Ulukışla hattın işletmeye açılması ile 393 km kısalarak daha kolay ulaşım imkânına kavuşulmuştur<sup>61</sup>.

### 1.2.5. Irmak-Filyos Hattı

“Kömür yolu” şeklinde adlandırılan Irmak-Filyos hattının yapılmasındaki en temel gaye Zonguldak ve çevresindeki zengin kömür bölgelerini işletmek ve buradan elde edilecek kömürün ilk etapta başkent Ankara'nın, daha sonra ise ülkenin tamamının hizmetine sunabilmektir. Milli Mücadele'de az da olsa kullanılan trenlerin işletilmesindeki en büyük sıkıntı yakıt olmuştur. Yakın zamanda yaşanan sıkıntıyı bir daha yaşamamak adına Irmak-Filyos hattının yapımına önem verilmiştir. Hattın yapılmasındaki ikincil amaç ise Karadeniz ormanlarından faydalanmaktır<sup>62</sup>.

Bölgenin kömür bakımından, özellikle de Ereğli'nin, zengin bir alan olduğu evvelden beri bilinen bir husustur. Ereğli'deki kömür yatakları 1896 yılından beri Ereğli Fransız Şirketi (La Societe Française d'Heraclee) isimli bir Fransız Firması tarafından işletiliyordu. Şirket Ereğli kömür işletmesine 1 milyon frank yatırım yapmış ve 1910 yılına gelindiğinde yıllık yarım milyon ton kömür işletilmeye başlanmıştır<sup>63</sup>. Yapılması düşünülen Irmak-Filyos hattı sayesinde kömürün ülkenin öz kaynaklarıyla işletilmesi imkânı doğmuş olacaktır.

---

<sup>58</sup> As, *a.g.e.*, s. 103–104.

<sup>59</sup> *Hâkimiyet-i Millîye Gazetesi*, 3 Eylül 1933, s. 1.

<sup>60</sup> Woods, *a.g.e.*, s. 33.

<sup>61</sup> K. H., *a.g.m.*, s. 590.

<sup>62</sup> As, *a.g.e.*, s. 116; Woods, *a.g.e.*, s. 31.

<sup>63</sup> Earle, Edward Mead, *Bağdat Demiryolu Savaşı*, (Çev. Kasım Yargıcı), (1. baskı), Milliyet Yayınları, İstanbul, 1972, s. 26.

Filyos (Zonguldak) ile Irmak (Kırıkkale) arasına yapılacak olan hat için birkaç defa güzergâh değişikliği yapıldıktan sonra hattın inşasına başlanabilecektir<sup>64</sup>. Bu hattın yapımı için önce Ankara-Ereğli arası düşünülmüştür. Ancak Karadere Ormanları'nın işletilebilmesi için önceliğin Ereğli-Karadere arasında bir demiryolu hattının yapılmasının daha iyi olacağı fikri ağır bastığından bundan vazgeçilerek, TBMM'den 26 Ocak 1925 tarih ve 548 numaralı kanun çıkarılmış ve 2.000.000 lira ödenek ayrılmıştır<sup>65</sup>. Fakat daha sonra buraya yapılacak demiryolunun istenilen sonucu vermeyeceği düşüncesiyle, 12 Aralık 1925 tarih ve 692 numaralı kânun ile 548 numaralı kanun ilga edilerek Ankara'nın batısındaki Sincanköy'den başlayarak Ankara-Ereğli arasında bir demiryolunun yapılması kararlaştırılmıştır. 692 numaralı kanuna göre hat beş yılda yapılacak ve 40.000.000 lira ödenek verilecektir<sup>66</sup>.

Ankara-Ereğli hattının nerelerden geçeceği ile ilgili çalışmalar başlayınca bu sefer de, olağanüstü durumlarda kömürün buradan güvenli bir şekilde taşınmayacağı eğilimi ağır basmıştır. Son tahlilde yeni güzergâhın Irmak-Çankırı-Safranbolu'dan geçerek Söğütözü kömür madeni bölgesini Safranbolu'ya bağlayacak ve öte yandan Filyos ile Ereğli arasındaki kömür madenlerini Ereğli Limanı'na bağlayacak demiryolu hattının en uygun seçenek olacağı kararına varılmıştır<sup>67</sup>. Nihai karar verildikten sonra 25 Aralık 1925 tarih ve 943 numaralı kânun ile hattın güzergâhı kesinleştirilmiş ve ne kadar ödenek verileceği belirlenmiştir. 1 m genişliğinde yapılması kararlaştırılan hat için 50 milyon lira ödenek ayrılmasına karar verilmiştir<sup>68</sup>.

Filyos-Irmak hattının yapılışı için 7 Şubat 1927'de İsveç-Danimarka ortaklığı olan Nydqvist Holm Şirketi ile sözleşme imzalanmıştır. Yapılan sözleşme gereğince şirketin 9 Haziran 1927'den itibaren Irmak-Safranbolu-Söğütözü hattını 4.5 yılda ve Safranbolu-Filyos-Ereğli hattını ise 5 yılda bitirmesi kararlaştırılmıştır. Hattın toplam uzunluğu takriben 580 km'dir.

Şirket ilk etapta Filyos tarafından daha sonra ise Irmak tarafından başlayarak inşaatı iki yönlü ilerletmiştir. Ne var ki şirket ekonomik bakımdan problem yaşamaya başlayınca bazı anlaşmazlıklar ortaya çıkmıştır. 1928 Ağustos'unda şirketle yeni bir

---

<sup>64</sup> Yıldırım, *a.g.e.*, s. 90.

<sup>65</sup> *TBMM Kanunlar Dergisi*, C. III, s. 51.

<sup>66</sup> *TBMM Kanunlar Dergisi*, C. IV, s. 37.

<sup>67</sup> Yıldırım, *a.g.e.*, s. 91.

<sup>68</sup> *TBMM Kanunlar Dergisi*, C.V, s. 15.

mukavele yapılarak sorun büyük oranda çözülmüştür. Yeni duruma göre şirket inşaatın teknik boyutu ile ilgilenecek, hatların ihalesi ise Hükümet tarafından kısımlara ayrılarak yapılacaktır. Ödeme işleri de yine Hükümet tarafından gerçekleştirilecektir<sup>69</sup>. Bu şartlar altında devam eden inşaat işleri nispeten hızlanmışır. İlk etapta 102 km'den oluşan Irmak-Çankırı bölümü 23 Nisan 1931 tarihinde açılmışır. Çankırı İstasyonu'nun açılışına Çankırı Milletvekili ve Maliye Bakanı olan Abdülhalik Bey bizatihi katılarak bir konuşma yapmışır<sup>70</sup>.

Mayıs 1934 tarihinde 298. km'sine kadar gidilen hattın, Balıkısık-Eskipazar kısmı 1 Haziran 1934 tarihinde işletmeye açılmışır. Çankırı-Çerkeş kısmı ise 1 Ekim 1935 tarihinde faaliyete geçmiştir. Irmak-Filyos hattının son kısmı Çerkeş ile Eskipazar arası ise 27 Ekim 1935'te bitirilmiştir<sup>71</sup>.

Hattın tamamı ise 12 Kasım 1935 tarihinde açılmışır. Açılış törenine Nafia Vekili Ali Çetinkaya da katılarak halka hitap etmiştir. Çetinkaya konuşmasında Irmak-Filyos hattının öneminden bahsettikten sonra “Anadolu içine kömür sevkiyatının bu hatla kesin olarak teminat altına almış bulunuyoruz” diyerek bir anlamda hattın işlevini belirtmiştir<sup>72</sup>. Açılış töreninde Ali Çetinkaya, Akşam Gazetesi'ne yaptığı açıklamada ise şu hususlara dikkat çekmiştir:

*“Bu hat memleket için çok önemlidir. Bu kömür yoludur. Kömür bir milletin bütün varlığında gerek siyasi gerek iktisadi gelişmesinde birinci derece bir amildir. Memleketin kömür ihtiyacını bu havza temin edecektir. Sonra yol ve muntika ormanlarla doludur. Bunlardan istifade edeceğiz. Karabük muntikası madenlerle doludur. Bilhassa demir vardır. Buralarda endüstri fabrikaları kurulacak, bu madenlerden istifade edilecektir”<sup>73</sup>.*

Ali Çetinkaya'nın konuşmasından anlaşıldığı kadarı ile hattın aslında sadece kömür nakliyatı için değil aynı zamanda ileride hattın güzergâhı üzerinde bulunan muntikalardaki diğer madenlerin de değerlendirileceği yönündedir.

Irmak-Filyos hattının açılması ile birlikte ülkenin kömür ihtiyacının giderilmesi konusunda önemli bir adım atılmışır.

<sup>69</sup> Yıldırım, a.g.e., s. 92–93.

<sup>70</sup> Hâkimiyet-i Milliye Gazetesi, 24 Nisan 1931, s. 1.

<sup>71</sup> Ulus Gazetesi, 8 Senteşrin 1935, s. 5.

<sup>72</sup> Ulus Gazetesi, 13 Senteşrin 1935, s. 1.

<sup>73</sup> Akşam Gazetesi, 13 Teşrinisani 1935, s. 2.

### 1.2.6. Yolçatı-Elazığ Hattı

Fevzipaşa-Diyarbakır Demiryolu hattının inşası ile ilgili görüşmeler TBMM’de yapıldığı sırada dönemin Elazığ Milletvekilleri (Naci Bey, Muhittin Bey, Mustafa Bey, Süleyman Bey ve Hüseyin Bey) hattın Elâzığ’dan geçmesi için teklifte bulunmuşlardır<sup>74</sup>.

Başvekil İsmet Paşa Elazıglıların isteğini olumlu karşılama eğilimindeydi. Ancak Genelkurmay başkanı Fevzi Çakmak, askeri nedenlerden dolayı hattın Elazığ’a girmeden güney istikametine doğru gitmesi konusunda ısrarlı davranmıştır. Neticede Genelkurmay’ın düşüncesi ağır basmış ve hat, Elazığ’a girmeden, şehir merkezinin 24 kilometre güneyinden geçmiştir<sup>75</sup>.

Elazığ halkı demiryolunun kendi vilayetlerinden geçmesi konusundaki taleplerini yinelemiştir. Hükümeti ikna etmek amacıyla oluşturulan bir heyet Ankara’ya giderek başta Başvekil İsmet Paşa ve diğer yetkililerle bir dizi görüşme gerçekleştirmiştir. Yapılan görüşmeler neticesinde Elâzığ’ın bir şube hattı ile Fevzipaşa-Diyarbakır hattına bağlanmasına dair Başvekil İsmet Paşa’dan söz almayı başarmışlardır<sup>76</sup>. 1 Nisan 1933’te kabul edilen 2135 numaralı kânun ile Fevzipaşa-Diyarbakır hattına, Elazığ şehrinin bir şube hattı ile bağlanmasına karar verilmiştir. Hattın bir yılda yapılması için 600 bin lira ödenek verilmiştir<sup>77</sup>.

2135 numaralı kanun gereğince inşaat, Fevzipaşa-Diyarbakır hattının 344. kilometresinde bulunan Yolçatı İstasyonu’ndan başlanmış ve Elazığ istikametine doğru gidilmiştir. Hat için belirlenen güzergâh sorunsuz olduğu için inşaatın yapımı hızlı bir şekilde ilerlemiştir. Yolçatı-Elazığ hattının inşaat ve ray döşeme işleri 1 Temmuz 1934’te bitirilmiştir. İlk tren halkın sevinç gösterileri arasında 1 Temmuz 1934 tarihinde Elazığ’a giriş yapmıştır<sup>78</sup>.

24 km uzunluğundaki Yolçatı-Elazığ şube hattının yapım işinin bitmesinden takriben 40 gün sonra, 11 Ağustos 1934 tarihinde yapılan bir tören ile hat faaliyete

<sup>74</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, Dönem 2, C.XXIII, s. 299.

<sup>75</sup> Uran, Hilmi, *Meşrutiyet Tek Parti Çok Parti Hatıralarım 1908–1950*, (2. baskı), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2008, s. 210.

<sup>76</sup> Haykır, a.g.e., s. 338.

<sup>77</sup> TBMM Kanunlar Dergisi, C. XII, s. 179.

<sup>78</sup> T.C. Nafia Vekâleti, *Nafia İşleri Mecmuası (İdari Kısım)*, 1934/1 (2), s. 83.

başlamıştır<sup>79</sup>. Hattın açılışına Nafia Vekili Ali Çetinkaya ve Maliye Vekili Fuat Bey de katılmışlardır<sup>80</sup>. Nafia Vekil Ali Çetinkaya açış töreninde bir konuşma yapmıştır. Konuşmasında Osmanlı döneminde uygulanan demiryolu politikası ile Cumhuriyet'in politikasını mukayese etmiştir. Osmanlı'nın yabancı sermaye ve teknik destek aldığını hatırlatan Çetinkaya Cumhuriyet döneminde ise “*Türk parası, Türk dimağı, Türk emeği ile hem yapmak hem işletmek*” şeklinde formüle edilen politikanın uygulandığını belirtmiştir<sup>81</sup>.

### 1.2.7. Afyon-Karakuyu ve Baladız-Burdur Hattı

Osmanlı Devleti döneminde inşa edilen 609 km uzunluğundaki İzmir-Aydın demiryolunun ülkedeki diğer demiryolu hatlarından herhangi biri ile bir bağlantısı yoktu. İzmir-Aydın hattının diğer demiryolu hatlarından bağımsız olması ekonomik bakımdan önemli kayıplara neden olduğu gibi ülke savunması açısından da son derece mahzurlu görülmekteydi<sup>82</sup>.

Ekonomik bakımdan değerlendirildiğinde, Sandıklı ovasının demiryolu hatları ile herhangi bir yere bağlanamaması büyük kayıp olarak görülmüştür. Afyon-Karakuyu hattının yapımındaki somut ekonomik hedef Sandıklı ovası başta olmak üzere bölgenin ekonomik yapısına katkı sunmaktır<sup>83</sup>.

Askeri açıdan bakıldığında ise Milli Mücadele'de İzmir-Aydın hattının kullanılmayışı birçok problemin yaşanmasına neden olmuştu. Erkan-ı Harbiye Riyaseti İzmir-Aydın Demiryolunun bir an önce ülkenin diğer demiryolu hatlarına bağlanmasını istemiştir. Hükümet, Erkan-ı Harbiye'nin talebini karşılamak amacıyla Aydın Demiryolu Şirketi ile görüşmeler yapmışsa da herhangi bir netice alamamıştır. Erkan-ı Harbiye'nin istediği güzergâh şirket tarafından kârlı bir yatırım olarak görülmemiştir. Bunun üzerine Erkan-ı Harbiye hattın hükümet tarafından yapılmasını talep etmiştir. Ancak ekonomik yetersizlikler nedeniyle 1933 yılına kadar herhangi bir girişimde bulunulamamıştır<sup>84</sup>.

---

<sup>79</sup> T.C Münakalat Vekâleti, *1939–1940 Mali Senesindeki Vaziyeti ve İşletme Neticeleri*, Demiryolları Matbaası, Alsancak 1941, s. 11.

<sup>80</sup> *Vakit Gazetesi*, 11 Ağustos 1934, s. 1.

<sup>81</sup> *Nafia İşleri Mecmuası (İdari Kısım)*, 1934/1 (3), s. 14.

<sup>82</sup> Yıldırım, *a.g.e.*, s. 95.

<sup>83</sup> *Nafia İşleri Mecmuası (İdari Kısım)*, 1934/1 (6), s. 45.

<sup>84</sup> Haykır, *a.g.e.*, s. 407.

1933 yılına gelindiğinde Afyon-Karakuyu hattının yapımı yeniden gündeme gelmiş ve 1 Nisan 1933 tarih ve 2134 numaralı kânun ile Afyon-Antalya arasında demiryolunun inşası için 25 milyon lira ödenek verilmesi kararlaştırılmıştır<sup>85</sup>. 4 yılda bitirilmesi düşünülen hattın yapımına Afyon'dan başlanacak ve İzmir-Aydın Demiryolu ile Karakuyu yakınlarında birleşecek, oradan Antalya'ya kadar uzanacak hattın toplam uzunluğu yaklaşık 325 km olacaktır. 1935 yılının sonlarına doğru inşaat işleri sona ermek üzere iken hattın belli bölümlerinde meydana gelen heyelanlardan dolayı bir miktar gecikme yaşanmasına neden olmuştur. 1936 yılının sonlarına doğru inşaat işleri bitirilebilmiştir. Nihayet 25 Kasım 1936 tarihinde Başbakan İsmet İnönü'nün de katıldığı bir tören ile hat işletmeye açılmıştır<sup>86</sup>.

Mesafe bakımından çok uzun olmayan Afyon-Karakuyu hattının açılışı ile İzmir-Aydın demiryolu ülkedeki diğer demiryolu şebekesine bağlanmıştır. Böylece İzmir-Aydın demiryolunun geçtiği bölgeler ile ülkenin diğer bölgelerinin ekonomik yönden entegre olması sağlanmıştır. Afyon-Eğirdir yolculuğu İzmir istikameti ve burada aktarma yapmak suretiyle 891 km iken Afyon-Karakuyu iltisak hattı yapıldıktan sonra Afyon-Eğirdir yolculuğu 192 km'ye inmiştir. Bu suretle Afyon-Eğirdir seyahati 699 km kısalmış olmaktadır<sup>87</sup>.

Baladız-Burdur hattına gelince, bu demiryolu hattının yapılmasının temel amacı Burdur şehrinin demiryoluna bağlanmak suretiyle ekonomik ve askeri bakımdan potansiyelini kullanabilmektir. Hattın nereden geçmesi gerektiği ile ilgili çalışmalar 1934 yılının Ekim ayında başlatılmıştır. Güzergâh ve etüt çalışması tamamlandıktan sonra ihale süreci başlamış ancak açılan ihaleye hiç kimse teklif vermemiştir. Birinci ihaleye katılım gerçekleşmeyince ikinci bir ihale süreci başlatılmış ve en nihayetinde hattın inşaatı 29 Temmuz 1935 tarihinde başlatılmıştır. İnşaata İzmir-Aydın-Eğirdir hattının 423. kilometresinde bulunan Baladız bölgesinden başlanmıştır<sup>88</sup>. İnşaatin başlaması münasebeti ile bir tören düzenlenmiştir. Törene Nafia Vekili Ali Çetinkaya, Afyon, Burdur, Isparta Valileri ile Antalya ve Isparta Milletvekilleri katılmıştır<sup>89</sup>.

---

<sup>85</sup> *TBMM Kanunlar Dergisi*, C. XII, s. 178.

<sup>86</sup> T.C. Bayındırlık Bakanlığı, *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, 1936/2 (1), s. 58-60.

<sup>87</sup> K., H., *a.g.m.*, s. 590.

<sup>88</sup> Yıldırım, *a.g.e.*, s. 97.

<sup>89</sup> *Aydın Tarihi*, No 20, (1-31 Temmuz 1935), s. 13.

Takriben 24 km olan Baladız-Burdur demiryolu hattı kısa bir hat olmasına rağmen inşaat işleri uzun (26 ay) sürmüştür. Uzun inşaat sürecinden sonra hat, ancak 1 Ekim 1936 tarihinde faaliyete geçirilebilmiştir. Baladız-Burdur hattının işletmeye alınması ile birlikte Burdur Vilayeti ülkedeki demiryolu ağına bağlanmıştır. Açıldıktan sonra hat üzerinde günlük olarak düzenli bir şekilde muhtelit (karma) trenler çalıştırılmıştır<sup>90</sup>.

### **1.2.8. Bozanönü-Isparta Hattı**

Isparta coğrafi anlamda İzmir-Aydın Demiryolunun yakınında bulunmasına rağmen demiryolu hattına bağlanmamıştı. Bu durum Isparta'nın hem ulaşımında hem de önemli ekonomik ürünlere sahip bir bölge olarak ürünlerinin diğer pazarlara ulaşması konusunda sorunlara yol açmaktaydı. Hâlbuki 14 kilometre kadar kısa mesafeye demiryolu hattı yapılabilirse Isparta, İzmir-Aydın Demiryolu üzerinden Antalya ve İzmir Limanları ile Orta Anadolu'ya açılabilirdi. Böylece bölgenin ekonomik yapısında önemli bir gelişme olacaktı<sup>91</sup>.

13 Aralık 1934 tarih ve 2611 numaralı “Afyonkarahisar-Antalya Demiryolunun İnşasına Dair 2134 Numaralı Kanuna Ek Kanun” ile Isparta'dan başlayarak, Aydın Demiryolunun Kuleönü ile Baladız İstasyonları arasında uygun görülecek bir yerde, Aydın Demiryolu ile birleşecek bir hattın yapılmasına karar verilmiştir. Hattın yapımının iki yıl sürmesi öngörülmüştür. Aynı kanun ile hattın yapımına harcanmak üzere 360 bin lira ödenek verilmesine karar verilmiştir<sup>92</sup>.

14 kilometrelik hattın ihalesi 30 Mayıs 1935 tarihinde yapılmıştır. Hattın 1935 yılının Ekim ayında bitirilmesi planlanmıştır. İhale ve etüt işlemlerinin tamamlanmasından sonra hızlı bir şekilde inşaat işlerine başlanmıştır. 26 Mart 1936 tarihinde tamamlanan hat, Başbakan İsmet İnönü'nün katıldığı bir tören ile açılmıştır<sup>93</sup>.

### **1.2.9. Sivas-Erzurum Hattı**

Sivas-Erzurum Demiryolu hattı, başta Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere Cumhuriyet'in kurucu kadrolarının büyük önem verdiği bir hattır<sup>94</sup>. Öyle ki Atatürk,

---

<sup>90</sup> Haykır, *a.g.e.*, s. 418–419.

<sup>91</sup> Yıldırım, *a.g.e.*, s. 98.

<sup>92</sup> *TBMM Kanunlar Dergisi*, C. XIV, s. 55.

<sup>93</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, 1936/2 (11), s. 53.

<sup>94</sup> Küçükkuşurlu, Murat, Gürkan Fırat Saylan, “Şimendiferin Erzurum Yolculuğu”, *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, 2008 (38), s. 318.

Pasinler depreminden dolayı Erzurum'a yaptığı ziyaret esnasında, 30 Eylül 1924'de yaptığı bir konuşmada;

*“Bu defa Erzurum'a gelirken ayrı ayrı muntikalardan geçtim. Memleketin şarkı ile garbı ve merkezi arasındaki irtibat, Cumhuriyet idaresinin kâfi göremeyeceği bir derecededir. Bunun için şarkı diğer vatan aksamına bağlayacak bir şimendifer hattının buraya kadar temdidini Türk Cumhuriyeti için hayati bir mesele addediyorum. Hükümetin de buna aynı ehemmiyeti vermekte olduğunu ve memleketin aksâyi şarkı ile aksâyi garbunun medeni vasıtalar ile birkaç sene zarfında behemehâl birleşeceğini size temin ederim”<sup>95</sup>* diyerek konunun önemini bizatihi vurgulamıştır.

Atatürk'ün konuşmasından da anlaşılacağı üzere Sivas-Erzurum demiryolu hattının yapılması ile memleketin en uzak uç bölgelerinin birbirine bağlanması hedeflenmektedir.

Doğu Anadolu bölgesinin Ankara'ya bağlanması düşüncesi Milli Mücadele'de ulaşım konusunda yaşananların tekerrür etmemesi amacıyla Erkan-ı Harbiye'nin de ısrarla istediği bir durumdur<sup>96</sup>.

Daha önce yapılan Ankara-Kayseri-Sivas Hattı, 30 Ağustos 1930 tarihinde açılmış ve demiryolu direkt Ankara'dan Sivas'a ulaşmıştır. Şimdi ise hattın Erzurum'a kadar gitmesi için çalışmalar başlatılmıştır. İlk etapta hattın geçiş yerleri ile ilgili bazı çalışmalar yapılmıştır. Ancak 1929'da ortaya çıkan Dünya Ekonomik Bunalımının ülke ekonomisine olumsuz etkileri nedeniyle, bütçede bazı kısıtlamalara gidilmiştir. Hükümetin uyguladığı zorunlu kısıtlamalar Sivas-Erzurum demiryolu hattı ile ilgili daha önceden başlatılmış olan etüt çalışmalarını tamamen durdurmasa da önemli oranda yavaşlatmıştır. Buhranın etkilerinin yavaş yavaş ortadan kalkmaya başladığı 1933 yılından itibaren çalışmalara tekrar başlanmıştır<sup>97</sup>.

Hükümet 20 Mayıs 1933 tarih ve 2200 numaralı kanun ile Sivas-Erzurum demiryolunun yapımına resmen başlamıştır. Bahsi geçen yasanın belirlemesiyle Sivas-Erzurum Demiryolu 8 yılda bitirilecek ve 80 milyon lira ödenek ayrılacaktır. (80 milyon liraya Malatya-Çetinkaya iltisak hattının yapımı da dâhildir). Hattın güzergâhı Sivas'tan

---

<sup>95</sup> Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, C. II, s. 211.

<sup>96</sup> Haykır, a.g.e., s. 429.

<sup>97</sup> Yıldırım, a.g.e., s. 99.

başlayarak, Divrik-Kemah-Erzincan üzerinden Erzurum'a ulaşılması şeklinde belirlenmiştir<sup>98</sup>.

Sivas-Erzurum hattının güzergâh tespit çalışmaları esnasında Nafia Vekâletinin belirlediği güzergâha Genelkurmay Başkanı Fevzi Çakmak itiraz etmiştir. Vekâlet arazi koşulları ve maliyet bakımından hattı Zara bölgesinden geçirmek istemiş ancak Fevzi Çakmak da askeri gereksinimler dolayısıyla güneye doğru Divriği bölgesinden gitmesini istemiştir. Nihayetinde Fevzi Çakmak'ın görüşü ağır basmış ve hat güney istikametinde yapılmıştır<sup>99</sup>.

537 kilometre olarak öngörülen Sivas-Erzurum hattı ile 140 kilometreden oluşan Malatya-Çetinkaya iltisak hattının inşasına yabancı firmalar büyük bir alaka göstermişlerdir. Fransız, Amerikan ve Alman menşeli inşaat firmaları hattın ihaleye çıkmasını öngören kânun henüz daha çıkmamışken Erzurum-Sivas Demiryolu hattının yapım işine talip olmuşlardır<sup>100</sup>.

İhale konusunda istekli olan firmalardan bazıları, Fox Brothers, International Corporation ve Julius Berger, Türkiye'de daha evvel demiryolu inşaatları yapan büyük firmalardan oluşuyordu. İhale süreci başladıktan sonra Nafia Vekâleti firmalarla bazı görüşmeler yaparak ihale şartları ve ödemelerle ilgili kendi önerilerini sunmuştur. Dikkat çekici bir husus da Nafia Vekâletinin, ilk defa, evvelki zamanlarda demiryolu inşaat işlerinde başarılı olan, teknik altyapıları güçlü ve sermayeleri bu iş için yeterli olan Türk müteahhitlerle de görüşmelere başlamış olmasıdır. Zira Türk müteahhitleri bundan önceki ihalelere doğrudan girmemişler, ancak yarım kalan kısa mesafeli işleri alarak demiryolu yapım işine müdahil olmuşlardı. Bakanlık Türk müteahhitlerin artık müstakil bir şekilde demiryolu inşaat işlerini yapabileceğini idrak etmeye başlamıştır. Bakanlığın böyle düşünmesi yerli sermayeli firmaların bundan sonraki işlerde daha cesurca hareket etmesini sağlayacak bir motivasyon olmuştur<sup>101</sup>.

Nafia Vekâleti, görüşme yaptığı yerli ve yabancı firmalara Sivas-Erzurum Demiryolu hattı için ödemenin 12 yıla yayılarak yapılacağını ve faiz oranının %7 olarak

---

<sup>98</sup> *TBMM Kanunlar Dergisi*, C. XII, s. 347.

<sup>99</sup> Çalapverdi, İhsan, *Sivas-Erzurum Demiryolu İnşası 1933-1939*, Divriği Defterleri, Yayın No 6, İstanbul 2008, s. 14; Uran, *a.g.e.*, s. 208.

<sup>100</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 27 Mart 1933, s. 1.

<sup>101</sup> *Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA)*, 030.18.152.55.1933.

belirlendiğini ilan etmiştir. Ortaya konan şartlar çerçevesinde Sivas-Erzurum Demiryolu Hattının ihalesi 12 Haziran 1933 tarihinde kapalı zarf usulü esas alınarak yapılmıştır<sup>102</sup>.

Vekâletin açtığı ihaleye yerli müteahhitlerden Abdurrahman Naci Bey ve Mühürdarzade Nuri (Demirağ) Bey ile ortakları da teklif vermişlerdir. Teklifler toplandıktan sonra Nafia Vekâleti ihale komisyonu, Mühürdarzade Nuri Bey ve ortaklarının hem teklifini yeterli görmüş ve hem de onların bu işi ekonomik ve teknik açıdan başaracak nitelikte oldukları kanaatine sahip olmuştur. Nafia Vekâleti durumu Bakanlar Kurulu'na bu şekilde bildirmiştir<sup>103</sup>.

Bunun üzerine Bakanlar Kurulu da, Nafia Vekâleti ihale komisyonunun önerisini dikkate alarak 12 Haziran 1933 tarih ve 14567 numaralı kararı ile Sivas-Erzurum Demiryolu inşaat işinin Mühürdarzade Nuri Bey ve ortakları tarafından yapılmasını kabul etmiştir. Mühürdarzade Nuri Bey ve ortakları ile inşaat sözleşmesi 29 Haziran 1933'te imzalanarak hattın yapımı resmen başlatılmıştır<sup>104</sup>.

Yapılan sözleşmeye göre Mühürdarzade Nuri Bey ve ortakları, Sivas-Erzurum demiryolu hattını 31 Aralık 1940'a kadar bitirecektir. (Aynı sözleşmede yer alan Çetinkaya-Malatya iltisak hattının yapımı da Aralık 1938'e kadar bitirilmesi öngörülmüştür). Her iki hat için belirlenen toplam maliyet 52.100.000 liradır. Belirlenen miktar % 7 faizle, 11 yıllık sürede 58.200.000 lira olarak taksitlendirilerek ödenecektir. Bir yılda yapılacak ödemeler 3 ayda bir olmak üzere dört taksitle yapılacak ve en son ödeme 1944 yılının Nisan ayında yapılacaktır<sup>105</sup>.

Sivas-Erzurum hattından önce yapılan demiryolu hatlarını her daim yabancı firmalar kazanıyordu. Türk müteahhitleri ve şirketleri ise yabancı firmalarla ortaya çıkan uyuşmazlıklar neticesinde yapımı problemlili olan kısa mesafeli bölgeleri küçük parçalar halinde alabiliyorlardı. Yaklaşık 700 km olan Sivas-Erzurum ve Malatya-Çetinkaya demiryolu inşaat yapım işinin tamamının bütün unsurları ile birlikte bir Türk müteahhidine verilmiş olması Hükümet ve yerli firmalar açısından ayrı bir öneme sahiptir<sup>106</sup>.

---

<sup>102</sup> *Hâkimiyet-i Milliye Gazetesi*, 4 Haziran 1933, s. 2.

<sup>103</sup> *BCA*, 030.18.152.55.1933.

<sup>104</sup> *Akşam Gazetesi*, 30 Haziran 1933, s. 2.

<sup>105</sup> Dervişoğlu, Fatih M., *Nuri Demirağ Türkiye'nin Havacılık Efsanesi*, (1. baskı), Ötügen Yayınları, İstanbul 2007, s. 83.

<sup>106</sup> Uran, *a.g.e.*, s. 208.

Anadolu coğrafyasının ortasına denk geldiği için ülkenin adeta omurgası olarak görülebilecek olan Sivas-Erzurum demiryolunun inşaatına, Sivas Kongresi'nin açılış yıldönümü olan 4 Eylül 1933 tarihinde Sivas'tan başlanmıştır<sup>107</sup>.

Hat inşaatında, çok hızlı bir ilerleme kaydedilecek ve 20 Kasım 1937'de Sivas-Divrik arası işletmeye açılacaktır<sup>108</sup>. Daha sonra ray döşenmesine devam edilmiş ve demiryolu hattı 8 Ekim 1938'de Erzincan'a girmiştir<sup>109</sup>. Aralık 1938'de Erzincan-Erzurum arasındaki son kısmın inşaatı tamamen bitmiş ve ray döşenecek hale gelmiştir. İnşaat işlerinin hızlı gitmesi ile hattın belirlenen süreden önce bitebileceğini gören hükümet, şirketle görüşerek hattın sözleşmede belirtilen tarihten önce bitirilmesini istemiştir. Hükümetin isteğini kabul eden şirket, ray döşeme işlerini hızlandırarak 28 Temmuz 1939'da Aşkale'ye ulaşmış ve hattın buraya kadarki kısmının açılışı 22 Eylül 1939'da yapılmıştır. Ray döşeme işleri 6 Eylül 1939'da Erzurum'a ulaşmıştır. Böylece inşaatı yapan Türk şirketi büyük bir başarı sağlayarak inşaatı sözleşmede belirtilen süreden 16 ay önce bitirerek teslim etmiştir<sup>110</sup>.

Sivas-Erzurum hattı üzerinde toplam uzunlukları 22 km'yi aşkın 138 tünel ve 22 adet demir köprü bulunmaktadır<sup>111</sup>.

Sivas-Erzurum hattının tamamının açılışı ise 20 Ekim 1939'da yapılmıştır. Hattın açılış törenine dönemin Nafia Velili Ali Fuat Cebesoy katılmış ve bir konuşma yapmıştır. Cebesoy konuşmasında “... *Eski idare ve yıllarda ümrandan geri kalmış bu diyarlara refah, hayat ve saadet getiren yeni demiryolu şarkın bu güzel bölgelerini milli bünyemizin feyyaz kaynağı olan hükümet merkezine ve garp vilayetlerine bağlamış ve yakınlaştırmış bulunuyor...*”<sup>112</sup> diyerek hattın önemini vurgulamıştır.

---

<sup>107</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 5 Eylül 1933, s. 1.

<sup>108</sup> *Ulus Gazetesi*, 20 Senteşrin 1937, s. 1.

<sup>109</sup> *Ulus Gazetesi*, 8 Senteşrin, 1938, s. 1, 3.

<sup>110</sup> Yıldırım, *a.g.e.*, s. 102.

<sup>111</sup> Sivas-Erzurum hattında tünellerin inşası oldukça zor olmuştur. Bunlardan bir tanesi ise dramatik bir olayın yaşanmasına neden olmuştur. 76 numaralı tünelin yapımında birkaç defa toprak kaymaları yaşanmış ve bu durum işin yapımını geciktirmiştir. Kısım müteahhidi Yahya Bey bu durumdan kendisini sorumlu tutarak intihar etmiştir. 76 numaralı tünele Yahya Bey'in adı verilmiştir. Detaylı bilgi için Bkz. Çalapverdi, *a.g.e.*, s. 64.

<sup>112</sup> *Akşam Gazetesi*, 21 Birinciteşrin 1939, s. 1, 10; *Cumhuriyet Gazetesi*, 20 Birinciteşrin 1939, s. 1.

### 1.2.10. Diyarbakır-Kurtalan Hattı

Türkiye Cumhuriyeti'nin demiryolu politikasının önemli hedeflerinden biri demiryolu hatlarının ülkenin sınırlarına ulaşmasını sağlamaktı<sup>113</sup>. Bu anlamda Fevzipaşa-Malatya-Diyarbakır Demiryolu hattı 1935 yılında Diyarbakır'a ulaşmış ancak ekonomik nedenlerden ötürü demiryolunun sınırlara kadar götürülmesi imkânı oluşmamıştır.

Mustafa Kemal 1 Kasım 1935 tarihinde TBMM'yi açış konuşmasında doğu bölgelerini ilgilendiren demiryolu hatlarının yapım işinin teşkilatlanmasının bir an önce bitirilmesi gerektiğini vurgulamıştır<sup>114</sup>.

Hükümet, demiryolunu sınırlara ulaştırma amacını gerçekleştirmek için 14 Haziran 1937 tarih ve 3262 numaralı kânun ile Diyarbakır'da son bulan demiryolunu Irak ve İran sınırlarına kadar ulaştırılması için harekete geçmiştir. Yasanın öngördüğü hususlara göre demiryolu, Diyarbakır'dan Irak hududuna kadar uzatılacak ve hattın münasip görülen bir yerinden ayrılacak olan bir hat Tatvan'a (Bitlis) ulaşacaktı. Burada yapılacak bir feribot iskelesi marifeti ile trenler Tatvan'dan Van'a kadar feribot ile taşınacaktır. Van Gölü bu şekilde geçildikten sonra Van'da yeniden başlayacak olan demiryolu ile devam edilecek ve böylece demiryolu İran hududuna varmış olacaktır. Hattın inşası için ayrılan ödenek 50 milyon liradır<sup>115</sup>.

Diyarbakır-Irak hududu takriben 324, Diyarbakır-İran hududu ise yine takriben 520 km olarak hesap edilmiştir. Ancak Van Gölü'nün feribotla geçilmesi durumu mesafeyi biraz kısaltmıştır. Böylece yapılması planlanan demiryolunun 143 km'lik bölümünün yapılmasından vazgeçilmiştir<sup>116</sup>.

Diyarbakır-Kurtalan Demiryolu hattı için yapılan güzergâh tespit çalışmalarından sonra zemin etütleri yapılmıştır. Yapılan tetkik incelemelerin sonunda hattın inşasına Mustafa Kemal Atatürk'ün de katıldığı bir törenle 16 Kasım 1937'de başlanmıştır<sup>117</sup>.

---

<sup>113</sup> Bu politika Nafia Vekili Ali Çetinkaya tarafından CHP'nin 4. Büyük Kurultay nutkunda açıkça ifade edilmiştir. Konuşmanın tamamı için Bkz. *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, 1935/2 (1), s. 6–12.

<sup>114</sup> *Ulus Gazetesi*, 2 Senteşrin 1935, s. 1.

<sup>115</sup> *TBMM Kanunlar Dergisi*, C. XVII, s. 1057.

<sup>116</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, 1939/6 (5), s. 73–74'den aktaran, Yıldırım, *a.g.e.*, s. 104.

<sup>117</sup> Kocatürk, Utkan, *Doğumundan Ölümüne Kadar Kaynakçalı Atatürk Günlüğü*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 2007, s. 563; *Ulus Gazetesi*, 17 Senteşrin 1937, s. 1, 5.

Coğrafi koşullardan ötürü yapımı oldukça yavaş giden demiryolu hattında, ilk raylar ancak 1938 yılının sonlarında döşenebilmiştir. 1939 yılına gelindiğinde II. Dünya Savaşı başlamıştır. II. Dünya Savaşı'nın neden olduğu ekonomik darboğaz Diyarbakır-Kurtalan Demiryolu hattının inşaatının yavaşlamasına neden olmuştur. Ancak hiçbir şekilde inşaat yapım işi tamamen durdurulmadığı gibi 1943 yılından itibaren yeniden hızlandırılmıştır. Bu arada öngörülen ödenek miktarının yetersiz kalması nedeniyle Bakanlar Kurulu kararı ile ek ödenekler tahsis edilmiştir<sup>118</sup>.

Hattın Batman'a kadar olan 90 km'lik kısmı 28 Haziran 1943 tarihinde Nafia Vekili Sırrı Day'ın katıldığı bir tören ile işletmeye açılmıştır<sup>119</sup>. Kalan bölümlerde inşaatın hızlandırılması ile birlikte Diyarbakır ile Kurtalan arasındaki 159 km'lik kısım 29 Ekim 1944 tarihinde işletmeye açılmıştır. Açılış töreninde Siirt Valisi ve inşaat başmühendisi ile umumi müfettiş Avni Doğan halka hitap etmişlerdir<sup>120</sup>.

#### 1.2.11. Elazığ-Genç Hattı

Elazığ ile Genç arasında bir demiryolu hattı yapılması aslında önceden planlanmış bir durum değildi. İran sınırına ulaşmak amacıyla yapılması düşünülen hattın projesinde değişiklik yapılması zorunlu bir durum olarak ortaya çıkınca Elazığ-Genç hattının yapılmasına karar verilmiştir. Daha evvel İran sınırına ulaşmak amacıyla planlanan hat, Diyarbakır'dan Irak sınırına yapılacak demiryolunun uygun bir noktasından ayrılacak, Bitlis-Tatvan ve Van üzerinden İran'a ulaşacaktı. Hat için güzergâh tespitleri ve etüt çalışmaları Tatvan'a kadar yapılmıştır. Çalışmalar sırasında görülmüştür ki bu coğrafyada bir demiryolu hattının yapılması oldukça zor ve masraflı olacaktır. Ayrıca buraya bir demiryolu hattı yapılsa bile iklim koşullarından dolayı işletilmesi mümkün olamayacaktır.

Bütün olumsuzluklardan dolayı zikredilen hattın iptal edilmesi ve onun yerine Elâzığ'dan başlamak üzere, Palu ile Muş üzerinden geçerek ve Tatvan'a varacak bir hat önerilmiştir. Yeni hattın arazi koşullarının daha uygun olduğu, tarım açısından verimli ovalardan geçildiği için hat güzergahında bulunan bölgelerin ürünlerinin taşınması

---

<sup>118</sup> Yıldırım, *a.g.e.*, s. 105.

<sup>119</sup> *Vakit Gazetesi*, 29 Haziran 1943, s. 1-2.

<sup>120</sup> *Ulus Gazetesi*, 30 İkteşrin 1944, s. 1; *Akşam Gazetesi*, 30 Teşrinievvel 1944, s. 2.

açısından önemli bir avantajın doğabileceği tespit edilmiştir. Ayrıca yeni güzergâhın askerî taşımacılık açısından da faydalı olacağı belirtilmiştir<sup>121</sup>.

En nihayetinde Elazığ-Genç demiryolu hattının yapımı için 1937 yılında çıkarılmış olan 3262 numaralı yasanın birinci maddesinde değişiklik yapılarak, yapılması düşünülen eski hattın yerine Elazığ-Palu-Muş-Tatvan Demiryolu hattının yapılışı kararlaştırılmıştır<sup>122</sup>.

Yapılması önerilen yeni hattın maliyeti öncekinden 5 milyon daha fazla olacaktır. Yine bir önceki hattın yapım süresi azami 3.5 yıl olacakken, yeni hattın yapım süresi 4 yıl olarak öngörülmüştür.

Gerçekleştirilen değişiklikle beraber hattın inşası için 50 milyon liralık bir ödeneğin verilmesi kararlaştırılmıştır. Ancak II. Dünya Savaşı yıllarına denk geldiğinden dolayı Hükümet hat için harcanacak parayı doğrudan bütçeden verememiştir. Bunun için de Mayıs 1941'de % 7 faizle iç borçlanmaya gidilmiştir<sup>123</sup>. Bu borçlanma 35 milyon liralık tahvil piyasaya sürülerek gerçekleştirilmiştir. Borçlanma yoluyla da olsa hattın yapımı için gerekli olan ekonomik kaynak oluşturulmasına rağmen, kullanılacak malzemenin temini ve inşaat bölgesine ulaştırılması gibi sorunlardan ötürü inşaat büyük zorluklarla ve son derece yavaş ilerlemiştir. Bazı durumlarda yapılan işlerin yeniden yapılması gibi durumlar yaşanmıştır<sup>124</sup>.

Malzeme temininin zamanında yapılamaması ve yukarıda belirtildiği üzere bazı işlerin tekerrüründen dolayı hat için ayrılan 50 milyon liralık ödenek yetmemiştir. Ancak hattın ekonomiye katacağı katma değer çok yüksek olacağı düşünülmesi ve ülke savunması açısından önemli görülmesi, hattın biran önce bitirilmesini gerekli kılıyordu. Bunun için de 2 Ağustos 1944 tarihinde kabul edilen 4643 numaralı yasa ile 40 milyon liralık ek ödenek verilmesi kararlaştırılmıştır<sup>125</sup>.

II. Dünya Savaşı'nın sona ermesinden sonra inşaat işleri hızlandırılmış ve 70 km'lik Elazığ-Palu bölümü 1 Temmuz 1946 tarihinde yapılan bir tören ile işletmeye

---

<sup>121</sup> Yıldırım, *a.g.e.*, 106-107.

<sup>122</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, Devre 6, C. XI, s. 8-18, 25.

<sup>123</sup> TBMM Kanunlar Dergisi, C. XXII, s. 726-727.

<sup>124</sup> AS, *a.g.e.*, s. 263.

<sup>125</sup> TBMM Kanunlar Dergisi, C. XXVI, s. 739.

açılmıştır. Törene umumi müfettiş Ekrem Baydar ve şehrin mülki erkânı katılarak birer konuşma yapmıştır<sup>126</sup>.

Hattın 129 km'lik Palu-Genç arası ise 16 Aralık 1947 tarihinde Bayındırlık Bakanı Kasım Gültekin'in katıldığı bir tören ile işletmeye açılmıştır. Bakan Gültekin burada halka hitap ederek şu hususlara dikkat çekmiştir. “*Buraya varmak için tabiatın en sert arızaları aşıldı. Büyük zorluklar yenildi. Buradan öteye, Muş’a Tatvan’a Van’a ilerlemeye devam edeceğiz*”<sup>127</sup>. Bundan sonra Türkiye’de yaşanan siyasi olaylar, iktidar değişikliği, 1960 Darbesi gibi durumlar hattın yapımını ikinci plana itmiştir. 1950’li yıllardan sonra karayolu ağırlıklı politikanın benimsenmesi de Elazığ-Genç hattının yapım işinin ikinci plana itilmesindeki nedenlerinden biri olmuştur. En nihayetinde hattın Tatvan’a ulaşması 1964 yılının sonlarını bulmuştur. 25 Ekim 1964 tarihinde yapılan bir tören ile Tatvan İstasyonu işletmeye açılmıştır<sup>128</sup>.

### 1.2.12. Köprüağzı-Maraş Hattı

1927 yılında inşaatına başlanan Fevzipaşa-Diyarbakır Demiryolu hattı Maraş'ın çok yakınından geçmesine rağmen, Maraş'ı bu demiryolu hattına bağlayacak bir durum düşünülmemişti. Hâlbuki Maraş ile Fevzipaşa-Diyarbakır demiryolu hattının arası 28 km'lik çok kısa bir mesafeden oluşmaktaydı. Burada inşa edilecek bir şube hattı ile Maraş, Fevzipaşa-Diyarbakır hattına bağlanabilirdi. Şayet bu şube hattı yapılırsa bölgenin ekonomisi için son derece faydalı bir alan açılmış olacağı gibi askeri nakliyat açısından da büyük kolaylıklar ve avantajlar elde edilmiş olacaktı<sup>129</sup>.

1944 yılının Ağustos ayında Meclis tarafından kabul edilen 4643 numaralı yasa ile Gaziantep ve Maraş'a yapılması düşünülen demiryolu hatları için 20 milyon liralık ödenek verilmesi kararlaştırılmıştır<sup>130</sup>.

Köprüağzı-Maraş Demiryolu hattının yapımı için açılan ihaleyi Arı İnşaat Şirketi kazanmıştır. İhale süreci tamamlandıktan sonra Şirket 3 Mayıs 1946 tarihinde inşaatın yapımına başlamıştır<sup>131</sup>. Firma inşaatı Fevzipaşa-Diyarbakır hattının 53. kilometresinde bulunan Köprüağzı bölgesinden başlatarak Maraş'a doğru yapmaya başlamıştır. Mesafe

<sup>126</sup> *Vakit Gazetesi*, 3 Temmuz 1946, s. 1.

<sup>127</sup> *Vakit Gazetesi*, 17 Aralık 1947, s. 1-2.

<sup>128</sup> *Akşam Gazetesi*, 26 Ekim 1964, s. 1-7.

<sup>129</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, Devre 7, C. XIII, Sıra No. 225, s. 1-4.

<sup>130</sup> *TBMM Kanunlar Dergisi*, C. XXVI, s. 739.

<sup>131</sup> *Ulus Gazetesi*, 5 Mayıs 1946, s. 1.

toplamda 28 km'dir. Yapımı 1.5 yıl süren Köprüağzı-Maraş şube hattı 6 Kasım 1948'de işletmeye alınmıştır<sup>132</sup>.

Köprüağzı-Maraş Demiryolu hattı ile ilgili önemli ayrıntılardan biri Karabük Demir Çelik Fabrikası'nda üretilen ilk demir traverslerin bu demiryolu inşaatında kullanılmış olmasıdır<sup>133</sup>.

### 1.2.13. Narlı-Antep-Karkamış Hattı

Gaziantep, kuzeybatısından geçen Fevzipaşa-Diyarbakır Demiryolu Hattı ile güneyinden geçen Fevzipaşa-Nusaybin Demiryolu hattının arasında kalmıştı. Her iki demiryolu hattı da Gaziantep'e çok yakın mesafede olmasına rağmen şehir bunların herhangi birinden yararlanamıyordu.

Gaziantep'in ekonomisi için önemli bir kayıp demek olan bu durum aynı zamanda askeri bakımdan da kayda değer bir eksiklik olarak görülmüştür. Gaziantep şehrinin ekonomik yönden desteklenmesi ve ülke savunmasında zaafa uğramamak adına Narlı-Antep-Karkamış arasına bir demiryolu hattının yapılmasına karar verilmiştir. Narlı-Antep-Karkamış hattı için herhangi bir yasa çıkarılmadan 21 Eylül 1943'te etüt işleri Hazakol İnşaat Şirketine ihale edilmiştir<sup>134</sup>.

Şirketin etüt işlerini bitirmesinin akabinde 2 Ağustos 1944 tarih ve 4643 numaralı "Demiryolları ve Limanlar İnşaatı İçin Gelecek Yıllara Geçici Taahhütlere Girişilmesi Hakkında Kanun" ile Gaziantep ve Maraş'a yapılacak demiryolları için 20 milyon lira ödenek verilmesi kararlaştırılmıştır. Çıkarılan yasaya göre Fevzipaşa-Diyarbakır Demiryolu hattının 52. kilometresinde bulunan Narlı İstasyonu'ndan başlamak üzere Gaziantep'e kadar yaklaşık 84 km'lik bir demiryolu yapılacaktır<sup>135</sup>.

Narlı-Antep-Karkamış hattının yapım süreci 1946 yılında ihalenin üç kısma ayrılarak şirkete verilmesi ile başlamıştır. Ne var ki şirket inşaatla başlamadığı için sözleşmesi feshedilmiştir. 1947 yılında yeni bir ihale açılmış ve aynı sene içerisinde hattın inşaatına başlanmıştır. Uzun sayılabilecek bir inşaat safahatından sonra hat 1953 yılında bitirilerek işletmeye alınmıştır<sup>136</sup>.

<sup>132</sup> *Ulus Gazetesi*, 7 Kasım 1948, s. 1.

<sup>133</sup> Yıldırım, *a.g.e.*, s. 111.

<sup>134</sup> *As, a.g.e.*, s. 259.

<sup>135</sup> *TBMM Kanunlar Dergisi*, C. XXVI, s. 739.

<sup>136</sup> Aydın, Suavi, "Türkiye'nin Demiryolu Serüvenine Muhtasar Bir Bakış", *Kebikeç*, 2001(11), s. 88.

#### 1.2.14. Filyos-Zonguldak-Kozlu Hattı

12 Kasım 1935 tarihinde açılan Irmak-Filyos hattının son istasyonu Filyos olmuştur. Filyos'a kadar gelen demiryolu hattının temel amacı kömürün taşınmasıydı. Ancak Irmak-Filyos hattının açılması ile istenilen sonuca tam anlamıyla ulaşılamamıştır. Kömür üretiminin günden güne artması ve taşıma ihtiyacının tam anlamıyla yapılamaması hattın bir miktar uzatılarak Filyos'tan Ereğli'ye ulaştırılmasını adeta bir zorunluluk haline gelmiştir<sup>137</sup>.

Filyos ile Ereğli arasına demiryolu yapılması amacıyla 23 Mayıs 1933 tarih ve 2214 numaralı yasa çıkartılmıştır. 2214 numaralı yasaya göre demiryolu Filyos'ta başlayacak, Zonguldak üzerinden Ereğli'ye ulaşılacaktır. Yasanın içeriğine göre hat 6 yılda bitirilecek ve bunun için 20 milyon liralık bir ödenek ayrılacaktır<sup>138</sup>.

Filyos-Ereğli Demiryolu hattının yapım işi için Nafia Vekili Hilmi Bey bir Alman şirketi ile bazı görüşmeler yapmış ancak herhangi bir sonuç alamamıştır<sup>139</sup>. Bu görüşmelerden netice alınamaması nedeniyle hükümet, Filyos-Zonguldak hattını kendisi yapmaya karar vermiştir. Hat ikiye ayrılarak yapımına başlanmıştır. Birinci bölümü oluşturan Filyos-Çatalağzı 8 Ağustos 1934 tarihinde 2.100.000 liraya ve ikinci bölümü oluşturan Çatalağzı-Zonguldak bölümü de 25 Mayıs 1935'te 2.950.000 liraya Türk müteahhitlere ihale edilmiştir<sup>140</sup>.

Filyos-Zonguldak-Kozlu Demiryolu hattının birinci bölümü olan Filyos-Çatalağzı bölümü 18 Kasım 1936 tarihinde tamamlanarak işletmeye açılmıştır<sup>141</sup>. Zonguldak'a kadar olan ikinci bölümü ise 12 Ağustos 1937 tarihinde işletmeye alınmıştır<sup>142</sup>.

2214 numaralı yasaya göre Filyos-Zonguldak Hattı Ereğli'ye kadar ulaştırılacaktı. Ancak Zonguldak'a kadar olan bölümde olağanüstü zorluklar yaşanması ve ekonomik problemlerden ötürü hat Zonguldak'ta durdurulmuştur. Ayrıca hattın yapımı için kanunda belirtilen süre dolduğu için yasal olarak inşaaata devam edilememiştir. Ancak Kozlu'nun çok önemli bir kömür alanı olması ve bu kömürün

<sup>137</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, Devre 4, C. XV, s. 310-323.

<sup>138</sup> TBMM Kanunlar Dergisi, C. XII, s. 582.

<sup>139</sup> Hâkimiyet-i Milliye Gazetesi, 4 Temmuz 1933, s. 1; Vakit Gazetesi, 4 Temmuz 1933, s. 8.

<sup>140</sup> Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), 1938/5 (5), s. 60-61'den aktaran, Yıldırım, a.g.e., s. 112.

<sup>141</sup> Ulus Gazetesi, 19 Senteşrin 1936 s. 1,4.

<sup>142</sup> Ulus Gazetesi, 13 Ağustos 1937, s. 1.

nakliye imkânının bulunmayışı nedeni ile hattın buraya kadar uzatılmasına karar verilmiştir.

Kozlu'yu Zonguldak'a bağlayarak buradaki kömür ocaklarının işletilebilmesi amacıyla 5 Haziran 1940 tarihinde Meclis tarafından çıkartılan 3879 numaralı kanun ile Zonguldak ile Kozlu arasına yapılacak demiryolu hattı için 2 milyon lira ödenek verilmesi kararlaştırılmıştır<sup>143</sup>.

Toplamda 4 kilometre olan hattın inşaat işleri yaklaşık üç yıl sürmüştür. Zonguldak-Kozluk Hattı, Nafia Vekili Sırrı Day'ın katıldığı bir tören ile 2 Mayıs 1943 tarihinde işletmeye açılabilmiştir<sup>144</sup>.

Zonguldak-Kozlu hattı 4 kilometre gibi kısa bir mesafe olmasına rağmen Kozlu'nun zengin kömür yataklarının işletilmesi ve nakliyesini mümkün kılmasından ötürü işlevsel olarak son derece önemlidir.

### **1.2.15. Erzurum-Hasankale Hattı**

Daha önceki dönemlerde (1939 yılında) Sivas-Erzurum Demiryolu Hattı Erzurum'a kadar ulaştırılmıştı. Erzurum'dan Sovyet Rusya sınırına kadar olan Erzurum-Sarıkamış Hattı 75 cm genişliğe sahip dar hat iken, Sarıkamış'tan sınıra kadar olan bölüm 1.524 metrelik geniş hattan oluşmaktaydı. İki hat arasındaki ray genişliği farklılığı hattın işletilmesi konusunda son derece sorunlu bir durumun yaşanmasına neden olmaktaydı. Mesela Ankara'dan Kars'a taşınacak bir yük, hatlar birbirinden farklı olduğu için önce Erzurum'da sonra da Sarıkamış'ta aktarma yapmak zorunda kalacaktı. Dolayısıyla genişlikleri birbirinden farklı olan hatları birbiri ile uyumlu hale getirmek, başta ekonomiklik ilkesi olmak üzere enerji tasarrufu açısından bir mecburiyet halini almıştır. Bu anormal durum askeri açıdan düşünüldüğünde ise zikredilen hatların uyumlu hale getirilmesi işlemi biraz daha ehemmiyet kazanmaktaydı<sup>145</sup>.

Erzurum-Hasankale hattında yapılması düşünülen değişikliklerle ilgili olarak, Pasinler Ovası'na ulaşımı sağlamak ve bundan sonra zikredilen hatlarda yapılacak değişiklikleri kolaylaştırmak amacıyla öncelik, 22 kilometrelik Erzurum-Uzunahmetler İstasyonu arasındaki bölüme verilmiştir. Sözü edilen kısımda yaklaşık 60 metre yüksekliğinde bir köprü ile 1.8 km uzunluğunda bir tünelin yapılması gerekmektedir.

<sup>143</sup> *TBMM Kanunlar Dergisi*, C. XXI, s. 878.

<sup>144</sup> *Vakit Gazetesi*, 3 Mayıs 1943, s. 1.

<sup>145</sup> *As, a.g.e.*, s. 260.

Şayet hat üzerinde bulunan bu iki zorlu inşaat ameliyesi gerçekleştirilebilirse, inşaatın diğer kısımlarının yapımı oldukça kolaylaşacaktı<sup>146</sup>.

Bahsi geçen Erzurum-Uzunahmetler arasındaki demiryolu hattının değiştirilmesi amacıyla Meclis'ten çıkartılan 13 Aralık 1939 tarih ve 3745 numaralı Kânun ile Nafia Vekâletine 2.5 milyon liralık harcama yetkisi verilmiştir<sup>147</sup>.

İnşaat sürecini hızlandırmak amacıyla hattın inşaatı iki ayrı bölüm halinde ihale edilmiştir. Ancak hatta yapılacak harcama konusunda, Nafia ve Mâliye Vekâletleri arasında bir uyuşmazlık yaşanmış ve bundan dolayı da inşaatın yapımına başlanamamıştır. İki bakanlık arasında yaşanan anlaşmazlık çözülemeden II. Dünya Savaşı başlamıştır. Savaşın ortaya çıkardığı ekonomik sorunlardan dolayı hattın yapımı ikinci plana itilmiş ve 1944 yılına kadar da bir daha gündeme gelmemiştir<sup>148</sup>.

II. Dünya Savaşının sonuna doğru, 2 Ağustos 1944 tarihinde çıkartılan 4643 numaralı “Demiryolları ve Limanlar İnşaatı İçin Gelecek Yıllara Geçici Taahhütlere Girişilmesi Hakkında Kanun” ile Sivas-Erzurum hattının uzatılması için 40 milyon lira ödenek ayrılması kararlaştırılmıştır. Fakat yine ekonomik yoksunluk nedeniyle hattın inşaatına hemen başlanamamıştır<sup>149</sup>.

Erzurum-Hasankale Hattının yapılması için proje 1947 yılında uygulamaya konulan Türkiye İktisadî Kalkınma Planı'na eklenmiştir. Projeye göre Erzurum-Sarıkamış Demiryolu hattının inşaatına 1948 yılında başlanacak ve 1951 yılında da bitirilecektir<sup>150</sup>. Yapılan plan doğrultusunda Erzurum-Sarıkamış Hattı inşaatına 1948 yılında başlanmıştır. Hattın Erzurum ile Uzunahmetler İstasyonu arasındaki kısmı 1949 yılının Şubat ayında tamamlanmıştır. Hat için Amerika'dan sipariş edilen traverslerin geç gelmesi nedeniyle kısa bir duraklama yaşanmışsa da inşaata devam edilerek Hasankale İstasyonu'na kadar olan 42 km'lik bölüm hızlı bir şekilde bitirilmiş ve 20 Aralık 1949'da işletmeye alınmıştır<sup>151</sup>. Böylece birbiri ile uyumsuz hatların neden olduğu sorun çözüldüğü gibi ülkenin Kuzeydoğu istikametine ulaşım imkânı doğmuştur.

<sup>146</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, Devre 6, C. VII, s. 51–58.

<sup>147</sup> TBMM Kanunlar Dergisi, C. XXI, s. 21.

<sup>148</sup> Yıldırım, a.g.e., s. 116.

<sup>149</sup> TBMM Kanunlar Dergisi, C. XXVI, s. 739.

<sup>150</sup> Tekeli, İ. ve S. İlkin, *Türkiye Belgesel İktisat Tarihi-Savaş Sonrası Ortamında 1947 Türkiye İktisadi Kalkınma Planı*, (1. baskı), C. III, Bilge Kültür Sanat Yayınları, İstanbul 2009, s. 82.

<sup>151</sup> Aydın, a.g.m., s. 89.

### 1.2.16. Selçuk-Çamlık Varyantı

Selçuk ile Çamlık arasındaki mesafeye bir varyant inşa edilmesi amacıyla 15 Eylül 1938 tarihinde 461.168 lira bedel ile Aral İnşaat Şirketi'ne ihale edilmiştir. Bölgenin zemininin problemlili olması nedeniyle belirlenen bedelin yeterli olmayacağı anlaşılmıştır. Dolayısıyla daha sonra ihale bedelinde artırıma gidilmiştir. 685.077 liraya mal olan hat 1940 yılında işletmeye alınmıştır. Selçuk-Çamlık hattının yapılmasının temel amacı İzmir-Aydın Demiryolu hattında çalışan trenlerin daha rahat bir seyir takip etmeleridir<sup>152</sup>.

Selçuk-Çamlık Hattı açıldıktan kısa bir süre sonra eğiminin çok yüksek olduğu trenlerin seyrinin olumsuz etkilendiği, verim düşüklüğüne ve seferlerin aksamalarına neden olduğu anlaşılmıştır. Bu sorunların ortadan kaldırılması amacıyla 1943 yılında bir revizyon projesi hazırlanarak Çamlık tünelleri yeniden elden geçirilerek restorasyona tabi tutulmuş ve hattı kısaltan yeni bir yol yapılmıştır. Yeni yapılan yol ve tünellerin açılışı 24 Haziran 1940 tarihinde Bayındırlık Vekili Ali Çetinkaya tarafından yapılmıştır<sup>153</sup>.

### 1.2.17. Hadımköy-Kurukavak Hattı

1941 yılında Mihver devletlerinin Balkanları işgal etmesiyle birlikte II. Dünya Savaşı Türkiye sınırlarına dayanmıştır. Türkiye büyük savaşta tarafsız olmasına rağmen bıçak sırtı durumundan dolayı her an savaşa girecekmiş gibi tedbirler almaya çalışıyordu. Mihver Devletlerin Balkanları işgal etmesi ile ortaya çıkan güvenlik ihtiyacı ve Çatalca Müstahkem Mevkii askeri sevkiyatın hızlandırılması amacıyla Hadımköy ile Kurukavak bölgeleri arasına bir demiryolu hattı inşa edilmesine karar verilmiştir<sup>154</sup>.

Hadımköy ile Kurukavak arasına yapılan demiryolu hattı 11 kilometrelik bir şube hattıdır. Bu kısa hat iki kısım halinde yapılmıştır. Birinci kısmı oluşturan Hadımköy ile Akpınar arasındaki bölüm 5 kilometredir ve 23 Nisan 1941 tarihinde bitirilerek kullanıma sunulmuştur. İkinci kısım ise Akpınar ile Kurukavak arasındaki

---

<sup>152</sup> Yıldırım, *a.g.e.*, s. 114.

<sup>153</sup> Jaeschke, Gotthard, *Türkiye Kronolojisi 1938-1945*, (Çev. Gülayşe Koçak), Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1990, s. 30.

<sup>154</sup> Aydın, *a.g.m.*, s. 75.

5.800 kilometrelik kısımdan oluşmaktadır. İkinci kısım ise ilkinden yaklaşık olarak dört ay sonra, 21 Ağustos 1941 tarihinde bitirilerek işletmeye açılmıştır<sup>155</sup>.

#### **1.2.18. Tavşanlı-Tunçbilek Hattı**

Tavşanlı-Tunçbilek Demiryolu hattı, Kütahya-Balıkesir hattından ayrılan tali bir hattır. Yapılmasındaki temel amaç ise kömür gibi stratejik bir madenin taşınmasını kolaylaştırmaktır<sup>156</sup>. Toplam uzunluğu 15 kilometre olan hat Etibank tarafından inşa edilmiştir. 1 Haziran 1944 tarihinde işletmeye açılmış ve 30 Mayıs 1945'te kabul edilen Devlet Demiryolları ve Limanları Genel Müdürlüğü bütçesiyle hattın Bayındırlık Bakanlığı tarafından satın alınarak işletilmesine karar verilmiştir<sup>157</sup>.

---

<sup>155</sup> Yıldırım, *a.g.e.*, s. 114.

<sup>156</sup> Aydın, *a.g.m.*, s. 75.

<sup>157</sup> Jaeschke, *a.g.e.*, s. 93.

## 2. BÖLÜM: MALATYA'YA DEMİRYOLUNUN GELİŞİ

### 2.1. Fevzipaşa-Malatya-Diyarbakır Hattı

Fevzipaşa ile Diyarbakır arasına bir demiryolu yapılması ile alakalı olarak ilk girişimler II. Meşrutiyet döneminde başlamıştır. O dönemde doğu vilayetlerinin demiryolu ile limanlara bağlanması amacıyla bu hat üzerinde ilk çalışmalar yapılmıştır. Yapılan çalışmada Malatya ve Elazığ arasındaki kısmın, Sivas-Elazığ-Diyarbakır Demiryolu hattıyla Keban'da birleşmesi düşüncesi hâkim olmuştur. Ancak yapılan çalışmalardan çeşitli nedenlerden ötürü sonuç alınamamıştır<sup>1</sup>.

Cumhuriyet'in ilanından hemen sonra başta Diyarbakır olmak üzere Doğu Anadolu'nun Akdeniz Limanlarına bağlanması fikri yeniden gündeme gelmiştir. Öyle ki bu dönemde yapılması için girişimde bulunulan ilk demiryolu hattı Arade-Diyarbakır-Ergani olmuştur. Başını Diyarbakır Milletvekili Feyzi Bey'in çektiği bir grup milletvekili, söz konusu hattın inşası için Meclis'e bir kanun teklifi vermişlerdir. Kanun teklifinde hattın yapılmasına dair iki husus ön plana çıkartılmıştır. İlki, Ergani madenlerinin işletilerek askeri ihtiyaçlar başta olmak üzere ülkenin maden gereksinimini karşılamak ve elde edilecek madenin ihracatını gerçekleştirerek ülke ekonomisine katma değer kazandırmak. İkincisi ise bölge vilayetlerinin tarım ürünlerinin demiryolu vasıtasıyla çevre limanlarına ulaştırmak suretiyle iç ve dış pazarlara ulaşmasını mümkün hale getirmektir<sup>2</sup>.

Meclis'e sunulan kanun tasarısı incelenmek üzere Nafia Encümeni'ne gönderilmiştir. Nafia Encümeni yapılması düşünülen hattın Doğu Anadolu Bölgesi'nin kalkınması açısından faydalı olduğu yönünde görüş beyan etmiştir. Encümen ayrıca hattın genişliği ile ilgili, teknik olarak normal, ekonomik anlamda ise dar hattın tercih edilmesi gerektiği tavsiyesinde bulunmuştur. Encümen mazbatasında hattın maliyeti ile ilgili de bazı takribi rakamlar ifade edilmiştir.

Encümenin tavsiye niteliği taşıyan kararları neticesinde hattın yapım işi iki yıla yayılacak ve ödemesi de yine iki yılda yapılacak şekilde bir planlama yapılmıştır. Arade-Diyarbakır-Ergani hattına harcanmak üzere bütçeye, birinci yıl 1 milyon lira

<sup>1</sup> Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Genel Direktörlüğü, *Demiryollar Mecmuası*, 1929/5 (56), s. 498.

<sup>2</sup> Demirtaş, "Bahattin, Cumhuriyet Döneminde Demiryolu Siyasetinin Malatya Durağı", *International Journal Of Eurasia Social Sciences*, 2017/7 (26), s. 100.

ikinci yıl ise 1.738.000 lira ödenek konulmasına karar verilmiştir<sup>3</sup>. Bunun üzerine TBMM 22 Mart 1924 tarihinde 448 numaralı yasayı kabul ederek Arade-Diyarbakır-Ergani arasında 75 cm genişliğinde bir demiryolu hattının inşası için belirlenen 2.738.000 liranın harcanması amacıyla Nafia Vekâletine yetki vermiştir<sup>4</sup>. 22 Mart 1924 tarihli 448 numaralı yasayı önemli kılan ayrıntı Cumhuriyet döneminde demiryolları ile ilgili kabul edilen ilk yasa olmasıdır. Çünkü 448 numaralı yasa kabul edildiğinde Cumhuriyet'in ilanının üzerinden yaklaşık altı ay geçmişti<sup>5</sup>.

Meclis'in 448 numaralı yasanın kabul etmesinin akabinde hızlı bir şekilde çalışmalara başlanmıştır. İlk etapta hattın geçeceği yerler ile zemin etütleri yapılmıştır. 2 Aralık 1924'de onaylanan 26 Kasım 1924 tarihli sözleşme ile Arade-Diyarbakır-Ergani hattının inşaat yapım işi İtibar-ı Milli Bankası'na ihale edilmiştir<sup>6</sup>.

İhaleyi alan İtibar-ı Milli Bankası hattın yapım işini bir müddet sonra Almanya'nın Frankfurt şehri merkezli Philip Holzman şirketine devretmiştir. Şirket, inşaat için gerekli malzemeyi temin ettikten sonra teknik elemanlarını Arade'ye göndererek 1925 senesinin başlarında hattın inşaatına başlamıştır<sup>7</sup>.

Ne var ki Arade-Diyarbakır-Ergani hattının inşaat safhası başladıktan sonra yapılan incelemelerde birtakım sorunlar tespit edilmiştir. Maliye Vekili Hasan (Saka) Bey, Meclis'te uzun bir izahat yaparak bu hattın yapımının durdurulması gerektiğini ifade etmiştir. Hasan Bey'in konuşmasından yola çıkarak tespit edilen sorunları şöyle sıralamak mümkündür. İlk olarak hattın dar olmasına bağlı olarak trenlerin yeterince hızlı gidemeyeceği ve bütün bunların güvenlik konusunda zafiyet oluşturacağıdır. Tespit edilen ikinci sorun hattın güzergâhının iyi belirlenmediği yönünde olmuştur. Şöyle ki, bu hatta çalışacak bir tren Ergani-Diyarbakır üzerinden Arade'ye, buradan da Bağdat Demiryolu ile Suriye'yi dolaştıktan sonra yeniden Türkiye'ye dönecektir. Yolun çok uzamasına neden olacak yeni durum ekonomiklik ilkesine aykırı olacaktır.

---

<sup>3</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, Dönem 2, C. VII, s. 849–861.

<sup>4</sup> TBMM Kanunlar Dergisi, C. II, s. 286.

<sup>5</sup> Yıldırım, İsmail, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları 1923–1950*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 2001, s. 86.

<sup>6</sup> Nafia Vekâleti ile İtibar-ı Milli Bankası arasında imzalanan Arade-Diyarbakır-Ergani hattı sözleşmesi için Bkz. Arade-Diyarbakır Demiryolu Mukavelesnamesi. Ankara 1341, <http://acikerisim.tbmm.gov.tr:8080/xmlui/bitstream/handle/11543/1068/197301092.pdf?sequence=1&isAllowed=y>, (Erişim tarihi: 14.04.2017).

<sup>7</sup> Akın, Osman Nihat, "Demiryolcunun Ansiklopedisi", *Demiryolları Dergisi*, 1948/22 (267-268), s. 46'dan aktaran, Yıldırım, a.g.e., s. 86.

Belirlenen üçüncü sorun ise yapılacak hattın dar, bağlanacağı Bağdat hattının ise normal genişlikte olmasıdır. Hal böyle olunca iki hat arasındaki geçişgenlik için Arade İstasyonu'nda aktarma yapma zorunluluğu ortaya çıkacaktır. Bu da zaman ve maliyeti bakımından kayıplara neden olacaktır<sup>8</sup>.

Bakanlar Kurulu 18 Kasım 1925 tarihinde toplanarak Arade-Diyarbakır-Ergani Hattı'nda belirlenen problemleri istişare etmiştir. Görüşmede hattın yapımının durdurulmasına karar verilmiştir. Bakanlar Kurulu ayrıca bundan sonra takip edilecek süreçle ilgili de bazı kararlar almıştır. Yeni süreçte hattın iptali için Nafia Vekâleti bir kanun tasarısı hazırlayarak TBMM'ye sunacaktır. Meclis tasarısı üzerinde görüştüktan sonra son kararını verecektir. Belirlenen şekilde Nafia Vekâleti tarafından hazırlanarak TBMM'ye sunulan kanun teklifi 24 Mart 1926 tarih ve 794 numaralı kanun ile 448 numaralı kanunun iptali Meclis tarafından kabul edilmiş ve dolayısıyla Arade-Diyarbakır-Ergani demiryolu inşaatının yapım işi durdurulmuştur<sup>9</sup>.

Arade-Diyarbakır-Ergani demiryolu inşaatının durdurulması için hazırlanan kânun teklifinde durdurma işleminin ana gerekçeleri, askeri yönden bazı sorunlu durumların ortaya çıkabileceği ve güzergâhı göz önüne alındığında ekonomik açıdan ülkeye herhangi bir fayda sağlamayacağı şeklinde bir durum tespiti yapılmıştır<sup>10</sup>.

Arade-Diyarbakır-Ergani Demiryolu hattının iptali üzerine bu hatta alternatif olmak üzere yeni bir güzergâh belirlenmiştir. Yeni güzergâhın Ceyhan ile Keller (Fevzipaşa) İstasyonları arasındaki bir noktadan, Bağdat hattından ayrılarak Malatya-Ergani-Diyarbakır demiryolunun yapılması düşüncesi ağır basmıştır. Böylece daha çok sayıda vatandaşın ve bölgenin demiryolu hattından faydalanacağı öngörülmüştür. Öte yandan Erkan-ı Harbiye, Keller-Malatya-Diyarbakır arasına yapılacak bir demiryolu hattının ülke savunması ve askeri bakımdan adeta bir zorunluluk olarak görmektedir<sup>11</sup>.

Netice itibarı ile Fevzipaşa-Malatya-Diyarbakır Demiryolu hattının yapılması düşüncesi genel eğilim haline gelince harekete geçilmiştir. Hattın inşası için 24 Mart 1926 tarih ve 793 numaralı yasa ile Ceyhan ile Keller (Fevzipaşa) İstasyonları arasında bir noktadan başlayarak Malatya ve Ergani'den geçerek Diyarbakır'da son bulacak

<sup>8</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, Dönem 2, C. XXII, s. 319–322.

<sup>9</sup> Demirtaş, *a.g.m.*, s. 100.

<sup>10</sup> *TBMM Kanunlar Dergisi*, C. IV, s. 536.

<sup>11</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, Dönem 2, C. XXIII, s. 299–302.

demiryolunun inşasına karar verilmiştir. Aynı yasa ile hat için harcanacak para miktarı da belirlenerek ödemenin yapılma süreleri ile birlikte takvime bağlanmıştır. Buna göre beş yılda harcanmak ve her yıl sarfiyat yapılacak miktar bütçeye konulmak üzere 45 milyon lira ödenek ayrılmıştır. Paranın harcanması ile ilgili olarak Nafia Vekâleti yetkilendirilmiştir<sup>12</sup>.

Fevzipaşa-Malatya-Diyarbakır hattının inşasını hükümet ile görüşmek üzere, 1927 yılının Kasım ayında İsveç Demiryolu Şirketi temsilcisi Gunnar Wilhelm Anderson ile hukuk danışmanı Fr. Holmgren ve yanlarında 10 İsveçli mühendisle birlikte Ankara'ya gelmişlerdir. Nafia Vekili Behiç (Erkin) Bey, İsveçli sanayi şirketi Nydqvist & Holm Şirketi ile hükümetin yapmayı düşündüğü demiryolu hatları ve bu hatların inşası için gerekli malzemenin temin edilmesi ile alakalı bir dizi görüşme yapmıştır. Görüşmeler esnasında daha evvel hiç gündeme gelmemiş bazı hatların yapım işi de gündeme gelmiştir. Bunun üzerine Nydqvist & Holm Şirketi Danimarkalı menşeli iki şirket olan J. Saabye & O. Lersche Kampmann ve Kierulf & Saxild (Kampsax) birleşerek Türkiye'de yapılacak olan demiryolu hatlarının inşaat işlerine talip olmuştur<sup>13</sup>.

Fevzipaşa-Malatya-Diyarbakır demiryolunun yapımı ile Filyos-Irmak Demiryolu hatları, birleşerek tek şirket haline gelen İsveç-Danimarka ortaklığı olan Nydqvist Holm şirketine ihale edilmiştir. Bu şirketler birleştikten sonra kısaca Nohab şeklinde adlandırılmıştır. Nohab şirketi ile 7 Şubat 1927 tarihinde her iki hattın ihalesi için sözleşme yapılmıştır. Sözleşme şartlarına göre şirket 1 Haziran 1927 tarihinde başlamak üzere, normal genişlikte yapacağı demiryolunu 31 Aralık 1932 tarihinde bitirerek teslim edecektir. Irmak-Filyos hattı ile birlikte Fevzipaşa-Malatya-Diyarbakır Demiryolu hatlarının yapımı için gerekli olan para, şirketin temin edeceği 55 milyon dolarlık kredi ile karşılanacaktır. Ayrıca şirket işe başladıktan bir yıl sonra Fevzipaşa-Malatya-Diyarbakır hattının 60 km'lik kısmını teslim etmeyi taahhüt etmiştir<sup>14</sup>.

Nohab şirketi ile yapılan sözleşme kamuoyu tarafından büyük bir ilgi ve merak ile takip edilmiştir. Cumhuriyet Gazetesi 1927 yılını şimendifer yılı olarak ilan etmiştir. Gazetenin 1 Kânunusani 1927 tarihli manşeti "*Bugün 1927 senesine girdik, yeni sene*

<sup>12</sup> TBMM Kanunlar Dergisi, C. IV, s. 535.

<sup>13</sup> Haykır, Yavuz, *Atatürk Dönemi Kara ve Demiryolu İnşa Çalışmaları 1923-1938*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Ana Bilim Dalı, Elazığ 2011, s. 286.

<sup>14</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, Devre 4, C. XII, Sıra 92, s. 6.

*şimendöfer yılı olacak”* şeklindedir. Gazetenin aynı sayısında Abidin Daver ile yapılan mülakatta şu düşünceler paylaşılmıştır:

*“...Belçika ve İsveç gruplarıyla akdolunan mukaveleler, Cumhuriyet’in demiryollar siyasetini yeni başlayan sene zarfında fevkalade bir inkişafa mazhar edecektir. Beş on senedir memleketimizin her tarafını sarması mukarrer olan o çelik ağı, o can damarlarının 1927 senesi zarfında memleketin bir hayli yerlerine daha hayat ve medeniyet, refah ve servet götüreceği şüphesizdir”*<sup>15</sup>.

Nohab şirketinin inşaata başlamasından bir müddet sonra, 1928 yılı ortalarında, verdiği taahhütleri yerine getiremeyeceği anlaşılmıştır. Şirketin ilk etapta yaptığı arazi çalışmaları ortaya koymuştur ki harcama yapılacak miktar, sözleşmede tahmini olarak öngörülen 55 milyon dolarlık miktarın çok üstünde olacaktır. Ortaya çıkan durumun en karmaşık tarafı ise Hükümet ve şirketin yaptığı harcama tahminlerinin bir türlü somutlaşmamasıdır. Belirsizliğin temel nedeni ise üzerinde çalışılan bir plan ve arazi yapısı hakkında fikir verecek bir çalışmanın olmamasıdır. Belirsizlik durumunda ortaya çıkacak ek harcamaların miktarının büyük meblağlara ulaşması ihtimali şirket yetkililerini tedirgin etmiştir. Dahası hükümet, 1927 yılında yapılan sözleşmeye sadık kalarak ek harcamaları karşılama konusunda isteksiz davranmış ve ilave para vermek yerine her iki hattı kapsayan sözleşmede bazı revizyonların yapılmasına karar vermiştir. Hükümetin sözleşmede düzenleme yapılmasına ilişkin talepte bulunması, yapılması planlanan bazı işlerin iptal edilmesi anlamına geliyordu.

Hükümet ile şirket yetkilileri arasında yapılan görüşmeler neticesinde sözleşmede yer alan ve ülkenin kuzey bölgesinde inşa edilmesi kararlaştırılan Irmak-Filyos hattı projesinin önemli unsurlarından biri olan Karabük-Seyitözü şube hattı ile Ereğli Limanı’nın yapılmasından vazgeçilmiştir. Yapılan revizyondan sonra projede yer alan diğer çalışmalar için önceden belirlenen 55 milyon doların yeterli olduğuna kanaat getirilmiştir. Hükümet bu projeler için fazladan para ödemek istemediği için sözleşmede belirlenen 55 milyon dolarlık kredi tutarının nasıl harcanacağı ile ilgili yeni bir düzenleme yapılmasını talep etmiştir<sup>16</sup>.

---

<sup>15</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 1 Kânunusani 1927, s. 1. Ayrıca Bkz. Kayserilioğlu, R. Sertaç, “Cumhuriyet’in İlk Yılbaşı Kutlaması: 31 Aralık 1926”, *NTV Tarih Dergisi*, 2010 (24), s. 74.

<sup>16</sup> Haykır, *a.g.e.*, s. 290.

Hükümet ile şirket arasında yapılan yeni sözleşme 12 Ağustos 1928 tarihinde Bakanlar Kurulu tarafından tetkik edildikten sonra kabul edilmiştir. Bakanlar Kurulu ayrıca yeni sözleşmenin uygulamaya konulması için Nafia Vekili Behiç (Erkin) Bey'e imza yetkisi vermiştir. Yeni sözleşmeye göre; yapılacak çalışmaların bitiş süresi iki yıl uzatılmıştır. İnşaatın tümü 1 Aralık 1934 tarihinde bitirilecektir. İlk sözleşmenin tüm detayları yeniden ele alınarak düzenlemeye gidilmiştir. Yapılan inşaatlara karşılık hükümetin ödeme yapması amacıyla Ziraat Bankası'nın İstanbul'daki şubesinde bir hesap açıldı. Ödemeler üç ayda bir bu hesap aracılığıyla yapılacaktır. Nohab şirketine, hesaptan işin yüklenici firmalarına ödeme yapmak üzere yetki verilmiştir. Alınan kararlar işin bitirilmesine kadar yürürlükte kalacaktır<sup>17</sup>.

Üzerinde mutabakata varılan yeni düzenlemeyle inşaat işleri bölümlere ayrılarak hükümet tarafından müteahhitlere ihale edilecekti. Nohab şirketi ise işin teknik boyutlarından sorumlu olacaktı. Bundan sonraki süreçte hükümet inşaatları bölümlere ayırarak Türk müteahhit ve şirketlerine ihale etmeye başlamıştır<sup>18</sup>.

1929 yılında ortaya çıkan Dünya Ekonomik Buhranından dolayı yeni sözleşme de sorunsuz bir şekilde uygulanamadı. Hükümetin üç ayda bir yapması gereken ödemelerde kesintiye gitmesi, Nafia Vekâleti ile Nohab Şirketi'ni karşı karşıya getirdi. 1933 yılının Haziran ayında ek bir sözleşme yapılarak Hükümet'in yapacağı üç aylık ödemelerde kesintiye gitmesi şirket tarafından kabul edildi. Buna mukabil şirketin işi bitirme süresi 13 ay daha uzatıldı. Yapılan uzatma işleminden dolayı işin teslim edilmesi 1935 yılını bulacaktır<sup>19</sup>.

Fevzipaşa-Malatya-Diyarbakır Demiryolu hattının inşaatına resmen 17 Temmuz 1927 tarihinde başlanmıştır<sup>20</sup>.

Hat, başlangıç yeri olan Fevzipaşa İstasyonu'ndan itibaren bölümlere ayrılmıştır. 143 km'den oluşan ilk kısmı ile ilgili çalışmalar 1929 yılına kadar yapılmıştır<sup>21</sup>.

---

<sup>17</sup> T.C. Nafia Vekâleti, *Irmak-Filyos ve Fevzipaşa Hatları İnşaat Mukavelenamesi*, Zemelliç Biraderler Matbaası, İstanbul 1928, s. 1-28; Haykır, *a.g.e.*, s. 290.

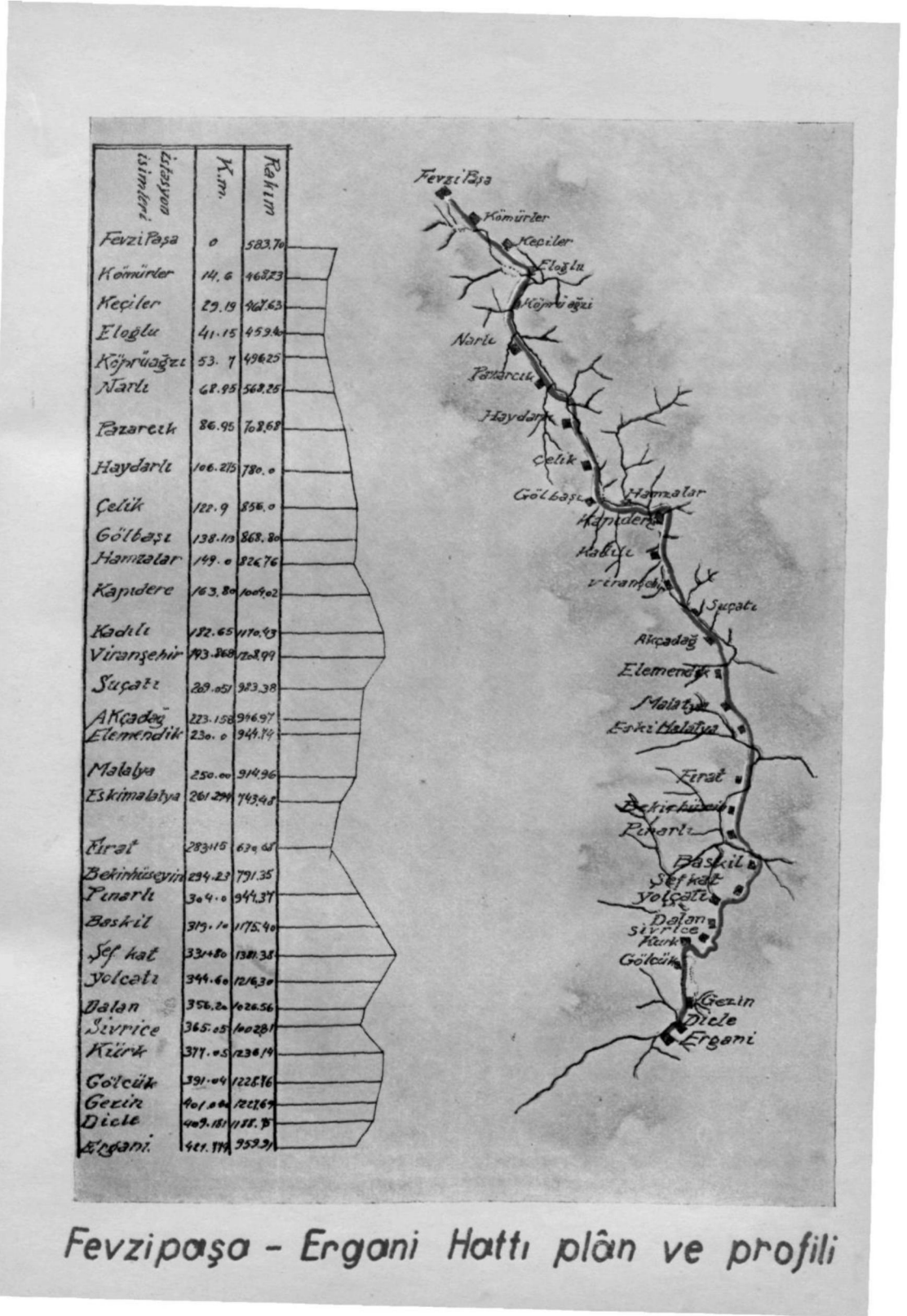
<sup>18</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, 1938/5 (5), s. 60'dan aktaran, Yıldırım, *a.g.e.*, s. 88.

<sup>19</sup> Haykır, *a.g.e.*, s. 290.

<sup>20</sup> Aydın, Suavi, "Türkiye'nin Demiryolu Serüvenine Muhtasar Bir Bakış", *Kebikeç*, 2001 (11), s. 70.

<sup>21</sup> Yıldırım, *a.g.e.*, s. 88.

**Sekil 1: Fevzipaşa-Diyarbakır Hattının Planı.**



**Fevzipaşa - Ergani Hattı plân ve profili**

Fevzipaşa-Malatya-Diyarbakır Demiryolu hattının yapım sürecinde yaşanan ilginç bir durumu zikretmek gerek. Şantiyeler kurulup inşaat işleri başladıktan sonra, inşaat mıntukalarına ve şantiyelere eşkıya baskınlarından dolayı işler aksamaktaydı. Bunun üzerine Nafia Vekâleti, Başvekâlete bir yazı yazarak hattın inşaatı üzerinde sürekli gezdirilecek üç kişilik bir jandarma müfrezesi ve bunlara tahsis edilecek birer görevli kartı talep etmiştir<sup>22</sup>. Talep Bakanlar Kurulu'nun olumlu görüş bildirmesi ve Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk'ün onayı ile kabul edilmiş ve Hüseyin Turgut, Faruk ve Cebbar adındaki jandarma görevlileri hattın güvenliğini sağlamakla görevlendirilmişlerdir<sup>23</sup>. Böylece oluşan güvenlik problemi ortadan kaldırılmıştır.

Fevzipaşa-Malatya-Diyarbakır hattının ilk kısmı Fevzipaşa'dan başlayarak Gölbaşı'na (Adıyaman) kadar devam eder ve 143 kilometreden oluşur. Fevzipaşa ile Gölbaşı arasındaki ilk kısmın inşaatı Ağustos 1929 tarihinde bitirilmiştir. 143 km'lik ilk bölüm 9 Eylül 1929 tarihinde Gaziantep, Cebelibereket<sup>24</sup> valileri, belediye başkanları ve halkın katılımı ile açılmıştır<sup>25</sup>. Açılış töreninde Nafia Vekili Recep (Peker) Bey de hazır bulunacaktı. Ancak bu tarihte hastalandığı için katılamamıştır. Recep Bey'i temsilen Gaziantep Valisi Talat Bey törene riyaset etmiştir<sup>26</sup>.

Nafia Vekili Recep Bey'i temsilen törene başkanlık yapan Gaziantep Valisi Talat Bey Gölbaşı İstasyonunun açılış töreninde bir konuşma yapmıştır. Talat Bey'in konuşması şu şekildedir:

*“Asırlardan beri ne bitmiş nede başlamış bir teşebbüse, tesadüf edilmeyen ana vatanın bu güzel parçasında şimdi topraklarımızın rengini, çehresini ve hayatı umumiye seyrini değiştiren şu raylar ne kadar derin manalara tercüman oluyor. Bunlar Cumhuriyet rejiminin eski idarelerden ayıran en kuvvetli harikalardan biridir. Halkı daima soymuş, ona bir şey vermemiş olan eski idarelere karşı Cumhuriyet aldığı vergileri birer servet ve refah vasıtası, birer ümran abidesi olarak hak ediyor. İsmet Paşa hükümetinin emsalsiz bir enerji ile takip ettiği şimendifer siyasetinin eseri olan bu hat nesillerden beri sürüp gelen açlığın, sefaletin, vatanın ufkunda bıraktığı kara bulutları dağıtan ve halkın servetini temsi ettiği refaha, saadete koşturmak, siyasi iktisadi kudreti vahdeti korumak için atılan ilahi hamlelerin eseridir. Bu hat milli dehanın*

<sup>22</sup> Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA), 030.18.154.22. 1930.

<sup>23</sup> BCA, 030.18.01.02.8.7.18.

<sup>24</sup> *Cebel-i Bereket*: Eskiden Gavurdağı olarak da bilinen Osmaniye. Bkz. Akbayar, Nuri, *Osmanlı Yer Adları Sözlüğü*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2001, s. 29.

<sup>25</sup> *Demiryollar Mecmuası*, V/56 (Teşrinievvel 1929), s. 500.

<sup>26</sup> *Hâkimiyet-i Milliye*, 9 Eylül 1929, s. 1.

*yegâne ve en yüksek rumuzu Reiscumhur Gazi Mustafa Kemal Hazretlerinin demir iradelerinin büyük bir mürtesimidir”<sup>27</sup>.*

Gölbaşı İstasyonu Adıyaman merkezine uzaklığı 62 km’dir. Adıyaman ile Besni arası ise 40 km’dir. Tren hattı yapılmadan önce Adıyaman’ın taşımacılığını yaptığı Bağdat Demiryoluna mesafesi 125 km’dir. Ancak bu güzergâh ile demiryoluna ulaşıldıktan sonra Akçakale-Fevzipaşa hattının toplam uzunluğu 400 km’dir. Hâlbuki Gölbaşı İstasyonu Fevzipaşa’ya sadece 143 km’dir. Dolayısıyla Adıyaman ve çevresinin taşımacılığı bundan sonra Gölbaşı İstasyonu üzerinden yapılacaktır. Kısaca hattın ilk kısmının açılması ile Adıyaman’ın taşımacılığında yaklaşık 260 km’lik bir avantaj sağlanmış olacaktır<sup>28</sup>.

Fevzipaşa-Malatya-Diyarbakır hattının Gölbaşı İstasyonundan sonraki kısımlarının inşaatına devam edilmiş ve hat Malatya’ya doğru ilerletilmiştir. Rayların Malatya’ya ulaşması şehirde heyecanlı bir havanın oluşmasına neden olmuştur. O dönemde Malatya’da haftalık yayın yapan Yeni Malatya Gazetesinin sahibi ve başyazarı Şevki Bey tarafından kaleme alınan “Şimendifer, Gazi Hz’lerine Minnetler, İsmet Paşamıza Hürmetler” başlığını taşıyan makalede bu hava hissedilmektedir. Söz konusu makalede, hattın Malatya’ya kadar ulaşması ile demiryolu yapılması politikasına ilişkin yapılan eleştirilerin anlamsızlığının anlaşıldığını, bütün itirazların Gazi ve İsmet Paşa’nın kararlılığı ile aşıldığı belirtildikten sonra şu hususlara yer verilmektedir. “... *Bu, Malatya tarihinin ne kadar şerefli bir günü olacak ise askeri ve iktisadi hayatımızın şüphesiz ki bir dönüm noktasını teşkil edecektir... Lokomotif düdüğü artık yeşil Malatya’nın afakında ötüyor. Halk bu muazzam eser karşısında bipayan neşe içindedir...*”<sup>29</sup>.

Fevzipaşa-Malatya-Diyarbakır Demiryolu hattının yapımı 1 Aralık 1930 tarihinde Malatya’ya varmıştır. Hattın Malatya’ya varması üzerine Malatya Valisi Tevfik Bey ve Belediye Başkanı Naim Bey tarafından “Mübeccel Başvekilimiz ve muhterem mebusumuz İsmet Paşa Hazretlerine” başlığı ile bir teşekkür açıklaması yapılmıştır. Açıklamada şu hususlar belirtilmiştir:

---

<sup>27</sup> *Demiryollar Mecmuası*, 1929/5 (56), s. 500.

<sup>28</sup> *Demiryollar Mecmuası*, 1929/5 (56), s. 498.

<sup>29</sup> *Yeni Malatya Gazetesi*, 27 Teşrinisani 930, s. 1.

*“Çelik azminizin ebedi bir nişanesi ve memleketimizin hayat-ı iktisadiyesindeki azim tebeddülün bir müjdecisi olan ilk trenin bugün Malatya afakını dolduran sesleri arasına karışan halkın meserret avazelerini zat-ı devletlerine arz ve ıblağ eder ve Malatya tarihinde altın harflerle yazılacak olan bu eserin banisine en hâr ve samimi teşekkür ve tazimlerimizi takdim eyeriz efendim”<sup>30</sup>.*

Demiryolunun Malatya’ya varması üzerine Nafia Vekili Recep (Bey) Bey, İsveç Grup Müdürü’ne çektiği telgraf ile teşekkür etmiş ve yine Başvekil İsmet Paşa’yı tebrik eden bir telgraf çekmiştir<sup>31</sup>.

1 Aralık 1930 Pazartesi günü saat 14.30’da ilk trenin Malatya İstasyonu’na girmesi münasebetiyle yapılan törene, civar köylerden gelen halk da dâhil olmak üzere 20 binden fazla kişi büyük bir coşkuyla iştirak etmiştir. Törende elli tane kurban kesilmiş, Malatya Belediyesi tarafından gündüz istasyonda dört yüz kişilik bir çay ziyafeti verilmiştir. Ayrıca gece trenle Malatya’ya gelen inşaat ve işletme mühendis ve müteahhitleri şerefine akşam saat 20.00’da Türk Ocağı binasında yetmiş kişilik bir yemek programı düzenlenmiştir. Yemek davetinin akabinde sinema ve havai fişek gösterisi gibi eğlenceler tertip edilmiştir<sup>32</sup>.

Fevzipaşa-Malatya-Diyarbakır Demiryolu hattının 56 kilometrelik kısmını oluşturan Suçatı, Akçadağ ve Malatya istasyonlarının resmi olarak işletmeye açılması 23 Nisan 1931 tarihinde yapılmıştır. Nafia Vekilinin Başvekâlete verdiği bilgiye göre hattın açılan son kısmı ile birlikte Fevzipaşa İstasyonu’ndan Malatya’ya Cuma, Pazartesi, Çarşamba günleri, Malatya İstasyonu’ndan Fevzipaşa’ya ise Cuma, Pazar, Çarşamba günleri birer muhtelit yolcu katarı işlemeye başlanmıştır<sup>33</sup>.

Demiryolu Malatya’ya ulaşana kadar, şehrin dış pazarlara ulaşması Karadeniz Limanları vasıtası ile sağlanmıştır. Malatya’yı Sivas üzerinden Samsun’a ulaştıran güzergâh hem mesafe bakımından uzun (650 km) olması hem de son derece zor bir coğrafyadan geçmesi ulaşım bakımından oldukça büyük sorunların yaşanmasına neden olmuştur. Buna karşılık Malatya’nın Mersin’e mesafesi 450 km’dir ve iki bölge arasındaki coğrafi şartlar, Karadeniz bölgesine göre oldukça müsaittir. Dolayısıyla, demiryolunun Malatya’ya ulaşmasından sonra şehrin ulaşımı Karadeniz Limanlarından

<sup>30</sup> *Hâkimiyet-i Millîye Gazetesi*, 3 Kânunuevvel 1930, s. 1.

<sup>31</sup> *Vakit Gazetesi*, 1 Kânunuevvel 1930, s. 2.

<sup>32</sup> *BCA*, 030.10. 147.48.9.

<sup>33</sup> *BCA*, 030.10. 152.76.12.

Akdeniz Limanlarına kaymış ve böylece şehir ekonomisi için hem mesafe hem de maliyet bakımından önemli bir avantaj sağlanmıştır<sup>34</sup>.

Fevzipaşa-Malatya-Diyarbakır Demiryolu hattı bölümlere ayrılarak müteahhitlere ihale edildiği için Nafia Vekâleti 1931 yılının Haziran ayında Malatya İstasyonundan sonraki 17. 18. ve 19. kısımların ihalesini gerçekleştirerek hattın yapımına devam etmiştir. 1 Kasım 1931 tarihine gelindiğinde hattın ray döşeme işleri Fırat Köprüsü'ne kadar bitirilmiştir<sup>35</sup>.

Hattın Malatya ile Elazığ Vilayetleri arasındaki kısmında 33 kilometrelik bölümü oluşturan Eski Malatya ve Fırat istasyonlarını kapsayan bölüm, 1 Şubat 1932 tarihinde işletmeye açılmıştır<sup>36</sup>. Bu bölümün işletmeye açılması ile birlikte daha önce Fevzipaşa İstasyonu'ndan Malatya'ya kadar işletilen trenlerin bundan böyle Fırat'a kadar gitmesi kararlaştırılmıştır. Nafia Vekâletinin Başvekâlete verdiği bilgi şu şekildedir:

*“Fevzipaşa-Diyarbakır hattının Malatya'dan sonra Eski Malatya ve Fırat İstasyonlarını havi 33 kilometrelik kısmının 1.2.1932 tarihinden itibaren işletmeye küşat olunacağını ve halen Fevzipaşa-Malatya arasında Cuma, Pazartesi, Çarşamba ve Malatya-Fevzipaşa arasında Cuma, Pazar, Çarşamba günleri işleyen muhtelit katarların aynı günlerde Fırat'a kadar devam ve Fırat'tan hareket eyleyeceklerini berayı malumat arz eylerim efendim”*<sup>37</sup>.

Fırat istasyonundan sonra ray döşeme işlerine devam edilerek 1933 yılının Kasım ayında hattın 319. km'sinde bulunan Baskil'e ulaşılmıştır<sup>38</sup>.

1933 ve 1934 yıllarında ekonomik koşulların kötüleşmesi nedeniyle hat için yapılması gereken ödemelerde aksaklıklar meydana gelmiştir. Hattın 362. kilometresinde bulunan Şefkatli İstasyonu'na gelindiğinde inşaat durma noktasına gelmiştir. Ancak Hükümet Ergani bakır madenlerinin ekonomiye kazandırılmasında kararlı olduğu için iç borçlanmaya karar vermiştir. Hükümetin çıkardığı 12.000.000

---

<sup>34</sup> Demiryollar Mecmuası, 1929/5 (56), s. 497.

<sup>35</sup> Demirtaş, a.g.m., s. 101.

<sup>36</sup> T.C. Münakalat Vekâleti, Devlet Demiryolları ve Limanları 1939-1940 Mali Senesindeki Vaziyeti ve İşletme Neticeleri, Alsancak 1941, s. 10.

<sup>37</sup> BCA, 030.10. 152.76.15.

<sup>38</sup> Ayın Tarihi, No 1, (15 İkinciteşrin-31 İkincikanun 1933), s. 2.

liralık tahvillerden elde edilen gelirler inşaatın yapım işine harcanmak üzere kullanılmıştır. Oluşturulan kaynak sayesinde inşaat yeniden hızlanmıştır<sup>39</sup>.

Fevzipaşa-Malatya-Diyarbakır Demiryolu hattının inşaat işlerinin duraksaması ve yeni ihaleler ile ilgili Nafia Vekâleti, Başvekâlete 1933 Kasım ve Aralık dönemlerinde yapılan çalışmalar hakkında bir rapor sunmuştur. Rapor genel anlamda inşaat işlerinin hangi aşamalarda olduğunu tespit ederek Hükümet'i bilgilendirme amacı taşımaktadır. Rapordaki tespitlerin en dikkat çekici olanı, hattın 334. ile 436. kilometreleri arasındaki kısmın ihalesinin tamamlandığı ve çalışmaların biteviye devam ettiği yönündedir<sup>40</sup>.

Hattın Şefkat İstasyonu'na kadar olan kısmının ray döşeme işleri 1934 yılının Ocak ayında tamamlanmıştır. Aynı yıl ray döşeme işlemine aralıksız devam edilen hat, Yolçatı İstasyonu'na varmıştır. Ne var ki kışın şiddetli geçmesi inşaat işlerinin yapılmasına engel olmuş ve hattın son düzenlemeleri gerçekleştirilememiştir<sup>41</sup>.

1934 yılının başlarından itibaren trenler sadece inşaat malzemesi taşımak amacıyla Yolçatı İstasyonu'na kadar işletilmiştir. Bundan yaklaşık bir yıl sonra ise, yolcu taşıyan ilk tren Yolçatı İstasyonu'na giriş yapmıştır. Böylelikle 1 Nisan 1934 tarihinde Yolçatı İstasyonu işletmeye açılmıştır<sup>42</sup>.

Yeni açılan bu kısımda, trenlerin haftada üç gidiş ve üç geliş yapacak şekilde bir düzenleme yapılmıştır. Yolçatı'dan gidiş için belirlenen sefer günleri Pazar, Çarşamba ve Cuma, geliş günleri ise Cumartesi, Salı, Perşembe olacaktır<sup>43</sup>.

Yolçatı İstasyonu'nun işletmeye açılmasından sonra 1934 yılından itibaren hattın geri kalan kısmında toprak tesviyesine başlanmıştır. 1934 yılı içerisinde Ergani'ye kadar inşaatın kaba işleri sona ermiştir<sup>44</sup>.

Fevzipaşa-Diyarbakır Demiryolu hattında 1934 yılı sonu itibarı ile 407. km'ye kadar inşaat yapım işi bütünüyle tamamlanmıştır. Hattın devamını oluşturan ve

---

<sup>39</sup> Woods, Colonel H., *Economic Conditions in Turkey*, Printed And Published By His Majesty's Stationery Office, London 1934, s. 30.

<sup>40</sup> Haykır, *a.g.e.*, s. 295-296.

<sup>41</sup> *Hâkimiyet-i Millîye Gazetesi*, 9 İkincikanun, 1934, s. 1.

<sup>42</sup> *1939-1940 Mali Senesindeki Vaziyeti ve İşletme Neticeleri*, Alsancak 1941, s. 10.

<sup>43</sup> Haykır, *a.g.e.*, s. 297.

<sup>44</sup> *Nafia İşleri Mecmuası (İdari Kısım)*, 1934/1 (1), s. 75.

Diyarbakır'a kadar olan kısımda ise inşaat devam etmektedir. 1935 yılı başlarında ray döşeme işlemleri Elazığ ile Diyarbakır arasında bulunan Sivrice'ye ulaşmıştır<sup>45</sup>.

1935 yılının Temmuz ayının son günlerinde ray döşeme işleri Ergani'ye ulaşmıştır. Böylece Fevzipaşa-Malatya-Diyarbakır hattının en önemli duraklarından binine varılmıştır. Nafia Vekili Ali Çetinkaya hattın Ergani'ye varması münasebetiyle bir açılış töreni yapılmasını emretmiştir. Açılış töreni için 5 Ağustos 1935 tarihi belirlenmiştir<sup>46</sup>.

Ergani'de yapılacak açılış merasimi münasebetiyle Elazığ Valiliği tarafından altı vagonlu özel bir tren katarı hazırlanmıştır. Bu özel tren sabah saat 07.00'da, içinde başta Elazığ'ın mülki ve askeri idare amirleri olmak üzere birçok davetliyi, Ergani İstasyonu'na taşımak üzere yola çıkmıştır. Ergani halkının büyük bir coşku ile karşıladığı tren, açılışın yapılacağı yere, tören için hazırlanan takım önünde durmuştur. Törende Diyarbakır ve Elazığ'ın idari ve askeri mülki amirleri ile inşaat teknisyenleri selamlama konuşması yapmışlardır. Daha sonra Birinci Umum Müfettişi Abidin Özmen, Bayındırlık Bakanı adına hattın açılışını yapmıştır. Demiryolunun Ergani'ye varması nedeniyle Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk, Başbakan İsmet İnönü ve Nafia Vekili Ali Çetinkaya'ya teşekkür telgrafları çekilmiştir<sup>47</sup>.

Fevzipaşa-Malatya-Diyarbakır Demiryolu hattının Ergani'ye varması ile birlikte bölgedeki madenlerin çıkarılması, işlenmesi ve taşınmasının kolaylaşacağı en önemli beklentidir. Ayrıca maden üretiminin yıldan yıla artması da en büyük beklenti haline gelmiştir. 3 Kânunusani 1934 tarihinde Hâkimiyet-i Milliye gazetesinde çıkan bir haber beklentinin hangi düzeyde olduğunu göstermesi bakımından önemlidir. Söz konusu haber şu şekildedir: "*Ergani yolu yurdu zengin edecek mühim yollardan biridir. Ergani hazinesi Türk dileğinin, Türk bileğinin, Türk parasının gücünü bekliyor. Ergani'den ilk işletme senesi sonundan itibaren en aşağı 10.000 ton bakır çıkarabileceğiz*"<sup>48</sup>.

Fevzipaşa-Malatya-Diyarbakır Demiryolunun Ergani'ye ulaşması ile birlikte, buradan yıllık 7.500 ton bakır çıkarılacağı varsayımı ile Mersin'in Payas Limanı'ndan 1.500 ton mazot, 150 ton maden ocağı işletme malzemesi getirilmiştir. Ayrıca Cebel-i

<sup>45</sup> *Ulus Gazetesi*, 19 Şubat 1935, s. 1, 5.

<sup>46</sup> *Ulus Gazetesi*, 1 Ağustos 1935, s. 1.

<sup>47</sup> *Aydın Tarihi*, No 21, (1-31 Ağustos 1935), s. 2-3; *Ulus Gazetesi*, 7 Ağustos 1935, s. 1.

<sup>48</sup> *Hâkimiyet-i Milliye Gazetesi*, 3 İkincikânun 1934, s. 1.

Bereket'ten 2,500 ton çakmak taşı bölgeye nakledilmiştir. Ergani madenlerinin işletilmesi neticesinde ortaya çıkacak fayda ile alakalı olarak o dönemde yapılan hesaplamalarda 600'ü aşkın kişinin istihdamına vesile olacağı öngörülmüştür. Ayrıca maden ocağı çevresinde yeni yerleşim alanları, sağlık kurumları ve işçi çocukları için eğitim kurumları yapılacaktır. Tüm bu gelişmeler başta bölge olmak üzere ülke ekonomisine önemli katkıda bulunacaktır<sup>49</sup>.

Fevzipaşa-Malatya-Diyarbakır Demiryolu hattı için Nohab Şirketi ile yapılan mukavele gereğince belirlenen 55 milyon dolarlık kredi, hattın Ergani'ye varması ile birlikte tükenmiştir. Ancak Ergani'den Diyarbakır'a kadar daha yapılması gereken 70 kilometrelik bir mesafe vardır. Bunun üzerine Ergani ile Diyarbakır arasındaki 70 kilometrelik kısmın inşaatını Nafia Vekâleti İnşaat Dairesi üstlenmiştir. Bakanlık, kredi yetersizliğinden dolayı yapılamayan bu bölümü kendi imkânları ile yaparak işi tamamlama yoluna gitmiştir<sup>50</sup>.

Hattın Ergani'den sonra Diyarbakır'a kadar olan kısımlarını oluşturan 436. ile 506. kilometreler arasındaki inşaat işleri, 1935 yılının Ağustos ayı itibarı ile hızlandırılmıştır<sup>51</sup>.

Ergani'den sonraki bölümde yoğun çalışmalar neticesinde Diyarbakır'a kadar yapılan ray döşeme işleri 1 Kasım 1935 tarihinde bitirilmiştir. Ray döşeme işleminin hemen akabinde servis treni Kasım ayının ilk haftasında Diyarbakır'a varmıştır. Ancak Fevzipaşa-Malatya-Diyarbakır Demiryolu hattının hemen açılması düşünülmemiş, bunun için 23 Kasım tarihinin beklenmesine karar verilmiştir<sup>52</sup>.

Fevzipaşa-Malatya-Diyarbakır Demiryolu hattı, belirlenen son istasyonu olan Diyarbakır'a varınca hattın açılış törenine Nafia Vekili Ali Çetinkaya'nın katılacağı ilan edilmiştir<sup>53</sup>.

Hattın açılış törenine katılmak üzere Ankara'dan Diyarbakır'a gidecek misafirler için iki ayrı tren hazırlanmıştır. Bu trenler açılıştan üç gün önce 20 Kasım'da

---

<sup>49</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, 1935/2 (4), s. 44.

<sup>50</sup> Yıldırım, *a.g.e.*, s. 89.

<sup>51</sup> Haykır, *a.g.e.*, s.302.

<sup>52</sup> Haykır, *a.g.e.*, s. 299.

<sup>53</sup> *Ulus Gazetesi*, 22 Sontesrin 1935, s. 1.

Ankara'dan yola çıkmıştır. Trenlere Atatürk posterleri asılmış ve çeşitli sloganlar yazılmıştır<sup>54</sup>.

Ankara'dan misafirleri getiren trenler 22 Kasım Cuma günü akşamüstü Diyarbakır'a varmıştır. Böylece açılış töreni de başlamıştır. Törende Belediye Başkanı, Halkevleri Reisi ve Birinci Umum Müfettişi Abidin Özmen halka hitap ederek demiryolunun Diyarbakır'a gelişi münasebetiyle hükümete teşekkürlerini ifade etmişlerdir. Birinci Umum Müfettişi Abidin Özmen'in konuşması şu şekildedir:

*“Lokomotif sesleri diyor ki, ben girdiğim alana yaşayış, sürekli güvenlik, bayındırlık, ekonomik ve kültürel inkişaf verdim. Bundan 12–13 yıl önce Anadolu haritasına göz gezdirdiğimiz zaman tren yollarımızın çoğu yabancıların elinde olan iki kısa çizgi idi. Bugün Türkiye Cumhuriyeti haritasına bakınca Anadolu tren yollarının bir ağ şeklini almış olması kalpleri sevinçle doldurur”<sup>55</sup>.*

Daha sonra Nafia Vekili Ali Çetinkaya kürsüye gelerek demiryolları politikasının genel amaçları ve Fevzipaşa-Malatya-Diyarbakır hattının önemini anlatan bir konuşma yapmıştır. Ali Çetinkaya'nın söz konusu uzun konuşmasının bir bölümü şu şekildedir:

*“Kömür yolunun Karadeniz kıyısında, Filyos'ta açılma törenini yapıp döndükten sonra ayın yirmisinde trenle Ankara'dan hareket ederek aynı töreni yapmak üzere değerli yurdumuza Diyarbakır'e geldik. Ve her şeyden evvel Atatürk'ün pek yakından tanıdığı ve çok sevdiği Diyarbakır'lilere kıymetli selâm ve saygılarını getirdiğimizi tebşir ederim. Ankara'dan itibaren trenle Anadolu yaylalarını boydan boya aşip Kayseri, Niğde, Adana, Fevzipaşa, Malatya, Elâziz ve Ergani Bakır Madeni istasyonlarından geçerek kat ettiğimiz mesafe 1315 kilometredir. Diyarbakır Anadolu'nun İran ve Irak sınırlarında büyük bir muntakanın ilk ve mühim benderlerinden ve transit merkezlerinden biri ve eski şark kervanlarının uğrak yeri ve tarihi bir belde olduğu, malûmunuzdur. Eskiden, on dördüncü ve on beşinci asırlarda şarkın yelkenli gemileri Hint Denizi'ni kat ederek bir taraftan Kızıl Deniz vasıtası ile Mısır kıyılarına, diğer taraftan Basra Körfezi ve Dicle suyunu takip ederek Musul'a gelirler. Ve buradan hamulelerini kervanlar vasıtası ile Diyarbakır'e ve Diyarbakır'den Anadolu'yu kat ederek garba ve İstanbul'a doğru giderlerdi. O tarihlerdeki Diyarbakır'in ipekli ve pamuklu dokuma ve sair sanat işleri en makbul ticaret emtialarından biriydi. Diyarbakır bugün demiryolu vasıtası ile bir taraftan Malatya ve Sivas üzerinden Samsun'da Karadeniz'e ve diğer taraftan gene Malatya ve Adana üzerinden Mersin'de Akdeniz'e ve Kayseri'den geçerek Cumhuriyet'in idare*

<sup>54</sup> *Ulus Gazetesi*, 20 Sontışrin 1935, s. 1.

<sup>55</sup> *Akşam Gazetesi*, 23 Teşrinisani 1935, s. 4.

*merkezi ve kalbi olan Ankara'ya ve daha ötede Marmara ve Ege Denizi'ne bağlanmış oluyor. Hat şüphesiz Diyarıbekir'de kalmayacak şarkta dost ve kardeş memleketlerin demiryollarına kavuşacak ve birleşecektir... ”<sup>56</sup>.*

Fevzipaşa-Malatya-Diyarbakır Demiryolu hattının Diyarbakır'a ulaşması münasebeti ile Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk de 24 Kasım 1935 tarihinde Nafia Vekili Ali Çetinkaya'ya bir kutlama telgrafi göndermiştir. Söz konusu telgrafın içeriği şu şekildedir:

*“Fevzipaşa-Diyarbakır hattının açılma töreni dolayısı ile vatandaşların samimi tezahüratını ve sevgisini bildiren telinizi büyük sevinçle aldım. Yurdumuzun demir ağlarla örülmesi sahasında kazanılan bu yeni muvaffakiyet güven ve genliğimizi artıracaktır. Bu yolda başarıların devamını dilerim.”<sup>57</sup>.*

Fevzipaşa-Malatya-Diyarbakır hattının takip ettiği güzergâh göz önüne alındığında birbirinden farklı coğrafi bölgelerden geçtiği görülecektir. Güzergâh çevresinde ovalar ve suya yakın vadiler bulunmaktadır. Yine güzergâhın geçtiği bölgeler bitki örtüsü bakımından zayıftır. Bu hatta ilişkin bazı tespitleri paylaşmak faydalı olacaktır. Hattın başlangıç noktası Bağdat Demiryolunun Fevzipaşa (Keller) İstasyonu'dur. Başlangıç yeri olan Fevzipaşa İstasyonu deniz yüzeyinden 600 m yüksektedir. Bundan sonra Maraş ovasına giren hat, Aksu boyunca devam eder ve bir tünelden geçerek Köksü (Göksu) vadisine girer ve oradan da Hamzalar boğazına dâhil olur. İlk yüksek nokta 1.300 m yükseklikteki Viranşehir yaylasıdır. Bu yüksek noktadan itibaren sürekli bir düşüş ile 1.000 m yükseklikteki Malatya şehrine, ondan sonra ise 640 m yükseklikteki Fırat nehrini geçer. Fırat'tan sonra son derece dağlık ve bozuk bir coğrafyayı tırmanarak 1.400 m olan en yüksek noktasına ulaşır. Elazığ ovasında yükseklik yeniden 1.100 metreye düşer. Elazığ'dan sonra yeniden yükselişe geçen hat, Gölcük bölgesinde 1.330 metreye kadar çıkar. 20 kilometre kadar göl kıyısını takip ettikten sonra Dicle vadisini geçerek Diyarbakır'a ulaşır<sup>58</sup>.

Görüldüğü üzere Fevzipaşa-Malatya-Diyarbakır Demiryolu hattı birbirinden çok farklılık gösteren ve son derece yüksek ve sarp arazilerin bulunduğu bölgelerden

---

<sup>56</sup> *Ulus Gazetesi*, 23 Senteşrin 1935, s. 5.

<sup>57</sup> Atatürk Kültür Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi, *Atatürk'ün Tamim Telgraf ve Beyannameleri IV*, Atatürk Kültür Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2006, s. 650.

<sup>58</sup> T.C. Nafia Vekâleti, *On Senede Türkiye Nafia'sı 1923-1933*, İstanbul Matbaacılık ve Neşriyat Türk Anonim Şirketi, İstanbul, 1933, s. 65, 67.

geçmiştir. Hattın problemlili coğrafyalardan geçmesinin bir neticesi olarak, güzergâh boyunca büyük emek ve kaynak harcanması lazım gelen inşaat işleri yapılmıştır. Zorluk derecesi bakımından bazı bölgeler özellikle ön plana çıkmaktadır. Bu bölgelerin önemli olanları şunlardır:

—Malatya Sürgü Vadisi'nde bulunan ve 141. ile 180. kilometreler arasına denk gelen Hamzalar ve Katırbeli boğazları,

—290. ile 315. kilometreler arasına rastlayan Elazığ Baskil yokuşu,

—Gölcük Sahili,

—Dicle Boğazi<sup>59</sup>.

Fevzipaşa-Malatya-Diyarbakır Demiryolu hattının coğrafi bakımdan sorunlu olması nedeniyle çok sayıda tünel inşa edilmesine ihtiyaç hâsıl olmuştur. Hat üzerinde mesafesi en fazla 670 metre olan ve farklı uzunluklara sahip toplamda 63 tane tünel yapılmıştır. Yapılan bütün tünellerin uzunluk yekûnu 13.2 kilometredir. Hat üzerinde inşa edilen köprülere bakıldığında ise şöyle bir durum ortaya çıkmaktadır. Yapılan büyük köprü sayısı 47'dir. Küçük ve orta büyüklükte sayılabilecek viyadük sayısı ise 1.129 tanedir. Köprü ve viyadüklerin uzunluk yekûnu da 4.8 kilometreyi aşkındır<sup>60</sup>.

Fevzipaşa-Malatya-Diyarbakır hattının Fırat Nehri'ni aşabilmesi için Malatya ile Elazığ arasında bir köprü yapılması gerekmiştir. Köprünün yapılması durumu hattın genel planı içerisinde zaten bir gereklilik olarak belirtilmiştir. İnşaat işleri bu bölgeye yaklaşımadan köprünün yapımına başlanmıştır. 12 Aralık 1930 tarihinde Nafia Vekili Hilmi Uran tarafından Başvekil İsmet Paşa'ya gönderilen bir belgede köprüye ait bilgiler şu şekilde ifade edilmektedir: *“Fırat Köprüsü yedi orta ve iki kenar ayaklıdır. İnşaat bu sene (1930) başlanmıştır. Henüz bir ayağı atılmıştır. Diğer ayakların temellerine çalışılıyor. İnşaat programı mucibince 932 senesi beşinci ayında ikmal edilecektir”*<sup>61</sup>.

Fevzipaşa-Malatya-Diyarbakır hattı üzerinde 37 tane istasyon inşa edilmiştir. Hattın mesafesi uzun olmasına rağmen istasyon ve durak sayılarının az olmasının temel nedeni, güzergâh çevresindeki yerleşim alanlarının demografik açıdan seyrekliği ile

<sup>59</sup> On Senede Türkiye Nafia'sı, s. 67.

<sup>60</sup> Haykır, a.g.e., s. 316.

<sup>61</sup> BCA, 030.10. 155.90.3.

alakalıdır. İstasyon sayısının az olmasının doğal sonucu iki durak arasındaki mesafenin uzun olmasıdır. Rakamsal olarak ifade edilirse, hat uzunluğunun istasyon sayısına oranı 13.6 kilometredir<sup>62</sup>.

Fevzipaşa-Malatya-Diyarbakır demiryolu hattı üzerindeki en önemli istasyonlardan biri Malatya istasyonudur. Malatya İstasyon binası 1931 yılında Fevzipaşa-Malatya-Diyarbakır hattı inşa sözleşmesi gereği ve hattın bir unsuru olarak Nohab şirketi tarafından “Art Nouveau” mimari tarzı esas alınarak inşa edilmiştir. Malatya İstasyon binası mimari özellikleri bakımından diğer birçok istasyon binasından ayrılır<sup>63</sup>. 700.000 lira para harcanarak yapılan ilk bina İstasyonu binası daha sonraki zamanlarda yenilenmiştir<sup>64</sup>.

1940 yılında Fevzipaşa-Malatya ve Malatya-Diyarbakır arasında çalışan trenlerin türleri, sayıları ve yaptıkları kilometreyi gösterir tablo şu şekildedir<sup>65</sup>.

---

<sup>62</sup> Haykır, *a.g.e.*, s. 321.

<sup>63</sup> <http://www.trainsofturkey.com/w/pmwiki.php/Stations/Malatya> (30. 05. 2017).

<sup>64</sup> K, H., “Örülme Olan Demiryollarımız Üzerinde Bir Cevelan”, *Demiryollar Dergisi*, 1937/13 (149), s. 158.

<sup>65</sup> *1939–1940 Mali Senesindeki Vaziyeti ve İşletme Neticeleri*, T.C Münakalat Vekâleti Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umun Müdürlüğü İstatistik Şubesi Neşriyatı, Alsancak 1941, s. 87.

**Tablo 4: 1939–1940 Yıllarında Fevzipaşa-Malatya ve Malatya-Diyarbakır Arasında Çalışan Trenlerin Adedi ve Yaptıkları Km Uzunlukları.**

Aylar	Fevzipaşa-Malatya							
	Tren Adedi				Tren Kilometre			
	Yolcu treni	Muhtelit tren	Yük treni	Yekûn	Yolcu treni	Muhtelit tren	Yük treni	Yekûn
Haziran		60	88	148		15060	22088	37148
Temmuz		62	118	180		15562	29458	45020
Ağustos		62	126	188		15562	30762	46324
Eylül		60	51	111		15060	12293	27353
I. Teşrin		62	61	123		15562	15311	30873
II. Teşrin		60	77	137		15060	17488	32548
I. Kanun		62	105	167		15562	25221	40783
II. Kanun		62	94	156		15562	23456	39018
Şubat		58	79	137		14598	18885	33483
Mart		62	79	141		15562	17939	33501
Nisan		60	73	133		15060	17063	32123
Mayıs		62	80	142		15562	19777	35339
<b>Yekûn</b>		<b>732</b>	<b>1031</b>	<b>1763</b>		<b>183777</b>	<b>249741</b>	<b>433513</b>
Malatya-Diyarbakır								
Haziran		60	155	215		15240	27371	42611
Temmuz		62	185	247		15748	34594	50342
Ağustos		62	224	286		15748	37698	53446
Eylül		60	110	170		15240	19859	35099
I. Teşrin		62	141	203		15748	23521	39269
II. Teşrin		60	123	183		15240	23744	38984
I. Kanun		62	176	238		15748	28277	44025
II. Kanun		62	123	185		15748	22501	38249
Şubat		58	151	209		14732	22021	36753
Mart		62	175	237		15748	25427	41175
Nisan		60	150	210		15240	20979	36219
Mayıs		62	171	233		15748	23420	39168
<b>Yekûn</b>		<b>732</b>	<b>1884</b>	<b>2616</b>		<b>185928</b>	<b>309412</b>	<b>495340</b>

## 2.2. Malatya-Çetinkaya İltisak Hattı

Malatya ile Sivas'ın Çetinkaya ilçesi arasına yapılması düşünülen demiryolu bir *iltisak hattıdır*<sup>66</sup>.

Demiryollarında iltisak hatlarının yapılmasını gerekli kılan temel unsur, iki ana demiryolu hattını birbirine bağlamaktır.

Malatya-Çetinkaya iltisak hattının yapılması ile Fevzipaşa İstasyonu'ndan başlayarak Malatya ve Ergani'den geçip Diyarbakır'a giden Bakır Hattı ile Sivas-Erzurum hattı, birbirine bağlanacaktır. Bu hattın yapılmasının amacı kanun layihasının "esbabı mucibe" kısmında "*ülkenin verimli ve gelişmeye açık olan Doğu bölgelerini Hükümet merkezi, batı illeri, Samsun ve Mersin gibi liman kentlerine bağlamak, bu bölgelere ulaşımı kolaylaştırmak, ürünlerinin kolay taşınmasını sağlamak*" şeklinde ifade edilmektedir. Yine aynı layihada Malatya-Çetinkaya hattı takriben 140 kilometre hesap edilmiştir<sup>67</sup>.

Malatya-Çetinkaya Demiryolu hattının yapılması amacıyla TBMM'den 20 Mayıs 1933 tarihinde 2200 numaralı yasa çıkartılmıştır. Yasaya göre Malatya'dan başlamak üzere Divrik yakınlarında Sivas-Erzurum hattına dâhil olacak bir hat inşa edilecektir<sup>68</sup>.

Malatya-Çetinkaya Demiryolu hattının yapılması amacıyla açılan ihaleye yerli ve yabancı firma ve müteahhitler teklif vermişlerdir. Nafia Vekâletinin kendilerine teklif gönderdiği firmalar şunlardır: Abdurrahman Naci, İnşaat İdare-i Fenniyesi, Foks ve Hathas, Mühürdarzade Nuri, Yol Yapı, Ömer Raif ve Hulusi. Açılan ihaleyi ilk etapta mühendis Abdurrahman Naci kazanmıştır. Abdurrahman Naci, hükümetin belirlediği inşaat bedeline % 8.80 müteahhit kârı koymuştur. Fakat Mühürdarzade Nuri ve ortakları müteahhit kârını % 1.60 olarak belirledikleri tekliflerini Vekâlet'e sunmuşlardır. Bunun üzerine Nafia Vekâleti, Başvekâlete bir tezkere yazarak ilk ihalenin iptal edilmesi talebinde bulunmuştur. Her iki ihale arasındaki fiyat farkı

---

<sup>66</sup> *İltisak Hattı*: Gerek istasyon dâhilindeki hatlardan, gerekse ana hattan ayrılmak suretiyle gerçek ve tüzel şahıs arazilerine yapılmış demiryolu ve tesisleri bağlantı hattıdır. T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, *Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Terimleri Sözlüğü*, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Strateji Geliştirme Başkanlığı Yayını, Ankara 2012, s. 113.

<sup>67</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, Devre 4, C. XV, Sıra No.190, 1933, s. 1.

<sup>68</sup> *TBMM Kanunlar Dergisi*, C. XII, s. 347.

3.456.000 liradır. Bakanlık tezkereyi “*Mühürdarzade Nuri Bey ve rüfekaı bu işi teknik ve mali kudret noktasında somuna kadar başaracağına da kanaat hâsıl edildiği*” notunu düşerek göndermiştir<sup>69</sup>. Bunun üzerine Hükümet, Nafia Vekâletinin teklifini olumlu karşılayarak ihalenin daha uygun teklifin sahibi Mühürdarzade Nuri ve ortaklarına verilmesini kararlaştırmıştır<sup>70</sup>.

Mühürdarzade Nuri ve ortaklarının kazandığı ihalenin sözleşmesi 29 Haziran 1933 tarihinde Nafia Vekâleti binasında noter huzurunda imzalanmıştır. Mühürdarzade Nuri ve Ortakları ile akdedilen sözleşme gereğince Malatya-Çetinkaya iltisak hattı için etüt çalışmalarının en geç 5 Temmuz, fiilen inşaata başlama tarihi ise Eylül ayının başı belirlenmiştir<sup>71</sup>. Yine sözleşme şartlarına göre hattın bitirilmesi için belirlenen tarih 1938 yılının Aralık ayıdır<sup>72</sup>.

Sözleşmenin imzalanmasından hemen sonra Nafia Vekili durumu bir tezkere ile başvekil İsmet Paşa'ya bildirmiştir. Başvekil İsmet Paşa da cevabi bir yazı ile durumdan duyduğu memnuniyeti belirtmiştir<sup>73</sup>.

Sözleşme şartlarına göre Malatya-Çetinkaya Demiryolu hattının yapım işini üstlenen firma inşaata başlayacağı tarihe kadar, hattın ilk fizibilite çalışmalarının Bakanlık tarafından yapılması gerekmektedir. Bu karar neticesinde Nafia Vekâletinin teknik görevlileri Malatya'ya gönderilerek çalışmalar başlatılmıştır<sup>74</sup>.

Malatya'ya gönderilen ilk teknisyen grubu çalışmalarını devam ettirirken, Bakanlık ikinci bir görevliler grubu daha göndererek Malatya'dan başlamak üzere hattın geçeceği yerler bakımından en uygun arazi koşullarını belirlemeye çalışmıştır. Malatya'ya giden ikinci grubun yaptığı ilk çalışmalar neticesinde, hattın başlangıç noktası olarak düşünülen Fevzipaşa-Malatya-Diyarbakır hattının Eski Malatya İstasyonu yerine, yine aynı hatta bulunan Malatya Merkez İstasyonu olmasını kararlaştırmıştır<sup>75</sup>.

---

<sup>69</sup> BCA, 030.18.152.55.1933.

<sup>70</sup> BCA, 030.18.01.02.37.45.8.

<sup>71</sup> *Akşam Gazetesi*, 30 Haziran 1933, s. 2.

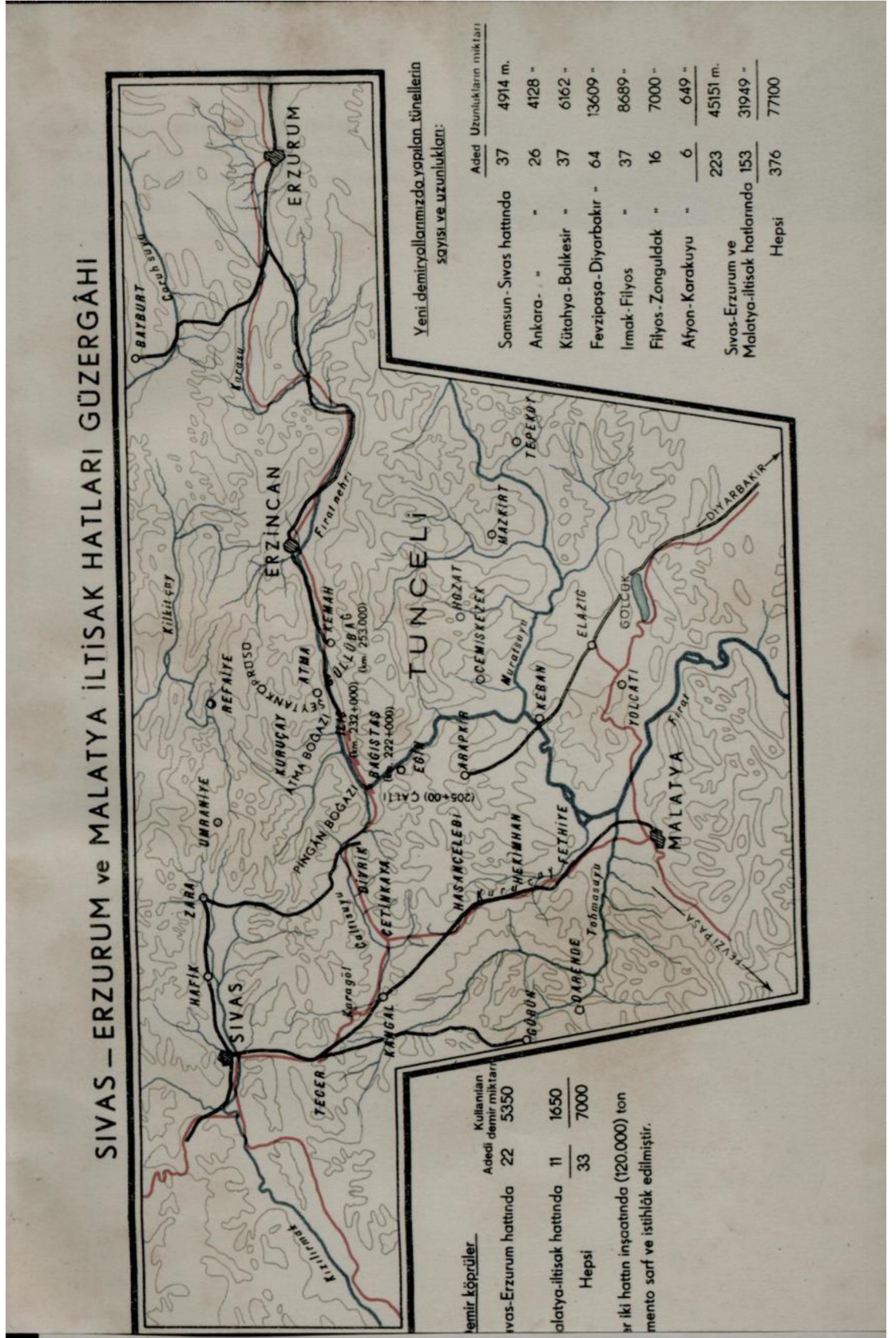
<sup>72</sup> Woods, *a.g.e.*, s. 30.

<sup>73</sup> BCA, 030.10. 151.71.7.

<sup>74</sup> *Akşam Gazetesi*, 9 Temmuz 1933, s. 6.

<sup>75</sup> *Akşam Gazetesi*, 2 Ağustos 1933, s. 6.

**Sekil 2: Sivas-Erzurum ve Malatya-Çetinkaya Hattının Planı.**



Malatya-Çetinkaya iltisak hattının yapımına 28 Ekim 1933 tarihinde başlanmıştır. Belirlenen tarihin Cumhuriyet'in ilanının 10. yıldönümünün bir gün öncesine denk gelmiş olması itibarı ile de anlamlıdır<sup>76</sup>.

Hattın yapılması için hükümet ve üstlenici firmanın hazırlıklarını tamamlamasından sonra fiilen Kasım ayının sonlarında inşaat işlerine başlanmıştır<sup>77</sup>. Malatya-Çetinkaya hattının inşaatı 8 bölüme taksim edilerek yapımına başlanmıştır<sup>78</sup>.

Malatya-Çetinkaya hattında inşaat işleri 1935 yılına kadar yavaş yürümüştür. Ancak 1935 yılına gelindiğinde yapım işine hız verilmiştir. 1935 yılının Mayıs ayına gelindiğinde inşaatı devam eden kısım takriben 95 kilometreye ulaşılmıştır. Bu ay içerisinde hat üzerinde bir günde çalıştırılan işçi sayısı ortalama 3.493 kişidir. Yine bu ay içerisinde inşaatın 53. kısmında bulunan üç köprünün yükseltilmesine devam edilmiştir. Ayrıca 51. kilometredeki betonarme köprünün temel işleri tamamlanmış, kalıp yapımına geçilmiştir. 1935 yılı içerisinde bir numaralı tünelin yapımı tamamlanmış, iki numaralı tünel de tamamlanmak üzeredir. Üç numaralı tünelin yapımına devam edilmektedir. 4, 5, 6, 7 ve 8 numaralı tüneller inşaat halindedir ve yapımlarına devam edilmektedir<sup>79</sup>.

Malatya'dan itibaren yapılan çalışmalar neticesinde inşaatı bitirilen 33 kilometrelik bölümün işletmeye alınması kararlaştırılmıştır. Çalışmalar hakkında Nafia Vekili Ali Çetinkaya'nın Başvekil İsmet Paşa'ya gönderdiği tezkere şu şekilde:

*"Malatya-Çetinkaya hattının Malatya'dan sonra Dilek ve Yazıhan isimli iki istasyonu havi 33 kilometrelik ilk kısmının 15.6.936 gününden itibaren işletmeye açılacağı ve şimdilik bu kısım üzerinde haftada bir defa Perşembe günü bir muhtelit tren işletileceğini saygılarımla bildiririm"*<sup>80</sup>.

15 Haziran 1936 yılında 33 kilometrelik bölümün açılmasından sonra süratle devam eden inşaat faaliyetleri neticesinde aynı yıl yapımı bitirilen iki istasyonun daha açılması kararlaştırılmıştır. 31 Ekim 1936 tarihinde Nafia Vekili Ali Çetinkaya tarafından Başbakan'a gönderilen yazıda, Yazıhan'dan sonra Kesikköprü ve Hekimhan istasyonlarının 1 Kasım 1936 tarihinde açılacağı ve Malatya ile Hekimhan arasında

<sup>76</sup> *Demiryollar Dergisi*, 1938/13 (157), s. 544.

<sup>77</sup> *Hâkimiyet-i Milliye Gazetesi*, 9 İnkıcanun 1934, s. 5.

<sup>78</sup> Haykır, *a.g.e.*, s. 321.

<sup>79</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, 1935/2 (2), s. 81-82.

<sup>80</sup> *BCA*, 030.10. 152.76.26.

haftada bir defa Perşembe günü olmak üzere gidiş dönüş bir tane trenin çalıştırılacağı bildirilmiştir<sup>81</sup>.

1 Kasım 1936 tarihinde hattın Hekimhan İstasyonu'na kadar ulaşması üzerine burada bir açılış merasimi gerçekleştirilmiştir. Merasimde konuşmacılar Cumhuriyet, Atatürk ve İsmet Paşa hakkında övgü dolu konuşmalar yapmışlardır. Yine törende konuşma yapan bir köylü de, bugünkü rejimi ve faydalarını heyecanlı bir şekilde anlatmıştır<sup>82</sup>.

1937 yılına gelindiğinde Malatya-Çetinkaya hattının inşaat işlerinde yavaş yavaş sona doğru gelinmiştir. Haziran'ın ilk haftasında ise ray döşeme işleri tamamen sona erdirilmiş ve inşaat çalışmaları tamamen nihayete erdirilmiştir. 7 Haziran 1937 Pazartesi günü akşama doğru Kangal halkının yoğun katılım gösterdiği ve Malatya Valisi, Kangal Kaymakamı ile Sivas-Erzurum Demiryolu inşaat teknikerlerinin hazır bulunduğu bir açılış töreni tertip edilmiştir. Törende nutuklar verildikten sonra müteahhit tarafından yolda çalışan işçilere ve törene katılım gösteren köylülere bir ziyafet verilmiştir. Son olarak Cumhurbaşkanı Atatürk, Başbakan İsmet İnönü ve Nafia Vekili Ali Çetinkaya'ya teşekkür ve kutlama telgrafları çekilmiştir<sup>83</sup>.

Hattının işletmeye açılmasından sonra ilginç bir tesadüf eseri olarak Başbakan İsmet İnönü, Sıhhiye Vekili Refik Saydam, Milli Müdafaa Vekili Kazım Özalp ve Jandarma Umum Komutanı Naci Tınaz ile birlikte Elazığ'a yaptığı seyahat esnasında Malatya-Çetinkaya demiryolunu kullanmıştır<sup>84</sup>. Bu durum Malatya-Çetinkaya hattının ilk yolcusu Başbakan olmuştur şeklinde yorumlanmıştır<sup>85</sup>.

Malatya-Çetinkaya Hattının resmi açılışı ise 16 Ağustos 1937 tarihinde yapılmıştır. Malatya-Çetinkaya hattı üzerinde 8 adet istasyon vardır. Söz konusu istasyonlar Malatya'dan itibaren Dilek, Yazıhan, Kesikköprü, Hekimhan, Hasançelebi, Ulugünay, Akgeyik ve Akçaşehir'dir<sup>86</sup>.

Yaklaşık 140 km'den oluşan Malatya-Çetinkaya iltisak hattının inşaat safhaları ve kullanılan malzeme miktarına bakıldığında ortaya şöyle bir tablo çıkmaktadır.

---

<sup>81</sup> BCA, 030.10. 152.76.31.

<sup>82</sup> *Ayın Tarihi*, No 36, (1-30 Sontesrin 1936), s. 2.

<sup>83</sup> *Akşam Gazetesi*, 8 Haziran 1937, s. 2.

<sup>84</sup> *Ulus Gazetesi*, 18 Haziran 1937, s. 1.

<sup>85</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, 1937/4 (2), s. 115.

<sup>86</sup> *Ulus Gazetesi*, 16 Ağustos 1937, s. 1, 6.

Hattın özellikle Yazıhan ile Hekimhan istasyonları arasındaki kısmı diğer kısımlarına göre çok arzalı ve sarptır. İnşaatın bu bölgeye denk gelen yerlerinin emek ve maliyet bakımından oldukça pahalı olduğu söylenebilir. Kısımlara ayırarak mesafelere göre öngörülen ve gerçekte harcanan para miktarları kıyaslandığında durum açıkça anlaşılacaktır.

Malatya-Çetinkaya iltisak hattı üzerinde bulunan Malatya'nın Tohma bölgesi 20.500 metre uzunluğa sahip olup, inşaat bedeli takriben 65.000 lira hesaplanmıştır. Yazıhan-Kesikköprü mıntıkası 14.000 metre uzunluğunda olup maliyeti takriben 21.000 liradır. 175.000 metre uzunluğundaki Tohma-Yazıhan mıntikasının maliyeti 400.000 liradır. 180.000 metre bir uzunluğa sahip olan Kesiköprü-Hekimhan kısmının inşaat bedeli de takriben 1.150.000 lira hesap ve tahmin edilmiştir. Sözü edilen kısımların tahmin edilen inşaat bedelleri, parçaların uzunluk ve harcanan para miktarları tahmin olunandan çok daha yüksek bir rakama mal olmuştur. Zikredilen bölgelere harcanan toplam para miktarı 6.929.285 lira olmuştur. 56 ve 57. kısımlara yapılan harcamaların dahil edilmediği bu miktar daha sonra yekûn olarak 8.000.000 liraya ulaşacaktır. Malatya-Çetinkaya hattının tümüne harcanan para miktarı ise aşağıda Tablo-5'te de verildiği üzere 10.700.000 lirayı bulacaktır.

Malatya-Çetinkaya iltisak hattına harcanan para ile alakalı ortalama bir hesap yapıldığında ortaya şöyle bir tablo çıkmaktadır. Kilometre başına ray ve travers gibi demir malzeme hariç olmak üzere ortalama 55.000 lira, demir malzemelerle beraber kilometre başına 75.000 lira harcanmıştır<sup>87</sup>.

---

<sup>87</sup> *Demiryollar Dergisi*, 1938/13 (157), s. 547.

Yıllara göre Malatya-Çetinkaya hattına yapılan harcamalar<sup>88</sup>.

**Tablo 5: Malatya-Çetinkaya Hattına Yapılan Harcamalar.**

Yıllar	Malatya-Çetinkaya Yapılan Harcama (Lira)
1933-1934	900.000
1934-1935	900.000
1935-1936	1.800.000
1936-1937	1.800.000
1937-1938	3.550.000
1938-1939	1.750.000
<b>Toplam</b>	<b>10.700.000</b>

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

Malatya-Çetinkaya iltisak hattında 13 adet tünel vardır. 143 kilometreden müteşekkil olan hat üzerindeki tünellerinin tümü yaklaşık 3.000 metre uzunluğundadır. Tünellerden en uzun olanlarından biri 310 metre diğeri ise 240 metre uzunluğa sahiptir. Geriye kalan 11 tünel, ilk ikisine göre nispeten daha kısadır<sup>89</sup>.

Hat üzerinde en çok mesai harcanan hususlardan biri de köprülerdir. Malatya-Hekimhan arasında 3x3200, 2x3200, 3200 ve 4000 açıklıklarında 11 tane demir köprü yapılmıştır<sup>90</sup>. Köprülerin inşaatı için gerekli olan montaj malzemesi ülke içinden temin edilemediği için gümrük vergisinden muaf tutularak yurt dışından alınması için Nafia Vekâleti, Bakanlar Kurulu'ndan izin istemiştir. İzin tezkeresinin ekinde alınacak malzemenin detaylı bir listesi de Hükümet'e sunulmuştur. Bakanlar Kurulu da talebi olumlu karşılamış ve malzemenin yurt dışından alınmasına izin verilmiştir<sup>91</sup>.

Kullanılan malzemelerle ilgili olarak zaman zaman bazı sıkıntılı durumlar da yaşanmıştır. Örneğin 1936 yılında Sivas-Erzurum hattı ile birlikte Malatya-Çetinkaya iltisak hattında kullanılmak üzere 3.000 ton çimentonun yurt içinden temin edilmesi maksadıyla yapılan araştırma neticesinde, her bir ton fiyatının 87 lira olduğu ortaya çıkmıştır. Hükümet rakamı yüksek bulduğu için alternatifler aranmıştır. Nafia Vekâletinin yaptığı araştırmalar neticesinde bu çimento Sovyet Rusya'dan alındığı

<sup>88</sup> Woods, *a.g.e.*, s. 30.

<sup>89</sup> *Demiryollar Dergisi*, 1937/13 (153), s. 369.

<sup>90</sup> K, H., "Örülme Olan Demiryollarımız Üzerinde Bir Cevelan", *Demiryollar Dergisi*, 1937/13 (149), s. 158.

<sup>91</sup> *BCA*, 030.18.01.02.48.61.1.

takdirde bir tonunun 37 liradan alınabileceği görülmüştür. Bunun üzerine İcra Vekiller Heyeti lazım olacak miktar çimentonun *2490 sayılı Arttırma Eksiltme Eksilme ve İhale Kanunu*'na istinaden Sovyet Rusya'dan alınmasını kararlaştırmıştır. Çimentonun Sovyet Rusya'dan ucuz bir şekilde temin edilmesi ile inşaat müteahhidine yapılacak ödeme de aynı oranda azaltılmıştır<sup>92</sup>.

Malatya-Çetinkaya iltisak hattında yürütülen inşaat işlerinde toprak ve kaya hafriyatı başta olmak üzere yapılan inşaat ameliyesinin rakamsal ifadeleri şu şekildedir: 1.918.600 metre mikâbı toprak hafriyatı, 1.309.184 metre mikâbı kaya hafriyatı, 113.360 metre mikâbı tünel hafriyat, 324.159 metre mikâbı balast ihzar ve ferş ameliyatı, 98.930 metre mikâbı kuru kârgir inşaatı ve tahkimatı, 224.026 metre mikâbı harçla kârgir inşaat işleri yapılmıştır.

Malatya-Çetinkaya iltisak hattı için kullanılan malzeme miktarına bakıldığında ise şu hususlar ön plana çıkmaktadır. 519.200 torba çimento, 60.250 kg dinamit, 7.483 kg lağım barutu, 324.500 metre lağım fitili, 793.300 adet dinamit kapsülü sarf edilmiştir. Ayrıca toplamda 2.507.395 işçi çalıştırılmıştır<sup>93</sup>.

Malatya-Çetinkaya hattı üzerinde 34 adet istasyon binası inşa edilmiştir<sup>94</sup>.

Malatya-Çetinkaya Demiryolunun işletmeye açılmış olması sebebiyle, Ankara-Diyarbakır yolculuğu Ankara-Boğazköprü-Ulukışla-Fevzipaşa-Malatya güzergâhından ayrılarak Ankara-Kayseri-Sivas-Malatya istikametini takibe başlamış, yeni istikamet sayesinde Ankara-Diyarbakır yolculuğu 208 kilometre kısalmıştır. Mesafenin 208 km kısalması dahi genel ulaşım bakımından büyük bir kazançtır<sup>95</sup>.

1937 yılında Malatya-Çetinkaya Demiryolu hattının açılmasıyla birlikte hat üzerinde hizmete konulan trenler düzenli bir şekilde çalışmaya başlamıştır. İlk etapta yolcu treni tahsis edilmemiş bunun yerine muhtelit (yük ve yolcuları birlikte taşıyan tren) tren ile yük trenleri hizmet vermiştir.

Tablo 6'dan anlaşıldığı üzere karma trenler günde ortalama iki sefere, yük trenleri ise ortalama bir sefer yapmıştır.

---

<sup>92</sup> BCA, 030.18.01.02.66.55.12.

<sup>93</sup> *Demiryollar Dergisi*, 1938/13 (157), s. 546.

<sup>94</sup> K., H., *a.g.m.*, s. 158.

<sup>95</sup> *Akşam Gazetesi*, 28 Mayıs 1937; K., H., "Demiryolları Şebekemizde İltisak Hatları ve Ehemmiyetleri", *Demiryollar Dergisi*, 1938/13 (158), s. 590.

1939–1940 yıllarına ait Malatya-Çetinkaya hattında çalışan muhtelit ve yük trenlerinin adedi ve yaptıkları kilometreler Tablo 6’da gösterilmektedir<sup>96</sup>.

**Tablo 6: 1939–1940 Yıllarında Malatya-Çetinkaya Arasında Çalışan Trenlerin Adedi ve Yaptıkları Km Uzunlukları.**

Aylar	Malatya-Çetinkaya							
	Tren Adedi				Tren Kilometre			
	Yolcu treni	Muhtelit tren	Yük treni	Yekûn	Yolcu treni	Muhtelit tren	Yük treni	Yekûn
Haziran	-	60	30	90	-	8400	4200	12600
Temmuz	-	62	34	96	-	8680	4760	13440
Ağustos	-	62	27	89	-	8680	3780	12460
Eylül	-	60	38	98	-	8400	5320	13720
I.Teşrin	-	62	56	118	-	8680	7840	16520
II.Teşrin	-	60	38	98	-	8400	5320	13720
I.Kanun	-	62	48	110	-	8680	6720	15400
II.Kanun	-	56	48	104	-	7840	6720	14560
Şubat	-	58	22	80	-	8120	3080	11200
Mart	-	62	59	121	-	8680	8240	16920
Nisan	-	60	38	98	-	8400	5320	13720
Mayıs	-	62	28	90	-	8680	3920	12600
<b>Yekûn</b>	-	<b>726</b>	<b>466</b>	<b>1192</b>	-	<b>101640</b>	<b>65220</b>	<b>166860</b>

**Kaynak:** T.C Mûnakat Vekâleti, *Devlet Demiryolları ve Limanları 1939–1940 Mali Senesindeki Vaziyeti ve İşletme Neticeleri*, T.C Mûnakat Vekâleti Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umun Müdürlüğü İstatistik Şubesi Neşriyatı, Demiryolları Matbaası, Alsancak, 1941, Sayı 32, s. 88.

### 2.3. Atatürk’ün Malatya Seyahatleri ve Demiryolu

Mustafa Kemal Atatürk, cumhurbaşkanlığı yaptığı dönemde uzun soluklu yurt gezileri yapmaya özen göstermiş bir liderdir.

Devlet başkanlarının ülkelerini gezmesi bilinen bir durumdur. Ancak Atatürk’ün yaptığı geziler salt manada siyasi amaçlar merkeze alınarak yapılmış geziler değildir. O Milli Mücadeleye liderlik ettikten sonra ülkenin birçok kurumunun yeniden teşekkül etmesi konusunda birçok yeni uygulamanın başlatıcısı olmuştur. Dolayısıyla Atatürk,

<sup>96</sup> T.C Mûnakat Vekâleti, *Devlet Demiryolları ve Limanları, 1939–1940 Mali Senesindeki Vaziyeti ve İşletme Neticeleri*, T.C Mûnakat Vekâleti Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umun Müdürlüğü İstatistik Şubesi Neşriyatı, Demiryolları Matbaası, Alsancak, 1941, Sayı 32, s. 88.

gerçekleştirilmesi düşünölen yeniliklerin halktaki yansımaları, kabul görme dereceleri ile olumlu ve olumsuz tepkileri yerinde görmek anlamında bu seyahatleri gerçekleştirmiştir<sup>97</sup>.

Atatürk'ün bu uzun seyahatlerinden biri 25 Ocak 1931 yılında başlamıştır. Ankara'dan İzmir'e giden Cumhurbaşkanı İzmir ve çevresinde bir dizi inceleme yaptıktan sonra 10 Şubat 1931 tarihinde Ege Vapuru ile Antalya'ya geçmiştir. Antalya ve çevresinde yaptığı incelemelerden sonra, 12 Şubatta Antalya'dan önce Mersin'e daha sonra da Adana'ya geçmiştir<sup>98</sup>.

12 Şubat 1931'de saat 18.00'da Adana'dan hususi tren ile hareket ederek Malatya'ya geçmiştir<sup>99</sup>.

Atatürk'ün Malatya'ya ilk seyahati sırasında yanında Ordu Müfettişi Fahrettin (Altay) Paşa, Cumhurbaşkanlığı Genel Sekreteri Tevfik (Bıyıklıoğlu) Bey, İçişleri Bakanı Şükrü (Kaya), Kütahya Milletvekili Recep (Peker), Bolu Milletvekili Cevat Abbas (Gürer), Sinop Milletvekili Recep Zühtü Bey, Afyon Milletvekili Ruşen Eşref (Ünaydın), Aydın Milletvekili Dr. Reşit Galip, Falih Rıfkı Atay, Afet İnan, Memduh Şevket Esendal gibi isimler vardı<sup>100</sup>.

Tren garında büyük bir coşku ile karşılanan Cumhurbaşkanı otomobil ile yeni yapılan caddeleri gezdikten sonra Türk Ocağı'na geçmiştir. Burada Belediye Başkanı (Mustafa Naim Karaköylü) ve Cumhuriyet Halk Fırkası azalarını kabul etmiştir. Daha sonra demiryolunun Malatya ekonomisine yapacağı katkılar ile ilgili bir konuşma yapmıştır.

Atatürk, Malatya Türk Ocağında demiryolları ile ilgili şu önemli konuşmayı yapmıştır.

*“Mühim bir vilayetimizin merkezine bizi getiren demiryolu olmuştur. Bugüne kadar bu mühim ve çok feyizli Malatya'ya gelmek isteyenler bu medeni vasıtanın bulunmamasından dolayı arzularına kolaylıkla muvaffak olamamışlardır. Bu arzular bu memlekete çok feyiz getirecek ve bu memleketin tabii kıymetlerinden dünyayı müstefit edecek mahiyettedir. Yeni eser umumi*

---

<sup>97</sup> Aydın, Mesut, *Atatürk ve Malatya*, Evin Kitapevi Matbaası, Malatya 2006, s. 17.

<sup>98</sup> Kocatürk, Utkan, *Doğumundan Ölümüne Kadar Kaynakçalı Atatürk Günlüğü*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 2007, s. 440-442.

<sup>99</sup> *Vakit Gazetesi*, 13 Şubat 1931, s. 2.

<sup>100</sup> Önder, Mehmet, *Atatürk'ün Yurt Gezileri*, (1. Baskı), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara 1975, s. 262; Aydın, a.g.e., s. 27.

*arzuyu tatmin edecektir ümidindeyim. Türkiye Cumhuriyetinin tespit ettiği projeler dâhilinde muayyen zamanlar zarfında vatanın bütün muntakaları çelik raylarla birbirine bağlanacaktır. Bütün vatan bir demir kütle haline gelecektir. Demiryolları memleketin tüfenkten, toptan daha mühim bir emniyet silahıdır. Demiryollarını kullanacak olan Türk Milleti menşesindeki il sanatkârlığının, demirciliğinin eserini tekrar göstermiş olmakla müftehir olacaktır. Demiryolları Türk Milletinin refahı ve medeniyet yollarıdır... ”<sup>101</sup>.*

Atatürk, takip edilen demiryolu siyaseti ile ilgili olarak Malatya’dan Başvekil İsmet Paşa’ya bir kutlama telgrafı göndermiştir. Söz konusu telgrafta Atatürk “yeni yapılan demiryolu ile Malatya’ya vardığım bu günde sizi takip ettiğiniz pek isabetli imar faaliyetinden dolayı bir daha tebrik ve takdirlerimi arz ederim efendim” demiştir<sup>102</sup>.

Mustafa Kemal Atatürk Malatya’ya ikinci seyahatini 14 Kasım 1937 tarihinde yine demiryolu ile yapmıştır. Ancak bu sefer Malatya-Çetinkaya hattı ile seyahat ederek Malatya’ya gelmiştir.

Atatürk, 12 Kasım 1937 tarihinde beraberinde Başbakan Celal Bayar, İçişleri Bakanı Şükrü Kaya ve Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya olduğu halde doğu seyahatine çıkmak üzere Ankara’dan özel tren ile yola çıkmıştır. Seyahatin amacı İran ve Irak sınırlarına ulaşacak olan Diyarbakır-Cizre Demiryolu Hattının temel atma törenine iştirak etmektir. 13 Kasım’da Sivas’ta bazı temaslarda bulunduktan sonra Sivas Kongresi’nin toplandığı binayı gezmiş ve aynı gün Çetinkaya’ya hareket etmiştir<sup>103</sup>.

Cumhurbaşkanı, Çetinkaya’dan sonra 14 Kasım 1937 tarihinde beraberindeki heyet ile Malatya’ya gitmiştir. Saat 13.00’da istasyondan inen Atatürk, yağışlı havaya rağmen kendisini karşılamaya gelen kalabalığın arasından birkaç yüz metre yürümüş ve daha sonra otomobil ile şehir merkezine geçmiştir. Şehirde önce inşaatı devam eden Bez ve İplik fabrikası ile Memleket Hastanesinin inşaat mahallerini ziyaret ederek her iki yapı hakkında bilgi almıştır. Daha sonra Malatya Halkevi’ne geçerek mülki amirler ve Halk Fırkası yöneticileri ile sohbet etmiştir<sup>104</sup>.

---

<sup>101</sup> *Hâkimiyet-i Milliye Gazetesi*, 15 Şubat 1931, s.1–2.

<sup>102</sup> Önder, *a.g.e.*, s. 262; *Vakit Gazetesi*, 14 Şubat 1931, s. 2.

<sup>103</sup> Kocatürk, *a.g.e.*, s. 563.

<sup>104</sup> Önder, *a.g.e.*, s. 264.

Atatürk, Malatya'ya yaptığı ikinci ziyaret esnasında yanında bulunan İş Bankası Genel direktörü Muammer Eriş'e Malatya'nın ekonomik yapısı hakkında detaylı araştırmalar yaparak bunları detaylı bir şekilde raporlamasını emretmiştir<sup>105</sup>.

Cumhurbaşkanı daha sonra Malatya'dan ayrılarak Elazığ'a geçmiş oradan da Diyarbakır'a giderek Diyarbakır-Cizre demiryolu hattının temel atma törenine iştirak etmiştir<sup>106</sup>.

Mustafa Kemal Atatürk, Malatya'ya gerçekleştirdiği iki ziyaretini de demiryolu ile yapmıştır. O, yaptığı seyahatler sırasında başlatılan demiryolu politikasının uygulamalarını ve sonuçlarını bizzat yerinde görme fırsatı bulmuştur.

---

<sup>105</sup> *Ulus Gazetesi*, 15 Senteşrin 1937, s. 1,3.

<sup>106</sup> *Akşam Gazetesi*, 16 Senteşrin 1937, s. 1.

### 3. BÖLÜM: DEMİRYOLUNUN MALATYA'YA ETKİLERİ

Bir bölgenin ulaşım imkânlarının geliştirilmesinin doğal sonucu, o bölgede bazı değişim ve dönüşümlerin yaşanmasıdır. Söz konusu değişim ve dönüşüm başta ekonomik alan olmak üzere siyasi, askeri ve toplumsal alanların tamamına tesir eder.

1930 yılında Fevzipaşa-Diyarbakır ve 1937 yılında Malatya-Çetinkaya Demiryolu hatlarının Malatya'ya ulaşması neticesinde burada da tabii olarak bazı farklılaşmalar meydana gelmiştir.

İçişler Bakanı Şükrü Kaya'nın 2 Ağustos 1929 tarihine Malatya ve Adıyaman bölgesine yaptığı bir gezi neticesinde edindiği izlenimleri Başvekil İsmet Paşa'ya rapor olarak sunduğu bir belge demiryolunun etkileri konusunda bize bazı ipuçları verecek mahiyettedir.

Sözü edilen tarihte Fevzipaşa-Diyarbakır hattının inşasına başlanmış olmakla birlikte tren henüz Malatya'ya ulaşmamıştır. Ancak Gölbaşı İstasyonunun 29 Ekim 1929 tarihinde açıldığını göz önüne alırsak Fevzipaşa ile Gölbaşı arasında inşaat işlerinde artık sona gelindiği ve hattın Malatya'ya doğru ilerlediğini varsayabiliriz.

Söz konusu raporda Bakan Şükrü Kaya demiryolunun bölgeye etkisi ile ilgili yaptığı tespitleri Başvekil İsmet Paşa'ya şu şekilde aktarmaktadır:

*“Zatı Devletlerinin büyük eserlerinden biri olan Şömendöfer yollarına bu vilayette de hararetle çalışılmaktadır. Demiryolu inşaatı bu vilayetin her tarafında feyizli neticelerini şimdiden gösteriyor. Malatyalılar şehirlerini ona göre tanzime çalıştıkları gibi Malatya ve yakın köylerde ihracata hazırlanmak üzere bir milyona yakın ağaç dikilmiştir. Yol üzerindeki köylerde yakındaki inkişafı karşılamak için yeni evler, hanlar, oteller yapılıyor. Eski viran şehirler yanındaki harap şehirler şimdiden birer mamure olmaya başlamış, Adıyaman da dahi büyük bir ümit ve faaliyet şevki var. İnşası bizi açlıktan kurtardı, ikmalî bizi zengin edecektir, sözlerini bizzat halkın dilinden işittim...”<sup>1</sup>.*

Bahsi geçen raporun yazıldığı dönemde Adıyaman henüz bir vilayet değil, Malatya'ya bağlı bir kaza durumundadır. Dolayısıyla İçişleri Bakanı'nın raporu demiryolunun istikbalde Malatya ve Adıyaman'a ne tür fayda sağlayacağı ile ilgili doğrudan halkın hissiyatını göstermektedir.

<sup>1</sup> Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA), 030.10. 12.73.18.

Demiryolunun Malatya'ya etkilerine bakmadan önce Malatya'ya dair bazı verilere bakmakta fayda olduğunu düşünüyoruz. Öncelikle demiryolunun Malatya'ya ulaştığı dönem ve önceki zamanlara ait nüfus, sanayi ile ulaşım ve yollar gibi bazı temel değerlere kısaca baktıktan sonra demiryolu öncesi ve sonrasını mukayese etmemiz daha rasyonel sonuçlara ulaşmamız bakımından önemli olacaktır.

### 3.1. Nüfus

XIX. yüzyılda Malatya nüfusuna dair birbirinden farklı rakamlar verilmektedir. Ancak bu rakamlardan bir tanesi diğerlerine göre gerçeğe daha yakın değerleri ortaya koymaktadır. Mısır Sorunu 'nu çözmek üzere Güneydoğu Anadolu'ya ilerleyen Osmanlı Ordusu'nda görevli olarak Malatya'da bir süre kalmış olan Moltke'nin verdiği bilgilerdir. Moltke, Osmanlı Ordusu'nun Malatya'ya gelip yerleşmesinden sonra eski şehri terk ederek kışı dağlarda geçirmek zorunda kalan nüfusun sayısını 12.000 kişi olarak belirtmektedir. Tabiidir ki tüm nüfus bununla sınırlı değildir. Moltke'nin belirttiği rakama birkaç bin daha eklemek gereklidir. XIX. yüzyılın sonuna doğru ise Malatya'nın nüfusunun 30.000 kadar olduğu ve I. Dünya Savaşı yıllarına denk gelen XX. yüzyıl başlarında ise bu rakamın 40.000'e kadar çıktığı tahmin edilmektedir<sup>2</sup>.

Cumhuriyet döneminde yapılan 1927 tarihli ilk nüfus sayımına göre Türkiye'nin nüfusu 13.648.270 kişi iken Malatya'nın nüfusu ise 305.785 kişi olarak tespit edilmiştir. O dönemde Türkiye'de 63 vilayet bulunmaktaydı. Malatya 63 vilayet içerisinde, nüfus büyüklüğüne göre 10. sırada yer alıyordu<sup>3</sup>.

1927, 1935, 1940 ve 1945 yıllarında yapılan nüfus sayımlarına göre Ağrı, Bingöl, Bitlis, Diyarbakır, Elazığ, Erzincan, Erzurum, Gaziantep, Hakkâri, Kars, Malatya, Mardin, Muş, Siirt, Tunceli, Urfa, Van illerinin oluşturduğu Doğu ve Güneydoğu Anadolu bölgelerinin en kalabalık ili Malatya'dır<sup>4</sup>.

Türkiye Cumhuriyeti'nde ilk nüfus sayımının yapıldığı 1927 ile 1955 yılları arasındaki Malatya nüfusu Tablo 7'den izlenebilir. Tabloda özellikle 1927–1935 yıllarındaki artışlara dikkat çekmek gerek.

<sup>2</sup> Darkot, Besim, "Malatya", *İslam Ansiklopedisi*, C. VII, MEB Yayınları, İstanbul 1978, s. 231.

<sup>3</sup> T.C Malatya Valiliği, *Sosyal, Kültürel ve Ekonomik Yönleri İle Malatya*, (Haz. Özgür Yücel Yakar-Fahreddin Fırat-Nilgün Bozdağ-Ali Ekber Baydoğan), Malatya Valiliği Yayını, Malatya, 2004, s.84.

<sup>4</sup> Kopar, Metin, *Cumhuriyet Halk Partisi Döneminde Doğu Anadolu'ya Yapılan Kamu Harcamaları ve Yatırımlar*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 2009, s. 47–60.

**Tablo 7: 1927–1955 Yıllarında Malatya'nın Şehir, Köy ve Toplam Nüfusu.**

Yıl	Şehir Nüfusu	Köy Nüfusu	Toplam	Şehir ve Köy Nüfusunun Toplam içindeki payı (%)	
				Şehir	Köy
1927	46.470	259 315	305.785	15.20	84.80
1935	71.082	339 080	410.162	17.33	82.67
1940	78.423	340 050	418.473	18.74	81.26
1945	83.130	345 530	428.660	19.39	80.61
1950	96.054	387 514	483.568	19.86	80.14
1955	90 882	251 953	342 835	26.51	73.49

**Kaynak:** T.C Malatya Valiliği, Sosyal, Kültürel ve Ekonomik Yönleri İle Malatya, Haz: Özgür Yücel Yakar-Fahreddin Fırat-Nilgün Bozdağ-Ali Ekber Baydoğan, Malatya Valiliği Yayını, Malatya, 2004, s.84.

Bir ülkede yaşayan nüfusun şehir ve kırsal bölgedeki yoğunlukları, o ülkenin sanayileşmesi, eğitim durumu, şehirliliği veya tarım toplumu durumları hakkında bilgi verecek en önemli göstergelerden biridir. Benzeri şekilde nüfus hareketleri de ülkenin tarımdan sanayiye geçişi ile alakalı ipuçları verebilir<sup>5</sup>.

Malatya'nın genel nüfus verileri ve şehir ile köy nüfusu verilerine bakıldığında ortaya çıkan genel görünüm şu şekilde yorumlanabilir.

Cumhuriyetin ilk yıllarında Malatya'nın nüfus verileri, Türkiye'nin nüfusuna paralellik göstermektedir. Bahsi geçen dönemde Türkiye ve Malatya nüfusunun çoğunluğunun kırsal alanda, az bir kısmının ise kentte ikamet ettiği şeklindedir. Ancak 1927 yılından itibaren nüfusun kırsal ve kentlilik durumuna bakıldığında kent nüfusunun sürekli artış gösterdiği, buna mukabil kırsal alanlardaki nüfusun da sürekli azaldığı yönünde bir gelişme ortaya çıkmaktadır. Kent nüfusunun artışı ve kırsal nüfusunun azalması, sanayileşme ve eğitim alanlarında bazı ilerlemelerin olduğunu göstermesi bakımından önemlidir.

1927 yılında Malatya nüfusunun %15.20'si şehirde yaşarken bu oran 1955 yılında %26.51'e çıkmıştır.

### **3.2.Sanayi**

XIX. yüzyılı büyük bir sarsıntı ile kapatmış olan Osmanlı Devleti yıkılıp yerine Cumhuriyet kurulduğunda, ülke ekonomisi son derece problemlili bir görünüm arz ediyordu. Osmanlı Devleti genel anlamda sanayileşmemiş, çoğunlukla tarımla ayakta

<sup>5</sup> Sosyal, Kültürel ve Ekonomik Yönleri İle Malatya, s. 85-85.

durmaya çalışmıştır. Hatta denilebilir ki, zamanla Anadolu'nun yegâne gelir kaynağı tarımsal üretim olmuştur<sup>6</sup>.

Osmanlı'dan Cumhuriyet'e geçilirken Malatya'nın endüstriyel gelişimi ile iktisadi durumu Türkiye'ninkinden çok farklı değildir. Bu dönemde Malatya'nın endüstriyel anlamda sahip olduğu en önemli ve belki de tek unsur emeğe dayalı küçük el tezgâhlarından oluşmaktaydı. 1927 yılında ülkenin sanayi potansiyelini belirlemek amacıyla gerçekleştirilen sanayi sayımının verilerine bakıldığında Malatya'da sanayi kuruluşu olarak görülebilecek 1.039 adet tesis mevcuttur. Söz konusu tesislerde çalışan işçi sayısı ise 2.447 kişiden oluşmaktadır. Zikredilen sayımın yapıldığı dönemlerde Adıyaman henüz Malatya'nın bir ilçesi idi. Dolayısıyla Malatya o dönemde daha geniş bir coğrafya olduğundan dolayı veriler yüksek çıkmaktadır. Malatya'daki endüstrinin kategorik olarak hangi alanlarda yoğunlaştığı sorusuna ise şöyle cevap verilebilir: Yukarıda belirtildiği üzere tarım ağırlıklı bir toplum yapısının neticesi olarak sanayinin % 41 gibi önemli kısmı tarım ile alakalı sektörlerden oluşmaktadır. Bunu %25.6 ile dokuma sektörü izlemektedir. Maden ve makine ise %17 civarındadır<sup>7</sup>.

Cumhuriyetin ilk dönemlerinde özel sermaye son derece kısıtlı olduğundan dolayı yatırımların devlet tarafından başlatılması durumu söz konusu olmuştur. Bu çerçevede 1933 yılında oluşturulan ve uygulaması Sümerbank'a verilen *I. Beş Yıllık Kalkınma Planı* gereğince 1936 yılında *Malatya Sigara Fabrikası* kurulmuştur. Malatya Sigara Fabrikası, yılda 720 ton sigara üretebilecek bir potansiyele sahiptir ve genelde Malatya ile birlikte çevredeki şehirlerde üretilen tütünler burada mamul haline getirilmektedir. O dönemde devlet tarafından yine Malatya'da açılan diğer bir fabrika *Malatya Bez ve İplik Fabrikası*'dır. Bu fabrikanın yapımına ilişkin karar *I. Sanayi Planı* çerçevesinde verilmiştir. 1936 yılında yapımına başlanan Malatya Bez ve İplik Fabrikası ancak 1939 tarihinde bitirilerek üretime başlamıştır<sup>8</sup>.

### 3.3.Ulaşım ve Yollar

Malatya eski çağlardan beri Anadolu ve çevresini birbirine bağlayan yolların kesişme noktasında bulunmasından ötürü önemli bir bölge olarak görülmüştür.

<sup>6</sup> Yerasimos, Stefanos, *Az gelişmişlik Sürecinde Türkiye*, (7. Baskı), C. II, Belge Yayınları, İstanbul 2005, s. 918

<sup>7</sup> *Sosyal, Kültürel ve Ekonomik Yönleri İle Malatya*, s. 184.

<sup>8</sup> Rahmi Doğanay, "1930–1945 Dönemi Doğu Anadolu'da Uygulanan Sanayi Politikaları", *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, X/2, (2000), s. 224, 226.

Anadolu'yu Mezopotamya ve Kafkasya'ya bağlayan yollar Malatya'da kesişir. Ayrıca Mezopotamya'yı doğrudan Karadeniz ve Kafkasya'ya bağlayan güzergâhın merkezi Malatya'dır.

Tarihte Malatya ile Mezopotamya arasında geçişi sağlayan bazı doğal yol güzergâhları oluşmuştur. Bunların ilki Ninova<sup>9</sup> ile Malatya arasında bulunan ve Malatya'dan sonra Fırat Nehri'ni aştıktan sonra Elazığ-Diyarbakır-Mardin üzerinden giden yoldur. İkincisi ve en işlek olanı Ninova'dan başlayarak kuzey Suriye'den geçip Birecik civarında Fırat'ı aşarak Pazarcık'a varır. Burada iki kola ayrılan yolun bir kolu Maraş üzerinden Kayseri'ye, diğer kol ise kuzeye doğru giderek Pazarcık-Gölbaşı istikametini takip ederek Malatya'ya ulaşır.

Malatya'yı batı ve kuzey istikametlerine bağlayan iki ana hat bulunmaktadır. Bu hatlar Malatya'dan itibaren Sivas'a kadar tek güzergâh üzerinden gider. Sivas'ta iki kola ayrılır. Birinci kol Sivas-Amasya-Sinop güzergâhını takip ederek Karadeniz'e gider. İkincisi ise Yozgat üzerinden Hattuşaş'a gider<sup>10</sup>.

### **3.4. Malatya İstasyonlarından Taşınan Ürünler**

Çalışmamızın bu bölümünde demiryolunun Malatya'ya ulaşmasından sonra Malatya sınırları içerisinde bulunan 7 istasyonda (Akçadağ, Malatya, Eski Malatya, Yazıhan, Kesikköprü, Hekimhan ve Hasançelebi) alınan ve gönderilen ürünlerin tabloları ve tabloların hem kendi içinde hem de tümünün barındırdığı artış ve azalışlar yorumlanacaktır. Böylece demiryolunun Malatya şehrine katkıları hakkında fikir sahibi olabileceğiz.

---

<sup>9</sup> Bugünkü Musul yakınlarında bir kent.

<sup>10</sup> Ağaldağ, Sebahattin, *En Eski Çağlardan Bizans Dönemine Kadar Malatya Tarihi*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya 1988, s. 34–38.

**Tablo 8/1: 1938–1939 Mali Yılı İçerisinde Malatya İstasyonlarından Alınan ve Gönderilen Yük Miktarları.**

Yük Cinsi (Ton)		İstasyon						
		Akçadağ	Malatya	Eski Malatya	Yazihan	Kesikköprü	Hekimhan	Hasançelebi
Buğday	Gönderdiği	17	191	565	11	25	89	18
	Aldığı	30	996	2	-	-	10	-
Arpa	Gönderdiği	-	46	-	3	28	87	-
	Aldığı	30	355	-	-	-	3	-
Diğer hububat	Gönderdiği	2	-	-	-	-	1	-
	Aldığı	151	13	-	-	-	-	-
Un, kepek, paspal, razmol	Gönderdiği	-	227	-	-	-	2	-
	Aldığı	-	473	-	-	-	-	-
Saman	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	-	-	-	-	-	-
Kuru ot	Gönderdiği	3	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	184	-	-	-	-	-
Pirinç ve çeltik	Gönderdiği	-	26	-	1	-	-	-
	Aldığı	3	54	-	-	-	-	-
Susam çiğit vb. yağlı daneler	Gönderdiği	3	53	-	-	1	11	1
	Aldığı	-	102	-	-	-	-	-
Zeytin	Gönderdiği	-	1	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	15	-	-	-	-	-
Yaş sebzeler	Gönderdiği	-	127	3	-	-	1	1
	Aldığı	1	214	-	-	-	14	-
Kuru bakla	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	20	-	-	-	-	-	-
Patates	Gönderdiği	2	3	-	-	-	3	-
	Aldığı	-	9	-	-	-	-	-
Fasulye, mercimek vb.	Gönderdiği	-	148	1	1	-	50	1
	Aldığı	-	76	-	-	-	1	-
Portakal, limon vb.	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	-	-	-	-	-	-
Kavun, karpuz	Gönderdiği	1	314	39	146	5	51	6
	Aldığı	1	25	-	-	-	1	-
Diğer yaş meyveler	Gönderdiği	5	620	-	-	-	7	1
	Aldığı	2	168	-	-	-	4	-
Kuru incir	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	-	-	-	-	1	-
Hurda incir	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	-	-	-	-	-	-
Kuru üzüm	Gönderdiği	3	290	90	-	-	-	-
	Aldığı	2	147	-	-	-	-	1

**Tablo 8/2: 1938–1939 Mali Yılı İçerisinde Malatya İstasyonlarından Alınan ve Gönderilen Yük Miktarları.**

Yük Cinsi (Ton)		İstasyon						
		Akçadağ	Malatya	Eski Malatya	Yazıhan	Kesikköprü	Hekimhan	Hasançelebi
Diğer kuru meyveler	Gönderdiği	68	1.544	-	4	3	22	-
	Aldığı	-	135	-	-	-	-	-
İşlenmemiş pamuk	Gönderdiği	-	28	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	469	-	-	-	-	-
Şeker pancarı	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	-	-	-	-	-	-
Meyan kökü	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	-	-	-	-	-	-
Tütün (işlenmiş ve işlenmemiş)	Gönderdiği	6	410	-	-	-	12	-
	Aldığı	53	789	-	-	-	12	-
Her nebati küspeler	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	-	-	-	-	-	-
Kahve	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	15	-	-	-	-	-
Şeker	Gönderdiği	-	43	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	475	-	-	-	19	10
Sabun	Gönderdiği	-	37	-	-	-	-	-
	Aldığı	16	216	-	1	-	6	-
Tuz	Gönderdiği	-	35	-	-	-	4	-
	Aldığı	2	1.327	-	-	-	37	-
Yumurta	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	-	-	-	-	-	-
Zeytinyağı	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	26	-	-	-	-	-
Diğer nebati yağlar	Gönderdiği	-	2	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	7	-	-	-	-	-
Petrol, benzin vb. makine yağ	Gönderdiği	9	23	-	-	-	-	-
	Aldığı	62	1.304	-	77	-	2	2
Bira	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	30	-	-	-	-	-
İspirto ve diğer ispirotolu içecekler	Gönderdiği	-	21	-	-	-	-	-
	Aldığı	14	159	-	-	-	-	-
Dişbudak ve karaağaç tomrukları	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	-	-	-	-	-	-
Ceviz kütüğü	Gönderdiği	-	27	-	-	10	-	-
	Aldığı	-	-	-	-	-	-	-
Kayın, gürgen ve diğer kıymetli ağaçlar	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	36	-	-	-	-	-

**Tablo 8/3: 1938–1939 Mali Yılı İçerisinde Malatya İstasyonlarından Alınan ve Gönderilen Yük Miktarları.**

Yük Cinsi (Ton)		İstasyon						
		Akçadağ	Malatya	Eski Malatya	Yazıhan	Kesikköprü	Hekimhan	Hasançelebi
Çam, köknar ve işlenmemiş diğer tahta kalaslar	Gönderdiği	1	92	-	-	-	-	45
	Aldığı	-	1655	58	-	-	1	-
Palamut ve dibağatta kullanılan diğer ağaçlar	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	40	-	-	-	-	-
Odun (yakmak için)	Gönderdiği	1	66	-	-	30	-	-
	Aldığı	-	2.661	-	-	-	-	-
Odun kömürü	Gönderdiği	-	26	6	-	-	-	-
	Aldığı	-	31	-	-	-	-	-
Kok	Gönderdiği	-	8	-	-	-	-	-
	Aldığı	12	161	-	-	-	-	-
Diğer maden kömürleri	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	2.312	326	-	-	-	-
İşlenmiş deriler	Gönderdiği	12	62	-	-	-	-	-
	Aldığı	14	23	-	-	-	2	-
İşlenmemiş deriler	Gönderdiği	9	124	-	-	-	2	-
	Aldığı	2	123	-	-	-	-	-
Tiftik	Gönderdiği	-	-	-	-	-	1	-
	Aldığı	-	-	-	-	-	-	-
Yün ve yapağı	Gönderdiği	45	2	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	3	-	-	-	-	-
Kil	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	-	-	-	-	-	-
Krom	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	-	-	-	-	-	-
Manezit ve borasit	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	-	-	-	-	-	-
Kükürt, potas, göztaşı,	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	-	-	-	-	-	-
Diğer maden filizleri	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	-	-	-	-	-	-
Hırdavat	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	6	108	-	-	-	-	-
Çimento	Gönderdiği	-	93	-	-	-	-	-
	Aldığı	2.165	2.617	15	-	-	5	-
Kireç	Gönderdiği	-	60	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	721	-	-	-	-	-
Tuğla, kiremit, taş alçıtaşları, kum	Gönderdiği	1.689	32	30	1.647	-	-	-
	Aldığı	15	8.013	1.972	-	-	-	-

**Tablo 8/4: 1938–1939 Mali Yılı İçerisinde Malatya İstasyonlarından Alınan ve Gönderilen Yük Miktarları.**

Yük Cinsi (Ton)		İstasyon						
		Akçadağ	Malatya	Eski Malatya	Yazıhan	Kesik köprü	Hekim han	Hasan çelebi
İşlenmiş demirler	Gönderdiği	-	422	-	-	-	-	-
	Aldığı	2	2.433	15	-	-	-	-
İşlenmemiş demirler	Gönderdiği	-	47	-	-	-	-	-
	Aldığı	35	1.689	-	-	-	-	-
I. Sınıfa tabi adı söylenmeyen yapı malz.	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	-	-	-	-	-	-
II. sınıfa tabi adı söylenmeyen yapı malz.	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	-	-	-	-	-	-
Ziraat makine ve yedek parçaları	Gönderdiği	23	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	7	11	-	-	-	-	-
Buhar makineleri	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	-	-	-	-	-	-
Otomobil, kamyon vb. nakil vasıtaları	Gönderdiği	15	130	-	-	-	-	-
	Aldığı	15	388	-	-	-	-	-
Halı	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	3	2	-	-	-	-	-
I. sınıfa tabi grupaj eşyası	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	6	507	-	-	-	-	-
II. sınıfa tabi grupaj eşyası	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	-	-	-	-	-	-
III. sınıfa tabi grupaj eşyası	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	-	-	-	-	-	-
I. sınıfa tabi adı söylenmeyen eşya	Gönderdiği	92	1.216	-	21	-	82	2
	Aldığı	94	3.532	8	19	-	55	10
II. sınıfa tabi adı söylenmeyen eşya	Gönderdiği	-	13	-	-	-	2	-
	Aldığı	-	567	-	-	-	-	-
III. sınıfa tabi adı söylenmeyen eşya	Gönderdiği	8	-	-	1	-	1	-
	Aldığı	-	10	-	-	-	-	-
İnşaat dairesi adına taşınan demiryol malz.	Gönderdiği	30	695	-	2.025	45	19	15
	Aldığı	1	45	-	-	-	30	15
Umumi yekûn	Gönderdiği	2.020	6.906	734	3.876	149	457	92
	Aldığı	2.797	34.499	2.389	134	-	239	38
Davar	Gönderdiği	-	3.800	-	-	-	-	-
	Aldığı	150	1.350	-	-	-	-	-
Sığır	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	152	-	-	-	-	-

**Kaynak:** T.C. Münakalat Vekâleti, 1938–1939 Mili Yılı İçinde Devlet Demiryolları ve Trabzon-İran Transit Yolu İstasyonları Arasında Taşınan Yolcuların Sayılarını, Eşyanın Tonlarını Koyun ve Sığırın Sayılarını Bildirir Defter, Demiryolları Matbaası, Haydarpaşa, 1940, s. 26-37, 60-61, 84-85, 108-109.

Tablo 8’de görüldüğü üzere 1938–1939 yıllarında Devlet Demiryolları ve Trabzon-İran Transit Hattı’nda taşınan yükler toplam 74 kalem olarak gerçekleşmiştir<sup>11</sup>.

Malatya’ya ait seçilen 7 istasyonda (Akçadağ, Malatya, Eski Malatya, Yazıhan, Kesikköprü, Hekimhan ve Hasançelebi) alınan ve gönderilen ürün kalemi 57’dir. Saman, portakal-limon vb. hurda incir, şeker pancarı, meyan kökü, nebati küspe, yumurta, kil, krom, manyezit ve borasit, kükürt-potas ve göztaşı, diğer maden filizleri, I. sınıfa tabi adı söylenmeyen eşya, II. sınıfa tabi adı söylenmeyen eşya, buhar makineleri, II. sınıfa tabi grupaj eşyası ile III. sınıfa tabi grupaj eşyası kalemlerinde Malatya istasyonlarında alınan veya gönderilen herhangi bir yük olmamıştır.

Diğer istasyonlarda olduğu halde Malatya İstasyonlarında alınan ve gönderilen kategorilerinde olmayan ürün kategori sayısı 17’dir.

Alınan ve gönderilen yükler bakımından en hareketli istasyon Malatya, ikinci olarak da Akçadağ gözükmektedir. En durağan istasyonlar ise Kesikköprü, Eski Malatya ve Hasançelebi’dir. İstasyonların hareketlilikleri ile durağanlıkları bölgelerin nüfus yoğunluğu, iş imkânları, ticari faaliyetlerin çokluğu veya azlığı ile istasyonların konumları ile alakalıdır.

Malatya istasyonlarının tamamından gönderilen sadece iki ürün bulunmaktadır. Bunların birincisi ve miktar bakımından en çoğunu teşkil edeni buğdaydır. İkincisi ise kavun ve karpuzdur. Buna mukabil bütün istasyonlardan “alınan” herhangi bir ürün bulunmamaktadır. Kesikköprü İstasyonu hariç olmak üzere 6 istasyondan alınan tek ürün “birinci sınıfa tabi adı söylenmeyen eşyadır”.

Alınan ve gönderilen ürünlerin türlerine bakıldığında genel anlamda Malatya’da yetiştirilen ürünlerin gönderildiği, Malatya’da yetişmeyen tarım ürünleri ile maden ve sanayi üretim araçlarının da alındığı görülmektedir. Böyle bir tablonun ortaya çıkması Malatya’da tarım üretiminin yoğun, sanayinin ise zayıf olması ile alakalıdır.

Yukarıda belirtilen genel varsayıma aykırılık teşkil eden bazı durumlar da yok değildir. Örneğin buğday ve arpa Malatya’da yetiştirilmesine rağmen Akçadağ ve Malatya istasyonlarında alınan buğday ve arpa miktarının gönderilenden çok olduğu görülmektedir.

---

<sup>11</sup> Kategorilerden biri “umumi yekûn” olduğu için toplam sayıya dâhil edilmemiştir.

Malatya İstasyonu'nda, belli bir miktarın (1.000 ton) üzerinde “alınan” ürünler ton cinsinden şu şekildedir. Tuğla-kiremit-taş-alçıtaşları-kum 8.013, birinci sınıfa tabi adı söylenmeyen eşya 3.532, yakacak odun 2.661, çimento 2.617, işlenmiş demirler 2.433, diğer maden kömürleri 2.312, işlenmemiş demirler 1.689, çam-kökknar işlenmemiş diğer tahta kalaslar 1.655, davar 1350 (baş), tuz 1.327, petrol-benzin vb. madeni yağlar 1.304 ton olarak görülmektedir.

Aynı şekilde Malatya İstasyonu'ndan 1.000 ton ve üzeri “gönderilen” ürünler alınanlar ile kıyaslandığında, ortaya çıkan tablo ilginç bir durum arz etmektedir. Zira 1.000 ton ve üzeri miktarda gönderilen ürünlerin ürün sayısı ve miktarı çok sınırlıdır. İlgili rakamlar şu şekildedir. Davar 3.800 (baş), diğer kuru meyveler 1.544, birinci sınıfa tabi adı söylenmeyen eşya 1.216 ton olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 8'de görüleceği üzere diğer istasyonlarda da durum bundan çok farklı gözükmemektedir. Alımların gönderilenlerden çok olması, 1938–1939 yıllarında Malatya'nın genel ekonomik performansının yeterli olmadığı gerçeğini ortaya koymaktadır.

**Tablo 9/1: 1943–1944 Mali Yılı İçerisinde Malatya İstasyonlarından Alınan ve Gönderilen Yük Miktarları.**

Yük Cinsi (Ton)		İstasyon						
		Akçadağ	Malatya	Eski Malatya	Yazıhan	Kesikköprü	Hekimhan	Hasançelebi
Buğday	Gönderdiği	-	13	29	2	1	296	59
	Aldığı	25	1.677	-	-	-	3	2
Arpa	Gönderdiği	-	10	-	-	-	-	-
	Aldığı	333	482	-	-	-	4	-
Sair hububat	Gönderdiği	-	227	-	-	-	-	-
	Aldığı	180	169	-	-	-	3	-
Un	Gönderdiği	-	-	-	-	1	-	-
	Aldığı	-	42	-	-	-	1	-
Saman	Gönderdiği	-	-	-	-	6	-	2
	Aldığı	75	10	-	-	-	7	-
Ot	Gönderdiği	5	-	-	-	-	1	-
	Aldığı	413	129	-	-	-	-	-
Pirinç	Gönderdiği	-	25	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	68	-	-	-	-	-
Yağlı hububat	Gönderdiği	-	9	-	-	-	-	-
	Aldığı	5	71	-	-	-	-	-
Zeytin	Gönderdiği	-	-	-	1	-	-	-
	Aldığı	-	52	-	-	-	-	-
Yaş sebzeler	Gönderdiği	1	76	3	-	-	57	-
	Aldığı	5	347	-	-	1	2	-
Kuru bakla	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	15	-	-	-	-	-	-
Patates	Gönderdiği	1	28	1	-	14	8	-
	Aldığı	-	23	-	-	-	-	-
Diğer kuru sebzeler	Gönderdiği	-	412	1	1	30	246	24
	Aldığı	24	329	-	-	-	3	-
Portakal limon vb.	Gönderdiği	-	6	-	-	1	-	-
	Aldığı	5	185	-	-	-	2	-
Kavun ve karpuz	Gönderdiği	-	48	23	8	-	-	-
	Aldığı	-	55	-	-	-	1	-
Diğer yaş meyveler		6	535	-	-	2	59	-
		1	25	-	-	-	1	1
Kuru incir	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	2	-	-	-	1	-
Hurda incir	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	-	-	-	-	-	-
Kuru üzüm	Gönderdiği	-	98	-	-	-	-	-
	Aldığı	3	152	-	-	-	-	1

**Tablo 9/2: 1943–1944 Mali Yılı İçerisinde Malatya İstasyonlarından Alınan ve Gönderilen Yük Miktarları.**

Yük Cinsi (Ton)		İstasyon						
		Akçadağ	Malatya	Eski Malatya	Yazihan	Kesikköprü	Hekimhan	Hasançelebi
Diğer kuru meyveler	Gönderdiği	9	419	2	1	1	14	6
	Aldığı	1	131	-	-	-	2	2
Pamuk	Gönderdiği	-	13	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	1.553	-	-	-	-	-
Şeker pancarı	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	-	-	-	-	-	-
Meyan kökü	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	-	-	-	-	-	-
Tütün	Gönderdiği	4	2.299	-	-	-	4	-
	Aldığı	20	2.236	-	-	-	14	-
Küspe	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	20	-	-	-	-	-
Kahve	Gönderdiği	-	3	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	22	-	-	-	-	-
Şeker	Gönderdiği	-	81	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	559	-	-	-	8	-
Sabun	Gönderdiği	-	14	-	-	-	-	-
	Aldığı	4	122	-	-	-	4	-
Tuz	Gönderdiği	-	386	-	-	-	15	-
	Aldığı	1	2.768	-	39	16	139	-
Yumurta	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	2	-	-	-	-	-
Zeytinyağı	Gönderdiği	1	-	-	-	-	1	-
	Aldığı	3	6	-	-	-	1	-
Diğer nebati yağlar	Gönderdiği	-	58	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	3	-	-	-	-	-
Petrol, benzin, vb. makine yağları	Gönderdiği	2	19	-	-	-	-	-
	Aldığı	33	98	-	-	-	11	-
Bira	Gönderdiği	-	767	-	-	-	-	-
	Aldığı	9	-	-	-	-	2	-
İspirto ve diğer ispirotolu içecekler	Gönderdiği	-	106	-	-	-	-	-
	Aldığı	19	12	-	-	-	3	-
Dişbudak ve karaağaç tomrukları	Gönderdiği	-	232	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	-	-	-	-	-	-
Ceviz kütüğü	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	-	-	-	-	-	-
Kayın gürgen ve diğer kıymetli ağaçlar.	Gönderdiği	-	6	-	-	-	-	-
	Aldığı	39	29	-	-	-	1	-

**Tablo 9/3: 1943–1944 Mali Yılı İçerisinde Malatya İstasyonlarından Alınan ve Gönderilen Yük Miktarları.**

Yük Cinsi (Ton)		İstasyon						
		Akçadağ	Malatya	Eski Malatya	Yazıhan	Kesikköprü	Hekimhan	Hasançelebi
Çam ve işlenmemiş tahta kereste	Gönderdiği	115	30	-	40	-	-	122
	Aldığı	320	2.060	-	-	1	2	-
Palamut ve çam kabuğu	Gönderdiği	-	32	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	66	-	-	-	-	-
Odun	Gönderdiği	23	509	-	77	104	4	17
	Aldığı	515	10.852	-	-	-	-	-
Odun kömürü	Gönderdiği	-	69	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	359	-	-	-	-	-
Kok	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	380	-	-	-	-	-
Diğer maden kömürleri	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	13.411	-	-	-	-	-
İşlenmiş deriler	Gönderdiği	-	17	-	-	-	-	-
	Aldığı	4	10	-	-	-	-	-
İşlenmemiş deriler	Gönderdiği	3	141	-	-	-	1	-
	Aldığı	-	118	-	-	-	-	-
Tiftik	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	6	-	-	-	-	-
Yün ve yapağı	Gönderdiği	36	4	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	-	-	-	-	-	-
Kil	Gönderdiği	-	2	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	-	-	-	-	-	-
Krom	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	-	-	-	-	-	-
Manyezit ve borazit	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	-	-	-	-	-	-
Kükürt, potas ve göztaşı	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	1	-	-	-	-	-
Diğer maden filizleri	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	-	-	-	-	-	-
Hırdavat	Gönderdiği	-	1	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	1	-	-	-	-	-
Çimento	Gönderdiği	-	145	-	-	-	-	-
	Aldığı	121	4.286	-	-	-	-	-
Kireç	Gönderdiği	-	50	-	-	-	-	-
	Aldığı	51	302	-	-	1	-	-
Tuğla, kiremit, taş, kum	Gönderdiği	-	211	-	-	332	-	-
	Aldığı	104	1.749	-	-	-	-	-

**Tablo 9/4: 1943–1944 Mali Yılı İçerisinde Malatya İstasyonlarından Alınan ve Gönderilen Yük Miktarları.**

Yük Cinsi (Ton)		İstasyon						
		Akçadağ	Malatya	Eski Malatya	Yazıhan	Kesikköprü	Hekimhan	Hasaңelebi
İşlenmiş demirler	Gönderdiği	-	522	-	-	-	-	-
	Aldığı	2	2.433	15	1	-	2	1
İşlenmemiş demirler	Gönderdiği	-	47	-	-	-	5	-
	Aldığı	35	1.689	-	-	1	-	-
I. sınıfa tabi diğer yapı malzemesi	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	-	-	-	-	-	-
II. sınıfa tabi diğer yapı malzemesi	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	-	-	-	-	-	-
Ziraat makine ve diğer alet	Gönderdiği	23	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	7	11	-	-	-	3	1
Buhar makinesi	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	-	-	-	-	-	-
Otomobil kamyon vb.	Gönderdiği	15	130	-	-	-	-	-
	Aldığı	15	388	-	-	-	-	-
Halı	Gönderdiği	-	-	-	-	-	1	-
	Aldığı	3	2	-	-	-	-	-
I. sınıfa tabi grupaj eşyası	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	127	-	-	-	-	-
II. sınıfa tabi grupaj eşyası	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	-	-	-	-	-	-
III. sınıfa tabi grupaj eşyası	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	-	-	-	-	-	-
I. sınıfa tabi adı söylenmeyen eşya	Gönderdiği	70	10.846	51	11	33	66	15
	Aldığı	204	23.495	280	5	8	79	24
II. sınıfa tabi adı söylenmeyen eşya	Gönderdiği	-	370	-	-	-	1	4
	Aldığı	-	735	-	-	-	-	-
III. sınıfa tabi adı söylenmeyen eşya	Gönderdiği	-	15	-	-	-	1	-
	Aldığı	-	187	-	3	-	-	-
İnşaat dairesinin adına taşınan demiryol malzemesi	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	-	-	-	-	-	-
Umumi yekûn	Gönderdiği	314	19.905	110	140	524	778	259
	Aldığı	2.603	75.864	342	51	27	306	32
Davar (Baş)	Gönderdiği	250	18.650	-	50	-	100	-
	Aldığı	600	-	-	-	-	-	-
Sığır (Baş)	Gönderdiği	24	72	-	-	8	72	-
	Aldığı	-	128	-	-	-	-	-

**Kaynak:** T.C Münakalat Vekâleti, 1943–1944 Mili Yılı İçinde Devlet Demiryolları ve Trabzon-İran Transit Yolu İstasyonları Arasında Taşınan Yolcuların Sayılarını, Eşyanın Tonlarını Koyun ve Sığırın Sayılarını Bildirir Defter, Demiryolları Matbaası, Alsancak, 1944, s. 46-47, 84-85, 122-123, 160-161.

Tablo 9’da görüldüğü üzere 1943–1944 yıllarında Devlet Demiryolları ve Trabzon–İran Transit Hattı’nda taşınan yükler toplam 74 kalem olarak gerçekleşmiştir<sup>12</sup>.

Seçilen 7 Malatya istasyonunda (Akçadağ, Malatya, Eski Malatya, Yazıhan, Kesikköprü, Hekimhan ve Hasançelebi) alınan ve gönderilen ürün kalemi 63’tür. Malatya İstasyonlarında, hurda incir, şeker pancarı, meyan kökü, ceviz kütüğü, krom, manyezit ve borasit, birinci sınıfa tabi diğer yapı malzemesi, ikinci sınıfa tabi diğer yapı malzemesi, ikinci sınıfa tabi grupaj eşyası, üçüncü sınıfa tabi grupaj eşyası ile inşaat dairesinin nam ve hesabına taşınan demiryol malzemesi olmak üzere 11 kategoride herhangi bir yük alınıp verilmemiştir.

1943–1944 yıllarında en hareketli istasyonlar Malatya ve Akçadağ, en durağanları ise Eski Malatya ve Yazıhan şeklinde bir sıralama oluşmaktadır. 1938–1939 yıllarına göre hareketliliği artan istasyon Kesikköprü’dür.

Bütün istasyonlardan alınan ve gönderilen bir tane ürün bulunmaktadır. O da “adı söylenmeyen birinci sınıfa tabi eşyadır”.

Malatya İstasyonundan alınan 1.000 ton ve üzeri ürünler şunlardır: Birinci sınıfa tabi adı söylenmeyen eşya 23.495, diğer maden kömürleri 13.411, odun 10.852, çimento 4.286, tuz 2.768, işlenmiş demirler 2.433, tütün 2.236, çam ve işlenmemiş tahta kereste 2.060, tuğla-kiremit-taş-kum 1.749, işlenmemiş demir 1.689, buğday 1.677, pamuk 1.553 ton.

Malatya İstasyonu’ndan gönderilen 1.000 ton ve üzerindeki ürünler ise şu şekilde sıralanabilir: Birinci sınıfa tabi adı söylenmeyen eşya 10.846, davar 10.650 (baş), ve tütün 2.299 ton.

1938–1939 ile 1943–1944 yıllarında herhangi bir istasyondan taşınmayan ortak ürünler manyezit ve borasit, hurda incir, şeker pancarı, meyan kökü ve krom olmak üzere 5 kalem üründür.

---

<sup>12</sup> Kategorilerden biri “umumi yekûn” olduğu için toplam sayıya dâhil edilmemiştir.

**Tablo 10/1: 1946 Mali Yılı İçerisinde Malatya İstasyonlarından Alınan ve Gönderilen Yük Miktarları.**

Yük Cinsi (Ton)		İstasyon						
		Akçadağ	Malatya	Eski Malatya	Yazıhan	Kesikköprü	Hekimhan	Hasançelebi
Davar	Gönderdiği	-	24.720	560	320	-	-	240
	Aldığı	-	3.840	-	80	-	-	-
Kümes hayvanları	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	1	-	-	-	-	-
Sığı	Gönderdiği	-	-	-	14	-	-	-
	Aldığı	-	266	-	-	-	-	-
Başka hayvanlar	Gönderdiği	141	77	-	-	-	-	-
	Aldığı	184	332	-	-	-	1	-
Balık ve deniz ürünleri	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	1	-	-	-	-	-
Buhar makinelere	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	-	-	-	-	-	-
Camlar	Gönderdiği	-	8	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	5	-	-	-	-	-
Çeltik	Gönderdiği	-	-	-	-	2	-	-
	Aldığı	-	10	-	-	-	2	-
Pirinç	Gönderdiği	-	15	1	-	-	-	-
	Aldığı	-	7	-	-	-	3	1
İşlenmiş deriler	Gönderdiği	-	40	-	-	-	-	-
	Aldığı	2	20	-	-	-	4	-
İşlenmemiş deriler	Gönderdiği	1	203	-	-	-	3	-
	Aldığı	1	139	1	-	-	1	-
Dokuma ve kumaş	Gönderdiği	2	2.709	3	5	-	3	1
	Aldığı	17	862	-	1	1	17	16
Halı	Gönderdiği	-	6	-	-	-	-	-
	Aldığı	2	12	-	-	-	2	-
Tiftik	Gönderdiği	-	1	-	-	-	2	-
	Aldığı	-	6	-	-	-	6	-
Yün ve yapağı	Gönderdiği	2	1	-	-	-	-	-
	Aldığı	1	18	-	-	-	11	-
Hırdavat	Gönderdiği	-	6	-	-	-	-	-
	Aldığı	1	10	-	-	-	-	-
İpek kozası	Gönderdiği	-	1	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	-	-	-	-	-	-
İplik	Gönderdiği	-	585	-	-	-	-	-
	Aldığı	1	125	-	-	-	-	-
Kepek	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	1	1	-	-	-	-	1

**Tablo 10/2: 1946 Mali Yılı İçerisinde Malatya İstasyonlarından Alınan ve Gönderilen Yük Miktarları.**

Yük Cinsi (Ton)		İstasyon						
		Akçadağ	Malatya	Eski Malatya	Yazıhan	Kesikköprü	Hekimhan	Hasançelebi
Küspe	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	1	-	-	-	-	-
Ceviz kütüğü	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	-	-	-	-	-	-
Dışbudak ve karaağaç tomrukları	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	-	-	-	-	-	-
İşlenmiş kereste	Gönderdiği	-	6	1	-	-	-	-
	Aldığı	27	10	-	-	-	-	-
İşlenmemiş kereste	Gönderdiği	15	60	69	-	43	50	143
	Aldığı	156	1.431	10	77	-	41	-
Çam kabuğu mazı palamut	Gönderdiği	1	289	-	-	-	8	-
	Aldığı	-	231	-	-	-	1	-
Bira	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	11	159	-	-	-	8	-
İspirto ve ispirotolu içecekler	Gönderdiği	1	47	-	-	-	-	-
	Aldığı	23	220	-	-	-	14	-
Kahve	Gönderdiği	-	10	-	-	-	-	-
	Aldığı	4	7	-	-	-	4	-
İşlenmiş tütün	Gönderdiği	2	2.870	-	-	-	-	-
	Aldığı	19	81	-	-	-	21	1
İşlenmemiş tütün	Gönderdiği	1	608	-	-	-	-	-
	Aldığı	2	2.400	-	-	-	1	-
Borasit	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	1	-	-	-	-	-
Hurda demir	Gönderdiği	-	12	1	-	-	-	-
	Aldığı	1	24	-	-	-	1	1
İşlenmiş demir	Gönderdiği	-	18	-	-	-	2	-
	Aldığı	27	45	-	1	-	24	2
İşlenmemiş demir	Gönderdiği	-	29	1	1	-	-	-
	Aldığı	53	169	-	-	-	4	-
Krom	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	-	-	-	-	-	-
Manyezit	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	-	-	-	-	-	-
Başka maden filizleri	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	-	1	-	-	-	-
Melas	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	39	-	-	-	-	-

**Tablo 10/3: 1946 Mali Yılı İçerisinde Malatya İstasyonlarından Alınan ve Gönderilen Yük Miktarları.**

(Kesikköprü, Hekimhan ve Hasaңcelebi'nin verilerine ulaşılamamıştır).

Yük Cinsi (Ton)		İstasyon						
		Akçadağ	Malatya	Eski Malatya	Yazıhan	Kesikköprü	Hekimhan	Hasaңcelebi
Meyan kökü	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	1	-	-	-	-	-
Ot	Gönderdiği	3	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	446	1	-	32	-	-	-
Saman	Gönderdiği	1	2	2	5	-	-	-
	Aldığı	1	18	-	-	-	-	-
Temizlenmiş pamuk	Gönderdiği	-	161	-	1	-	-	-
	Aldığı	-	1.608	-	-	-	-	-
Çiğitli ve kozalı pamuk	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	46	-	-	-	-	-
Sabun	Gönderdiği	1	38	-	-	-	-	-
	Aldığı	24	270	-	-	-	-	-
Demir cevheri	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	-	-	-	-	-	-
Kuru bakla	Gönderdiği	-	1	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	-	-	-	-	-	-
Patates	Gönderdiği	-	6	-	-	-	-	-
	Aldığı	4	67	1	1	-	-	-
Başka kuru sebzeler	Gönderdiği	63	363	4	1	-	-	-
	Aldığı	20	367	1	-	-	-	-
Yaş sebzeler	Gönderdiği	2	132	9	3	-	-	-
	Aldığı	15	386	-	-	-	-	-
Su (içilecek)	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	-	-	-	-	-	-
Su (maden)	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	2	-	-	-	-	-
Şeker	Gönderdiği	-	127	-	-	-	-	-
	Aldığı	1	748	-	-	-	-	-
Şeker pancarı	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	-	-	-	-	-	-
Arpa	Gönderdiği	151	1.040	1	1	-	-	-
	Aldığı	-	66	3	-	-	-	-
Buğday	Gönderdiği	1.540	1.476	3	15	-	-	-
	Aldığı	1	316	3	2	-	-	-
Çavdar	Gönderdiği	2	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	-	-	-	-	-	-
Yulaf	Gönderdiği	10	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	100	30	-	-	-	-	-

**Tablo 10/4: 1946 Mali Yılı İçerisinde Malatya İstasyonlarından Alınan ve Gönderilen Yük Miktarları.**

Yük Cinsi (Ton)		İstasyon						
		Akçadağ	Malatya	Eski Malatya	Yazıhan	Kesikköprü	Hekimhan	Hasançelebi
Başka hububat	Gönderdiği	62	305	-	-	-	2	-
	Aldığı	1	46	2	-	-	1	-
Taştlar (Kamyon oto)	Gönderdiği	11	60	-	-	-	-	-
	Aldığı	43	76	-	-	-	1	-
Tuz	Gönderdiği	-	193	-	-	-	1	-
	Aldığı	35	2.279	-	95	23	115	-
Unlar	Gönderdiği	1	24	2	2	-	3	1
	Aldığı	96	9	-	-	-	-	-
Yağlar (hayvani)	Gönderdiği	4	25	-	-	-	2	2
	Aldığı	10	70	2	2	-	-	-
Yağlar (madeni)	Gönderdiği	-	4	1	-	-	-	-
	Aldığı	9	27	-	-	-	1	-
Yağlar (nebatî)	Gönderdiği	-	6	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	5	-	-	-	-	-
Zeytinyağı	Gönderdiği	-	4	-	-	-	-	-
	Aldığı	5	21	-	-	-	1	-
Yağlı tohumlar	Gönderdiği	1	196	-	-	3	10	-
	Aldığı	1	80	-	-	-	-	-
Zeytin	Gönderdiği	-	3	-	-	-	-	-
	Aldığı	2	32	-	-	-	-	-
Akaryakıtlar	Gönderdiği	1	81	-	-	-	15	-
	Aldığı	93	43	-	9	-	40	-
Kok	Gönderdiği	-	40	-	-	-	-	-
	Aldığı	40	860	-	-	-	-	-
Maden kömürü	Gönderdiği	-	20	-	-	-	-	-
	Aldığı	30	13.554	-	-	-	-	-
Linyit kömürü	Gönderdiği	-	46	-	-	-	-	-
	Aldığı	15	46	551	-	-	13	-
Odun ve çıra	Gönderdiği	-	100	27	182	661	16	-
	Aldığı	471	6.554	15	-	-	-	-
Odun kömürü	Gönderdiği	-	28	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	153	-	-	-	-	-
Çimento	Gönderdiği	-	861	1	-	-	30	-
	Aldığı	1.092	2.818	-	22	5	139	6
Kil	Gönderdiği	-	1	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	-	-	-	-	-	-
Kireç	Gönderdiği	-	-	76	-	-	-	-
	Aldığı	18	61	-	-	-	-	-

**Tablo 10/5: 1946 Mali Yılı İçerisinde Malatya İstasyonlarından Alınan ve Gönderilen Yük Miktarları.**

Yük Cinsi (Ton)		İstasyon						
		Akçadağ	Malatya	Eski Malatya	Yazıhan	Kesikköprü	Hekimhan	Hasançelebi
Kum	Gönderdiği	191	-	-	-	142	-	-
	Aldığı	-	2.008	-	-	-	-	-
Taş	Gönderdiği	-	7	2.638	-	-	-	6
	Aldığı	101	146	1	-	1	4	-
Toprak	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	-	3.494	-	-	-	-
Adi tuğla-kiremit	Gönderdiği	-	286	1.440	-	-	-	-
	Aldığı	359	241	-	30	20	56	15
Çimentodan tuğla-kiremit	Gönderdiği	-	-	30	-	-	-	-
	Aldığı	-	-	-	-	-	-	-
Başka yapı malz. I. sınıf	Gönderdiği	-	43	1	-	-	-	-
	Aldığı	-	-	-	-	-	7	-
Başka yapı malz. II. sınıf	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	39	-	-	-	-	-
Hurda incir	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	-	-	-	-	-	-
Kuru incir	Gönderdiği	-	1	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	2	-	-	-	2	-
Kuru üzüm	Gönderdiği	1	195	1	-	-	-	1
	Aldığı	31	132	-	1	-	5	3
Başka kuru yemişler	Gönderdiği	11	1.038	3	2	5	64	5
	Aldığı	2	107	2	1	-	8	10
Karpuz, kavun	Gönderdiği	8	24	32	7	-	16	13
	Aldığı	1	110	9	-	-	1	-
Portakal limon vb.	Gönderdiği	1	8	-	1	-	1	-
	Aldığı	10	268	-	-	-	8	1
Başka yağ yemişler	Gönderdiği	61	506	4	1	10	17	4
	Aldığı	8	98	-	1	-	10	4
Yumurta	Gönderdiği	-	-	1	-	-	1	-
	Aldığı	-	8	-	-	-	-	-
Göztaşı kükürt potas ve suni gübreler	Gönderdiği	-	4	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	4	-	1	-	-	-
Ziraat makine ve aletleri	Gönderdiği	27	8	1	-	-	-	-
	Aldığı	30	40	-	5	-	6	1

**Tablo 10/6: 1946 Mali Yılı İçerisinde Malatya İstasyonlarından Alman ve Gönderilen Yük Miktarları.**

Yük Cinsi (Ton)		İstasyon						
		Akçadağ	Malatya	Eski Malatya	Yazıhan	Kesikköprü	Hekimhan	Hasançelebi
Bakır	Gönderdiği	-	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	-	-	-	-	-	-
İnşaat reisliği adına taşınan demiryol mlz.	Gönderdiği	205	-	-	-	-	-	-
	Aldığı	-	-	-	-	-	-	-
Karışık eşya sınıf I	Gönderdiği	108	2.420	34	7	10	153	-
	Aldığı	176	3.936	13	14	8	118	-
Karışık eşya sınıf II	Gönderdiği	-	371	-	-	-	10	-
	Aldığı	2	847	-	1	1	-	-
Karışık eşya sınıf III	Gönderdiği	-	6	15	1	3	1	-
	Aldığı	-	47	8	-	-	1	-
Genel toplam	Gönderdiği	2.492	17.784	4.402	235	906	1.401	-
	Aldığı	3.653	44.828	4.116	296	61	786	-

**Kaynak:** T.C Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü, *1946 Devlet Demiryolları Ve Trabzon-İran Transit Yolu İstasyonları Arasında Taşınan Yolcuların Sayılarını, Eşya Tonlarını Koyun ve Sığır Sayılarını Gösterir Defter*, Demiryolları Matbaası, Alsancak, 1947, s. 46-49, 84-87, 122-123, 160-163, 198-201.

1946 yılına ait taşınan yük sayılarının istatistiğine ilişkin dikkat çeken ilk husus taşınan ürünlerin kalem sayısındaki artıştır. Önceki yıllarda taşınan ürün kategorisi 74 iken 1946 yılında bu sayı 98'e yükselmiştir<sup>13</sup>.

1946 yılında demiryollarında ve Trabzon-İran Transit Hattı'nda taşınan ürün sayısındaki artış Malatya istasyonlarında da yansımıştır. Taşınan yük kategorilerininin 83 tanesi Malatya istasyonlarında alınmış veya gönderilmiştir. Hiçbir istasyonda alımı veya gönderimi yapılmayan ürün sayısı 10'dur. Söz konusu ürünler şunlardır. Buhar makineleri, ceviz kütüğü, dişbudak ve karaağaç tomrukları, krom, manyezit, demir cevheri, içme suyu, şeker pancarı, hurda incir ve bakır.

Alınan ve gönderilen ürünler bakımından en işlek istasyonlar Malatya ve Akçadağ'dır.

Malatya'nın bütün istasyonlarından gönderilen ürünler kuru incir ve kuru üzüm dışındaki başka kuru yemişler ile başka yaş yemişler olmak üzere 2 kalem üründür. Buna karşılık bütün istasyonlardan alınan herhangi bir ürün bulunmaması dikkat çekicidir.

<sup>13</sup> Kategorilerden biri "umumi yekûn" olduğu için toplam sayıya dâhil edilmemiştir.

Malatya İstasyonu'ndan gönderilen 1.000 ton ve üzeri ürünler; davar 24.720 (baş), işlenmiş tütün 2.870, birinci sınıf karışık eşya 2.420, dokuma ve kumaş 2.079, buğday 1.476, arpa 1.040, başka kuru yemişler 1.038 tondur.

1.000 ton ve üzeri alınan ürünler ise; maden kömürü 13.554, odun ve çıra 6.554, birinci sınıf karışık eşya 3.936, davar 3.840 (baş), çimento 2.818, işlenmemiş tütün 2.400, tuz 2.279, kum 2.008, temizlenmiş pamuk 1.680, işlenmemiş kereste 1.431 tondur.

### **3.5. Malatya İstasyonlarında Alınan ve Gönderilen Ürünlerin Mukayesesi**

Demiryolu, ilk olarak 1930 yılında Fevzipaşa-Diyarbakır Demiryolu hattı ile ikinci olarak da 1937 yılında Malatya-Çetinkaya hattıyla Malatya'ya ulaşmıştır. Demiryolunun Malatya'ya ulaşmasının şehir ekonomisi üzerinde nasıl bir etkiye sahip olduğunu anlamak bakımından yukarıda verilen tabloların bazı kalemleri arasında mukayese yapmak gerekir. Yapacağımız karşılaştırma 1938–1939, 1943–1944 ve 1946 yıllarının verileri arasında olacaktır.

Yukarıda belirtilen üç döneme ait veriler aynı zamanda II. Dünya Savaşı'nın hemen öncesi (1938–1939), savaş dönemi (1943–1944) ve savaşın hemen sonrasına (1946) denk düşmesi bakımından önemlidir. Başka bir deyişle hem demiryolunun hem de savaşın Malatya ekonomisi üzerindeki etkilerine yönelik bazı ipuçları elde edebileceğiz.

Yorumlanacak olan veriler Malatya sınırları içerisinde bulunan 7 istasyonda gönderilen ve alınan ürünlerin miktarları arasındaki artışlar ve azalışlar esas alınarak yapılacaktır. Yukarıda belirtildiği üzere istasyonların en işlek olanı Malatya'dır. Dolayısıyla yorumlar, Malatya İstasyonu merkeze konularak yapılacaktır. Diğer istasyonlarla ilgili çok dikkat çekici bir durum olduğu takdirde bazı değiniler yapılacaktır.

Mukayese yapılacak ürünlerin seçiminde iki temel kıstas esas göz önüne alınacaktır. Bunların birincisi Malatya coğrafyasında çokça yetiştirilen ürünlerin ne kadarının gönderildiği ile ilgilidir. İkincisi ise en fazla alınan ürünler olacaktır. Çok alınan ürünlerin seçilmesindeki temel amaç o dönemde Malatya şehrinin ne tür ihtiyaçlara sahip olduğunu saptamaya yöneliktir.

Buğday: 1938–1939 yıllarında 191 ton gönderilmiş, 996 ton alınmıştır. Aradaki fark 805 tondur. Aynı yıl Eski Malatya 565 ton göndermiş ve 2 ton almıştır. 1943–1944 yıllarında ise Malatya 13 ton göndermiş, 1.677 ton almıştır. Aradaki fark 1.664 tondur. 1946 yılında ise gönderilen 1.476 ton, alınan 316 tondur. 1943–1944 yıllarına göre 1946 yılında Malatya'nın buğday üretiminde önemli bir artış meydana gelmiştir.

Arpa: 1938–1939 yıllarında 46 ton gönderilmiş, 355 ton alınmıştır. Aradaki fark 309 tondur. Hekimhan 87 ton gönderdiği halde 3 ton almıştır. 1943–1944 yıllarında ise gönderilen 10, alınan 482 tondur. Akçadağ hiç göndermediği halde 333 ton alım yapmıştır. 1946'da Malatya 1.040 ton göndermiş, 66 ton almıştır. Dolayısıyla buğday üretimi gibi arpa üretiminde de artış görülmektedir.

Buğday ve arpa ile ilgili rakamlar göstermektedir ki 1938–1939 yıllarında üretim az, 1943–1944 yıllarında savaştan dolayı yine üretim az ve 1946 yılında ise üretim normale dönmüştür. İlk iki dönemde Malatya'nın buğday ve arpa konusunda kendi kendisine yetmediğini söylenebilir.

Diğer (sair) Hububat: 1938–1939 yıllarında Malatya hiç gönderide bulunmamış, 13 tonlu bir alım yapmıştır. Bu yılın en dikkat çekici verisi Akçadağ'ın 151 ton aldığı halde 2 ton göndermesidir. 1943–1944 yıllarında Malatya 227 ton göndermiş ve 169 ton almıştır. 1946 yılında 305 ton göndermiş ve 46 ton almıştır.

Yaş Sebzeler: 1938–1939 yıllarında gönderilen 127 ton alınan 214 tondur. Aradaki fark 87 tondur. 1943–1944 yıllarında fark ciddi şekilde artış göstermişe beziyor. Gönderdiği 76, aldığı 347 ton. Aradaki fark 271 tondur. 1946'da Malatya'dan gönderilen 132, alınan 386 tondur. Aynı yıl Hekimhan'ın gönderdiği 57, aldığı 2 ton olarak gerçekleşmiştir.

Kavun ve Karpuz: 1938–1939 yıllarında gönderilen 314, alınan 25 ton. Aradaki fark 289 tondur. Malatya'daki 7 istasyondan da kavun ve karpuz gönderilmiştir. Yazıhan 146 ton gönderdiği halde hiç alım yapmamıştır. 1943–1944 yıllarında Malatya 48 ton göndermiş 55 ton almıştır. 1946 yılından gönderilen 24, alınan 110 tondur. Eski Malatya ve Yazıhan İstasyonlarından gönderim yapılmış ancak alım yapılmamıştır.

Kuru Üzüm: 1938–1939 yıllarında Malatya 290 ton göndermiş 147 ton almıştır. Eski Malatya 90 ton göndermiş, hiç alım yapmamıştır. 1943–1944 yıllarında Malaya 98 ton göndermiş 152 ton almıştır. 1946'da gönderilen 195 ton, alınan 132 tondur.

Diğer Kuru Meyveler: 1938–1939 yıllarında Malatya’da gönderilen 1.544 ton alınan 135 tondur. 1943–1944 yıllarında ise alınan 419 ton, gönderilen 131 tondur.

İşlenmiş ve İşlenmemiş Tütün: 1938–1939 yıllarında Malatya’nın gönderdiği 410, aldığı 789 tondur. 1943–1944 yıllarında gönderdiği 2.299, aldığı 2.236 tondur. 1946 yılında ise gönderdiği 3.478, aldığı 2.481 tondur.

Davar: 1938–1939 yıllarında Malatya’nın gönderdiği 3.800, aldığı 1.350 tondur. 1943–1944 yıllarında 18.650 ton gönderdiği halde aldığı bulunmamaktadır. 1946’da ise gönderdiği 24.720, aldığı 3.840 tondur.

1938–1939, 1943–1944 ve 1946 yıllarında Malatya istasyonlarında alınan ve gönderilen ürünlerin türleri ve miktarlarının mukayesesi neticesinde ortaya çıkan hususlar şöyle sıralanabilir:

—Demiryolunun Malatya’ya gelmesi ile birlikte ulaşım alanında önemli bir ilerlemenin meydana geldiği görülmektedir. Genel ulaşım imkânlarının artmasının muhtemel sonuçları şehrin mali, sosyal, kültürel ve askeri yönlerden öneminin artması şeklinde ortaya çıkacaktır. Yeni oluşan durumun halk ve yöneticiler tarafından doğru algılanması şehrin stratejik konumu açısından avantaja dönüştürülecektir.

—Malatya İstasyonlarından genellikle tarım ve hayvancılık ürünleri gönderilmiş, inşaat yapı malzemesi başta olmak üzere temel tüketim malları alınmıştır. Tarım ürünlerinin gönderilmesi ve yapı malzemesinin alınması, Malatya’nın Cumhuriyet’in ilk yıllarındakine benzer bir şekilde tarım ağırlıklı bir ekonomik yapıya sahip olduğu, fakat sanayi alanında yeterli gelişmeyi gösteremediği gerçeğini ortaya koymaktadır.

Sanayinin yokluğu özel sermayenin az olması ile açıklanabilir. Nitekim Malatya’da sanayinin teşekkül etmesi için devlet yatırımları beklenecektir. Devlet önce iplik ve bez, daha sonra da tütün işleme ve şeker fabrikalarını teşekkül edecektir. Devletin gerçekleştirdiği yatırımlar belli bir sürece yayılmış ve özel sermayenin yatırım yapabilecek kadar güçleneceği dönemlere kadar devam etmiştir.

—1938–1939 verilerinin ortaya koyduğu şekliyle Milli Mücadele’nin sona ermesinden sonra tüm ülkede olduğu gibi Malatya’da da üretim alanında belli bir normalleşme yaşanmıştır. Ancak 1943–1944 yılına ait verilere bakıldığında İkinci

Dünya Savaşı'nın üretim üzerindeki olumsuz etkisi net bir şekilde görülebilir. Yine aynı yılların verileri esas alındığında savaş nedeni ile gönderilen ürünlerde belirgin bir düşüş olduğu gözlemlenebilir. Meydana gelen düşüşler savaş sonrasına denk gelen 1946 yılı verilerinde yeniden bir yükselişe geçtiği görülmektedir.

## SONUÇ

Demiryolu taşımacılığının ilk hali eski Yunanistan ve Hindistan'da ortaya çıkmıştır. Ancak bugünkü manada demiryolu, sanayi devriminin ortaya çıkardığı büyük üretim kapasitesinin bir sonucu olarak gelişmiştir.

XIX. yüzyıl Avrupası, Sanayi Devrimi'nin ve buna bağlı sömürge amaçlı yayılma politikasının en belirgin şekilde icra edildiği bir siyasi atmosfere sahip olmuştur. Ekonomik çıkarlar, tarihte hiç olmadığı kadar, XIX. yüzyılda siyasetin merkezinde yer almıştır. Dolayısıyla devletlerin bütün refleksi ahlaki ya da gayr-ı ahlaki bir şekilde ekonomik çıkarlar doğrultusunda ortaya çıkmıştır.

Bilindiği üzere Sanayi Devrimi ve demiryolu yapımının öncü devleti İngiltere, kendi ülkesinde demiryolunu yapmaya başladıktan kısa bir süre sonra aynı politikayı Osmanlı ülkesinde uygulamak amacıyla bir takım girişimlere başlamıştır. Demiryolunun, sanayi ve teknoloji bakımından Avrupa'nın en gelişmiş ülkesi ile bu konuda daha çok mesafe kat etmesi gereken Osmanlı Devletinde aynı anda uygulamaya konulması gayreti önemli bir paradoksun ortaya çıkması anlamına gelmektedir. Demiryolu teknolojisi, yapımı ve ihtiyaç olarak algılanması İngiltere için bir sonuç, Osmanlı için ise bir nedendir. Şöyle ki, İngiltere sanayileşme alanında önemli mesafeler kat ettikten sonra başka coğrafyalarda pazar oluşturma çabasına girmiştir. Dolayısıyla Osmanlı, sahip olduğu potansiyel bakımından iyi bir hedef olarak görülmüştür. Osmanlı devlet aklı ise demiryollarına sahip olmakla başata ekonomi olmak üzere ülkenin genel bir gelişim gösterebileceğini düşünmüştür<sup>1</sup>.

Yukarıda belirtildiği üzere Osmanlı coğrafyasında demiryolu yapılması ile ilgili Batılı Devletler ve Osmanlı Devleti'nin kendisinden kaynaklanan çift yönlü bir istek olunca bu politikaya ağırlık verilmiştir. Sultan Abdülaziz'e atfedilen "*ülkemden demiryolu geçsin de, isterse sırtımdan geçsin, razıyım*"<sup>2</sup> sözü demiryolu politikasının Osmanlı Devlet adamları tarafından nasıl görüldüğünü göstermesi bakımından önemli bir argümandır.

---

<sup>1</sup> Aksoy, Suat, *Kapitalizmin Lokomotifi Demiryolları*, Sosyal Araştırmalar Vakfı Yayınları, İstanbul 2016, s. 146.

<sup>2</sup> Hülagü, Metin, "Cumhuriyet Öncesi Demiryollarına Genel Bir Bakış", *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 2010, s. 27.

Osmanlı Devleti'nin, Avrupalı devlet açısından iyi bir pazar olması ve jeopolitik açıdan önemli bir konumda yer alması bakımından demiryolu yapılması konusunda büyük bir ilgi odağı haline gelmiştir. Devlet ve devletlerin desteklediği şirketler aracılığı ile çok farklı güzergâhlarda demiryolu yapılması teklifleri peşi sıra Osmanlı devlet adamlarına sunulmuştur.

Şüphesiz Avrupalılar Osmanlı coğrafyasında demiryolu yapmak amacıyla proje üretirken devletin yeraltı ve yerüstü zenginlik kaynaklarını göz önünde bulundurarak güzergâh belirleme yoluna gitmiştir. Hal böyle olunca da demiryolu hatları dolambaçlı güzergâhlar takip etmiştir. Başka önemli bir husus da kilometre garantisi olmuştur. Şirketler devlet ile yaptıkları sözleşmelerde kilometre başına belli bir miktar garanti alma yoluna gitmiştir<sup>3</sup>.

Osmanlı İmparatorluğu peş peşe girdiği savaşıardan büyük mağlubiyetler alarak yıkıldıktan sonra Anadolu'da başlayan mücadele süreci başarıya ulaşmıştır. Osmanlı'nın yerine kurulan Türkiye Cumhuriyeti Devleti, Lozan Antlaşması ile uluslararası alanda kabul görmüş ve tanınmıştır. Ancak yeni Türk Devleti Osmanlı'dan farklı olarak bir ulus devlet formunda inşa edilmiştir. Dolayısıyla Osmanlı'nın imparatorluk karakteri ve onun sonucu olan politik tercihler ortadan kaldırılmıştır.

Türkiye Cumhuriyeti kurulduktan hemen sonra demiryolu yapımının elzem olduğu kanaati hemen hemen tüm liderlerde mevcuttur. İsmet Paşa'nın 1924 bütçe müzakereleri sırasında yaptığı konuşma konuya nasıl bakıldığını göstermesi bakımından önemli bir örnektir. Söz konusu konuşmanın bir bölümü şu şekildedir. “...*Bir an evvel memlekette bir karış fazla demiryolu yapmak ne vasıta ile kimin tarafından olursa olsun. Şirketler mi yapacak, ben mi yapacağım, o mu işletecek velhasıl kim yapacaksa yapsın...*”<sup>4</sup>.

İsmet Paşa'nın konuşması demiryolu konusunda kararlılık olarak okunabileceği gibi şirketlerin de yol yapabileceğinin meşru görüldüğü sonucunu da ortaya

---

<sup>3</sup> İmbert, Paul, *Osmanlı İmparatorluğunda Yenileşme Hareketleri*, (Çev. Adnan Cemgil), Engin Yayınları, İstanbul (tarihsiz), s. 175.

<sup>4</sup> *Halk Fırkası Zabıt Ceridesi*, 28 Kanun-u Sani 1340, aktaran, Tekeli, İ.ve S. İlkin, *Cumhuriyetin Harcı*, (2. baskı), C. III, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2010, s. 285.

koymaktadır. Ancak daha sonra demiryolu yapımı için “*Türk Parası, Türk Dimağı, Türk emeği ile hem yapmak hem işletmek*” şeklinde bir slogan ile hareket edilmiştir<sup>5</sup>.

Türkiye Cumhuriyeti demiryolu yapımına başladığı zaman Birinci Dünya Savaşı ve Milli Mücadele gibi ekonomi ve iş gücü anlamında iki yıkıcı savaştan çıkmış bir durumdaydı. Lakin İsmet Paşa'nın yukarıdaki konuşmasında belirttiği üzere demiryolu iktisadi kalkınma açısından büyük bir gereksinim olarak görülmüş ve derhal işe başlanmıştır.

Cumhuriyetin kurucu kadrolarının zihninde demiryolu politikası sadece mali işlevi itibari ile yer almıyordu. En az ekonomik kaygılar kadar etkili olan başka bir faktör de askeri gereksinimlerdir. Zira başta Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere yeni devletin kurulması sürecinde yer alan hemen hemen bütün devlet erkânı Milli Mücadele tecrübesini yaşamış kişilerdir. Hem savaş esnasında yaşanan ulaşım sorunları hem de bundan sonra ülke savunması ile alakalı uygulanacak planın en önemli parçalarından biri ulaşım olacaktır. Çünkü bir ülkenin askeri gücü onun mobilizasyonu ve gerektiğinde sınır bölgelerine ulaştırma kabiliyeti ile orantılıdır. Aksi takdirde ülke savunması konusunda ciddi zafiyetler yaşanabilir<sup>6</sup>.

Demiryolu yapımına başlandığı dönemde tek problem savaşların yok ettiği sermaye ve iş gücü değildir. Buna ek olarak Osmanlı borçlarının ödenmesi zorunluluğu, 1929 yılında meydana gelen küresel ölçekli ekonomik buhran ve 1939 yılında başlayan İkinci Dünya Savaşı'nın getirdiği ağır ekonomik koşullar ile de mücadele etmek gerekmiştir. Ancak şartlar ne olursa olsun, ekonomik gelişmenin anahtarı olarak görülen demiryolu politikasından vazgeçilmemiştir.

Cumhuriyetin kurulmasından sonraki 25 yıl içerisinde 3.540 km yeni yol yapılmıştır. Bunun için harcanan para miktarı ise 513 milyon liradır. Ayrıca daha önce yabancı şirketler tarafından yapılıp işletilen 4.163 km'lik demiryolu satın alınarak devletleştirilmiştir. 1925 ile 1940 yılları arasındaki dönem içerisinde yıllık ortalama 200 km yeni demiryolu yapılmıştır. Ki bu dönem içerisinde 1929 Dünya Ekonomik Buhranı da yaşanmıştır. İkinci Dünya Savaşı'nın etkisini iyice hissettirdiği 1940 yılından itibaren işler yavaşlasa da hiçbir şekilde duraksama yaşanmamıştır. Savaş dönemi

---

<sup>5</sup> *Nafia İşleri Mecmuası (İdari Kısım)*, 1934/1 (3), s. 14.

<sup>6</sup> Toynebee, Arnold J., *Türkiye, Bir Devletin Yeniden Doğuşu*, (Çev. Kasım Yargıcı), Milliyet Yayınları, İstanbul 1971, s. 245.

boyunca yıllık ortalama 50 km yol yapılabilmiştir. Verilen sayısal değerler ve demiryolu politikasının uygulandığı dönemin koşulları göz önüne alındığında son derece başarılı bir politika icra edildiği söylenebilir<sup>7</sup>.

Cumhuriyet döneminde yapılan demiryolları, hatların inşa edilme şekli ve coğrafyaya/ülkeye dağılımı konusunda da Osmanlı döneminden farklı bir strateji izlenmiştir. Yukarıda belirtildiği üzere Osmanlı döneminde hat güzergâhları şirketler tarafından belirlendiği için hem dolambaçlı yollar izlenmiş hem de ağaç dalları şeklinde bir sistem uygulanmıştır. Osmanlı döneminde uygulanan sistem aslında sömürgeci devletlerin sömürge bölgelerinde uyguladığı bir yapı olarak dikkat çekmektedir. Ağaç dalları şeklinde döşenen demiryolu hatları, birbiri ile bağlantısı olmayan ve her hattın bağımsız bir şekilde bir veya birden fazla limana bağlandığı bir yapıda inşa edilmiştir. Dolayısıyla ülkenin iç pazarda bütünleşmesi engellendiği gibi tam tersi bir ayrışmaya neden olmaktadır. Ayrıca şirketler, sahip oldukları demiryolu hattı ve çevresinde egemen bir durumda olmuşlar ve bu yolla devlete meydan okuma olarak görülebilecek bir durum ortaya çıkmıştır.

Cumhuriyet döneminde uygulanan demiryolu politikası ile söz konusu anlayıştan vazgeçilmiştir. Bundan sonra yapılan hemen hemen tüm demiryolları birbiri ile entegre bir şekilde sokularak ulaşım ve doğal olarak ekonomik bakımından ülkenin bütünleşmesi sağlanmıştır<sup>8</sup>.

Bir ülkede genel anlamda ulaştırmanın, spesifik olarak da demiryolunun geliştirilmesinin temel amacı bir yerden başka bir yere insan ve eşya nakliyatının ucuz, hızlı ve güvenli bir şekilde gerçekleştirmektir. Şüphesiz bütün bu nedenler Türkiye’de demiryolu yapılmasının kararlaştırılması sürecinde etkili olmuştur. Demiryolunun yüksek maliyet gibi bazı dezavantajları olsa da faydaları daha çoktur. Fayda-zarar mukayesesinde, faydanın ağır basması yargısından yola çıkılarak, Türkiye’nin kuruluşundan hemen sonra demiryolu politikasının uygulanması son derece rasyonel ve günün ihtiyaçlarına cevap verecek bir tercih olmuştur denilebilir<sup>9</sup>.

---

<sup>7</sup> İ. Tekeli, S. İlkin, *Cumhuriyetin Harcı*, C. III, s. 312, 314.

<sup>8</sup> Şen, Leyla, *Türkiye’de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci*, Toplumsal Ekonomik Siyasal Araştırmalar Vakfı Yayınları, Ankara 2003, s. 61.

<sup>9</sup> Ergün, İsmet, *Türkiye’nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü*, Hacettepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Yayınları, Ankara 1985, s. 50.

Türkiye’de uygulanan demiryolu politikasının başarıya ulaşip ulaşmadığını verilecek şu değerlerden anlaşılabilir:

1928 yılında devlet tarafından işletilen demiryolu hatlarında her km başına 122.229 yolcu, 115.368 ton yük taşınmıştır. Buna karşılık 1948 yılında 333.421 yolcu ve 356.469 ton yük taşınmıştır<sup>10</sup>.

Uygulamaya konulan demiryolu politikası tarımsal üretim, sanayinin gelişmesi ve nüfusun ülke içindeki hareketliliğini arttırması bakımından son derece olumlu sonuçlar vermiştir. Söz konusu dönemde ülke nüfusunun çoğunluğu kırsal bölgelerde yaşadığı için ilk ve en önemli sonuçlar tarımsal üretim üzerinde ortaya çıkmıştır. Demiryolunun ulaştığı kırsal bölgelerde hayvancılık yavaş yavaş önemini yitirmiş, zirai üretimde artışlar yaşanmıştır. Üretilen tarımsal ürünlerin demiryolu vasıtasıyla limanlara hızlı ve ucuz bir şekilde ulaştırılması, Orta Anadolu bölgesinin üretimini ciddi şekilde arttırmıştır. Aynı şekilde sanayi alanında da üretim kapasitesi önemli oranda artış göstermiştir. Tabiidir ki bütün bunlara sosyal, kültürel ve ekonomik alanda gerçekleşen etkileşim ve gelişmeyi de eklemek gerekmektedir<sup>11</sup>.

Osmanlı ve Cumhuriyet dönemi demiryolları ile ilgili bu genel değerlendirmeden sonra, demiryolunun Malatya serüvenine de kısaca değinmekte yarar var.

Malatya’ya ilk demiryolu Fevzipaşa-Malatya-Diyarbakır hattı güzergâhı üzerinde olması itibarıyla gelmiştir. Mezkûr hattın ilk inşaat kısmı olan Gölbaşı istasyonunun 1929 yılında işletmeye açılmasından hemen sonra 1930 yılının sonlarına doğru Malatya İstasyonu işletmeye açılmıştır. Dolayısıyla 1930 yılından itibaren Malatya’dan güney istikametine gidişler kolaylaşmıştır. Fevzipaşa’dan başlayan hat Malatya’dan sonra Elazığ, Ergani ve Diyarbakır’a kadar devam etmiştir. Dolayısıyla Malatya’nın, güney istikametinden sonra doğusuna doğru da ulaşımı kolaylaşmıştır. Fevzipaşa-Malatya-Diyarbakır hattı sayesinde Ergani madenlerinin Mersin Limanı’na ulaşması sağlandığı gibi hattın güzergâhında bulunan Adıyaman, Maraş, Malatya, Elazığ ve Diyarbakır’ın ürünlerinin kısa yoldan Akdeniz limanlarına ulaştırılması imkânı doğmuştur. Fevzipaşa-Malatya-Diyarbakır Demiryolu Hattı, bahsi geçen

<sup>10</sup> Tekeli, İ. ve S. İlkin, *Cumhuriyetin Harcı*, C. III, s. 317.

<sup>11</sup> Akbulut, Gülpınar, *Siyasi Coğrafya Açısından Demiryolu Ulaşımı*, Anı Yayınları, Ankara 2010, s. 186, 188–189.

şehirlerin ekonomisine doğrudan, civardaki diğer yerleşim yerlerinin ekonomisine ise dolaylı yollardan önemli katkısı olmuştur.

Malatya'ya ulaşan ikinci demiryolu Sivas-Erzurum hattı ile Fevzipaşa-Malatya-Diyarbakır hattını birleştiren Malatya-Çetinkaya İltisak Hattı olmuştur. 1937 yılında işletmeye açılan bu iltisak hattı ile Ankara, Kayseri, Sivas, Erzincan ve Erzurum'un Akdeniz'e ulaşması sağlanmıştır. Ayrıca başta Malatya olmak üzere Fevzipaşa-Malatya-Diyarbakır hattı güzergâhında bulunan doğu illerinin de Orta Anadolu ve başkent Ankara ile irtibatı gerçekleştirilmiştir. Toplamda yaklaşık 140 km olan bağlantı hattı kısa bir mesafe gibi görülebilir. Ancak üstlendiği, ülkenin önemli bir bölümünün bütünleşmesi, fonksiyonu bakımından önemlidir.

Son olarak belirtmek gerekir ki ele alınan 1923–1950 yılları arasında Türkiye'nin demiryolu serüveni ve demiryolunun Malatya'ya gelişi konusu aynı zamanda Türkiye'nin modernleşme tarihine paralel bir yapı arz etmektedir. Her ne kadar demiryolu gündelik ihtiyaçlara cevap vermesi için yapılan bir ameliye olarak görülse de meselenin teorik altyapısı gelişme ve çağdaşlaşma arzusunu belirgin bir şekilde ortaya koymaktadır. İşin bu yönü merkeze alınarak kapsamlı çalışmaların yapılmasına ihtiyaç vardır.

## BİBLİYOGRAFYA

### 1. Arşivler

1.1. Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi

### 2. Resmi Yayınlar

2.1. TBMM Kamunlar Dergisi

2.2. TBMM Zabıt Cerideleri

### 3. İstatistikler

3.1. T.C Mûnakalat Vekâleti, *1938–1939 Mili Yılı İçinde Devlet Demiryolları ve Trabzon-İran Transit Yolu İstasyonları Arasında Taşınan Yolcuların Sayılarını, Eşyanın Tonlarını Koyun ve Sığırın Sayılarını Bildirir Defter*, Demiryolları Matbaası, Haydarpaşa 1940.

3.2. T.C Mûnakalat Vekâleti, *1943–1944 Mili Yılı İçinde Devlet Demiryolları ve Trabzon-İran Transit Yolu İstasyonları Arasında Taşınan Yolcuların Sayılarını, Eşyanın Tonlarını Koyun ve Sığırın Sayılarını Bildirir Defter*, Demiryolları Matbaası, Alsancak 1944.

3.3. T.C Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü, *1946 Devlet Demiryolları ve Trabzon-İran Transit Yolu İstasyonları Arasında Taşınan Yolcuların Sayılarını, Eşya Tonlarını Koyun ve Sığır Sayılarını Gösterir Defter*, Demiryolları Matbaası, Alsancak 1947.

3.4. T.C. Mûnakalat Vekâleti, *Devlet Demiryolları ve Limanları 1939–1940 Mali Senesindeki Vaziyeti ve İşletme Neticeleri*, Alsancak 1941.

### 4. Süreli Yayınlar

#### 4.1. Ayın Tarihi

#### 4.2. Gazeteler

4.2.1. *Akşam*

4.2.2. *Cumhuriyet*

4.2.3. *Hâkimiyet-i Milliye*

4.2.4. *Ulus*

4.2.5. *Vakit*

4.2.6. *Yeni Malatya*

#### 4.3. Dergiler

4.3.1. *Bellekten*

4.3.2. *Demiryollar Dergisi*

4.3.3. *Demiryollar Mecmuası*

4.3.4. *Kebikeç*

4.3.5. *NTV Tarih*

4.3.6. T. C Nafia Vekâleti, *Nafia İşleri Mecmuası*

4.3.7. T.C Bayındırlık Bakanlığı, *Bayındırlık İşleri Dergisi*

## 5. Araştırma, İnceleme, Hatırat ve Tetkik Eserler

- Afetinan, A., *İzmir İktisat Kongresi*, (2. Baskı), Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1989.
- Ağaldağ, Sebahattin, *En Eski Çağlardan Bizans Dönemine Kadar Malatya Tarihi*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya 1988.
- Akbayar, Nuri, *Osmanlı Yer Adları Sözlüğü*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2001.
- Akbulut, Gülpınar, *Siyasi Coğrafya Açısından Demiryolu Ulaşımı*, Anı Yayınları, Ankara 2010.
- Aksoy, Suat, *Kapitalizmin Lokomotif Demiryolları*, Sosyal Araştırmalar Vakfı Yayınları, İstanbul 2016.
- As, Efdal, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları 1923–1960*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk ilkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, İzmir 2006.
- Atatürk Kültür Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi, *Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri I-III*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 2006.
- Atatürk Kültür Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi, *Atatürk'ün Tamim Telgraf ve Beyannameleri IV*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 2006.
- Atatürk Kültür Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi, *Cumhuriyet Dönemi Demiryolları Sempozyumu*, Haz. Mukaddes Arslan, Atatürk Araştırma Merkezi Yayını, Ankara 2010.
- Avcıoğlu, Doğan, *Türkiye'nin Düzeni (Dün-Bugün-Yarın)*, Tekin Yayınevi, İstanbul 1996.
- Aydemir, Şevket Süreyya, *İkinci Adam*, (4. baskı), Remzi Kitapevi, İstanbul 1976.
- Aydın, Mesut, *Atatürk ve Malatya*, Evin Kitapevi Matbaası, Malatya 2006.
- Berksan, Nazım, *Yol Davamız Nerede?*, Akın Matbaası, Ankara 1951.
- Boratav, Korkut, *Türkiye'de Devletçilik*, (2. baskı), Savaş Yayınları, Ankara 1982.
- Can, Bilmez Bülent, *Demiryolundan Petrole Chester Projesi 1908–1923*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2000.
- Çalapverdi, İhsan, *Sivas-Erzurum Demiryolu İnşası 1933–1939*, Divriği Defterleri, Yayın No 6, İstanbul 2008.

- Çavdar, Tevfik, *Osmanlıların Yarı Sömürge Oluşu*, Ant Yayınları, İstanbul 1970.
- Çoker, Fahri, *Türk Parlamento Tarihi 1919–1923*, C. I, Türkiye Büyük Millet Meclisi Yayınları, Ankara 1994.
- Dervişoğlu, Fatih M., *Nuri Demirağ Türkiye'nin Havacılık Efsanesi*, (1. baskı), Ötüken Yayınları, İstanbul 2007.
- Earle, Edward Mead, *Bağdat Demiryolu Savaşı*, Çev. Kasım Yargıcı, (1. baskı), Milliyet Yayınları, İstanbul, 1972.
- Engin, Vahdettin, *Rumeli Demiryolları*, Eren Yayınları, İstanbul 1993.
- Ergün, İsmet, *Türkiye'nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü*, Hacettepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Yayınları, Ankara 1985.
- Ete, Muhlis, *Münakalat*, İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Yayınları, İstanbul 1938.
- Evren, Güngör, *Demiryolu*, Birsen Yayınevi, İstanbul 2002.
- Haykır, Yavuz, *Atatürk Dönemi Kara ve Demiryolu İnşa Çalışmaları 1923–1938*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Ana Bilim Dalı, Elazığ 2011.
- İmbert, Paul, *Osmanlı İmparatorluğunda Yenileşme Hareketleri*, Engin Yayınları, İstanbul (tarihsiz).
- İnal, İbnülemin Mahmut Kemal, *Son Sadrazamlar*, (3. baskı), C. III, Dergâh Yayınları, İstanbul 1982.
- İnönü, İsmet, *Hatıralar*, Haz. Sebahattin Selek, (3. baskı), Bilgi Yayınevi, Ankara 2009.
- İstanbul Ticaret Odası, *Cumhuriyetten Bu Yana Türkiye Ekonomisinin Gelişimi ve Geleceğe Bakış*, Lebib Yalkın Yayınları ve Basım İşleri, İstanbul 1989.
- Jaeschke, Gotthard, *Türkiye Kronolojisi 1938–1945*, Çev. Gülayşe Koçak, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1990.
- Kaynar, Nezir, *Kara Ulaştırması*, Devlet Planlama Teşkilatı Yayını, Ankara 1983.
- Kocatürk, Utkan, *Doğumundan Ölümüne Kadar Kaynakçalı Atatürk Günlüğü*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 2007.
- Komisyon, *Atatürk'ün Bütün Eserleri (1921–1922)*, (2. baskı), C XII, Kaynak Yayınları, İstanbul 2005.

- Kopar, Metin, *Cumhuriyet Halk Partisi Döneminde Doğu Anadolu'ya Yapılan Kamu Harcamaları ve Yatırımlar*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 2009.
- Kurmuş, Orhan, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, Yordam Kitap, İstanbul 2007.
- Meray, Seha L. ve Olcay, Osman, *Osmanlı İmparatorluğunun Çöküş Belgeleri*, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, Ankara 1977.
- Müderrişoğlu, Alptekin, *Kurtuluş Savaşının Mali Kaynakları*, (2. baskı), Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 2013.
- Noviçev, A. D., *Osmanlı İmparatorluğunun Yarı Sömürgeleşmesi*, Çev. Nabi Dinçer, (1. baskı), Onur Yayınları, İstanbul 1979.
- Önder, Mehmet, *Atatürk'ün Yurt Gezileri*, (1. Baskı), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara 1975.
- Pamuk, Şevket, *Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi 1500-1914*, (4. Baskı), İletişim Yayınları, İstanbul 2007.
- Rathman, Lothar, *Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi*, Çev. Ragıp Zarakolu, (3. baskı), Belge Yayınları, İstanbul 2001.
- Semiz, Yaşar, *Türk Amerikan Münasebetleri Işığında Chester Demiryolu Projesi*, Saray Kitapevi, Ankara 1995.
- Sotiriyu, Dido, *Benden Selam Söyle Anadolu'ya*, Çev. Attila Tokatlı, (13. baskı), Alan Yayıncılık, İstanbul 1997.
- Şen, Leyla, *Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci*, Toplumsal Ekonomik Siyasal Araştırmalar Vakfı Yayınları, Ankara 2003.
- T.C Malatya Valiliği, *Sosyal, Kültürel ve Ekonomik Yönleri İle Malatya*, Haz. Özgür Yücel Yakar-Fahreddin Fırat-Nilgün Bozdağ-Ali Ekber Baydoğan, Malatya Valiliği Yayını, Malatya 2004.
- T.C Nafia Vekâleti, *On Senede Türkiye Nafia'sı 1923-1933*, İstanbul Matbaacılık ve Neşriyat Türk Anonim Şirketi, İstanbul 1933.
- T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, *Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Terimleri Sözlüğü*, (2. baskı), Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Strateji Geliştirme Başkanlığı Yayınları, Ankara 2012.
- Taşdemir, Serap, *Tek Parti Döneminde Sivas'ta Siyasal Hayat 1923-1946*, Siyasal Kitabevi, Ankara 2014.

Tekeli, İlhan ve İlkin, Selim, *Cumhuriyetin Harcı*, C. III, (2. baskı), İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2010.

———*Türkiye Belgesel İktisat Tarihi-Savaş Sonrası Ortamında 1947 Türkiye İktisadi Kalkınma Planı*, (1. baskı), C. III, Bilge Kültür Sanat Yayınları, İstanbul 2009.

Toynbee, Arnold J., *Türkiye, Bir Devletin Yeniden Doğuşu*, Çev. Kasım Yargıcı, Milliyet Yayınları, İstanbul 1971.

Tural, M. Akif, *Atatürk Devrinde İktisadi Yapılaşma ve Celal Bayar 1920–1938*, (1. Baskı), Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara 1987.

Tural, Sadık K., *Yüzyıla Damgasını Vuran Önder: Atatürk*, Akçağ Yayınları, Ankara 2015.

Türkiye Cumhuriyeti Nafia Vekâleti, *Irmak–Filyos ve Fevzipaşa Hatları İnşaat MukaveleNamesi*, Zemelliç Biraderler Matbaası, İstanbul 1928.

Uran, Hilmi, *Meşrutiyet Tek Parti Çok Parti Hatıralarım 1908–1950*, (2. baskı), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2008.

Woods, Colonel H., *Economic Conditions in Turkey*, Printed And Published By His Majesty's Stationery Office, London 1934.

Yenal, Oktay, *Cumhuriyetin İktisat Tarihi*, (3. Baskı), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2010.

Yerasimos, Stefanos, *Az gelişmişlik Sürecinde Türkiye*, (7. Baskı), C I-III, Belge Yayınları, İstanbul 2005.

Yıldırım, İsmail, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları 1923–1950*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 2001.

Yücekök, Ahmet, *100 Soruda Türk Devrim Tarihi*, (1. baskı), Gerçek Yayınevi, İstanbul 1984.

## 6. Makaleler

Arslan, M., “Milli Mücadele Tarihimizde Demiryolları ve Demiryolcular”, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 2010, s. 47–83.

Aydın, S., “Türkiye'nin Demiryolu Serüvenine Muhtasar Bir Bakış”, *Kebikeç Dergisi*, Yıl 2001, (11), s. 49–94.

- Babaoğlu, R., “Türkiye Cumhuriyeti Nafia Vekâleti Devlet Demir Yolları Samsun-Sivas Demiryolu Amasya İstasyonunun İşletmeye Küşadı”, *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları Dergisi*, C. XIII, Sayı 25–26, s. 183–234.
- Beydilli, K., “Bağdat Demiryolu”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, C. IV, 1991, s. 442–444.
- Darkot, Besim, “Malatya”, *MEB İslam Ansiklopedisi*, Milli Eğitim Basımevi, C. VII, 1978, 225–232.
- Daver, B., “Atatürk ve Ekonomi”, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, C. XI, (Mart 1995), (31), s. 295–304.
- Demirtaş, B., “Cumhuriyet Döneminde Demiryolu Siyasetinin Malatya Durağı”, *International Journal of Eurasia Social Sciences*, VII, (March 2017), (26), s. 97–110.
- Gülsoy, U., “Gerçekleşen Bir Rüya: Hicaz Demiryolu”, *Osmanlı, Yeni Türkiye Yayınları*, C. III, Ankara 1999, s. 678–685.
- Hülagü, M., “Cumhuriyet Öncesi Demiryollarına Genel Bir Bakış”, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 2010, s. 25–47.
- K., H., “Demiryolları Şebekemizde İltisak Hatları ve Ehemmiyetleri”, *Demiryollar Dergisi*, C. XIII, Nisan 1938, (158), s. 587-595.
- “Örülme Olan Demiryollarımız Üzerinde Bir Cevelan”, *Demiryollar Dergisi*, C. XIII, Temmuz 1937, (149), s. 158.
- Kâhya, E., “Türkiye’de İlk Demiryolları”, *Belleten*, C. LII, Ankara 1988, (202),s. 209–218.
- Kayserilioğlu, R. S., “Cumhuriyet’in İlk Yılbaşı Kutlaması: 31 Aralık 1926”, *NTV Tarih Dergisi*, (Aralık 2010), (24), s. 72-75.
- Koraltürk, Murat, Çetin, Cem, “Türkiye’de Liberal İktisadi Düşünce”, *Modern Türkiye’de Siyasi Düşünce-Liberalizm*, C. VII, İletişim Yayınları, İstanbul 2013, s. 316–355.
- Küçükuşurlu, Murat, Saylan, Gürkan Fırat, “Şimendiferin Erzurum Yolculuğu”, *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, 2008 (38), s. 313–342.
- Merdol, A., “Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Modelleri”, *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi*, C. X, İletişim Yayınları, İstanbul 1983, s. 2769–2772.

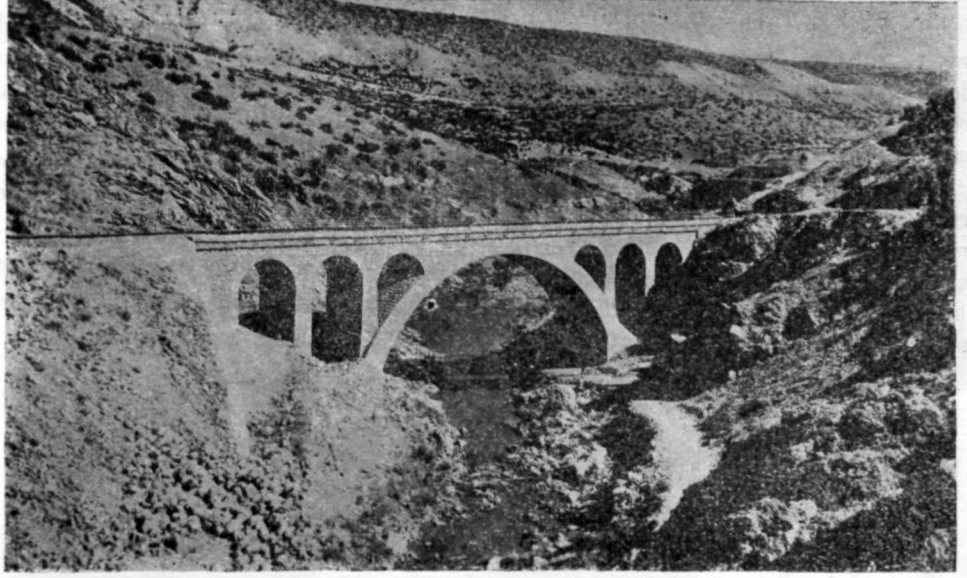
- Özyüksel, M., “Hicaz Demiryolu”, *Türkler*, C. XIV, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s. 835–856.
- Quarter, D., “19. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğunda Demiryolları”, *Tanzimat’tan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi*, C. VI, İletişim Yayınları, İstanbul 1985, s. 1630–1635.
- Rahmi D., “1930–1945 Dönemi Doğu Anadolu’da Uygulanan Sanayi Politikaları”, *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C. X, Elazığ 2000, (2), s. 223–230.
- Toprak, Z., “Cumhuriyet Demiryolu ve Laiklik: Bir Modernite Metaforu”, *Toplumsal Tarih*, Aralık 2007, (168), s. 26–31.
- Yıldırım, İ., “Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış”, *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C. XII, Elazığ 2002, (1), s. 311–324.
- Yıldırım, S., “Cumhuriyet Dönemi Demiryollarının Gelişiminde Etkili Olan Faktörler”, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu*, (1. baskı), Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 2010, s. 93–100.
- Yücel, M. Serhan, Taşar, M. Murat, “Demiryolunun Stratejik Önemi ve Erken Cumhuriyet Döneminde Demiryolu Siyaseti”, *Vakanüvis Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, C. I, Mart 2016, (1), s. 293–342.

## 7. İnternet Kaynakları

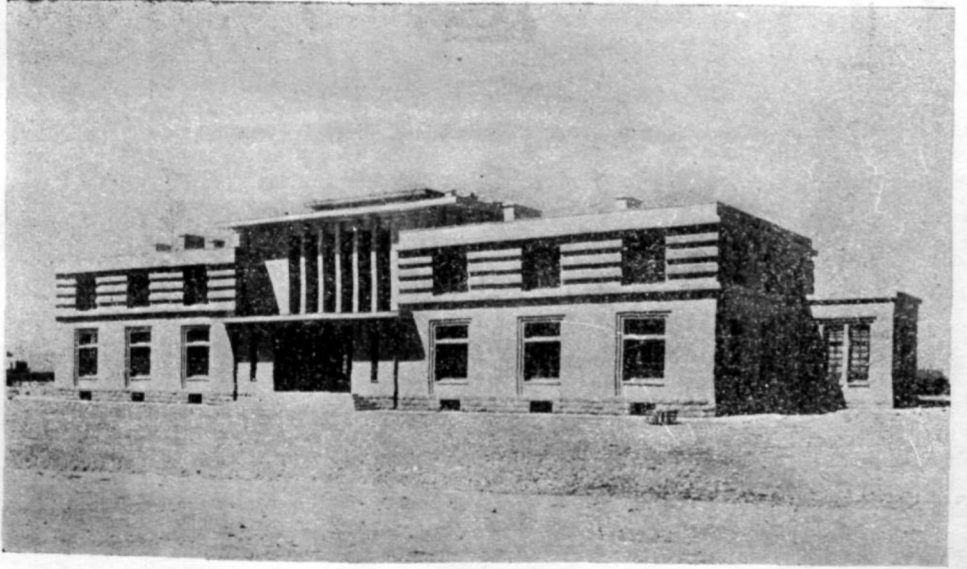
<http://acikerisim.tbmm.gov.tr:8080/xmlui/bitstream/handle/11543/1068/197301092.pdf?sequence=1&isAllowed=y>, (Erişim tarihi: 14.04.2017).

<http://www.trainsofturkey.com/w/pmwiki.php/Stations/Malatya> (Erişim tarihi: 30. 05. 2017).

## EKLER

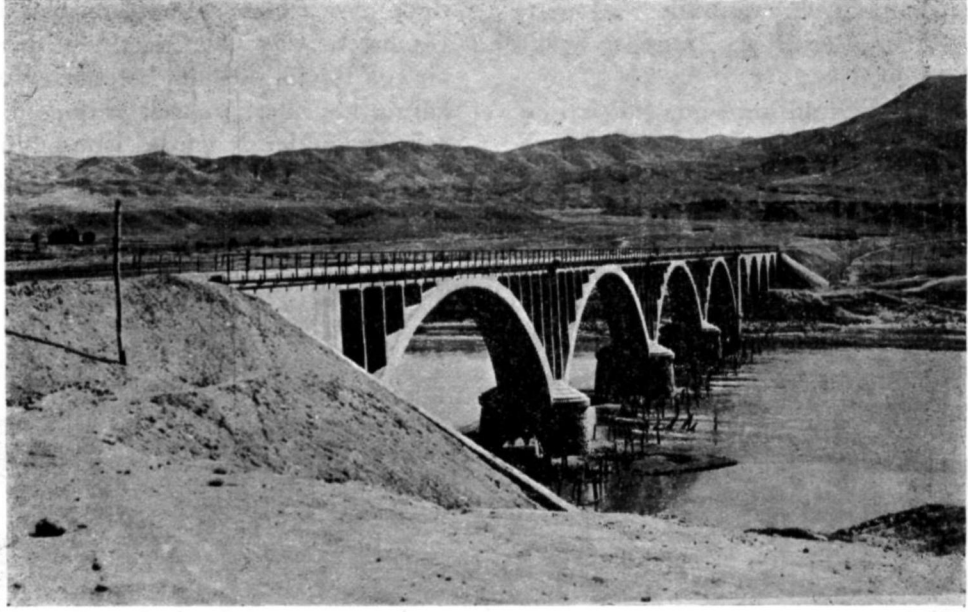


Sultan su vadisinde 204+57 kilometrede kârgir köprü mansap tarafından Diyarbekire doğru görünüş

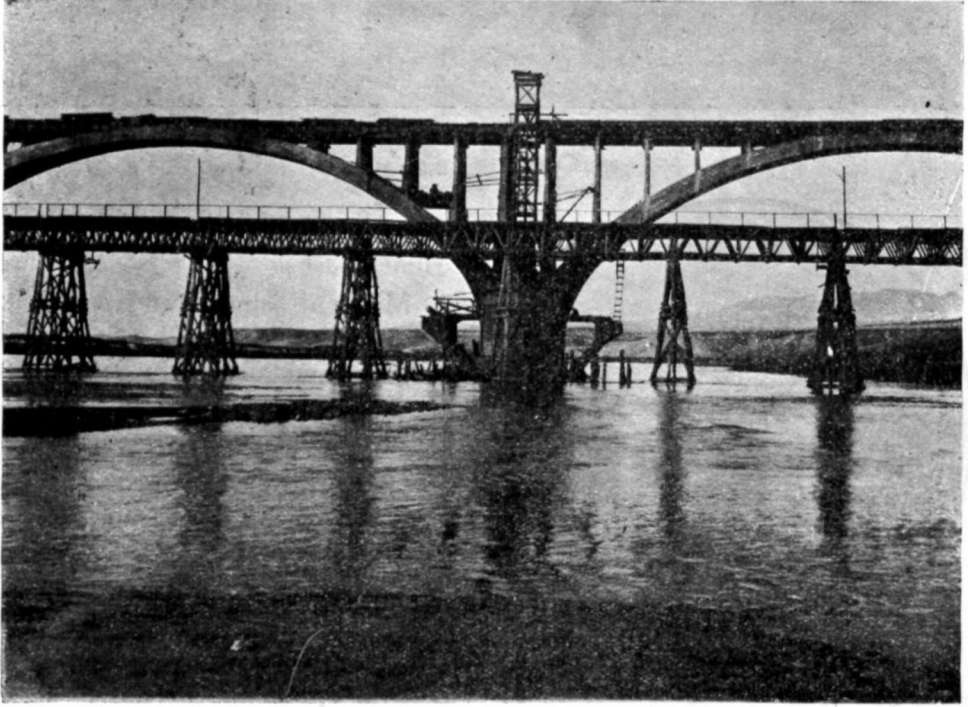


Malatya istasyonu

**EK.1.**

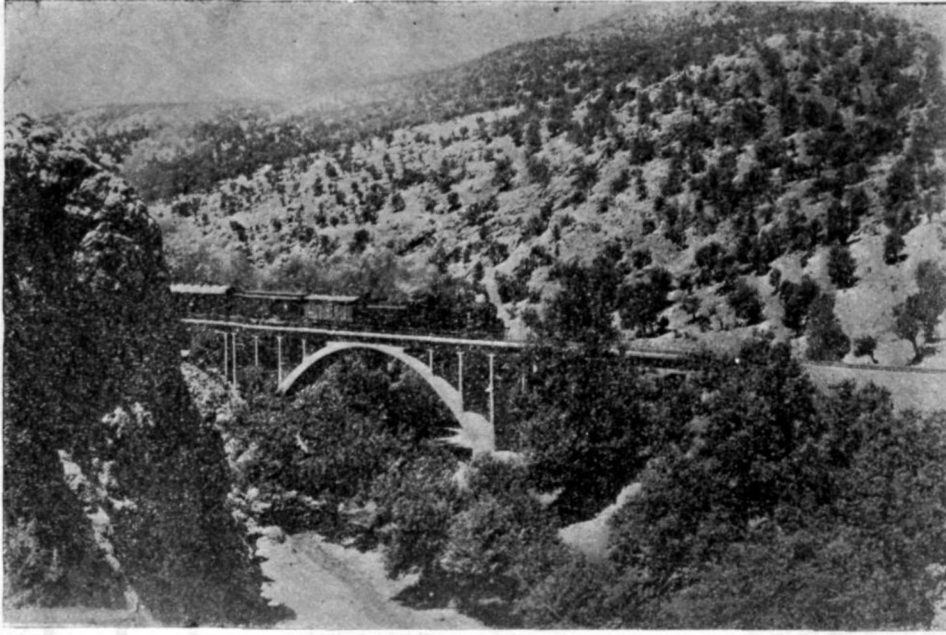


Fırat üzerinde beton arme köprü. Km. 284.0 açıklık  $4 \times 49.4 + 4 \times 24.7$  köprü'nün umum tulü 354.0 m.  
Mansap tarafından Diyarbekire doğru görünüş



Fırat köprüsünün inşaat zamanındaki vaziyeti ve müvakkat köprü

EK.2.

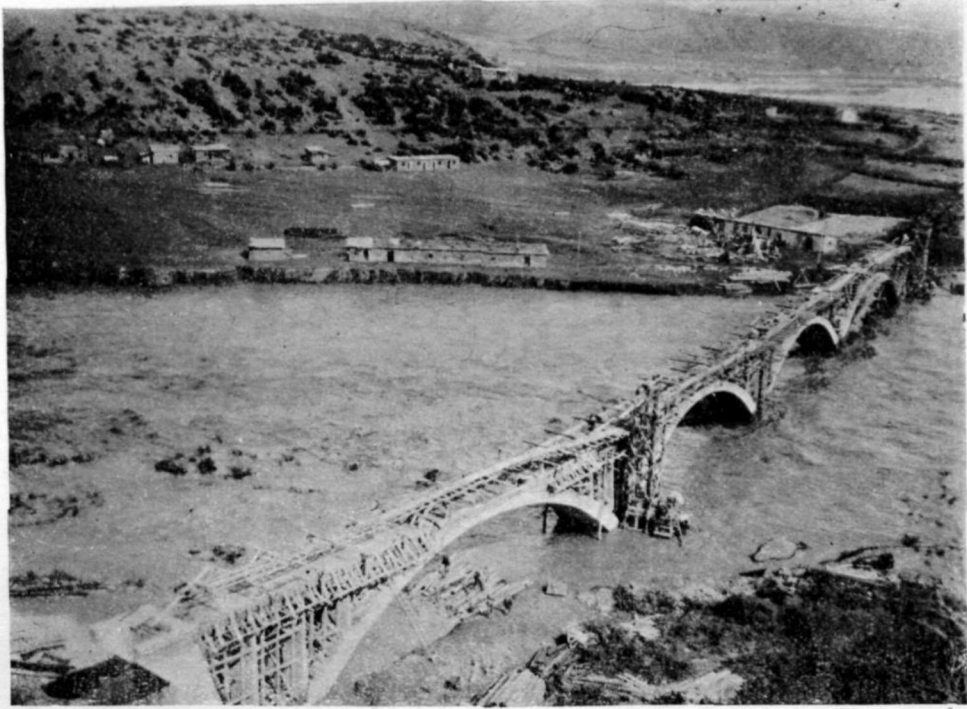


Sürgü vadisinde 167+96 kilometrede 30.0 metre açıklığında beton arme köprü  
Menbedan Fevzipaşa cinetine doğru görünüş.

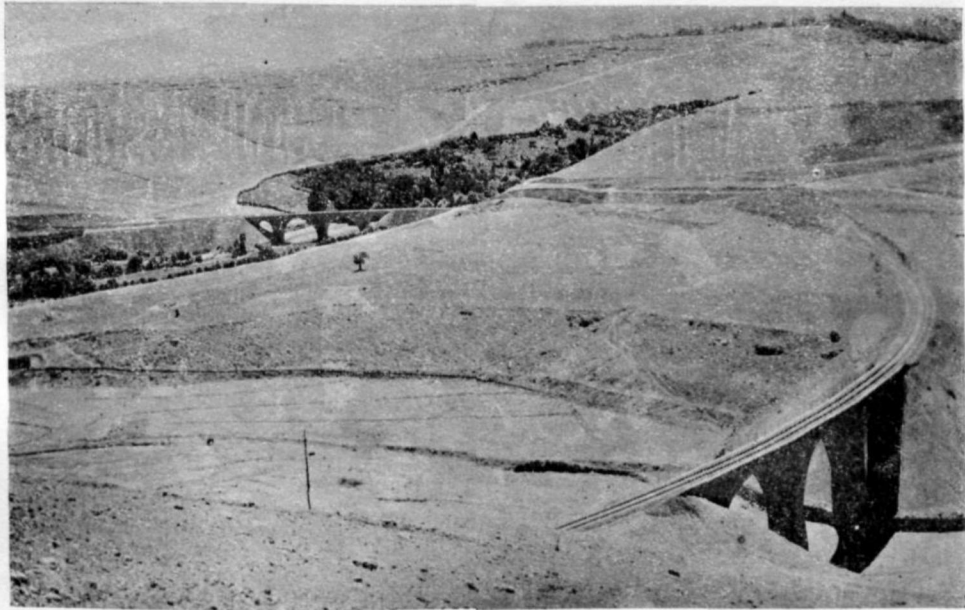


241+7 kilometrede Beydere üzerinde  $8.0+2\times 18.00+8.00$  açıklığında kârgir köprü  
Menba tarafından görünüş.

**EK.3.**



Surgu vadisinde 161+7 kilometrede 35.0 açıklığında beton armo köprü ve tünel methali  
Diyarbakire doğru görünüş



Kilometre 241.0 de beyderesi vadisinde Diyarbakir cihetine doğru bakış  $3 \times 18$  ile  $8.0 + 2 \times 18 + 0 + 8.0$   
açıklığındaki kârğir köprüler

**EK.4.**

**İdarehanesi**  
Malatya - Dernek caddesinde  
İmtiyaz S. Şevki  
Mesul M. ŞEVKİ  
Bütün yazı ve idare işleri için  
gazete Müdürlüğüne müracaat  
edilir.  
Dercolumnuyan evrakında  
olunmaz

# Malatya

Haftada bir çıkar. Hususi gazetedir.

**Abonesi**  
Seneligi : (4) Altı aylığı (2) :  
Liradır  
İlanat için Pazarlık Yapılır  
İlanattan mesuliyet kabul  
edilmez  
Telgraf adresi  
Malatyada - Yeni Malatya  
nushası 5 kuruş

## SİMENDİFER

GAZİ Hz. NE MİNNETLER İSMET PŞ. MIZA  
HÜRMETLER

Fevzipaşa - Diyarbe-  
kir' arasında yapılmak-  
ta olan şimendifer hat-  
tının Malatya'ya kadar  
kısmi bitmiş ve trenin  
önümüzdeki pazar günü  
istasyona gelerek dü-  
düğünü ötürmesi kat'i  
leşmiştir.

Bu, Malatya tari-  
hinin ne kadar şerefi  
bir günü olacak ise as-  
ri ve iktisadi hayatımı-  
zın, şüphesiz ki, bir dö-  
nüm noktasını da teşkil  
edecektir.

Malatya'ya ait ola-  
cak olan bu iktisadi  
dönüm noktasını diğer  
bir makalemize bira-  
kıyoruz. Bugünlük yal-  
nız şimendifer siyaseti,  
şimendifer yapma po-  
litikası üzerinde tevak-  
kuf edeceğiz.

Meclisteki müzake-  
relerden itibaren bugü-  
ne kadar ve belki şim-  
endifer programının  
tathikati bittikten  
sonra da bu politika-  
nın ekalliyet bile olsa-  
aleyhinde bulunanlar  
vardı ve bunlar işe,  
muhtelif zaviyei rü'yet  
lerden bakıyorlardı.

Paramızın kâfi ge-  
lemeyeceğinden tutunuz  
da bu ağır yükün bir  
nesile tahmilinin mu-  
vafık olamayacağına  
ve hatta isabetsizliğine  
kadar bir çok nazariye  
ve mütalea yürütenler  
olmuştu. Bu na rağmen

C. H. fırkasının inkılâpçı  
hükümeti, serdedilen  
bu makûs nazariyele-  
ri, müdellel esbabile,  
cerhederek Gazi Türki-  
yesinde bunun mümkün  
olacağını söyledi. Her  
sıras ıgeldikçe de İsmet  
Pş. söylemekten fariğ  
olmadı ve Azimle prog-  
ramını tatbika çalıştı.

Bu mesainin çok çet-  
tin olduğunu itiraf  
ederiz. Fakat biz; İsmet  
Pş. yı bir cihani husu-  
met ile garp cephesin-  
de çarpışarak asker-  
likte muvaffak olan,  
Lozan, da imperyalist  
ve materyalist zihniyet  
çilerle siyasi masa baş-  
ında uğraşın keza mu-  
vaffak olan bir inkılâpçı  
yılmazı deye taparız.  
Daima da, muhtelif ve  
lâkin kabil iken kısa  
zekâların « olmaz » de-  
dikleri işleri « olur » a  
bağlar ve başarır sifa-  
tile de öyle mumtaz  
tanyacağız. İsmet Pş.  
nın bu müstesna seci-  
yesi değil midir ki ker-  
dilerini şimendifer si-  
yasetinde de muvaffak  
olmuş görüyoruz.

Lokomotifin dödüğü  
artık yeşil Malatya'nın  
afakında ötüyor. Halk  
bu muazzam eser kar-  
şısında bipayan neşe  
içindedir. Biz bu umumî  
şetarete mündemiç  
şükranları, kemali ta-  
zimle, Büyük reisimiz

**AJANS HABERLERİ**

## GAZİ HZ. SAMSUN'DA

GAZİ HZ. KAYSERİ, SIVAS, TOKAT, AMASYA,  
HAVZA'DAN SONRA SAMSUN'U TEŞRİF  
BUYURMUŞLARDIR

Samsun (a. a) -- Reiscümhur Hz. Samsu-  
n'a muvasalatlarını müteakip burada bulu-  
nan Trabzun mebu'su Hasan ve Rize mebu'su  
Fuat .B. lerle vali Kâzım Pş. yı kabul buyura-  
rak uzun müddet görüşmüşlerdir.

Gazi Hz. bu akşam Dahilive Vekili Ş. Kaya  
.B. le birlikte, otomabile, şehirde bir gezinti  
yapmışlardır.

## MACAR BAŞVEKİLİ

Peşte 26 (a. a) -- Başvekil kont Betlen bu-  
gün Berline hareket etmiştir. hareketinden  
evvel gazetecilere vaki beyanatında, her iki  
memleketin harici siyasetinin sulhun idamesi-  
ne metuf olduğunu söylemiş ve seyahatının  
berhangi yeni bir gurubu teşkil ile alakadar  
olmayıp Macar milletinin büyük Alman mille-  
tine karşı duyduğu hareretli dostluk hislerini  
ifadeye münhasir bulunduğunu kaydeylemiş-  
tir.

## İTALYA'DA ASKERLİK MÜDDETI

Roma 26 (a. a) -- Nazırlar meclisi askerlik  
müddetini 18 ay olarak tespit eylemiş ve 18  
yaşından itibaren gençlerin yetiştirilmesini  
istihdaf eden yeni kanunu kabul etmiştir.

## MUAHEDE

Sofya (a. a) -- Meclis; Mayısta Ankara'da  
imza edilen Türk-Bulgar ticaret ve seyrise-  
fain muahedenamesini tastik etmiştir.

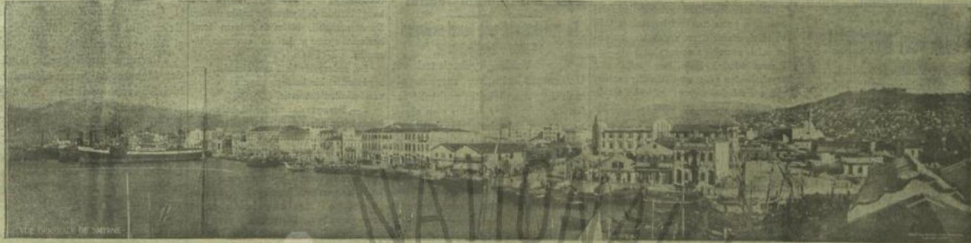
Gazi Hz. ne, sevgili me-  
b'usumuz Başvekil İs-  
met Pş. Hz. le cümhuri-  
yet halk fırkasının inkılâpçı  
hükümetine arz ve  
ıblâğ etmekle fahır  
duyarız.

ŞEVKİ

## VATANDAS ?..

Paramızın kıymet-  
lenmesini istersen, yer-  
li malı kullan !

ŞEVKİ



## Gündelik.

**NASYONALİZM - ENTERNASYONALİZM**

Milletler arasında temas noktaları arttıkça beynelmülî hayatta zahiren yekdiğerine zıt iki cereyan da, garipbir hâdisie olarak kuvvet bulduğıu görülmektedir. Bugünkü vatan ve istiklal mefhumları bir taraftan milliyet hissinin takviye etmekte beraber, insanîyet ve iktisadî merbutiyet fikirleri de diğer taraftan beynelmülîyet düşüncelerine kuvvet vermektedir. Bir kısmın müfekkirlere göre nasjonalizm ve enternasyonalizm yekdiğerini kovmaktadır mefhum telakki edildiği için bunların müteavzün inkisafı bir nevi fikir ve vicdan buhranı reviledecek mahiyettedir. Diğer bir kısma göre ise bunlar arasında ziddiyet ve teارض yoktur. Yalnız her iki mefhumun da hudutlarını evince tesbit etmek lâzım gelmektedir.

Fikirlerin hakikî kaynaktaki birlikat sahadındaki sebeplerine göre ölçülür. Hayatın, onun gereği olmayan zaruret ve hakikatlarına uymayan fikirler hayal sahadında kalır. Ancak bu da nispi bir takdirdir.

Bugün hayal telakki edilgen bir fikrBugün hayat telakki edilgen bir fikir, nihayet bir gün hakikat haline inkılap etmesi imkânında değildir. Fakat o vakte kadar, bu filân yeride fikirler âlemidir. Onun zamanı gelmeden hayatın hikim kılmasına çalışmak mevcut nişanımızdır. Bugünümüzün nişanı ise hayatın hakikatlarıyla yeniden tesise çalışmak gücü ve ıstıraplı bir amelîyettir. Halkın devlet adamlarının vazifesini, cemiyette bu nevi sarımsatlarına meydan bırakmaktır.

Nasyonallizm ve enternasyonallizmin, sekte ve mahdut fikirli taraftarları vardır ki, bunlar yanlış ve mabalgalık görüşlerle her iki mefhumun hakikî telakkiüne zarar vermektedirler. Soven ve kozmopolit unvanlarına daha ziyade liyakat kazanan bu nevi nasjonalist ve enternasyonallistler merbut oldukları kâşifler haricinde hic bir hakikat tasavvuru edemezler. İlk fakihyetlerine emperyalizm düşüncelerine din ve rejim tasavvurlarına istinat eden nasjonalizm beynelmülî tesanüt zaruretlarını kolayca ihmal eden inhisarcı ve mahdut düşünceli bir govnenizmdir.

Buna mukabil yalnız muayyen bir meslek veya sınıftan kâşiflikt menfaatlerini nazari itibara alan ve vatan devlet gibi bugünkü içtimal hayatın en büyük hakikatlarını inkâr etmekte yeltenen bir enternasyonallizm de yitici ve hayalci bir düşüncedir. Bunlar iki mukabil cephe teşkil ederler. Birbirlemleni telif etmek adeta imkânızdır. Hayatta hem ideale, hem de realiteye tam kıymetlerini veren ve hizumuzun vere birini diğereine feda etmeyen müfekkirlere göre hakikî nasjonalizmle enternasyonallizm birbirini selmeden mefhumlar değildir. İsmet ve Durkheim gibi fihimat sisten ve telakkileri ayrı

ayrı olan iki mütefekkir bile bu hususta aynı fikirdedir. Fransız sosyalizminin ve binnetice enternasyonallizminin müesseselerinden biri olan Jaurès vatan fikrini inkâr etmemiştir. Durkheim de vatan fikrinin tarihî istihalelerini mütalaca ettikten sonra beşeriyetin bugünkü kadrolarından daha geniş, daha yüksek bir hayatın mümkün olduğunu kabul ediyor. Elverişli nasjonalizmle enternasyonallizmden her birine, hayatın zaruretlarına göre hakikî kıymetleri verilmiş olsun!

Son LaHaye konferansında nasjonalizm tesahhütlerinden sonra Cenevre'de enternasyonallizmin çoşkunluklarına şahit olacağız. Evveliler nasil, müteakibi fedakârlıklara istinat eden bir uzlaşma ile neticelenmiş beşeriler de şüphesiz yalnız akılları sarımsatlandırdır. Beşeriyetin tarihî seyri budur. Ocak site, millet ve en sonra da insanîyet mülakabettir.

### Zeki MESUT

#### Fıkra.

9 EYLÜL.

15 mayıs 1920'den 9 Eylül 1920'ye kadar geçen üç sene öks, ay iktisat için ve buçuk sene için kâşiflerin ve şükretlerin buluştuğu bir zamanın başlangıcıdır. Bu zamanın başlangıcıdır. Bu zamanın başlangıcıdır. Bu zamanın başlangıcıdır.

15 mayısta düşünün nasıl İsmet'i teğat etmişti? 9 Eylülde İsmet'i nasıl sekte etti? Büyük okyanuslara meddi cezaı gibi 15 mayısta İsmet'i den Türk iradesi, geçilenden aldı. Bu 9 Eylülde nasjonalizm, köpürerek, herleşerek adeta gelen yobancu unvanları Akdenizin ötesine kadar sürmüştü. Bu kudretin menbaini üç buçuk sene büyük hakâşifler yedisinden yetmişine kadar, kadın-erkek, bütün Türk kanlarına serkeştirdiği şadede aramalı.

İsmet'in teğat gününde zamanın kadını 9 Eylülde tecirlerin en girişli kâşifler buldu. Üç buçuk senelik bir geçeyi şüphesiz bir rüya gibi kendisi kendisine okullarımıza selatıyoruz. Onan sonra doğan büyük işğin akıstere daima basırmızı aydınlatıyor.

İsmet, en bilimiyemine bile, vatanın ne demek olduğunu öğreten bir yeridir. Dediklerini gibi, anımsatır, gönlümüzde ve gönlümüzde, tısen vatan sanki ondan ibaretti: Onun teğat edildiği gün kâşifimizi bayraktarımız ihkelaı simsiyah gördük. Onun kurtulduğu gün bilal, tam gördük. Onun kurtulduğu gün bilal, tam gördük.

On sene evvel bir emsal vatan bir bayraktarımız vardı, ondan sonra bu timsalin yansın iki mukadde daha yâşendi: Gazi ve İsmet. Bunlardan her üçüne çevrilen kem bir nazır devlete, halka ve vatana döndürülmesi bir silahtır, ki hepisi aynı şiddetle mukabele görür.

İsmet'in kurtuluşunda Türkiye'nin halikası bugün sekinizi deň olarak hatıret ve sevinçle selamlıyoruz.

F. N.

## Yedi sene evvel bugün İzmir bayrağınakavuştu

9 Eylülün üç denize göğüs veren Türkiye için manası sudur. Gelecek sayısız asırların her dokuz Eylülünde biz varız.

Onlar Akdeniz'den bir kara dalgası gibi İzmir'e süzülür. Bir Kordon'dan bir kuzul dalgası gibi Sakarya boynuna atılır. Vatandaşın üstünde gülmeye zulüm külfet rengi bir dalga gibi dört sene köpürdü ve süpürdü.

İsmet'in siddetli emriyle yedi dakikha sonra ilk şehidimizi verdik: Mustafa Fevzi'den emir talihinin en azı şehididir.

İzmir'i aldığımızdan yedi sene sonra da ilk defa "İzmir'e doğru, diye haykırarak barut sesli Mustafa Necati'yi kaybettik.

Bu ilk büyük ölümler arasında geçen zaman zarfında iki cana can katetmişiz vardır, biri tam manalı bir şeref ve zaferle birinci dalga gibi dönmüşümüz, öteki de tam manalı bir katliyle tam istiklalimize kavuşmuşuzdur. Vehib-hassa bugünkü 9 Eylülde Büyük Yarıncı hissinde ve içimisedir.

Dokuz Eylülde ulaşınca kadar ne oldu, ne geçti, ne yıkıldı ve ne

## İngiliz - Amerika mali müzakereleri başlıyor mu?

Fransa malbahar Snowden'den bahsederken pek müdâhil bir lisan kullanıyor.



M. SNOWDEN İngiliz Maliye Nazırı

İstanbul, 8 (H.M.). — Paris'ten verilen son malûmata nazaran, İngiliz Maliye Nazırı M. Snowden, Amerika ile mali müzakerata girişmek üzere pek mühim bir mesai programı hazırlanmıştır.

Fransa malbahar, M. Snowden'den bahsederken mütedil bir lisan kullanmaktadır.

İsmet Paşa Hz. İstanbul, 8 (Telefon). — Başvekil İsmet Paşa Hz. dün akşam Pendik'ten İstanbul'a inerek otomobil ile şehri geçmiştir.

Londra Sefiri Ferit B. İstanbul, 8 (Telefon). — Londra Sefiri Ferit Beyin minhal mebusluklardan birine namzet gösterileceği haber alınmıştır.



Gözetim için Aka Gündüzün hazırladığı bir roman, hayatın her gün tesadif edilen acıları teşrih eden kıymetli bir eserdir. Aka bu romanda ikizli insanları kuvvetromnda iki yüzlü insanları kuvvetromnda teşrih etmektedir. Okuyucularımızın bu romanı zevkle takip edeceklerinden eminiz.

## Tevfik Kâmil Bey Gölbaşüstasiyonu küşat resmî.

Küşat resmine Gazî Ayntap Yalısı riyaset edecek.

Bugün Fevzi Paşa - Malatya hattının 138'inci kilometresinde Gölbaşüstasiyonu küşat edilcektir. Bu küşat meğasiminde Nafia Vekili Recep Beyin bulunacağını İstanbul muhabirimizin telgrafına atılan yazıdır. Halbu ki yeni aldığımız malûmattan, Recep Beyin hastalanmışından bu küşat resminde bulunamayacağı ve Vekil Beyin Gazî Ayntap Valisinin hazır bulunacağı haber alınmıştır.

Tiriste'de bir hadise: Trieste: 8 — (A.A.) Bir yolcu fasist mebusu Demonighi'ye rivetlerle dört kursun atmasıyla münafıkayhe bir sey olmuştur. yoldan geçen iki kişi hafif surette yaralanmıştır. Müteaviz yakalanmıştır.

Çinliler ateşe başladılar: Moskova: 8 — (A.A.) Tas ajansının Bılgoveçensk den istihbarına nazaran — son günlerde Çin kışatı sovyetlere ve hudut ahalişine karşı ateşlerini arttırmışlardır. Çinliler Sovyet gemilerine ateş etmektedir.

Poincaré'nin sıhhati. Paris, 8 (A.A.) — Poincaré'nin ahvalı şahişiyeti ayılmıştır.

Amerika'da şiddetli yağmurlar. New York: 8 (A.A.) — Yağan şiddetli yağmurlar neticesinde yeni Orleans su altında kalmıştır. Leh garı panayırında.

Tigre cephesinde Ha-  
beşler büyük hazırlık ya-  
yorlar.

# AKŞAM

Mısırdan dün de yeniden  
karışıklıklar, çarpışma-  
lar oldu.

Sene 18 — No. 6142 — Fiyatı her yerde 5 kuruş

CUMA — 22 Teşvinsani 1935

Telefon: 24240 (İdare) - 24249 (Tahriir) - 24248 (Matbaa) - 20113 (Klişe)

## Şimendifer politikasının yeni ve büyük zaferi Fevzipaşa - Diyarıbekir hattı bugün nafia vekili tarafından açılıyor

Fevzipaşa — Diyarıbekir hattının açılma töreni bugün Nafia Vekili Bay Ali Çetinkaya tarafından yapılıyor. Bu hat, diğer bir çok yeni demiryolları arasında Türk cumhuriyetinin şimendifer aynasının bir zaferidir.

Bir zamanlar Diyarıbekir demirce aklı vatanın çok uzak bir köşesi gelirdi. Buraya gitmek için yüzlerce seyahat etmek lâzımdı. Yeni şimendifer hattı bu uzaklığı kaldırmıştır. Şimdi Diyarıbekir iki günlük kısa bir yoldur. Bu yol ne konforlu şimendifer arabalarıyla katılıyor.

Yolun kısalması Diyarıbekirde ticari ve iktisadi mümnesbetleri pek ziyade arttıracaktır. Bir zamanlar orada çürüyüp kalan mahaller şimendifer sayesinde nakledileceği gibi bu şimendifer hattı üzerinde bulunan Ergani baki madenlerinden de tam bir surette istifade kabil olacaktır. Diyarıbekirden gelen haberler daha şimdiden bu şehirde büyük bir iktisadi canlılık başladığını bildiriyor.

Bugün açılacak olan Fevzipaşa - Diyarıbekir hattının uzunluğu 505 kilometredir. Üzerinde 71 istasyon, 64 tünel, 1910 büyük köprü vardır. Köksu kemeri ve Firat üzerindeki betonarme köprü sayılı fen ve sanat eserlerindedir.

Yeni şimendifer hattı için 65 milyon lira sarfedilmiştir. Bunun 53 milyon lirası hazmeden verilmiş, 12 milyon lirası dahil istikrazla tedarik edilmiştir.

Ankara - Diyarıbekir hattının uzunluğu 1315 kilometreyi bulmaktadır. Hat Ankara'dan Kayseri - Niğde - Adana - Fevzipaşa - Malatya - Elâziz - Ergani baki madeninden geçiyor. Memleketin büyük bir kısmını birbirine bağlayan bu hat Diyarıbekirde bitirecektir. Nafia Vekili Ali Çetinkayamın Filyosta söylediği şu Vana doğru ilerleyecek ve



Bugün şimendifer hattına kavuşan Diyarıbekir'in umumî görünüşü

## Diyarıbekir yolunda..

Ankara'dan yağmurla hareket ettik. Ulukışlada karakış vardı. Torosları geçince bahar başladı

Adana 21 (Akşam) — Diyarıbekir hattının açılma töreninde bulunmak üzere dün saat 13.35 de Ankara'dan hareket ettik. Bizden önce 12.45 te kalkan trenle Nafia memurları, inaat mümnesbetleri, Mühendis mektebi talebesi, diğer bir kısım davetliler yola çıkmışlardı. İkinci trende Nafia, Maliye vekilleri, general Ali Salt, diğer bazı generaller, bazı saygınlılar Matbuat umum müdürü Vedat Nedim, belediyeler bankası müdürü Süleyman Sami, Mühendis ve fen mektebi profesörleri, gazeteciler olmak üzere 96 kişi bulunuyor.

Nafia Vekili Ali Çetinkaya misafirlerini trende ziyaret ederek hepse ayrı ayrı görüştü. Gazetecilere bilhassa iltifatta bulundu.

Türkiye ile dost ve kardeş İran bu suretle birbirine bağlanacaktır. [Devamı 4 üncü sahifede]

Ankara'da hava yağmurlu idi. Küçük Yozgattan sonra kar başladı. Toroslarda kar arttı. Ulukışlada müthiş bir kış vardı. Dağlar, tepeler bembeyazdı.

Torosları geçtikten sonra güzel bir bahar havası başladı. Bu güzel hava içinde seyahat ederek Adanaya geldik. Bütün istasyonlar bayraklarla donanmıştı. Her tarafa büyük bir kalabalık vardı. Adanada vilâyet erkânı, binlerce halk treni karşıladı. Burada bir müddet kalıyoruz.

Tren yarı saat 14.30 da Diyarıbekire varacak ve açılış resmi yapılacaktır. Akşam bir ziyafet verilecek ve hususi trenler saat 12 de yola çıkacaktır.

Diyarıbekirde treni karşılamak için büyük hazırlıklar yapılmaktadır.

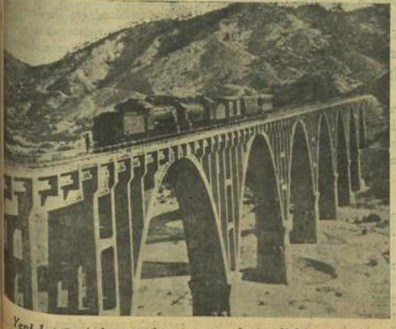
## Acıklı bir kaza

Bayan Zebra Londradan geliriken tren den düştü, hastanede vefat etti

Paris 21 (A.A.) — Havas ajansı bildiriyor: Atatürkün himayelerinde Londrada tahsilde bulunan bayan Zebra, dün Londradan avdet ederken Amiens civarında Paris - Calais ekspresinden bir kaza eseri olarak düşmüş ve aldığı ağır yaralar neticesinde nakledildiği Amiens hastanesinde vefat etmiştir.

## Sofya ve Prag büyük elçilikleri

Ankara 21 (Akşam) — Sofya ve Pragda bir büyük elçilik ihdasının kararlaştırılması üzerine buralara gönderilecek büyük elçi müteşar ve kâtiplere temsil tahsisatlarının kadroya alınmasına dair kanun lâiyhası Meclise verilmiştir.



Yeni hat üzerinde en mühim sınaat eserlerden Köksu köprüsü

## Ekmek fiyatları

Borsacılar "Ekmek 12,5 kuruşa satılabilir,, diyor Belediye reisi "âzamî 15 gün sonra ekmek fiyatları düşecektir,, diyor

Bugday fiyatlarının mütemadiyen düşmesi üzerine ekmeğin ucuzlaşması beklenirken onun pazarlığını muhafaza etmesi yüzünden birinci ekmek fiyatı 14 kuruşa çıkarılmıştı. Hükümet, bugdayla un fiyatları arasındaki garip nisbetsizlikten ileri gelen bu vaziyeti düzeltmek için iş ele almıştır. Vali ve Belediye reisi Muhiddin Östündâğ, değirmencileri çağırarak kendilerinden hesap sormuş ve un fiyatlarının bugdayla birlikte ucuzlatılması lâzım geldiğini, ihtikara meydan vermemek için çok şiddetli hareket edeceğini bildirmiştir.

Değirmenciler bugünkü bugday fiyatlarının birinci ekmeği daha ucuza satmaya imkân bırakmadığını, değirmencilerin kazancı kilo başına 58 santim kurma ücretinden ibaret olduğunu, ikinci nevi ekmeği daha on para zam yapılması icap ettiğini iddia etmişlerdir.

Diğer taraftan vaziyetin iç yüzüne vakıf olan borsacıların hesapları bugünkü halitelerle birinci nevi ekmeğin 12,5, ikinci ekmeğin 11 kuruşa satılabileceğini gösteriyor.

Değirmenciler ekmeğin un fiyatlarına esas olarak en yüksek fiyatlı bugdayları ileri sürüyorlar. Halbuki orta bir hesapla ekmeğin çavdarla yumuşak bugday 8, sert bugday 7 kuruştur ve değirmencilerin iddialarından en az 60 para farklıdır.

Bundan başka değirmenlerde unlara su karıştırılması da maliyet fiyatlarını indiriyor.

[Devamı 4 üncü sahifede]

## Şirketi hayriye

Tarifelerde terzilat yapılacak mı?

Ankara 21 (Akşam) — Şirketi Hayriye tarifelerinde terzilat yapılmasının mümkün olup olmayacağı hakkında Ekonomi bakanlığı tetkikatına devam ediyor.

Tarifeler mütehasssus terzilat yapılabileceği mütaleasında bulunmuştur.

Netice bir kaç güne kadar belli olacaktır.

Bakanlığın mühim miktarda terzilat yapacağı kuvvetle tahmin olunmaktadır.

## 1935 bütçesine yeni ilâve

Ankara 21 (Akşam) — 1935 bütçesinin 143 üncü faslına yeni den 15 bin lira eklenmesi hakkındaki lâiyha Meclise verildi.

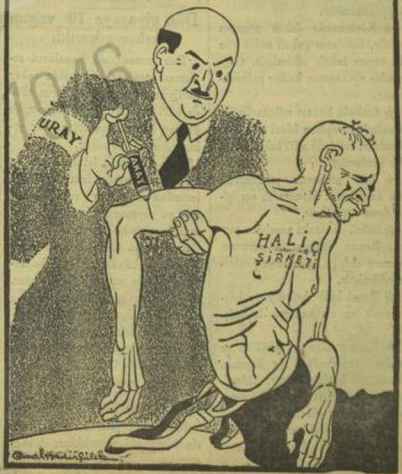
Buna sebep aynı fasla konmuş 25 bin lira tekaüt ikramiyesinin kâmilîen dağılımı olması ve buna mukabil eylem tevkifatlerini istiyen ve sene nihayetine kadar tekaüt edilmesi icap eden ikramiye müstahak memurların bulunmasıdır.

Değirmenciler ekmeğin un fiyatlarına esas olarak en yüksek fiyatlı bugdayları ileri sürüyorlar. Halbuki orta bir hesapla ekmeğin çavdarla yumuşak bugday 8, sert bugday 7 kuruştur ve değirmencilerin iddialarından en az 60 para farklıdır.

Bundan başka değirmenlerde unlara su karıştırılması da maliyet fiyatlarını indiriyor.

[Devamı 4 üncü sahifede]

Yeni romanımız  
**AŞKIN CİLVEŞİ**  
Yazar: M. UYGAR  
İki aşk arasında çarpınan bir erkek kalbinin inceliklerini tahsil eden büyük edebî roman  
Yakında neşre başlayacağız



Gençlik aşkı...



# ULUS

ADIMIZ, ANDIMIZDIR

HER YERDE	SALI
5	8
KURUŞ	Haziran
18 inci Yıl	1937
No. 5697	Tel: Başmühürre 1063
	Yazı İşleri Müd. 1062

## Atatürk Karadenizde bir yurd gezisine çıkıyorlar

**İstanbul, 7 (Telefonla) — İki gün önce İstanbulu verefendirmiş olan Büyük Önderimiz Atatürk yarın deniz yolları idaresinin "İzmir" vapurıyla bir memleket gezisine çıkacaklardır.**

Atatürkün bu seyahatlerine, İç İşler Bakanı ve Cumhuriyet Halk Partisi Genel Sekreteri B. Şükrü Kaya ile bazı saygılar da iştirak edeceklerdir.

Öğrendiğimiz göre, Atatürk İstanbuldan doğu Trabzona, oradan da otomobile Erzurum'a gideceklerdir. Cumhuriyet Reisimiz Erzurum'dan sonra bazı endüstri şehirlerimizi de verefendireceklerdir.

Atatürk'ü Karadenize götürecek olan İzmir vapurunda bütün hazırlıklar bitmiştir. Vapur bu akşam tophane açıklarından kalkmış ve Dolmabahçe sarayı önünde demirlemiştir.



Atatürk S. M. İran Şehzadesi ile beraber alınmış resimler

## Sümer Bank idare meclisinin raporu

### Banka beş yıllık endüstri programındaki vazifesini büyük başarıyla başarmıştır

#### Banka genel heyeti bugün toplanıyor

Sümer Bank genel heyeti bugün toplanacak. 1936 iş ve hesap yılını aidi idare meclisi raporu ile meclise, hisse, kâr ve zarar hesapları teklif olacaktır. Meclis toplantısı ve endüstri hayatından mülahazalar hakkında idare heyeti raporunu aşağıya aynen koyuyoruz.

Muhterem umumî heyet;

Sümer Bank idare meclisi, bankamızın 1936 yılı bilançosu ile kâr ve zarar hesaplarının yüksek başarıyla tamamlandığını mülahazaya arz etmekte mahabirdir.

Gegen iş yılında, bankamız faaliyetlerini ve bu faaliyetlerinin alınan neticelerini tahliye girmiş olan millî ekonomideki rolünü etkinleştirmiş ve bu rolünü etkinleştirmiş olduğu itibarıyla endüstri hayatındaki misahabedeleri kuvvetli tesir etmiş faydalı faaliyetler yapmıştır.

#### 1. — MİLLÎ ENDÜSTRİ VE YE. Nİ OLUŞU

Millî endüstrinin teminatını ifade eden son rakamlardan görüldüğü ki, 1935 yılında zirat mahsulatı endüstrisi, endüstri sektöründe hisse % 45,22, tekstil endüstrisi % 22,01 gibi büyük bir pay almaktadır. Halihazırda gayri zirat endüstrisi sektöründen kimya endüstrisinin aynı yılda umumî yüzde kümdaki hissesi % 3,80, madden işleme endüstrisinin % 6,90'dur. Makineler, tekstil makinesi üretiminde % 99,99 gibi yüksek bir pay almaktadır. Halihazırda gayri zirat endüstrisi sektöründen kimya endüstrisinin aynı yılda umumî yüzde kümdaki hissesi % 3,80, madden işleme endüstrisinin % 6,90'dur. Makineler, tekstil makinesi üretiminde % 99,99 gibi yüksek bir pay almaktadır.

Mecliste son senelerdeki tevgiki sanayiden istifade eden müesseselerin adedi tedricen azalmıştır. Müesseseler adedi endüstriye hareketi şöyle ifade edilebilir: (1932 = 100) : 1933 de 94,84, 1934 de 88, 93, 1935 de 78,82. Fakat müesseseler adedi azalmakla beraber, müesseselerin sermaye envanesi, tesisleri, beygir kuvvetleri, iptidai madde sarfiyatı, işçi miktarı, imalatı

(Sona 5. inci sayfa)

#### Parlamentolar ticaret konferansından notlar

Paris parlamentolar ticaret konferansından alınan notlarımız Kemal Ünal, konferansa konuşulan ekonomist meclisleri dair notları hakkında hazırlanmıştır. Bu notları yakında gazetemizde nesretmeye çalışacağız.

Bunu, yazı işlerimizde daha geniş olarak çalışmak imkânına henüz olmadığımızın bu mevzuat üzerinde daha başka yazıları takip edeceğiz.



Sümer Bank'a Kayıtlı doküman kombinasyonları bir köşe

#### GARABETLERİMİZ

##### Gazete oyunu

Biz gazeteciler var. Bilirizsiniz ki Sıvay Rusya ile dostuz. Genel bilirsiniz Sıvay Sıvay Rusyanın bir türlü dümanı var. Ajanstan şöyle bir telgraf geliyor: "Moskova, 6 (A.A.) — Ordu, parti ve idarede yeni teşkilat yapıldığı hakkında gazetesizler hatırlanmaktadır."

Bu telgrafa ne sarlavha koyarsanız? "Haber, gazetesinin büyük harflerle koyduğu başlık şudur: "Karanlık Moskova teşkilatı edildi?"

Daha uzak, fakat geniş bir başlık. İnanın ikinci başlık da şu: "Maraş'ın Tehlikesi de meclislerdir."

Altında Fötî Parisyen gazetelerinden alınmış bir kaç satır özet sonra da Moskova'dan gelen telgraf!

Fötî Parisyenin, ve sola memnûn olmayan Paris gazetelerinin Sıvay Rusya hakkındaki hissi, fikri ve mesleki malum! Fakat Ankara Caddesinde gazetesini idare eden heyetleri kendi kendilerini bu kadar salıvermekte haklı mıdır?

İnsi geçen Karahan da daha pek yakında memleketimizin o kadar sevilen misafiri idi.

#### Polonya Cumhuriyeti Bükreşte

Bükreşte, 7 (A.A.) — Polonya Reisicumhuru B. Miasciak, yanında da bakan B. Bek olduğu halde, buraya gelmiş ve istasyonda büyük törenle Kral Karol ve Veliahd prens Mihail tarafından karşılanmıştır.

### Büyük türk Hekimi İbnisina için ihtifal

İstanbul, 7 (A.A.) — "Türk Tıbbi Kurumu Başkanlığından, Türk Tarih Kurumu büyük Türk Hekimi ve İhtisası İsmail Sinanoğlu üyesi İbnisina'nın bu büyük ve şerefli ihtifalını (Sona 6. inci sayfa)

## Dost İran için Kamutayda dün sevgi gösterileri yapıldı

### İranla yapılan mukavelelere ait kanunlar kabul edildi

Kamutay dün saat 14 de Bay Refet Canatay başkanlığında toplandı. Mülkiye teftiş heyetinin vazife ve sâlihîyeti ve teşkilatı hakkında ki kanun teftiş heyetinin geri verilmesi hakkında Başbakanlık ve birinci kâinun 1936 - şubat 1937 aylarına ait raporun sunulduğuna dair Davran Muhasebatı Başkanlığı tezkereleri okunup kabul edildi. İkinci kâinun ruznamenin diğer maddelerine geçildi.

#### Üç günün cezası

Ayancağın Harmancaş köyünden tüccar oğullarından Şükrü oğlu Ahmedin, Keskinin Mahmut Balı köyünden Cevay oğullarından Osman oğlu Ömerin ve Yenice köyünden Ahmed oğlu Hüseyinin ölüm cezasına ceza verilmesi hakkında Başbakanlık tezkereleri ve Adliye encümeni mazbataları okundu ve kabul edildi.

#### Bir sınıma memurunun cezası affedildi

Müteahhirin Samsun sınıma mücahede-i şahat memurlarından Abdülhamid Şekkin hakkında Adliye encümeni mazbatasının affi hükmüne geçildi. Söz alan B. M. Mustafa Özgür bildiğini ya su-

(Sona 6. inci sayfa)

## Sivas - Malatya hattı bağlandı

### Bu suretle Diyarbakir yolu 200 kilometre kısaıyor

Sivas, 7 (Hususî Muhabirimiz bildiriyor) — Bugün cumhuriyet hükümeti, memleketi demir ağlarıyla örmek hususunda teşvik ettiği politikaya yeni bir zafer daha ilâve etmiş ve Malatya - Çankaya İlişkî hattında devam etmekte olan iki taraflı inşaat saat 17 de bağlanmıştır.

Bu suretle Sivas doğrudan doğruya Malatya ile ilişki meydana getirmektedir.

Gerek Malatya'da ve gerek Sivas'ta halk büyük sevinç içinde. Hattın başlaması dolayısıyla Kargal'da çoğunluk gösteriler yapılmıştır. Törende Malatya valisi B. İbrahim Etem, Sivas - Erzurum hattı baş müdürü, Malatya kısmı müdürü mevni, bütün kontrol heyeti, Kargal kazası kaymakamı ve rahibe müdürleri, ve civardaki bütün köyler halkı bulunmuştur.

Çankaya mevkiî, Sivas - Erzurum hattı üzerinde ve Sivastan 112 kilometre uzak bulunmaktadır. Çankayadan Malatyaya kadar olan mesafe ise 143 kilometredir. Malatya ve Çankaya arasında sekiz istasyon tesis edilmiştir. Bunlar Dilek, Yazhan, Eski köprü, Hekimhan, Hasan Çelebi, Ulugunay,

(Sona 6. inci sayfa)



Malatya - Sivas hattı üzerinde Hekimhan - Çankaya İlişkî hattının gösterildiği harita

#### Fıkra

##### "Hiçle şeriye..."

— Ha, demek bilmiyordunuz.  
— Hayır!  
— Evet Anbarada ev yaptırarak istiyenlerden bir kısmının iki planın emriyle bir şehir planı kaidelerine ve diğer kısmının sağan olduğu keskin edilmek üzere İmar İdarasına, diğer de istediği yerde inşa edilmiş özer kalıya verilmiş işin...

İhtimaliyetimin gibi.  
— Tuhaf şey. Anıya geç.  
— Daharınca, Enkaz Başkanından para almak istemeyişinin sanın da planı (Hizmetler) bir şey, şerhindedir, banka da öyle emarele görür. Diğerleri ise inşaatın sonu, aynı binanın yayması iki ev veya diğer bir şeyin yapılmasını emre yapılmıştır.

Bir şehir planının ne kadar sert bir inşaat istediğini çoktanberi bilirim. Şehir planı bir sınıf kısmının işine gelmez. Birinin emriyle şehrin tamamını idare eder. (Paris'te daha geçen seneler gerçekleştirilen bir emrinin seret bile çoktan ötek meşhur Hausmann'a aittir) diğer ellerinde toprak veya bina sermayesinden geçirilmez, iliyen ve her türlü disiplin altına alınmış çok büyük işlerin gerçekleştirilmesidir!

Ankaramızda bütün şerh ve vakitli şerhlerin hizmetine veren bir vall ve belediye reisimiz vardır. O, şerh ve vallin, yataca bir kanun demek olan planın inşaat disiplinlerinin tahakkük etmesinden gayri bir şey düşünmez. Fakat bu inşaat disiplinin bazıları için matersesâif vaziyet öyle değildir.

Plan ve inşaat disiplini, her binanın için aynı emre etmez, iliyen ve her türlü bakımdan kontrol etmek hakkını bize vermiştir. Fakat bir de bütün Yenice köyü emrinin üzerindeki apartmanların kaçak - kat dairelerine çıkması, illere kiraya verilen kömürhaneler, kâinunlar, kapılar, valenlere açılan kaliteleri görürsünüz!

Çankaya caddesinin yolu, bahçeleri ve devlet yapılarının bir kısmı (Devlet mahallesini inşaatın boşta binmalar müessesesi) gerçekten bir disiplinle kurulmuşlardır. Fakat bunları yapıldan beri bir kısmın ona vermekte olduğu şekil Balkan şehirleri caddelerinin inşaat manzaralarından aşkardır.

İmar bu seneden itibaren belediye inşaat disiplinini anarını girer, emarete, ve emarete teşekkül kâinun ve inşaat disiplini mücahedeleinin bütün heyet ve memurların mukavelelerini kırmaması bekliyoruz. - Fatay



# ULUS

ADIMIZ, ANDIMIZDIR

HER YERDE  
5  
KURUŞ  
18 İnci Yıl  
No. 5766

PAZARTESİ  
16  
Ağustos  
1937  
Tel : Başmuharrir 1053  
Yan İşleri Müd. 1062

## Manevralar başlıyor

### Hatay halkı büyük bir endişe içindedir

#### İdareyi askerler ele aldı hergün hâdise çıkarılıyor

Adana, 15 (Husulî muhabirimizden) — Antakya'dan alınan haberlere göre, Hatay'da vaziyet çok gerginleşmiş, idareyi askerler ele almıştır. Caddelerde devriyelerin mahmuz şakırtılarından başka bir ses işitilmemektedir. Bir sergörde, baş yüc kişilik bir çetmenin başını gövneli; Amuk ovasındaki silâhli askerler şimale doğru Hatayı koruma altına almışlar. Bunlar askerlerdir deri-  
de bürünmüşlerdir. Bu da halkın kaygısını daha da artırmaktadır.

Ayrıca demir gömleklerin sivil kıyafetinde geçerek ve silâhlanarak Sem ve Halep'ten Antakya ve Kırıkhan'a geldikleri, bugün Hatay'dan buraya kaçan türkiyeliler tarafından söylenmektedir. Çarşılarda göçmen türkiyelilerin aranmakta, evlerde de silâh aramaları yapılmaktadır. Çarşılarda türkiyelilerin hâlâ kapalıdır. Hatay Halk partisi binası da kapalı bulunmaktadır.

Bu vaziyet karşısında canlarını tehlikede gören türkiyeliler sızma ilâca etmiş devam ediyorlar. Halk müesseselerinden daha ziyade okullarda, sekizinci kadar Hataylı türkiyeliler sığınmışlardır. Otuz kadar fesadlı dün akşam Antakya alınmasından çoktandan sonra Yusufîni matbaasının önüne gelmişler, kapıyı tekmeyleyerek tehditler savurmuşlar, pencerelerden bir kaçım kurtulmuşlardır.

Übütül Amelîl Kavmi kulübü sekreteri dün çarşım ortasında bağırarak:

— Hiç bir kuvvet bizi durduramaz, kaçab ederse hükümet bile vaa-  
riyet edeceğimiz demişler.

Kırıkhan - Antakya telefon hatları meçhul eller tarafından kesilmiştir. Antakya ile irtibat kesilmiştir. Türkiyeliler askerler ele alarak sızma olan biten facialara göğüs germektedirler.



Büyük Trakya manevralarına iştirak edecek olan mevhibî kuvvetlerinden bir kısım

### Hava kuvvetleri faaliyete geçti

## Mavi ve kırmızı ordular dün gece hazırlıklarını bitirdiler

#### Sanghay'da yağmur altında harp!

Dün Sanghay'da harp biraz vavaşlanmış olmakla beraber gene devam etmektedir. Nankin üzerinde gözetiltil bir hava muharabesi görülmüştür. Haberler 3. üncü sayfa.

Corla, 15 (Husulî surette giden arkadaşımız telefonla bildiriyor) — Büyük Trakya manevraları yarın gece 0 üç saatinden itibaren kırmızı ve mavi orduların hareketi geçmesiyle başlayacaktır. Kıtalar ilk hareket yapacak ve 19 unda karşılaşılabileceklerdir.

Corla'da büyük bir askerî faaliyet gözle çarpıyor. Halk tarif edilemez bir heyecan içindedir. Her taraf bayraklarla donanmıştır. Ordumuzun geçireceği bu büyük imtihanın muvaffakiyetli neticesi-  
bir sevincine daha şimdiden bütün Trakya iştirak ediyor.  
(Sana 5. inci sayfa)

## Mülâyim Vandervaldi yeni

Istanbul, 15 (A.A.) — Geçen hafta şehrimize gelen profesyonel güreşçiler ikinci karışmalarını bugün Taksim stadyumunda yapacaklardır. Bunlardan İngiliz Kamp, İsmail ağasının kaburga kemikleri saklatıldığı için Tekirdağlı Hüseyinle karışması olan meşhurları yapmış ve Mülâyimle Cemal Akrikahı Vandervaldi karşılaştılar. Stadyumda güne setir bine yakın bir kalabalık vardı. Başralı iki küçük kardeşten sonra iki yerli profesyonel arasında başberlikte biten bir maç yapıldı. Mülâyimle Cemal Akrikahın karışması saat 17.40 da başladı. Güçlü ilk dakikaları ayakta ve mütereddit geçti. Fakat Mülâyim yavaş yavaş hücum vaziyetine girdi ve  
(Sana 5. inci sayfa)

## Atatürk'ün hatıraları

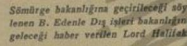
Istanbul, 15 (A.A.) — Türk Tarih Kurumundan Atatürk'ün kendisi 8 yazın ile vahi dikte suretiyle anı hatıralarında yahut onlardan istiklal eden muhtelif mektup bulunan hatıralarının ve tarih sergisinde gösterilmesi için inkişaf tarhine faydalı olan vesikaların sergisine sonra gene kendilerine iade edilmiş üzere lutfen Tarih Kurumuna gönderilmesini rica olmuştur. Adres : Dolmabahçe Sarayı - Tarih Kurumu Sekreterliği

## Suriyede çıkan isyan halâ devam ediyö

Adana, 15 (Husulî muhabirimizden) — Suriyeden alınan haberlere göre Ceziredeki isyanı bastırma elan habîl olamamıştır. Bu bölge kimsi bir anarşi içindedir. Asker Amude şehri ateşe vermişlerdir. Alep sığınanlar gök-  
lere yükselmektedir. Yangın haberi Halebe gelir gelmez yangını söndürmek üzere yola çıkarılan itfaiye efradının şehre yaklaşmasına ön çeteler mani olmuşlardır. Amudedin birçok halk Nusaybinin karşısındaki Amudeye kaçmıştır. Fakat burada da vaziyet karışmıştır.



Suriyede çıkan isyan mntekasını gösterir harita



Sömürge bakanlığına getirileceği söylenen B. Edenin Dış İşleri bakanlığına geleceği haber verilmiş Lord Halifax

## İngiliz kabinesinde Değişiklik mi yapılacak?

Londra, 15 (A.A.) — "People", gazetesi'nin diplomasi muhabiri, B. Nevil Chamberlain'in kabinesinde değişiklik yap-  
mağa hazırlanmakta olduğunu ileri sürmektedir. Bu değişiklik gıyaset dünyayı Büyük Britanya'nın kendi hakukunu müdafaya azmetmiş olduğuna İma için hükümete daha millî bir mahiyet vermektir. B. Chamberlain'in B. Vinston Çörçil ile B. Lloyd Corca devlet bakanlıklarını tekilif edeceği söylenmektedir. Lord Halifax'ın B. Edenin ve onun da B. Ormsby-Gorn'n yerlerine gelecekları rivayeti olmaktadır. Muhabir Hitlerin yakından tanıdığı olan Lord Halifax'ın Mussolini ve Hitler tarafından sevilmekte olan Edenin muvafık olmadığı noktada muvafık olacağını tahmin etmekte ve Lord Halifax'ın İstifa e-  
deceğini, B. John Simon'un Lord Şansiyeli olacağını, B. Samuel Horan da maliye bakanlığına geçeceğini ilâve etmektedir. Müdafaa bakanı Sir İsaık makamında kalacak, avam kamerasında da başbakan vekil olacaktır.  
(Sana 5. inci sayfa)

## Malatya-Sivas demiryolu bugün işlemeğe açılıyor

Sivas Malatya'yı bağlayan hat, bugün resmen işlemeğe açılacaktır. Malatya - Sivas hattı üzerinde Çetinkaya - Hekimhan İtilisak hattı 7 haziran'da bitirilmiş, o gün Malatya ve Sivas halkı büyük sevinç içinde bu hattın açılma törenini yapmıştı. 18 haziran'da Başbakan İsmet İnönü saat 9 da husulî trenleriyle kendi eserleri olan bu hattın ilk mutlu yolcusu olarak sarık geçmişlerdi. Fakat hat bitmiş olmasına rağmen resmen işlemeğe açılmamıştı. Bugünden itibaren İsparta biten bu  
(Sana 5. inci sayfa)

## İstanbul'a giden Bakanlarımız

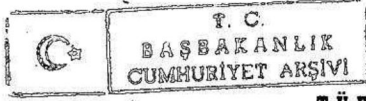
Istanbul, 15 (Telefonla) — İç İşler Bakanı ve Parti Genel Sekreteri Bay Şükrü Kaya, Kültür Bakanı Bay Saffet Arıkan, Ziraat Bakanı Bay Şakir Kes-  
tir bu sabahki trenle İstanbul'a geldiler.

## Devlet hava yollarında

Şimdیه kadar Ankara - İstanbul arasında 587 sefer yapıldı 244.428 Km. yol katedildi



Güzel Ankaranın tayıyreden görünüşü. Bankalar caddesi, Osmalı bankası, Evkaf apartmanı. Merkez bankası.  
(Yazın 5. inci sayfa)



R. H. 1523  
28

TÜRKİYE CUMHURİYETİ  
DEVLET DEMİRYOLLARI VE LİMANLARI İŞLETME UMUM MÜDÜRLÜĞÜ

İDARE MERKEZİ : ANKARA

TELGRAF ADRESİ T. C. D. D.

V. DAİRESİ

ANKARA 28.5.936-193

M 5280

ÖZ : .....

Yüksek Baş Bakanlığa

İlişik

Malatya - Çetinkaya hattının Malatydan sonra Dilek ve Yazihan isimli iki istasyonu havi 33 kilometrelik ilk kısmının 15.6.936 gününden itibaren işletmeye açılacağı ve şimdilik bu kısım üzerinde haftada bir defa Perşembe günü bir muh-  
telit tren işletileceğini saygılarımla bildiririm.

A. R. H.

Bayındırlık Bakanı

Leungü  
8-6-36

A. Çetinkaya

030	10			152	76	26
-----	----	--	--	-----	----	----

Hangi dairenin hangi tarih ve numarasıyla yazıldığının cevaba dersi mercudur.

EK.11.



151

5-12-1930

T. C.  
Dahiliye Vekâleti

Başvekîleti Celileye

V. i. M. U.

Sayı Ş. 2

3684

995

Hülasa:

FevziPaşa-Diyarbakır Şimendifer hattının Malatya'ya kadar olan kısmının ikmali münasebetiyle ilk tirenin Malatya'ya geldiğine D.

FevziPaşa-Diyarbakır şimendifer hattının Malatya'ya kadar olan kısmının ikmali münasebetiyle I-Kânuunuvvelde saat on dört buçukta Malatya'ya muvasalat eden ilk tirenin Malatya şehri ve civarı sâkenesinden yirmi bini mütevaciz halkın emsali nâmesbuk tezahüratiyle ve elliye karip kurban zehî suretiyle karşılandığı ve Malatya belediyesi tarafından gündüz İstasyonda dört yüz kişilik bir gay ziyafeti ve tirenle malatya'ya gelen inşaat ve işletme mühendis ve müteahhitleri şerefine gece saat yirmide yetmiş kişilik bir akşam ziyafeti verildiği ve müteakiben sinema daveti ve fişek endanti ve saire gibi eğlenceler tertibiyle de bu yevmi mes'ut tebail ve halk tarafından da icrayı şadımânî edildiği ve hükümetimizin muvaffakiyetlerinin tevalisi temenniyatının bu vesile ile ve büyük bir samimiyetle yat ve tekrar olunduğu Malatya Vilâyetinden 2-12-1930 tarihli telğrafla bildirilmiştir.

Keyfiyet arz olunur efendim.

Dahiliye vekili K

*Halij**A. Halij**Halij*

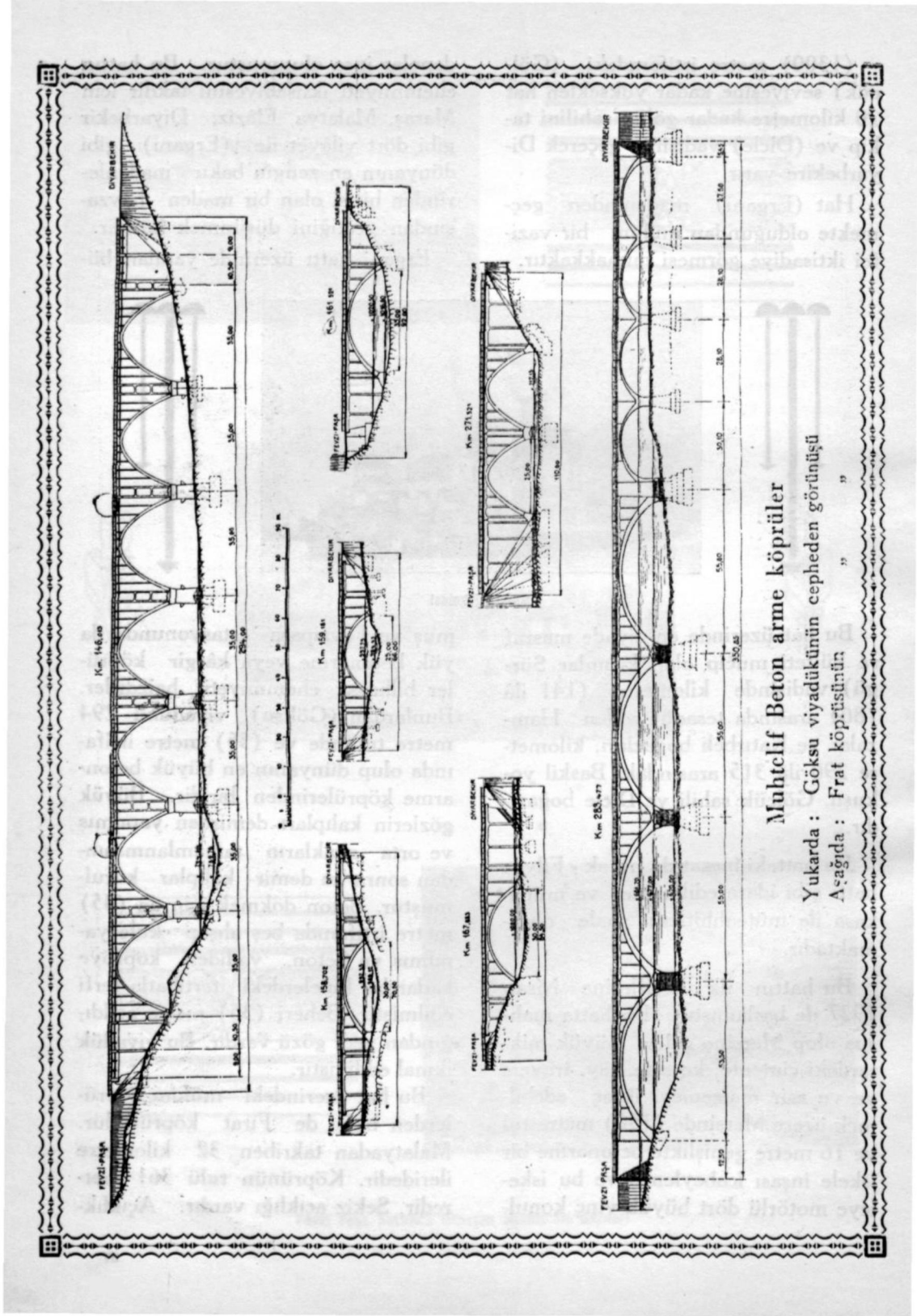
3-XII-1930

7/2-9/0	8/22
---------	------

Rifat

030	10			147	68	9
-----	----	--	--	-----	----	---

EK.12.



**Muhtelif Beton arme köprüler**

Yukarda : Gökkuşuk köprüsünün cepheden görünüşü

Aşağıda : Frat köprüsünün

**Malatya - Ergani - Diyarıbekir demiryolunun inşası hakkında kanun**

(Resmî Ceride ile neşir ve ilân : 6/IV/1926 - Sayı : 341)

No.  
793

**BİRİNCİ MADDE** — Ceyhan - Keller istasyonları arasında bir noktadan başlayarak Malatya - Ergani - Diyarıbekire müntehi olacak demiryolunun inşası için beş senede sarfedilmek ve her sene sarfi icap eden miktar bütçeye konulmak üzere kırk beş milyon lira tahsis olunmuştur.

**İKİNCİ MADDE** — Bu kanun tarihi neşrinden muteberdir.

**ÜÇÜNCÜ MADDE** — Bu kanunun ahkâmını icraya Nafia ve Maliye vekilleri memurdur.

24 mart 1926

<i>Cumhuriyet Riyasetine tebliği</i>	:	27 - III - 1926 tarih ve 1/803 No. lı tezkere ile
<i>Berayi neşir ve ilân kanununun Başvekâlete tebliğ edildiğini müşir Cumhuriyet Riyasetinden mevru tezkerenin tarih ve numarası</i>	:	27 - III - 1926 ve 4/291
<i>Müzakeratı ihtiva eden zabıt ceridelerinin cilt ve sayfası</i>	:	Cilt Sayfa 20 352 23 189,339,341:346,349,353,358:360,368, 380,381:383
<i>İşbu kanunun alâkadar olduğu diğer kanunların numaraları</i>	:	

**Sivas - Erzurum hattı ile Malatyadan başlayarak Divrik civarında bu hatla birleşecek iltisak hattının inşalarına dair kanun**

(Resmî Gazete ile neşir ve ilâm : 27/V/1933 - Sayı : 2411)

No.  
2200

Kabul tarihi  
20 - V - 1933

**BİRİNCİ MADDE** — Sivastan başlayarak Divrik - Kemah, Erzincan tarikile Erzuruma varmak ve Malatyadan başlayarak Divrik civarında münasip bir noktada mezkûr hatla iltisak eylemek ve 1933 malî senesi iptidasından itibaren en çok 8 sene zarfında ikmal edilmek üzere normal genişlikte iki demiryolunun inşası için 80 milyon liranın sarfına ve bunlar için gelecek senelere sarı taahhütlerde bulunmağa ve vadeleri inşaat müddetlerine bağli olmamak ve resülmali bu miktarları geçmemek üzere bono ihracına mezuniyet verilmiştir.

Bu bonolara Maliye vekâleti Ziraat bankasının kefaletini alabilir.

**İKİNCİ MADDE** — İşbu demiryollarının inşası ve ihraç edilecek bonoların ödenmesi için her sene icap eden tahsisat Nafia vekâleti bütçesine konulur.

**ÜÇÜNCÜ MADDE** — Bu kanun neşri tarihinden muteberdir.

**DÖRDÜNCÜ MADDE** — Bu kanunun icrasına Nafia ve Maliye vekilleri memurdur.

23 mayıs 1933

...

Cümhuriyet Reisliğine yazılan tezkerenin tarih ve numarası	:	21 - V - 1933 ve 1/641
Bu kanunun neşir ve ilânının Başvekilliğe bildirildiğine dair Cümhuriyet Reisliğinden gelen tezkerenin tarih ve numarası	:	23 - V - 1933 ve 4/468
Bu kanunun müzakerelerini gösteren zabıtların cilt ve sayfa numaraları	:	Cilt Sayfa 14 108 15 71,212:215,219,244:246