

T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İKTİSAT ANABİLİM DALI
İKTİSAT TARİHİ BİLİM DALI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**OSMANLI İMPARATORLUĞU'NDAN GÜNÜMÜZE
DEMİRYOLLARININ GELİŞİMİ**

İLKER ÖZTÜRK

2501980134

TEZ DANIŞMANI
Prof. Dr. MEHTAP ÖZDEĞER

İSTANBUL, 2009

T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İKTİSAT ANABİLİM DALI
İKTİSAT TARİHİ BİLİM DALI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**OSMANLI İMPARATORLUĞU'NDAN GÜNÜMÜZE
DEMİRYOLLARININ GELİŞİMİ**

İLKER ÖZTÜRK

2501980134

TEZ DANIŞMANI
Prof. Dr. MEHTAP ÖZDEĞER

İSTANBUL, 2009

ÖZ

OSMANLI İMPARATORLUĞU'NDAN GÜNÜMÜZE DEMİRYOLLARININ GELİŞİMİ

Bu çalışma, “Osmanlı İmparatorluğu’nda Demiryolu Öncesi Ulaşım Sistemleri”, “Demiryollarının Osmanlı İmparatorluğu’na Girişi ve Yapım Faaliyetleri” ile “Cumhuriyet Döneminde Demiryolları” olmak üzere üç bölümden oluşmaktadır. Demiryolları Avrupa’da ortaya çıktıktan sonra çok geçmeden, 1850’den itibaren ülkemize girmiştir. Çoğu yabancı sermayece inşa edilen ve işletilen demiryollarının ülkemizde yapılış sebebi ekonomimizin gelişmesinden ziyade, yabancı ülkelerin hammadde temini ve mamul mallarına yeni pazarlar arayışıdır. Cumhuriyet döneminde ise ülkenin ekonomik ve sosyal çıkarları düşünülerek devlet tarafından yapılan ve işletilen demiryolları bulunmaktadır. Ancak, 1950’lerden sonra, demiryoluna verilen önem, karayollarının hızlı bir biçimde gelişmesiyle azalmış ve demiryolları ve taşımacılığı geri planda kalmıştır. Bu tarihten sonra demiryollarına verilen önemin azalması çok sınırlı sayıda hat yapılması ve eski hatların yenilenmemesi nedeniyle ülkemizde pek çok can ve mal kaybı yaşanmıştır.

Oysa, demiryollarına önem verilseydi ve ileri ülkelerin teknolojisine sahip hızlı tren projeleri yapılıp, tamamlansaydı karayollarında meydana gelen trafik kazalarında bu kadar can kaybı yaşanmayacak, yolcu ve yük taşımacılığı daha kolay, hızlı ve ucuz bir biçimde olacaktır.

Anahtar Kelimeler: Türk İktisat Tarihi, Osmanlı’da ulaşım, Osmanlı’da demiryolları, Türkiye’de demiryolları, Demiryolları tarihi, Türkiye’de ulaşım sorunu.

ABSTRACT

DEVELOPMENT of RAILWAYS from OTTOMAN EMPIRE to the PRESENT

This study, “Development of Railways from Ottoman Empire to the Present” has three parts; “Transportation and Historical Development of Railways during Ottoman Empire”, “Introducing Railways to Ottoman Empire and Development Process” and “Railways during the Turkish Republic”. Railways were introduced to Ottoman Empire right after European countries around 1850s. Most of them were built and operated by foreign capitals not mainly for the economic development but for supplying raw materials to the foreign countries and creating new markets of the finished goods of foreign countries. During the Turkish Republic, the railway system was developed by the government for the best economic and social benefits of the country. Moreover, after the 1950s, the importance of railways run low and railway transportation fall behind with the increasing land transportation. Because of lack of investment and opening very few lines resulted in a great loss of life and property after that period.

However, if railways would be given importance and built fast trains in the same technological level with developed countries, the traffic accidents would not be causing great loss of life and both passenger and freight transportation would have been easier, faster and cheaper.

Keywords: Turkish Economic History, Transportation in Ottoman Empire, Railways in Ottoman Empire, Railways in Turkish Republic, History of Railways, Transportation Problem in Turkey.

ÖNSÖZ

Demiryolları, dünyada ortaya çıkışı ve gelişiminden kısa bir süre sonra Osmanlı İmparatorluğu'na hızlı bir biçimde girmiştir. Bunda yabancı devletlerin rolü büyük olmuştur. Osmanlı ekonomisinin ve ulusal pazarının gelişmesi amacıyla ziyade, Avrupalı sanayileşmiş devletlere, ucuz ve bol hammadde temini ile mamul mallarına yeni pazar arayışları bu çalışmalarında etkili olmuştur. Bu amaçların yanı sıra bu ülkelerin, Anadolu ve Ortadoğu'nun zengin kaynakları üzerinde söz sahibi olabilmek ve bu bölgelerdeki nüfuzlarının artırılması gibi siyasi ve askeri hedefleri de bulunmakta idi.

Çalışmamız, Osmanlı İmparatorluğu döneminde başlayan ve artık, yeni bir sürece girildiğinin haberini veren demiryollarının gelişimi ile Cumhuriyet Döneminde yapılan demiryolu çalışmalarını ihtiva etmektedir.

Bilindiği gibi Türkiye'de 1950'lerden sonra demiryollarına verilen önem azalmış, karayolu ağırlıklı dönem başlamıştır. Günümüzde yolcu ve mal taşımacılığında daha çok karayolları kullanılmakta bu da pek çok can ve mal kayıplarına neden olduğu gibi ekonomimizi de negatif yönde etkilemektedir. Şöyle ki demiryolları, havayolları, denizyolları ve karayollarında meydana gelen ölümcül ve maddi hasarlı kazalara bakıldığında en çok kazanın karayollarında meydana geldiği ortaya çıkmaktadır. Özellikle de yük taşımacılığında kullanılan kamyon ve tır gibi araçlar bu kazaların tarafı olmaktadır.

Diğer taraftan, karayolları için mevcut alt yapı, özellikle büyük şehirlerde plansız yapılanma nedeniyle kafi gelmemekte, iş saatlerinde ve önemli günlerde trafik yoğunlaşmakta hatta kilitlenme noktasına gelmektedir. Bu konuda çözüm, yalnızca yeni karayolları yapmakta değildir. Daha çok demiryolları, denizyolları ve havayolları ulaşım imkanlarının geliştirilmesi gerekmektedir. Böylece yolcu ve yük taşımacılığında esaslı çözümler elde etmek mümkün olacaktır.

İşte bu noktada tezimizin amacı, ihmal edilen demiryollarımızın gelişen yeni teknolojik imkanlar kullanılarak, yeniden yapılanma hızı kazanması gerektiğini ortaya koymaktır. Demiryollarına gereken önemin verilmesi halinde ülkemiz hem ekonomik bakımdan hem de sosyal bakımdan yeni bir gelişme süreci içine girecektir.

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
ÖZ.....	iii
ABSTRACT.....	iv
ÖNSÖZ.....	v
İÇİNDEKİLER.....	vii
TABLolar LİSTESİ.....	xi
KISALTMALAR.....	xiv
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM

OSMANLI İMPARATORLUĞU'NDA DEMİRYOLU ÖNCESİ ULAŞIM SİSTEMLERİ

1. Klasik Dönemde Karayollarında Ulaştırma Sistemleri ve Vasıtaları.....	7
1.1. Osmanlı İmparatorluğu'nda Karayolları.....	7
1.2. Rumeli'nde Karayolları.....	8
1.3. Anadolu'da Karayolları.....	9
1.4. Ulaşım Vasıtaları.....	11
2. Trafiğin Devlet Tarafından Himaye Edilmesi.....	14
2.1. Köprüler ve Köprücülük Teşkilatı.....	15
2.2. Derbentler ve Derbentçilik Teşkilatı.....	16
2.3. Kaldırımlar ve Kaldırımcılık Teşkilatı.....	17
3. Dünya Ticaret Yollarında Değişimler; Osmanlı Yol Sisteminin Bozulması ve Yeni Uygulamalar.....	18
4. Dünyada Demiryollarının Ortaya Çıkışı ve Yayılışı.....	21

5. Demiryollarının İnşaat Hususiyetleri ve Lokomotiflerin Çalışma Sistemleri.....	27
--	-----------

İKİNCİ BÖLÜM

DEMİRYOLLARININ OSMANLI İMPARATORLUĞU'NA GİRİŞİ ve YAPIM FAALİYETLERİ

1. Demiryollarının Osmanlıya Girmesini Hazırlayan Şartlar.....33

1.1. 1838 Balta limanı Ticaret Antlaşması.....	34
1.2. Yabancı Sermayenin Faaliyet Alanları.....	40

2. Demiryollarının Osmanlı İmparatorluğu'na Girişi ve Demiryolu İmtiyazları.....44

2.1. Demiryolu İmtiyazları.....	48
2.2. İskenderiye-Kahire Demiryolu.....	51
2.3. İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba Demiryolları.....	51
2.4. Köstence-Çernavoda Hattı.....	55
2.5. Varna-Ruşçuk Hattı.....	55
2.6. Rumeli (Şark) Demiryolları.....	56
2.7. Anadolu ve Bağdat Demiryolları.....	62
2.7.1. Anadolu Demiryolları İlk Aşama: Başarısızlıkla Sonuçlanan Devlet Girişimciliği ve Pressel Projesi.....	62
2.7.2. Anadolu Demiryollarında İkinci Aşama.....	65
2.8. Bağdat Demiryolları.....	71
2.9. Hicaz Demiryolları.....	76
2.10. Kağıthane-Kemberburgaz-Ağaçlı-Çiftalan Demiryolu.....	81

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

CUMHURİYET DÖNEMİNDE DEMİRYOLLARI

1. Demiryolu Ağırlıklı Dönem (1923-1950).....	85
1.1. 1923-1938 Döneminde Demiryolları.....	88
1.2. 1939-1950 Döneminde Demiryolları.....	96
2. 1951-1960 Ara Döneminde Demiryolları.....	99
3. Planlı Dönemde Demiryolları.....	101
3.1. Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Dönemi (1963-1967).....	105
3.2. İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Dönemi (1968-1972).....	109
3.3. Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı Dönemi (1973-1977).....	110
3.4. Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı Dönemi (1979-1983).....	112
3.5. Ulaştırma Ana Planı (1983-1993).....	114
3.6. Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Dönemi (1985-1989).....	116
3.7. Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı Dönemi (1990-1994).....	118
3.8. Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Dönemi (1996-2000).....	122
3.9. Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Dönemi (2001-2005).....	125
4. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD).....	127
4.1. TCDD'nin Amaç ve Görevleri.....	129
4.2. TCDD'nin Teşkilat ve Yönetim Yapısı.....	130
4.3. TCDD'nin Faaliyetleri	133
4.3.1. Yol Durumu.....	133
4.3.2. Kurp Yarıçapı ve Yol Eğimleri	138
4.3.3. Dingil Basıncı ve Travers Durumu.....	139
4.3.4. Yol Bakım ve Onarım Faaliyetleri.....	140
4.4. Cer Hizmetleri.....	143

4.4.1. Çeken Araçların Durumu.....	143
4.4.2. Çekilen Araçların Durumu.....	146
4.5. TCDD'nin Personel Durumu	148
4.6. Yolcu ve Yük Taşımacılığı.....	149
4.6.1. Banliyö Yolcu Taşımacılığı.....	149
4.6.2. Anahat Yolcu Taşımacılığı.....	152
4.6.3. Yük Taşımacılığı.....	153
4.7. TCDD'nin Mali Yapısı.....	156
4.7.1. Kurumun Kar-Zarar Durum.....	158

5. Türkiye’de Demiryollarında ve Karayollarında Kazalar İle İlgili Analiz.....159

6. Yatırım ve Projeler..... 163

6.1. Hızlı Tren Projesi.....	164
6.2. Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesi.....	164
6.3. Ankara-Konya Hızlı Tren Projesi.....	165
6.4. Marmaray Projesi.....	166

SONUÇ.....167

KAYNAKÇA.....174

EKLER.....184

TABLolar LİSTESİ

	Sayfa
Tablo 1.1: Ankara ve Tokat Şehirlerinin Bazı Şehirlere Olan Mesafesi.....	13
Tablo 1.2: 19. Yüzyılda Avrupa’da Demiryolu Hat Uzunlukları (km.).....	25
Tablo 1.3: Kıtalara Göre Demiryolu Uzunlukları (1875-1928).....	26
Tablo 2.1: Yabancı Sermayenin Faaliyet Alanları, 1910.....	41
Tablo 2.2: Demiryolları Yatırımlarının Ükelere Göre Dağılımı, 1888-1914 (Bin İngiliz Sterlini olarak).....	46
Tablo 2.3: Osmanlı’nın Asya Topraklarında İngiltere, Fransa ve Almanya’nın Üstlendiği Demiryolu Hatları, 1898.....	47
Tablo 2.4: Osmanlıda Yapılan Demiryolu Hatları, 1922.....	48
Tablo 2.5: Rumeli Demiryollarında Tamamlanan Hatlar, 1872-1875.....	59
Tablo 2.6: Anadolu-Bağdat Demiryollarının Gececeği Bölgeler (Ana ve Şube Hatları İtibarıyla).....	63
Tablo 3.1: Osmanlı Döneminde Yapılıp Sınırlarımız Dışında Kalan Demiryolu Hatları.....	86
Tablo 3.2: Osmanlı Döneminde Yapılıp Türkiye Cumhuriyeti Sınırları İçinde Kalan Demiryolu Hatları.....	87
Tablo 3.3: Millileştirilen Şirketler, 1933-1937.....	92
Tablo 3.4: Atatürk Döneminde Yapılan Demiryolu Hatları.....	93
Tablo 3.5: 1923-1938 Döneminde Devletçe Yaptırılan Demiryolu Hatlarının Uzunluğu ve Maliyetleri.....	94
Tablo 3.6: 1943-1946 Arasında Demiryollarının Kilometre Uzunluğu.....	98
Tablo 3.7: 1943-1946 Döneminde Yolcu Taşımacılığı (Bin olarak).....	99
Tablo 3.8: Cumhuriyet Döneminde On Yıllık Dönemler Halinde Demiryolu Hatlarının Yapılışı.....	100
Tablo 3.9: Beş Yıllık Kalkınma Planlarında Ulaşım Sektörü Yatırımlarında Karayolu ve Demiryolu Payları.....	104

Tablo 3.10: I. II ve III. Plan Dönemlerinde Yapılan Demiryolu Hatları.....	105
Tablo 3.11: I. II ve III. Plan Dönemlerinde Şehirlerarası Yolcu Taşımacılığı (%)...	108
Tablo 3.12: I. II ve III. Plan Dönemlerinde Şehirlerarası Yük Taşımacılığı (%).....	108
Tablo 3.13: Ulaştırma Ana Planında Demiryolları ile ilgili Yatırım Programı ve Gerçekleşme.....	115
Tablo 3.14: IV. V. VI. VII. Beş Yıllık Kalkınma Planları Dönemlerinde Yolcu Taşımacılığı (%).....	117
Tablo 3.15: IV. V. VI. VII. Beş Yıllık Kalkınma Planları Dönemlerinde Yük Taşımacılığı (%).....	118
Tablo 3.16: Ulaştırma Ana Planı ve Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planına göre Yurtiçi Yolcu Taşımalarında Hedefler ve Gerçekleşme Durumu (Yolcu x km % olarak).....	120
Tablo 3.17: Ulaştırma Ana Planı ve Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planına göre Yurtiçi Yük Taşımalarında Hedefler ve Gerçekleşme Durumu (Yük x km % olarak).....	121
Tablo 3.18: 2006 ve 2007 Yıllarında Hatların ve Yolların Uzunlukları (km).....	134
Tablo 3.19: Bazı Ülkelerde Demiryolu Uzunlukları (km).....	135
Tablo 3.20: 1970-2007 Yılları Arasında Hat Uzunlukları (km).....	136
Tablo 3.21: Demiryollarında Kurp Sayısı, Kurp Uzunluğu ve Şebeke Uzunluğuna Oranları, 2007.....	138
Tablo 3.22: Hatların Eğimleri, Uzunlukları ve Şebeke Uzunluğuna Oranları, 2007..	139
Tablo 3.23: Dingil Basıncına Göre Hatların Dağılımı, 2006.....	139
Tablo 3.24: Döşenmiş Traverslerin Dağılımı, 2007.....	140
Tablo 3.25: Rayların Yaşlarına Göre Dağılımı, 2007.....	141
Tablo 3.26: Demiryolu Yatırımlardaki Fiziki Gerçekleşmeler (2000-2006)...	141
Tablo 3.27: Çeken Araçların Faaliyet Durumu, 2002, 2006.....	144
Tablo 3.28: Lokomotiflerin Yaşlarına Göre Dağılımı, 2007.....	145
Tablo 3.29: 2006 ve 2007 Yılları İtibariyle Çeken Araçların Faaliyet Durumu (Adet).....	147

Tablo 3.30: Personel Durum, 2000-2007.....	148
Tablo 3.31: Banliyö Yolcu Sayısı (Bin).....	150
Tablo 3.32: 2006 ve 2007 Yılları İtibarıyla Yük Taşımaları (Net-ton).....	154
Tablo 3.33: 2006 ve 2007 Yılları İtibarıyla Yük Taşımaları (Net-ton km: 100).....	154
Tablo 3.34: Madde Cinslerine Göre Taşımalar (Ton).....	155
Tablo 3.35: TCDD'nin Varlıkları, 2006, 2007.....	157
Tablo 3.36: Gelirlerin Gideri Karşılama Oranı, 2006, 2007.....	159
Tablo 3.37: 1993-2006 Yılları Arasında Karayollarında Meydana Gelen Kazalar ve Sonuçları.....	161
Tablo 3.38: 1993-2006 Yılları Arasında Demiryolu Kazaları.....	162

ŞEMA VE HARİTALAR LİSTESİ

Şema 3.1: TCDD'nin Teşkilat Şeması.....	185
Harita 3.1: 1923'de Türkiye'de Demiryolları.....	186
Harita 3.2: 1923-1950 Döneminde Devlet Tarafından Yapılan Demiryolları.....	187
Harita 3.3: 1950'de Türkiye'de Demiryolları.....	188
Harita 3.4: TCDD Şebekesi.....	189
Harita 3.5: Elektrikli Hatları.....	190
Harita 3.6: Sinyalli Hatlar.....	191

KISALTMALAR

A.e.	: Aynı eser
A.g.e.	: Adı geçen eser
A.g.m.	: Adı geçen makale
A.y.	: Yazara ait son zikredilen yer
Ayn. Mlf	: Aynı müellif
Bkz.	: Bakınız
Çev.	: Çeviren
DPT	: Devlet Planlama Teşkilatı
Ed.	: Editör
İTÜ	: İstanbul Teknik Üniversitesi
s.	: Sayfa
TCDD	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TTK	: Türk Tarih Kurumu
TÜDEMSAŞ	. Türkiye Demiryolu Makineleri Sanayi A.Ş.
TÜİK	: Türkiye İstatistik Kurumu
TÜLOMSAŞ	. Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayi A.Ş.
TÜVASAŞ	. Türkiye Vagon Sanayi A.Ş.
T.y.	: Basım tarihi yok
vd.	: Ve devamı
Y.y.	: Basım yeri yok

GİRİŞ

Ulaştırma kavramı en genel anlamıyla insan ve eşyanın bir yerden diğer bir yere hareket ettirilmesidir. Bu hareketin iktisadi hedefi, kurulan sistemin mümkün olan en kısa zamanda ve en az masrafla işlemedir. Bu iki amaç zamanla tasarruf, yani mesafenin kısaltılması ve masraflardaki azalma yani ulaşım ücretindeki ucuzluk unsuru ile modern ulaştırma sisteminin temel ölçüsü olmuştur.² İmalat sanayi, tarım, madencilik, enerji, turizm, sağlık, eğitim ve savunma gibi sektörlerin gelişmesi ulaştırma sektörünün gelişme düzeyine bağlıdır. Bir başka açıdan, ulaştırma bir hizmet sektörüdür ve diğer bütün sektörleri yatay olarak kesen ve bu sektörlerin gelişmelerini destekleyen veya engelleyebilen bir sektör olarak sosyo-ekonomik gelişmenin ön şartı olma niteliğine sahiptir.³

Ulaştırma sistemlerinin gelişmesi, aynı zamanda toplumsal ve ekonomik yapılar üzerinde de değişimlere sebep olduğundan bu kavram sosyal bilimcileri, ekonomistleri ve kent planlamacılarını yakından ilgilendirmektedir. Ekonomistlere göre ulaşım kavramı, malları marjinal faydası göreceli olarak düşük olduğu yerlerden artı olduğu yerlere taşıyarak yer ve zaman faydası yaratan bir olarak tanımlanmaktadır. İleri düzeydeki bir ulaşım sistemi, üretim ve tüketim arasındaki mal akımını hızlandırarak ve malların birim maliyetlerini düşürerek ekonomik gelişmeyi sağlayacaktır. Özellikle az gelişmiş ülkelere girecek yeni ve gelişmiş bir ulaşım sistemi yada teknolojisi ekonomik kalkınmayı hızlandırıcı yönde etkide bulunacaktır. A. Smith'in "işbölümü pazarın genişliği ile sınırlıdır" görüşünden yola çıkılırsa, gelişmiş bir ulaşım sistemi, pazarı genişletecek dolayısıyla da işbölümü ve üretkenlik artacaktır.⁴

² Süleyman Barda, **Münakale Ekonomisi**, İstanbul, İsmail Akgün Matbaası, 1958, s. 5-7; H. Sami Güven, **Türkiye’de Ulaşım Sistemi ve Karayolu Ulaştırma Kooperatifleri**, Ankara, Türkiye ve Orta Doğu Amme İdaresi Enstitüsü Yayınları no. 199, Sevinç Matbaası, 1982, s. 32.

³ Mahir Barutçu, "Türkiye 2. İktisat Kongresi IV, Altyapı Enerji ve Ulaştırma Komisyonu Tebliğleri", **DPT**, İzmir, DTP Yayınları no. 1783, 1981, s. 133.

⁴ Barda, **a.g.e.**, s. 5-7; Güven, **a.g.e.**, s. 32.

Ulaştırma sektöründe uyulması gereken belirli temel unsurlar bulunmaktadır. Bunlar: ekonomiye maliyeti en düşük taşıma hizmeti, hızlı taşıma hizmeti, güvenli taşıma hizmeti, sürekli gelişen ve günün teknolojisine uyum sağlayan hizmet standardı, etkin, konforlu ve elverişli taşıma hizmetleridir. Aynı zamanda bu ilkeler, bir ülkenin ulaştırma politikasının temel verileridir.

Karayolu, havayolu, denizyolu, demiryolu ve boru hattı alt sistemlerine ayrılan ulaştırma sektörü, genellikle üç ana ögeden oluşmaktadır. Bunlardan birincisi altyapı hizmetleri olup, altyapının planlanması, en uygun standardın seçimi, inşaatı, hizmete verilmesi ve periyodik onarımdır. İkincisi altyapı işletmeciliği hizmetleridir. Hizmette sunulan altyapının ki bunlar karayolu, demiryolu, liman, havaalanı vb. rutin bakım hizmetleri, işaretlenmesi, sinyalizasyon ve telekomünikasyon kolaylıklarının sağlanması, trafik düzenleme kolaylıklarının sağlanması ve trafik denetimi, altyapıyı kullanma giderlerinin tespiti, ücret tarifelerinin düzenlenmesi, taşımacılık ve sürücü lisansı belgesi, verilmesi, taşıma araç ve gereçlerinin güvenlik bakımından denetimi vb. hizmetleri kapsamaktadır. Üçüncüsü ise taşımacılık hizmetleri olup, yük ve yolcu taşıma araç ve gereçlerini sağlamak, işletmek, bakımını yapmak, yükleme-boşaltma ve depolama işlemlerini yerine getirmektir.⁵

Diğer taraftan, gelişmiş bir ulaşım sistemi olarak karayolunun yada demiryolunun gelişmiş bir ülkeye giriş koşulları ve bu ülkelerde işleyiş süreçleriyle, azgelişmiş bir ülkeye girişi ve işlevi farklılık yaratmaktadır. Azgelişmiş bir ülkeye giren gelişmiş bir ulaşım sistemi dış bağımlılığı ve çeşitli alanlarda getireceği sorunları da taşıyan bir teknoloji aktarımı olmaktadır. Örneğin, azgelişmiş bir ülkeye yeni karayolu ulaşım sistemi yansız bir araç olarak girmemekte çok uluslu otomotiv ve petrol tekellerini de beraberinde getirerek,

⁵ Barutçu, **a.g.m.**, s. 134.

ulaşımdaki bağımlılığı ekonomiyle bütünleştirerek buna yeni bir yapısal içerik kazandırmaktadır.⁶

Yolların kavşağında bulunan Türkiye; Avrupa, Kafkasya, Orta Asya, Kuzey Afrika ve Ortadoğu'yu birleştiren karayolu, demiryolu, havayolu ve denizyolları taşımacılığının merkezinde bir ülkedir. Belli başlı pazarlara açılan, maliyet/verimlilik açısından etkin bir kapı, bölgesel ve uluslararası yolların bulunduğu anahtar bir ülke konumunda olması nedeniyle de dünya ekonomisi içinde çok önemli bir yere sahiptir.

Aslında coğrafi konumu itibarıyla Türkiye, eski çağlardan beri dünya ticareti açısından büyük bir öneme sahiptir. Doğu ve batıyı birleştiren dünya ticareti “Baharat Yolu” ve “İpek Yolu” denilen iki yolla yapılmaktaydı.⁷ Baharat Yolu, sınırlarımızın dışından Karadeniz'in kuzeyinden geçerek giderdi ve dünya ticaretinin az bir kısmı bu yol üzerinden yapılırdı. İpek yolu ise, döneminin en zengin ülkeleri üzerinden geçer ve dünya ticaretinin büyük kısmı bu yol üzerinden taşınırdı. Yol, Çin'in Şian kentinden başlar Doğu Türkistan, Moğolistan, Kazakistan, Özbekistan, Kırgızistan, Türkmenistan'ın üzerinden İran'a varır, buradan bir kolu Suriye'nin Lazkiye Limanına ulaşır, diğer kolu ise Anadolu topraklarına girerdi. Anadolu topraklarında daha önceki dönemlerde “Kral Yolu” ile Roma ve Bizans dönemlerine ait yollar da bulunmaktaydı. “İpek Yolu” Anadolu'ya: Güney'de Cizre-Hasankeyf, ortada Doğubeyazıt-Erzurum, Erzincan, Sivas, kuzeyde de Kars-Trabzon üzerinden olmak üzere üç koldan girmekte olup Anadolu'yu doğu-batı, kuzey-güney yönünde bir ağ şeklinde sarmakta idi. Anadolu Selçuklu Devleti'nin önemli kentleri olan Erzurum, Sivas, Kayseri ve Konya'da düğüm oluşturan bu yollar, kuzeyde Sinop'a, güneyde ise Antalya'ya kadar uzanmaktaydı. Yolların, Anadolu'da bu kadar yayılmasının nedeni yol

⁶ Güven, a.g.e., s. 35.

⁷ Hans Wilhelm Haussig, **İpek Yolu ve Orta Asya Kültür Tarihi**, Müjdat Kayayerli (Çev.), İstanbul, Ötüken Neşriyat yayın no. 499, 2001, s. 27, 39.

güvenliğinin yanında merkezi otoritenin kuvvetli oluşu, hem seyyahlara hem de tüccarlara hizmet veren ticaret yapısı kervansaraylar ile kuşatılmış olmasıdır.⁸

Batı Avrupalılar, Uzakdoğu'nun mallarının büyük kısmını Venedik ve Cenevizli olan İtalyan tüccar devletlerinden temin etmekteydiler. Ancak, bu mallar kendilerine pahalıya mal oluyordu. Batı Avrupa'nın denizci devletleri bu ve diğer nedenlerle XV. Yüzyılın son çeyreğinden itibaren açık denizlere açılmak ihtiyacı duydular. Dünyanın geleceğini etkileyen keşifler de bu ihtiyaçlardan doğdu. Atlantik sahillerinden hareketle hep batıya doğru gidildiği taktirde Hindistan'a varılacağı tezini savunan Chirstopher Columbus, 1492'de Hindistan zannederek yeni bir kıta olan Amerika'yı keşfetti.

Portekizli gemici Bartholomeu Dias'ın 1486'da Ümit Burnu'nu bulmasından sonra 1498'de Vasco da Gama buradan dolaşarak Hint Okyanusu ve Hindistan'a ulaşmıştır. Böylece, eski ticaret yollarını ikinci plana koyacak olan yeni bir ticaret yolu keşfedilmiş olmuştur. Bu keşif, özellikle Venedik ve Ceneviz ekonomisinin gerilemesi sonucunu doğururken başlangıçta Portekizlilerin ve daha sonra da Hollanda ve İngilizlerin onların yerini almasıyla sonuçlanmıştır.⁹

Coğrafi keşifler Avrupa'nın iktisadi, sosyal, askeri ve kültürel yapısında büyük değişimlere ve hatta yeni gelişmelerin yaşanmasına sebep olmuştur. Ancak, Osmanlı İmparatorluğu için aynı durum söz konusu değildir. Değişen ticaret yolları, Osmanlı'nın transit ticarettten elde ettiği vergi gelirlerinin azalmasına yol açmıştır. Sömürgelerinden elde ettikleri kaynaklarla zenginleşen ve ordularını ateşli silahlarla ve karargahlarda disiplin altında yetiştiren Avrupa ordularına karşı, geleneksel askeri düzeniyle cevap veremeyen Osmanlı bu yönden fütuhatla elde edeceği kaynaklarını yitirmiş ve süreleri uzayan savaşların finansmanını karşılamakta oldukça zorlanmıştır.

⁸ Hakkı Acun, **Anadolu Selçuklu Dönemi Kervansarayları**, Birinci Baskı, Ankara, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, 3101, 2007, s. 14-15; Cengiz, Bektaş, **Selçuklu Kervansarayları**, İstanbul, y.y., s. 23-27.

⁹ Mübahat Kütükoğlu, **Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri (1580-1838)**, Ankara, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yayınları: 42, 1972, s. 1.

Buhar makinesinin icat edilerek, bunun gemi ve lokomotiflere tatbik edilmesinden sonra ve Fransızların 1869'da Süveyş Kanalı'nı açmasıyla eski ticaret yolları ile limanları yeniden önem kazanmıştır. Basra Körfezindeki zengin petrol yataklarının bulunması üzerine başlayan petrol nakliyatı, Kızıldeniz'in önemini daha da arttırmıştır.

“Osmanlı İmparatorluğu'ndan Günümüze Demiryollarının Gelişimi” başlıklı tezimiz, üç bölümden oluşmaktadır. Birinci Bölüm, “Osmanlı İmparatorluğu'nda Demiryolu Öncesi Ulaşım Sistemleri” adını taşımakta olup, bu bölümde Klasik Dönemde yani Osmanlı'nın nevi şahsına mahsus devirlerinde (kuruluştan 18. yüzyıla kadarki dönemdir) ulaştırma sistemleri ve vasıtaları genel çerçevede incelenmiştir. Devletin trafiği (kara ve denizyollarında) himaye etmek için aldığı önlemler ve kurduğu teşkilatlardan da bahsedilmiştir. Bu bölümde; dünya ticaret yollarında meydana gelen değişimlerin Osmanlı üzerindeki etkileri üzerinde de durulmuş olup, yol sistemlerinin bozulması ve getirilen yeni uygulamalar konusunda bilgiler verilmiştir. Asıl tez konumuz olan demiryollarının dünyada ortaya çıkışı ve yayılışı ile demiryollarının inşaat özellikleri ve lokomotiflerin çalışma sistemleri hakkında bilgiler verilmiştir.

İkinci bölüm “Demiryollarının Osmanlı İmparatorluğu'na Girişi ve Yapım Faaliyetleri” başlığını taşımaktadır. Bu bölümde, demiryollarının Osmanlı'ya giriş şartlarını hazırlayan gelişmeler hakkında bilgi verildikten sonra, yabancı sermaye ve milli sermaye ile inşa ettirilen ve işletilen demiryolu hatları ayrıntılı bir şekilde incelenmiştir. Bu demiryolu hatları; İngiliz sermayesiyle yaptırılan İskenderiye-Kahire Demiryolu, İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba Demiryolu (daha sonra Fransızlara satılmıştır), Köstence-Çernavoda Demiryolu ve Varna-Ruşçuk Demiryolu; milli sermaye ile Avusturyalılara yaptırılan Rumeli (Şark) Demiryolu; Alman sermayesi ile yapılan Anadolu-Bağdat Demiryolu ve milli kaynaklara dayanarak yaptırılan Hicaz Demiryolu ile Kağıthane-Kemerburgaz, Ağaçlı-Çiftalan Demiryollarıdır.

Üçüncü bölüm “Cumhuriyet Döneminde Demiryolları” başlığını taşımaktadır. Bu bölümde demiryollarının gelişimi, Cumhuriyetin kuruluşundan 1950’ye kadarki dönem (bu dönem demiryolu ağırlıklı dönem olarak kabul edilmektedir) ile 1951-1960 ara dönemi ve Planlı dönemlerde demiryolları alt bölümlerine ayrılarak incelenmiştir. Üçüncü bölümde ayrıca, TCDD hakkında genel bilgiler de verilmiştir. Bu alt bölüm şu başlıklar altında incelenmiştir: teşkilat ve yönetim yapısı, faaliyetler, cer hizmetleri, personel durumu, yolcu ve yük taşımacılığı ve mali yapı. Üçüncü bölümün son kısmında ise Türkiye’de demiryollarında ve karayollarında meydana gelen kazalar ile ilgili bir analiz yapılmıştır. Bu analizle, ulaştırma sektörü içinde 1950’lerden sonra karayollarına verilen önem sonucunda; demiryollarının ikinci planda kalmasının, ülkemizde sosyal ve ekonomik açıdan pek çok soruna sebep olduğu hususuna değinilmeye çalışılmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM

OSMANLI İMPARATORLUĞU'NDA DEMİRYOLU ÖNCESİ ULAŞIM SİSTEMLERİ

1. Klasik Dönemde Ulaştırma Sistemleri ve Vasıtaları

Osmanlı İmparatorluğu'nda sosyal ve iktisadi bütünleşmeyi sağlayacak, merkezden taşraya doğru kademeleşen bir ulaştırma sistemi olmadığı gibi tek bir merkezden idare edilen ulaştırma idaresi de mevcut değildir. Osmanlı devlet teşkilatında, vazife ve yetkileri belirlenmiş idari organların kurulmasına ancak 19. yüzyılda başlamıştır. 19. yüzyıla kadar, kara ve deniz yollarında devletin vermesi gereken ulaştırma hizmetleri, kurulan kendine mahsus teşkilatlarla ve reayaya tanınan muafiyet ve imtiyazlarla yürütülmekteydi.

1.1.Osmanlı İmparatorluğu'nda Karayolları

Üç kıtaya yayılmış olan Osmanlı İmparatorluğu kurulmuş olduğu coğrafyada kendisinden önceki medeniyet ve kültürlerin bir anlamda mirasçısı olmuştur. Geçmiş devletlerden kendisine intikal eden yol sistemlerini kendi yöntem ve idaresiyle bütünleştirerek devam ettirmiştir. Osmanlıda karayolları ve denizyolları; askeri, idari, ticari ve ekonomik faaliyetler ile haberleşme ve taşımacılık işlemleri açısından büyük önem arz etmektedir.

Osmanlı İmparatorluğu, Rumeli ve Anadolu olmak üzere iki bölgeye ayrılmaktadır. Bu bölgelerde bulunan yollar ve yol sistemleri; askeri, idari ve

özellikle iktisadi hayat için fevkalade önemli olduğu kadar, nakliyat ve haberleşme hizmetlerinin sorunsuz bir şekilde yürütülmesi açısından da önemlidir.

Yol sisteminin özellikleri, Osmanlı'ya kendisinden önce aynı coğrafyada var olmuş geçmiş devletlerden miras kalmıştır. Kara ulaşımındaki yollar, Rumeli ve Anadolu'da üçer kol halinde bulunmaktadır. Bu yollar ana yol niteliğinde olup, bunlar tali yollarla da bütünleşmiştir. Başlangıç noktası her iki bölge için de İstanbul şehridir ve *“Bütün yollar İstanbul'a varmaktadır”*. Karayolları “atlılar için üç ayak genişliğinde taş döşemeli, her iki yanda sürüler ve yayalar için yerler içermekte, böylece genişliği on katına çıkmaktadır”.¹⁰ Her iki bölgedeki karayollarının arazinin engebeli olduğu ve nehirlerle kesilmiş kısımlarına çok sayıda köprü de yapılmıştır. Böylece trafiğin aksaması önlenmiştir.

Hem Rumeli hem de Anadolu'daki karayollarının güzergahları üzerinde bulunan şehirlerin bir kısmı, iktisadi ve sosyal açıdan oldukça gelişmiştir. Bu şehirler ticaret merkezleri haline geldiğinden kendi bölgesinin mal ve hizmet ihtiyaçlarını da karşılamışlardır.

1.2. Rumeli'nde Karayolları

İstanbul'dan Balkanlara doğru yollar sağ, orta ve sol kol olarak isimlendirilen üç ana yolla ayrılmaktadır. Rusya'ya doğru giden sağ kol, Viyana'ya doğru giden orta kol ve Roma'ya doğru giden sol kola birçok tali yol bağlanmıştır. İmparatorluk yolu da denilen orta kol, Viyana ile Belgrat arasında Tuna boyunca izlemektedir. Ancak bazı bölgelerde nehir vasıtalarıyla yola devam edilir idi. Sonradan demiryolu ile takviye edilen ve Batı Avrupa'yı Zagreb ve Sava Vadisi üzerinden Belgrat'a bağlayan karayolu ancak bölgenin Avusturya-Macaristan İmparatorluğu tarafından alınmasından sonra açılmıştır. Yolun Belgrat'tan İstanbul'a kadarki güzergahı ise genel olarak değişikliğe uğramamıştır.

¹⁰ Robert Mantran, *XVI-XVII. Yüzyılda İstanbul'da Gündelik Hayat*, Mehmet Ali Kılıçbay (Çev), İstanbul, ErenYayıncılık, 1991, s. 146.

Rumeli yolları, Osmanlı İmparatorluğu'nun tarih sahnesine çıkmasından önce var olduğu gibi sonrasında da yüzyıllar boyunca tüccarlar, seyyahlar ve elçiler tarafından kullanılmıştır. Askeri hareketler de bu yollar üzerinden yapılmış, Osmanlı bu yolları kullanarak Viyana kapılarına kadar ilerlemiştir.

Rumeli yollarının güzergahları ise aşağıdaki gibidir:¹¹

- **Sağ Kol (İstanbul-Özi*-Kırım Yolu):** İstanbul, Vize, Kırkkilise (Kırklareli), Prevadi, Karasu, Babadağı, İsakcı, Akkırman yolu ile Özi ve Kırım'a ulaşmaktadır.
- **Orta Kol (İstanbul-Belgrat Yolu):** İstanbul, Silivri, Edirne, Filibe, Sofya, Niş, Yagodina üzerinden Belgrad'da varmaktadır.
- **Sol Kol (İstanbul-İstefe Yolu):** İstanbul, Tekfurdağı (Tekirdağ), Malkara, Firecik, Dimetoka, Gümölcine, Pravişte, Lanzaka, Yenişehir (Larissa) ve İzdin yolu ile İstefe (Thebai)'ye gitmektedir.

1.3. Anadolu'da Karayolları

Anadolu'daki yolların üçü de İstanbul Üsküdar'dan başlamakta olup, bu yolların güzergahları ise aşağıdaki gibidir:¹²

- **Sağ Kol (Hac Yolu):** Üsküdar'dan başlayan bu yol Gebze, Eskişehir, Akşehir, Konya, Adana, Antakya yolu ile Halep ve Şam güzergahını takip eden Hac yoludur.

¹¹ Yusuf Halaçoğlu, **Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)**, Ankara, PTT Genel Müdürlüğü Yayınları, 2002, s. 4-5.

* Özi veya Silistre Eyaleti günümüzde: Bulgaristan, Romanya, Moldavya ve Ukrayna arasında kalmıştır.

¹² Halaçoğlu, **a.g.e.**, s. 4-5, 39.

- **Orta Kol (Bağdat-Basra Yolu):** Üsküdar, Gebze, İzniç, Bolu, Tosya, Merzifon, Tokat, Sivas, Malatya, Harput, Diyarbekir, Nusaybin, Musul, Kerkük istikametinde gitmekte olup, Bağdat-Basra yolu olarak adlandırılmaktadır. Üsküdar'dan Bağdat'a at sırtında 121 günde varılmaktadır.
- **Sol Kol (Tebriz Yolu):** Orta kolla Merzifon'a kadar aynı güzergahı takip edip (Üsküdar, Gebze, İzniç, Bolu, Tosya, Merzifon) buradan Ladik, Niksar, Karahisar-ı Şarki (Şebinkarahisar), Kelkit, Aşkale, Erzurum, Hasankale yoluyla Kars'a, oradan da Tebriz'e ulaşmaktadır.

Rumili ve Anadolu'daki ana yollar birbirine tali yollarla bağlanmış olup, bu yollar askeri ulaşımın yanı sıra sivil ulaşımın sağlanmasında da önemli rol oynamıştır. Hem ana hem de tali yollar üzerinde 3 saatten 18 saate kadar olan mesafelerde, konaklama yerleri yani hanlar ve kervansaraylar kurulmuştur.¹³

Osmanlı İmparatorluğu, özellikle Anadolu Selçuklu Devleti'nin geleneğine uyarak, uluslararası ticaretin cereyan ettiği yollar üzerinde birbirinden uzak merkezler arasında ticaret veya seyahat amacıyla gelip giden yolcuların özellikle de tüccarların kira hayvanları ve malları ile korkusuz kalabilecekleri tesisler inşa etmiştir. Bazen kervansaray bazen de han ismini taşıyan bu tesisler, devletin ileri gelenleri yani padişahlar, hanım sultanlar ve vezirler tarafından yaptırılmıştır.¹⁴

Hanlar ve kervansaraylar, genellikle yerleşim yerlerinden uzak ve iki yerleşim yerini birleştiren mesafenin ortasında, tüccarların ve diğer yolcuların bu

¹³ Osman Turan, "Selçuklu Kervansarayları", **Bellefen**, Cilt X, Sayı 39, Ankara, 1946, s. 474-476; M. Kemal Özerçin, "Anadolu'da Selçuklu Kervansarayları", **Tarih Dergisi**, Sayı 20 (İstanbul, 1965), s. 141-170; Halaçoğlu, **a.g.e.**, s. 5.

¹⁴ Cengiz Orhonlu, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Derbend Teşkilatı**, İstanbul, Eren Yayıncılık, 1990, s. 4; Lütfi Güçer, "XVI-XVIII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğu'nun Ticaret Politikası", **Türk İktisat Tarihi Yılığı**, Yıl 1987, Sayı 1, İstanbul, İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Türk İktisat ve İçtimaiyat Tarihi Araştırmaları Merkezi, Yayın no. 1, Bayrak Matbaası, 1987, s. 14-15.

mesafeyi kat etmek için mutlaka mola vermesi ve geceleme zorunda oldukları noktalara inşa edilmektedir. Buralarda, yolcuların can ve mal emniyeti ile kendilerinin ve hayvanlarının yiyeceklerini temin etme imkanları sağlanmıştır. Bu tesisler, ticaret ve nakliyat bakımından çoğu kere mühim yerlere inşa edildiğinden bu yerler zamanla şenlenmiş, alıcıyla satıcının buluştuğu hafta pazarları kurulmuş ve ticaret merkezleri haline gelmiştir.¹⁵

Bazen bu konaklama yerlerine yakın köy halkının ya bir kısmı yada tamamı tesislerde hizmet etmelerine karşılık çeşitli vergilerden muaf tutulmuşlardır. Örneğin, Eskişehir'den Bolvadin'e giden yol üzerinde Kızıl-kilise denilen yer oldukça tehlikeli ve ıssız idi. Buradan geçen tüccar ve yolcular burası yerleşim yerlerine uzak kaldığından geceleme zorunda kalıyorlardı. Açıkta kalan yolcuların malları ve hayvanları zayi oluyor ve çoğu kere haydutların saldırılarına uğruyorlardı. Zamanın vezirlerinden Hüsrev Paşa, bu mevkide bir han inşa ettirmiştir. Bu ıssız ve korkulu yerde, hana gelecek olan yolcuların ve hayvanların yiyecek ve yemlerini tedarik etmek ve yolculara gerekli hizmetlerde bulunmak amacıyla 36 haneyi hanın yanında iskan ettirmiştir. Yerleşen aileler, han hizmetine karşılık avarız-ı divaniye, resm-i ağnam, resm-i bennak ve diğer vergilerden muaf tutulmuşlardır. Osmanlıda bu gibi yerler, genellikle daha sonra köy haline gelmekte hatta, coğrafi ve iktisadi uygunluk olursa kasaba veya kente dönüşebilmektedir.¹⁶

1.4. Ulaşım Vasıtaları

Osmanlı İmparatorluğu'nda çağdaşı olan Avrupa devletlerinde olduğu gibi karada nakliyat genellikle hayvan sırtında yapılmaktadır. Asya bölgesinin geniş bir kısmında uzun mesafeler arasında nakliyat deve ile yapılmaktadır. Çünkü deve, yola dayanıklı oluşu ve taşıma gücü bakımından yük hayvanlarının başında gelmektedir. İkinci sırada at ve katır gelmektedir. Merkep ise daha fazla kısa mesafelerde, şehir ile köyler arasında mahalli taşımacılıkta kullanılmaktadır.

¹⁵ Turan, **a.g.m.**, s. 487-488; Güçer, **a.g.m.**, s. 15.

¹⁶ Güçer, **a.g.m.**, s. 15-16.

Devenin taşıyabileceği yük 189-190 okka* (yaklaşık 244 kg.) iken atın 125 (160 kg.), merkebin ise 68 (87 kg.) okkadır. Bu hayvanlarının yanı sıra iki tekerlekli kağrı, yaylı arabalar ve diğer çeşitli ulaşım vasıtaları da kullanılırdı. Ancak, bu vasıtalar daha çok Rumeli bölgesinde kullanılıyordu.

Yük hayvanlarının taşıma kabiliyeti sınırlı olduğundan büyük miktardaki malın taşınması için fazla hayvana ihtiyaç duyulmaktadır. Aslında yolcular da güvenlik açısından toplu olarak yola çıkar, yük hayvanlarından oluşan konvoy benzeri kervanlar meydana getirirlerdi. Kervanların her nevi arazide hareket kabiliyetleri vardı. Ancak arabalar, yalnız düz ve az meyilli arazide gidebiliyor, dağlık arazide kullanılamıyordu.¹⁷

Ticari amaçla yapılan seyahatler eski zamanlardan beri belirli dönemlerde yapılmış, pek çok şehir sürekli işleyen bu yolların üzerinde kurulmuş ve gelişmiştir. Bir kervan, yılda bir kez belli bir yönde yola çıkmak üzere organize edilmekte idi. Büyük ölçekli bir kervan 2.500 deve, at ve katırdan meydana gelirken orta büyüklükteki bir kervan 1.000 deveden, küçük ölçekteki bir kervan ise 450 deve ve 100 katırdan oluşmaktaydı. Bir günde kat edilen mesafe ise iklime göre değişmekle birlikte, normal şartlarda bir kervan günde 6, 8, 10 veya 12 saat yol kat etmektedir. Günlük seyahatler iki aşamada olmaktaydı: sabah 3 ve 4'ten 10'a kadar; öğleden sonra 2 veya 3'ten 8'e kadar yol gidilirdi. Kervan yollarının deniz ulaşımı ile de sıkı bir bağlantısı bulunmakta olup, yolların bitiş noktalarında önemli limanlara varılmakta idi.¹⁸

Kervanların süratleri hakkında bir fikir vermek amacıyla Ankara'nın ve Tokat'ın bazı şehirlere olan mesafeleri Tablo 1.1'de verildiği gösterilmektedir.¹⁹

* Eski bir ağırlık ölçüsü olup, bir okka 400 dirhem, bir dirhem ise 3.207 grama tekabül etmektedir.

¹⁷ Cengiz Orhonlu, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar**, Salih Özbaran (der.), İzmir, Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları No. 31, 1984, s. 140; Güçer, **a.g.m.**, s. 28.

¹⁸ Orhonlu, **a.g.e.**, s. 142.

¹⁹ Güçer, **a.g.m.**, s. 30.

Kara nakliyatında nakil ücretleri yüksektir, mesafeler arttıkça ücretler yükselmektedir. Örneğin, 1566 tarihinde Elbasan’da (Rumeli eyaletinde bir sancaktır, günümüzde Arnavutluk sınırları içinde kalmıştır) üretilen güherçilenin (potasyum nitrat: barut hammaddesi,) İstanbul’a nakli düşünülmüş ve kantarı (bir kantar 44 okka yani 56.444 kg.dır) 180 akçeye mal olan güherçilenin harcı ve kirasıyla 180 akçeye nakledilebileceği hesaplanmıştır. Buradan da anlaşılacağı gibi nakil ücretinin katılması ile fiyat %100 nispetinde artmış bulunmaktadır. Yüksek nakil ücretleri malların satış fiyatlarını artırmakta bu nedenle, “*yükte hafif bahada ağır malların*” karayollarında taşınmasına gayret edilirdi. Yükte ağır mallar daha çok denizyolu ve elverişli olan yerlerde nehir yollarıyla taşınmaktaydı.²⁰

Tablo 1.1: Ankara ve Tokat Şehirlerinin Bazı Şehirlere Olan Mesafesi

	Şehir ismi	Kervan yürüyüşü ile mesafe (gün)
Ankara	İzmir	20
	Bursa	8
	İzmit	9
	Kütahya	10
	Kastamonu	12-13
	Kayseri	8
Tokat	Sinop	6
	Bursa	20
	İzmir (Katır kervanı ile)	27
	İzmir (deve kervanı ile)	40
	Kayseri	10

Kaynak: Güçer, **a.g.m.**, s. 30.

Kara ulaşımında nehirler önemli bir yere sahiptir. Küçük sefinelerin (gemilerin) seyretmesine elverişli olan nehirlerde taşımacılık yapılmaktadır.

²⁰ Güçer, **a.g.m.**, s. 30.

Rumeli bölgesinde Tuna ve kolları iç bölgeleri, Karadeniz vasıtasıyla İstanbul'la bağlamakta idi. Tuna nehrinde seyir halinde kuvvetli bir ticaret filosu vardı ve İstanbul'un iâşesi için gerekli olan hububat bu yolla taşınmaktaydı. Ayrıca bu nehir, batı hudutlarında yüzyıllar boyunca savaşmış Osmanlı ordusunun, iâşe ve ikmal işlerinde de mühim rol oynamıştır. Anadolu'da, Fırat ve Dicle nehirleri gemi ile nakliyata elverişli olup, zengin ticaret merkezleri olan Halep ve Şam'ı, Bağdat'a ve Basra'ya bağlıyordu. Yaz aylarında bu nehirlerin suları azaldığından nakliyat durma noktasına geliyor, nakliyat yapılırsa bile çok az mal yükleniyordu. Afrika'da Nil, seyrüsefere elverişli bir nehir olup, hem nispeten ucuz olduğu, hem de çöl yolları güvensiz olduğu için tercih edilmektedir. Bu nehir, Mısır'ın ana ticaret arteriydi. Tarım ürünleri, Mısır'ın dört bir yanından Kahire'ye Nil vasıtasıyla getirilirdi. Nehir üzerinde sefer yapan gemiler, 200 ton civarında yük taşıyordu.²¹

2. Trafiğin Devlet Tarafından Himaye Edilmesi

Anadolu toprakları Uzakdoğu'dan Avrupa'ya doğru giden ticaret yollarının üzerinde bulunmaktadır. Osmanlı İmparatorluğu da bu ticaret yolundan hem iç pazarları için hem de transit vergiler yönünden yararlanmak istemiştir. Ticareti teşvik ve himaye etmek amacıyla bir kısım müesseseler kurmuştur.

Karayollarının bir kısmı nakliyat için elverişli nitelik taşımaktadır. Ancak yolların bir kısmı dereler, ırmaklar, sarp geçitler ve yerleşim yerlerinden uzak ıssız yerlerden geçmektedir. Bu yerlerde konumlanmış eşkıyalar ve haydutlar yolcuların can ve mal emniyetini tehdit ediyordu. Denizyolları da bu tehlikelerden uzak değildi. Korsanlar, deniz ticaretinin en canlı olduğu yerlerde faaliyet gösteriyordu. Osmanlı yönetiminin, kara ve denizyolları üzerindeki trafik konusundaki politikası; nakil vasıtalarını tehdit eden her türlü tehlikeyi ve engeli gidermek ve imparatorluk ekonomisinin bu durumdan etkilenmesini önlemek yönünde olmuştur.

²¹ Güçer, **a.g.m.**, s. 32-36; Cengiz Orhonlu-Turgut Işıksal, "Osmanlı Devrinde Nehir Nakliyatı Hakkında Araştırmalar: Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat", **Tarih Dergisi**, Cilt 13, Sayı 17-18, İstanbul, 1963, s. 79-102; Suraiya Faroqi, "Krizler ve Değişim 1590-1699", **Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi**, Ayşe Berktaş (çev.), Cilt 2, İstanbul, Eren Yayınları, 2004, s. 611.

İşte devletin trafiği himaye etmek amacıyla (kendinden evvel var olmuş medeniyetlerde de görülen) tesis edilen müesseseler köprücülük, derbentçilik ve kaldırımcılık olup, bunların çalışma tarzları ve verdikleri hizmetlere burada kısaca değinilecektir.

2.1. Köprüler ve Köprücülük Teşkilatı

Osmanlı İmparatorluğu'nda köprüler genellikle padişahlar, saraya mensup kimseler, vezirler ve zengin hayır sahipleri tarafından inşa edilmiştir. Köprülerin tamir ve bakım işleri ise ya köprünün banisi tarafından kurulan vakıfların tahsisatı ile yada belirli şahıslara mükellefiyet yüklenerek yerine getiriliyordu. Ancak köprünün bakım masraflarını karşılayamayacak kadar varidatları azalmış bulunan köprülerin bakımını devlet doğrudan doğruya kendisi üstlenmiş, bu devlet tarafından bir kamu hizmeti olarak görülmüştür.²²

Vakıf köprüleri dışında kalan köprülerin tamir ve bakımı, mali muafiyetlere karşılık bir mükellefiyet halinde köprü civarında bulunan köylere veya bir kısım köylülere yüklenmiştir. Devlet muafiyet tanımak suretiyle hazineden bir akçe sarf etmeden, köprülerin bakım ve tamiratını devamlı bir surette temin etmiş olmaktadır. Bu yöntemin faydalarından birisi de gerekli tamir ve bakım işlerinin bizzat işin başında olanlar tarafından yerine getirilmesi ve lüzum olduğu anda hizmeti yerine getirme teminatının olmuş olmasıdır. Köprücülükle görevlendirilen reaya aynı zamanda kendilerine tevdi edilen köprülerin üzerinden gelip geçen yolcuların can ve mal emniyetlerini de sağlamakla yükümlüdürler. Köprücülük hizmeti belirli aralıklarla yapılan sayımlarda kayıt ve tesbit edilir, gerekli hallerde kadıların İstanbul'a müracaat etmeleri ile her zaman kurulabilirdi. Köprücülerin sayılarının tam olmasına dikkat edilir, bu amaçla sık sık yoklamaları yapılır ve eksik olanları tamamlanırdı.²³

²² Güçer, **a.g.m.**, s. 9-12.

²³ **A. y.**, s. 10-11.

2.2. Derbentler ve Derbentçilik Teşkilatı

Derbent kelimesi “der (geçit)”; “bend (tutmak)” kelimelerinden türetilmiş olup, lügat manası: engel, geçit, boğaz, set, sınır bölgelerinde ve dağlar arasında güçlkle geçilen yer demektir. Osmanlı derbentlerden, sarp geçitler ile bataklıklarda, yolları temizlemek, doldurmak ve her zaman nakliyata açık bulundurmak, buradan geçen yolcuların yük taşıyamayacak kadar yorulmuş veya sakatlanmış hayvanlarını değiştirmek, yüklerini taşımak, yolcuları ve onların hayvanlarını kondurmak ve dinlendirmek, bu dar yerlerde faaliyette bulunan eşkiya ve haydutlardan yolcuların can ve mallarını korumak işini derbentçi adıyla görevlendirilen reayaya yüklemiştir.²⁴ Ayrıca, derbent teşkilatı içinde belli bir ücret veya maaş karşılığı çalışan “Beldarlar” ile Bulgaristan, Sırbistan, Makedonya, Yunanistan ve Arnavutluk’taki Hıristiyan halk arasından tayin edilmiş “Martoloslar”, bir nevi ücretli asker olan “Pandorlar” ve “Geçit bekçileri” de bulunmaktadır.²⁵

Derbentçiler bu görevleri karşılığında devletten bir ücret almazlar, kendilerine verdikleri hizmet karşılığında vergi muafiyetleri sağlanırdı. Çok az hallerde de derbentçilik hizmeti bir timara karşılık verilmektedir. “Derek” denilen derbentçi timar sahipleri, timarlarına karşılık emirlerindeki adamlarla kendilerine tayin edilen derbentleri muhafaza etmekteydiler.²⁶

Derbent olan yerlerde sağlam yapılar da inşa edilmekteydi. Bu yapılar, dört tarafı duvar ile çevrili küçük bir kale hüviyetindedir. Bu yapının yanında sosyal ve iktisadi hayat için gerekli olan (cami, çeşme, mektep ve dükkan gibi) tesisler de

²⁴ Orhonlu, **Osmanlı İmparatorluğu’nda Derbent Teşkilatı**, s. 65-74; Güçer, **a.g.m.**, s. 12.

²⁵ Bunlar hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız, Orhonlu, **a.g.e.**, s. 83-100.

²⁶ Orhonlu, **a.g.e.**, s. 38-40; Güçer, **a.g.m.**, s. 12-13.

bulunmaktadır. Yol ve ticaret emniyetini sağlamak için yapılan bu tesisler, genellikle yolların kavşak noktasına yani merkezi noktalara yapılırdı.²⁷

Derbent teşkilatı, muafiyet usulüne aykırı olarak derbentçilerden fazla vergi talep edilmesi, derbent idarecilerinin yetersiz oluşu, eşkıyalık hareketlerinin artması karşısında tesirsiz kalmaları gibi nedenlerden ötürü 17. yüzyıldan itibaren bozulmaya başlamıştır. 1720 tarihinde derbentlere yeniden nizam vermek için bir takım tedbirlere başvurulmuş, bazı konar göçerlerin buralara yerleştirilmesine çalışılmıştır. 18. yüzyılın sonlarına doğru derbentlerin yönetimi, “Derbendat Başbuğluğu” veya “Derbendat Nazırlığı” ismi verilen teşkilata bağlanmıştır. Tanzimat döneminde ise derbent teşkilatı kademeli olarak kaldırılmaya başlanmıştır. Emniyet ve asayişin sağlanması vazifesi derbentçilerden alınarak yerlerine büyük kentlerde polis, taşrada da jandarma birlikleri getirilmiştir. Bu kolluk kuvvetleri zamanla “Zabtiye Teşkilatı” ismini almıştır. Daha sonra da “Nafia Nezaretine” dahil edilmiştir.²⁸

2.3. Kaldırımlar ve Kaldırımcılık Teşkilatı

Osmanlı yol sistemi ile ilgili kuruluşlardan bir diğeri de kaldırımcılıktır. Köprücüler ve derbentçiler, gördükleri hizmetlere karşılık bazı vergilerden muaf tutulan reayadır ve kırsal alanlarda görev yapmaktadırlar. Oysa kaldırımcılar, genellikle şehir ve kasabalarda yaşamakta, yol inşaatı ile uğraşmak gerektiği zamanlarda buldukları yerlerden ayrılmaktadırlar. Şehirlerde bulunan esnaf gibi kendi aralarında teşkilatlanmışlardır. Kaldırımcı esnafı, günümüzdeki anlamıyla yaya kaldırımı yapan esnaf olmayıp, bizzat yolun kendisini yapmaktadırlar. Kaldırım kelimesi; toprak zemine taş döşenerek yapılan yol anlamına gelmektedir.²⁹

²⁷ Orhonlu, **a.g.e.**, s. 22-33; Yusuf Halaçoğlu, **Osmanlılarda Devlet Teşkilatı ve Sosyal Yapı**, Ankara, TTK. Yayınları, 1991, s. 155-156.

²⁸ Orhonlu, **a.g.e.**, s. 101, 127, 140, 149-160; Halaçoğlu, **a.g.e.**, s. 158-160.

²⁹ Orhonlu, **Osmanlı İmparatorluğu’nda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar**, s. 27-29.

Osmanlıda yol yapımı faaliyetleri iki şekilde olmaktadır. Biri barış zamanlarında diğeri ise savaşa hazırlık ve savaş zamanlarında, ordunun geçeceği yol güzergahlarında görülen faaliyettir. Ordu savaş için cepheye hareket etmezden evvel, kullanılacak yolların durumu tetkik edilmekte ve bu hususla ilgili ve yetki sahibi kişilerden rapor alınmakta idi. Bu raporlara göre ihtiyaç duyulan yerlerde yolların açılması ve düzeltilmesi işi için kaldırımcılar ve diğerk askeri personel görevlendirilmektedir.³⁰

3. Dünya Ticaret Yollarında Değişimler; Osmanlı Yol Sisteminin Bozulması ve Yeni Uygulamalar

Osmanlı ekonomisinin ve askeri teşkilatının temel taşlarından biri olan yollar üzerinde kurulmuş olan teşkilatlar, zaman içinde eski gücünü ve önemini yitirmiştir. Ümit Burnu'nun Portekizli gemiciler tarafından keşfedilmesi; Osmanlı İmparatorluğu'nu duraklama dönemine götürürken, Avrupa'nın yükseliş dönemine geçmesine neden olmuştur. Bu keşif sayesinde, 16. yüzyılın başlarından itibaren yeni ticaret rotaları oluşmaya başlamıştır. Osmanlı'nın denetimi altındaki ticaret yolları ise önemsiz hale gelmiştir.

İngiltere ve Hollanda başta olmak üzere Avrupa ülkelerinin deniz ticaretine önem vermeleri nedeniyle Hindistan, İran ve Osmanlı Devleti arasındaki kervan ticareti, eski değerini kaybetmeye başlamış ve kervan yolları ile bu yollar üzerinde tesis edilen sistemler bu gelişmeden olumsuz yönde etkilenmiştir. Zayıflayan Osmanlı ekonomisi yapısı nedeniyle yollara devletçe gereken önem verilememiş, karayolları üzerinde kurulmuş olan teşkilatlarda bozulma baş göstermiştir. Evliya Çelebi *Seyahatnamesi*'nde, Osmanlı karayolu ulaştırmasında meydana gelen gerilemenin sebeplerini, artan eşkıyalık hareketleri karşısında seyahat güvenliğinin kalmamasına, harap hale gelen kervansaraylara, terk edilen köylere ve ıssızlaşan limanlara bağlamıştır.³¹ Gerçekten de aynı dönemle ilgili diğerk kaynaklara

³⁰ Orhonlu, a.g.e., s. 29-32.

³¹ Aydın Yalçın, **Türkiye İktisat Tarihi: Osmanlı İktisadında Büyüme ve Gerileme Süreci**, Ankara, Ayyıldız Matbaası, 1979, s. 270.

bakıldığında bu tesbitler doğrulanmakta posta hizmetleri, eşya nakli, seyahat etme kolaylığı, can ve mal güvenliğinin ortadan kalktığı; bu durumun halkın hareketini olumsuz yönde etkilediği, taşımacılıkta ücret artışlarına yol açtığı, merkezi idarenin taşrada hissedilmediği anlatılmakta, Osmanlının yaşadığı genel bozulmanın aslında ulaştırma sistemine de yansıdığı görülmektedir.³²

Oysa Avrupa’da ulaştırma tekniklerinde yeni gelişmeler yaşanmaktadır ve bu gelişmeler daha sonra Osmanlıyı da etkileyecektir. 18. yüzyılın sonlarında iki İngiliz mühendis Thomas Telford ve John L. McAdam karayolu yapımında, yol güzergahını sağlam bir zemine dayandırarak 6-6.5 cm. ebadında kırılmış köşeli taş parçalarını 25 cm.lik kalınlık elde edinceye kadar döşemek suretiyle modern karayolunun temelini oluşturan tekniği bulmuşlardır.³³ Bu gelişmeyi, 19. yüzyılın başlarında buharlı gemilerin ve lokomotiflerin ortaya çıkması izlemiştir.

Osmanlıda, Avrupa’da kullanılan tekniklerle yol yapımına Tanzimat döneminde başlanmıştır. Bu dönem yolları, kent içi ve kentler arası yollar olmak üzere iki şekilde gelişmiştir. Kent içi yolları genellikle dar, kıvrımlı ve çıkmaz sokaklı bir yapıda olup, yaya ve hayvan trafiğine uygun, araba geçişlerine ise genellikle elverişsizdir. Kent içi yolların araba trafiğine uygun hale getirilmesi için bazı çalışmalara başlanmış, bu amaçla 1839’da İstanbul için bir ilmühaber yayımlanmıştır. İlmühaberde, yollar 20, 15, 12, 10 zira* genişlikte dört kademeye ayrılıyor, kenarında yapılacak binaların yükseklikleri belirleniyor, kent içinde çıkmaz sokaklar yapılmayacağı, yolların geometrik esaslara uygun olacağı şartı getiriliyordu. 1848’de İstanbul için çıkarılan “Ebniye Nizamnamesi”nde ise yolları 10.8 ve 6 zira genişlikte, üç kademededen oluşacaktır. Böylece yolların genişliğine bir daraltma getiriliyor, yolların geometrik şartlara uygunluğu şartı ise bir gevşek

³² Leyla Şen, **Türkiye’de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci**, Ankara, Tesav, 2003, s. 9.

³³ 1889’da Osmanlı Devletinde “Turuk-u Maabir Talimat-ı Umumiyesi” yani Yollar ve Köprüler Yönetmeliği kabul edilmiş, buna göre yeni yollar Makadam (McAdam) tekniğiyle yapılacaktır. Bkz. Şen, **a.g.e.**, s. 19.

* Zirâ: dirsekten orta parmak ucuna kadar olan bir uzunluk ölçüsüdür. Uzunluğu, 75-90 cm. arasında değişmektedir. Bkz. Midhat Sertoğlu, **Osmanlı Tarih Lûgati**, İstanbul, Enderun Kitabevi, 1986, s. 19.

tutuluyordu. Ayrıca yol yapım işlerini bundan böyle devlet üstlenmiş, yapılacak yolların harcamaları, “Kaldırım Tertibatı” adıyla bütçeden ödenmeye başlamıştır. Aynı yıl “Nafia Nezareti” (Bayındırlık Bakanlığı) kurulmuştur.³⁴ 1863’te ise bütün imparatorlukta geçerli olmak üzere “Turuk ve Ebniye Nizamnamesi” çıkarılmıştır.

Kentler arası yol yapımı teşebbüsüne 1850’de Bursa-Mudanya (34 km) ve Bursa-Gemlik (34,5 km.) şose yollarının yapımı ile başlanılmış ve bu yollar 1865’de tamamlanmıştır. 314 km.lik Trabzon-Erzurum yolu 1872 yılında bitmiştir.³⁵ Şose terimi ilk kez bu dönemde “şose kaldırımları” olarak kullanılmış olup, yolların yapımında modern mühendislik tekniklerini kullanan yabancı mühendisler çalıştırılmış.³⁶

1866 yılında “Turuk-u Maabir Nizamnamesi” (Yollar ve Köprüler Nizamnamesi) yayımlanmıştır. Yol ve köprü yapım işlerini yürütmek üzere Ticaret Nezaretine bağlı Turuk-u Maabir idaresi kurulmuştur. Yollar idari yapılanmaya uygun olarak Tarik-i Sultani (Devlet Yolları), Vilayet Yolları, Sancak Yolları ve Kaza Yolları olarak 4 sınıfa ayrılmıştır.³⁷ Nitekim, devlet adamları ve valiler de yol sorununun önemini anlamışlar, Sivas Valisi Halil Rıfat Paşa’nın “Gidemediğin yer senin değildir” sözü konuyu çok iyi ifade etmektedir.³⁸

Nizamnamede her grup yolun genişliği, meyil şartları, yapım tekniği, kaplama özellikleri verilmiş, devlet yollarının yapımında 16 yaşından 60 yaşına kadarki nüfusa beş yılda 20 gün çalışma veya bedel vermek veya hayvan çalıştırmak yükümlülüğü getirilmiştir. Yükümlülerin çalıştıkları yerin yaşadığı yerden uzaklığına göre mükellefiyet günleri azalmakta veya çoğalmaktadır.

³⁴ İlhan Tekeli-Selim İlkin, “Osmanlı İmparatorluğu’nda 19. yüzyılda Araba Teknolojisi ve Karayolu Yapımındaki Gelişmeler”, **Cumhuriyetin Harcı Modernitenin Altyapısı Oluşurken**, Birinci Baskı, İstanbul, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları 73, 2004, s. 107; Şen, **a.g.e.**, s. 14-15.

³⁵ Tekeli-İlkin, **a.g.m.**, s. 109-110.

³⁶ **A.e.** s. 109.

³⁷ **A.e.** s. 111; Şen, **a.g.e.**, s. 16; İsmet Ergün, **Türkiye’nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü**, Ankara, Hacettepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Yayınları No. 10, 1985, s. 69.

³⁸ Karayolları Genel Müdürlüğü, **Cumhuriyetin 50. Yılında Karayollarımız**, Ankara, 1973, s. 2.

Yaşanılan yere 12 saatten uzak yerlerdeki çalışma yükümlülüğü için ise Babıali'den izin istenme zorunluluğu getirilmiştir. Ayrıca yükümlülerin üçüncü grup yollarda iki, dördüncü grup yollarda dört arşın boyunda yol yapmaları zorunluluğu getirilmiştir. Bu yükümlülükten din adamları, öğretmenler ve askerler muaf tutulmuştur. Bedensel olarak çalışmak istemeyenler mükellefiyetlerini nakdi olarak ödeyebilmektedirler.³⁹

Yol ve köprü yapımı işlerinin devamlılığını sağlamak ve kalifiye eleman ihtiyacını karşılamak için Fransa'daki Yollar ve Köprüler okulunun benzeri bir okulunun kurulması kararlaştırılmıştır. 1874 yılında İstanbul'da "Turuk-u Maabir Mekteb-i Alisi" (Yollar ve Köprüler Yüksekokulu) ile 1883'de "Hendese-i Mülkiye Mektebi" (Mühendis Yüksekokulu) açılmıştır. Yollar ve Köprüler Yüksekokulunda yedi yıllık bir eğitim programı uygulanmış, eğitimin beşinci yılında Turuk-u Adiye, altıncı yılında köprüler, demiryolu işletmesi ve yol uygulamaları, yedinci yılında ise tüneller, yol ve demiryolu uygulamaları eğitimi veriliyordu.⁴⁰

1914 yılında Nafia Nezareti bünyesinde yeni bir örgütlenmeye gidilmiş, Nafia Nezareti Teşkilatı Hakkında Nizamname ile Demiryol ve Limanlar Müdüriyeti Umumiyesi, Turuk-u Maabir Müdüriyeti Umumiyesi ve Umur-u Nafia adında üç alt birim kurulmuştur. Osmanlı Devleti'nde 1850'lerde başlayan modern yol yapım çalışmaları sonucunda Anadolu bölgesinde 18.335 km.lik yol yapılmıştır. Türkiye Cumhuriyetine 13.884 km.si tamire muhtaç, 4.450 km.si düzeltilmiş toprak niteliğinde yol miras olarak kalmıştır.⁴¹

4. Dünyada Demiryollarının Ortaya Çıkışı ve Yayılışı

Bir ülkenin siyasi, sosyal, kültürel ve iktisadi hayatını etkileyen öğelerin başında ulaşım sektörü gelmektedir. Tarım, ticaret ve sanayinin gelişmesi düzenli

³⁹ Tekeli-İlkin, **a.g.m.**, s. 111; Şen, **a.g.e.**, s. 19.

⁴⁰ Tekeli-İlkin, **a.g.m.**, s. 112-113, 115; Şen, **a.g.e.**, s. 19.

⁴¹ Şen, **a.g.e.**, s. 21.

ve gelişmiş bir ulaşım sistemiyle mümkündür. Ayrıca bölgelerarası sosyal ve iktisadi bütünlüğün sağlanması da güçlü bir ulaşım ve haberleşme sistemine bağlı bulunmaktadır. Bu itibarla, bir ülkedeki ulaşım sisteminin gelişmişlik durumu, o ülkenin iktisadi, sosyal ve kültürel açıdan erişmiş olduğu seviyeyi göstermektedir.

İlkel ulaşım sistemleri ve vasıtalarının yerine makine gücünün ikame edilmesi modern ulaştırma sisteminin başlangıcı kabul edilmektedir. Batıda kapitalizmin gelişmesi ve teknolojiadaki devrimler sonucunda kara ve deniz ulaşımında büyük sıçramalar olmuştur. Bu yeniliklerden biri de buharlı lokomotifin keşfi ve ulaşım alanında kullanılmaya başlamasıdır. Denebilir ki, ulaşım sisteminin gelişmesi demiryollarının keşfiyle başlamıştır.

Tanım olarak demiryolu, çeken ve çekilen taşıma araçlarının bir dizi halinde belli bir yönden şaşmadan ve sürtünme direncinin mümkün mertebe düşürülerek sevk edilmelerini sağlayan bir ulaştırma sistemi arayışından doğmuştur.⁴²

Demiryolları, buhar gücünü yaratmak için kullanılan enerji kaynağı olan kömürün taşınma ihtiyacından doğmuştur. Kömürü ocaklardan tüketim noktalarına ulaştırmanın bedeli, üretim maliyetinin çok üzerindedir. İngiltere kömür yataklarının denize yakın olması sebebiyle diğer ülkelere göre madencilikte daha büyük avantaj sağlamıştır. Böylece madencilik alanında diğer ülkeleri geçmişlerdir. Örneğin Fransa'da 19. yüzyıl başlarında kömürün üretim maliyetinin on katı kadar ulaştırma maliyeti tutmaktadır. 1550 yılında Fransa'da Alsace Maden Ocaklarında tahta raylar üzerinde insan gücüyle çalıştırılan dekoviller, demiryolu taşımacılığının ilk örnekleridir.

Ulaşım teknolojisinin gelişmesi, buhar makinesinin icat edilmesiyle başlamıştır. Bu makineler, buharın içinde var olan ısı enerjisini, mekanik enerjiye

⁴² Fetullah Akın-Filiz Sultanoğlu, **1856'dan 2006'ya Demiryollarının 150 Yılı**, Ankara, Gurup Matbaacılık A.Ş., 2006, s. 27.

dönüştüren bir dıştan yanmalı motordur. Bir buhar makinesi basınç altında buhar üretmek için suyu kaynatacak bir kazana ihtiyaç duyar. Bunun için herhangi bir ısı kaynağı kullanılabilir. Bunun için daha çok kömür tercih edilmekte olup, sınai kuruluşları da bundan böyle nehir kenarlarında değil kömür madenlerinin yakınlarında kurulmaya başlanmıştır. Bu gelişme sonucunda nüfus ve üretim coğrafi olarak yer değiştirmiş, Avrupa'da kömür yataklarının civarı nüfusun yığılma merkezleri haline gelmiştir.⁴³

1698 yılında, İngiliz mühendis Thomas Savery (1650-1715) ilk ticari olarak satılan buhar makinesini yapmıştır. Makine maden ocaklarında suyu boşaltmak amacıyla kullanılmıştır. 1712 yılında başka bir İngiliz mühendis Thomas Newcomen (1663-1729) yeni bir tür buhar makinesini geliştirmiş olup, makinenin en büyük eksikliği yaptığı işe göre yakıt tüketiminin çok fazla olmasıydı. 1760'lı yıllarda İskoçyalı mühendis James Watt, Newcomen'in makinesini geliştirmiş, pistonun ileri geri hareketini bir tekerleğin dönme hareketine çeviren mekanik alet icat etmiştir. Gelişen buharlı makine gemiler, lokomotifler ve otomobiller gibi ulaşım vasıtaları ile dokuma sanayinde ve madencilikte kullanılmıştır. Dolayısıyla buharlı makineler, 1750-1830 yılları arasında ilk kez İngiltere'de başlayıp diğer Avrupa ülkelerine yayılan ve Batı insanının hayat tarzını ve seviyesini kökünden değiştiren sanayi inkılabının da temel taşlarından birisi olması bakımından büyük öneme sahiptir.⁴⁴

İlk metal ray, 1776 yılında yapılmıştır. 1801 yılında İngiltere'de Wandsworth-Croydon arasındaki 16 km.lik demiryolu hattında atla çekilen arabalar çalışmaya başlamıştır. Watt'ın keşfettiği buhar makinesi bugünkü anlamda 1814 yılında George Stephenson tarafından demiryoluna tatbik edilebilmiştir. Ancak bundan önce 1769'da Fransız Nicolas Cugnot ilk buharlı arabayı yapmıştır. Araba üç tekerlekli ve yaya hızıyla gidebiliyordu ve ancak iki kişi taşıyabiliyordu. 1801 yılında İngiliz makine mühendisi Richard Trevithick ilk, iki yıl sonra da ikinci

⁴³ Tefik Güran, **İktisat Tarihi**, İstanbul, Acar Matbaacılık, 1991, s. 117.

⁴⁴ Wikipedia, "Buhar Makinesi", <http://wikipedia.org-wiki/buhar-ma...>, (06.05.2008); Güran, **a.g.e.**, s. 113, 117.

buharlı arabasını yaptı. 1804’de de ilk buharlı lokomotifini yaptı. İlk demiryolu hattı, 1825 yılında Stochon-Darlington arasında hizmete girmiştir. Bu hatta vagonların atla çekilmesi düşünülürken buharlı makinelerin devreye girmesi ile ilk demiryolu taşımacılığı başlamıştır. Bu demiryolunun etkisiyle kömür fiyatları yarı yarıya düşmüş, Stochon-Darlington arasındaki ticaretin artması gibi olumlu gelişmeler İngiltere’de demiryollarının hızlı bir gelişme göstermesine sebep olmuştur.⁴⁵

1829 yılında da Stephenson, “Rocket” adını verdiği ikinci lokomotifini geliştirdi. Rocket’le, en iyi buharlı lokomotif tasarlama ve yapma yarışmasını kazandı. Bu lokomotif uzun yıllar boyunca diğer lokomotiflere modellik yapmıştır. Rocket, Liverpool-Manchester arasındaki 56 km.lik yolu iki saatin biraz altında kat ediyordu.⁴⁶

Böylece demiryolu hatları ve buharlı lokomotifler, sanayileşmenin yalnız sembolü olmakla kalmamış aynı zamanda en önemli aracı olmuştur. Demiryollarından önce yetersiz taşıma imkanları sanayileşmenin ana engelini teşkil ederken demiryolları ucuz, hızlı ve güvenilir bir taşıma imkanı sağlamıştır. Demir, çelik, kömür, kereste, gübre ve tuğla gibi ağır ve hacimli malların kara üzerinden ucuz ve hızlı bir şekilde taşınması mümkün olmuştur. Ayrıca raylar için demir-çelik, lokomotif için saç ve motor gibi mallar üretilerek ağır sanayi sektörünün doğmasına yol açılmıştır. Demiryollarının tarım üzerinde de olumlu etkileri olmuş, ticari ziraat yaygınlık kazanmış, en ücra yerlerdeki köylüler bile pazar için üretime başlamış, demiryolu sayesinde şehir pazarlarına kolaylıkla mallarını sevk etmişler ve nihayet ulusal ekonomik bütünleşme sağlanmıştır.⁴⁷

⁴⁵ Osman Tiftikçi, **Türkiye’de Ulaşım Sorunu ve Demiryollarımız**, İstanbul, Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası Yayınları no. 4, 1996, s. 41-42.

⁴⁶ Ahmet Onur, **Türkiye Demiryolları Tarihi (1860-1953)**, İstanbul, K.K.K. Yayınları, Askeri Basımevi, 1953, s. 6; Barda, **a.g.e.**, s. 106; Tiftikçi, **a.g.e.**, s. 42.

⁴⁷ Güran, **a.g.e.**, s. 124-125.

Tablo 1.2: 19. Yüzyılda Avrupa’da Demiryolu Hat Uzunlukları (Km)

ÜLKELER	1845	1850	1870	1890
B. Britanya, İrlanda	4.082	10.592	24.864	32.673
Hollanda	153	176	1.248	3.060
Belçika, Lüksemburg	577	830	2.880	5.263
Fransa	870	3.019	15.632	36.896
Almanya	2.143	5.824	18.768	74.000
İsviçre	4	23	1.424	3.070
Avusturya-Macaristan	1.058	1.536	9.420	27.113
Portekiz	-	-	704	2.060
İspanya	-	128	5.120	9.878
İtalya	128	432	6.128	12.907
Yunanistan	-	-	-	767
Sırbistan	-	-	-	538
Romanya	-	-	240	2.494
Osmanlı İmparatorluğu	-	-	624	1.719
Rusya, Finlandiya	144	496	11.360	30.957
İsveç	-	-	1.744	8.041
Norveç	-	-	272	1.562
Danimarka	-	32	499	2.010
Toplam	9.159	23.088	100.927	255.008

Kaynak: Ahmet Onur, **Türkiye Demiryolları Tarihi**, s. 6.

Tablo 1.2’ye göre, İngiltere’de 1845’de 4.082 km. olan hat uzunluğu 1850’de 10.592 km.ye, 1870’de 24.864 km.ye, 1890’da 32.673 km.ye çıkmış; 1993 yılında ise 16.536 km.ye düşmüştür. Demiryolları, İngiltere’den sonra ABD, Avusturya ve Fransa’da yayılmış, daha sonra da Almanya, Belçika, Hollanda ve İtalya ile Danimarka, İspanya ve İsviçre’de yayılmıştır. Özellikle ABD’de de demiryolu taşımacılığı büyük gelişmeler göstermiştir. 1830 yılında 37 km.lık bir demiryolu hattına sahip olan ülke, 1870 yılında 85.000 km. 1890’da 277.500 km.

1925’de 419.000 km.lik demiryolu hattına kavuşmuştur.⁴⁸ Rusya’daki demiryolu gelişimi büyük bir hızla ilerlemiş 1885’de 27.341 km.lik bir demiryolu hattı var iken 1911’de 67.622 km.ye, 1928’de ise 77.619 km.ye çıkmıştır.⁴⁹

Tablo 1.3: Kıtalara Göre Demiryolu Uzunlukları, 1875-1928 (Km)

KİTALAR	1875	1905	1911	1928	10.000 kişi/demiryolu uzunluğu
Avrupa	142.494	309.805	338.880	406.801	8,0
Amerika	134.098	460.196	541.028	606.602	25,5
Asya	11.322	81.421	105.011	124.636	1,2
Afrika	2.776	26.211	40.489	67.606	5,8
Avustralya	3.738	28.069	32.401	49.434	63,9
Toplam	294.238	905.702	1.057.809	1.255.080	-

Kaynak: Demiryollar Mecmuası, İstanbul (Haydarpaşa), Demiryollar Matbaası, Nisan Sayı 74, 1931, s. 190.

Avrupa kıtasında 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren hızlı bir demiryolu süreci başlamıştır. Bu girişim Amerika, Asya, Afrika ve Avustralya kıtalarında da devam etmiştir. Tablo 1.3’te kıtalara göre demiryolu uzunlukları verilmektedir. Avrupa kıtasında demiryolu uzunluğu 1875 yılında diğer kıtalardan daha fazla iken bu durum 30 yıl sonra değişmiş, Amerika kıtası hat uzunluğu bakımından öne geçmiş ve bu durum devam etmiştir. 1928 yılında Amerika kıtasında demiryolu hat uzunluğu Avrupa kıtası demiryollarından 200.000 km. daha fazla hatta sahiptir. Aynı yıl on bin kişiye düşen demiryolu uzunluğu Avrupa’da 8, Amerika’da 25,5, Asya’da 1,2, Afrika’da 5,8, Avustralya’da 63,9’ dır.

⁴⁸ Barda, a.g.e., s. 123; Tiftikçi, a.g.e., s. 42-43.

⁴⁹ Onur, a.g.e., s. 8.

5. Demiryollarının İnşaat Hususiyetleri ve Lokomotiflerin Çalışma Sistemleri

Demiryolları, 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren bütün dünyada yaygınlaşmaya başlamıştır. Demiryollarının bu kadar yaygınlaşmasının ve dünya ülkeleri tarafından bu kadar çok benimsenmesinin nedeni, o dönem için dünya üzerindeki en hızlı ve en güvenilir ulaşım aracı olmasıdır. Bu gelişmeye, Osmanlı Devleti de kayıtsız kalmamış, yol sorununun çözümlenmesi konusunda bir çare olarak görmüştür. Osmanlı yönetimi için demiryolları ekonomik olduğu kadar askeri ve sosyal yönden de büyük önem taşımakta idi. Osmanlı Devleti'nde inşa edilen demiryolu hatlarının geçeceği yerlerin belirlenmesinde, yabancı şirketlerin (tabi ki arkasında devletlerinin) etkisi Osmanlı hükümetinden daha fazla olmuştur. Yabancı şirketler, hatların geçmesini istedikleri bölgeler hususunda hükümete baskı yapmışlar ve istediklerini elde etmişlerdir. Demiryolunun merkezden yani İstanbul'dan başlayarak ülkeye yayılması, devlet yönetimini güçlendireceğinden bundan kaçınılmıştır. Demiryolu ağı, yabancı şirket çıkarları ve bu çıkarların (Avrupa devletleri arasındaki) çatışması sonucu, Osmanlı çıkarlarına aykırı bir şekilde olmuştur.

Yabancı şirketler tarafından yapılan demiryolları, daha çok Anadolu'nun batı bölgesinde inşa edilmiştir. Bu demiryolları “ağaç görüntüsündeki koloni tipi” demiryolları özelliği taşımaktadır. Yine bu demiryollarının büyük bir kısmı tek hatlıdır. (Bkz. Harita 1)⁵⁰

Demiryolu ağı üzerinde kurulacak olan istasyonların yerlerinin belirlenmesi önem bir konudur. Her 20 km.de bir, istasyon inşa edilmiş olup istasyonların ekonomik, politik ve stratejik yönden önemli noktalara yapılmasına

⁵⁰ Esin Kahya, “Türkiye’de İlk Demiryolları”, **Bellekten**, Cilt LII, Sayı 202, Ankara, 1988, s. 213.

dikkat edilmiştir. Ray uzunlukları ise ana hatlarda 40 m., tali hatlarda 30 m. civarındadır.⁵¹

Demiryollarının güzergahları üzerinde bulunan akarsular üzerindeki köprülerin yüksekliği en az 4.30 m., genişliği ise tek hatlı yollar için 4.50 m.dir. Eğer çift hatlı ise köprü genişliği 8 m.ye çıkmaktadır.⁵²

Rayların arasındaki içten içe mesafe 1.45-1.44 m.dir. Günümüzde ise bu mesafe 1.435 m.dir. Ancak, Şam-Beyrut, Yafa-Kudüs ve Mudanya-Bursa hattında rayların içten içe aralığı 1.06 m.dir. Demiryollarının her iki tarafında, demiryolunun dış kısmı ile balastın* üst seviyesi arasındaki mesafe ise 1 m.dir. Çift hatlarda bu 2 m.ye çıkmaktadır.⁵³

Demiryollarının yapımında ilkin birinci tabaka balast dökülür. Daha sonra tahtadan yapılmış, 0.20 x 0.13 x 1.80 m. ebadında traversler** yerleştirilir. Günümüzde ise traversler hem tahtadan hem de betondan yapılmakta olup, 0.17 x 0.27 x 2.60 m. ebadındadır. Osmanlı döneminde kullanılan traversler tahtadır. Bu traversler için lüzumlu olan tahtalar yabancı şirketlerce, inşaata yakın yerlerde bulunan ormanlardan bedelsiz bir şekilde temin edilmiştir. Ayrıca şirketler, demiryolu güzergahındaki kireç ve taş ocaklarından da aynı şekilde yararlanmışlardır. Raylar, traversler boyunca vidalarla tesbit edilmiştir. Bu tesbit noktalarının altına gelen kısımlarda yastık levhalar bulunur. Yastık levhalar takoz görevi yapmaktadır. Traverslerin sayısı ise ray uzunluğuna göre belirlenmektedir.⁵⁴

⁵¹ A.e.

⁵² A.e., s. 214.

* Balast, Fransızca bir kelime olup, demiryollarında traverslerin altına, şoselerde düzeltilmiş toprak üzerine döşenen taş kırıklarına verilen isimdir. Şose de Fransızca bir kelime olup, genellikle taş kırıkları üzerine kum döşenip silindir geçirilerek yapılan yol demektir. Bkz. Türk Dil Kurumu, **Türkçe Sözlük**, Ankara: Akşam Sanat Okulu Matbaası, 2005, s. 190, 1872.

⁵³ Kahya, a.g.m., s. 214.

** Fransızca bir kelime olan travers, üzerine rayların yerleştirildiği, yere enine konulmuş demir veya ağaç parçalara verilen bir isimdir. Bkz. **Türkçe Sözlük**, s. 2003.

⁵⁴ Kahya, a.g.m., s. 215.

Raylar, sıcak ve soğuk havalardan etkilenmektedir. Bunun için raylar birbirine tam birleştirilmemiş aralarına 0-3 numara demirden yapılmış levhalar konulmuştur. Günümüzde bu levhalara cebire denilmektedir. Fakat bunlar yavaş yavaş kaybolmuş ve kaynakla birbirine birleştirilmeye başlanmıştır. Rayların ölçüleri kullandıkları yerlere göre değişmektedir. Genellikle, bugün de olduğu gibi rayların uç kısımları bu renklere boyanması suretiyle: standart siyah raylar, kırmızı raylar, beyaz raylar ve yeşil raylar olmak üzere dört tipe ayrılmaktadır. Standart siyah ray 18 m., kırmızı ray 17.94 m., beyaz ray 17.88 m., yeşil ray ise 17.82 m.dir. Bilindiği gibi rayların düz olarak döşenmesi zorunluluğu bulunmaktadır. Meydana çıkan bozulmalar genellikle rayların birleşme yerlerinden kaynaklanmaktadır. Bunun içindir ki bu nokta büyük önem taşımaktadır. Raylar döşendikten sonra ikinci ve üçüncü tabaka balast döşenerek tesviyesi yapılır. Son şekliyle balast yüksekliği 30 cm. kadardır.⁵⁵

Buharlı lokomotiflerin çalışma sistemine gelince; bunların en önemli aksamlarından biri kazan kısmıdır. Basınca ve ısıya dayanıklı saçtan yapılan kazan, ateşte ısınan suyun bulunduğu kısımdır. Ocak kısmı, dört duvardan meydana gelmiş bir kasadır. Açılan bir kasa onun alt kısmına eklenmiştir. Ocak genellikle 1 m.dir, ıskara sathında 3 m.dir. Baca altındaki 40 mm. ve 3 m. uzunluğundaki borularla atılan gazlar kazanın içinden geçmektedir. Böylece kazandaki suyun ısınması temin edilmektedir.⁵⁶

Ateş odası, saçtan bir kasa içinde olup ocağa bağlanmıştır. Bir duvar yada birbirine bağlı 3 duvardan meydana gelmiştir. Arka tarafına kaplama bir saç yaslatılarak üst ve yandan perçinlenmiştir. Üst kısmı demirden bir kuşakla dik tutulmuştur. Ön taraftaki yatay gövde duman kutusunun boru levhalarıyla örtülmüştür.⁵⁷

⁵⁵ Ali Necip, **Ameli Demiryolu Risalesi**, İstanbul, 1323, s. 129 vd.

⁵⁶ Fikret, **Fenni ve Ameli Şimendifercilik**, İstanbul: 1342, s. 6; Ömer Lütfi, **Lokomotif**, İstanbul, Ülkü Basımevi, 1936, s. 56-57.

⁵⁷ Kahya, **a.g.m.**, s. 216-217.

Iskara, demir veya dökme çubuktan meydana gelmiştir. Bu çubuklar ocağın duvarına tam olarak dayanmamalıdır. Çünkü ısınca boyutları uzar. Çubuklar küçük parçaların aşağıya düşmesini engellemek üzere aşağıya doğru incelmektedir. Küllük ise düşey saçtan yapılmış olup ocağın çerçevesi altına konulmuştur.⁵⁸

Tuğla kemerler, ocakta cehennemlikte kullanılmış, İngiliz ve Fransız yapımı lokomotiflerde bulunmaktadır. Düz borular, demirden yada çelikten yapılmıştır. 45-50 mm. çapında 2-3 mm. kalınlığındaki borular kazanda bulunurlar ve onun en nazik kısmını teşkil ederler. Boru levhasındaki deliğinin yerine yerleştirilirler. Borular dikey yada yatay olarak yerleştirilmişlerdir.⁵⁹

Buhar kupası veya hazinesi denen kısım, lokomotif kazanının su sathından mümkün olduğu kadar uzakta, buharı tutan bir kaptır. Buhar mümkün olduğunca, su damlalarından arındırılır, kuru buhar elde edilmeğe çalışılır.⁶⁰

Duman kutusu ise atılan ve körükten çıkan gazların çekildiği kutudur ve bu kutu içinde bir basınç oluşmaktadır.⁶¹

Savuşturma cihazı, buharın çok yükseğe çıkmamasını sağlayan cihaz olup makinenin verimliliği üzerinde önemli bir rolü bulunmaktadır. Buharın kazan borularının üst sıraları seviyesine çıkmaması gerekmektedir. Cihaz, aşağıya konmuştur ve bacanın girişine bakmaktadır.⁶²

Körük, kazandan alınıp bacaya sevk edilen buhar yoluyla buharı çekme işini rahatlatır. Gaz ölçme aletleri (manometre), kazan içindeki basıncı metre kareye düşen kilogram olarak verir. Kazan soğukken göstergesi sıfırda bulunur. Emniyet sübapları, basınç arttıkça açılarak kazandaki basıncın düşmesini sağlar,

⁵⁸ Ömer Lütfi, **a.g.e.**, s. 61-62; Esin, **a.g.m.**, s. 216.

⁵⁹ Esin, **a.g.m.**, s. 216.

⁶⁰ **A.e.**, s. 217.

⁶¹ Ömer Lütfi, **a.g.e.**, s. 68.

⁶² Esin, **a.g.m.**, s. 217.

yanı basıncı ayarlar. Bu cihazlara ilaveten kazanını üstünü örten kazan zarfları, düdük, emniyet kurşun tıparları, suyu sevk eden borular da bulunmaktadır.⁶³

Osmanlı İmparatorluğu'nda kullanılan lokomotifler, demiryolu yapımında kullanılan diğer makineler gibi demiryolları hattının yapımını üstlenmiş olan şirketler tarafından gümrüksüz olarak getirilmiştir. Ancak, bunların ücretini, anlaşmalara göre Osmanlı hükümeti ödemiştir. Osmanlıda ilk demiryolu hattını İngilizler yapmıştır. Bu hat üzerinde kullanılan ilk lokomotifler de İngiliz yapımıdır. Bunlar, 1875 yılında Nafia Nazırına sunulan rapordan da anlaşılacağı üzere Stephenson tipi yada "A" tipi denilen lokomotifler olup, New Castle yapımıdır. Bu lokomotifler on dört yıl kullanılmış olup, iki dingilli ve tek silindirlidir. Silindir içindeki buhar basıncı 1000 livre veya (3.840 kg.)dır. lokomotifin rampada çekiş gücü düşmektedir. Bu lokomotif 28 vagon ve bir kondüktör vagonu çekebilme gücüne sahiptir.⁶⁴

Çekim gücü biraz daha fazla olan lokomotifler de kullanılmakta olup, bunlar Sharp ve Stewart tarafından Manchester'da imal edilmiştir. Bu lokomotifler çok ağır olup, "B" tipi olarak adlandırılmıştır. 1889 yılında hizmete giren lokomotiflerin azami hızı 28 km./saat, çekiş gücü ise 4.059 kg.dır. "B" tipi lokomotifler 72 yıl kullanıldıktan sonra 1961 yılında hizmetten kaldırılmıştır. Bir de Alman yapımı Krauss firmasının lokomotifleri kullanılmış bulunmaktadır. "B" tipi lokomotifler grubuna giren bu lokomotifler, 1874'de hizmete girmiş 40 km/saat ve 3.652 kg. çekiş gücüne sahiptir. Demiryollarımızda 93 yıl hizmet verdikten sonra 1967 yılında kadar hizmetten kaldırılmıştır.⁶⁵

"C" tipi yada "Tank" tipi denilen lokomotifler ise 1872 yılında imal edilmiş ve aynı yıl hizmete girmiştir. Lokomotifin çekiş gücü 5.923 kg., hızı ise 45 km/saattir. Tekerlekleri dışarıdan çerçevesi olan bu lokomotif "Honmog" adlı bir firmanın imalatıdır. Anadolu'nun arazisi genellikle engebeli olduğundan bu

⁶³ A.e.

⁶⁴ A.e., s. 211-218.

⁶⁵ A.e., s. 218.

coğrafyada “C” tipi lokomotifler uygunluk arz etmektedir. 1911 yılına gelindiğinde “C” tipi lokomotiflerin cer* güçleri ve hızları artmıştır. Alman “Maffei Firmasının” imalatı olan “C” tipi lokomotifin cer gücü 6.910 kg, hızı ise 45km/saattir.⁶⁶

* Cer, Arapça bir kelime olup çekme, sürükleyerek götürme anlamına gelmektedir. Demiryollarında ise çekme gücü anlamında kullanılmaktadır. Bkz. **Türkçe Sözlük**, s. 360.

⁶⁶ Esin, **a.g.m.**, s. 218.

İKİNCİ BÖLÜM

DEMİRYOLLARININ OSMANLI İMPARATORLUĞU'NA GİRİŞİ ve YAPIM FAALİYETLERİ

1. Demiryollarının Osmanlıya Girmesini Hazırlayan Şartlar

19. yüzyılın ilk çeyreğinde sanayileşmesini tamamlayan İngiltere, Napolyon Savaşları sonunda Fransa'yı mağlup ederek Avrupa'da rakipsiz duruma gelmişti. İngiltere bir yandan mamul malları özellikle de pamuklu tekstil ürünleri için pazar bulmaya, diğer yandan da ekonomisi için gerekli olan hammaddeleri temin etmeye çalışmıştır. Ancak sanayi devrimini henüz tamamlamamış bulunan diğer Avrupa ülkeleri korumacı tedbirler alarak İngiliz mallarının ülkelerine girişini engellemeye böylece yerli sanayilerini korumaya çalışmışlarken; makine kullanan fabrika düzenine geçmişlerdir. Avrupa ülkelerine mallarını pazarlayamayan İngiltere için tek çare kalmış o da Avrupa dışındaki az gelişmiş ülkelerin pazarlarına girebilmek. Bu ülkelerden hammaddeleri bol ve ucuz şekilde temin edebilmek. Bu arada şunu da unutmamak gerekir ki, hızla sanayileşmelerini tamamlayan Fransa, Belçika ve Almaya ile diğer Batı Avrupa ülkeleri İngiltere'nin bu arayışının arkasından gitmişler onlar da ucuz hammadde temin edebilecekleri ve mamul mallarını pazarlayabilecekleri çevre ülke arayışı içine girmişlerdir.⁶⁷

Bu amaç doğrultusunda İngiltere, 1820-1840 yılları arasında Latin Amerika ülkelerinden, Çin'e kadar pek çok bölgede yerel iktidarlarla anlaşarak veya silah zoruyla ticaret antlaşmaları imzalamıştır. Osmanlı İmparatorluğu üzerinde de bu amaç doğrultusunda siyasi ve iktisadi politikalar geliştirerek uygulamışlardır. Üç kıtaya yayılmış, zengin toprak ve doğal kaynaklara sahip olup savaşlar sebebiyle

⁶⁷ Şevket Pamuk, **100 Soruda Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi 1500-1914**, İkinci Baskı, İstanbul, Gerçek Yayınevi, 1990, s. 153.

ekonomisi zayıflamış olan Osmanlı, İngiltere için ulaşılması kolay bir hedef olmuştur. Gerek hammadde temininde gerekse de mamul mallarını rahatça pazarlayabilecekleri bir yer olarak burada alt yapı yatırımlarına teşebbüs etmişlerdir.⁶⁸

1.1. 1838 Balta Limanı Ticaret Antlaşması

Osmanlı Devletinin kadimden beri uygulaya geldiği kendine özgü olan iktisadi yapısı, İngiltere'nin bu pazara kolay ve yaygın bir şekilde girmesini engelliyordu. Bu iktisadi yapı, bazı ilkelere ve kadimden beri alına gelen vergilere dayanmaktadır ki, konumuzla ilgili olan ilkeler iaşe ve fiskalizm ilkesidir. Bu ilkeler kısa bir biçimde açıklandıktan sonra, dahili gümrüklerden de bahsedilecektir.

a. İaşe (provizyonizm) İlkesi: Osmanlı Devletinin en mühim saydığı işlerin başında halkın, ordunun ve sarayın iaşesi yani beslenme ve giyim ihtiyaçlarının en bol ve ucuz şekilde temin edilmesi gelmektedir. Ziraî üretim ve buna dayanarak teşekkül eden sipahiler timar sistemi içinde teşkilatlandırılırken, ziraî ürünler ve meslek gruplarının ürettikleri ürünlerin fiyat ve kalite kontrolü de narh sistemiyle düzenlenmiş, bunların yanı sıra bir bölgenin iaşesini karşılamadan diğer bölgelere ürün ihracının yasaklanması ile bir bölgenin üretiminin hangi bölgelere ihraç edileceğinin devlet tarafından önceden belirlenmesi gibi uygulamalar iaşe ilkesine dayanmaktadır. Aynı ilke doğrultusunda dış ülkelere bazı malların ihracatı yasaklanmıştır ki, bunlar buğday ve arpa gibi hububat ürünleri ile ordu için büyük önem taşıyan at, silah ve güherçile gibi metallerdir. Bu maddeler ancak Divan-ı Hümayundan izin alınması halinde yurtdışına çıkarılabilmektedir.⁶⁹

⁶⁸ Şevket Pamuk, **Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi (1820-1913)**, Ankara, Yurt Yayınları no 9, 1984, s. 18; Ayn. Mlf. "19. yy'da Osmanlı Dış Ticareti", **Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi**, İstanbul: İletişim Yayınları, 1985, C. 3, s. 653-654.

⁶⁹ Güçer, **a.g.m.**, s. 87, 93; Mehmet Genç, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Devlet ve Ekonomi**, Dördüncü Baskı, İstanbul, Ötüken Neşriyat, Yayın no 486, 2005, s. 59-60.

Provizyonizm ilkesine dayanan iktisat politikası, dış ticarete ihracatı zorlaştırıcı ve kısıtlayıcı; ithalatı ise kolaylaştırıcı ve teşvik edici niteliğiyle günümüz himayeci iktisat politikalarından farklıdır. Yabancılara verilen kapitülasyonlar da bu politikanın sonucudur. Kapitülasyonların, Osmanlı İmparatorluğu'nun iktisadi ve siyasi yapısının güçlü olduğu zamanlarda zararı olmamıştır. Kapitülasyonları, 19. yüzyılda sanayileşen Avrupa karşısında az gelişmiş durumda kalan Osmanlı'da büyük tahribatlara sebebiyet vermiştir.⁷⁰

b. Fiskalizm İlkesi: Bu ilke en kısa tanımıyla, hazineye ait gelirleri mümkün olduğu kadar yüksek düzeye çıkarmaya çalışmak ve harcamaları kısarak ulaştığı düzeyin altına inmesini engellemektir. Fiskalizm ilkesi doğrultusunda devlet iktisadi bir karar alırken; bir taraftan gelirleri yükseltme, diğer taraftan ise harcamaları kısma durumunu daima gözetmiştir.⁷¹

c. Dahili Gümrükler: Hem iaşe ilkesini hem de fiskalizm ilkesini ilgilendiren bir uygulama bulunmaktadır ki, bu da Osmanlı ülkesi içinde alınan dahili gümrüklerdir. Bunlar, şehir ve limanlar arasında nakledilen ticari mallardan belirli oranlarda alınan ve âmediyye, reftiyye, masdariyye ve mürûriyye adları ile tanzim edilmiş olan vergilerdir. *Âmediyye:* Osmanlı sınırları içinde kara veya deniz yoluyla bir bölgeden başka bir bölgeye getirilen her türlü ticari mal ve eşyadan vardığı yerde satıcıdan alınan bir resimdir. *Reftiyye:* bir bölgeden başka bir bölgeye veya yabancı bir ülkeye ihraç edilmek üzere götürülen ticari mallardan dışarı çıkacağı yerde alınan resimdir. *Masdariyye:* Yabancı bir ülkeden Osmanlı ülkesinin herhangi bir şehir veya limanına getirilerek orada satılan mal ve eşyadan alınan resimdir. *Mürûriyye:* Osmanlı sınırları üzerinden bir başka bir ülkeye sevk edilmek üzere geçirilen ticari mallardan alınan vergidir. Bu vergiye bâc-ı ubûr denildiği gibi transit resmi de denilmektedir. Hazineye vergi geliri sağlamanın yanı sıra iaşe sıkıntısı çekilmemesi için her malın üretildiği bölgede tüketilmesini amaçlayan bir sistem içerisinde dahili gümrük oranları, her bölgenin üretim ve tüketim durumuna

⁷⁰ Genç, a.g.e., s. 59.

⁷¹ Genç, a.g.e., s. 64-65.

göre farklılık arz etmektedir. Bazı bölgelerde eşyanın kıymeti üzerin % 3'den 5'e kadar, bazılarında ise yük hesabıyla (eskiden beri uygulana gelen örf üzerine) yük başına 1 kuruştan 10 kuruşa kadar resim alınmıştır.⁷²

18. yüzyılın ikinci yarısına gelinceye kadar, her türlü ticari mal, üretim bölgesinden yerli tüccarlar tarafından alınarak limanlara getirildiğinden dahili gümrükler de bunlar tarafından ödeniyordu. Avrupalı tüccarlar ise yalnızca % 3 oranındaki ihraç gümrüğünü ödeyerek malı yurtdışına çıkarıyordu. 18. yüzyılın sonlarından itibaren Avrupa ülkelerinin artan hammadde talepleri karşısında Osmanlı devlet yönetimi bunlara yerli tüccarlar gibi üretim bölgelerinden, dahili gümrükleri ödemeleri şartıyla hammadde satın almalarına izin vermeye başlamıştır. Fakat, Avrupalı tüccarlar yalnızca % 3'lük harici gümrük resmini ödeyip, dahili gümrük vergilerini ödemek istememişlerdir. Hükümet daha fazla gelir kaybına uğramamak için 1802 yılından itibaren Avrupalı tüccarlara yerli tüccar muamelesi yapmaya başlamış ve 1809 yılında “Kala'yı Sultaniye Antlaşmasıyla” bunu İngiltere'ye de kabul ettirmiştir. Bu antlaşmadan sonra Avrupalı tüccarlar yerli tüccarlar gibi dahili vergileri ödemek zorunda kalmışlardır.⁷³

Osmanlı hükümeti tarafından yerli üreticiyi himaye etmek ve yeni kurulan “Asâkir-i Mansûre” ordusuna kaynak bulmak amacıyla 1826 yılında yürürlüğe konulan “Yed-i Vâhid” denilen bir başka uygulama, Avrupalı tüccarların gelir kayıplarını daha da arttırmıştır. Bu, devletin bazı malların alımı ve satımı üzerine inhisar koymasına idi.⁷⁴ Üretilen malların ihracatı, ürünün ihtiyacı karşılayıp karşılamamasına bağlıydı. Avrupalı tüccarlar bundan böyle istedikleri zaman istedikleri miktarda ihracat yapamayacaktı. İlk defa palamuda uygulanan inhisar

⁷² Abdurrahman Vefik Paşa, **Tekâlif-i Kavaidi**, C. 1, İstanbul (Dersaadet), Matbaa-i Kadir 1328, s. 56-57; Kütükoğlu, **a.g.e.**, s. 62.

⁷³ Kütükoğlu, **a.g.e.**, s. 64; Y. K. Tengirşek, “Tanzimat Devrinde Osmanlı Devletinin Harici Siyaseti”, **Tanzimat I**, İstanbul, 1940, s. 302; Rifat Önsoy, **Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayi ve Sanayileşme Politikası**, Ankara, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları no. 291, 1988, s. 14.

⁷⁴ Bir arşiv vesikasına göre yed-i vahid, “bir mahsulün devlet tarafından satın alınıp yine devlet tarafından satılması” şeklinde izah edilmektedir. Bkz. Kütükoğlu, **a.g.e.**, s. 65, dipnot 16.

usulü, daha sonra mazi, kök boya, incir, zeytinyağı, yün balmumu, ipek, hububat, pamuk ve tiftik gibi mallara da uygulanmaya başlanmıştır.⁷⁵

Tüm bu sınırlamalar, İngiltere başta olmak üzere Avrupa devletlerinin Osmanlı İmparatorluğu'ndaki ticaretlerini güçleştiriyordu. Bunları kaldırmak için beklenen fırsat, 1831 yılında Mısır Valisi Kavalalı Mehmet Ali Paşa'nın isyan etmesiyle başladı. Mısır'da hemen bütün ürünlere yed-i vahid sistemini uygulayan Mehmed Emin Paşa, elde ettiği gelirleri sanayileşme faaliyetlere harcamış ve ordusunu asker, silah ve teçhizat bakımından kuvvetlendirmişti. Sonunda da Osmanlıya karşı isyan etmiştir. İsyanı bastırma işinde başarısız kalan II. Mahmud, İngiltere'den yardım istedi. Ancak beklediği desteği alamadığından, Rusya'nın yardım teklifini kabul etmek zorunda kalmış, 1833 Temmuzunda "Hünkar İskeleyi Antlaşmasını" imzalanmıştır. Bu antlaşma, İngilizlerin Doğu Akdeniz üzerindeki politikaları açısından büyük bir tehlike taşıyordu. Çünkü Ruslar, boğazlar üzerinde hakimiyet sağlayarak sıcak denizlere daha kolay ulaşacaklar ve İngilizleri Doğu Akdeniz'den uzaklaştırabileceklerdi.⁷⁶

Anadolu topraklarına girerek Kütahya yakınlarına kadar gelmeyi başaran Mehmet Ali Paşa'nın ordusu karşısında zor durumda kalan II. Mahmud'a işte bu nedenlerden dolayı bu sefer İngilizler gerekli yardımı sağlamış ve ayaklanma onların desteğiyle bastırılmıştır. Bu yardım karşılıksız yapılmamış, karşılığında Osmanlı-İngiliz Ticaret Antlaşması 16 Ağustos 1838 yılında İstanbul Balta Limanı'nda imzalanmıştır.

Balta Limanı Ticaret Antlaşmasınının maddeleri kısaca şu şekilde özetlenebilir:⁷⁷

⁷⁵ Kütükoğlu, a.g.e., s. 65-66; Önsoy, a.g.e., s. 14.

⁷⁶ Pamuk, **Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi**, s. 19.

⁷⁷ Kütükoğlu, a.g.e., s. 109-111; Önsoy, a.g.e., s. 15.

- Bundan evvelki ticaret antlaşmalarında konulmuş olan ihracat yasakları, yed-i vahid sistemi ve satın alınan malların bir yerden diğer yere nakli için gereken tezkere sistemi kaldırılacaktır.
- İngiliz tüccarları “en çok müsaadeye mahzar millet” vasfını kazanıyor ve yerli tüccarlarla aynı haklara sahip olarak “en çok müsaadeye mahzar yerli tüccar” statüsüne de ulaşmış oluyordu.
- İngilizler 1838 yılına kadar, Osmanlı’dan ihraç edilecekleri mallar için limanlarda % 3 gümrük resmi ödüyorlardı. Bu gümrük resmine ilaveten dahili gümrüklerin hepsinin yerine geçecek şekilde % 9’luk bir gümrük resmi ödemeyi de kabul ettiler. İthal edilen mallara da eski zamanlardan beri % 3 gümrük resmi verilmekteydi. Bu antlaşmayla bu nispete % 2’lik bir ilave yapılmıştır. Böylece, İngiliz tüccarları ihraç mallarında $9 + 3 = 12\%$, ithal mallarında ise $3+2 = 5\%$ oranında gümrük resmi ödeyeceklerdir.
- Bu antlaşma ile İngiliz tüccarı diğer memleketlerden getirilen malların da serbestçe ticaretini yapma hakkını elde ediyordu.

1870'lere kadar sürecektir olan İngiltere'nin siyasi ve askeri desteğine karşılık, Osmanlı ekonomisi dünya ölçeğinde rakipsiz durumda olan İngiliz sanayi ve ticaret sermayesine engelsiz bir biçimde açılmıştır. Bu antlaşma İngilizler ile imza edilmekle kalmamış ayrıca diğer Avrupa ülkeleriyle de imzalanmak zorunda kalmıştır. Öyle ki, antlaşmadan hemen sonra harekete geçen Fransızlar, kendileri için de böyle bir antlaşmanın imza edilmesini istemişler ve amaçlarına 1838 yılı Kasım ayında ulaşmışlardır. Fransa'yı Hansa şehirleri (Lubeck, Bremen, Hamburg), Avusturya, İsveç, Norveç, İspanya, Hollanda, Belçika gibi diğer Avrupa ülkeleri takip etmiştir.⁷⁸

⁷⁸ Kütükoğlu, a.g.e., s. 115-117.

Ticaret Antlaşmalarıyla ticarete tekel düzeninin kaldırılması ve devletin kendi gümrük vergilerini kendisinin belirleme hakkından yoksun kalmasının yanı sıra savaş gibi olağanüstü zamanlarda ek vergilendirme uygulamasından da mahrum kalınışının etkisi devlet maliyesinde kendini göstermiştir. Baş gösteren mali buhranlar karşısında Osmanlı Devleti'ni, dış borçlanmaya götüren süreç başlamıştır. Antlaşmasının imzalanmasından 16 yıl sonra Osmanlı bozulan ekonomik dengeler sebebiyle ilk dış borçlanmasını yapmak zorunda kalmıştır. Tabi ki, bu borçlanmada Ruslarla yapılan Kırım Savaşının finansmanı sorunu da bulunmaktadır.

Balta Limanı Ticaret Antlaşması en büyük tahribatı, yerli sanayi üzerinde yapmıştır. Avrupa'dan bol miktarda ve ucuz ithal edilen ürünler karşısında yerli sanayimiz rekabet edememiş birer birer kapanmak zorunda kalmıştır. Oysa aynı yıllarda sanayileşmeye çalışan diğer Avrupa devletleri özellikle de Almanya gümrük kotaları koyarak yerli sanayisini korumuşlardır. Osmanlı bu durum karşısında kayıtsız kalmamış, sanayileşme teşebbüslerinde bulunmuştur. Ancak bu çalışmalar ordunun ve devletin ihtiyaçlarını karşılama gayretiyle yapılmış, alıcısı önceden belli olan bu üretim düzeninde beklenen başarı elde edilememiştir.⁷⁹ Böylece, Avrupa'nın yarı sömürgesi haline gelen Osmanlı İmparatorluğu, sözde bağımsız fakat ekonomik bakımdan tam bağımlı hale gelmiştir.

Yabancı sermaye, Osmanlı ülkesi içine daha fazla nüfuz edebilme imkanları ararken, imdatlarına demiryolları yetiştirilmiştir. Şöyle ki, sanayi devriminden sonra Avrupa'da hammadde ihtiyacı sürekli artıyor, Osmanlı'nın hem önemli bir hammadde kaynağı hem de jeopolitik durumu Avrupa devletlerinin ilgisi çekiyordu. Bu duruma bir de Osmanlı hükümetinden aldıkları demiryolu imtiyazları ve kilometre garantisi eklenince; demiryolları daha da cazip hale gelmiş, hızla demiryolu yatırımlarına yönelmişlerdir. Bu yatırımların altında yatan

⁷⁹ Önsoy, a.g.e., s. 47 vd.

temel gerçek ise hammadde kaynaklarına daha kolay ulaşmak ve batıya daha çok hammadde nakliyâtını sağlamak ve yeni pazarlar açmaktır.⁸⁰

Osmanlı İmparatorluğu açısından bakıldığında ise, yabancı devletlere verilen demiryolu imtiyazlarının arkasında dış baskıların yanı sıra devletin askeri ve siyasal kaygıları ve mali buhrana çözüm arayışları gelmektedir. Devlet, demiryollarının uzun vadede vergi gelirlerinin toplanmasında etkinliği arttıracığını, öte yandan da ulaştırma masraflarının yüksekliği nedeniyle ekilemeyen toprakları iç ve dış pazarlar için üretime açarak yeni vergi geliri kaynakları yaratacağını, devletin mali temellerini güçlendireceğini umuyordu. Gerçekten de demiryollarının geçtiği vilayetlerin öşür gelirleri diğer vilayetlerinkinden daha hızlı artış göstermiştir. Ancak, demiryolları yapımını yabancı sermaye için daha cazip kılmak amacıyla başlatılan kilometre garantisi sonucunda demiryolları mali ferahlık sağlamak bir yana, bütçeye ek vergi gelirlerini aşan boyutlarda yük getirmişlerdir. Böylece merkezi devletin mali buhrana çözüm bulmak amacıyla attığı bu adım öncekilerle aynı sonucu vermiştir. Bir yandan mali buhran derinleşirken, merkezi devletin birbirleriyle rekabet halindeki emperyalist güçler karşısındaki manevra alanı daralmıştır. Öte yandan imparatorluk; İngiltere, Fransa ve nihayet Almanya arasında nüfuz bölgelerine ayrılmıştır.⁸¹

1.2. Yabancı Sermayenin Faaliyet Alanları

Osmanlı İmparatorluğu yukarıda belirttiğimiz hususlar nedeniyle yabancı sermaye için çekici bir yatırım alanı teşkil ediyordu. Yabancılara verilen imtiyazlar kurulacak işletmelerin tesisatı ve çalışmaları için gerekli araç ve gereçleri kolayca ithal imkanını sağlıyor, memlekette yaşayan yabancılara bazı vergi muafiyetleri, Türk mahkemeleri önüne çıkarılmamak gibi imtiyazlar tanıyordu. Bu yüzden Osmanlı'ya birçok yabancı yerleşmiş dolayısı ile de yabancı sermaye girmiştir. Bir tahmine göre Osmanlı'nın Misâk-ı Milli sınırları içindeki kısmında yabancı

⁸⁰ İsmet Ergün, *a.g.e.*, s. 70.

⁸¹ Pamuk, *Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi*, s. 129-130.

sermaye miktarı 1910'da yaklaşık olarak 5.7 milyar kuruşa ulaşmıştır. Yatırımların transfer edilen gelirlerinin ise 1914'de 228 milyon kuruşu bulduğu tahmin edilmektedir.⁸² Yabancı sermayenin faaliyet alanları Tablo 2.1'de gösterildiği gibidir.

Tablo 2.1: Yabancı Sermayenin Faaliyet Alanları, 1910

Faaliyet Alanı	Milyon kuruş
Demiryolları	3.368
Elektrik, tramvay, su	311
Liman ve benzeri tesisler	288
Sanayi	650
Ticaret	206
Madenler	328
Bankacılık, Sigortacılık	560
Toplam	5.711

Kaynak: Akbank Kültür Yayınları, **Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi 1923-1978**, İstanbul, 1980, s. 16.

1913 ve 1915 yıllarında yapılan sanayi sayımlarına (bu sayımlar yalnızca gelişmiş bölgeleri yani İstanbul ve İzmir gibi kentleri kapsamaktadır) göre bugünkü Türkiye sınırları içinde kalan sınai tesislerin dağılımı şöyledir: 20 un değirmeni, 2 makarna fabrikası, bir bira fabrikası, 6 konserve fabrikası, bir buz imalathanesi, 3 kireç, 3 tuğla imalathanesi, 7 kutu imalathanesi, 2 yağ imalathanesi, 2 sabun imalathanesi, 2 porselen imalathanesi, 11 tabakhane, 7 marangoz ve doğrama atölyesi, 7 yünlü dokuma fabrikası, 2 pamuk iplik ve dokuma fabrikası, 30 ham ipek atölyesi, bir ipekli dokuma fabrikası, 5 çeşitli dokuma fabrikası, 35 matbaa, 8

⁸² Akbank Kültür Yayınları, **Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi 1923-1978**, İstanbul, Apa Ofset Basımevi, 1980, s. 15-16.

sigara kağıdı fabrikası, 5 madeni eşya fabrikası, bir kimyasal ürün fabrikası ve 2 çimento fabrikası.⁸³

Görüldüğü gibi Osmanlı Türkiye'sinde sınai işletmeler pek az olduğu gibi mevcut olanların da çoğu yabancılara ait bulunuyordu. Demiryolları, şehirlerdeki elektrik, tramvay, havagazı ve su işletmeleri, liman işletmeleri, başlıca madenler (özellikle Ereğli kömür, Balya-Karaaydın kurşun madenleri), halı fabrikaları, yabancıların mülkiyetinde veya idaresinde olan işletmeler arasında idi.⁸⁴

Yabancı sermaye, ağır sanayi yerine daha çok kısa vadede gelir getiren alanlarda faaliyet göstermiştir. Devlet yönetiminden aldıkları imtiyazlarla kurmuş oldukları tesislerin işletmesini üzerine alan yabancı sermaye, tekel durumunda olmanın tatlı kârını elde etmiştir. Öte yandan, yabancı sermayenin imparatorluk içindeki ortakları veya yardımcıları konumunda olan azınlıklar da bu kârdan paylarını almışlar ve kısa zamanda zengin olmuşlardır.⁸⁵

Osmanlı İmparatorluğu, yabancı devletlerle imzaladığı antlaşmalar ve kapitülasyonlar nedeniyle, Batı Avrupa ülkelerinin tarımsal ve sınai ürünlerinin tam bir pazara haline gelmiştir. Ziraî üretimi gerçekleştiren küçük aile işletmeleri hemen hemen ortadan kalmıştır. Yerel sanatlara dayanan halıcılık, saraçlık, bakırcılık ve el dokumacılığı gibi imalatları gerçekleştiren küçük işletmeler dışında yerli imalat sanayi çökme noktasına gelmiştir.

Osmanlı İmparatorluğu diğer bir yandan da dış borçlanma girdabına sürüklenmiştir. 1854'de Kırım Savaşı'nın finansmanı için yapılan ilk borçlanma süreci büyük bir hızla devam etmiş, 1874 yılına kadar on beş kez borç alınmıştır. Alınan dış borçların % 7,8'i demiryolu yatırımları gibi alanlarda kullanılırken geriye kalanı cari harcamalara sarf edilmiştir. 1875 yılına gelindiğinde Osmanlı'nın

⁸³ Erdinç Tokgöz, **Türkiye'nin İktisadi Gelişme Tarihi**, Altıncı Baskı, Ankara, İmaj Yayıncılık, 2001, s. 9.

⁸⁴ Akbank Kültür Yayınları, **Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi**, s. 16; Tokgöz, **a.g.e.**, s. 10.

⁸⁵ Tokgöz, **a.g.e.**, s. 11.

dış borçları 200 milyon sterline yaklaşıyordu. Anapara ve faiz ödemeleri ise yılda 11 milyon sterline ulaşıyordu. Tüm imparatorluk gelirlerinin 18 milyon sterlin düzeyinde olduğu ve bu gelirin % 60'ının borç ödemelerine ayrılması gerektiği koşullarda, devlet ilk önce borçlarının yarısını ödeyebileceğini ilan etmiş, ancak ertesi yıl tüm borç ödemelerini durdurmak zorunda kalmıştır.⁸⁶

Bu süreç, 1881 yılında Düyun-ı Umumiye İdaresinin kurulması ile sonuçlanmıştır. Düyun-ı Umumiye'nin kurulmasından sonra Avrupa borsalarında tahvil satmak suretiyle borç alınmaya devam edilmiştir. 1903'e kadar süren ve "ılımlı borçlanma" dönemi denilen süreçte devlet, on üç kez dış borç almıştır. Bu borçların da büyük bir kısmı cari harcamalara gitmiştir. 1904'ten 1914'e kadar süren dönemde ise borçlanma yeniden hız kazanmıştır. Alınan dış borç miktarı, 160 milyon sterline ulaşmıştır. Genç Türkiye Cumhuriyeti, Lozan Antlaşmasında Osmanlı borçlarının bir kısmını ödemeyi taahhüt etmiş ve yaklaşık 115 milyon lirayı, en son taksiti 1954 yılında olmak üzere ödemiştir.⁸⁷

Dış borç alınan ülkeler Fransa, İngiltere, Almanya, Belçika, Hollanda, İtalya ve Avusturya-Macaristan gibi ülkelerdir. 1881 yılında en çok borçlanılan ülke %40'la Fransa'dır. Bu ülke, 1898'de %44,9 ve 1913'de 49,5 ile en çok borç alınan ülke durumundadır. İngiltere'nin payı ise 1881'de % 29 iken 1898'de % 10,9'a, 1913'de ise % 6,9'a düşmüştür. Buna paralel olarak, Almanya'nın payı 1881'de % 4,7 iken 1898'de % 12,2'ye, 1913'de ise % 20,1'e yükselmiştir.⁸⁸

⁸⁶ Pamuk, **Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi**, s. 58; Ahmet Tabakoğlu, **Türk İktisat Tarihi**, İkinci Baskı, İstanbul, Dergah Yayınları, 1993, s. 183-185.

⁸⁷ Pamuk, **a.g.e.**, s. 59-60; Tabakoğlu, **a.g.e.**, s. 186; Tokgöz, **a.g.e.**, s. 25.

⁸⁸ Vedat Eldem, **Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik**, Ankara, TTK Yayınları, 1994, s. 188.

2. Demiryollarının Osmanlı İmparatorluğu'na Girişi ve Demiryolu İmtiyazları

19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren dünyada demiryolu yapımı faaliyetleri büyük bir hız kazanmıştır. Bu durum kısa mesafeli demiryollarından çok, uzun mesafeli hatta kıtaları aşan uzunlukta demiryolları için geçerlidir. Uzun mesafeli demiryolu yapımı çalışmaları aslında “Kolonyalist Sistem” ile ilgilidir. Çünkü, sömürgeci imparatorluklar, merkezin hammadde ihtiyaçlarını sağlamak için sömürgelerinde yol, liman ve demiryolu gibi alt yapı tesisleri kurarak buralardaki etkinlerini artırmışlardır. Öyle ki, sermaye ihraç eden sömürgeci imparatorluklar, en çok demiryoluna para yatırmaktaydılar.⁸⁹

Tüm dünyada bu gelişmeler yaşanırken, demiryollarının Osmanlı İmparatorluğu'na girme teşebbüslerinin başlaması gecikmemiştir. İlk teşebbüs sahibi olan İngilizlerin temel amacı, Hindistan'a daha kolay ulaşabilmektir. Ümit Burnu yolu ile Hindistan'a ulaşmanın masraflı ve uzun sürüyor olması bu ülkeyi alternatif yol arayışlarına götürmüştür.

İngilizler, Hindistan'a daha kolay ulaşmak için bu teşebbüsleri yapmıştır denmesine rağmen, bölgenin jeopolitik özellikleri dikkate alındığında bu bölgenin sadece bu amaç için seçildiğini düşünmek zor olacaktır. Çünkü bölge maden, petrol ve su kaynakları bakımından dünyanın en zengin bölgelerinden biridir. İngiltere de bölgeye asıl bu nedenle hakim olacak bir sistemi geliştirmeye çalışmıştır.

1830 yılında, Fırat Vadisi ile Basra Körfezinde araştırma yapmak üzere Francis Chesney adlı bir İngiliz topçu albayı görevlendirilmiştir. Albay Chesney ilk önce, Fırat ve Dicle Nehirlerinde buharlı gemi işletilmesi üzerinde durmuştur. Ancak, yapılan denemeler başarısızlıkla sonuçlanmıştır. Bunun üzerine

⁸⁹ İlber Ortaylı, **Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu**, Dokuzuncu Baskı, İstanbul, Alkım Yayınevi, 2006, s. 40, 61; Shreen Khariallah, **Railways in the Middle East, 1856-1948: Political and Economic Background**, Beirut, Libaririe du Lubnan, 1991, s. 31, 44.

Akdeniz'den başlayıp Bağdat ve Basra Körfezi'ne ulaşacak bir demiryolu projesi hazırlamıştır. Chesney'in projesi, Osmanlı İmparatorluğu'nda ilk demiryolu projesi olması bakımından önem taşımaktadır. Proje, buharlı gemilerin deniz ulaşımında yaygınlaşması üzerine önemini yitirmiştir.

Öte yandan, 1856 yılında Fransızların Süveyş kanalını açma teşebbüsleri sonucunda Hindistan ticaret yolunda İngilizlere rakip olmalarıyla Chesney projesi tekrar gündeme gelmiştir. Chesney, "Fırat Vadisi Demiryolu" adında bir şirket kurarak, Osmanlı Devleti'nden demiryolu imtiyazı almayı başarmıştır. Ancak finansman sorunları nedeniyle bu projesi de gerçekleştirememiştir. İngiltere ise amacına, İskenderiye-Kahire demiryolu ile ulaşmıştır.⁹⁰

Osmanlı hükümeti açısından ise demiryolları ekonomik kalkınmanın, merkeziyetçiliğin ve bütünleşmenin temel aracı olarak görülmektedir. Demiryollarının inşa edilmesiyle imparatorluğun askeri yönden güçleneceği, isyan ve ayaklanmaların asker sevkıyatı ile hemen bastırılacağı; tarım ürünlerinin iç pazarlara daha kolay sevk edilmesiyle halkın yaşesinin daha bol ve ucuz bir şekilde karşılanacağı düşünülüyordu. Demiryollarına verilen önem neticesinde 1865 yılında Nafia Nezareti kurulmuş, nazırlık makamına da Ethem Paşa getirilmiştir. Ancak, devletin demiryolu yatırımlarını finanse edecek ne bir sermaye birikimi ne de deneyimli teknik kadroları bulunuyordu. Bu nedenle, Haydarpaşa-İzmit ve Hicaz demiryolu hatları dışındaki demiryolları yabancı sermaye ile yabancı işgücü tarafından yapılmıştır. Demiryolu yatırımlarını cazip hale getirmek için de yabancı sermayeye kilometre garantisi verilmiştir. Bunun nedeni, hükümetçe planlanan bazı hatların ticari potansiyelinin yetersiz oluşudur.⁹¹

⁹⁰ Murat Özyüksel, **Osmanlı Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu Bağdat Demiryolları**, İstanbul, Alba Yayınları, 1988, s. 7-9; Murat Özyüksel, **Hicaz Demiryolu**, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2000, s. 9; Kütükoğlu, **a.g.e.**, s. 78.

⁹¹ Ortaylı, **a.g.e.**, s. 121; Şen, **a.g.e.**, s. 23-24; Özyüksel, **Hicaz Demiryolu**, s. 10.

Tablo 2.2: Demiryolları Yatırımlarının Ülkelere göre Dağılımı, 1888-1914 (Bin İngiliz Sterlini olarak)

Ülkeler	1888	%	1914	%
Fransa	648	12,3	23.247	49,6
İngiltere	3.349	63,4	4.588	9,8
Almanya	166	3,1	17.248	36,8
Diğer ülkeler	1.120	21,2	1.785	3,8
Toplam	5.283	100,0	46.868	100,0

Kaynak: Şevket Pamuk, **Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi**, s. 64-65.

Tablo 2.2'ye göre, Avrupa ülkelerinin Osmanlı demiryollarına yaptıkları yatırımların dağılımına bakılacak olursa; 1888 yılında demiryollarına en fazla yatırımda bulunan ülke 63,4'le İngiltere olmuştur. İngiltere'nin 1914 yılındaki payı ise %9,8'e düşmüştür. Buna karşın Fransız sermayesinin demiryolları yatırımları içindeki payı 1888 yılında %12,3 düzeyinde kalmışken, 1914'de tüm ülkeler içinde ilk sırayı alarak %49,6'ya yükselmiştir. 1888'de Almanya'nın payı ise %3,1 düzeyinde iken 1914'de %36,8'e yükselmiştir.⁹²

Tablo 2.3'te, 1898 yılı itibariyle Osmanlı'nın Asya toprakları içerisinde; Fransa, İngiltere ve Almanya'nın yapımını üstlendiği demiryolu hatlarının adları ile hat uzunlukları gösterilmektedir. Burada şu hususu belirtmekte fayda vardır. Tablo 2.3'te, Osmanlı İmparatorluğu'nda inşa edilen tüm hatlar değil, yalnızca imtiyazlı hatlar yer almaktadır. Bu tabloya göre, Fransız sermayesinin yapımını üstlendiği veya sonradan satın alınan İzmir-Kasaba, Yafa-Kudüs, Beyrut-Şam ve Şam-Halep hattının toplam uzunluğu 1.266 km.dir. Bu ülkeyi Haydarpaşa-İzmit, İzmit-Ankara ve Eskişehir-Konya hatları ve 1.020 km. toplam hat uzunluğu ile Almanya izlemektedir. İngiliz sermayesince yapımı gerçekleştirilen hatlar ise İzmir-Aydın ve Mersin-Adana hatları olup, toplam hat uzunluğu 440 km.dir.

⁹² Pamuk, **Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi**, s. 64-65.

Tablo 2.3: Osmanlı'nın Asya Topraklarında İngiltere, Fransa ve Almanya'nın Üstlendiği Demiryolu Hatları, 1898

Hatlar	Hat Uzunluğu (Km)
<i>İngiliz Hatları</i>	
İzmir-Aydın	373
Mersin-Adana	67
Ara Toplam	440
<i>Fransız Hatları</i>	
İzmir-Kasaba	512
Yafa-Kudüs	87
Beyrut-Şam	247
Şam-Halep	420
Ara Toplam	1.266
<i>Alman Hatları</i>	
Haydarpaşa- İzmit	91
İzmit-Ankara	485
Eskişehir-Konya	444
Ara Toplam	1.020
Genel Toplam	2.726

Kaynak: İlber Ortaylı, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu**, s. 122.

Diğer taraftan, 1922 yılı itibariyle Osmanlı İmparatorluğu'nda bulunan demiryolu hatları Tablo 2.4'de gösterilmiştir. 1922 yılında, Osmanlı İmparatorluğu'nda yapılmış olan demiryolu hatları 8.619 km.ye ulaşmıştır. Bu hatların 4.112* km.si Cumhuriyete intikal etmiştir. Cumhuriyete intikal eden demiryollarınının 3.756 km.si imtiyazlı yabancı şirket hatlarıdır.⁹³

* Bu rakam, pek çok kaynakta 4.138 km. olarak verilmektedir. Örneğin, Bkz., Barda, **a.g.e.**, s. 187.

⁹³ İsmail Yıldırım, **Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)**, Ankara, Atatürk, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, Atatürk Araştırma Merkezi, 2001, s. 38.

Tablo 2.4: Osmanlıda Yapılan Demiryolu Hatları, 1922

Hatlar	Hat Uzunluğu (Km.)
İzmir-Aydın ve Şubeleri	610
İzmir-Kasaba ve Temdidi*	695
Rumeli-Şark Demiryolları	2.383
Anadolu-Bağdat Hattı	2.424
Hicaz Demiryolu	1.081
Beyrut-Şam	247
Şam-Hama ve Temdidi	420
Yafa-Kudüs	87
Bursa-Mudanya	42
Ankara-Yahşihan	80
Erzurum-Sarıkamış Sınır Hattı	356
Diğer hatlar	194
Toplam	8.619

Kaynak: Ahmet Onur, a.g.e, s. 38.

2.1. Demiryolu İmtiyazları

Osmanlı demiryolu politikasının en önemli özelliği, demiryolu yapımlarının yabancı şirketlere bir imtiyaz olarak verilmesidir. Kilometre garantisi denilen sistemle şirketlerin kârları, Osmanlı yönetimince garanti altına alınıyordu. Demiryolu şirketlerinin garanti edilen kârın altında kâr etmeleri halinde aradaki farkı devlet ödüyordu. Hatta, Osmanlı doğacak bu farkları ödeyebilmek için bir veya birkaç vilayetin aşar ve hayvanlar üzerinden alınan ağnam resimleri gibi vergiler karşılık olarak gösteriyordu. Mali yönden çok da iyi durumda olmayan Osmanlı, vergiler borçları ödemeye yetmediği zamanlarda, borçlanmak zorunda

* Arapça bir isim olan temdid kelimesi uzatma, uzatılma anlamına gelmektedir. **Türkçe Sözlük**, s. 1947.

kalıyordu. Keza, her demiryolu imtiyazının verilmesi aynı zamanda yeni bir borçlanmaya yol açıyordu.⁹⁴

Yabancı şirketler için imtiyazlı olarak demiryolu inşa etmek kârlı bir yatırım olmanın ötesinde, başka anlamlar ifade ediyordu. Yapımı gerçekleştiren demiryolu şirketleri kadar (hatta şirketlerden daha fazla) mensubu oldukları ülkeleri, demiryolu imtiyazı elde etmek için siyasi, ekonomik ve malı baskıya başvuruyorlardı. Bu ülkelerin amacı, Osmanlıda demiryolu yapımı işine girilerek nüfuz bölgeleri oluşturmaktır. Önceleri Fransız ve İngilizlerin daha etkin olduğu bu politikaya 1889'dan itibaren Almanya dahil olmuştur.

Avrupa ülkeleri, Osmanlı'da yapacakları demiryolu yatırımlarında birbiriyle sürekli olarak mücadele halindeydiler. İmtiyazların alınması sırasında gerçekte her ülke diğerini kollamakta idi. Bir devlet bir demiryolu imtiyazı alınca bir diğeri de aynı imtiyazların kendilerine tanınması (kapitülasyon ve ticaret antlaşmalarında olduğu gibi) için hükümete baskı yapıyor ve emellerine kavuşuyorlardı.

Osmanlı İmparatorluğu'nun dış borç sorunu, demiryolu politikasının belirlenmesinde önemli rol oynuyordu. Hükümet, borç karşılığında ya bir imtiyaz veriyor yada borç istediğinde yeni bir imtiyaz isteğiyle karşılaşılıyordu.⁹⁵

Yabancı şirketlere imtiyaz karşılığında verilen demiryolu hattının geçeceği devlet arazisi şirkete bedelsiz olarak devrediliyordu. Şirkete hat boyu üzerindeki devlet ormanları ve taş ocaklarından bedelsiz şekilde faydalanma imkanı tanınıyordu. Ayrıca demiryolu yapımı, bakımı ve işletilmesi için gereken malzeme gümrüksüz olarak ithal ediliyordu. Demiryolu hattının geçtiği bazen 20 bazen 40-

⁹⁴ Ali Akyıldız, "Osmanlı Anadolu'sunda İlk Demiryolu: İzmir-Aydın Hattı (1856-1866)", Ekmeleddin İhsanoğlu-Mustafa Kaçar (ed.), **Çağımı Yakalayan Osmanlı! Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri**, İstanbul, İslam Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi (IRCICA), 1995, s. 252; Şen, a.g.e., s. 24.

⁹⁵ Özyüksel, **Osmanlı Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu Bağdat Demiryolları**, s. 146.

45 km.lik şerit içindeki petrol dahil olmak üzere bütün madenleri işletme hakkına da sahip oluyorlardı.⁹⁶

Öte yandan, demiryolu yapımı konusunda yabancı şirketlere verilen imtiyazlar sınırsız değildir. Özellikle ülkenin güvenliğini ilgilendiren konularda bazı sınırlamalara gidilmiştir. Demiryolunun askerin hızlı hareket etmesini sağlamanın yanı sıra ülkeyi düşmanların saldırısına da aynı şekilde kolaylıkla açacağına bilinciyle, yapılan hatların Osmanlı sınırlarının en az 10 mil gerisinde yapılması şartı getiriliyordu.⁹⁷

Hicaz demiryolu hariç, inşa edilen demiryollarının tamamı yabancı sermaye tarafından gerçekleştirilmiştir. İlk yıllarda İngiliz sermayesine gerçekleştirilen demiryolu yatırımları, daha sonra Fransız ve Alman sermayesi ile yapılmıştır. Dış borçlar hariç 1890'da Osmanlı Devleti'ndeki yabancı sermayenin %41'i demiryolu yatırımlarının gerçekleştirilmesinde kullanılmıştır.⁹⁸

İngilizlerin teşebbüsleriyle başlayan demiryolu projeleri ve yapım çalışmaları; İngiliz sermayesine yapılan İskenderiye-Kahire Demiryol, İzmir-Aydın Demiryolu ile İngilizlerin inşa ettikten sonra Fransızlara satılan İzmir-Kasaba Demiryolu, Köstence-Çernavoda Demiryolu, Varna-Ruşçuk Demiryolu; Avusturyalılara yaptırılan Rumeli (Şark) Demiryolları; Alman sermayesi ile yapılan Anadolu ve Bağdat Demiryolları ve milli kaynaklarla yapılan Hijaz Demiryolu olmak üzere yedi alt başlık halinde incelenecektir.

⁹⁶ Ortaylı, **a.g.e.**, s. 101; Edward Mead Earle, **Bağdat Demiryolu Savaşı**, Kasım Yargıcı (çev.), Birinci Baskı, İstanbul, Milliyet Yayınları, 18, s. 93.

⁹⁷ Şen, **a.g.e.**, s. 24.

⁹⁸ Şevket Pamuk, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Yabancı Sermaye; Sektörlere ve Sermayeyi İhraç Eden Ülkelere Göre Dağılımı (1854-1914)", **ODTÜ Gelişme Dergisi**, Özel Sayı, Ankara, 1978, s. 143.

2.2. İskenderiye-Kahire Demiryolu

Chesney'in, Fırat Vadisi ile Basra Körfezi üzerinden Hindistan yolunu kısaltma teşebbüsleri başarısızlıkla sonuçlanmıştır. İngiltere'nin bir başka projesi de Akdeniz sahilinden Kızıldeniz'e uzanacak bir demiryolu yapılmasıdır. 1851 yılında, Mısır Valisi Abbas Paşa İskenderiye-Kahire arasında demiryolu yapma imtiyazını İngilizlere vermiştir. Ancak, Osmanlı hükümeti kendilerinden izin alınmaması nedeniyle bu teşebbüse şiddetle karşı çıkmıştır. İngilizlerin girişimi ile Abbas Paşa izin almak için İstanbul'a başvurmuş, inşaat sırasında halkın bedava çalıştırılmaması, demiryolu için yeni vergi konulmaması ve borçlanma yapılmaması gibi şartlarla kendisine gerekli müsaade verilmiştir.⁹⁹

Demiryolu hattının yapılması için gerekli müsaadeleri alan İngilizler, hemen inşaat faaliyetlerine başlamışlar ve 5 yıl içinde 211 km.lik hattın yapımını tamamlayarak, 1856 yılında işletmeye açmışlardır. Böylece, bu hat Osmanlı sınırları içinde yapılan ilk demiryolu olmuştur. İskenderiye-Kahire demiryolu, 1869'da Süveyş Kanalının açılmasına kadar, stratejik ve ekonomik bakımdan kendi bölgesi içinde büyük önem taşımaktaydı. Ancak, kanalın açılmasıyla birlikte eski önemini yitirmiştir.

2.3. İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba Demiryolları

Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryolları, dış ticaretin yoğun olduğu liman kentlerinden başlayarak iç bölgelere ve buralardaki verimli ovalara uzanacak biçimde yapılmıştır.¹⁰⁰

⁹⁹ Vahdettin Engin, **Rumeli Demiryolları**, İstanbul, Eren Yayıncılık, 1993, s. 37; Fahrettin Çetin Tarakçı, "İlk Demiryolu", **Demiryol Dergisi**, Sayı 675, Ankara, TCDD yayınları, 1982, s. 11 vd.; M. Nazif Özcan, "Cumhuriyetimizin 34. Yıldönümünde Demiryol Tarihimize Bir Bakış", **Demiryol Dergisi**, Sayı 381, Ankara, TCDD yayınları, 1957, s. 9.

¹⁰⁰ Orhan Kurmuş, **Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi**, Dördüncü Baskı, İstanbul, Yordam Kitap Yayınları, 2008, s. 20; Muhteşem Kaynak, "Osmanlı Ekonomisinin Dünya Ekonomisine Eklemlenme Sürecinde Osmanlı Demiryollarına Bir Bakış", **Yapıt**, Sayı 5, Ankara, 1984, s. 68.

Anadolu’da yapılan ilk demiryolu hattı da böyle bir özellik taşımakta olup, İngilizlere 23 Eylül 1856 tarihinde İzmir-Aydın Demiryolu hattının yapımı imtiyazı verilmiştir. İzmir ve bölgesinin zengin hammadde kaynakları ve mamul madde sürüm imkanları, İngilizleri bu hattın yapımına yönlendirmiştir. Şöyle ki, 1850’li yıllarda İzmir limanının önemi artmaya başlamış ve ülkenin en önemli liman kenti konumuna yükselmiştir. 1839’da 53 milyon frank olan ticaret hacmi, 1855’te 120 milyon franga çıkmıştır. İzmir’de aynı yıllarda, yirmi değişik ülkenin tüccarı kendi ticarethanelerini kurmuştur. Ayrıca, İzmir’de 17 yabancı ülke konsolosluk açmıştır.¹⁰¹

İzmir-Aydın demiryolu imtiyazı, İzmir’de ticaret yapan Robert Wilkin ile dört ortağı tarafından, İngiliz Büyükelçiliği de devreye sokulmak suretiyle alınmıştır. Ancak, bu demiryolu hattı için büyük miktarda sermaye gerekiyordu. Bu sermaye ise Wilkin ve ortaklarında bulunmadığından, almış oldukları imtiyazı İngiltere’de bir gruba satmak zorunda kaldılar. İmtiyazın alınmasından bir yıl sonra “İzmir’den Aydın’a Osmanlı Demiryolu Şirketi” kurulmuştur.¹⁰²

Söz konusu şirket, bu yatırım için 30.6 milyon franklık sermaye tahsis ayırmıştır. Şirket, sermayesinin %3,3’ünü Osmanlı yönetimine güvence olarak vermeyi ve demiryolunun ilk 70 km.sinin inşaatını dört yıl içinde bitirmeyi taahhüt etmiştir. Osmanlı yönetimi de bu sermaye için 50 yıl müddetle her yıl % 6 kâr garantisi vermiştir. Yani kârın bu oranın altına düşmesi halinde hükümet eksik kalan miktarı tamamlamayı, kârın % 7’yi aşması durumunda da artan miktarın taraflarca paylaşılması konusunda anlaşmaya varmıştır. Şirkete verilen imtiyazlar bununla da kalmamış, şirkete demiryolu hattının 45 km. çevresindeki topraklardan, madenlerden ve ormanlardan yararlanma hakkı verilmiştir. Bununla birlikte şirkete, demiryolu yapımı ve işletilmesi için gerekli olan makine ve teçhizatı yurtdışından ithal etmeleri halinde gümrük muafiyeti de tanınmıştır. Osmanlı yönetimi, bu güzergahta bir başka şirkete demiryolu yapma izni vermeyecek ve şirketin iç

¹⁰¹ Kurmuş, **a.g.e.**, s. 37; Kaynak, **a.g.m.**, s. 73; Akyıldız, **a.g.m.**, s. 249.

¹⁰² Kurmuş, **a.g.e.**, s. 37; Akyıldız, **a.g.m.**, s. 250; Özyüksel, **Hicaz Demiryolu**, s. 11.

işlerine karışmayacaktır. Sağlanan bu kolaylıklara rağmen demiryolunun ilk 70 km.lik bölümü zamanında tamamlanamamış, hükümet şirkete üç yıl daha ek süre vermiştir. Ne yazık ki, İzmir-Aydın demiryolunun tam anlamıyla bitirilmesi on yılı bulmuştur.¹⁰³

Osmanlı yönetimi, demiryolu yapımı işinin belirtilen süre içinde bitirilmemesi halinde teminat olarak verilen paraya ne el koymuş, ne de şirket yönetimini devralmıştır. Bunun nedeni de, Osmanlı İmparatorluğu'nun içinde bulunmuş olduğu siyasal ve askeri problemlerdir.¹⁰⁴

Öte yandan devlet yönetimi, demiryollarının ülke maliyesine ek gelir getireceği düşüncesindeydi. Ulaşım probleminin demiryolları ile çözümlenmesi bölgesel üretimi artıracak ve devletin bu üretim üzerinden alacağı aşar vergisi yükselecekti. Artan ticaret sayesinde gümrük gelirlerinde de bir artış sağlayacaktı. Bu beklenti gerçekleşmiş, demiryolunun geçtiği bölgelerden toplanan aşar vergisi 1856-1909 arasında 13 misli artmıştır. İzmir gümrüklerinin geliri de 1873-1877 arasında yılda ortalama 230 bin sterline ulaşmıştır.¹⁰⁵

İzmir-Aydın demiryolu 1862 yılında Torbalı'ya 1 Temmuz 1866'da Aydın'a ulaşarak işletmeye açılmıştır. Bu hattın uzunluğu 130 km.yi bulmuştur. 1879'da ek bir sözleşme imzalanmış ve demiryolu Sarayköy ve Dinar kadar uzatılmıştır. Demiryolu ana hatlara tali hatlar bağlamak suretiyle daha geniş sahalara yayılmış olup, toplam hat uzunluğu 610 km.yi ulaşmıştır.¹⁰⁶

4 Temmuz 1863 yılında İzmir-Kasaba demiryolu yapımı için Edward Price adlı bir İngiliz tarafından imtiyaz alınmıştır. "İzmir-Kasaba Demiryolu Şirketi" adıyla kurulan şirket ertesi yıl çalışmalarına başlamıştır. 20 milyon frank sermayeli bu şirkete de %6 kâr garantisi verilmiştir. 1866'da 92 km.lik İzmir-

¹⁰³ Kurmuş, **a.g.e.**, s. 38; Akyıldız, **a.g.m.**, s. 260, 265; Özyüksel, **a.g.e.**, s. 11-12.

¹⁰⁴ Kurmuş, **a.g.e.**, s. 73; Özyüksel, **a.g.e.**, s. 12.

¹⁰⁵ Özyüksel, **a.g.e.**, s. 12.

¹⁰⁶ Onur, **a.g.e.**, s. 12; Özyüksel, **a.g.e.**, s. 12.

Kasaba hattı tamamlanmıştır. 1875 yılında ise demiryolu Alaşehir'e kadar uzatılmış ve toplam hat uzunluğu 512 km.ye ulaşmıştır.¹⁰⁷

İzmir-Kasaba Demiryolu şirketine 1888 yılında, bu defa kilometre garantisi tanınmadan Manisa ve Soma demiryolu yapımı işi verilmiştir. 1890 yılında işletmeye açılan bu hat, 92 km. uzunluğundadır.¹⁰⁸

Yapımı tamamlanan bu demiryolu sayesinde Batı Anadolu Bölgesindeki etki ve nüfuzları artmış olan İngilizler, hızla bu bölgenin ekonomisinde ve sanayisinde söz sahibi olmuşlardır. Şöyle ki madencilik, imalat sanayi ve beledi hizmet sektörlerinde yatımlara girişmişler ve çok iyi kazançlar elde etmişlerdir. Yabancıların, Osmanlı İmparatorluğu'nda toprak satın alma hakkını elde etmeleriyle (16 Haziran 1868 tarihli Tebaaye-i Ecnebiyenin Emlake Mutasarrıf/Yabancılara Gayrimenkul Mülkiyet Hakkı ile ilgili kanun) birlikte İngilizler bu defa kapitalist çiftlikler kurmayı denemişlerdir.¹⁰⁹

İngilizlerin bölge üzerindeki etkinliğinin artması, Fransızları harekete geçirmiştir. 1894 yılında İzmir-Kasaba Demiryolu'nu satın alarak, İngilizlerle bir nüfuz mücadelesine girmişlerdir. İzmir-Aydın Demiryolu'nu da ele geçirmeye çalışmışlarsa da başarısız olmuşlardır. Aynı demiryolu üzerinde Almanların da girişimleri olmuş, fakat başarılı olamamışlardır.

Öte yandan Fransızlar, 1892-1902 arasında Suriye ve Lübnan'da bir sıra imtiyaz alıp, on yıl için 665 km.lik demiryolu hattı yaparak bu bölge üzerindeki nüfuzlarını artırmıştır. Fransızlar, 1894'de Beyrut'ta bir liman inşa ederek, Suriye ve hinterlandının zenginliklerini Avrupa'ya çekecek altyapı yatırımlarını tamamlamışlardır.¹¹⁰

¹⁰⁷ Onur, a.g.e., s. 12; Özyüksel, a.g.e., s. 13.

¹⁰⁸ Özyüksel, a.g.e., s. 13.

¹⁰⁹ Pamuk, **Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi**, s. 67; Özyüksel, a.g.e., s. 13.

¹¹⁰ Ortaylı, a.g.e., s. 110; Kaynak, a.g.m., s. 70; Onur, a.g.e., s. 38.

2.4. Köstence-Çernavoda Demiryolu

Rumeli bölgesinde, inşaatına teşebbüs edilen ilk demiryolu 66 km.lik Köstence-Çernavoda demiryoludur. Bu hat, günümüzde Romanya Devleti'nin sınırları içinde kalmıştır. Hattın inşası, 1857 yılında "Tuna-Karadeniz Demiryolu Kumpanyası" adıyla kurulan bir İngiliz şirketine verilmiştir. Şirketin kuruluş sermayesi 300 bin İngiliz Lirası olup, imtiyaz sahibi Trevor Barkley idi. Demiryolunun inşaatı iki buçuk yıl sürmüştür. Şirkete verilen imtiyaz süresi 99 yıldır. Bu sürenin sonunda hat, hiçbir bedel ödenmeksizin Osmanlı yönetimine devredilecektir. Ancak bu gerçekleşmemiş, hat Berlin Antlaşması* gereğince, Romanya Devleti tarafından 1882 yılı Aralık ayında 1.560.000 frank karşılığında satın alınmıştır.¹¹¹

2.5. Varna-Ruşçuk Hattı

Karadeniz kıyısındaki Varna limanı ile Tuna üzerindeki Rusçuk şehri arasında yapılması düşünülen demiryolunun imtiyazı İngilizlere verilmiştir. Bu hat günümüzde Bulgaristan Devleti sınırları içerisinde kalmış bulunmaktadır. İngiltere açısından bakıldığında bölgenin zengin tarımsal kaynaklarından daha fazla ve kolay bir şekilde faydalanabilmek amacıyla böyle bir yatırıma yönelinmiştir. Osmanlı Devleti açısından bakıldığında ise bu demiryolu hattı sayesinde İstanbul ile Avrupa arasındaki ticaretin büyüyeceği düşünülmüştür.¹¹²

* 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı sonrasında imzalanan Ayastefanos Antlaşması'nın yerine imzalanan antlaşmadır. 13 Haziran 1878 tarihinde Berlin'de Osmanlı, Rusya, İngiltere, Almanya, Fransa, Avusturya-Macaristan ve İtalya'nın katılımıyla toplanan kongre sonunda, 64 maddelik Berlin Antlaşması imzalanarak yürürlüğe girmiştir. Antlaşmaya göre, Sırbistan, Karabağ ve Romanya'nın bağımsızlıkları koşullu olarak Osmanlı İmparatorluğu'na kabul edilmiştir.

¹¹¹ Mehmet Cavit, "Rumeli Şimendiferleri" **Ulum-ı İktisadiye ve İctimaiye Mecmuası**, I, İstanbul, 1324, s. 74-76; Mihail P. Guboğlu, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Karadeniz-Tuna Kanalı Projeleri (1836-1876) ve Boğazköy-Köstence Arasında İlk Demiryolu İnşası (1855-1860)", Ekmeleddin İhsanoğlu-Mustafa Kaçar (ed.), **Çağın Yakalayan Osmanlı! Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri**, İstanbul, İslam Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi (IRCICA), 1995, s. 233, 240.

¹¹² Engin, **a.g.e.**, s. 40.

12 Şubat 1859 yılında imzalanan mukavele ile hattın yapım işi “Ruşçuk-Varna Demiryolu Şirketi” adını taşıyan bir İngiliz şirketine verilmiştir. Fakat şirket, çeşitli nedenlerle ancak 1863 yılında faaliyete geçebilmiştir. Şirketin sermayesi, ihraç fiyatı 19,16 olan 20’şer sterlinlik 45.000 hisseden terekküp etmiştir. Şirkete verilen imtiyaz süresi ise 99 yıldır.¹¹³

Varna-Ruşçuk hattı 224 km. uzunluğunda olup, 7 Kasım 1866 tarihinde işletmeye açılmıştır.¹¹⁴ Hat, işletmeye açılmasından yedi yıl sonra adı geçen şirketçe “Rumeli Demiryolları Kumpanyasına” kiraya verilmiştir. Daha sonra ise Berlin Antlaşması gereğince Bulgaristan sınırları içerisinde kalmıştır. Varna-Ruşçuk hattı, 1888 yılında Avrupa hatları ile İstanbul-Edirne-Belgrad istikametinde irtibat sağlandıktan sonra eski önemini yitirmiştir.¹¹⁵

2.6. Rumeli (Şark) Demiryolları

Osmanlı Devleti’nin yabancı şirketlere verdiği demiryolu imtiyazlarından biri de Rumeli demiryollarıdır. Bu demiryolu, İstanbul’dan başlayarak Edirne’ye ve oradan da Balkanlar üzerinden Avrupa’ya ulaşacağından diğerlerine nazaran ayrı bir önem taşımaktadır. Kırım Savaşı’ndan ve Islahat Fermanı’ndan sonra Avrupa’nın Osmanlı İmparatorluğu’na karşı olumlu bir tavır içine girmesi, Osmanlı yönetimini diğer sebeplerin yanı sıra demiryolunun yapılması teşebbüslerine götürmüştür.¹¹⁶

Rumeli demiryollarının yapılma sebepleri ticari ve ekonomik olduğu kadar, daha çok siyasi ve askeri sebeplere dayanmaktadır. Tanzimat döneminin yöneticileri olarak Sultan Abdülmecit başta olmak üzere Mustafa Reşit, Ali ve Fuat Paşalar Avrupa ile siyasi bütünleşmenin imparatorluğun ekonomik ve sosyal yapısı

¹¹³ A.e., s. 41.

¹¹⁴ Varna-Ruşçuk hattı daha çok, Avrupa’dan İstanbul’a gelirken, Akdeniz yolunu tercih etmeyenler tarafından kullanılmıştır. Varna’ya kadar trenle gelen yolcular, buradan vapurlara binerek İstanbul’a ulaşmakta idiler. Bkz. Engin, a.g.e., s. 41.

¹¹⁵ A.e.

¹¹⁶ Onur, a.g.e., s. 16; Özyüksel, **Hicaz Demiryolu**, s. 14; Engin, a.g.e., s. 43.

için iyi olacağı düşüncesindeydiler. İmparatorluğun başkenti İstanbul ile Avrupa'yı kesintisiz bir tarzda birleştirecek olan demiryolları bütünleşmenin en önemli vasıtası olacaktır. Ayrıca, demiryolu ile Rumeli Vilayetlerindeki sanayi ve ticaretin de gelişeceği beklentisi mevcut idi. Ne yazık ki, Osmanlı yönetiminin Avrupa ile bağlantısını sağlayacak hatlar bir türlü tamamlanamadığından, bu düşünce gerçekleşmemiştir.¹¹⁷

Öte yandan, Balkanlarda milliyetçilik akımlarının etkisiyle ayaklanmalar artmış ve devlet yönetimi, ordunun eski gücü kalmadığından ve mali bunalımlar nedeniyle bu isyanları bastırmakta zorluk çekmekte idi. İnşa edilecek olan demiryolları vasıtasıyla Balkanlar üzerinde devletin etkinliği ve kontrolü artabilecek ve herhangi bir ayaklanma vuku bulduğunda bölgeye derhal asker sevkıyatı yapılabilecek ve isyan bastırılabilirdi.

Rumeli demiryollarının evvela devlet tarafından yapılması ve işletilmesi düşünüldüyse de mali ve teknik imkanların eksikliği nedeniyle vazgeçilmiş ve demiryolu inşaatı için Avrupalı sermaye çevrelerine çağrıda bulunulmuştur. Birkaç başarısız teşebbüsten sonra Avusturya-Macaristan hükümetinden bir müteahhidin tavsiye edilmesi talebinde bulunulmuş; 1868'de Van der Elst Kardeşler Şirketi ile bir anlaşmaya varılmış ancak hattın inşaatına bir türlü başlanamaması nedeniyle sözleşme iptal edilmiştir. Bu tecrübeden sonra harekete geçen Nafia Nazırı Davut Paşa, Avrupa'ya gönderilmiş ve yine Avusturya hükümetinin tavsiyesiyle Avusturyalı (Yahudi asıllı) banker Baron Hirsch ile 17 Nisan 1869 yılında Paris'te bir imtiyaz sözleşmesi imzalanmıştır.¹¹⁸

Baron Hirsch'e, 2.000 km.lik demiryolu imtiyazı, kilometre başına 22.000 franklık teminatla ve 1876 Temmuz ayının başlangıcından itibaren 99 yıllığına verilmiştir.¹¹⁹

¹¹⁷ Engin, **a.g.e.**, s. 43; Onur, **a.g.e.**, s. 16.

¹¹⁸ Engin, **a.g.e.**, s. 46-51; Onur, **a.g.e.**, s. 16; Özyüksel, **Hicaz Demiryolları**, s. 15.

¹¹⁹ Onur, **a.g.e.**, s. 16; Özyüksel, **a.g.e.**, s. 15.

1870 yılı Ocak ayı başlarında Hirsch, Paris'te "Rumeli Demiryolları Şirket-i Şahanesi" ve "Rumeli Demiryolları İşletme Kumpanyası" adlı altında iki şirket kurmuştur. Her bir şirketin sermayesi 50.000.000 frank olup, ödenmiş bölümü 12.500.000 milyon franktır. Hirsch, imtiyaz sözleşmesinin hükümlerinden biri olan 5.000.000 franklık kefalet akçesini ise Şubat 1870'de yatırmıştır.¹²⁰

Rumeli demiryolunun müzakereleri sürerken demiryolunun yapılacağı bölgelerde keşif çalışmaları 30 Temmuz 1869 tarihinde başlamıştır. Mühendisler ve bir profesörden oluşan keşif ekibi, İstanbul'dan başlayarak demiryollarının yapılacağı bölgelerde incelemeler yapıp arazinin topografyası çıkarılmıştır.¹²¹

Mukavele hükümlerine göre Baron Hirsch'in elinde kilometre başına senede 14.000 frankı hükümet ve 8.000 frankı işletme şirketi tarafından ödenecek toplam 22.000 franklık bir rant vardır. Fakat, bu rantı sermayeye dönüştürmek için Hirsch şöyle bir çözüme daha doğrusu kurnazlığı başvurmuştur. Hirsch, Avrupa borsalarına ikramiyeli tahviller ihraç ederek, küçük sermayedarların ilgisini çekmeye çalışmıştır. Her biri 400 frank kıymetinde %3'lük faizle, senede 12 frank faiz getirecek 1.980.000 adet tahvil çıkarılmıştır. Tahvillerin cazip yanı ise ikramiyeli olmalarıdır. Şubat, Nisan, Haziran, Ağustos, Ekim ve Aralık aylarında olmak üzere senede altı defa çekilişler yapılacak ve ikramiyeler dağıtılacaktır. Bu çekilişlerde tahvil sahipleri 600.000 frank gibi büyük ikramiyeler kazanabilecektir.¹²²

Rumeli demiryolları tahvillerinin 750.000 adetlik birinci bölümü, 1870 Martında tanesi 180 franktan Avrupa piyasalarına sürülmüştür. Ancak, tahviller ikramiyeli olduğundan Londra ve Paris hükümetleri piyasalarına girmesine izin vermediler. Avusturya ise bu demiryollarına verdikleri önem nedeniyle Viyana borsaları için izin vermiştir. Bu durum, Avrupa borsalarında tahvillere ilgiyi azaltmıştır. Ancak, Osmanlı İmparatorluğu'nda tahvillere büyük ilgi olmuş,

¹²⁰ Engin, a.g.e., s. 54, 61.

¹²¹ A.e., s. 61-62.

¹²² Onur, a.g.e., s. 17; Engin, a.g.e., s. 62, 63.

İstanbul, İzmir ve Selanik'te yüksek miktarda tahvil satılmıştır. Ancak, bu da demiryollarının finansmanı için yeterli olmamış; 1872 yılında imtiyaz koşullarının değiştirilmesi ile sonuçlanmıştır. Demiryolu imtiyazı 2.000 km.den 1.279 km.ye indirilmiştir. 721 km.lik indirimle Hirsch, demiryollarının en masraflı ve en zor hatlarını inşa etmekten kurtulmuştur. Hirsch, inşa edeceği hatlardan kilometre başına 72.727 frank alacaktı ve bu da toplam olarak 93.017.833 frank ediyordu. Zaten, Hirsch bu bedeli, ihraç edilen tahvillerin gelirinden kesmek suretiyle peşin olarak tahsil etmiştir.¹²³

Hirsch'in, 1872 tarihli mukavele ile 20 ayda inşa etmekle mükellef olduğu hatların büyük kısmı sözleşme hükümlerine göre kısa sürede tamamlanmıştır.¹²⁴ İnşaatı tamamlanan hatların adları ile bitim tarihleri ve kilometre uzunlukları Tablo 2.5'te gösterildiği gibidir.

Tablo 2.5: Rumeli Demiryollarında Tamamlanan Hatlar, 1872-1875

Hatlar	Bitim Tarihi	Hatların Uzunlukları (Km)
İstanbul-Edirne	1872	319
Dedeğaç-Edirne	1872	149
Edirne-Sarımbey	1872	243
Selanik-Mitroviçe	1875	361
Tırnova-Yanbolu	1875	105
Banaluka-Avusturya Hududu	1872	102
Toplam		1.279

Kaynak: Engin, a.g.e., s. 110.

Rumeli Demiryolu hatlarının 966 km.si özel, 254 km.si ise devlet arazisi üzerinden geçmektedir. Özel arazilerin satın alınması için harcanan paralar ile bu işle vazifeli memurlarına ödenen maaşların toplamı 44.318.948 kuruştur.

¹²³ Engin, a.g.e., s. 90; Onur, a.g.e., s. 17.

¹²⁴ Engin, a.g.e., s. 90.

Bunun 23.297.573 kuruşu hükümet hazinesinden karşılanırken geri kalan kısmı şirketçe ödenmiştir.¹²⁵

1.279 km.lik, Rumeli demiryollarının Osmanlı hazinesine gerçek maliyeti yaklaşık olarak 2.800.000.000 franka mal olmuştur. Bir başka ifadeyle devlet, kilometre başına 2.189.210 frank harcamıştır. Osmanlı maliyesi bu ağır yükün karşılığında daha fazla dış borçlanma yapmak zorunda kalmıştır. Keza, inşa edilen hatlar teslim alınamayacak kadar kötü inşa edilmiştir.¹²⁶

Duruma Baron Hirsch cephesinden bakılacak olursa; Rumeli demiryolu imtiyazını almadan önce itibari düşük ve maddi durumu kötü olan Hirsch, imtiyazdan sonra Avrupa'nın sayılı zenginleri arasına girmiştir. Hirsch, hatların km.si için devletten 200.000 frank alıyordu. Ancak, inşaatın büyük kısmını kilometre başına 100.000 frank ödemek suretiyle müteahhide devretmiştir. Böylece Hirsch'in hiçbir şey yapmaksızın kilometre başına kazancı 100.000 frank olmuş, bu da toplam olarak 127.900.000 frank etmektedir. Hirsch'in kazancı bununla da kalmamış, sermaye tedariki sırasında çıkarılan tahviller üzerinden toplam 61.230.000 frank kazanç elde etmiştir.¹²⁷

Öte yandan Hirsch, 1872 yılında imtiyaz sözleşmesinin yenilenmesi gereğince inşa edeceği hatların km.si için kendisine 72.727 frank ödenmesini sağlamıştır. 1.279 km.de bu miktar 93.017.833 frank etmekte olup, Hirsch bu

¹²⁵ A.e., s. 124.

¹²⁶ A.e., s. 125.

¹²⁷ Baron Hirsch, tahvillerin her birini 128,5 franka devletten satın almış, akabinde de hemen bir bankalar grubuna 150 franka satmıştır. Yani tahvil başına 21,5 frank kazanmıştır. 1.980.000 tahvil olduğu hatırlanacak olursa buradan kazancı toplam olarak 42.570.000 franka ulaşmaktadır. Diğer taraftan, bankaların sattığı tahvillerden elde edilecek kârın %30'u da kendisine ait olacaktı. Tahviller iki etapta piyasaya çıktı. İlk parti 750.000 adet idi ve tanesi 180 franktan satıldı. İkinci etapta kalan 1.230.000 adet tahvil ise 170 franktan piyasaya sürülmüştü ve bankalar grubu bunları Hirsch'ten tanesini 150 franka satın almıştı. Birinci etap tahvillerden kazancı 22.500.000 frank tutarken tahvil başına % 30 kâr hesabıyla 6.750.000 frank da kazanmıştır. İkinci etap tahvil başına 20 frank kazanmış, bu da toplam olarak 24.600.000 frank etmektedir. Bunun % 30'u ise 7.380.000 frank etmektedir. Böylece Hirsch tahvil satışından kendi hesabına toplam 61.230.000 frank kazanç sağlamıştır. Bkz. Engin, a.g.e., s. 127. Adı geçen müellif, bir hesaplama hatası yaparak toplam tahvil kazancını 56.600.000 frank olarak tespit etmiş bulunmaktadır.

parayı peşin olarak hükümetten almıştır.¹²⁸1869 sözleşmesine göre, Osmanlı'nın bir bankada biriktirmiş olduğu 13.000.000 frankın, 1872 sözleşmesi gereğince devlete iadesi gerekiyordu. Ancak, Hirsch bu parayı geri ödememiştir. Bunların dışında, on senelik dönem içinde devlete hiçbir ödeme yapmaksızın 50.000.000 frank kazanmıştır.¹²⁹

Böylece, Baron Hirsch'in Rumeli demiryollarının inşaatı işinden elde ettiği kazancı 340.522.463 frankı bulmuştur. Yani Hirsch, 1870-1875 yılları arasında ortalama olarak her yıl 68.104.500 frank kazanç elde etmiştir.

Öte yandan Hirsch, yaptığı hatların ucuza mâl olması için büyük yarma ve tünellerden kaçınmış, hiç gereği yokken kıvrımlar meydana getirerek hatların boyunu uzatmıştır. Hatta demir çubukların altına konulacak olan meşe ağaçlarının yerine çam ağaçları kullanılmış, taşla sağlamlaştırılması gereken yerler çürük olarak inşa edilmiştir.¹³⁰ Kısaca Hirsch, inşaattan elde edeceği kazancı artırmak için harcamaları en alt düzeyde tutulmuş; çürük ve eksik malzeme kullanmıştır. Böyle olunca hizmete açılan hatlarda, kazaların meydana gelmesi de kaçınılmaz olmuştur. Nafia Nezareti hatalı olan hatların bir an önce düzeltilmesi hususunda harekete geçmiştir.

Yukarıda bahsedilen mali muameleler, Rumeli demiryollarının Osmanlı İmparatorluğu'na, bilgisizlik ve diğer nedenlerden ötürü nelere mâl olduğunu göstermesi bakımından büyük öneme haizdir. Baron Hirsch'in olağan üstü servet elde etmesi ve Osmanlı'nın kayıpları açısından da ibret verici bir olaydır.¹³¹

¹²⁸ Engin, **a.g.e.**, s. 127.

¹²⁹ **A.e.**

¹³⁰ **A.e.**, s. 108, 119, 170 vd.

¹³¹ Şöyle ki, bazı devlet adamlarının devletin değil de Baron Hirsch'in çıkarları doğrultusunda hareket ettikleri hatta bu iş için barondan rüşvet dahi aldıkları bilinen bir gerçektir. Bkz. Engin, **a.g.e.**, s. 90, 91, 108, 177 dipnot 1; Özyüksel, **a.g.e.**, s. 15.

2.7. Anadolu ve Bağdat Demiryolları

2.7.1. Anadolu Demiryolları İlk Aşama: Başarısızlıkla Sonuçlanan Devlet Girişimciliği ve Pressel Projesi

Baron Hirsch'in 1870-1875 yılları arasında inşa ettiği Rumeli demiryollarının yarattığı memnuniyetsizlik, Osmanlı yönetimini demiryollarını devletin yapması fikrini doğurmuştur. Asya vilayetlerinde dönecek olan demiryolları 1870'li yıllardan beri pek çok Avrupalı yatırımcının ilgisini çekmekteydi. Osmanlı devlet adamları da bu konuyla çok ilgileniyorlardı. Bağdat Valisi (1868-1872) olan Midhat Paşa, Bağdat'a kadar demiryolu döneşmesini isteyen devlet adamlarının başında geliyordu. Bağdat ile Kazımiye arasında 12 km.lik bir tramvay hattı döneşen Paşa, demiryollarının Ortadoğu'nun imparatorluk içindeki geleceği bakımından hayati öneme sahip olduğunu savunmaktaydı. Midhat Paşa'ya göre, Süveyş kanalının açılmasıyla eski önemini yitiren bölge ticareti, Bağdat-Basra demiryolu sayesinde tekrar eski canlılığına kavuşacaktır.¹³²

Bu düşünceler sonucunda, 1871 tarihinde Sultan Abdülaziz (1861-1876), İstanbul ile Bağdat arasında bir demiryolu yapımını içeren bir irade yayınlamıştır. Devlet tarafından bu demiryolu yapımı işine başlanmıştır. İlk önce, Haydarpaşa-İzmit arasındaki hatların döneşmesine girişilmiştir. Ancak, inşa işinin yavaş ilerlemesi üzerine devlet yönetimi, 1872 Şubat'ında Wilhelm von Pressel adlı Avusturyalı bir mühendisi İstanbul'a çağırılmış ve "Asya-Osmanlı Demiryolları Genel Müdürlüğü"ne getirmiştir. Pressel tarafından hazırlanan projede, Asya demiryolları İstanbul'dan başlayacak ve Ankara, Sivas, Musul ve Bağdat güzergahını izleyerek Basra'ya ulaşacaktır. Ayrıca, planlanan şube hatlarıyla Akdeniz ve Karadeniz'e çıkış gerçekleşecektir. Demiryolunun maliyeti ise kilometre başına 90.000 frank olarak hesaplanmıştır. Planlanan toplam hat

¹³² Ortaylı, a.g.e., s. 111.

uzunluğu ise 4.670 km.yi bulmakta olup, hatların güzergahı ve uzunlukları Tablo 2.6'da gösterildiği gibidir.¹³³

Tablo 2.6: Anadolu-Bağdat Demiryollarının Gececeği Bölgeler (Ana ve Şube Hatları İtibarıyla)

	Hatların Geçtiği Bölgeler	Hatların Uzunluğu (Km)
Ana Hatlar	İstanbul-Adapazarı-Eskişehir- Ankara-Kayseri-Malatya- Diyarbakır-Musul-Bağdat-Basra Körfezi	2.300
Şube Hatları	Adapazarı-Bolu	150
	Adapazarı-Karadeniz Ereğlisi	120
	Mudanya-Bursa, Bilecik-Eskişehir	200
	Eskişehir-Kütahya-Afyonkarahisar- Konya-Adana	370
	Süveydiye-Halep-Antep-Urfa (Birecik)-Diyarbakır	600
	Samsun-Amasya-Tokat-Sivas	400
	Tirebolu-Gümüşhane-Erzurum- Eleşkirt	550
Toplam		4.670

Kaynak: Murat Özyüksel, **Osmanlı Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu Bağdat Demiryolları**, s. 13.

91 km.lik Haydarpaşa-İzmit hattı iki senede tamamlanırken, Mudanya-Bursa hattı 1874 yılında bitirilmiştir. Bu hat için 4.200.000 frank masraf yapılmış, ancak kaynak yetersizliği nedeniyle demiryolu ulaşımına açılmamıştır. Yarım kalan inşaat ancak 1895 yılında yabancı sermayeye imtiyaz vermek suretiyle

¹³³ Onur, a.g.e., s. 18; Özyüksel, **Osmanlı Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu Bağdat Demiryolları**, s. 13.

tamamlanmıştır. Haydarpaşa-İzmit demiryolu ise işletmecilik sorunları nedeniyle bir İngiliz kumpanyasına kiralanmıştır.¹³⁴

Haydarpaşa-İzmit hattı ile Mudanya-Bursa hatlarının inşa çalışmalarından sonra, 1875 yılında Osmanlı dış borçlarını ödeyemeyeceğini açıklayınca yani devlet maliyesi iflasını ilan edince, bu proje yarım kalmıştır.

1877 yılında çıkan Osmanlı Rus Savaşı nedeniyle alacaklı ülkelerle masaya oturulup bir anlaşmaya varılamamış, nihayet 1881 yılı Muharrem ayında taraflar arasında imzalanan bir kararname ile “Düyun-ı Umumiye İdaresi” kurulmuş ve böylece yeni bir döneme girilmiştir. Borçların ödenmesi için bazı vergilerin bu idarenin yönetimine bırakılması kararlaştırılmışken, uygulamada idare bu vergileri doğrudan toplama yoluna gitmiştir. Düyun-ı Umumiye İdaresi, imparatorluğun mali ve ekonomik yapısı ile ilgili önemli bilgilere sahip olmuş, bu yönüyle Avrupalı yatırımcılar için bir çeşit danışmanlık hizmetlerini görür hale gelmiştir. İdare, Osmanlı maliyesinin yanında yabancıların kontrolünde olan ikinci bir maliye teşkilatı oluşmuştur. 1882’de 2.5 milyon liralık bir geliri kontrol ederken, 1911’de 8.2 milyonluk bir geliri kontrol etmeye başlamış olan idare, toplam kamu gelirlerinin 1/3’ünü denetimi altına almıştır. 1895’te idarenin %44,9’u Fransız, %17,9’u Belçika, %12,2’si Almanya, % 10,9’u İngiliz, % 4,5’i Hollanda, % 1,9’u Avusturya, % 1,3’ü ise İtalya hisselerinden oluşmaktadır.¹³⁵

Düyun-ı Umumiye İdaresi yalnız Osmanlı’ya borç verenlerin alacaklarını garanti altına almakla kalmıyor, aynı zamanda demiryolu şirketleri ile Osmanlı hükümeti arasında belirlenen kilometre garantilerine ayrılan gelir kalemlerini de tahsil ederek, demiryolu şirketlerine ödemeyi taahhüt ediyordu. Böylece, idare sayesinde imparatorluğun ödeme güçlüklerinden kaynaklanan rizikolar ortadan kalkmış oluyordu. Böylece, yabancı sermaye için demiryolu

¹³⁴ Özyüksel, **Hicaz Demiryolları**, s. 17.

¹³⁵ Donald C. Blaisdell, **Osmanlı İmparatorluğu’nda Avrupa Mali Denetimi “Düyun-ı Umumiye”**, A. İ. Dalgıç (çev.), İstanbul, Doğu-Batı Yayınları, 1979, s. 125.

yatırımları yeniden cazip hale gelmiş Fransız, İngiliz ve Almanlar arasında kıyasıya bir rekabet başlamıştır.¹³⁶

Düyun-ı Umumiye İdaresi ile demiryolu şirketleri arasında organik bağlar da bulunmaktaydı. Demiryolu şirketlerinin yönetim kurulu üyeleri aynı zamanda idarenin konseyinde de görev almışlardır. Hem Düyun-ı Umumiye Konseyinde hem de demiryolu şirketlerinde görev alan yöneticiler, Osmanlı hükümeti ile demiryolu kumpanyaları arasında çıkan anlaşmazlıklarda, devamlı surette kendi şirketlerinin çıkarlarını savunmuşlardır.¹³⁷

2.7.2. Anadolu Demiryollarında İkinci Aşama

Yukarıda anlatıldığı gibi demiryolu yatırımları, Düyun-ı Umumiye İdaresinin kuruluşundan sonra, yabancı sermaye için yeniden cazip hale gelmiştir. Daha önceleri İngiliz, Fransız ve Avusturyalıların faaliyet gösterdikleri demiryolu yapımı ve işletmesine, 19. yüzyılın son çeyreğinden itibaren Almanlar da dahil olmaya başlamıştır. Almanların, Osmanlı demiryollarına bakışları askeri ve ekonomik politika anlayışlarında yeni bir dönemin başlamasıyla birlikte olmuştur.

Almanya’da bu dönem, 1888 yılında II. Wilhelm’in imparator olmasından sonra başlamıştır. Bismarck’ın başbakanlıktan ayrılmasından sonra Alman dış politikasında büyük değişimler olmuştur. Wilhelm, Bismarck’ın statükoyu savunan temkinli politikasının yerine, diğer büyük devletler gibi sömürgecilik yapması ve ilişkilerini dünya çapında genişleterek “Weltpolitik” (dünya politikası) adı verilen yayılcı bir politika takip etmesi gerektiği düşüncesinde idi. Bu dünya politikası, Avrupa coğrafyasında “Yaşam Alanı” olarak uygulanırken, Küçük Asya ve Ortadoğu’dan başlayan Asya açılımında ise “Doğuya Hamle” olarak biçimlenmiştir. Ayrıca Almanya, devrin şartları gereğince klasik

¹³⁶ A.e., s. 124; Özyüksel, **Hicaz Demiryolları**, s. 18.

¹³⁷ Blaisdell, a.g.e., s. 126; Özyüksel, **Osmanlı Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu Bağdat Demiryolları**, s. 19, 20.

sömürü yolları ile bu politikasını yürütemeyeceğinden barışçı yayılma politikası uygulamak durumunda kalmıştır.¹³⁸

Osmanlı İmparatorluğu'na Alman nüfuzu ve sermayesinin girişini hazırlayan şartlar şu olaylar sonucunda oluşmuştur:¹³⁹

- Osmanlı ordusunun eğitilmesi amacıyla bir Alman subay heyetinin gönderilmesi,
- Alman silah sanayi ile Osmanlı arasında kârlı silah ticareti işine girilmesi,
- Deutsche Bank'ın girişimiyle Anadolu demiryolları imtiyazının alınması.

Osmanlı yönetiminin Anadolu Demiryolları ile ilgili ilk teşebbüsü yukarıda bahsi geçen nedenlerden ötürü tamamlanamayınca yada başarısızlıkla sonuçlanınca, bu bölgede yapılması planlanan projenin tamamlanması için yeni arayışlar içine girilmiştir. Abdülhamit, Anadolu topraklarından geçerek Bağdat'a uzanacak olan demiryollarının stratejik öneminin olduğunu düşünmekteydi. Şöyle ki, demiryolu hatlarının geçtiği bölgelerde her hangi bir ayaklanma olduğunda veya yabancı devletlerin bu bölgelere müdahalesi olduğunda Osmanlı askerlerinin bölgeye ulaşması çok daha kolay ve çabuk olacaktır. Askeri nedenler dışında ekonomik ve ticari nedenlerde bulunmakta idi ki, bu da hat güzergahındaki vilayetlerde üretim ve ticaretin artmasıyla vergi gelirlerinde bir artış olacak idi. Tabi ki, bu nedenlerin dışında, Anadolu ve Ortadoğu'nun zengin yer altı kaynaklarına sahip olması da bulunmaktadır. Bunların başında, madenler ve su kaynaklarıyla petrol gelmektedir.

¹³⁸ Earle, **a.g.e.**, s. 52-55; Lothar Rathmann, **Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi**, Ragıp Zarakolu (çev.), Üçüncü Baskı, İstanbul, Belge Yayınları, 2001, s. 21.

¹³⁹ Rathmann, **a.g.e.**, s. 25.

Diğer yandan, demiryolu imtiyazını alabilmek için İngiliz ve Fransızlar devreye girmiştir. Fakat Sultan Abdülhamit; demiryollarının çok maliyetli olması; Düyun-ı Umumiye'nin vergi kaynaklarını kontrolü altına alması nedeniyle devletin kendi imkanlarıyla projeyi tamamlayamayacağını bildiğinden ve başta İngiltere ve Fransa olmak üzere Avrupalı devletlerin Osmanlı topraklarında siyasi emellerinin olması nedeniyle bu devletlere demiryolu imtiyazını vermek istememiştir. Ancak, Almanya'nın Osmanlı toprakları üzerinde siyasi bir emelinin olmadığı, sadece iktisadi ve mali çıkar hedeflediklerinin olduğunu düşündüğünden Anadolu Demiryollarını tamamlama işini bu devlete vermeyi uygun görmüştür.¹⁴⁰

Abdülhamit'in teşvikiyle, Osmanlı Demiryolları eski Genel Müdürü Wilhelm von Pressel, Württembergische Vereinsbank Genel Müdürü Alfred Kaulla'yı ve Deutsche Bank Genel Müdürü Georg von Siemens'i, inşa edilecek demiryolunun finansmanını üstelenmeye ikna etmiştir.¹⁴¹

Bu arada, 1883 yılında iki Türk'e verilen ve daha sonra Fransızlara satılan Mersin-Tarsus-Adana hattı 1886 yılında işletmeye açılmıştır.¹⁴²

4 Ekim 1888'de Osmanlı Hükümeti ile Deutsche Bank'ın önderliğinde kurulan konsorsiyum (konsorsiyumda, Deutsche Bank'ın yanı sıra Deutsche Vereinsbank ile Württembergische Vereinsbank da bulunuyordu) arasında Anadolu Demiryolu imtiyaz sözleşmesi imzalanmıştır. Bu imtiyaz sözleşmesi İzmit-Ankara hattının inşası ve işletilmesi ile daha önce yapılan Haydarpaşa-İzmit hattının 6.000.000 frank karşılığında Deutsche Bank'a devredilme şartlarını içermektedir. Ancak, bu hattın yenilenmesi gerekiyordu ve bunun için 10.300 frank kilometre garantisi alınmıştır. Konsorsiyuma, 486 km. uzunluğundaki İzmit-Ankara hattı için

¹⁴⁰ Ortaylı, **a.g.e.**, s. 44-47; Ufuk Gülsoy, **Hicaz Demiryolu**, İstanbul, Eren Yayıncılık, 1994, s.24 vd.

¹⁴¹ Özyüksel, **Osmanlı Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu Bağdat Demiryolları**, s. 49-52.

¹⁴² H. Şehsüvar, "Dünyada ve Bizde Demiryolu", **Demiryolu Dergisi**, Cilt 20, Yıl 20, Sayı 233-234-235, Ankara, Temmuz-Eylül 1944, s. 12.

ise 15.000 frank kilometre garantisi verilmiş olup, bu hattın işletme hakkı ise 99 yıldır. Garanti ödemeleri için de hatların geçeceği İzmit, Ertuğrul, Kütahya ve Ankara Sancaklarının aşar gelirleri karşılık olarak gösterilmiştir. Bu vergilerin toplanmasında Düyun-ı Umumiye İdaresi aracılık yapacaktı. İdare ile ilişkilerin sağlıklı bir biçimde yürütülebilmesi için de idarenin İngiliz temsilcisi Caillard, demiryolu şirketinin yönetim kuruluna alınmıştır.¹⁴³

İmtiyaz sözleşmesinin imzalanmasından 5 ay sonra, İstanbul'da "Anadolu Demiryolu Şirketi" kurulmuştur. 45.000.000 franklık sermayeli şirkete, döşenecek hatların her yanından, 20'şer km.lik alanda maden arama ve ağaç kesme hakkı da tanınmıştır.¹⁴⁴

1888 yılına kadar Osmanlı topraklarında hiçbir demiryolu hattına sahip olmayan Almanya, 1890'larda takriben 2.000 km.lik hat imtiyazının sahibi olmuştur. Ayrıca konsorsiyum, İstanbul-Edirne-Filibe-Belova hattının yani Rumeli demiryollarının hisse senetlerinin çoğunu satın almıştır. Avrupa-İstanbul bağlantısını elde eden Alman girişimciler, bundan sonra Asya topraklarına yönelmişlerdir.¹⁴⁵

Alman imparatoru II. Wilhelm'in 1889'da İstanbul'a gelmesiyle birlikte Osmanlı-Alman ilişkileri daha da gelişmiştir. Aslında, imparatorun ziyareti Osmanlı'ya verdiği önemi vurgulamaktaydı. Wilhelm, Abdülhamit ile görüşmesinde Bağdat hattı inşaatının da kendilerine verilmesini istemiş, böylece iki ülke arasındaki bağların kuvvetleneceğini savunmuştur. Türk ordusunun ikmal edileceği sözünü de vermiştir.¹⁴⁶

¹⁴³ Rathmann, a.g.e., s. 41 vd.; Onur, a.g.e., s. 19; Özyüksel, **Osmanlı Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu Bağdat Demiryolları**, s. 55, 56.

¹⁴⁴ Rathmann, a.g.e. s. 41-42; Özyüksel, a.g.e., s. 56.

¹⁴⁵ Özyüksel, **Hicaz Demiryolu**, s. 25.

¹⁴⁶ Earle, a.g.e., s. 53; Süleyman Kocabaş, **Pencermenizmin Şark'a Doğru Politikası: Tarihte Türkler ve Almanlar**, İstanbul, Vatan Yayınları, 1988, s. 76.

Bu ziyaretten bir yıl sonra Almanlara geniş ekonomik ve ticari imkanlar tanıyan ticaret antlaşması imzalanmıştır. Bu antlaşma, İngiltere ve Fransa gibi Avrupalı ülkelerle imzalanan antlaşmaların hükümlerini içermekte olup, Alman tüccar ve sermaye sahiplerine istedikleri alanlara girme hakkı verilmiş ve Alman mamul mallarına ihracat kolaylıkları getirilmiştir. Ayrıca, gümrük oranlarının belirlenmesinde Almanlar söz sahibi olmakta idiler. Antlaşma ile birlikte Almanların Osmanlı'daki etkinliği daha da artmıştır.¹⁴⁷

Anadolu Demiryolu Şirketi, 27 Kasım 1892'de İzmit-Ankara hattını tamamlamıştır. Bundan sonra, Anadolu Demiryolu Şirketi ile hattın Eskişehir-Konya ve Kayseri'ye kadar uzatılması amacıyla 15 Ocak 1893 tarihinde bir imtiyaz sözleşmesi imzalanmıştır. Eskişehir-Konya hattı 444 km. uzunluğunda olacaktır. Şirkete verilen kilometre garantisi ise 15.000 franktır. Bu para, Düyun-ı Umumiye'nin toplayacağı vergilerden karşılanacaktı. Hattın geçeceği bölgeler, tarımsal açıdan zengin olduğundan ötürü şirket hemen faaliyete geçti ve 1896'da ilk tren Konya'ya ulaştı. Kayseri hattının inşaatı ise gerçekleşemedi.¹⁴⁸

Eskişehir-Konya demiryolu hattı hususunda Fransız ve İngilizlerin hatta Rusların büyük itirazları olmuştur. Şöyle ki, bu hattın geçeceği bölgeler, İngilizlerin İzmir-Aydın ve Fransızların İzmir-Kasaba demiryollarının hinterlandı dahilinde idi. İngiliz ve Fransız şirketler, yeni hattın Deutsche Bank tarafından döşenmesi halinde, kendi etki alanlarının Almanlara geçeceğinden ve bu şekilde hakim oldukları piyasaların Almanların etki alanına girmesinden endişe duyuyorlardı. Rusların itirazları ise kilometre garantisi için Konya aşar gelirlerinin gösterileceği düşüncesinden kaynaklanıyordu. Çünkü, bu ilin aşar gelirleri savaş tazminatı olarak Ruslara tahsis edilmişti. Ruslar boş yere kaygılanmış, Konya aşar

¹⁴⁷ Earle, **a.g.e.**, s. 53; Kocabaş, **a.g.e.**, s. 76-77.

¹⁴⁸ Earle, **a.g.e.**, s. 44; Özyüksel, **Osmanlı Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu Bağdat Demiryolları**, s. 76; A. Mlf., **Hicaz Demiryolları**, s. 21.

geliri değil Trabzon ve Gümüşhane'nin aşar gelirleri karşılık olarak gösterilmiştir.¹⁴⁹

1890 yılında Fransızların denetimindeki İzmir-Kasaba Şirketi'ne Manisa-Soma ve Soma-Bandırma hatlarının imtiyazının verilmesiyle Fransızların tepkileri azalmıştır. 1892 yılında Manisa-Soma ve 1912'de Soma-Bandırma hatları tamamlanmıştır. Aynı demiryolu şirketine Afyon-Alaşehir (265 km.) hattının yapım imtiyazı da verilmiş olup, bu hat 1897 yılı Ocak ayında işletmeye açılmıştır. İzmir-Kasaba Şirketi'nin Afyon'a ulaşan hattı, Almanların kontrolündeki Anadolu Şirketi'nin ısrarı ile Anadolu hattı ile birleştirilmemiştir. Bu sebepten dolayı iki hat arasında rekabet başlamıştır. Ancak bu iki hattın 1901 yılında birleştirilmesi suretiyle rekabete son verilmiştir.¹⁵⁰

Tüm itirazlara rağmen, Eskişehir-Konya demiryolu hattı imtiyazı Almanlara verilmiştir. Hükümet tarafından 13.800 frank kilometre garantisi tanınmıştır. Buna karşılık olarak yukarıda belirtildiği gibi Trabzon ve Gümüşhane illerinin aşar gelirleri gösterilmiştir.¹⁵¹

1894 yılı Mart ayında ise “Eskişehir-Konya Demiryolu İnşaat Şirketi” kuruldu. 29 Temmuz 1896 yılında hattın inşaatı bitirildi. Bundan böyle İstanbul'dan Konya'ya trenle iki günde ulaşmak mümkün olmuştur.¹⁵²

Aynı tarihlerde, Almanlara Haydarpaşa-Sirkeci arasında feribot işletmeciliği, Köstence-İstanbul arasında telgraf hattı döşemeleri, Hamburg-İstanbul arasında denizyoluyla yük taşımacılığı yapılması için imtiyazlar

¹⁴⁹ Özyüksel, **Osmanlı Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu Bağdat Demiryolları**, s. 71-78.

¹⁵⁰ Enver Berkmen, **Demiryolları**, Cilt 1, İstanbul, İTÜ Matbaası, 1947, s. 15; Ahmet Onur, **a.g.e.**, s. 20.

¹⁵¹ Özyüksel, **a.g.e.**, s. 78.

¹⁵² **A.e.**, s. 78, 81.

verilmiştir. Bundan başka, Deutsche Bank'a ticari ve ekonomik bakımdan önemli merkezlerde şube açma hakkı da tanınmıştır.¹⁵³

Bu gelişmeler, Almanya'nın Osmanlı'daki etkinliğini daha da artırmıştır. 1830 Osmanlı ihracatın içinde Almanya'nın payı %2,1 iken 1909 yılında bu pay %14,1'e yükselmiştir. Osmanlı ithalatında ise Almanya'nın payı %3,1 iken 1909'da %13,7'ye yükselmiştir.¹⁵⁴

Bu arada Fransızlar, Lübnan ve Suriye ile yakından ilgilendiğinden ve buraları kendilerinin nüfus bölgesi saydıklarından Lübnan ve Suriye demiryolu hattı için Osmanlı hükümetinden imtiyaz almayı başarmışlardır. Fransızlar 1893 yılında Şam-Humus-Hama hattının imtiyazını almışlar, ana hat için herhangi bir kilometre garantisi olmamasına rağmen, kendilerine Şam-Birecik hattı için 12.500 franklık kilometre garantisi verilmiştir. Fransız Şirketi daha sonra Rayak-Humus-Hama hattı için kilometre garantisini 15.000 franka yükseltmişlerdir. Fransızlar, 1892 yılında Yafa-Kudüs hattını (87 km.), 1895 yılında Beyrut-Şam hattını (147 km.), 1894 yılında ise Şam-Müzeyrip hattını (100 km.) tamamlamıştır. Bu hatların işletmeciliğinden ise çok iyi kazanç elde etmişlerdir.¹⁵⁵

2.8. Bağdat Demiryolu

Osmanlı İmparatorluğunun henüz yeterince değerlendirilmemiş hammadde kaynakları ve 25 milyon nüfusu ile ortaya çıkarabileceği potansiyel talep, Almanya için büyük bir önem kazanmıştı. Avusturya ve Romanya ekonomileri ile yapılan ticari antlaşmalar, Alman ekonomik sistemine entegre edildikten sonra, II.Wilhelm gözlerini Anadolu ve Mezopotamya'nın geniş ve bakir topraklarına dikmişti.

¹⁵³Kocabaş, a.g.e., s. 85.

¹⁵⁴Şevket Pamuk, "Kapitalist Dünya Ekonomisi ve Osmanlı Dış Ticaretinde Uzun Dönemli Dalgalanmalar, 1830, 1913", **ODTÜ Gelişme Dergisi** 1979-1980, Ankara, 1981, s. 175-176.

¹⁵⁵ Onur, a.g.e., s. 20; Gülsoy, a.g.e., s. 27; Özyüksel, **Hicaz Demiryolları**, s. 30-33, 35.

Böylelikle, Almanya'nın aldığı sonuçlardan ilki olan, Anadolu Demiryolları projesi kapsamında, Haydarpaşa Limanı imtiyazının elde edilmesi başlangıç olmuştur. Keza, Anadolu Demiryolu Şirketi bu imtiyazı almak için uzun süredir uğraşmakta idi. Çünkü, Haydarpaşa Limanı vasıtasıyla Eskişehir, Kütahya, Ankara ve Konya gibi Anadolu illerinden gelen tarım ürünlerinin taşınmasında avantaj elde edeceklerdi.

Anadolu Demiryolu'nun Almanlar tarafından Konya'ya kadar uzanması ile birlikte gündeme Bağdat Demiryolu imtiyazları hızlı bir şekilde girmiştir. Bu demiryolu imtiyazını almak demek Ortadoğu üzerinde etkinlik sağlamak demek olduğundan Avrupalı ülkeler arasında büyük bir mücadele başlamıştır. İngilizlerin, Akdeniz'den, Hindistan'a ve Bağdat körfezine ulaşma düşüncesi vardı. Almanlar ise, doğuya Bağdat Demiryolu ile açılmayı düşünüyordu. Osmanlı Devleti ise İstanbul-Bağdat Demiryolu ile açılmayı düşünüyordu. II. Abdülhamit bu hususta Almanlara daha yakın durmakta diğer ülkelere ise bu demiryolu imtiyazını vermek istememekteydi. Aynı şirket, Bağdat Demiryolu için de hükümete başvurmuştur.¹⁵⁶

Almanya için Ortadoğu üzerinde hakim olma ve bölgenin zengin kaynaklarından istifade etmenin yolu bu demiryolu imtiyazından geçmekte idi. Bunun içindir ki Bağdat Demiryolu'na büyük önem veren II. Wilhelm, 1898 yılında Osmanlı İmparatorluğu'na ikinci kez gelmiştir. Demiryolu imtiyazı görüşmelerine katılmak üzere Deutsche Bank genel müdürü Georg von Siemens'i de beraberinde getirmiştir. Bu ziyarete çok önem veren Wilhelm, adeta bir gövde gösterisinde bulunmuştur. Hatta Şam konuşmasında kendisini 300 milyon Müslüman'ın koruyucusu ilan etmiştir. Ziyaret, Avrupa'da büyük yankılar uyandırmış ve bu konuşması büyük tepki çekmiştir.¹⁵⁷

İngilizler, bu hususta tarafsız kalmamış, Rechnitzer isimli bir Macar banker aracılığıyla müracaatta bulunmuşlardır. Hükümete verdikleri teklifte

¹⁵⁶ Donald Quataert, **Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direnişi** (1881-1908), Sabri Tekay (çev.), Ankara, Yurt Yayınları 14, 1987, s. 67-68.

¹⁵⁷ Özyüksel, **Hicaz Demiryolu**, s. 41.

kilometre garantisi dahi istememişlerdir. Bunun arkasında, Almanya'nın imtiyazı almasını sürüncemeye sokmak istemeleriydi. Çünkü Demiryolu hattının geçeceği toprakların yer altı ve yerüstü zenginlikleriyle, demiryolunu denetleyecek ülkenin aynı zamanda, Hindistan yolunu kontrol altına alacak olması, konuya ayrı bir önem kazandırıyordu.

Fransızlar ise Almanya'nın Bağdat Demiryolu imtiyazını almasını engelleyemeyeceklerini anlayınca, demiryolu inşaatı ve işletilmesi işine ortak olmayı düşünmüşlerdir. Fransızların engelleme girişimleri ile mali bakımdan destek olacakları düşüncesiyle hareket eden Almanlar da anlaşmaya varmayı yeğlemişlerdir. Osmanlı Bankası ile İzmir-Kasaba Demiryolu temsilcileri ile masaya oturan Deutsche Bank ve Anadolu Demiryolu temsilcileri, Fransızların % 40 hisse ile girişime katılmasını kabul etmişler; Anadolu Demiryolu şirketi ile İzmir Kasaba demiryolu şirketi arasındaki ücret savaşının da durdurulması karar vermişlerdir.¹⁵⁸

II. Wilhelm'in ziyaretinden sonra Alman ve Osmanlı yetkilileri arasında görüşmeler başlamış ve 13 Aralık 1899 yılında Deutsche Bank'a imtiyaz hakkı tanıyan ön anlaşma imzalanmıştır. Bu anlaşma, 21 Ocak 1902 yılında II. Abdülhamit'in onaylaması ile yürürlüğe girmiştir. Almanlar bu anlaşmayla, Konya'dan başlamak üzere Karaman, Nusaybin, Musul ve Bağdat üzerinden Basra yoluyla Basra Körfezine ulaşacak ana hattın yanı sıra, bir dizi yan hattın ve biri İskenderun olmak üzere bazı limanların imtiyazını 99 yıllığına elde etmiştir.¹⁵⁹

Almanlar, Bağdat imtiyazını aldıktan sonra iktisadi ve idari güçlüklerle karşı karşıya kaldılar. İktisadi güçlük, demiryolunu finansmanı meselesiydi. Çünkü, 1902 yılında bir ekonomik kriz yaşanmıştı. Almanya, bu kriz nedeniyle mali açıdan ve ekonomik açıdan bir darboğaz içine girmişti. Yapılacak yeni demiryolu hattına para yatıracak olanların, Anadolu Demiryolu Şirketi kanalıyla

¹⁵⁸ Earle, a.g.e., s. 69; H. Bayram Soy, **Almanya'nın Osmanlı Devleti Üzerinde İngiltere ile Nüfuz Mücadelesi (1890-1914)**, Ankara, Phoenix Yayınevi, 2004, s. 204-205.

¹⁵⁹ Rathmann, a.g.e., s. 85.

daha önce yapılış olan Anadolu hattının gelirine de ortak olacak olmaları Anadolu Demiryolları Şirketi hissedarlarının itirazlarına neden olmuştur.¹⁶⁰

Bu mali ve idari güçlükler karşısında faaliyetlerini durdurmak zorunda kalan Deutsche Bank, 5 Mart 1903 tarihinde yeni bir sözleşmenin imza edilmesi ile yoluna devam etme şansını yakalamıştır. Yeni anlaşmayla, Anadolu Demiryolu hatlarının eski sahiplerinin mülkiyetinde kalması sağlanmış, Konya'dan sonra yapılacak yeni hatlar için "Bağdat Demiryolu Şirketi" kurulmuştur. Bu şirketin kuruluş sermayesi ise 15 milyon frank idi.¹⁶¹

Bağdat Demiryolu Şirkete, kilometre başına 4.500 frank işletme geliri garantisini verilmiştir. Ancak işletme gelirinin 10.000 frankı aşması halinde artan bu gelirin %60'ı hükümet ve %40'ı şirketin olmak üzere paylaşılacaktır. İşletme gelirinin 4.500 ile 10.000 frank arasında kalma durumunda ise 4.500 frankın üstündeki gelir hükümet tarafından alınacaktır.¹⁶²

Demiryolunu inşa etmek için gerekli olan sermayenin daha kolay bir biçimde tedarik edilebilmesi için sözleşmede şöyle bir uygulama üzerinde anlaşmaya varılmıştır. Bu uygulama, inşa edilecek demiryolunun 200'er km.lik bölümlere ayrılmasıdır. Böylece, yeni bir demiryoluna başlanmadan önce sermaye bulunabilecektir. Bu madde, şirket yararına önemli avantaj sağlamış, 200 km.lik her bölüm hükümet'e karşı hukuksal olarak ayrı bir birimi meydana getirdiğinden, bu durum şirkete, bir birinde yükümlülüklerini yerine getirmese de, diğer birimlerin bağımsızlığı dolayısıyla sorumluluktan kurtulma imkanı sağlamıştır.¹⁶³

Bağdat Demiryolu Şirketine tanınan bir diğer imtiyaz ise, hatların geçeceği yerlerde, hattın her iki yanında, 20'şer km.lik alanda maden arama çalışmalarının yapılmasıdır. Ayrıca, bu alandaki ormanlardan da yararlanma

¹⁶⁰ Earle, a.g.e., s. 83.

¹⁶¹ Earle, a.g.e., s. 84; Özyüksel, **Osmanlı Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu Bağdat Demiryolları**, s. 193.

¹⁶² Özyüksel, a.g.e., s. 193.

¹⁶³ A.e., s. 194.

hakkını elde etmişlerdir. Şirkete tanınan bir diğer ayrıcalık da, demiryolu yapımında kullanılmak üzere yurt dışından getirilecek olan araç, gereç ve diğer malzeme için gümrük vergisi alınmayacaktır. Ayrıca, şirket malları, sermayesi ve gelirleri vergi dışı tutulacaktır.¹⁶⁴

Diğer taraftan sözleşme hükümlerine göre, Bağdat demiryolunun yapım süresi sekiz yıl olarak tespit edilmiştir. Bu demiryolu için hükümetin taahhüt ettiği imtiyazlara karşılık olarak Konya, Halep, Urfa vilayetlerinin öşür gelirleri gösterilmiştir.

Hattın ilk bölümünü teşkil eden 200 km.lik Konya-Bulgurlu bölümünün yapımı 25 Ekim 1904'te tamamlanarak işletme açılmıştır. Bu aşamada şirket henüz hiç sefer yapılmadığı halde tahvil satışında kar elde etmiştir. İkinci 200 km.lik bölümün yapılması işinde ise güçlüklerle karşılaşmıştır. Bunun sebebi, Bulgurlu'dan sonra bölümde yer alan Toros dağlarıdır. Bundan sonraki dönem içinde Almanlar mali destek bulabilmek amacıyla başta İngilizler olmak üzere yardım aramışlar fakat bir sonuca varamamıştır. Ardan geçen beş yılda hiçbir hat yapım faaliyeti olmamıştır.¹⁶⁵

18 Mayıs 1908'te imzalanan ek sözleşme ile Osmanlı hükümeti, on vilayetin öşrünü Deutsche Bank'a teminat olarak bağlanmıştır. Bundan sonra, Toros ve Amanus dağlarının aşılmasını içeren 840 km.lik zorlu bölümün inşaa koşulları yeniden belirlenmiştir. Bulgurlu'dan El-Helif'e kadar olan en zor ve en maliyetli kısmın yapımına başlanmıştır.¹⁶⁶

Projenin devamının sağlanması için, 1911'de yeni bir imtiyaz sözleşmesi daha imzalandı.¹⁶⁷ Yapım işleri birçok yerde aynı anda başladı. I. Dünya Savaşı başladığında, 1.715 Km.lik Konya-Bağdat hattının 887 km.si

¹⁶⁴ A.e.

¹⁶⁵ Soy, a.g.e., s. 220-228; Rathmann, a.g.e., s. 88.

¹⁶⁶ Özyüksel, a.g.e., s. 212.

¹⁶⁷ A.e., s. 231.

tamamlanmıştı. Yapılmadan kalan bölümler: Toros dağlarındaki 38 km.lik bölüm ile 100 km.lik Amanus hattı ve 690 km.lik Samarra-Musul-Tel Ebiad hattı idi. Demiryolunun ancak, 1.324 km.lik bölümü bitirilebilmiştir.¹⁶⁸

Almanya, I. Dünya savaşında yenilince Almanların Bağdat Demiryolu'ndaki bütün hakları 28 Haziran 1919'da imzalanan Versailles Antlaşması ile kaldırıldı.¹⁶⁹

2.9. Hicaz Demiryolu

1 Mayıs 1900 tarihinde yapılması amaçlanan Hicaz Demiryolu Projesi ilk defa II. Abdülhamit tarafından ortaya atılmıştır. Hicaz Demiryolu; Arabistan'ın kapısı kabul edilen Şam'dan başlayacak Medine'ye ulaşacak ve kutsal kent Mekke'de sona erecekti. Hattın tamamını Osmanlı Devleti inşa edip işletecekti. Demiryolunun yapımında yabancı sermayeye yer verilmeyecekti. Hicaz hattı Müslüman mühendislerce inşa edilecek, inşaatın yapımında Müslümanlar çalışacak, yerli malzeme kullanılacak, sonuçta bu kutsal hat bütünüyle Müslümanların eseri olacaktı.

Demiryolunun toplam maliyeti 4 milyon lira olarak hesaplanmıştı. Bu miktar, Osmanlı bütçelerinin %15'i ile %19'u arasında bir bölümü teşkil ediyordu. Bu döneme kadar yapılan tüm demiryolları yabancılara finans konusunda Abdülhamit şimdiye kadar yapılmayan bir şeyi yaparak imparatorluğun dışında ya da içindeki müminlerin tamamını demiryolu yapımı için bağış yapmaya çağırırdı. Amaç, Hicaz Demiryolunu İslam aleminin ortak eseri yapmaktır. Bu nedenle aynı zamanda halife olan Sultan Abdülhamit, demiryolunun Müslümanlar tarafından finanse edilerek Müslüman mühendisler tarafından inşa edilmesini düşünmekteydi. İslam dünyasındaki birlik, beraberlik, dayanışma kısacası, İslam'ın gücü bütün dünyaya gösterilmeliydi. Böylece Hicaz Demiryolu iradesi Padişah tarafından 2

¹⁶⁸ Rathmann, a.g.e., s. 110-111; Özyüksel, a.g.e., s. 232-233; Yıldırım, a.g.e., s. 19-20.

¹⁶⁹ Yıldırım, **Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)**, Ankara, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, Atatürk Araştırma Merkezi, 2001, s. 17,18,19,20.

Mayıs 1900 tarihinde yayınlandı. Ardından 1 Eylül 1900'da demiryolu inşaatına başlandı.

İngiltere, Hicaz demiryolunun yapılmamasına yönelik çaba gösteriyordu. Bu demiryolunun bir hayal olduğunu, buna Osmanlının mali kaynaklarının yetmeyeceğini, toplanan paraların başka taraflara aktarılacağını her yerde vurguluyordu. Yapılan bağışların boşa gideceğini söylüyorlardı. İlk ihtiyaçlar için kullanılacak paranın karşılanabilmesi amacıyla Ziraat Bankasından 100 bin liralık kredi sağlandı. Yapılan anlaşmaya göre banka, 1908 yılına kadar Hicaz hattı için her sene 50 bin lira verecekti. Yalnızca 1908'de kredi miktarı 100 bin liraya çıkacaktı. Böylece 1900'den 1908 sonuna kadar Ziraat Bankası'nın Hicaz demiryoluna sağladığı kredi toplamı 480 bin lirayı bulacaktı. Hicaz demiryolunun finansman kaynaklarında ikinci sırayı 1.127.894 lirayla yapılan bağışlar almaktadır. Bu rakamın toplam içindeki payı %28,4'dür. Kurban derilerinin satışından elde edilen gelir ile bu oran yaklaşık %34'e ulaşmaktadır. Dünyanın dört bir yanından yapılan bağışlarla demiryolunun maliyetinin üçte biri karşılanmıştır.¹⁷⁰

Hicaz Demiryolu Komisyonu'na maden imtiyazları ve diğer imtiyazlar tanınmıştır. Hicaz demiryolunun dini, iktisadi, askeri ve siyasi sebeplerden dolayı yapılması düşünülmüştür.

2 Mayıs 1900 tarihli iradeden sonra Hicaz demiryolu inşaatının ön hazırlıklarına başlanmış, ilk Osmanlı mühendisleri Şam'a gönderilmişti. Hicaz demiryolu inşaatının Şam'ın güneyinde bulunan Kadem-i Şerif mevkiinden başlanılmasına karar verildi. Hat buradan Mekke'ye kadar uzatılacak daha sonra Mekke'den Cidde'ye bağlanacaktı. Resmen açıklanmamakla birlikte, Hicaz demiryolunun öncelikle bir yan hatla Akabe Körfezi'ne indirilmesi, ileride Mekke'den Yemen'e, Medine'den de Necd istikametinde Bağdat'a doğru uzatılması düşünülüyordu. Plana göre inşaata Şam-Maan arasında karşılıklı başlanacak, bu bölüm bitirildikten sonra Maan-Medine hattı yapılacaktı. Hicaz

¹⁷⁰ Özyüksel, **Hicaz Demiryolu**, s. 41, 82, 83.

demiryolu inşaatına 1 Eylül 1900 tarihinde Şam'da yapılan resmi bir törenle fiilen başlandı.

Hicaz demiryolunun ilk tamamlanan bölümü, 1 Eylül 1901'de açılan Müzeyrib-Der'a (11 km.) hattı idi. Bu hattı, 1 Eylül 1902 de bitirilen Der'a-Zerka (79 km.) ve 19 Kasım 1902 de açılan Zerka-Amman (20 km.) hatları takip etti. Şam-Der'a arası 1 Eylül 1903'de açılabilirdi. 1 Eylül 1904'de 460. km.de bulunan Maan'a ulaşıldı. Hicaz demiryolunun Akdeniz'e bağlantısı olmadığından gemilerle getirilen inşaat ve demiryolu malzemeleri, Beyrut limanına indiriliyor. Buradan da nakliye ücreti ödenerek Fransız Beyrut-Şam-Havran demiryolu vasıtasıyla Şam'a sevk ediliyordu. Bunun için en uygun çıkış noktası Hayfa İskelesiydi. Müzeyrip'ten Hayfa'ya kadar döşenecek raylar öncelikle Hicaz demiryolunu dolayısıyla da Hicaz bölgesini ve Suriye'yi Akdeniz'e bağlayacaktı. Hicaz demiryolu 1908 yazında Medine'ye ulaşmış, 1 Eylül'den itibaren de işletmeye açılmıştır. Şam-Medine güzergahı Hicaz demiryoluyla 72 saate inmişti.¹⁷¹

Ancak, Mekke Emirleri ve Bedevilerin şiddetli direnişi hatların yapımını engelledi. Demiryolu yaşadıkları topraklara ulaşırsa gelir kaynaklarını kaybetmekten korkuyorlardı. Osmanlı hakimiyetinin güçlenmesini istemiyorlardı. Osmanlı yönetimi böylece bazı hatların yapımından vazgeçti. Hicaz demiryolu I. Dünya Savaşı sürecinde önemli bir rol oynadı. İstanbul'dan bölgeye tek seferde asker sevki yapıldı. Daha önce böyle bir durum yoktu. İngilizlerin bazı engellemeleri aşıldı bazıları ise aşılamadı. Mesela, Maan-Akabe demiryolunun yapımını engellemişlerdi. Oysa Akabe hattı Kızıldeniz'e çıkış imkanı sağlayacağından büyük önem taşımaktaydı.¹⁷²

İnşaatının maliyeti; 1908 Eylül'ünde 161 km.lik Hayfa şubesi ile birlikte toplam 1.464 km.ye ulaşan Hicaz demiryolunun maliyeti 3.456.926 lirayı

¹⁷¹ Gülsoy, a.g.e., s. 59, 62, 63,

¹⁷² Özyüksel, a.g.e., s. 274.

buldu. Hicaz Demiryolu inşaatında askeri birliklerin çalıştırılması maliyeti düşürmüştü.¹⁷³

Abdülhamit 1905 yılında yaklaşık 120 km.lik bir demiryolu yapımıyla asker ve malzeme sevkıyatının daha düşük ve zahmetsiz yapmak amacıyla Maan'dan Akabe'ye bir şube hattının yapılması kararını aldı. Bu, Mısır'a yapılacak olası bir harekatı başarılı kılacaktı. Bu nedenle İngilizler Akabe projesine tepki gösterdiler. Hatlar Medine'ye doğru yaklaştıkça endişeleri arttı. Hicaz demiryolu ile Kızıldeniz arasında demiryolu bağlantısının kurulmaya çalışılması, İngilizler için önemli bir yeri olan Mısır'ı tehdit altında görmelerini sağlıyordu. Bu nedenle Hicaz demiryolunun yapımında bir çok engellemeler olmuş, bazı hatlar yapılamamıştı.¹⁷⁴

Hicaz Demiryolu, Osmanlının kendi bütçesi ile yaptığı ilk demiryoludur. Bu demiryolunun yapımında siyasi, askeri, dini, askeri ve iktisadi unsurların etkisini görebiliriz. Osmanlı imparatorluğuna ekonomik açıdan sağladığı faydalar; siyasi ve askeri açıdan sağladığı faydalar ile dini sebepler şeklinde incelenebilir.

a. Ekonomik Açıdan Sağladığı Faydalar:Suriye bölgesiyle Hicaz'ın Mekke ve Medine bölgeleri sayesinde iktisadi ve ticari açıdan önemli değişimler yaşanacağı. Tahıl ürünleri ve eşya nakliyatından önemli gelir getirmesi. Hicaz demiryolu güzergahı çevresinde ve Mekke- Medine arasındaki geniş topraklarda tarımsal üretimin, hayvancılığın ucuz ve hızlı nakliyat kolaylığının ticareti teşvik edeceği.

b. Siyasi ve Askeri Açıdan Sağladığı Faydalar:Süveyş Kanalı sayesinde İngilizler Mısırı ele geçirmiş Hicaz Bölgesini de denetimi altına almışlardır. II. Abdülhamit Hicaz demiryoluna Osmanlı Devletinin Arap

¹⁷³ Özyüksel, **a.g.e.**, s. 114, 115.

¹⁷⁴ Gülsoy, **a.g.e.**, s. 41, 126-143.

yarımadasındaki etkinliği açısından önem vermiştir. Hicaz Bölgesi ve Kızıl Deniz evresinin demiryolu hattına bağlanmasıyla bölgedeki denetimin ve Arabistan ilerine kadar hakimiyetin sağlanmasını dşnmmiştir. Yine İngilizlerin denetiminde olan Süveyş kanalının herhangi bir karışıklık ya da savaşta kapatılması ve böylece Hicaz ve Yemen ile irtibatın kesilmesi tehlikesi bulunmaktadır. Hicaz demiryolunun tamamlanmasıyla Süveyş kanalına ihtiyaç kalmayacak, bölgede meydana gelebilecek herhangi bir olumsuzlukta gerekli olan askeri ve mühimmat takviyesi yapılabilecektir. İstanbul'dan Yemen'e etkin bir denetim için Hicaz demiryolunun Bağdat demiryolu ile birleştirilmesi dşnlmştir.

c. Dini Sebepler: II. Abdülhamit halife olarak dünya Müslümanlarının nderi olma konumunu güçlendirmek ve Panislamizm fikirlerinin genişlemesine yardımcı olmak amacıyla Hicaz demiryolunu desteklemiştir. Hacca giden binlerce insana da bu hattın kolaylık sağlayacağını dşnmmiştir. Hicaz demiryolunun toplam maliyeti 4 milyon lira iken hattın sadece Medine şhrine yapılacak inşa masrafları 3.088.000 lira olarak belirlenmiştir. Çok yüksek olan bu maliyet için Osmanlı devleti yeni gelir kaynakları yaratmış, İşlam devletlerinin yaptığı bağışlardan yararlanmıştır. Ayrıca memur maaşlarının bir bölümüne el konulmuş, bazı malların alım satımına yeni vergiler getirilmiş, posta pulları ve damga kağıtları bastırılmış ve Beyrut limanının gelirleri de Hicaz demiryoluna aktarılmıştır. şam'dan Medine'ye ve Der'a dan Hayfa'ya 1.464 km uzunluğunda olan hat 8 yıl içinde Türk mühendislerince tamamlanarak 1 Eylül 1908 tarihinde işletmeye açılmıştır. Aradan geçen birkaç yıl sonra İngilizlerin kışkırttığı Araplar Hicaz demiryoluna sabotajlar yapmıştır.

Hicaz demiryolunun ekonomik ve stratejik öneme sahip olması nedeni ile planlanan Akabe-Maan hattının yanı sıra Medine'den Mekke'ye oradan Cidde'ye ve Yemen'e uzatılması ve uzun vadede orta Arabistan zerinden Irak'a bağlanması planı da gerçekleşmemiştir. 1918'de Hicaz demiryolunun uzunluğu 1.900 km.yi bulmuştur. Güzergah zerinde Hicaz hattının kazandırdığı çok sayıda

resmi ve özel binalar, iskele, liman, otel, işletme ve idare binaları da hizmete sokulmuştur. Osmanlı Devleti'nin başarısını sergileyen Hicaz demiryolu bugün Türkiye sınırları dahilinde bulunmamaktadır.

2.10. Kağıthane-Kemberburgaz-Ağaçlı-Çiftalan Demiryolu (Haliç-Karadeniz Sahra Hattı)

Kağıthane-Ağaçlı demiryolu, Birinci Dünya Savaşı yıllarında İstanbul'un elektriksiz kaldığı günlerde inşa edilmiştir. 1914'te Haliç'in Kağıthane'yle birleştiği noktada Silahdarağa elektrik Santrali yapılmıştı ve çalıştırmak için kömüre ihtiyaç vardı. İngiltere'den ve Zonguldak'tan gemilerde kömür geliyordu ancak savaş sırasında deniz yolu güvenli olmadığından kömür getirme işi de sekteye uğramıştı. Bu durumda İstanbul'u karanlıktan kurtarmanın çaresi Kilyos yakınlarında bulunan Ağaçlı'daki¹⁷⁵ linyit kaynakları idi.

Demiryolunun Silahdarağa'dan başlamakta ve Kağıthane Deresi'ni izleyerek Kemberburgaz ulaşmaktadır. Buradan iki kola ayrılan demiryolunun Batı kolu Kağıthane Deresi'ni izlemeyi sürdürerek Uzunkemer'in altından geçerek Ağaçlı'da Karadeniz kıyısına ulaşmaktadır. Silahdarağa-Ağaçlı hattının toplam uzunluğu 43 km.dir. Doğu kolu; Belgrad Ormanı'nın içinden Ortadere'yi izleyen Çiftalan'da Karadeniz kıyısına ulaşmaktadır. Bu kolun uzunluğu da 14 km.dir. her iki kolun ucu Karadeniz kıyısından giden 5 km.lik bir hatla birbirine bağlanmıştır. Böylece Kemberburgaz'dan sonra bir çember oluşturan demiryolunun toplam uzunluğu 62 km.dir.¹⁷⁶

Kağıthane-Ağaçlı dekovil* demiryolunun yapımına 1 Şubat 1915'de başlanmıştır. Bu hat şimendifer alayı I. ve II. Tabur 3., 4., 7. ve 8. Bölükleri ile

¹⁷⁵ Ağaçlı linyit havzası, İstanbul Boğazı'nın kuzeyinde bulunan Kilyos'dan başlayarak batıda Terkos Gölü'ne kadar uzanan yaklaşık 25 km.lik bir alana havidir. Bkz. Emre Dölen-Mert Sandalcı, **Kağıthane-Kemberburgaz-Ağaçlı-Çiftalan Demiryolu (1914-1916)**, İstanbul, Kağıthane Belediyesi Yayınları, 2004, s. 3.

¹⁷⁶Dölen-Sandalcı, **a.g.e.**, s.1-3.

* Dekovil: ray aralığı 60 cm eninde veya daha az olan arabaları buhar, hayvan veya insan gücüyle yürütülen, küçük demiryolu. **Türkçe Sözlük**, s. 389

Çorlu Amele Taburu'nun çalışmalarıyla Temmuz 1915'de işletmeye açılmıştır. Hattın günlük kapasitesi 8'er vagonlu 24 çift katar olup, günde 960 ton kömür taşınabilmektedir.¹⁷⁷

Kemberburgaz-Çiftalan bölümünün yapımına ise 30 Haziran 1916'da başlanmış ve 26 Aralık 1916'da bitirilmiştir.¹⁷⁸ 1915'den itibaren Ağaçalı ve Çiftalan'da ki kömür ocakları askeri makamlar tarafından işletilmiştir, üretim 800 tona kadar yükselmiştir. Demiryolu hattı 1920'lerden sonra çalışmamış, fakat 1950'li yılların başına kadar varlığını koruduğu belirlenmiştir. Ancak daha sonra unutulmuştur.¹⁷⁹

Günümüzde bu hattın, "Haliç-Karadeniz Sahra Hattı" olarak yeniden canlandırılması planlanmaktadır. Demiryolu üzerinde gezi alanları kurulacak; yol boyunca kemerler, köprüler, köyler, ormanlar ve çiftliklerden geçilecektir. Yani bu hat, bir nevi nostaljik tren olarak çalışacak ve turizm amaçlı kullanılacaktır.

¹⁷⁷ Emre Dölen-Mert Sandalcı, **a.g.e.**, s. 5.

¹⁷⁸ **A.e.**, s. 4.

¹⁷⁹ **A.e.**, s. 10-12.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

CUMHURİYET DÖNEMİNDE DEMİRYOLLARI

Birinci Dünya Savaşı'ndan yenilgiyle çıkan Osmanlı Devleti, itilaf devletleriyle 30 Ekim 1918'de Limni'nin Mondros Limanında Mondros Ateşkes Antlaşmasını imzalamak zorunda kalmıştır. Galip devletler bu antlaşmaya dayanarak 1 Kasım 1918 tarihinden itibaren Osmanlı topraklarını işgale başlamışlardır.

Savaşın başlamasından sonra Suriye, Hicaz ve Filistin demiryolları Osmanlı Devleti'nin elinden çıkmıştır. Mondros Ateşkes Antlaşması imzalandığı zaman elimizde Anadolu demiryolları, Rumeli demiryollarını bir kısmı ve Kafkas demiryolları kalmıştır. Ateşkes antlaşmasınının 10. maddesine göre “Toros tünelleri müttefikler tarafından işgal edilecek”, 15. maddeye göre ise “Bütün demiryollarında itilaf devletlerinin kontrol subayları görevlendirilecekti”. Bu maddelere istinaden itilaf devletleri, demiryollarımızı kontrol etme imkanını elde etmişlerdir. Antlaşmadan sonra demiryollarında devam eden çalışmalar durdurulmuş ve demiryolu personeli işlerinden uzaklaştırılmıştır. Bu personel, Kasım 1922'de tekrar işbaşı yapmıştır.¹⁸⁰

Bu şartlar altında, Mustafa Kemal Paşa'nın önderliğinde Anadolu'da kurtuluş mücadelesi başlamış, demiryollarının elverişsiz şartları ile diğer kıt kaynaklar karşısında çok zor koşullar altında sürdürülen Kurtuluş Savaşında,

¹⁸⁰ Mehmet Özdemir, **Mütareke ve Kurtuluş Savaşı Başlangıç Dönemlerinde Türk Demiryolları (Yapısal Ekonomik Sorunlar, 1918-1920)**, Ankara, Kültür Bakanlığı Yayınları/2620, 2001, s. 27-28; İsmail Yıldırım, **Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)**, Ankara, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, Atatürk Araştırma Merkezi, 2001, s. 25.

milletimiz bir bütün olarak mücadele etmiş ve başarıya ulaşılmıştır. Öyle ki, Kurtuluş Savaşında yalnızca Ankara-Polatlı hattı kullanılmış ve bu hat savaşın kazanılmasında önemli bir rolü olmuştur. Mustafa Kemal, savaş döneminde olduğu kadar barış döneminde de demiryollarının ülkenin gelişmesindeki önemini çok iyi bildiğinden, 17 Şubat 1923 tarihinde İzmir’de toplanan, Birinci Türkiye İktisat Kongresinde alınan kararlardan biri de bu yönde olmuştur. Kongrenin 3. maddesinde “Türkiye’nin demiryollarına sahip olmasının ve sanayi merkezleri olan büyük şehir ve limanlarla, sahildeki kasabalar arasında demiryolu hatları yapılmasının acilen temini” konusu belirtilmiştir.¹⁸¹

Bu arada, itilaf devletleri ile Ankara Hükümeti arasında yapılan Lozan Barış Konferansı görüşmeleri sırasında kurulacak olan yeni devletin uluslararası ekonomik çerçevesini belirlemek için çalışılmıştır. Zorlu ve uzun pazarlıklar sonunda üç temel konuda anlaşmaya varılmıştır.¹⁸²

a. Kapitülasyon düzeninin yürürlükten kaldırılması; bu karar, başta demiryolları olmak üzere yabancıların elinde bulunan bazı işletmelerin aşamalı olarak millileştirilmesine de zemin hazırlamıştır.

b. Osmanlı İmparatorluğu’na ait dış borçların, imparatorluğun sınırları içinde olup da Lozan Antlaşması ile ayrılan ve bağımsız hale gelen ülkelere ödenmesi kararlaştırılmıştır. Türkiye Cumhuriyeti bu borçların %67’sini (Osmanlı’nın toplam dış borç miktarı 161,3 milyon liradır. Türkiye Cumhuriyeti’ne düşen pay 85 milyar liradır. Buna 30 milyon faiz de eklenince toplam 115 milyon lira borç çıkarılmıştır. Osmanlıdan kalan bu borç, 1929 yılından itibaren başlamak üzere taksitlendirmiştir. Son taksit ise 1954 yılında ödenmiştir.

c. Osmanlı’nın Avrupalı devletlere verdikleri imtiyazları içeren ve 19. yüzyıl boyunca yinelenen serbest ticaret antlaşmalarına son verilecektir. Buna göre

¹⁸¹ Akın-Sultanoğlu, a.g.e., s. 43.

¹⁸² Roger Owen-Şevket Pamuk, **20. Yüzyılda Ortadoğu Ekonomileri Tarihi**, Ayşe Edirne (çev.), Birinci Basım, İstanbul, Sabancı Üniversitesi Yayınları, 2002, s. 23-24..

düşük gümrük tarife oranları ve kota sınırlamalarına dayanan bu antlaşmalar 1929 yılına kadar yürürlükte kalacak ve bu tarihten sonra yeni Türkiye Cumhuriyeti kendi ticaret politikalarını ve gümrük tarifelerini belirlemek hakkına kavuşacaktır.

Lozan Antlaşmasının imzalanmasından sonra, 29 Ekim 1923 yılında Türkiye Cumhuriyeti Devleti kurulmuştur. Genç Türkiye Cumhuriyeti yönetiminin; yeni bir ulus devletin oluşturulması ve Batılılaşma yoluyla çağdaşlaşma olmak üzere iki ana hedefi bulunmaktadır.¹⁸³

1. Demiryolu Ağırlıklı Dönem (1923-1950)

Osmanlı döneminde yapılan demiryollarının bir kısmı sınırlarımız dışında kalırken bir kısmı da sınırlarımız içinde kalmıştır. Mısır, Suriye, Filistin, İsrail, Ürdün, Suudi Arabistan, Romanya ve Bulgaristan'da kalan demiryolları yabancı şirket hatları ve devlet hatları olarak iki grup halinde ele alınarak Tablo 3.1'de gösterilmiştir. Bu hatlardan inşa edişi tarihi itibariyle en eski hat Mısır sınırları içinde kalan İskenderiye-Kahire hattı ile Romanya sınırları içinde kalan Köstence-Çernavoda hattıdır.

Cumhuriyete intikal eden demiryolu uzunluğu ise 4.112 km.dir. Bu demiryollarının 3.756 km.si imtiyazlı yabancı şirketler inşa etmiş olup aynı zamanda bu şirketler tarafından işletilmiştir. Doğu Anadolu'daki 356 km.lik demiryolu ise işgal yıllarında Ruslar tarafından inşa edilmiştir. Yabancı şirketler tarafından inşa edilen demiryolları bir ağaç görüntüsünde koloni tipi demiryolları olup, ülkenin menfaatinden çok şirketlerin çıkarları doğrultusunda inşa edilmiştir. Bu demiryolları limanlar ile iç bölgelerin bağlantısını sağlamaktadır. Ruslardan intikal 356 km.lik Erzurum-Sarıkamış-Sınır demiryolu dışında Ankara'nın doğusunda yapılmış bir demiryolu bulunmuyordu.¹⁸⁴ Demiryolları üzerinde hareket eden 118 buharlı lokomotif ile 2.186 vagon bulunmaktaydı.

¹⁸³ Owen-Pamuk, **a.g.e.**, s. 23; Tokgöz, **a.g.e.**, s. 25

¹⁸⁴ Yıldırım, **a.g.e.**, s. 38-39.

Tablo 3.1’de, Osmanlı İmparatorluğu döneminde yapılıp, sınırlarımız dışında kalan demiryolu hatları, yabancı şirket hatları ve devlet hatları itibariyle gösterilmiştir. 1856 tarihinde yapımı tamamlanan İskenderiye-Kahire hattı Mısır’da; aynı yıl yapımı biten ve işletmeye açılan Köstence-Çernavoda hattı Romanya’da; 1861’de işletmeye açılan Varna-Ruşçuk hattı Bulgaristan’da; 1892’de hizmete giren Yafa-Kudüs hattı Filistin ve İsrail’de; 1895 ile 1909 yılları arasında işletmeye açılan Beyrut-Şam-Havran, Beyrut-Rayak-Hama, Beyrut-Hama ve Temdidi, Humus-Trablusşam, Hudeybiye-San’a ve temdidi demiryolları ise Suriye sınırları içinde kalmıştır.

Tablo 3.1: Osmanlı Döneminde Yapılıp Sınırlarımız Dışında Kalan Demiryolu Hatları
Yabancı Şirket Hatları

Kaldığı Ülke	Hattın Adı	Yapım Tarihi
Mısır	İskenderiye-Kahire	1856
Romanya	Köstence-Çernavoda	1856
Bulgaristan	Varna-Ruşçuk	1861
Filistin-İsrail	Yafa-Kudüs	1892
Suriye	Beyrut-Şam-Havran	1895
Suriye	Beyrut-Rayak-Hama	1900
Suriye	Beyrut-Hama ve Temdidi	1909
Suriye	Humus-Trablusşam	1909
Suriye	Hudeybiye-San’a ve Temdidi	1909
Devlet Hatları		
Suriye, Ürdün, Suudi Arabistan	Şam-Medine-Hicaz (1.302 km.)	1908
Suriye, Filistin	Suriye-Filistin (295 km.)	?

Kaynak: Hilmi Kaşıkçıoğlu, “Türkiye Demiryolları Tarihçesi” **Demiryol Dergisi**, Ankara, Güzel İstanbul Matbaası, Nisan 1968, s. 13.

Devlet hatlarından olan ve 1908’de işletmeye açılan Şam-Medine-Hicaz hattı Suriye, Ürdün ve Suudi Arabistan sınırları içinde kalmış olup, Suriye-Filistin hattı da Suriye ve Filistin toprakları içinde kalmıştır (Bkz. Tablo 3.1).

Tablo 3.2’de ise Osmanlı döneminde yapıлып Türkiye sınırları içinde kalan demiryolu hatlarının adları ile işletmeye açılış tarihleri gösterilmiştir. 27 hattın işletmeye ilk açılan hat, 1866 tarihiyle İzmir-Kasaba hattıdır. İşletmeye açılan son hat ise 1918 tarihi ile Pozantı-Durak hattıdır. Tabloda adı geçen Mudanya-Bursa arasında 1877’de hizmete açılan demiryolu hattı ise sonradan sökülmüştür.

Tablo 3.2: Osmanlı Döneminde Yapılıp Türkiye Cumhuriyeti Sınırları İçerisinde Kalan Demiryolu Hatları ve İşletmeye Açılış Tarihleri

Hatlar	İşletmeye Açılış Tarihi
İzmir (Basmane)-Kasaba (Turgutlu)	1866
İzmir (Alsancak)-Aydın	1866
İstanbul (Sirkeci)-Yedikule	1871
Yedikule-Çorlu	1872
Haydarpaşa-Pendik	1872
Uzunköprü-Karaağaç (Edirne)	1873
Çorlu-Uzunköprü	1873
Pendik-İzmit	1873
Kasaba-Alaşehir	1875
Adana-Mersin	1882
Aydın-Dinar	1890
İzmit-Karaköy	1892
Karaköy-Eskişehir	1892
Eskişehir-Ankara	1894
Eskişehir-Kütahya	1895
Alayunt-Afyon	1896

Mudanya-Bursa*	1877
Afyon-Konya	1897
Alaşehir-Afyon	1899
Konya-Bulgurlu	1904
Bulgurlu-Ulukışla	1911
Ulukışla-Pozantı	1914
Adana-Mamure	1915
Trablus-Nusaybin	1915
İslahiye-Racco	1917
Mamure-İslahiye	1917
Pozantı-Durak	1918

Kaynak: Hilmi Kaşıkçıoğlu, **a.g.m.**, s. 16.

1.1. 1923-1938 Döneminde Demiryolları

Gazi Mustafa Kemal'in, Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşunu bütün dünyaya ilan etmesinden sonra başlayan ve 1938 yılına kadar devam eden dönem, Cumhuriyet tarihimizde "Atatürk Dönemi" olarak adlandırılmaktadır. Bu dönemde varılmak istenen hedeflerden biri de "ülkeyi bir baştan bir başa demiryolu ağı ile örmektir"¹⁸⁵. Atatürk Dönemine hakim olan iktisat politikası anlayışı gereği, ulusal bütünlüğün sağlanarak ulusal bir ekonomi yaratma hedefine ancak ulaşım ağının yaygınlaştırılmasıyla varılacaktır. Bunun için de demiryolları politikasının (Şimendifer Politikası) çok önemli bir yeri bulunmaktadır.

Atatürk, ülkenin demir ağlarla örülmesini milli güven ve milli benlik olarak ifade etmiştir. "Bir karış fazla şimendifer" sözü de bu politikayı en iyi şekilde anlatmaktadır.¹⁸⁶ Ülkenin başlıca yerleşim yerleriyle üretim ve tüketim

*Bu hat daha sonraki yıllarda sökülüştür.

¹⁸⁵ Cumhuriyetimizin 10. yıl kutlamaları için Behçet Kemal Çağlar ve Faruk Nafiz Çamlıbel tarafından sözleri yazılan ve Cemal Reşit Rey tarafından bestelenen 10. yıl marşında "*..demir ağlarla ördük Anayurdu dört baştan*" mısrası bu uygulamayı çok iyi ifade etmektedir.

¹⁸⁶ Yıldırım, **a.g.e.**, s. 39.

merkezlerinin birbirine bağlanması, ulusal pazarın teşkil edilmesini sağlayacak ve iç bölgelerdeki üretim kıyı bölgelerindeki limanlar vasıtasıyla uluslararası piyasalara ihraç edilebilecektir. Bu döneme ait “Demiryol Politikasının” amaçlarını şu şekilde maddelendirmek mümkündür.¹⁸⁷

- Ülkenin doğal kaynaklarına ulaşmak,
- Üretim ve tüketim merkezlerini demiryolları ile birbirine bağlamak; özellikle limanlarla hinterlandları arasındaki bağlantıyı demiryolları ile sağlamak,
- Ekonomik kalkınmayı ülke düzeyine yaymak ve özellikle az gelişmiş bölgelere demiryolları ile ulaşabilmek,
- Ekonomik kalkınmanın yanı sıra sosyal kalkınmayı da temin etmek,
- Milli güvenlik ve ulusal bütünlüğün sağlanması için ülkeyi demiryolları ağıyla örmek.

Demiryolu politikası iki yönde gelişmiştir. Birincisi, gelişmiş bölgelerde olduğu kadar az gelişmiş bölgelerde de yapılacak olan demiryolları ile ulusal bütünlüğün ve ulusal ekonominin ihtiyaçlarını karşılayacak ağ biçimindeki demiryolu hatlarını inşa etmektir. İkinci amaç, yabancı şirketlerin elinde bulunan demiryollarının satın alınarak devletleştirilmesidir.¹⁸⁸

Nitekim, 24 Mayıs 1924 tarih ve 506 Sayılı Kanunla mevcut hatların devletleştirilmesine gidilmiştir. Anadolu-Bağdat, Haydarpaşa-Ankara, Eskişehir-Konya, Arifiye-Adapazarı hatları ile Haydarpaşa Liman ve Rıhtımı sözleşme hükümlerine uygun olarak, devlet tarafından satın alınmıştır. Bu hatların idare ve işletmeciliğini yapmak üzere de “Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdüriyeti

¹⁸⁷ Ergün, **a.g.e.**, s. 72.

¹⁸⁸ Yıldırım, **a.g.e.**, s. 40.

Umumiyesi” kurulmuştur. Demiryollarının yapımı ve işletmesinin bir arada yürütülmesi amacıyla çıkarılan 31 Mayıs 1927 tarih 1042 Sayılı Kanun ile kurumun adı “Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi” olarak değiştirilmiştir. Bu çıkan kanun, 1929 yılından itibaren Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde oluşturulan “Devlet Demiryolları ve Limanlar İşletmesi Umum Müdürlüğü” adını almıştır. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) adını ise 22 Temmuz 1953 tarih ve 6186 Sayılı Kanunla almıştır. idari yönden tüzel kişiliği olan, mali yönden ise müstakil bütçeli bir kuruluş olmuştur.¹⁸⁹

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

Ankara başkent olduktan sonra, bu kentin İstanbul, İzmir, Aydın, Eskişehir, Konya gibi şehirlerle demiryolu bağlantısı bulunmasına rağmen Sivas, Samsun, Erzurum, Kayseri, Malatya, Diyarbakır gibi şehirlerle bağlantısı bulunmuyordu. Bu nedenle, demiryolu yapımı işine ilk olarak bu şehirler ile Ankara’nın bağlantısının yapılması ile başlanmıştır. Öncelikle, Ankara-Kayseri-Sivas ve Samsun-Sivas hatlarının yapılması kararlaştırılmıştır.¹⁹⁰

Cumhuriyet yöneticileri, ekonomik kalkınmayı tüm ülke sathına yaymak amacı ile demiryolu yapımını, Batı Anadolu’dan, İç ve Doğu Anadolu’ya kaydırmışlardır. Demiryolu politikasına göre ilk demiryolu 1927’de Kayseri’ye,

¹⁸⁹ Akın-Sultanoğlu, **a.g.e.**, s. 41-42; Ramazan Taşdurmaz, **Türkiye’de Demiryolu Ulaşımını Düzenleyen Mevzuat**, Ankara, T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Yayın No. DPT: 1106-M (UKPM): 24, Şubat 1971, s. 62, 86.

¹⁹⁰ Yıldırım, **a.g.e.**, s. 41.

1930'da Sivas'a, 1931'de Malatya'ya, 1933'de Niğde'ye, 1935'de Diyarbakır'a ve 1939'da Erzurum'a ulaşmıştır.¹⁹¹

Ancak burada şunu da belirlemek gereklidir. Demiryollarının ekonomik kalkınmadaki etkisi kuvvetli olmamıştır. Bunun nedeni, Cumhuriyet döneminde demiryolu yapımında, yolların nerelere uzanıp nerelerden geçmesi ve nerelerden geçmemesi gerektiğine karar verilirken; ekonomik amaçlardan ziyade askeri ve siyasi amaçların da dikkate alınmasıdır. Ankara'yı Zonguldak'a bağlayan hattın Çankırı'dan; Ankara-Samsun demiryolunun Kayseri ve Sivas'tan geçmesi buna örnek olarak gösterilebilir.¹⁹²

Öte yandan, Türkiye'nin ilk planlı dönemi 1934-1938 döneminde yürürlüğe giren Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı ile başlamıştır. Bu dönem aynı zamanda Devletçilik dönemine tekabül etmektedir. Devletçiliğin uygulamaya geçmesini sağlayan görüş ve kararlar, 1930-1933 yılları arasında yasalaşarak kurumlaşmış ve bir modele dönüşmüştür. Bu dönemin temel amacı devlet öncülüğünde planlı sanayileşmedir.¹⁹³

Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı döneminde millileştirmelere hız verilmiştir. Tablo 3.3'te 1933-1937 yılları arasında devlet tarafından satın alınan şirketler gösterilmiştir. Bu şirketler arasında demiryolları şirketleri de bulunmaktadır. İzmir-Afyon ve Manisa-Bandırma demiryolu hattı şirketine 31 Mayıs 1934'te 162 milyon Fransız frangı bedel ödenmiştir. Aydın demiryolu şirketi, 30 Mayıs 1935 tarihinde 1.8 milyon Fransız frangına satın alınmıştır. Şark demiryolu şirketi ise 26 Nisan 1937'de 20.7 milyon İsviçre frangına satın alınmıştır.¹⁹⁴ Bu dönemde toplam 3.840 km.lik demiryolu hattı devletleştirilmiştir.¹⁹⁵

¹⁹¹ Ergün, **a.g.e.**, s. 72.

¹⁹² Ergün, **a.g.e.**, s. 72-73; Yıldırım, **a.g.e.**, s. 41-43.

¹⁹³ Erdinç Tokgöz, **a.g.e.**, s. 79; Yahya S. Tezel, **Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi**, Üçüncü Baskı, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1994, s. 244 vd.

¹⁹⁴ Akbank Kültür Yayınları, **Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi**, s. 84.

¹⁹⁵ Yıldırım, **a.g.e.**, s. 194.

Tablo 3.3: Millileştirilen Şirketler, 1933-1937

Müessese ismi	Tarih	Ödenen tazminat (milyon)
İstanbul T.A. Su Şirketi	20 Mayıs 1933	1.3 Fransız frangı
İzmir Rıhtım Şirketi ve rıhtımdaki Tramvay İşletmesi	12 Haziran 1933	7.8 Fransız frangı
İzmir-Afyon ve Manisa- Bandırma demiryolu hattı	31 Mayıs 1934	162 Fransız frangı
İstanbul Rıhtım, Dok ve Antrepo T.A.Ş.	23 Aralık 1932	33 Fransız Frangı
Aydın Demiryolu Şirketi	30 Mayıs 1935	1.8 Fransız Frangı
İstanbul Telefon T.A.Ş.	13 Haziran 1936	800.000 İngiliz Lirası
Ereğli Şirketi*	31 Mart 1937	3.5 TL.
Şark Demiryolları T.A.Ş	26 Nisan 1937	20.7 İsviçre Frangı

Kaynak: Akbank Kültür Yayınları, **Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi**, s. 84.

Tablo 3.3’de gösterilen şirketlerin dışında; İstanbul Tramvay Şirketi, İstanbul Elektrik Şirketi, İstanbul Tünel Şirketi, Ankara Elektrik ve Havagazı, İzmir Tramvay ve Elektrik T.A.Ş., İzmir Suları T.A.Ş., Ergani Bakır T.A.Ş., Kuvarşan Bakır Madeni İşletmesi, Bira Fabrikaları T.A.Ş. da devletleştirilmiştir.¹⁹⁶

Atatürk döneminde, yılda ortalama 200 km.ye varan bir yatırım ve çalışma temposuyla toplam 2.975 km. demiryolu yapımı gerçekleştirilmiştir.¹⁹⁷ Tablo 3.4’den de anlaşılacağı gibi, 1924 yılında yapılan yeni bir demiryolu hattı olmamasına karşın, 1925 yılında inşa edilen demiryolu hattı 203 km. yi bulmuştur.

* Bu şirket, Ereğli limanı ve işletmesi ile Zonguldak-Çatalağzı demiryolu hattını ve kömür madeni işletmelerini kapsıyordu.

¹⁹⁶ Akbank Kültür Yayınları, **Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi**, s. 84.

¹⁹⁷ Tokgöz, **a.g.e.**, s. 90.

1929 Büyük Dünya Buhranı'ndan sonra Türkiye'de uygulanmaya başlayan devletçilik döneminde, demiryolları yapımına hız verildiği görülmektedir. Bu dönemin başlangıç yıllarında yani 1930'da 449 km., 1931'de 458 km. demiryolu hattı inşa edilmiştir. Ancak, 1932 yılında demiryolu hattı yapımı yavaşlamış ve 1933'de 63 km. ye, 1934'de de 57 km.ye düşmüştür. 1935'te tekrar yükselmiştir.

Tablo 3.4: Atatürk Döneminde Yapılan Demiryolu Hatları

Yıllar	Hat Uzunlukları (Km)
1924	0
1925	203
1926	48
1927	262
1928	82
1929	188
1930	449
1931	458
1932	202
1933	63
1934	57
1935	387
1936	306
1937	144
1938	126
Toplam	2.975

Kaynak: Muhittin Özdirim, "Atatürk ve Demiryolları", **Demiryol Dergisi**, Ankara, Ajans-Türk Matbaacılık, 1988, s. 14.

Devlet, 1923-1932 döneminde demiryolu yapımlarında istikrazdan (borçlanma) uzak durmuş, harcamaları vergi gelirleri ile finanse etmeye çalışmıştır.¹⁹⁸ Ancak, 1933'de Ergani-Diyarbakır hattı ve 1934'de Sivas-Erzurum

¹⁹⁸ Akbank Kültür Yayınları, **Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi**, s. 79.

hattının yapımı için hazine tahvilleri çıkarılarak iç borçlanmaya gidilmek zorunda kalınmıştır. Böylece bir ilk gerçekleştirilmiş ve kredi sağlamak yoluyla demiryolu ihalelerinde üstünlük elde eden yabancı şirketlerin üstünlüğüne son verilmiştir. İlk defa yaklaşık 690 km.lik Sivas-Erzurum ve Malatya-Çetinkaya hatlarının ihalesini bir Türk Şirketi kazanmıştır.¹⁹⁹ Bu ihaleden sonra, “bir karış daha şimendifer” sloganı yerine “Türk bilgisi, Türk sermayesi, Türk müteahhidi ve Türk işçisi ile demiryolu” sloganı kullanılmaya başlanmıştır.²⁰⁰

Tablo 3.5: 1923-1938 Döneminde Devletçe Yapıtılan Demiryolu Hatlarının Uzunluğu ve Maliyetleri

Hatlar	Uzunluk (Km)	Bedeli (Milyon TL)
Ankara-Kayseri	380	24.7
Kayseri-Sivas	322	16.5
Samsun-Turhal	197	15.7
Kardeşgediği-Balıkesir	181	13.5
Kütahya-Balıkesir	253	32.6
Afyon-Karakuyu	112	3.5
Irmak-Filyoz	390	52.8
Filyoz-Zonguldak	25	Rayiçsiz
Malatya-Çetinkaya	140	80
Sivas-Erzurum	547	80
Payas-İskenderun	16	80
Diğer	412	-

Kaynak: Akın-Sultanoğlu, a.g.e., s. 44.

Diğer taraftan 1924-1938 döneminde devlet tarafından inşa ettirilen demiryollarının geçtiği yerler ile hatların uzunluğu ve maliyetleri Tablo 3.5’de gösterilmiştir. Türkiye’nin coğrafi yapısı, bazı bölgeler itibarıyla demiryolu yapımına elverişli olmadığından çok sayıda tünel ve köprü ile bu hatlar

¹⁹⁹ Yıldırım, s. 154-159.

²⁰⁰ Yıldırım, s. 44.

desteklenmiştir. Bu durum bazı hatların yapım maliyetlerini artırmıştır. Düz arazide hatların kilometre başına yapım maliyeti 45 bin lira olurken, dağlık arazide bu maliyet 300 bin liraya yükselmektedir.²⁰¹

Demiryollarının işletilmesi bakımından millileştirme politikasına meşruiyet kazandıran en önemli faktör, demiryollarında uygulanan tarife sistemidir. Yabancı şirketler, Avrupa'dan getirdikleri malları ülke içine ucuz taşıma ücreti ile taşımakta iken Türkiye'deki üretim merkezleri arasında yapılan taşımalarda ise fahiş tarifeler uygulamaktaydılar. Devlet tarafından işletilen demiryollarında 1 ton mal 100 paraya taşınırken, yabancı şirketler bunu 12,5 kuruştan taşımaktaydı. Yabancı şirketlerce uygulanan tarifeler özellikle buhran yıllarında halka büyük sıkıntı vermiştir. Cumhuriyet yönetimi, halkın çektiği bu sıkıntıyı görerek, Türkiye demiryolculuğunda bir devrim olarak nitelendirilen tarife siyasetini başlatmıştır.²⁰²

1931 yılında başlatılan tarife uygulamasında amaçlanan birinci hedef, ihraç edilebilecek tarımsal ürünlerin miktarını arttırmak; ikinci hedef, Türk ürünlerinin fiyatlarını, dünya pazarlarında yarışabilir düzeyde tutmak; üçüncü hedef, ülke içerisinde kişilerin hareketliliğini artırarak entegrasyona hız kazandırmaktır. Bu yıldan sonra, ülkenin içinde bulunduğu şartlara ve halkın ihtiyaçlarına göre bazen süreli, bazen süresiz indirimli tarifeler uygulanmıştır. Tam vagon ücreti alınmak şartıyla buğday taşımacılığında mesafeye göre % 20 ile % 77 arasında indirim yapılmıştır. Posta yükünün ücretsiz, askeri yükün % 50 indirimli taşındığı yıllarda Ramazan ve Kurban Bayramlarında 10 gün süreyle % 30, yeni açılan hatlarda ilk 10 günde gidiş-dönüş için % 50 indirimler uygulanmıştır. İhraç edilmek üzere limanlara taşınan yükte % 50 indirim yapılırken, konut sorununun çözümüne katkıda bulunmak için inşaat malzemesi taşınmasında mesafeye göre %5 ile %36 arasında değişen oranlarda indirim uygulanmıştır.²⁰³

²⁰¹ Yıldırım, a.g.e.,s. 194.

²⁰² Şen, a.g.e.,s. 56-57.

²⁰³ Şen, a.g.e., s. 57; Yıldırım, a.g.e., s. 182,183.

1933'ten sonra tarife indirimlerine hız verilmiştir. Tarım ve sanayi sektörünü desteklemek amacıyla ve Dünya Buhranı'nın Türkiye'deki etkisini azaltmak için yeni bir tarife sistemine geçilmiştir. Ülkenin iktisadi ihtiyaçlarına ve halkın ödeme gücüne göre yapılan bu tarife değişikliğinde uzaklık esas alınmış ve mesafe uzadıkça alınan ücret azaltılmıştır.²⁰⁴

Demiryolu hat yapımının yanı sıra lokomotif ve vagon bakım ve onarımı için atölyeler kurulmuştur. İlk olarak 1894 yılında Almanlar tarafından Bağdat Demiryolu ile ilgili olarak Eskişehir'de kurulan Lokomotif ve Vagon Tamir Atölyesi, 1924 yılında Demiryolları İdaresine devredilmiştir. 1929 yılında köprü, makas ve güvenlik tesisatı ile ilgili yapım ve onarımı sağlayacak atölyeler kurulmuştur. 1958 yılına kadar bu atölyelerde sadece onarım işleri yapılmakta iken bu tarihten sonra kademeli olarak seri halinde yedek parça, makine aksamı, lokomotif, yük ve yolcu vagonları, çelik köprüler imal edilmeye başlanmıştır.²⁰⁵ 1942 yılında Ankara'da "Demiryolu Meslek Lisesi" açılmış, fakat daha sonra kapatılmış, 1974 yılında Eskişehir'de yeniden açılmıştır. 1994 yılında ise tekrar kapatılmıştır.²⁰⁶

1.2. 1939-1950 Döneminde Demiryolları

Dünyada savaş rüzgarlarının esmeye başladığı bir zamana tesadüf eden İkinci Beş Yıllık Sanayi Planının hazırlıklarına 1936 yılında başlanmış, 1938 yılında yürürlüğe konulması öngörülmüştür. Bu planın amaçları Birinci Plana göre daha geniş tutulmuştur. Bu planda, demir, çelik, kömür ve makine gibi temel sanayilere öncelik verilirken demiryolları yatırımlarına da ağırlık verilmiştir. Plan, II. Dünya Savaşının iç ve dış etkileri dolayısıyla değişen koşullar yönünden uygulamaya konulamamış, ancak kurulması düşünülen 100 kadar fabrikanın bir kısmı daha sonraki yıllarda (Ereğli Demir Çelik tesisleri gibi) yaşama geçirilebilmiştir. Birinci Sanayi Planında 20 kadar fabrika ve plan kavramı ile

²⁰⁴ Yıldırım, a.g.e., s. 184; Şen, a.g.e., s. 57.

²⁰⁵ Ulaştırma 50 Yıl, s. 66 vd.; Ergün, a.g.e., s. 72.

²⁰⁶ Akın-Sultanoğlu, a.g.e., s. 43.

birlikte Sümerbank ve Etibank gibi büyük kuruluşlar ekonomiye bu plan sayesinde kazandırılmıştır. Aslında her iki beş yıllık sanayileşme planında demiryolu yatırımlarına, sanayi için gerekli olan hammaddenin en ucuz ve bol şekilde taşınmasına ve üretilen malların pazarla daha kolay ulaşmasına imkan vereceği için ayrı bir önem verilmiştir.²⁰⁷

Ancak, savaş nedeniyle hem sanayileşme çalışmaları hem de demiryolları yapımı yavaşlamıştır. Türkiye, savaşın dışında kalmasına rağmen savaşın olumsuz etkisi altında kalmıştır. Şöyle ki, bir milyon çalışma yaşındaki insan silah altına alınmış. Kamu kaynaklarından Milli Savunma Bakanlığı'nın aldığı pay artmıştır. Ülke içinde yatırım harcamaları azalırken, tüketim harcamaları hızla artmıştır. Bir yandan hammadde ve yatırım malları ithalatı azalırken diğer yandan tarımsal üretim büyük ölçüde düşmüştür. Tarımsal ürün kıtlığı oluşmuştur. Bunun sonucunda tarihimizde unutulmayan bir uygulamaya baş vurulmuş, ekmeğe karneye bağlanmıştır. Her an Türkiye'ye sıçrayabilecek olan savaş için yapılan diğer hazırlıklar da işin içine girince ortaya çıkan masrafları, Merkez Bankası'nın para basması ile karşılanmaya çalışılmıştır. Savaşa katılmasak da savaştan etkilenmemiz kaçınılmaz bir hal almıştır.²⁰⁸

Keza, tarım ve sanayi sektörlerinde özellikle girdi ve işgücü kıtlığı nedeniyle üretim yetersiz kalmış, kişi başına düşen GSMH düşmüştür. Bu durum, fiyatlar genel düzeyinin yükselmesine neden olmuştur. 1939-1949 yılları arasında para arzı 5 kat artarken, devletin iç borçları toplamı 14 kat artmıştır.²⁰⁹

Yine bu dönemde 1942 yılındaki %5,6'lık büyüme dışında her yıl ekonomi küçülmüştür. Ekonomi tarihimizde 3 yıl üst üste negatif büyüme hızı bu dönemde yaşanmıştır.²¹⁰

²⁰⁷ Tokgöz , **a.g.e.**, s. 83-84; Akın-Sultanoğlu, **a.g.e.**, s. 42.

²⁰⁸ Tefik Çavdar, **Türkiye Ekonomisinin Tarihi 1900-1960**, Ankara, İmge Kitabevi, 2003, s. 310.

²⁰⁹ Tokgöz, **a.g.e.**, s. 124.

²¹⁰ **A.e.**

1939-1945 yılları arasında savaş dışında kalmanın sınırlı da olsa ekonomi üzerinde olumlu etkileri olmuştur. Bu dönemde önemli altın ve döviz rezervleri birikmiştir. 1942 yılı dışında, her yıl dış ticaret artan oranda fazlalık vermiştir. Özellikle silah sanayinde önemli bir ara malı olan krom ihracatından büyük miktarda döviz elde edilmiştir.²¹¹

II. Dünya Savaşının etkisiyle demiryolu yapımında yavaşlama görülmüştür. Tablo 3.6'da, 1943-1946 yılları arasında devletçe işletilen ve şirketlerce işletilen demiryolu hatlarının uzunlukları gösterilmiştir. Bu yıllar itibariyle yapılan demiryolu hattı 124 km.dir. şirketlerce işletilen hatların uzunluğu ise aynı kalmıştır. Gerçekte bu dönem aynı zamanda devletçilik uygulamasının duraklama yıllarıdır.²¹²

Tablo 3.6: 1943-1946 Arasında Demiryollarının Kilometre Uzunluğu

Hat Uzunluğu (Km)	1943	1944	1945	1946
Devletçe İşletilen	7.056	7.110	7.110	7.180
Şirketlerce İşletilen	405	405	405	405
Toplam	7.461	7.515	7.515	7.585

Kaynak: Küçük İstatistik Yıllığı, İstatistik Genel Müdürlüğü Yayın No. 290, Ankara: 1948, s. 534.

1946 yılı Türkiye'de yeni bir dönemin başlangıcı olmuştur. Devletçilik gerileme dönemine girmiştir. Türkiye'de siyasal güç ile ekonomik güç arasında bulunan mücadele yeni boyutlara ulaşmıştır. ABD, savaştan hasar ve zarar göyerek çıkmış olan Batı Avrupa Devlet'lerine yardım yapmaya planlamıştır. Marshall Yardımı bir nevi savaş tazminatı niteliğindedir.²¹³

²¹¹ A.e.

²¹² Akbank Kültür Yayınları, **Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi**, s. 280-284; Tokgöz, **a.g.e.**, s. 114.

²¹³ Bu yardımdan, Türkiye dahil 16 Avrupa ülkesi yararlanmıştır. Bu ülkelerin kurdukları Avrupa İktisadi İşbirliği Teşkilatı, yardımın koordinasyonunu sağlamıştır. 1961 yılında statüsü değiştirilen örgüte, ABD, Kanada ve Japonya tam üye olarak katılmış ve yeni adı İktisadi İşbirliği ve Kalkınma Örgütü (OECD) olmuştur. Tokgöz, **a.g.e.**, s. 130.

Tablo 3.7’de ise 1943-1946 döneminde yolcu taşımacılığı gösterilmiştir.

Tablo 3.7: 1943-1946 Döneminde Yolcu Taşımacılığı (Bin olarak)

Yolcu Sayısı	1943	1944	1945	1946
Anahat	18.560	19.337	12.497	20.993
Banliyö	25.167	24.839	16.682	26.596
Toplam	43.727	44.176	29.179	47.589

Kaynak: Küçük İstatistik Yıllığı, İstatistik Genel Müdürlüğü Yayın No. 290, Ankara 1948, s. 534.

II. Dünya Savaşı sonrasında ABD ve Batı Avrupa ülkeleri ile Sovyet Rusya arasındaki Soğuk Savaş döneminde Türkiye ile Yunanistan’ın mali açıdan kuvvetlendirilmesini amaçlayan Truman Doktrini çerçevesinde 1948 yılında Türkiye de Marshall Planı’na dahil edilmiştir. Türkiye’nin Marshall Planı’ndan faydalanması için bir takım şartlar ileri sürülmüştür. Bu şartlar, ekonomide kamu girişimciliğini azaltmak, özel kesime daha hızlı gelişme olanağı tanımak, demir-çelik, ağır kimya, kimyasal gübre ve selüloz kağıt üretimini içeren ağır sanayi kurmamak, tarım ürünlerinin işlenmesine, hafif metal, inşaat malzemesi, deri, orman ürünleri, seramik ve el sanatlarına dayalı sanayileşmeye yönelmemek ve Avrupa’nın yeniden inşasına tarımsal üretim arttırılarak katkıda bulunmaktır. Bunun içindir ki bundan böyle tarımın makineleşmesi, tüketim mallarına dayalı sanayileşme ve karayolları yatırımlarına ağırlık verilecektir.²¹⁴

2. 1951-1960 Ara Döneminde Demiryolları

1950’den sonra, ABD’den hibe ve kredi şeklinde alınan yardımların büyük bir kısmı ulaştırma alanında karayolları yapımı için kullanılmıştır. Bu tarihten sonra, ulaştırma sisteminde zihniyet değişikliğine gidilmiş olup, tarımsal

²¹⁴ Yakup Kepenek-Nurhan Yentürk, **Türkiye Ekonomisi**, Altıncı Baskı, İstanbul: Remzi Kitabevi, 1994, s. 84.

üretimde uzmanlaşma ve tüketim mallarına dayalı sanayileşme ile karayollarına dayalı bir ulaştırma sistemine ağırlık verilmiştir. Böylece yeni dönemde, demiryolu yapımı büyük ölçüde önemini yitirmiş ve demiryolları açısından duraklama dönemine girilmiştir.²¹⁵

1951-1960 döneminde inşa edilen demiryolu hattı 288 km.dir. Bu yıllar, karayollarına ağırlık verildiği dönemin başlangıcı olmuş ve günümüze kadar devam etmiştir. Günümüzde ulaşım sektöründe karayollarının payı diğer ulaşım sistemlerine göre % 90'ın üstündedir. Karayolları üzerinde seyreden araçların yakıt gereksinimleri için petrol rafineleri kurulması gerekmiştir. 1957 yılında Petrol Kanunu'nda yapılan bir değişiklikle yabancı petrol şirketlerine rafineri kurma izni verilmiştir. Karayolu sektörünün gelişmesine paralel olarak, karayolu yan sanayisi de dışa bağımlı olarak gelişme göstermiştir.²¹⁶

Tablo 3.8'de Cumhuriyetin kuruluşundan Planlı döneme kadar onar yıllık dönemler halinde demiryolları hatlarının yapılışı gösterilmiştir. Cumhuriyetin kuruluşundan planlı döneme kadar inşa edilen demiryollarının %20'si 1923-1930 yılları arasında, %63'2'si 1930-1940 yılları arasında, %9,5'u 1940-1950 yılları arasında ve %7,3'ü ise 1950-1960 yılları arasında yapılmıştır.

Tablo 3.8: Cumhuriyet Döneminde On yıllık Dönemler Halinde Demiryolu Hatlarının Yapılışı

Dönemler	Hat Uzunluğu (Km.)
1923-1930	783
1930-1940	2.484
1940-1950	374
1950-1960	288
Toplam	3.929

Kaynak: Ulaştırma Bakanlığı-Ulaştırma Sektörünün Koordinasyonu, Sonuç Raporu Cilt I, Ankara:1977, s. 22.

²¹⁵ Akın-Sultanoğlu, a.g.e., s. 44-45.

²¹⁶ Kepenek-Yentürk, a.g.e., s. 107.

Karayollarında, 1950’de toplam yolcu taşımacılığında % 46, yük taşımacılığında % 17’lik bir paya sahip iken, bu oran 1960’ta yolcu taşımacılığında % 67’ye, yük taşımacılığında ise % 37’ye yükselmiştir. Demiryolları 1959 yılına kadar gelirleri ile giderlerini karşılayabilir halde iken bu tarihten sonra sürekli olarak işletme açıkları verir duruma gelmiştir.²¹⁷

3. Planlı Dönemde Demiryolları

Devlet Planlama Teşkilatı (DPT), 1960 yılında 91 sayılı kararla kurulmuştur. Bundan böyle Türkiye’de ekonomideki planlama: “tüm sektörleri kapsayan makro plan” niteliğinde olacaktır. Ulaştırma sektöründe de bütün ulaştırma sistemlerini kapsayacak şekilde planlar yapılacaktır. Şöyle ki, Planlı kalkınma döneminde, toplumsal ve ekonomik gelişmenin gerektirdiği yolcu ve mal akışlarını gerçekleştirmek üzere ulaştırma altyapı sistemleri arasında koordinasyonun sağlanması hedeflenmiştir. Birinci Kalkınma Planında, dağınık ve düzensiz bir şekilde yürütülmüş olan ulaştırma hizmetlerinin ulaştırma ekonomisinin ilkelerine göre düzenleneceği belirtilmektedir Ancak, demiryollarının altyapı eksikliği, fiziksel standartların düşüklüğü gibi sorular devam etmiştir. Demiryollarının özellikle sanayinin artan taşıma talebinin karşılamasında, modernizasyon çalışmalarına ağırlık verilmesi planlarda yer almakla beraber gerçekleştirilememiştir. 1940’lı yıllardan önce yılda ortalama 200 km. yeni demiryolu hattı yapılırken örneğin 1950-1980 yılları arasında yılda ortalama 30 km. demiryolu hattı yapılmıştır.²¹⁸

Beş Yıllık Kalkınma Planlarında (daha çok ilk üç kalkınma planıyla ilgilidir) demiryolları ile ilgili belirlenen hususları aşağıdaki gibi üç gruba ayırarak incelemek mümkündür.

²¹⁷ Kepenek-Yentürk, a.g.e., s. 108.

²¹⁸ Haluk Gerçek, “Ulaştırma-Ekonomi İlişkisi Çerçevesinde Türkiye’de Ulaştırmanın ve Demiryollarının Geleceği”, **2. Ulusal Demiryolu Kongresi**, 15-16-17 Aralık 1997, Ankara, Tisamat Basım Sanayi, 1997, s. 12.

Bunlardan birincisi, kalkınma planlarının demiryolları ile ilgili ilkeleridir. Bu ilkeler üç tane olup, şöyledir:²¹⁹

- Demiryolu taşımalarını besleyici ve tamamlayıcı kısa mesafe taşıt örgütü kurmak,
- Demiryollarının düzenli ve ekonomiye daha çok katkıda bulunacak biçimde bir taşıma hizmeti yapmayı düzenlemek,
- Çağdaş ihtiyaçlara uygun ve gelişmeyi hızlandırıcı bir ulaştırma düzeni kurmak.

İkincisi, kalkınma planlarının demiryolları ile ilgili hedefleridir. Bunlar da üç maddeye ayrılmaktadır:

- Demiryollarının iktisadi olarak çalışabileceği ortamı hazırlamak, bu taşıtları, ekonomiye yük olmamaları için yalnız iktisadi olan hatlarda işletmek,
- Sanayileşmenin gerektirdiği taşıma hizmetlerinin karşılanması için demiryolu sisteminin ulaştırma içindeki ağırlığını artırmak,
- Demiryoluyla taşıma işlemlerini en uygun şekilde yapabilmek için yeni demiryolu bağlantıları kurmak.

Üçüncüsü, kalkınma planlarında demiryollarıyla ilgili alınan önlemlerdir. Bunlar da kendi içinde altı maddeye ayrılmaktadır.

²¹⁹ Şemsettin Bağırkan, “Beş Yıllık Kalkınma Planlarının Demiryolu Taşımacılığı Açısından İncelenmesi”, **1. Ulusal Demiryolu Kongresi**, 9-11 Ocak 1979, Ankara, 1979, s. 320-322; Akın-Sultanoğlu, **a.g.e.**, s. 47-48.

- Demiryolu sistemi taşıma ekonomisi kurallarına uygun bir şekilde yürütülecektir,
- Demiryolunda yollar, yurdun ihtiyaçlarına uygun olarak ve yeni gelişmelerden yararlanılarak yapılacaktır,
- Demiryolu yapımında sadece yapım bakımından ekonomik olma özelliği göz önünde tutulmayacak işletmenin iktisadiliği de araştırılacaktır,
- Demiryolunda tekniğe uygun varyant düzeltilmeleriyle standartlar yükseltilecektir,
- Karayolu, demiryolu, denizyolu ve hava ulaştırıcılığının daha dengeli ve birbirleriyle uyumlu biçimde gelişmesi gözetilecektir,
- Demiryolu işletmeciliğinin tam kapasite ile çalışması, giderek geliştirilmesi ve çağdaştırılması sağlanacaktır. Uluslararası taşımacılığının da bir ölçüde demiryoluna aktarılması sağlanacaktır.

Planlı kalkınma dönemlerinde, ulaştırma konusunda temel ilkeler ile yatırım programları arasında çelişkiler ortaya çıkmıştır. Bir yandan taşıma sistemleri arasında bir denge kurulması hedeflenirken, öte yandan ulaştırma yatırımlarında en büyük pay karayollarına ayrılmıştır. Yine planlama dönemlerinde yük ve yolcu taşımacılığı hızla karayoluna kaymış ve yatırımlar konusunda da demiryolunun payı karayoluna göre çok az tutulmuştur.²²⁰

²²⁰ Ergün, a.g.e., s. 85.

Tablo 3.9: Beş Yıllık Kalkınma Planlarında Ulaşım Sektörü Yatırımlarında Karayolu ve Demiryolu Payları

	Genel Yatırımlar İçerisinde Ulaştırma %'si	Ulaştırma Sektöründe Karayolu %'si	Ulaştırma Sektöründe Demiryolu %'si
I. BYKP	13,7	71,3	17,5
II. BYKP	16,1	72,1	18,8
III. BYKP	14,5	52,1	13,9
IV. BYKP	16,3	60,7	10,6
V. BYKP	25,4	35,4	16,0
VI. BYKP	26,5	62,6	7,2
VII. BYKP	22,73	63,57	6,52

Kaynak: Akın-Sultanoğlu, a.g.e., s. 48

Tablo 3.9’da görüleceği gibi kalkınma planlarında ulaştırma sektörüne yaklaşık olarak %20 oranında yatırım yapılması planlanmıştır. Bu yatırımların ulaşım sistemleri arasında dağılım hedeflerinin belirlenmesine rağmen bu hedeflere uyulmamış, yapılan yatırımlar arasında yaklaşık olarak %49 ila %72 ila payla karayolları ilk sırada yer almıştır. Demiryollarının payı ise %6,5 ila %18 ila düzeyinde kalmıştır. Yedinci Kalkınma Planı döneminde demiryolları yatırımlarına ayrılan pay Cumhuriyet tarihinde en düşük orana sahip olup, %6,52 düzeyinde kalmıştır. Böylece kalkınma planları döneminde ulaşım sektörünün kendi içindeki dengesi bozulmuştur.

Tablo 3.10’da ise planlı dönem sonrasında inşa edilen demiryolu hatları gösterilmektedir. Tablodaki veriler, 1964-1975 yılları arasını ihtiva etmektedir. 11 yılda inşa edilen demiryolu hattı uzunluğu toplam olarak 312.2 km.dir. Bu yıllar arasında yılda ortalama 28 km. demiryolu hattı döşenmiştir.

Tablo 3.10: I. II. ve III. Plan Dönemlerinde Yapılan Demiryolu Hatları

Hatlar	Uzunluk (Km.)	Başlama ve Bitiş Tarihi
Van-Kotur	118.7	1965-1971
Gebze-Arifiye Çift Hattı	78.6	1964-1975
Keban Varyantı	47	1965-1973
Edirne-Pehlivanköy	67.9	1966-1971

Kaynak: Ömer Kamil Güncan, **Demiryollarının Ülke Stratejisine ve Ekonomisine Etkinliği**, Ankara, 1992, s. 79.

3.1.Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Dönemi (1963-1967)

1963-1967 yıllarını içeren Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde ulaştırma sektörü ile ilgili şu dört ilke belirlenmiştir: çeşitli ulaştırma sistemleri arasında seçim yaparken ekonomik hareket için gerekli şartları yerine getirerek artan yolcu, yük ve haber trafiğini karşılamak; fazla kapasite yaratmamak ve eldeki kapasiteden tam yararlanmak; hizmetleri iyileştirmek, maliyetleri düşürmek; ulaştırma işlerini ulusal ekonomiye en uygun şekilde yürütmek.²²¹ Demiryolları yatırımları konusunda ise hatların uzunluğu yerine kaliteli, uzun ömürlü ve yüksek standartlı demiryolları yapmak amaçlanmıştır.

Planın “Taşıma” başlıklı bölümünde ulaştırma ile ilgili şu hedefler belirlenmiştir.²²²

- Çok karışık ve sahipsiz durumda olan taşıma politikasını tek bir elden yönetmek,

²²¹ DPT, “Beş Yıllık Kalkınma Planları”, (Çevrimiçi), <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan1.pdf>, (15.09.2008), s. 384.

²²² DPT, “Beş Yıllık Kalkınma Planları”, (Çevrimiçi), <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan1.pdf>, (15.09.2008), s. 386-387; Reşit Ülker, “Beş Yıllık Kalkınma Planlarında Demiryolları ve Planların Uygulanması”, **1. Ulusal Demiryolu Kongresi**, 9-11 Ocak 1979, Ankara, 1979, s. 349 vd. ; Ergün, **a.g.e.**, s. 84.

- Taşıma işlerinin ekonomik kurallara uygun ve ekonomik sınırlar içinde uygulamak üzere:
 - Uzak taşımaları demiryolu ve denizyolu ile yapmak,
 - Karayolu, demiryolu ve denizyolu taşımalarını besleyici ve tamamlayıcı kısa mesafe taşıt örgütü kurmak,
- Bütün taşıma sistemlerini aynı şart ve yükümlere bağlamak.

Demiryolları ile ilgili planlanan bir diğer hedef de demiryollarımızın iktisadi olarak çalışabileceği ortamı hazırlamak, bu taşıtları ekonomiye yük olmamaları için iktisadi olan hatlarda işletmektir. Çünkü demiryolu taşıması uzun mesafede ve en yüksek trafik yoğunluğunun bulunduğu hatlarda verimli olmaktadır. Bunun için uzak mesafelerde ve trafik yoğunluğu yüksek olan hatlarda daha çok demiryolu taşımasını teşvik edici şartlar hazırlanmalıdır.

Birinci Kalkınma Planında demiryolları ile ilgili belirlenen bu hedeflere ulaşılamamıştır. Bu dönemde ulaştırma yatırımlarının payı % 13,7 (gerçekleşen %15,6) olarak hedeflenmiştir. Ulaştırma yatırımları içinde karayollarına ayrılan pay %71,3, demiryollarına ayrılan pay %17,5, denizyollarına ayrılan pay % 9 ve havayollarına ayrılan pay ise % 2 olmuştur.²²³

Bu plan döneminde, demiryollarında yenileme, onarım, ray kaynağı yapımı gibi faaliyetlerin yanı sıra yeni hat yapımı çalışmaları da yapılmıştır. Bu plan döneminde, 450 km.lik demiryolu yenilenmiştir. 1963 yılında 7.911 km. (bunun 7.874 km.si normal hat, 37 km.si dar hattır) olan normal hat uzunluğu 1967 yılında 7.971 km.ye yükselmiştir. Dar hatların uzunluğu ise dönem boyunca 37

²²³ Ergün, a.g.e., s. 83; Akın-Sultanoğlu, a.g.e., s. 48.

km.de kalmıştır. Böylece toplam hat uzunluğu 8.008 km.yi bulmaktadır.²²⁴ Birinci plan döneminde inşa edilen yeni hat uzunluğu 97 km. olup yıllık artış oranı % 0,4'te kalmıştır. Bu gelişmeye rağmen, hatların büyük kısmının alt yapısı eski, geometrik standartları yetersiz ve şehirlerarası bağlantılar uzundur. Vagon ve lokomotifler büyük ölçüde eskidir. Bu yapısal nedenler, etkin bir işletme düzeninin kurulamamış olması ve trafiğin karayolu taşımacılığına kayma eğilimleri ile birlikte TCDD işletmesinin devamlı açık vermesine sebep olmuştur.²²⁵

Çeken ve çekilen araçların büyük bir kısmı yenilenememiş, günün şartlarına uygun hıza ulaşamamış ve modern teçhizatla donatılmamıştır. Şöyle ki, 1963-1967 yıllarını kapsayan Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde buharlı lokomotif sayısı dönemin başında 572 adet olup, dönemin sonunda ise 508'e düşmüştür. Aynı tarihlerde, dünyada buharlı lokomotif ise yok denecek kadar az idi. Dizel lokomotif sayısı dönem başında 8 adet iken dönem sonunda %600 artışla 48'e yükselmiştir. Dönem başında 3 adet olan elektrikli lokomotif sayısı dönem sonunda da aynı kalmıştır. Dönem başında 1.216 adet olan yolcu vagonu sayısı, dönem sonunda 1.198'e düşmüştür. Dönem başında 16.086 olan yük vagonu sayısı dönem sonunda 16.300'e yükselmiştir.²²⁶

Tablo 3.11'de de görüleceği üzere Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı dönemi başında şehirlerarası yolcu taşımacılığının %85,3'ü karayolları, %13,2'si demiryolları ile gerçekleştirilmiştir. Dönem sonunda karayollarının payı %90,2'ye yükselirken demiryollarının payı %8,9'a düşmüştür. Bu dönemde yolcu taşımacılığında karayollarının ortalama yıllık artış oranı %16,8 iken demiryollarının artış oranı %4,3'e düşmüştür.

²²⁴ Verilen bu demiryolu hattı uzunluğuna ilaveten 115 km. ikinci ve üçüncü hat, 1.474 km. istasyon ve manevra hattı, 240 km. iltisak hattını da katmamız mümkündür. Böylece toplam hat uzunluğu 9.837 km. tutmaktadır. Bkz. DPT, "Beş Yıllık Kalkınma Planları", (Çevrimiçi), <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan2.pdf>, (16.09.2008), s. 576.

²²⁵ DPT, "Beş Yıllık Kalkınma Planları", (Çevrimiçi), <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan2.pdf>, (16.09.2008), s. 562, 576.

²²⁶ Bağırkan, **a.g.m.**, s. 328.

Tablo 3.11: I. II. ve III. Plan Dönemlerinde Şehirlerarası Yolcu Taşımacılığı (%)

	1963	1967	I.BYKP yıllık artış	1972	II.BYKP yıllık artış	1977	III.BYKP yıllık artış
Karayolu	85,3	90,2	16,8	92,5	10,7	95,7	11,6
Demiryolu	13,2	8,9	-4,3	6,8	-0,6	2,8	-4,3
Denizyolu	0,9	0,4	-5,3	0,2	-3,8	0,3	-9,9
Havayolu	0,6	0,5	14,9	1,0	18,2	1,25	15,9
Toplam	100,0	100,0	-	100,0	-	100,0	-

Kaynak: Akın-Sultanoğlu, a.g.e., s. 53.

Tablo 3.12: I. II. ve III. Plan Dönemlerinde Şehirlerarası Yük Taşımacılığı (%)

	1963	1967	I.BYKP yıllık artış	1972	II.BYK P yıllık artış	1977	III.BYK P yıllık artış
Karayolu	52,8	56,1	16,8	64,6	15,5	76,4	14,6
Demiryolu	32,3	24,5	-7,4	25,6	3,8	13,9	-1,2
Denizyolu	14,9	19,3	22,8	10,7	11,0	9,6	8,3
Havayolu	-	-	-	-	4,8	0,2	14,8
Toplam	100,0	100,0	-	100,0	-	100,0	-

Kaynak: Akın-Sultanoğlu, a.g.e., s. 53.

Tablo 3.12'ye göre şehirlerarası yük taşımacılığında dönem başında karayollarının payı %52,8 iken demiryolu taşımacılığının payı %32,3'tür. Dönem sonunda karayolları payı %56,1'e yükselirken demiryolları payı %24,5 düşmüştür. Yük taşımacılığında karayolları yılda ortalama %16,8 yükselirken demiryolları %7,4 düşmüştür. Denizyolları %22,8 ile en hızlı artışa sahip olmuştur.

3.2.İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Dönemi (1968-1972)

1968-1972 yıllarını kapsayan İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı dönemindeki taşıma sektörünün genel durumu az çok Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminin başındaki yapıyı muhafaza etmektedir.

Planda ulaştırma sektörü ile ilgili belirlenen ilkeler şu şekilde özetlenebilir:

- Ulaştırma sektörünü değişen şartlara uyabilen dinamik bir yapıya kavuşturmak,
- Sistemler arasında koordinasyonu sağlamak,
- Ulaştırma sektöründe, sistemi kullananlardan yapım, bakım ve onarım giderlerine katılmalarını sağlamak,
- Ulaştırma politikasının tek elden yürütülmesini sağlamak,
- Sistemlerin dengeli bir şekilde gelişmesini sağlamak,
- Karayolu taşımacılığı, özellikle yük taşımacılığını bir düzene sokmak ve taşıma talebinin denizyolu ve demiryolundan karayoluna kaymasını önlemek.

Bu plan döneminde %16,1 seviyesindeki ulaştırma sektörü yatırımları içinde karayolları % 72,1, demiryolları %18,8, denizyolları %5 ve havayolları %3'lük pay almıştır.

Tablo 3.11'de gösterildiği gibi, İkinci Plan döneminin sonunda (1972 yılında) şehirlerarası yolcu taşımacılığında karayolunun payı %92,5 iken demiryolunun payı %6,8'dir. İkinci planda karayollarında %10,7'lik yıllık artış olurken, demiryollarında %0,6'lık bir azalma söz konusu olmuştur.

İkinci Plan döneminin sonunda yük taşımacılığında karayollarının payı %64,6 iken demiryollarının payı %25,6 düzeyindedir. Denizyollarının yük taşımacılığındaki payı ise %10,7'dir. Yine bu plan döneminde yük taşımacılığında karayollarının yıllık artış oranı %15,5, demiryollarında %3,8, denizyollarında ise %11'dir (Bkz. Tablo 3.12).

İkinci Plan döneminde demiryolu taşıtlarından buharlı lokomotif sayısında azalma olurken dizel ve elektrikli lokomotif sayısında artışlar olmuştur. Dönem başında (1968 yılında) buharlı lokomotif sayısı 490 iken dönem sonunda 450'ye düşmüştür. Dizelli lokomotif sayısı 1968 yılında 55 adet iken 1972 yılında 146'ya yükselmiştir. Elektrikli lokomotif sayısı 1968'de 3 adet iken 1972'de 13'e yükselmiştir. Diğer taraftan, bu dönemde buharlı işletmeciliği yerine, yerli kaynaklara dayalı elektrikli işletmeciliğini geliştirme imkanları mevcut iken dizelli işletmeciliği daha fazla gelişmiştir. Yolcu vagonlarının sayısı 1968 yılında 1.250 adet iken 1972 yılında 1.042'ye düşmüştür. Yük vagonu sayısı ise 1968 yılında 16.375 adet iken 1972 yılında 16.512'ye yükselmiştir.²²⁷

İkinci Plan döneminde demiryolu şebekesinin uzunluğu 8.187 km.ye yükselmiş olup 179 km.lik yeni hat yapılmıştır.²²⁸

3.3.Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı Dönemi (1973-1977)

1973-1977 yıllarını ihtiva eden Üçüncü Plan döneminde ulaştırma sektörü için belirlenen ilkeleri şu şekilde özetlemek mümkündür:²²⁹

- Ulaştırma sektörünün, plan stratejisinde amaçlanan sanayileşmenin gerektirdiği yönde ve biçimde gelişmesini sağlamak,

²²⁷ DPT, "Beş Yıllık Kalkınma Planları", (Çevrimiçi), <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan2.pdf>, (16.09.2008), s. 571.

²²⁸ DPT, "Beş Yıllık Kalkınma Planları", (Çevrimiçi), <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan3.pdf>, (05.10.2008), s. 592.

²²⁹ Ergün, **a.g.e.**, s. 85; DPT, "Beş Yıllık Kalkınma Planları", (Çevrimiçi), <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan3.pdf>, (05.10.2008), s. 602-603.

- Taşımada maliyetin düşürülmesi için gerekli önlemleri almak,
- Taşıma sistemleri arasında koordinasyonu sağlamak,
- Karayolu ulaştırmasının daha düzenli bir ortamda yapılmasını sağlamak ve Türkiye üzerinde transit taşımacılığını kontrol altına almak,
- Çağdaş ihtiyaçlara uygun ve kalkınmayı hızlandırıcı bir ulaşım sistemini kurmak,
- Demiryollarını düzenli ve ekonomiye daha çok katkıda bulunacak biçimde yeniden düzenlemek.

Üçüncü Plan döneminde de karayollarına diğer sistemlere göre daha fazla yer verilmiştir. Demiryolu trafiği azalırken, karayolu trafiği artmıştır. Demiryolları için hazırlanan ilke ve hedefler ise yetersiz kalmıştır. Bu plan döneminde demiryolları ulaşım sistemleri arasından adeta dışlanmıştır.

Bu plan döneminin sonunda yani 1977 yılında şehirlerarası yolcu taşımacılığında karayollarının payı %95,7'ye ulaşırken, demiryollarının payı %2,8'e düşmüştür. Üçüncü plan döneminde yılda ortalama artış oranı karayollarında %11,6 olmuş iken demiryollarında %4,3 düzeyinde azalma olmuştur. Yine bu dönemde şehirlerarası yolcu taşımacılığında en hızlı artış yılda ortalama %15,9 ile havayolu taşımada olmuştur. (Bkz. Tablo 3.11).

Yük taşımacılığında karayollarının payı üçüncü plan dönemi sonunda %76,4'e yükselirken demiryollarının payı % 13,9'a düşmüştür. Buna göre bu plan döneminin sonunda, yük taşımacılığında, karayollarında yıllık artış oranı %14,6 olurken, demiryollarında %1,2 oranında düşüş yaşanmıştır. (Bkz. Tablo 3.12).

Üçüncü Plan döneminde buharlı lokomotif sayısındaki düşüş devam etmiştir. 1973 yılında 464 adet olan buharlı lokomotif sayısı 1977 yılında 230'a

düşmüştür. Bu plan dönemi petrol krizi dönemine rastlamış olduğundan, dizelli lokomotiflerin sayısında önemli miktarda artış olmuştur. Dizelli lokomotif sayısı 1973'te 132 iken 1977'de 327'ye yükselmiştir. Elektrikli lokomotif sayısı 1973 yılında 18 iken 1977'de 24'e yükselmiştir. Yolcu vagonu sayısı 1973'te 1.360 iken 1977'de 1.640'a yükselmiştir. Yük vagonu sayısı 1973'te 17.180 iken 1977'de 21.280'e yükselmiştir.²³⁰

Bu plan döneminde karayolu ulaştırmasına yapılması hedeflenen kamu yatırımlarının, ulaştırma yatırımları içerisindeki payı %40 olarak hedeflenmiştir. Ancak dönem sonunda %62 olarak gerçekleşmiştir. Demiryolu yatırımları plan hedeflerinin gerisinde kalmıştır. Dönem sonunda demiryolu yatırımları ortalama %13,9 düzeyine düşmüştür.²³¹

Öte yandan, denizyolu ile yolcu ve yük taşımacılığı bu planlı dönemde önemli ölçüde azalmış; buna karşılık havayolu ile yolcu taşımacılığı artmıştır. Benzer gelişmeler şehri içi ve uluslararası taşımacılık alanlarında da görülmektedir. Uluslararası taşımacılıkta, kara ve denizyolu ile yük; havayolu ile yolcu taşıması planlı dönemde belli bir sıçrama göstermişse de gelişmeler ülkenin uluslararası taşımacılıktaki tüm ihtiyaçlarını karşılayacak düzeyde değildir.

Karayollarının, demiryolu ve denizyolu ulaştırmasına nazaran daha hızlı bir şekilde gelişmesi, bir takım problemleri de beraberinde getirmiştir. Petrol bunalımı döneminde karayolu taşımacılığında darboğazlar ortaya çıkmıştır. Ulaştırma sektörü daha fazla dışa bağımlı hale gelmiştir.

3.4.Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı Dönemi (1979-1983)

Bu planlama döneminde de ulaştırma sisteminin alt sistemleri arasında uyumlu bir dengenin sağlanması amaçlanmıştır. Diğer üç planda olduğu gibi

²³⁰ Bağırkan, **a.g.m.**, s. 330.

²³¹ Bağırkan, **a.g.m.**, s. 330.

dördüncü plan döneminde de: taşıma hizmetlerinin sanayinin gereksinimlerini karşılayacak, yerleşim ve sanayi merkezleri arasındaki ilişkileri güçlendirecek ve dışa bağımlılığı en aza indirecek biçimde yönlendirilmesi; alt sistemlerin birbirlerini engellemeyen; hizmetlerin etkinliğini arttıran bir ulaşım ağı şeklinde örgütlenmesi ana amaçlar olup, bu yıllarda yaşanan enerji darboğazının ve petrol fiyatlarındaki hızlı artışın ortaya çıkardığı sorunları çözümlenmek üzere, taşıma hizmetlerinin yakıt tüketiminin en az olduğu ve ülke koşullarına en uygun olan demiryolu ve denizyolu gibi ulaşım araçlarına kaydırılması hedeflenmektedir.²³²

Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde yolcu ve yük taşımacılığında demiryolu ulaşımının sektörel payının artırılması planlanmıştır. Ancak, bu plan gerçekleşmemiştir. Demiryolu yatırımlarında önceki döneme göre % 2'lik bir artış olmasına rağmen, önceki plan dönemlerine bakıldığında mevcut yolların uzunluğuna ilaveten yeni yollar yapılmamıştır. Nitelik ve kapasite bakımından iyileştirme çalışmaları ise taşımalarda bir artış sağlayamamıştır.

Bu plan döneminde, ulaştırma yatırımları içerisinde demiryollarının payı sadece 1980 yılında %29,9'a çıkmıştır. Ancak bu durum devam etmemiştir.

1978 yılında iç hatlar yolcu taşımacılığında karayolunun payı %94,8, demiryolunun payı %3,8 olmuştur. 1983 yılında karayolunun payı %95,3'e yükselirken demiryolunun payı %3,7'ye düşmüştür. Bu rakamlara istinaden Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde karayolu ile yolcu taşımacılığında yıllık artış oranı %1,5 iken demiryolu payı %1,1 azalmıştır. Yurtdışı yolcu taşımacılığında 1978 ve 1983 yılları arasında en büyük payı %97 ile havayolları almıştır (Bkz. Tablo 3.14).

Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı dönemini başında yük taşımacılığında karayollarının payı %77,6 iken dönem sonunda %80,9'a yükselmiştir. Bu plan

²³² DPT, "Beş Yıllık Kalkınma Planları", (Çevrimiçi), <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan4.pdf>, (06.10.2008), s. 416-418.

döneminde karayolu yük taşımacılığında yıllık artış oranı %3,7 olmuştur. Demiryollarının yük taşımacılığındaki payı ise dönem başında %12,6 iken dönem sonunda %11,8'e inmiştir. Yurtdışı yük taşımacılığında denizyolları payı dönem başında %74,9 iken dönem sonunda %48,7'ye düşmüştür (Bkz. Tablo 3.15).

3.5.Ulaştırma Ana Planı (1983-1993)

20 Ağustos 1982 tarih, 8/5277 Sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile yürürlüğe giren 1983-1993 yıllarını kapsayan Ulaştırma Ana Planı, ulaştırma sistemimizi bir bütün olarak ele alan tek planlama çalışmasıdır. Bu plan döneminde ülkenin ihtiyaç duyacağı ulaşım imkanlarını önceden tespit etmek ve mümkün olan en üst düzeyde ve rasyonel şekilde bu imkanları kullanarak ülkemiz ulaştırma sektörünün yapısal değişimini belirlemek amaçlanmıştır.²³³

Ulaştırma Ana Planı, Beşinci ve Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı dönemlerine de içine alan 11 yıllık bir dönemi ihtiva etmektedir. Ulaştırma Ana Planında belirlenen ilkeler şöyle özetlenebilir: Taşımada can ve mal güvenliğinin artırılması; taleplerin karşılanması, erişebilirliğin artması, taşıma maliyetlerinin, enerji tüketiminin, tek enerji türüne bağımlılığın, taşımanın çevreye zararlarının azaltılması; daha verimli bir işletmeciliğin, uluslararası taşımada önemli miktarda döviz ikamesinin ve gelir artışının sağlanması; alt yapının iyileştirilmesi, bütün ulaştırma sektörlerinde her konuda meydana gelecek teknoloji gelişmelerin yakından izlenerek modernizasyona yer verilmesi.

Bu plana göre, karayolu transit taşımalarının demiryollarına ve limanlara kaydırılması için çalışmaların yapılması, bu uygulamalar ve çalışmalar neticesinde denizyolu taşımacılığının payını %16'dan %23'e çıkarılması

²³³ DPT, "1983-1993 Ulaştırma Ana Planı", Ankara, Karayolları Genel Müdürlüğü Matbaası, 1982, s. 40.

hedeflenirken demiryolu taşımacılığının payının ise %10'dan %27'ye çıkarılması hedeflenmiştir.²³⁴

1983-1993 Ulaştırma Ana Planı, ulaştırma sisteminin iyileştirilmesi yönünde bir umut olmuştur. Fakat bu bir umut olarak kalmış ve somut bir sonuca ulaşamamıştır.

1986 yılında plan hiçbir resmi açıklama yapılmadan uygulamadan kaldırılmıştır. Bundan sonra, hiçbir etüde dayanılmaksızın otoyol yapımı çalışmalarına başlanmıştır. Böylece, çok pahalı ve gereksiz yatırımları simgeleyen yeni bir dönem başlamıştır. Demiryolları ise uzun bir süre kaderine terk edilmiştir.

Tablo 3.13: Ulaştırma Ana Planında Demiryolları ile ilgili Yatırım Programı ve Gerçekleşme

Yatırım Türü	1982	1993	
	Mevcut	Hedef	Gerçekleşme
Elektrikli hat (km.)	204	1.141	712
Sinyalizasyon (km.)	605	2.038	1.175
Dizel Ana hat lokomotifleri (adet)	394	752	425
Elektrikli Ana hat lokomotifleri (adet)	18	138	42
Otomotris (adet)	60	139	77
Yük vagonu (adet)	21.362	39.088	19.513
Yolcu vagonu (adet)	1.071	1.570	1.074

Kaynak: DPT, 1983-1993 Ulaştırma Ana Planı, s. 41.

1983-1993 yılları arasındaki dönem için hazırlanan Ulaştırma Ana Planında TCDD yatırımlarında hedeflenen neticelere ulaşamamış, ulaştırma

²³⁴ Veysel Atasoy, "Türkiye Ulaştırma Kesiminin Yapısı ve Finansmanı", T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Ankara, 1987, s. 22.

sektörü toplam yatırımları içerisinde TCDD'nin bu dönem içerisinde ortalama payı % 11,2 düzeyinde kalmıştır. Ulaştırma Ana Planında TCDD için hedeflenen yatırım programının ise % 54,35'ü gerçekleşmiştir. Yalnızca, yük vagonu sayısında % 9,47'lik bir azalma olmuştur (Bkz. Tablo 3.13).

1993 yılında toplam demiryolu uzunluğu 10.413 km.dir. Bu hatların Tablo 3.13'de görüldüğü gibi sadece 712 km.si elektrikli hattır. Yani toplam demiryolu hattı içinde elektrikli hatların payı %6,8'dir. Oysa, iktisadi açıdan olduğu kadar, çevre kirliliği ve gürültü gibi birçok yönden avantajlı kabul edilen elektrikli hatların daha büyük bir paya sahip olması gerekmektedir. Avrupa Birliği ülkeleri arasında 1991 yılı itibarıyla elektrikli hatların oranı toplam hatların %38-50 seviyesine ulaşmıştır.²³⁵

3.6.Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Dönemi (1985-1989)

1985-1989 yıllarını ihtiva eden Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı dönemi yukarıda belirttiğimiz gibi aynı zamanda 1983-1993 Ulaştırma Ana Planı dönemine de tekabül etmektedir.

Beşinci Plan döneminde: taşımalarda can ve mal güvenliğinin ve ulaşılabilirliğin artması; taşıma taleplerinin karşılanması; taşıma maliyetlerinin, enerji tüketiminin ve tek enerji türüne bağımlılığın azaltılması; denizyolu, demiryolu ve boruhattı taşımacılığın ağırlık verilmesi; daha verimli bir işletmecilik yapılması, uluslararası taşımalarda döviz kazancının artması amaçlanmaktadır.²³⁶

Daha evvelki planlarda da olduğu gibi karayolu ile yapılan transit taşımaların ülkemizin daha avantajlı olduğu demiryolu ve limanlara kaydırılması

²³⁵ DPT, "Demiryolu Ulaştırması", VI. Beş Yıllık Kalkınma Planı ÖİK Raporu, Ankara, 1991, s. 124.

²³⁶ DPT, "Beş Yıllık Kalkınma Planları", (Çevrimiçi), <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan5.pdf>, (06.10.2008), s. 116.

için gerekli imkanların hazırlanması planlanmıştır. Ayrıca, karayolu ulaştırmasında taşımalar, lisans sistemine bağlanarak denetim altına alınacak, sigorta sistemi günün şartlarına uygun hale getirilecek, yani yapım, onarım giderlerini karşılanmasında kamunun yapacağı paralı yollardan elde edilecek gelirler ve benzeri gelirlerden yararlanılacaktır.²³⁷

Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planında, demiryolunda nüfus başına düşen yolcu taşıma oranının korunması hedef alınmıştır. Bu plan döneminin sonunda şehirlerarası yük taşımada karayollarının payının %80,9'dan %65,7'ye düşürülmesi, buna mukabil demiryolu payının %18,3 düzeyinde artırılması planlanmıştır.²³⁸

Tablo 3.14: IV. V. VI. VII. Beş Yıllık Kalkınma Planları Dönemlerinde Yolcu Taşımacılığı (%)

	1978	1983	IV. Plan Yıllık artış	1989	V. Plan yıllık artış	1994	VI. Plan yıllık artış	1999	VII. Plan yıllık artış
<i>Yurtiçi</i>									
Karayolu	94,8	95,3	1,5	95,2	5,4	95,4	5,4	96,1	5,3
Demiryolu	3,8	3,7	-1,1	3,5	2,0	2,9	1,2	2,1	3,7
Denizyolu	0,2	0,1	-13,1	0,2	12,0	0,03	-21,4	0,02	-3,9
Havayolu	1,0	0,8	-4,4	1,0	5,9	1,6	15,9	1,7	8,9
Toplam	100,0	100,0	-	100,0	-	100,0	-	100,0	-
<i>Yurtdışı</i>									
Denizyolu	2,9	2,2	4,5	1,6	5,6	2,7	24,3	0,9	1,9
Havayolu	97,1	97,8	0,6	98,4	13,7	97,3	11,6	99,0	8,7
Toplam	100,0	100,0	-	100,0	-	100,0	-	100,0	

Kaynak: DPT, V. VI. VII. VIII. Beş Yıllık Kalkınma Planları.

²³⁷ DPT, “Beş Yıllık Kalkınma Planları”, (Çevrimiçi), <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan5.pdf>, (06.10.2008), s. 116-117.

²³⁸ DPT, “Beş Yıllık Kalkınma Planları”, (Çevrimiçi), <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan5.pdf>, (06.10.2008), s. 112.

Beşinci Plan döneminin sonunda yani 1989 yılında, karayollarında yurt içi yolcu taşıma payı %95,2'i seviyesinde iken demiryollarının payı %3,5 olmuştur (Bkz. Tablo 3.14). 1989 yılında yurt içi yük taşımacılığında karayollarının payı %71,1 düzeyinde iken demiryollarının payı ise %8 olmuştur (Bkz. Tablo 3.15).

Tablo 3.15: IV. V. VI. VII. Beş Yıllık Kalkınma Planları Dönemlerinde Yük Taşımacılığı (%)

	1978	1983	IV. Plan Yıllık artış	1989	V. Plan yıllık artış	1994	VI. Plan yıllık artış	1999	VII. Plan yıllık artış
<i>Yurtiçi</i>									
Karayolu	77,6	80,9	3,7	71,1	6,2	87,9	8,3	88,9	7,6
Demiryolu	12,6	11,8	-1,5	8	3,2	8,2	4,2	4,6	-0,1
Denizyolu	7,6	5,6	-3,1	8,8	26,1	0,6	-39,2	4,7	2,3
Havayolu	0,1	0,1	-2,0	0,01	17,1	0,01	9,2	0,1	7,5
Boruhattı	2	1,4	-5,5	12	24,3	3,2	-20,3	1,6	-1,7
Toplam	100,0	100,0	-	100,0	-	100,0	-	100,0	-
<i>Yurtdışı</i>									
Demiryolu	-	-	-	0,3	?	0,04	-29,2	0,05	8,9
Denizyolu	74,9	48,7	-4,7	87,3	10,7	99,9	6,3	94,6	1,0
Havayolu	0,3	0,4	5,6	0,02	-5,0	0,05	22,8	0,2	3,2
Boruhattı	24,6	50,8	20,0	12,4	13,5	0	-	5,2	?
Toplam	100,0	100,0	-	100,0	-	100,0	-	100,0	-

Kaynak: DPT, V. VI. VII. VIII. Beş Yıllık Kalkınma Planları.

3.7. Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı Dönemi (1990-1994)

1990-1994 yılları arasında tekabül eden Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planında: ulaştırma hizmetlerinin sağlıklı bir yapıya kavuşturulması, sektörde verimliliğin artırılması, mevcut kapasitelerin etkin bir biçimde kullanımı ve alt yapının güvenli ve ekonomik bir hizmeti eksiksiz olarak yerine getirmesi esas

alınmıştır. Bu amaca ulaşmak için taşıma modlarının en uygun yerlerde ve işlemlerde kullanıldıkları etkin bir ulaşım ağı oluşturulacaktır.²³⁹

Altıncı planda belirlenen ilkeler ve politikalar arasında: Yurtiçi ve yolcu taşımasında birim taşıma maliyeti diğer alt sektörlerden düşük olan karayolu sisteminin %95 pay ile ağırlığını sürdürmesinin beklendiği ulaştırma sektöründe; altyapı ve taşımacılık sistemlerinin dengeli bir şekilde gelişmesi temin edilecektir. Yasal yükümlülüklerin altyapı yüklerine katılım gibi konularda alt sektörler arasında farklılık yaratmayacağı belirtilmektedir.²⁴⁰

Ayrıca, karayolu ulaştırmasında taşımaların lisans sistemine bağlanarak denetim altına alınacağı ilkesine yer verilirken; demiryollarında, kombine taşımacılık ve konteynır kullanımı gibi alanlarda hızlı ve güvenli bir taşımacılığa geçiş için gerekli düzenlemelerin yapılacağı; akaryakıt taşımalarının ise karayolunda daha ekonomik ve güvenli olan boru hatlarına kaydırılmasının sağlanacağı hedeflenmiştir.

Altıncı Beş Yıllık Planda demiryolu ile yurtiçi yük taşımalarının yıllık ortalama %8,9 artış ile 13.5 milyon ton/km.ye ulaşması, yurtiçi yolcu taşımalarının 1994 yılı sonunda 4.5 milyar yolcu/km olarak gerçekleşmesi ve yeterli sayı ve nitelikte yetişmiş kadroların istihdamının sağlanması hedeflenmektedir.²⁴¹

Altıncı Plan dönemi aynı zamanda 1983-1993 Ulaştırma Ana Planı dönemini de içermektedir. Her iki plana göre yurtiçi yolcu ve yük taşımaları ile ilgili belirlenen hedefler ve gerçekleşme payları Tablo 3.16 ve 3.17’de gösterildiği gibidir.

²³⁹ DPT, “Beş Yıllık Kalkınma Planları”, (Çevrimiçi), <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan6.pdf>, (10.10.2008), s. 270; Akın-Sultanoğlu, **a.g.e.**, s. 57.

²⁴⁰ DPT, “Beş Yıllık Kalkınma Planları”, (Çevrimiçi), <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan6.pdf>, (10.10.2008), s. 270; Akın-Sultanoğlu, **a.g.e.**, s. 57.

²⁴¹ DPT, “Beş Yıllık Kalkınma Planları”, (Çevrimiçi), <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan6.pdf>, (10.10.2008), s. 273; Akın-Sultanoğlu, s. 57.

1980 yılında yolcu taşımacılığında karayolları %94,2'lik paya sahipken demiryollarının payı %4,1'dir. Ulaştırma Ana Planında bu pay karayolları için hemen hemen aynı kalmıştır. Altıncı planda ise % 95,5'e ulaşması hedeflenirken %95,8 gerçekleşme olmuştur. Demiryollarında ise Ulaştırma Ana Planında %4'lük pay Altıncı Planda %3,3 olarak hedeflenmiş ve %3 olarak gerçekleşmiştir. (Bkz. Tablo 3.16).

Tablo 3.16: Ulaştırma Ana Planı ve Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planına Göre Yurtiçi Yolcu Taşımalarında Hedefler ve Gerçekleşme Durumu (Yolcu x km % olarak)

Ulaştırma Sistemleri	1980 Gerçekleşme	UAP Hedef	VI. BYKP 1993 Hedef	1993 Gerçekleşme
Karayolu	94,2	94,1	95,5	95,8
Demiryolu	4,1	4,0	3,3	3,0
Denizyolu	1,2	1,1	0,2	0,0
Havayolu	0,5	0,8	1,0	1,2
Boruhattı	-	-	-	-
Toplam	100,0	100,0	100,0	100,0

Kaynak: Güngör Evren-K. Selçuk Ögüt, "Türkiye Ulaştırma Politikası Bağlamında Demiryollarımız", 2. Ulusal Demiryolu Kongresi, 15-16-17 Aralık 1997, s. 25.

Tablo 3.17: Ulaştırma Ana Planı ve Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planına Göre Yurtiçi Yük Taşımalarında Hedefler ve Gerçekleşme Durumu (Yük x km % olarak)

Ulaştırma Sistemleri	1980 Gerçekleşme	UAP Hedef	VI. BYKP 1993 Hedef	1993 Gerçekleşme
Karayolu	68,5	36,0	62,9	83,9
Demiryolu	9,9	27,5	10,9	7,7
Denizyolu	15,0	32,2	12,6	0,8
Havayolu	0,0	0,0	0,0	0,0
Boruhattı	6,6	4,3	9,1	2,9
Doğalgaz (m3)	-	-	4,5	4,7
Toplam	100,0	100,0	100,0	100,0

Kaynak: Güngör Evren-K. Selçuk Ögüt, a.g.m., s. 25.

Tablo 3.17'ye göre, yurtiçi yük taşımalarında karayollarının payı 1980'de % 68,5 iken bu payın Ulaştırma Ana Planında %36 olması planlanmış olmasına rağmen Altıncı Plan döneminde % 62,9 hedefi belirlenmiştir. 1993 yılındaki gerçekleşme payı ise % 83,9 olmuştur. Yurtiçi yük taşımalarında demiryollarının payı 1980'de %9,9 iken, bu pay Ulaştırma Ana Planında %27,5 olması planlanmıştır. Altıncı Plan döneminde ise %10,9 hedeflenmiş ancak gerçekleşme payı %7,7 düzeyinde kalmıştır.

Bu plan döneminde, ulaştırma yatırımları, toplam kamu yatırımları içinde % 30,6 payla, diğer sektörler arasında birinci sırada yer almıştır. Karayolu yatırımlarının, kamu kesimi ulaştırma yatırımları içindeki payı yaklaşık olarak %80 olmuş, kalan %20'lik bölümü ise demiryolu, denizyolu, havayolu ve boruhattı sektörleri arasında paylaşılmıştır. Karayolu yatırımlarının büyüklüğünün nedeni ise bu dönemde devam eden otoyol yatırımlarının ulaştırma yatırımları içinde % 47'lik bir paya sahip olmasıdır.²⁴²

Altıncı Plan döneminde, demiryolu ağının geometrik standartlarında gerekli iyileşme sağlanamamıştır. Bu dönemde 662 km. yol yenilenmiş, elektrifikasyon çalışmalarına öncelik verilmiş ve 1989 yılında 479 km olan elektrikli hat uzunluğu, 1994 yılı sonunda 955 km. ye ulaşmıştır.²⁴³

Altıncı Plan Döneminde gerçekleşen duruma istinaden, ulaştırma sistemimiz olumsuz yönde hızla ilerlemektedir. Ulaştırma Ana Planı'nın tamamen geçersiz kalmış, hatta Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı hedefleri bile gerçekleşmemiştir. Bu tablolar, ulaştırma sistemimizin olumsuz yönde ve hızla ilerlediğini açık bir şekilde ortaya koymaktadır.

²⁴² DPT, "Beş Yıllık Kalkınma Planları", (Çevrimiçi), <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan7.pdf>, (15.10.2008), s. 143.

²⁴³ DPT, "Beş Yıllık Kalkınma Planları", (Çevrimiçi), <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan7.pdf>, (15.10.2008), s. 145.

3.8.Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Dönemi (1996-2000)

1996-2000 yıllarını kapsayan Yedinci Planda, demiryollarının ülke ulaştırma sistemine ve daha üst düzeyde ülke kalkınmasına gerekli desteği sağlayabilmesi için mutlaka köklü değişimlerin yapılması gereği belirtilmiştir. Demiryollarının önemini kaybetmesi “trafik kaybı-ekonomik bunalım-hizmet düzeyinde düşüş-trafik kaybı” kısır döngüsünden kaynaklandığı belirtilmiştir.

Yedinci Planda demiryollarının sorunları aşağıdaki gibi açıklanmıştır:²⁴⁴

a. Finansman sorunu, demiryolu ulaştırmasının temel sorunlarının başında gelmektedir. Demiryolu alt sektöründeki yatırımlara yeterli kaynak ayrılmamaktadır. Her ne kadar gelecek yıllardaki yatırım gereksinimi Ulaştırma Ana Planı çalışmaları sonucunda saptanacaksa da 1983-1993 arasındaki UAP’nda öngörülen yatırımların büyük bölümünün politik tercihler sonucu kaynak ayrılmadığından gerçekleşmemiş olması bu konudaki örneklerden birini oluşturmaktadır. Sistemi işletmek için yeterli kaynağa sahip olmayan TCDD’nin sorunları yapılacak hizmetler arttıkça çoğalmış sistemdeki yatırım finansmanı ihtiyacı dış kredilerle karşılanmaya çalışılmış ve çarpık bir finansman yapısı ortaya çıkmıştır. Bu olumsuzluğun giderilmesi için işletmenin finansman gereksinimi sağlıklı kaynaklarla sağlanmalıdır.

b. Hat diğer sabit tesisler ve çeken-çekilen araçlar olarak toplanabilecek demiryolu altyapısı nitelik ve nicelik olarak yetersiz, teknolojileri eskidir. Bu nedenle ülke gerçeklerine uygun altyapı standartları saptanarak bir plan çerçevesinde uygulamaya konulmasına gerek bulunmaktadır.

c. İşletme altyapıdaki duruma paralel olarak çok yetersiz kalmaktadır. Hatların büyük bir bölümü tek hatlı elektriklelenmemiş ve sinyalizasyondan yoksun

²⁴⁴ DPT, VII. Beş Yıllık Kalkınma Planı, Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu, DPT Yayın No.: 2387-ÖİK: 450, Ankara, 1995, s. 16.

olduğundan demiryolu ağının uygun bir program ile altyapı ve işletmenin modernize edilmesi gereklidir. Yoğun yolcu ve uzun mesafeli kitlesel taşımalar beklenen eksenler üzerindeki mevcut hatların iyileştirilmesine öncelik ve önem verilmelidir. Bir başka anlatımla kitlesel taşımalar ve yoğun hatlar bazında tanımlanan ana taşıma eksenlerinden oluşan bir çekirdek ağ üzerinde hız ve kapasiteleri arttırmak üzere hatların bakım, onarım, yenileme ve güzergah geometrik düzenlemelerinin yapılması için planlı bir çalışma hızla tamamlanmalıdır.

d. Bir yandan mevcut hatlar iyileştirilirken diğer yandan da Ankara-İstanbul hızlı demiryolu hattı gibi programlanmış önemli projelerin gerçekleştirilmesiyle demiryolunun toplam taşımalar içindeki payının artırılması yönündeki çalışmalar bir plan çerçevesinde kararlılıkla yürütülmelidir.

e. Demiryolu alt sektöründe örgütlenme yapısı ve düzeyi çağdaş uygulamaların gerisinde kalmış olup alt sektörün geliştirilmesi için gerekli ivmeyi kazandırabilecek nitelikten yoksundur. Kadrolar çok genişlerken yetkin ve nitelikli personel oluşumu sağlanamamıştır. Bu sorunun çözülebilmesi için yeniden yapılanmaya gidilmeli, önemli ölçüde eksikliği duyulan yeterli sayıda nitelikli personelin sağlanması amacıyla gerekli önlemler alınmalıdır.

f. Demiryolu alt sektöründeki bilgi akımı yetersizliği işletme yönetiminde etkinliğin sağlanmasını engellemektedir. Bu nedenle “Yönetim Bilişim Sistemi” kurulmalı ve tüm faaliyetler istenen düzeylerde izlenmelidir.

g. Demiryolu taşımacılığı yeterince pazarlanamamaktadır. Pazar koşullarındaki değişikliklere hızla uyum sağlayabilen modern işletmecilik yöntemleri uygulanmalı ve bu yöntemler çerçevesinde gelirin artmasına olanak sağlayacak düzenlemeler yapılmalıdır.

Yedinci Planda demiryollarında 2.000 km hattın yenilenmesi ve 1.300 km. elektrifikasyon çalışması yapılması, 60 adet elektrikli ana hat lokomotifi ile 250 adet yolcu, 2.500 adet yük vagonu temin edilmesi hedeflenmiştir. Bundan başka 80 km.lik demiryolu hattı hizmete açılacaktır.²⁴⁵

Yedinci dönemin sonunda gerçekleşme durumu şöyledir: ikinci hatlar dahil 139 km yeni demiryolu hattı hizmete açılmıştır. 820 km. elektrifikasyon çalışması (tali hatlarla birlikte 972 km) ile 779 km sinyalizasyon tesisi tamamlanmış olup, 891 km yol yenilenmesi yapılmıştır.²⁴⁶

Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planında ulaştırma sektöründe karayolu yatırımları için planlanan yatırım payı %71 iken demiryolu için %9 ve diğer yatırımlar için %20'lik pay ayrılmıştır. Bu hedeflerin gerçekleşme oranı karayolu için %66, demiryolu için %7,5 ve diğer yatırımlar için %26,5 olmuştur.²⁴⁷

Diğer taraftan, 1996 ve sonrasında karayolu ve otoyol yatırımlarının azalma sürecine girdiği görülmektedir. Buna karşılık yurtiçi yolcu taşımaları içinde çok küçük bir paya sahip olan havayolu ulaştırması yatırımlarının payı önemli oranda artmıştır. Bu dönemde %19,7'ye ulaşmıştır. Bu durum ulaştırma alt sektörleri arasındaki yatırım dengesizliklerini artırmıştır.²⁴⁸

1999 yılında yolcu taşımacılığında karayolunun payı %96,1'e yükselmiştir. Demiryolu payı ise %2,1 düzeyinde kalmıştır. Demiryolu ile yolcu taşımaları 1995-1999 yılları arasında yılda ortalama %3,7 artmıştır. Ancak, toplam yurtiçi yolcu taşımaları içinde 1995 yılında %2,3 olan payı 1999 yılında %2,1'e gerilemiştir. Yük taşımacılığında da karayolunun payı %88,9'a yükselirken demiryolunun payı ise %4,6'ya düşmüştür (Bkz. Tablo 3.14 ve 3.15).

²⁴⁵ DPT, "Beş Yıllık Kalkınma Planları", (Çevrimiçi), <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan7.pdf>, (15.10.2008), s. 148.

²⁴⁶ DPT, "Beş Yıllık Kalkınma Planları", (Çevrimiçi), <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan8.pdf>, (17.10.2008), s. 155.

²⁴⁷ Akın-Sultanoğlu, **a.g.e.**, s. 60.

²⁴⁸ DPT, "Beş Yıllık Kalkınma Planları", (Çevrimiçi), <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan8.pdf>, (17.10.2008), s. 153.

3.9.Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Dönemi (2001-2005)

Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planında demiryolları ile ilgili belirlenen ilkeler ve politikalar şöyledir.²⁴⁹

a. Demiryolu işletmeciliğinin piyasa koşullarına uyumlu, ticari odaklı ve etkin hizmet üretir konuma getirilerek ülke ulaşım sistemi içindeki rolünün güçlendirilmesi temel amaçtır. Bu amaçla, altyapı iyileştirme çalışmalarının yanı sıra, işletici kuruluş TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğünün dikey entegrasyona sahip yapısının küçültülerek iş birimi bazında yeniden yapılanması sağlanacaktır. Bu bağlamda, yük ve yolcu temel iş birimleri ile altyapı ve atölyeler destek iş birimleri oluşturulacaktır.

b. Hizmette etkinliği artırmak ve özel kesim katılımına uygun ortam hazırlamak üzere altyapı işletmeciliği ile taşımacılık hizmetleri ayrılacak, demiryolu altyapısı ile ilgili tüm işlevler oluşturulacak altyapı biriminde toplanacaktır.

c. İşletmeci kuruluşun ulusal ulaşım sistemine odaklanmasını, hizmetlerin kentin ulaşım talepleriyle uyumlu ve diğer ulaşım sistemleriyle bir bütünlük içinde yürütülmesini sağlamak amacıyla altyapı hizmetleri oluşturulacak birim tarafından yürütülmek üzere, banliyö hizmetleri mahalli idarelere devredilecektir. Mahalli idarelerin, yolcu taşımacılığı hizmetlerini ve bu hizmetlerden kaynaklanan mali yükümlülükleri üstlenmediği yeni banliyö talepleri karşılanmayacaktır.

²⁴⁹ DPT, “Beş Yıllık Kalkınma Planları”, (Çevrimiçi), <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan8.pdf>, (17.10.2008), s. 155-156.

d. AB'ye tam üyeliğe hazırlık sürecinde, işletmecî kuruluşun ve sektörün yeniden yapılandırılmasında AB'nin yapısal ve teknik normları ile politikalarına uyum sağlanacaktır.

e. Türkiye-Gürcistan (Kars-Tiflis) Demiryolu Projesinin yapımına Plan döneminde başlanacaktır. Bu proje ile birlikte Avrupa ve Orta Asya arasında kesintisiz demiryolu ulaşımına olanak sağlayacak Boğaz Demiryolu Tüp Geçişi ve Gebze-Halkalı Banliyö Hattının İyileştirilmesi Projesi öncelikle ele alınacak ve Türkiye'nin transit demiryolu taşımacılığındaki konumu güçlendirilecektir.

f. Yatırım programında, demiryolu şebekesinin kuzey-güney ekseninde geliştirilmesi amacıyla yürütülen Samsun-İskenderun Demiryolu Fizibilite Etüdünün yanı sıra, doğu-batı ekseninde geliştirilmesi amacına yönelik alternatif projeler ile DOKAP-DAP-GAP plan bölgeleri arası ve uluslararası ulaşımın geliştirilmesine yönelik projeler bir bütünlük içinde etüt edilecek, demiryollarının uzun vadeli gelişme perspektifi ile uyumlu olan projeler önceliklendirilerek kaynak kullanımında etkinlik sağlanacaktır.

g. Konteyner taşımacılığındaki payın artırılması amacıyla; önemli üretim merkezlerinde yüklerin sisteme erişebilirliğini artıracak ve demiryolu-liman entegrasyonunu güçlendirecek konteynır kara terminallerinin kurulması çalışmalarına hız kazandıracaktır.

h. Etkin karar alma mekanizmasının oluşturulması açısından önem taşıyan yönetim bilgi sistemlerine önem ve öncelik verilecektir.

ı. Mevcut demiryolu şebekesinden en üst düzeyde yararlanmak üzere altyapı iyileştirme ve modernizasyon yatırımlarına ağırlık verilecektir. Ayrıca, Plan döneminde; 85 km. yeni yol yapılması, 1.800 km yolun yenilenmesi, 180 km sinyalizasyon ve 160 km elektrifikasyon tesisinin tamamlanması planlanmaktadır.

Sekizinci Plan döneminin hedefleri arasında, demiryollarında hızların 300km/saat'e çıkarılması planlanmıştır. Bu hızların uygulanabildiği yüksek hızlı demiryolları, 400-600 km uzaklıklarda, kent merkezinden kent merkezine ulaştırma süreç açısından aynı gün içinde başka bir kente gidip çalışma saatlerini orada geçirdikten sonra geri dönme olanağını vermesiyle karayollarına hatta havayollarına net bir üstünlük sağlamaktadır. Yük taşımacılığı açısından 21. yüzyılda kombine taşımacılık ve bu bağlamda demiryolları etkin rol oynayacaktır. Özellikle limanların iç kesimlere bağlanmasında demiryollarının yer almasına özen gösterilecek, yurtiçi liman bağlantılarının % 5 olan demiryolu payının artırılması üzerinde durulacaktır. Kentsel ulaştırma sorunun çözümü için raylı sistemler en etkili ve olmazsa olmaz öğeler sistem olacaktır.²⁵⁰

4. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD)

Osmanlı İmparatorluğu'nda I. Dünya Savaşı sırasında, bazı bölümleri dar hat olarak inşa edilen ve yabancı şirketler tarafından işletilen 3.756 km.lik demiryolu, Hicaz hattı ile birlikte "Askeri Demiryolları Umum Müdürlüğüne" yönetimine bağlanmıştır. Savaştan yenilgiyle çıkılması üzerine, yönetim tekrar yabancı şirketlere bırakılmıştır.²⁵¹

Kurtuluş Savaşı döneminde ise demiryollarının büyük bir bölümü Milli Hükümet'in eline geçmiştir. 19 Temmuz 1920 tarihli TBMM Kararı ile Büyükderbent'ten itibaren 926 km.lik Anadolu hattı, Konya'dan Kelebe'ye kadar Bağdat hattının 326 km.lik kısmı ile İzmir Kasaba (Turgutlu) ve Afyon-Uşak ve ilerisine kadar olan 223 km.lik hattın idaresi için Eskişehir'de bir geçici "İşletme Umum Müdürlüğü" heyeti kurulmuştur.²⁵²

²⁵⁰ Akın-Sultanoğlu, a.g.e., s. 62.

²⁵¹ T.C. Ulaştırma Bakanlığı, **Cumhuriyetin 75. Yılında Ulaştırma ve Haberleşme**, Ankara, Başbakanlık Basımevi, 1998, 39.

²⁵² T.C. Ulaştırma Bakanlığı, **Cumhuriyetimizin 60. Yılında Ulaştırma ve Haberleşme**, Ankara, Başbakanlık Basımevi, 1983, s. 42; **Cumhuriyetin 75. Yılında Ulaştırma ve Haberleşme**, s., 39.

1923 yılında çıkarılan bir kanun ile Türkiye’de bu tarihten sonra inşa edilecek hatların devlet tarafından kurulması ve işletilmesi kararlaştırılmıştır. 24 Mayıs 1924’de 506 Sayılı Yasa ile TCDD’nin temeli oluşturulmuştur. Millileştirme çalışmaları yapılırken Bayındırlık Bakanlığı’na bağlı, her biri müstakil çalışan üç ayrı idari ünite kurulmuştur. Bunlardan biricisi, “Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdüriyeti Umumiyesi”; ikincisi “Erzurum-Sarıkamış-Kars ve Şuabat-ı Demiryolları Müdürlüğü”; üçüncüsü ise “Demiryolları İnşaat ve İşletme Umum Müdürlüğü”dür.²⁵³

Demiryolları yönetimindeki bu dağınık yapıyı gidermek; işletmeyi ve yeni hat inşaatını tek elden yürütmek amacıyla 23 Mayıs 1927 tarih ve 1042 Sayılı Kanun’la “Devlet Demiryolları ve Limanlar İdare-i Umumiyesi” kurulmuştur. Bu kuruluşun adı 1 Ocak 1929 tarih ve 1486 Sayılı Kanun ile “Devlet Demiryolları ve Limanları Umum Müdürlüğü” olarak değiştirilmiştir. 8 Nisan 1931 tarihli Bakanlar Kurulu kararıyla “Devlet Demiryolları İşletmesi Umum Müdürlüğü” olarak yeniden ad değişikliğine gidilmiştir.²⁵⁴

1953 yılına kadar katma bütçeli bir devlet idaresi şeklinde yönetilen kuruluş, 29 Temmuz 1953 tarih ve 6186 Sayılı Kanunla “Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi” (TCDD)adı altında kamu iktisadi devlet teşekkülü halini almıştır.²⁵⁵

19 Ekim 1983 tarihli ve 2929 sayılı Kanunla “Kamu İktisadi Kuruluşu” hüviyetini almış olan idare 119 Sayılı Kanun hükmünde Kararname ile “Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü” adı ile yeniden düzenlemeye gidilmiştir.

Son olarak 18 Haziran 1984 tarih ve 233 Sayılı Kamu İktisadi Teşebbüsleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile Türkiye Cumhuriyeti

²⁵³ Cumhuriyetin 75. Yılında Ulaştırma ve Haberleşme, s. 40.

²⁵⁴ Akın-Sultanoğlu, a.g.e., s. 89.

²⁵⁵ Cumhuriyetin 75. Yılında Ulaştırma ve Haberleşme, s. 40; Akın-Sultanoğlu, a.g.e., s. 89-90.

Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü (TCDD) kamu iktisadi kuruluşu olarak yeniden düzenlenmiştir. Ancak, 233 Sayılı Kanun Hükmündeki Kararname'nin bazı maddelerinde değişik tarihlerde yeni düzenlemelere ve değişikliklere gidilmiştir.²⁵⁶

4.1.TCDD'nin Amaç ve Görevleri

233 Sayılı Kamu İktisadi Teşebbüsleri Hakkındaki Kanun Hükmünde Kararname ile kurulan TCDD'nin, "Ana Statüsünde" belirtilen faaliyet konuları şöyledir:²⁵⁷

- Devlet kendisine verilen demiryollarını, liman, rıhtım ve iskeleleri, Van gölü İşletmesini işletmek, genişletmek ve yenilemek,
- Kanun, tüzük, yönetmelikler ile kalkınma ve yıllık programlar çerçevesinde; Bağlı ortaklıklarını ve iştiraklerini yönlendirmek ve bunlar arasındaki koordinasyonu sağlamak,
- Tamamlayıcı işler olarak gerektiğinde; demiryolları taşımacılığını tamamlayıcı nitelikteki, feribot dahil her türlü deniz ve kara taşıma işlerini yapmak,
- Çeken ve çekilen araç ve gereçler ile benzerlerini yapmak veya yaptırmak,
- Görevlerinin gerektirdiği ambar, antrepo, depo ve benzeri tesisler ile yolcu ihtiyaçları için gerekli tesisleri kurup işletme,
- Yurt içinde veya dışında yapılmakta ve yapılacak olan demiryolu tesisleri inşaatlarını yalnız başına veya ortaklık halinde üstlenmek,
- Faaliyet konuları ile ilgili olarak Bakanlar Kurulu tarafından verilen görevleri yapmakla yükümlü bulunmaktadır.

²⁵⁶ Akın-Sultanoğlu, a.g.e., s. 90.

²⁵⁷ Cumhuriyetin 75. Yılında Ulaştırma ve Haberleşme, s. 41.

4.2.TCDD'nin Teşkilat ve Yönetim Yapısı

TCDD'nin, hükümet düzeyindeki gözetimi, koordinasyonu ve ilişkileri Ulaştırma Bakanlığı'nca yürütülmektedir. TCDD tüzel kişiliğe sahip, faaliyetlerinde özerk ve sorumluluğu sermayesi ile sınırlı bir kamu iktisadi kuruluşu olup, 233 ve 399 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname ve TCDD ana statüsünün hükümleri saklı kalmak üzere özel hukuk hükümlerine tabidir.²⁵⁸

TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü Yönetim Kurulu, kuruluşun en yüksek düzeyde sorumlu organı olup, 1 başkan ve 5 üyeden meydana gelmektedir. Genel Müdür, yönetim kurulunun başkanıdır. Ulaştırma bakanının teklifi üzerine ortak karar ile atanmaktadır. Yönetim kurulu üyelerinden ikisi ulaştırma bakanının, biri hazine müsteşarlığının bağlı olduğu bakanın, ikisi kuruluş genel müdür yardımcıları arasından ilgili bakanın teklifi üzerine ortak karar ile atanır.²⁵⁹

Merkezi yönetim; 18 İhtisas Daire Başkanlığı ile Teftiş Kurulu Başkanlığı, Savunma Sekreterliği, Hukuk Müşavirliği ve Basın-Yayın ve Halkla İlişkiler Müşavirliği birimleri ile Yönetim Kurulu, Koruma ve Güvenlik ile Enformasyon Müdürlüklerinden oluşmaktadır (Bkz. TCDD Kuruluş Şeması).²⁶⁰

Demiryolu taşımacılığı ile ilgili hizmetler ise 7 Bölge Müdürlüğü tarafından yürütülmektedir Bu bölgeler şunlardır:

1. Bölge Müdürlüğü İstanbul
2. Bölge Müdürlüğü Ankara
3. Bölge Müdürlüğü İzmir
4. Bölge Müdürlüğü Sivas
5. Bölge Müdürlüğü Malatya

²⁵⁸ TCDD, **2007 Yılı Faaliyet Raporu**, Araştırma Planlama ve Koordinasyon Dairesi Başkanlığı Ekonomik Araştırma Şubesi, Ankara, 2008, s.12.

²⁵⁹ **Cumhuriyetin 75. Yılında Ulaştırma ve Haberleşme**, s. 41.

²⁶⁰ TCDD, **2007 Yılı Faaliyet Raporu**, s. 12.

6. Bölge Müdürlüğü Adana

7. Bölge Müdürlüğü Afyon

Öte yandan TCDD; Haydarpaşa, İzmir, Derince, Bandırma, Mersin, İskenderun, Samsun Limanlarının işletmeciliğini ve Van-Tatvan ile Haydarpaşa-Sirkeci arasında Feribot İşletmeciliği yapmaktadır. Özelleştirme Yüksek Kurulunun, 30 Aralık 2004 tarih ve 2004/128 Sayılı Kararıyla Haydarpaşa Limanı dışında işletilen 6 liman (Bandırma, İzmir, Derince, Mersin, İskenderun, Samsun) 2005 yılı içerisinde işletme hakkı verilmesi, kiralama ve/veya mülkiyetinin devri dışındaki diğer yöntemlerle özelleştirilmesine karar verilmiştir. Bu karar neticesinde, Mersin Liman işletmesinin, (bahsi geçen karara istinaden) 11 Mayıs 2007 tarihinde işletme hakkı 36 yıllığına devredilmiştir.²⁶¹

Kuruluşun bünyesi içinde üretim ve bakım birimleri ile ilgili 5 fabrikası bulunmaktadır. Bunlar: Ankara Demiryol Fabrikası, Sivas Beton Travers Fabrikası, Afyon Beton Travers Fabrikası, Behiçbey Uzun Ray Kaynak ve Yol Makineleri Onarım Fabrikası, Çankırı Makas Fabrikalardır.²⁶²

Adapazarı'ndaki bağlı ortaklığı olan TÜVASAŞ'ın kullanılmayan boş arazileri üzerinde, Türkiye'de teknolojisi bulunmayan her türlü Elektrikli Tren Dizisi ve Hafif Raylı Araçlar ile Hızlı Tren setleri ve Hızlı Tren yolcu vagonlarının üretimini yapmak üzere; ayrı bir özel hukuk tüzel kişiliğine haiz; Türk Ticaret Kanunu hükümleri çerçevesinde faaliyet yürütecek bir şirketin oluşması için HACI (Türkiye), ASAŞ (Türkiye), HYUNDAİ ROTHEM (Güney Kore) ile TCDD arasında 8 Mart 2006 tarihinde bir ortak işbirliği anlaşması imzalanmıştır. Bu çerçevede 4 Temmuz 2006 tarihinde EUROTEM şirketi kurulmuştur. 16 Eylül 2006 tarihinde fabrikanın temeli atılmış olup, 2007 yılı Aralık ayında üretim faaliyetlerine başlanmıştır.²⁶³

²⁶¹ A.e.

²⁶² A.e., s. 12-13.

²⁶³ A.e., s. 13.

TCDD'nin demiryolu endüstrisinde faaliyet gösteren üç bağı ortaklığı bulunmakta olup, şunlardır:²⁶⁴

1. TÜLOMSAŞ: Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayi A.Ş. Genel Müdürlüğü. Burada, lokomotif ve yük vagonu üretimi ile bu araçların ağır bakım onarımları yapılmaktadır. Eskişehir'de faaliyet gösteren TÜLOMSAŞ için 2003 yılında geliştirme programı hazırlanmış ve üretim, pazarlama, insan kaynakları, satın alma, malzeme ikmal politikaları belirlenmiştir. Emek yoğun işlerin yan sanayiye aktarılması ile teknoloji ağırlıklı üretim modelleri uygulamaya alınmıştır. Bu sayede parça üretiminden ürün imalatına geçilerek rekabet etmede önemli avantajlar sağlanmıştır. Ayrıca, TÜLOMSAŞ'ın imalatları, Irak, Tayland ve Fransa'ya ihraç edilmiş. İran, Mısır, Bulgaristan, Fas, Cezayir, Suriye ise hedef pazar olarak belirlenmiştir.

2007 yılı itibariyle 85 milyar lira sermayeli kuruluşta; 103 memur, 252 sözleşmeli personel ve 1.391 işçi olmak üzere 1.746 kişi istihdam edilmiştir.

2. TÜVASAŞ: Türkiye Vagon Sanayi A.Ş. Genel Müdürlüğü. Yolcu vagonu üretimi yapılan işletme, Adapazarı'nda faaliyet göstermektedir. 1951 yılında her türlü yolcu ve yük vagonlarının onarılması amacıyla "Adapazarı Vagon Atölyesi" adı ile kurulmuştur. Bu atölyede yılda 100 adet yolcu vagonu ile 700 adet yolcu vagonu onarımı yapılmaktadır. 1964'den itibaren TCDD'ye vagon imalatına da başlayarak, demiryolu işletmeciliğinin dışa bağımlılığını ortadan kaldırdığı gibi tamamen ithal vagon bakım, onarım ve yedek parça konusundaki sıkıntıları gidermiştir.

2007 yılında, 80 milyar lira sermayeli kuruluşta; 79 memur, 270 sözleşmeli ve 906 işçi olmak üzere 1.255 kişi çalışmaktadır.

²⁶⁴ A.e., s. 14-15.

3. TÜDEMSAŞ: Türkiye Demiryolu Makineleri Sanayi A.Ş. Genel Müdürlüğü. Sivas'ta yük vagonu üretimi ve yük vagonlarının her türlü bakım ve onarımları konusunda faaliyet sürdürmektedir.

TÜDEMSAŞ, 2003 yılında Avrupa Birliğine uyum ve gelişmiş demiryolu teknolojisinin yük vagonlarında da uygulanması için gerekli proje çalışmaları yaparak ilk defa 22.5 ton dingil yükü ve maksimum 120km/saat hız yapabilen yük vagonlarını üretmeye başlamıştır. Bu vagonlar sayesinde Avrupa demiryollarında sorunsuz olarak kullanım sağlanmış ve dara/yük oranı olumlu yönde değişmiştir.

2007 yılında, 80 milyar sermayeli kuruluşta; 64 memur, 238 sözleşmeli personel ve 1.361 işçi olmak üzere 1.663 kişi çalışmaktadır.²⁶⁵

4.3. TCDD'nin Faaliyetleri

4.3.1. Yol Durumu

TCDD işletmesi, 2007 yılı itibariyle 8.257 km.si ana hat, 440 km.si ikinci hat olmak üzere, toplam 8.697 km. ana hat uzunluğuna sahiptir. Bu uzunluğa 2.294 km. olan tali hatlar eklendiğinde toplam hat uzunluğu 10.991 km.ye ulaşmaktadır. Toplam hattın 421,7 km.si iltisak hatlarından meydana gelmektedir. Toplam hattın %22'si elektrikli, %27'si sinyalli ve %5'i çift hatlıdır. Tablo 3.18'de 2006 ve 2007 yıllarında demiryollarında hat grupları itibariyle ve yol uzunlukları gösterilmektedir.

²⁶⁵ A.e., s. 15.

Tablo 3.18: 2006 ve 2007 Yılında Hatların ve Yolların Uzunlukları (Km)

Hat Grupları	2006			2007		
	Elektriksiz	Elektrikli	Toplam	Elektriksiz	Elektrikli	Toplam
Ana Hatlar	6.693	1.564	8.257	6.693	1.564	8.257
İkinci Hatlar	84	356	440	84	356	440
Ana Hatlar Toplamı	6.777	1.920	8.697	6.777	1.920	8.697
Tali Hatlar	1.933	354	2.287	1.940	354	2.294
Toplam Yol Uzunlukları	8.710	2.274	10.984	8.717	2.274	10.991

Kaynak: TCDD, 2007 Yılı Faaliyet Raporu, s. 17.

Demiryollarımızda yol bakım maliyetleri çok yüksek olup, bu maliyetler etkin değildir. Bölgelere dayalı organizasyon yapısı harcama önceliklerinin ticari olarak belirlenmesini negatif yönde etkilemekte ve aynı zamanda ekipmanların da verimsiz kullanılmasına yol açmaktadır. 10.991 km. demiryolu uzunluğuna sahip olan ülkemizde, hat uzunluğunun yetersizliği demiryoluna olan talebi önemli ölçüde etkilemektedir. Hat uzunluğunun yetersiz oluşu bölgeler ve iller arasındaki bağlantıların kurulmasında en kısa ve direk bağlantı yerine dolambaçlı hatlar üzerinde sağlanmakta, yolu gereğinden fazla uzatmakta bu da demiryoluna olan talebi azaltmaktadır.

Taşıma sisteminin rantabil olması iller arasındaki mesafenin en kısa şekilde sağlanmasını gerektirir. Ancak, mevcut şebeke yapısıyla demiryolları bu özelliğe sahip değildir. Demiryollarına talep yetersizliğinin sebebi ise, demiryollarının optimal bir güzergahta hizmet vermemesidir. Demiryollarının geçmediği yerleşim yerlerinden daha uzak ulaştırma için aktarmalar gerekmekte bu da ekstra aktarma zahmetini gerektirmektedir. Demiryolları kitle taşımacılığında

büyük hacimli ve 200 km.den daha uzun taşımalar için yolcu taşımalarında ise kitle taşımacılığında tercih edilmektedir²⁶⁶

Tablo 3.19’da bazı ülkelerde demiryolu uzunlukları verilmiştir. Bu tabloda ülkelerin yüzölçümü, nüfusu ve 10.000 nüfus başına düşen demiryolu uzunlukları gösterilmiştir. Demiryolu hattımızın ne kadar yetersiz olduğu tabloda verilen ülkeler ile mukayese edildiğinde daha iyi anlaşılmaktadır. Türkiye, hem 10.000 nüfus başına hem de 1.000 km²’ye düşen demiryolu uzunluğu açısından son sırada yer almaktadır. Avrupa ülkelerinde demiryolu uzunlukları ortalaması 10.000 nüfus başına 527 km., 1.000 km².de ise 55 km.dir. Türkiye’nin hat uzunluğu Avrupa ortalamasının nüfusa oranında ancak %23’ü, 1.000 km² oranında ise % 20’sidir.

Tablo 3.19: Bazı Ülkelerde Demiryolu Uzunlukları (2005)

ÜLKELER	Ülke Yüzölçümü (1000 km ²)	Ülke Nüfusu (1.000.000)	Hat Uzunlukları (km)	10.000 Nüfusa Düşen Demiryolu	1.000 km ² ’ye Düşen Demiryolu
TÜRKİYE	776,0	72,9	8.697	1,2	11,2
İNGİLTERE	245,0	60,1	19.956	3,3	81,5
LÜKSEMBURG	3,0	1,0	275	2,8	91,7
YUNANİSTAN	132,0	11,0	2.576	2,3	19,5
İRLANDA	70,0	4,0	1.919	4,8	27,4
PORTEKİZ	92,0	11,0	2.844	2,6	30,9
ALMANYA	357,0	83,0	34.221	4,1	95,9
DANİMARKA	43,0	5,0	2.134	4,3	49,6
İTALYA	302,0	59,0	16.545	2,8	54,8
HOLLANDA	41,0	16,0	2.811	1,8	68,6
İSPANYA	507,0	44,0	12.808	2,9	25,3
BELÇİKA	31,0	11,0	3.544	3,2	114,3
FRANSA	552,0	61,0	29.286	4,8	53,1
İSVİÇRE	41,0	7,0	3.399	4,9	82,9
NORVEÇ	324,0	5,0	4.087	8,2	12,6

²⁶⁶ Akın-Sultanoğlu, a.g.e., s. 114-115.

AVUSTURYA	84,0	8,0	5.782	7,2	68,8
İSVEÇ	450,0	9,0	9.867	11,0	21,9
FİNLANDİYA	339,0	5,2	5.732	11,0	16,9
ÇEK CUMH.	79,0	10,2	9.513	9,3	120,4
SLOVAKYA	49,0	5,4	3.626	6,7	74,0
MACARİSTAN	93,0	10,1	7.950	7,9	85,5
BULGARİSTAN	111,0	7,7	4.154	5,4	37,4
HIRVATİSTAN	57,0	4,4	2.726	6,2	47,8
ROMANYA	239	21,6	10.781	5,0	45,1

Kaynak: TCDD, İstatistik Yılı 2002-2006, Ankara, 2007, s. 115, 120.

Demiryolu bölgeleri ve şehirleri en kısa mesafede birbirine bağlayan yollardır. Nitekim, gelişmiş ülke demiryolları da bu özelliğe sahiptir. 1.000 km²'ye düşen en optimal demiryolu hat uzunluğu 70-100 km. arasındadır. Tablo 3.19'da görüldüğü gibi ülkemizde bu değer ancak 11 km. olup, standardın ancak 1/10'dur. Çek Cumhuriyeti, Belçika, Yunanistan ve Almanya bu standardın çok üzerindedir. Ülkemizde demiryolu uzunluğunun kısa mesafede 50.000 km. uzun mesafede ise 100.000 km.ye ulaşması rantabilite sağlayabilecektir.²⁶⁷

Tablo 3.20'de ise ülkemizin 1970-2007 yılları arasındaki hat uzunlukları gösterilmektedir.

Tablo 3.20: 1970-2007 Yılları Arasında Hat Uzunlukları (Km)

Yıllar	Ana Hat		2. Hat ve Tali Hat		Genel Toplam	
	Elektrikli	Toplam	Elektrikli	Toplam	Elektrikli	Toplam
1970	-	7.985	-	-	-	7.985
1971	-	8.135	-	-	-	8.135
1972	216	8.252	56	1.578	272	9.830
1973	216	8.261	56	1.607	272	9.868
1974	216	8.261	56	1.627	272	9.888
1975	216	8.338	56	1.663	272	10.001

²⁶⁷ Akın-Sultanoğlu, a.g.e., s. 116.

1976	216	8.338	56	1.707	272	10.045
1977	392	8.343	72	1.722	464	10.065
1978	392	8.343	72	1.723	464	10.066
1979	392	8.336	72	1.747	464	10.083
1980	392	8.397	72	1.747	464	10.144
1981	392	8.397	72	1.747	464	10.144
1982	392	8.360	77	1.808	469	10.168
1983	479	8.373	77	1.815	469	10.168
1984	479	8.400	85	1.863	564	10.263
1985	479	8.400	85	1.892	564	10.292
1986	479	8.401	88	1.927	567	10.328
1987	479	8.439	88	1.930	567	10.369
1988	479	8.430	88	1.931	567	10.361
1989	479	8.430	88	1.952	567	10.382
1990	603	8.429	118	1.960	721	10.389
1991	667	8.429	128	1.964	795	10.393
1992	905	8.430	128	1.983	1.033	10.413
1993	905	8.430	128	1.983	1.033	10.413
1994	939	8.452	154	1.934	1.093	10.386
1995	939	8.549	154	1.917	1.093	10.466
1996	1.524	8.607	300	1.901	1.824	10.508
1997	1.706	8.607	359	1.901	2.065	10.508
1998	1.706	8.607	359	1.901	2.065	10.508
1999	1.763	8.682	370	2.251	2.133	10.933
2000	1.752	8.671	370	2.251	2.122	10.922
2001	1.752	8.671	370	2.269	2.122	10.940
2002	1.752	8.671	370	2.277	2.122	10.948
2003	1.752	8.697	370	2.287	2.122	10.984
2004	1.920	8.697	385	2.287	2.035	10.984
2005	1.920	8.697	416	2.287	2.336	10.984
2006	1.920	8.697	354	2.287	2.274	10.984
2007	1.920	8.697	354	2.294	2.274	10.991

Kaynak: Akın-Sultanoglu, a.g.e., s. 117; TCDD, 2007 Yılı Faaliyet Raporu, s. 17.

4.3.2. Kurp Yarıçapı ve Yol Eğimleri

Dünya standartlarında, kurp yarıçapı (virajı) 2.500-3.000 metre arasındadır. Ülkemizde ise demiryollarının toplam uzunluğunun %18,2'sinde kurp yarıçapı 200-500 metre arasında olup, 6.124 adet kurp bulunmaktadır. 2.500 metrenin altında, standart dışı kurp yarıçapı toplam demiryolu uzunluğunun %34,1'ini meydana getirmektedir. Ülkemizde kurp yarıçapı düşük olup, bunun böyle olması demiryollarımız için büyük bir problem teşkil etmektedir. Çünkü, düşük kurp yarıçapı trenlerin yeterli hız yapmasına engel olmaktadır. Bunu yanı sıra zaman kaybı ve sürtünme fazlalığı sebebiyle enerji kaybı da oluşmaktadır. Ayrıca, sık sık vagon devrilmesine neden olmaktadır (Bkz. Tablo 3.21).²⁶⁸

Tablo 3.21: Demiryollarında Kurp Sayısı, Kurp Uzunluğu ve Şebeke Uzunluğuna Oranları, 2007

Kurp Yarıçap Gruplar (m.)	Adet	Uzunluk (Km)	Tüm İçinde (%)
200-500	6.124	1.579	18,2
501-1000	2.983	1.023	11,8
Standart dışı yolların toplamı	9.107	2.602	29,9
1001-1500	455	177	2,0
1501-2000	440	186	2,1
2000'den büyük	323	114	1,3
Düz yol	-	5.618	64,6
Toplam	10.325	8.697	100,0

Kaynak: TCDD, 2007 Yılı Faaliyet Raporu, s. 18.

Dünyada demiryollarında maksimum eğim binde 10 ve altındadır. Türkiye demiryollarında ise yolun % 25'inin eğimi binde 10'un üzerindedir. Diğer bir ifade ile demiryollarımızın eğimleri de dünya standartlarının altındadır. Ülkemizde eğimin yüksek oluşu, zaman kaybının yanı sıra harcanan enerjiyi arttırmakta, tonajda sınırlama getirmekte dolayısıyla da maliyetleri arttırmaktadır (Bkz. Tablo 3.22).²⁶⁹

²⁶⁸ TCDD, 2007 Yılı Faaliyet Raporu, s. 18; Akın-Sultanoğlu, a.g.e., s. 123.

²⁶⁹ TCDD, 2007 Yılı Faaliyet Raporu, s. 18; Akın-Sultanoğlu, a.g.e., s. 120-121.

Tablo 3.22: Hatların Eğimleri, Uzunlukları ve Şebeke Uzunluğuna Oranları, 2007

Eğim (Binde)	Uzunluk (Km)	Tüm İçinde (%)
0	1.656	19,0
0.01-5	3.119	35,9
5.01-10	1.746	20,1
10.1-15	1.349	15,5
15.1-20	603	6,9
20.1- +	224	2,6
Toplam	8.697	100,0

Kaynak: TCDD, 2007 Yılı Faaliyet Raporu, s. 18.

4.3.3. Dingil Basıncı ve Travers Durumu

Demiryollarının kalitesi, rayların dayanabileceği dingil basıncı ile ölçülmektedir. Ayrıca dingil basıncı lokomotiflerde çekim gücü ile orantılıdır. Lokomotiflerin çekim gücü yükseltildiğinde dingil basıncının da artırılması lazımdır. Avrupa standartlarının dingil basıncı 100-150km/saat hızlarda 20 tonun üzerindedir. Hızlı trenlerde bu değer 25 tona çıkmaktadır. Ülkemiz demiryollarında ise dingil basıncı bakımından yolun %2,4'ü standart dışı olup, 18,5 tonun altında dingil basıncına sahiptir.²⁷⁰ Tablo 3.23'deki veriler 2006 yılına ait olup, 2007 yılında da bu durum değişmemiştir.

Tablo 3.23: Dingil Basıncına Göre Hatların Dağılımı, 2006

Dingil Basıncı Grupları (Ton)	Uzunluk (Km)	Tüm İçinde (%)
13-13,5	151	1,7
15-15,5	61	0,7
20	5.276	60,7
22,5	3.209	36,9
Toplam	8.697	100,0

Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı 2002-2006, s. 17.

²⁷⁰ TCDD, İstatistik Yıllığı 2002-2006, s. 17; Akın-Sultanoğlu, a.g.e., s. 124.

Demiryollarında alt yapının sağlamlığı uygulanan travers tipine bağlıdır. Ülkemizde çelik, ahşap ve beton olmak üzere üç çeşit travers kullanılmaktadır. Rayların altına döşenen traverslerin sağlamlığı, ray kırılmasını önlemekte ve ray ömrünü uzatmaktadır. En sağlam ve en çok tercih edilen travers betondan yapılan traverstir. Beton traversin, üretim bakımından maliyeti daha ucuz olup, rayları koruması çelik ve ahşap traverse göre daha iyidir. Alt yapının sağlamlığı traversin altına döşenen balatanın yeterli kalınlıkta olmasına da bağlıdır. 2007 yılında demiryollarımızda döşenen traverslerin %11,7'si çelik, %19,4'ü ahşap ve %68,9'u ise betondur (Bkz. Tablo 3.24).²⁷¹

Tablo 3.24: Döşenmiş Traverslerin Dağılımı, 2007

Travers Tipleri	Uzunluk (Km)	Tüm İçinde (%)
Çelik	1.019	11,7
Ahşap	1.683	19,4
Beton	5.995	68,9
Toplam	8.697	100,0

Kaynak: TCDD, 2007 Yılı Faaliyet Raporu, s. 19.

4.3.4. Yol Bakım ve Onarım Faaliyetleri

2007 yılında mevcut yolların %23,2'si 0-10 yaş grubuna, %29,2'si 11-20 yaş grubuna, %21,4'ü 21-30 yaş grubuna dahil iken %26,2'si 30 yaş üstünde raylarla kaplıdır. 49,05 kg/m tipinde ray kullanım oranı %69,7 ve beton travers kullanım oranı %68,9'dur (Bkz. Tablo 3.25).²⁷²

Tablo 3.26'da ise 2000-2006 yılları arasında demiryollarında gerçekleşen yatırımlar gösterilmektedir. 2000 yılında 229 km. yol yenilemesi yapılmışken daha sonraki yıllarda bu rakam 38 km. (2002 yılı) kadar düşmüş, 2006

²⁷¹ TCDD, 2007 Yılı Faaliyet Raporu, s. 19.

²⁷² . A.e., s. 18.

yılında ise 200 km. çıkmıştır. 2006 yılında 6.200 adet ray kaynağı, 200 adet makas yenilemesi yapılmıştır.

Tablo 3.25: Rayların Yaşlarına Göre Dağılımı, 2007

Rayların Yaş Grupları	Uzunluk (Km)	Tüm İçinde (%)
0-10	2.019	23,2
11-20	2.541	29,2
21-30	1.860	21,4
30- +	2.277	26,2
Toplam	8.697	100,0

Kaynak: TCDD, **2007 Yılı Faaliyet Raporu**, s. 18.

Tablo 3.26: Demiryolu Yatırımlardaki Fiziki Gerçekleşmeler (2000-2006)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Yol yenilemeleri (km)	229	152	38	55	101	69	200
Mevcut yolun takviyesi (km)	54	5	7	13	21	33	34
Ray kaynağı (1000 adet)	8	0	8	4	8	12,5	6,2
Makas yenileme (adet)	164	-	42	246	176	180	200
Dizel manevra lokomotifleri (adet)	5	8	5	-	-	-	-
Yolcu vagonları (adet)	-	10	24	9	42	46	30
Yük vagonları (adet)	50	100	2	87	400	205	646
Dizel elektrikli ana hat lokomotifleri (adet)	-	-	-	6	12	-	24

Kaynak: TCDD, **İstatistik Yıllığı** 2000-2004, s. 93; TCDD, **İstatistik Yıllığı** 2002-2006, s. 93.

2006 yılında 30 adet yolcu vagonu imalatı gerçekleştirirken, 2005 yılında 46 adet yolcu vagonu imal edilmiştir. Yük vagonu sayısı ise 2006 yılında 646'ya çıkmıştır. Oysa 2005 yılında 205 adet yük vagonu imal edilmiştir. 2003 yılında 6

adet dizel elektrikli ana hat lokomotifini imal edilmişken, 2006 yılında dört kat artmış, 24 adete ulaşmıştır.

2007 yılında yol yatırım projesi kapsamında; 500 km. yol yenilemesi, 54 km. takviye pozunu, 200 adet makas yenilemesi, 16.000 adet ray kaynağı yapılması programlanmıştır. Ancak, 100 km. yol yenilemesi, 23 km. takviye pozunu, 115 adet makas yenilemesi, 7.006 adet ray kaynağı yapılmıştır. 100 km.lik yol yenilemesi yapılan hatlar ise şunlardır:²⁷³

Ankara-Kayseri	10 km.
Kayseri-Sivas	14 km.
Cumaovası-Aydın	12 km.
Yolçatı-Tatvan	37 km.
Narlı-Nusaybin	27 km.

Öte yandan, 2007 yılında 5 adet toplam 9,9 km. iltisak hattı yapılırken, 1 adet 3,2 km. iltisak hattı sökülmüş ve yıl sonu itibarıyla iltisak hattı toplam uzunluğu 421,7 km. (312 adet)'ye ulaşmıştır.

Yol yenileme faaliyetlerinin en önemlilerinden biri, ray bağlantı yerlerinin kaynak yapılmasıdır. Eğer yolun ray bağlantıları kaynaklı ise bu yolun kalitesini düşürmekte, seyahat esnasında yolcuları rahatsız edecek derecede tekerlek vuruşlarından kaynaklı tren gürültüsüne, darbe vuruşlarına sık sık ray kırılmalarına, traverslerin cebire bulonlarının ve cebirelerin kırılmasına neden olmaktadır.

Türkiye'de ray bağlantılarının kötü olması sebebiyle ray yenileme maliyetleri çok yüksektir. Demiryolu şebekesinin yol yenilemelerinde yıllık ihtiyaç duyduğu ray miktarı 100.000 tondur. Demiryollarının ihtiyaç duyduğu rayları üretebilecek kapasitede yerli üretim yapılamadığından ithal edilmektedir. 2000

²⁷³ TCDD, 2007 Yılı Faaliyet Raporu, s. 21.

yılında ray üretmek için Karabük Demir Çelik Fabrikası ile işbirliği yapılmıştır. Bu yıl ilk defa olmak üzere 36 metrelik yerli ray üretilmiştir.²⁷⁴

2007’de demiryolları şebekesi genelinde yol bakım onarım işlerini yürüten ünitelerinin sayısı ise şöyledir: Yol Şube Şefliği 37, Yol Kısım Şefliği 141, Yol Mekanik Atölye Müdürlüğü 7, Tarım Kısım Şefliği 13 ve Atölye Bölge Kısım Şefliği 38.²⁷⁵

4.4. Cer Hizmetleri

Cer hizmetleri, demiryolu işletmeciliğinin temel fonksiyonlarından biridir. Çeken ve çekilen araçların ihtiyacı ne kadar verimli karşıladığı yükün takıntısız olarak akıp akmadığı, cer hizmetlerinin ne derece iyi yapılabildiğinin göstergesidir. Cer hizmetleri, kısa ve uzun vadeli taşıma programlarına uygun olarak tren çekim gücünün planlanması, çeken ve çekilen araçların işletme performansının en üst düzeyde kalmasını sağlayacak şekilde bakım, onarım ve servis hizmetleri işlerinin yapılması ve koordine edilmesi, çeken araçları kullanan personelin sağlanması, yetiştirilmesi ve çekim hizmetlerinin yapılması; çeken ve çekilen araç parkının modernize edilmesi için etüd, araştırma ve diğer faaliyetlerin yürütülmesi çalışmaları yapmaktadır.²⁷⁶

Cer hizmetleri, merkezdeki Cer Dairesinin koordinatörlüğünce yürütülmektedir.

4.4.1.Çeken Araçların Durumu

Demiryollarında çeken araçlar; dizel lokomotifler, elektrikli lokomotifler, motorlu ve elektrikli trenler, ray otobüsleri, metro ve hafif raylı

²⁷⁴ Akın-Sultanoğlu, a.g.e., s. 128.

²⁷⁵ TCDD, 2007 Yılı Faaliyet Raporu, s. 23.

²⁷⁶ Cumhuriyetin 75. Yılında Ulaştırma ve Haberleşme, s. 44.

sistem araçları ve kendinden tahrikli demiryolu hizmet araçlarıdır. Çekilen araçlar ise yolcu vagonları, metro ve hafif sistem araçları ile yük vagonlarıdır.²⁷⁷

Lokomotiflerin dizel ve elektrikli olarak ayrılmasının sebebi, elektrikli lokomotiflerin elektrifikasyonun olduğu yollarda, dizelli lokomotiflerin ise elektrifike edilmeyen yollarda çalışmasıdır. Dizelli makinenin randımanı %35 iken elektrikli makinenin randımanı %65'tir. Elektrikli cer sistemi en ekonomik sistemdir. 2007'de elektrikli lokomotif sayısı 67'dir. Dizelli lokomotiflerin sayısı ise 522'dir. Elektrikli dizilerin sayısı 83, dizelli dizilerin sayısı ise 44 adettir.

Tablo 3.27: Çeken Araçların Faaliyet Durumu, 2002, 2006

	2002			2006		
	Mevcut	Faal	Faal %'si	Mevcut	Faal	Faal %'si
Buharlı lokomotif	50	8	16	-	-	
Elektrikli lokomotif	74	61	82	67	54	81
Toplam dizelli lokomotif	555	421	76	535	446	83
Anahat dizelli lokomotif	470	367	78	477	397	83
Manevra dizelli lokomotif	85	54	64	58	49	84
Elektrikli dizi	90	81	88	84	76	90
Dizelli dizi	50	25	50	46	36	78

Kaynak: TCDD, İstatistik Yılığ 2002-2006, Ankara, 2007, s. 24.

Tablo 3.27'de çeken araçların faaliyet durumları gösterilmektedir. Bu tablo için 2002 ve 2006 yılı verileri kullanılmıştır. Buna göre, 2002 yılında buharlı lokomotif sayısı 50 adettir. Ancak, 2002 yılında 8'i faal durumda iken 2006 yılında

²⁷⁷ Akın-Sultanoğlu, a.g.e., s. 128-129.

faal durumda bulunan buharlı lokomotif kalmamıştır. Dizelli lokomotifler, anahat lokomotifleri ve manevra lokomotifleri olarak ikiye ayrılmaktadır. 2002 yılında dizelli lokomotif toplamı 555 olup, bunların %76'sı faal durumdadır. 2006 yılında ise dizelli lokomotif toplamı 535'e düşmesine rağmen %83'ü faal durumdadır. Elektrikli lokomotif sayısı 2002'de 74 iken %82'si faal durumdadır. 2006'da ise 67 adette düşmüş olup, %81'i faal durumdadır. Elektrikli diziler sayısı, 2002'de 90 iken %88'i faal durumdadır. 2006'da ise 84 adet elektrikli dizi mevcut bulunmakta olup %90'ı faal durumdadır. Dizelli dizi sayısı 2002'de 50 iken bunların yarısı faal durumdadır. 2006'da 46 adet olan dizelli dizinin %78'i faal durumdadır.

2007 yılında ise elektrikli lokomotiflerin faal oranı %87, dizelli lokomotiflerin %87, elektrikli dizilerin %94 ve dizelli dizilerin %80 olmuştur. Çeken araçların faal oranlarında 2006 yılına göre 2007 yılında %2 ile %7 oranında artış olmuştur.²⁷⁸

Tablo 3.28: Lokomotiflerin Yaşlarına Göre Dağılımı, 2007

	Lokomotiflerin Yaş Durumu				
	0-15	16-20	21-25	25-+	Toplam
Elektrikli lokomotif	14	31	0	22	67
Anahat dizelli lokomotif	44	77	139	212	472
Manevra dizelli lokomotif	44	0	0	14	58
Elektrikli dizi	0	15	22	46	83
Dizelli dizi	37	0	0	7	44

Kaynak: TCDD, 2007 Yılı Faaliyet Raporu, s. 30.

Çeken araçlar grubuna dahil olan lokomotiflerin yaş durumlarına bakıldığında ise yarısından çoğunun 25 yaş üzerinde olduğu görülmektedir. Aslında bu lokomotifler ekonomik bakımdan ömürlerini tamamlamıştır. Sürekli motor arızaları oluşmakta, bakım masrafları bu nedenle artmaktadır. Bu

²⁷⁸ TCDD, 2007 Yılı Faaliyet Raporu, s. 29.

lokomotiflerin bir çoğu satın alındıkları ülkelerde uzun yıllar kullanılmıştır (Bkz. Tablo 3.28).²⁷⁹

Lokomotiflerin %65'inin çekme gücü ekonomik bakımdan ömrünü doldurmuştur. AB ülkelerinde 1.000 ham tonun üzerinde yükü tek bir lokomotif saatte 100 km.nin üzerinde çekmektedir. Ülkemizde ise lokomotiflerin büyük çoğunluğu saatte 80 km.nin üzerine çıkamamaktadır. 900 ham tonun üzerinde yük çekebilen lokomotifimiz ise bulunmamaktadır. Bunun için bir trende birden fazla lokomotif kullanılmakta olup, bu durum yakıt tüketimini iki misline çıkarmaktadır.²⁸⁰

Demiryolu işletmeciliğinde cer gücünün düşüklüğünün başlıca sebepleri şu şekildedir açıklanabilir: Çeken ve çekilen araçların önemli bir kısmının ekonomik ömrünü dolduracak kadar yaşlı olması; bakımda geçen sürelerin çok uzun olması; bakımdan sonra sık sık arıza vermeleri; bakım için gerekli yedek malzeme eksikliği; sık sık bakıma girme durumunda kalmaları yani ortalama 300 km.de bir bakıma alınmaları; yollardaki düşük kurp yarıçapından dolayı tekerleklerde meydana gelen yüksek aşınmalar, sık sık tekerlek bobinlerinin değiştirilmesine yol açmakta bu da faal olma sürelerini azaltmaktadır.²⁸¹

4.4.2. Çekilen Araçların Durumu

Yolcu ve yük vagonları çekilen araçlar grubuna girmektedir. Bu araçlar, TCDD'nin bağlı ortaklıklarında üretilmektedir. Yolcu vagonları, banliyö, pulman, kopart, kuşetli, yataklı ve yemekli olmak üzere altı çeşide ayrılmaktadır. Yük vagonları ise kapalı, açık, platformlu ve sarnıçlı olmak üzere dörde ayrılmaktadır. Ayrıca 3. şahıs vagonları ile idari vagonlar da bulunmaktadır.

²⁷⁹ A.e., s. 30.

²⁸⁰ Akın-Sultanoğlu, a.g.e., s. 133.

²⁸¹ A.e., s. 132.

Tablo 3.29'e göre, 2006 yılında yolcu vagonu mevcudu 993 adet iken bunların %79'u faal durumdadır. 2007 yılında ise 1.010 adet olan yolcu vagonunun %85'i faaldır. Yük vagonu mevcudu 2006'da 16.320 olup %98'i faaldır. 2007'de ise 17.041'e çıkmış olup faal durumu %90'dır.

Tablo 3.29: 2006 ve 2007 Yılları İtibarıyla Çeken Araçların Faaliyet Durumu (Adet)

	2006			2007		
	Mevcut	Faal	Faal %'si	Mevcut	Faal	Faal %'si
Yolcu vagonu	993	784	79	1.010	860	85
Yük vagonu	16.320	15.932	98	17.041	15.384	90
Kapalı vagon	4.753	4.689	99	4.653	4.467	96
Açık vagon	6.846	6.755	99	6.713	5.438	81
Sarnıçlı vagon	483	305	63	677	582	86
Platform vagon	4.238	4.183	99	4.998	4.897	98
3. Şahıs vagonları	1.909	1.885	99	2.164	2.152	99
İdari Hız vagonları	2.037	2.017	99	1.985	1.980	100

Kaynak: TCDD, 2007 Yılı Faaliyet Raporu, s. 30.

Diğer taraftan 2006'da yolcu vagonlarının %24,7'si 30 yaş üstünde iken 2007'de bu oran %25,3'e yükselmiştir. Yük vagonlarında ise bu oran 2006 için %19,2 iken 2007 için %22,2 düzeyindedir.²⁸²

Yolcu vagonlarının 2006 yılındaki toplam kapasitesi 55.377 ton iken 2007 yılında 56.421 tona çıkmıştır. Yük vagonlarının 2006 yılındaki toplam kapasitesi 664.328 ton iken 2007 yılında 691.634 tona çıkmıştır.²⁸³

²⁸² TCDD, İstatistik Yılığ 2002-2006, s. 29, 31; TCDD, 2007 Yılı Faaliyet Raporu, s. 31.

²⁸³ TCDD, İstatistik Yılığ 2002-2006, s. 29, 31; TCDD, 2007 Yılı Faaliyet Raporu, s. 31.

4.5. TCDD'nin Personel Durumu

TCDD'nin genel müdürlük, bölgeler, limanlar ve teşkillerinde çalışan personeli kendi arasında memur, sözleşmeli, daimi işçi ve geçici işçi olmak üzere dört gruba ayrılmaktadır. Ayrıca TCDD'ye bağlı ortaklıklarda yani TÛLOMSAŞ (Eskişehir), TÛDEMSAŞ (Sivas) ve TÛVASAŞ (Adapazarı) fabrikalarında çalışan personelde aynı sınıflamaya tabidir.

Personel durumu ve hareketlerinin gelişimini daha iyi anlamak için 2000 yılından 2007 yılına kadarki veriler, Tablo 3.30'da gösterilmiştir. 2000 yılında 1.453 memur çalışırken 2007 yılında 919'a düşmüştür. 2000 yılında 22.524 sözleşmeli personel çalışırken 2007 yılında 16.673'a düşmüştür. 2000 yılında 21.277 daimi işçi çalışırken 2007 yılında 13.409'a düşmüştür. 2000'de 1.958 geçici işçi çalışırken 2007 yılında 1.935'e düşmüştür. Bu verilere göre, 2000 yılından 2007 yılına gelinceye kadar TCDD personeline %30.2'lik bir azalma olmuştur.

Tablo 3.30: Personel Durumu, 2000-2007

Yıllar	Memur	Sözleşmeli	Daimi işçi	Geçici işçi	Toplam	Önceki yıla göre değişim %'si
2000	1453	22524	21277	1958	47212	-
2001	1442	22088	19998	1647	45175	-4
2002	1395	21291	18307	985	41978	-7
2003	1308	20068	16391	1256	39023	-7
2004	1204	18433	15933	3140	38710	-0,8
2005	1166	17334	15058	2035	35593	-8
2006	1160	16550	14247	1107	33064	-7
2007	919	16673	13409	1935	32936	-0,4

Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı 1996-2000, s. 33; TCDD, İstatistik Yıllığı 2001-2005, s. 35; TCDD, İstatistik Yıllığı 2002-2006, s. 35; TCDD, 2007 Yılı Faaliyet Raporu, s. 35.

4. 6.Yolcu ve Yük Taşımacılığı

Yolcu taşımacılığı konusunda  hizmet türü vardır. Bunlardan birincisi yolcu taşıması, ikincisi bagaj taşımacılığı ve üçüncüsü masajeri (ekspres kargo)'dir. Ayrıca yolcu taşımacılığı; banliyö yolcu taşıması ve ana hat yolcu taşıması olarak ikiye ayrılmaktadır. TCDD'nin en önemli gelirlerinden biri bu taşımacılıktan elde edilmektedir. Ülkemizde yolcular, kısa mesafeden ziyade uzun mesafeli yolculuklarda demiryolunu tercih etmektedirler. Çünkü, uzun mesafeli tren yolculuğu ekonomik, rahat ve güvenlidir. Ancak, kalitenin düşük olması nedeniyle talepte düşüş olmaktadır. Alt yapıdan kaynaklanan hız sorunu, gecikmeler ile diğer nedenler kaliteyi düşürmektedir.

TCDD'de yolcuların yanlarına 30 kg. kadar yük alma hakkı vardır. Bu miktarı aşan yolcular yüklerini kargoya vermek zorunda kalmaktadırlar. Bu nedenle yükü olan yolcular demiryolunu tercih etmemektedir. Oysa, ekspres dizilerde furgonların olması halinde bu sorun ortadan kalkacaktır.

Demiryolu yolcu taşımacılığında masajeri, ufak yük veya tam vagon yükünden az olan yk taşımacılığıdır. Vagonlar en az 1-3 yüke sahip olduktan sonra gidiş yönüne giden yk trenine eklenip gönderilmektedir. Gittikleri istasyondan diğer bir yöne gidebilmek için masajeri yükünü bekleyip, yk terine eklenerek hareket etmektedir. Böylece, yükün yerine varması uzun sürdüğü gibi zaman da almaktadır. Bu nedenle demiryolu taşımacılığında ekspres kargoya olan talep azalmıştır.

4.6.1. Banliyö Yolcu Taşımacılığı

TCDD'nin banliyö hatları Sirkeci, Haydarpaşa, Ankara, Basmane ve Alsancak'tır. Bu hatlarda toplam olarak, 2006 yılında 53.482 yolcu taşıması yapılmışken 2007 yılında 56.305 yolcu taşınmıştır. Yani, 2007 yılında 2006 yılına göre %5 artış olmuştur. Böylece 56,5 milyon yolcu olan 2007 yılı taşıma

programının %100'ü gerçekleşmiştir. Ayrıca, 2006 yılına göre 1. Bölge (İstanbul) Banliyösünde %10 artışla 44.143 yolcu taşınması gerçekleştirilmiştir (Bkz. Tablo 3.31).

Tablo 3.31: Banliyö Yolcu Sayısı (Bin)

Banliyö hatları	2006	2007	2006-2007 fark %'si
Sirkeci	21015	21943	4
Haydarpaşa	19196	22200	16
Ankara	13173	12162	-8
Basmane	23	0	-100
Alsancak	75	0	-100
Toplam	53482	56305	5

Kaynak: TCDD, 2007 Yılı Faaliyet Raporu, s. 42.

1. Bölgedeki banliyö yolcu taşınmasının artış nedenleri şöyledir:²⁸⁴

- **Personel Açığının Giderilmesi:** 18 Ağustos 2006'dan itibaren her iki banliyö bölgesi jeton satış gişelerini de kapsayacak şekilde 172 kişilik gişe hizmeti satın alınmıştır. Personel sıkıntısı nedeniyle daha önce açılmayan bazı gişeler bu tarihten itibaren açılabilmiş, müşteri memnuniyetinde bir artış sağlanmıştır.
- **İşletmecilik Tedbirleri:** Banliyö ünitelerinin periyodik bakımlarının daha hassas yapılmasına bağlı tehir, imdat ve iptallerindeki azalış, personel düzenlemeleriyle trafiğe kapalı istasyon kalmaması, Haydarpaşa-Pendik ve İstanbul-Yedikule arasında ihata çalışmaları yolcu sayısının artışında etkili olmuştur

²⁸⁴ TCDD, 2007 Yılı Faaliyet Raporu, s. 42.

2006 yılına göre 2007 yılında 2. Bölge banliyösünde %8 azalışla 12.162 yolcu taşınması gerçekleştirilmiştir. 2. Bölgedeki banliyö yolcu taşınmasının azalış nedenleri ise şöyledir:²⁸⁵

- Belediyece çalıştırılan toplu taşıma araçlarında demiryoluna nazaran yolcuya sağlanan avantajlar,
- Özellikle son zamanlarda gelişen kapıdan işyerine, işyerinden kapıya özel servis taşımacılığının yaygınlaşması,
- Diğer toplu taşıma araçlarının demiryoluna paralel güzergahlarda kapıdan kapıya ve daha etkin hizmet vermesi,
- Çeşitli nedenlerle yolcuların seyahat alışkanlıklarını değiştirmesi,
- Çeşitli nedenlerle kapı kontrolü, gişe hizmetleri, trendeki bilet kontrolünün yeterince yapılamamasıdır.

Banliyö yolcu taşıma hizmetlerinin belediyelerle işbirliği içerisinde gerçekleştirilmesi veya belediyelere devredilmesi için çalışmalara başlanmıştır. Bu çalışmalar kapsamında, Büyükşehirlerimizin şehir içi ulaşım sorununa raylı sistemlerle köklü ve kalıcı çözüm sağlanması için; TCDD ve İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından, metro standardında bir banliyö işletmeciliği yapılması ve İzmir Banliyösünün Belediye ile ortak işletilmesi için işbirliğine gidilmiş, her iki kuruluşun yetkililerince protokol imzalanmış ve bu amaçla belediye % 50'şer hisseli ortak bir şirket (İZBAN A.Ş) kurulmuştur. Cumaovası-Aliağa arasında EGERAY adı altında banliyö işletmeciliği yapacaktır. Altyapının metro standartlarına çıkartılması için inşaat çalışmalarına başlanmıştır. Banliyö hizmetinin 2009 yılında işletmeye açılması planlanmaktadır. Banliyö istasyonları düzenlenecek ve 14 adet alt ve üst geçit inşa edilecektir.²⁸⁶

Ayrıca, Ankara Banliyösünün iyileştirilerek metro standartlarında işletmecilik yapılması için başlatılan BAŞKENTRAY projesi kapsamında yeni yol

²⁸⁵ TCDD, 2007 Yılı Faaliyet Raporu, s. 43.

²⁸⁶ A.e., s. 43.

ilaveleri ile birlikte banliyö hattı anahat yolcu ve yük hattından tamamen ayrılması ve bütün istasyon, peron, alt-üst geçitler ve diğer tesislerin yenilenmesi planlanmıştır. Ankara banliyösünde çalıştırılmak üzere imal ve temini planlanan 32 adet banliyö treni için anlaşmaya varılmıştır.²⁸⁷

4.6.2. Anahat Yolcu Taşımacılığı

2007 yılında 2006 yılına göre %4 artışla 24,9 milyon yolcu taşınması ve %5 artışla 4 milyar yolcu-km gerçekleşmiştir. 26.5 milyon yolcu ve 4 milyar yolcu-km olan 2007 yılı taşıma programının %94'ü gerçekleşmiştir.²⁸⁸

2007 yılı yolcu programının %6 eksiği ile gerçekleşmesini nedenleri arasında, Ankara-İstanbul arasında yapılan hızlı tren yol çalışmaları ve şebekenin değişik yerlerinde yapılan yol yenileme çalışmaları bulunmaktadır. Bu çalışmalardan dolayı trenlerin geçici süre ile seferden kaldırılması ve bazı trenlerin hareket saatlerinin değiştirilmesinin neden olduğu yolcu kayıpları ve İzmir metro çalışmaları nedeniyle Basmane varış ve kalkış trenlerin Basmane-Gaziemir ve Basmane-Ulukent arasında seferden kaldırmaları sebebiyle oluşan yolcu kayıpları etkili olmuştur.²⁸⁹

Yolcu taşıma miktarını artırmak için 2007 yılında yapılan çalışmalar aşağıdaki gibi özetlenebilir.²⁹⁰

a. TCDD ile Garanti Bankası A.Ş. arasında 2000 yılında imzalanan protokolle garlarda kredi kartı ile bilet satışları başlatılmıştır. 2007'de 42 merkezde kredi kartı ile satış yapılmaktadır.

²⁸⁷ A.e., s. 44.

²⁸⁸ A.e., s. 45.

²⁸⁹ A.e., s. 46.

²⁹⁰ A.e.

b. Bandırma-İzmir hat kesiminde yapılan yol çalışmaları tamamlanmıştır. Bu hat üzerinde iki ekspres treni sefere konulmuştur. Bu trenlerin İstanbul feribot bağlantıları da bulunmaktadır. İzmir ile İstanbul arası tren-feribot olarak 7 saat sürmektedir.

c. Kırıkkale-Ankara-Kırıkkale arasında 10 Mayıs 2007, Kayseri-Adana-Kayseri arasında 12 Mayıs 2007 ve Amasya-Suluova-Amasya arasında 6 Haziran 2007'den itibaren işletilmek üzere ray otobüsleri sefere konulmuştur. Kayseri-Adana arasındaki yolcu sayısındaki artış üzerine 5 pulman vagonlu Erciyes Ekspresi sefere konulmuştur.

d. 2007 itibarıyla demiryolu yolcularına internet üzerinden bilet satış hizmeti vermeye başlanmıştır. İnternette bilet alan yolcuların gişelere uğramadan bilet alabilmelerini sağlayacak olan trenmatik cihazı Haydarpaşa, Eskişehir ve Ankara Garlarına monte edilmiştir. Ayrıca, internet üzerinden yapılan satışlarda %5'lik bir indirim uygulanmaktadır.

4.6.3.Yük Taşımacılığı

Demiryollarında yük taşımacılığı en önemli hizmetlerden biridir. Ülkemizde katı yakıtlar, cevherler, inşaat malzemelerinin taşınmasında demiryolları tercih edilmektedir. Fakat, demiryollarımız yük taşımacılığı için yetersiz bulunmaktadır. Belli bir müşterisi olan ve pazardaki payı oldukça dar olan kurumun elindeki müşterisi onu terk etmeyen müşteridir. Kurumun pazardaki payını yükseltmek, yeni müşteriler kazanmak isteniyor ise demiryollarının en büyük sorunu olan altyapı sorunlarının ve tren tehirlilerinin giderilmesi gerekmektedir.

2007 yılında 2006 yılına göre yük taşımada net-tonda %6'lık, net-ton km.de %2'lik bir artış olmuş, net-ton programının %99'u, net-ton km programının ise %93'ü gerçekleşmiştir. Tablo 3.32'de yük taşımalarının 2006 ve 2007 yılı için

gerçekleşen miktarları net-ton olarak gösterilmektedir. Tablo 3.33'te ise net-ton km olarak gösterilmektedir.

Tablo 3.32: 2006 ve 2007 Yılı İtibarıyla Yük taşımaları (Net-ton)

	2006	2007	2006-2007 fark %'si
Büyük hız	151.131	117.216	-22
Küçük hız	19.594.194	20.731.444	6
Bagaj	3.000	2.000	3
Toplam	19.748.325	20.850.660	6

Kaynak: TCDD, 2007 Yılı Faaliyet Raporu, s. 48.

Tablo 3.33: 2006 ve 2007 Yılı İtibarıyla Yük taşımaları (Net-ton km: 1000)

	2006	2007	2006-2007 fark %'si
Büyük hız	80.253	66.278	-17
Küçük hız	9.464.111	9.688.404	2
Bagaj	1.000	1.000	0
Toplam	9.545.364	9.755.682	2

Kaynak: TCDD, 2007 Yılı Faaliyet Raporu, s. 48.

Yük taşımacılığı belli maddeler üzerinde toplanmaktadır. TCDD elinde mevcut olan pazarı kaybetmemek ve daha da genişletebilmek için taşımacılık sistemini geliştirilmesi gerekmektedir. Tren seferleri hızlandırılıp kombine taşımacılığa geçilmelidir. Bu sebeple, yük taşımacılığında canlı hayvan, hububat, şeker pancarı, gübre, cevher, askeri malzeme, katı yakıt, petrol ürünleri ve inşaat malzemeleri taşınmaktadır. Ancak, yaş sebze ve meyve ise tren hızlarının düşük olması nedeniyle demiryolları ile taşınmamaktadır.

Tablo 3.34'te 2006 ve 2007 yıllarında madde cinslerine göre gerçekleşen taşımalar gösterilmektedir. Tarımsal ürünler ve canlı hayvanlar grubunda hububat ürünleri, kereste ve canlı hayvanlar bulunmaktadır. 2006 yılına göre 2007 yılında bu gruba ait taşımalarda %137'lik artış sağlanmıştır.

Tablo 3.34: Madde Cinslerine Göre Taşımalar (Ton)

	2006	2007	2006-2007 fark %'si
Tarımsal ürünler ve canlı hayvanlar	85.543	202.354	137
Gıda maddeleri ve Hayvan yemi	131.036	134.452	3
Katı yakıtlar	3.537.971	3.447.137	-3
Petrol ürünleri	327.296	274.213	-16
Cevherler	5.923.263	5.439.234	-8
Metalurji üretimi	385.116	481.339	25
İnşaat malzemeleri	1.675.280	1.716.378	2
Gübre	209.876	275.722	31
Patlayıcı, parlayıcı maddeler	2.931	3.932	34
Konteyner	3.019.184	4.028.583	33
Araç makine	368.923	284.324	-23
Askeri taşıma	154.828	196.520	27
Diğer taşıma	921.127	1.264.602	37
Uluslararası taşıma	3.002.951	3.099.870	3
Toplam	19.745.325	20.848.660	6

Kaynak: TCDD, 2007 Yılı Faaliyet Raporu, s. 53.

Gıda maddeleri ve hayvan yemlerinin taşınmasında, 2006 yılına göre 2007'de %3'lük bir artış olmuştur. Katı yakıtlar grubunda maden kömürü, kok kömürü ve linyit kömürü bulunmakta olup, 2007 yılında önceki yıla göre %3'lük azalma olmuştur. Petrol ürünleri arasında akaryakıt, asfalt, zift ve katran yer

almaktadır. Bu ürünlerin taşınmasında 2007’de %16’lık düşüş olmuştur. Cevherler grubunda, demir cevheri, krom, manyezit ve borasit, klinker, feldispat ve cüruf bulunmakta olup, bu taşımacılıkta 2007’de %8’lik düşüş olmuştur. Metalurji üretimi başlığı altında demir gösterilmekte olup, 2007’de %25 artış olmuştur. İnşaat malzemeleri grubuna kum, boru, inşaat malzemesi, kireç, tebeşir, alçı, alçı taşı, çimento, seramik ve mermer dahildir. 2007’de bu gruba ait taşımacılıkta sadece %2’lik artış olmuştur. Gübre taşınmasında 2007’de %31; patlayıcı maddelerde %34; konteynerda %33; askeri taşımada %27; diğer taşımalarda %37; uluslararası taşımalarda %3’lük artış olmuştur. Araç makine grubuna dahil olan yük vagonu ve makinelerde ise taşımacılık 2007 yılında 2006 yılına göre %23 düzeyinde düşüş bulunmaktadır (Bkz. Tablo 3.34).

Yük taşımacılığında, 2007 yılında önceki yıla nazaran en büyük artış tarımsal ürünler ve canlı hayvanlar taşınmasında olmuştur. En fazla düşüş ise inşaat malzemeleri grubuna dahil olan boru taşımacılığında gerçekleşmiştir.

4.7. TCDD’nin Mali Yapısı

TCDD’nin 2006 yılında varlıkları (aktif) 6.431.615.613 YTL iken 2007 yılında 7.542.623.941 YTL’ ye çıkmıştır. Yani varlıklar bir önceki yıla göre %17,3 oranında artmıştır. 2006 yılında varlıkların 1.576.274.325 YTL (%24,5’i) dönen varlıklar; 4.855.341.288 YTL’si (% 75,5’i) ise duran varlıklardır. 2007 yılında varlıkların 2.046.640.004 YTL’si (%27,1’i) dönen varlıklar; 5.495.983.937 YTL’si (72,9’i) duran varlıklardır (Bkz. Tablo 3.35).²⁹¹

2007 yılında dönen varlıklar 2006 yılına göre %29,8 nispetinde artmıştır. Döner varlıklar 1.204.104.227 YTL ticari alacaklar, 331.470.752 YTL diğer alacaklar, 189.606.876 YTL stoklar, 275.495.120 YTL diğer dönen varlıklar ve

²⁹¹ TCDD, 2007 Yılı Faaliyet Raporu, s. 69-70.

diğer kalemlerden oluşmaktadır. Kasa ve banka hesaplarının bulunduğu hazır değerler 19.376.124 YTL' dir.²⁹²

Tablo 3.35: TCDD'nin Varlıkları, 2006, 2007

Varlıklar (Aktif)	2006	2007	Fark (%)
I. Dönen Varlıklar			
A- Hazır değerler	16.003.308	19.376.124	21,1
B-Menkul değerler	0	3.339.989	100,0
C- Ticari alacaklar	914.231.841	1.204.104.227	31,7
D- Diğer alacaklar	256.372.045	331.470.752	29,3
E-Stoklar	166.001.224	189.606.876	14,2
F- Yıllara yaygın inş. ve ona. maliyeti	2.539.253	3.213.289	0,0
G- Gelecek aylara ait gid. ve gel. tahakkuku	19.743.689	20.033.627	1,5
H- Diğer dönem varlıkları	201.382.965	275.495.120	36,8
<i>Dönen varlıklar toplamı</i>	<i>1.576.274.325</i>	<i>2.046.640.004</i>	<i>29,8</i>
II- Duran Varlıklar			
A- Ticari alacaklar	7.144.714	5.871.640	-17,8
B- Diğer alacaklar	22.382	35.390	58,1
C- Mali duran varlıklar	847.328.481	861.457.405	1,7
D- Maddi duran varlıklar	3.998.177.387	4.626.461.216	15,7
E- Maddi olmayan duran varlıklar	882.140	372.102	-57,8
F- Özel tükenmeye tabi varlıklar	0	0	0,0
G- Gelecek aylara ait gid. ve gel. tahakkuku	0	0	0,0
H- Diğer duran varlıklar	1.786.184	1.786.184	0,0
<i>Duran varlıklar toplamı</i>	<i>4.855.341.288</i>	<i>5.495.983.937</i>	<i>13,2</i>
Varlıklar (aktifler) toplamı	6.431.615.613	7.542.623.941	17,3

Kaynak: TCDD, 2007 Yılı Faaliyet Raporu, s. 70.

²⁹² A.e.

Yukarıda gösterilen ticari alacağın %0,4 KİT'lerden, %89'u resmi dairelerden, %9,8'i ise diğer ticari alacaklardır. Resmi dairelerden olan alacak, yol bakım ve onarım giderleri karşılığında Ulaştırma Bakanlığı'ndan olan alacaktır. 2007 yılında TCDD'nin görev zararı ise 330.269.972,4 YTL olmuştur ve hazineden alacak olarak kayıtlı bulunmaktadır.

2007 yılında duran varlıklar %13,2 oranında artarak 5.495.983.937 YTL'ye yükselmiştir. Bunun 4.626.461.216 YTL' sini maddi duran varlıklar (net), 861.457.405 YTL' sini mali duran varlıklar, 8.065.315 YTL' sini diğer duran varlıklar teşkil etmektedir. Demiryolu işletmeciliğinin bir özelliği olarak, maddi duran varlıklar (net); gerek duran varlıkların (%84) gerekse toplam varlıkların (%61), en büyük payını teşkil etmektedir.

Öte yandan, 2007 yılında 7.542.623.941 YTL tutarındaki kaynakların %35,15'ini (2.650.985.331 YTL) yabancı kaynaklar; %64,85'ini (4.891.638.610 YTL) ise öz kaynaklardan oluşturmuştur.

4.7.Kurumun Kar-Zarar Durumu

TCDD'nin 2006 yılında toplam geliri 1.547.996.689 YTL iken 2007 yılında %6 artışla 1.643.174.026 YTL' ye yükselmiştir. 2006 yılı giderleri 2.051.649.385 YTL iken 2007'de %11 nisbetinde artarak 2.273.440.906 YTL' ye çıkmıştır. Kurum, 2006'da 503.652.696 YTL zarar etmiş iken 2007'de edilen zarar %25 artışla 630.266.880 YTL' ye çıkmıştır.

Kurumda, faaliyet içi gelirlerin faaliyet içi giderleri karşılama oranı 2006'da %47 iken bu oran 2007 yılında %41'e düşmüştür. Sübvansiyonlar dahil faaliyet içi gelirlerin, faaliyet içi giderleri karşılama oranı 2006 yılında %75 iken 2007 yılında %69'a düşmüş; faaliyet dışı gelirlerin faaliyet dışı giderleri karşılama oranı 2006 yılında %0,79 iken 2007 yılında %1'e yükselmiştir. Toplam gelirlerin

toplam giderleri karşılama oranı 2006 yılında %75 iken 2007 yılında %72'ye düşmüştür (Bkz. Tablo 3.36).

Tablo 3.36: Gelirin Gideri Karşılama Oranı, 2006, 2007

	2006	2007	Fark %'si
Faaliyet içi gelirler	875.410.745	839.211.419	-4
Faaliyet içi giderler	1.871.135.991	2.039.508.113	9
Gelirlerin gideri karşılama oranı	47	41	
Sübvansiyonlar dahil faaliyet içi gelirler	1.405.967.114	1.402.297.786	0
Sübvansiyonlar dahil faaliyet içi giderler	1.871.135.991	2.039.508.113	9
Gelirlerin gideri karşılama oranı	75	69	
Faaliyet dışı gelirler	142.029.575	240.876.240	70
Faaliyet içi gelirler	180.513.394	233.932.793	30
Gelirlerin gideri karşılama oranı	0,79	1	
Toplam gelirler	1.547.996.689	1.643.174.026	6
Toplam giderler	2.051.649.385	2.273.440.906	10
Gelirlerin gideri karşılama oranı	75	72	

Kaynak: TCDD, 2007 Yılı Faaliyet Raporu, s. 74.

5.Türkiye’de Demiryollarında ve Karayollarında Kazalar ile İlgili Analiz

Ülkemizde, yıldan yıla artan nüfus ve araç sayısına paralel olarak, trafik kazaları sayısı ile bu kazalarda ölen ve yaralananların sayısı da artmaktadır. Karayolunda meydana gelen kazalara göre demiryolları, denizyolları ve havayollarında meydana gelen kazalar düşük düzeyde kalmaktadır. Uluslararası Demiryolu Birliği istatistiklerine göre 1 milyar yolcu-km başına kazalarda ölen yolcu sayısı demiryolları ve havayollarında 1 kişi iken bu rakam karayollarında 30 kişiyi bulmaktadır. Avrupa’da yapılan bir başka araştırmaya göre, ulaştırma sistemlerinde ölüm riski 1 milyar yolcu-km. başına raylı sistemlerde 17 iken karayollarında 140’dır. Yaralanma riski raylı sistemlerde 41 kişi iken

karayollarında 8.500-10.000 kişi değişmektedir. 1997 yılında ülkemizde 1 milyar yolcu-km başına düşen kaza sayısı, karayollarında 2.390 iken, demiryollarında 77 olmuştur. Meydana gelen kazalardaki ölüm sayısı 1 milyar yolcu-km başına karayollarında 32 iken demiryollarında 3'tür. Yaralı sayısı ise 1 milyar yolcu-km başına karayollarında 656 iken demiryollarında 27'dir. Şehir içi raylı ulaşırma sistemleri göz önüne alındığında ise ülkemizde faaliyette bulunan ilk sistemler olan Ankaray (1996'da işletmeye açılmıştır) ve Ankara metrosunda (1997'de işletmeye açılmıştır) kurumlardan kaynaklanan hiçbir ölüm ve yaralanma olayı meydana gelmemiştir. Bu şehir içi ulaşımında raylı sistemlerin ne kadar güvenli olduğunu ortaya çıkarması bakımından önem arz etmektedir.²⁹³

Demiryollarında kazaların diğer ulaşım sistemlerine göre daha az olmasının sebepleri arasında, kurallı ve belirgin seyir yöntemlerinin uygulanması, sinyal ve otomatik tren gibi özel emniyet sistemlerinin bulunması, işletme emniyetinin hava şartlarından etkilenmemesi ve merkezden kontrol edilebilir olması gösterilebilir.

Türkiye'de nüfus artışına paralel olarak, sosyal ve ekonomik kalkınmaya dayalı hızlı şehirleşme eğilimi, taşıt sayısının artmasına ve giderek artan iç ve dış turizm hareketleri; karayolu taşıma kapasitesi ve mevcut karayolunun %70'inin standartların altına kalmasına neden olmuştur. Keza, karayollarında düzensiz ve dağınık tarzda yapılan yolcu ve yük taşımacılığı trafik kazalarının artmasına sebep olmuştur.

1993-2005 yılları arasında nüfus artış oranı %21,4 olmuştur. Aynı dönemde, trafiğe kayıtlı motorlu taşıt sayısı ise %100 artmıştır. 1993 yılında 5.250.622 olan trafiğe kayıtlı motorlu taşıt sayısı, 2005 yılı ortalarında 10.504.928'e yükselmiştir.²⁹⁴ 2006 yılında ise trafiğe kayıtlı olan motorlu araç sayısı yaklaşık olarak 12 milyondur.

²⁹³ Akın-Sultanoğlu, a.g.e., s. 66.

²⁹⁴ A.e.

Tablo 3.37'ye göre, 1993 yılında karayollarında 208.823 kaza meydana gelmiştir. Bu kazalarda 6.457 ölüm, 104.330 yaralanma olmuştur. 2005 yılında ise 620.789 kaza olmuştur. Bu kazaların 4.505'i ölümlerle, 154.086'sı yaralanma ile sonuçlanmıştır. 2006 yılında ise 728.755 kaza olmuştur. Bu kazaların 4.633'ü ölüme, 169.080 yaralanmaya sebep olmuştur.²⁹⁵

Tablo 3.37: 1993-2006 Yılları Arasında Karayollarında Meydana Gelen Kazalar ve Sonuçları

Yıllar	Kaza sayısı	Ölü sayısı	Yaralı sayısı
1993	208.823	6.457	104.330
1994	233.803	5.942	104.717
1995	279.663	6.004	114.319
1996	344.643	5.428	104.599
1997	387.533	5.125	106.246
1998	440.149	4.935	114.552
1999	465.915	5.713	125.158
2000	500.664	5.510	136.751
2001	442.960	4.386	116.203
2002	439.777	4.093	116.412
2003	455.637	3.946	118.214
2004	537.352	4.427	136.437
2005	620.789	4.505	154.086
2006	728.755	4.633	169.080
Toplam	6.086.463	71.104	1.721.104

Kaynak: TÜİK, *İstatistik Göstergeler* 1923-2007, s. 386.

Aynı tabloya göre, 14 yılda karayollarında meydana gelen kaza toplamı 6.086.463 olup, bu kazalarda 71.104 kişi hayatını kaybetmiştir. Bu kazalarda yaralananların toplam sayısı ise 1.721.104 kişidir. Bu rakamlar konunun önemi çok

²⁹⁵ TÜİK, *İstatistik Göstergeler* 1923-2007, s. 386.

iyi vurgulamaktadır ki, trafik kazaları ülkemizin en büyük problemlerinden biridir. Bu kazalar her yıl büyükçe bir ilçenin nüfusunun kaybedilmesine ve yine büyük bir ilimizin nüfusu kadar kişinin yaralanmasına sebep olmaktadır. Bir de işin ekonomik boyutu bulunmaktadır ki, bu kazalarda büyük maddi hasarlar ve kayıplar olmaktadır.

Türkiye’de trafik kazalarının azaltılmasının çarelerinden biri demiryollarına yeterli yatırımların yapılıp gerekli gelişmeyi sağlamaktan geçmektedir. Çünkü, demiryollarında meydana gelen kazalar, karayollarına nazaran çok daha azdır.

Tablo 3.38: 1993-2006 Yılları Arasında Demiryolu Kazaları

Yıllar	Kaza sayısı	Ölü sayısı	Yaralı sayısı
1993	1.081	224	512
1994	855	172	633
1995	869	175	476
1996	847	198	537
1997	672	245	397
1998	767	227	276
1999	432	233	498
2000	490	185	430
2001	636	165	385
2002	478	129	326
2003	556	162	299
2004	555	218	467
2005	522	153	273
2006	455	101	246
Toplam	9.215	2.587	5.755

Kaynak: TÜİK, İstatistik Göstergeler 1923-2007, s. 387.

Tablo 3.38'de 1993 ile 2006 yılları arasında demiryollarında meydana gelen kazalar verilmektedir. Buna göre, demiryollarında 14 yıl içerisinde toplam olarak 9.215 kaza olmuştur. Bu kazalarda 5.755 kişi yaralanmışken 2.587 kişi hayatını kaybetmiştir.

Tablo 3.37 ve 3.38 incelendiğinde, hem kaza sayısı bakımından hem de ölümlerle sonuçlanan trafik kazalarında demiryolu karayoluna göre çok daha fazla güvenlidir. Demiryollarında meydana gelen kazaların yaklaşık olarak %95'inin geçitlerde meydana gelen demiryolu-araba çarpışmasından olduğu düşünülecek olursa demiryollarının güvenliği daha da artmaktadır.

6. Yatırım ve Projeler

Demiryolları, belli bir mesafenin üstünde kitlesel taşımacılık alanında özellikle de hızlı tren uygulamacılığında globalleşen dünyanın temel politikalarından biri olacaktır. Dünyadaki bu gelişmeleri takip edebilmemiz için çevre açısından daha temiz olan demiryolu taşımacılığına ağırlık vermemiz gerekmektedir. Yine yük taşımacılığında tır ve kamyon taşımacılığını askeri düzeye indirmeliyiz. Kitle taşımacılık yapılarak yolcular ve yüklerin daha ucuz taşınması hedeflenmelidir.

Ülkemizde demiryolları konusunda çok gerilerde olduğumuzun farkına varılmış olacak ki, son yıllarda çok önemli olan Hızlı Tren ve Metro projeleri, uygulanmaya konmuştur. Bunların başında, Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesi, Ankara-Konya Hızlı Tren Projesi ve şehir içi trafiğe yönelik Marmaray Projesi gelmektedir.

6.1. Hızlı Tren Projesi

Son zamanlarda ülkemizde hızlı tren projeleri ağırlık kazanmıştır. Hızlı trenlerin tercih edilmesinin sebepleri şöyle özetlenebilir:

- Hızlı ve güvenilir bir ulaşım aracıdır. Sisteme uygun bir altyapı ile çalışır,
- Hızlı tren, uçak yolculuğuna göre daha çabuk ulaşım sağlanabilir. Tren istasyonlarının şehir içinde yer almaları nedeniyle erişim daha kolaydır,
- Hızlı trenlerde gecikme ve erteleme çok az görülmektedir. Örneğin, Japonya’da Hızlı Tren seferlerinde ortalama gecikme, 24 saniyedir,
- Hızlı Trenler elektrik enerjisi ile çalışırlar, bu nedenle çevreye kirliliği ve gürültü yapmazlar ve zarar da vermezler.

Hızlı Tren setlerinde; saatte 250 km hız yapılabilmektedir. Bu trenlerde 6 vagon bulunmakta olup yolcu kapasitesi 419’dur. Ayrıca hızlı trenlerde yolculara her türlü konfor sağlanmaktadır. Klima, video, müzik yayın sistemi, engelliler için donanım, kapalı devre görüntü kayıt sistemi, bilgisayar kontrollü diagnostik araç kontrol ve takip sistemi ve vakumlu tuvalet bulunmaktadır.²⁹⁶

6.2. Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesi

Ulaştırma Bakanlığı tarafından yürütülen en büyük projelerden birisidir. Düşük yatırım bedeli kullanılarak, Ankara-İstanbul arasındaki seyahat süresini azaltmak, hızlı, konforlu ve güvenli bir ulaşım imkanı ortaya çıkarmak ve ulaşımında demiryolu payını arttırmak amacını taşır.

²⁹⁶ TCDD, “Projeler”, (Çevrimiçi), <http://tcdd.gov.tr/genel/hizliproje.htm>, (28.01.2009).

Projenin toplam uzunluğu, 533 km.dir. Ankara-Sincan, Sincan-Esenkent, Esenkent-Eskişehir, Eskişehir-İnönü, İnönü-Vezirhan, Vezirhan-Köseköy, Köseköy-Gebze şeklinde hat tamamlanacaktır. Gebze’de sona eren hızlı tren hattı, buradan Marmaray projesi kapsamında yerüstü metrosuna dönüşecek olan Haydarpaşa-Gebze tren yoluyla, Marmaray vasıtasıyla Avrupa yakasına bağlanacak.

Eskişehir-Ankara hattı, 2007 yılında bitirilmiştir. Deneme seferlerinde, 303 km. hıza ulaşılmıştır. Bu hattın tamamı elektrikli, sinyalli, yeni çift hattı ve hızlı demiryolunu içerir.

Bu projeyle amaçlanan hedefler şunlardır:

- Yolcu payı % 10’dan, %78’e çıkarılacak,
- Ankara-İstanbul yolculuk süresi, 3 saate inecek,
- Çok kullanılan, bu yol Hızlı Tren yoluyla birlikte birçok kolaylıklar getirecektir.

Bu projenin 2009 yılında tamamlanması planlanmıştır.²⁹⁷

6.3. Ankara-Konya Hızlı Tren Projesi

Konya, nüfus, sanayi ve tarım açısından Türkiye’nin büyük şehirlerinden biridir. Bu nedenle Konya’nın Türkiye’nin, en büyük üç kentine (Ankara, İstanbul, İzmir) daha kısa zamanda ulaşımını sağlayan, hızlı demiryolu ile bağlantısını gerçekleştirmek amacıyla, bu proje hazırlanmıştır.

Bu projenin tamamlanmasıyla, Ankara-Konya arasındaki seyahat süresi 1 saat 15 dakika’ya; İstanbul-Konya arası ise 3 saat 30 dakika’ya inecektir. Projenin, %36’sı tamamlanmış bulunmaktadır. Altyapı, üstyapı ve elektromekanik

²⁹⁷ TCDD, “Projeler”, (Çevrimiçi), <http://tcdd.gov.tr/genel/ankishizliproje.htm>, (28.01.2009).

sistemlerinin 2008 yılında tamamlanması planlanmıştır. Bu hattın, 2010'da ise tamamen bitirilmesi planlanmıştır. Hattın, inşa edilecek toplam uzunluğu 212 km.dir.²⁹⁸

6.4. Marmaray Projesi

İstanbul'un, kent içi ulaşım sorununa toplu taşımacılıkta köklü bir çözüm getirmeyi amaçlayan bu proje kapsamında, Avrupa yakasındaki Halkalı'dan, Anadolu yakasındaki Gebze'ye kesintisiz, çağdaş, yüksek kapasiteli, ve hızlı bir şekilde 76.3 km'lik yüzeysel bir metro inşa çalışması yapılacaktır.

Avrupa Birliğinin, hızlı tren ağlarıyla uyumu yönünde, önemli bir adım olan Marmaray, uygulamaya konulan hızlı tren projeleriyle ve Kafkas-Tiflis Projesiyle, Avrupa'dan, Asya'ya, hızlı, ekonomik bir demiryolu bağlantısı sağlayacaktır. Bu proje ile her iki yakadaki demiryolu hatları, İstanbul Boğazının altından geçen, bir demiryolu tüneli ile birbirine bağlanacaktır. Tüp tünel geçişi, Yedikule'de yeraltına girmekte Yenikapı ve Sirkeci yer altı istasyonları ile devam ederek, Boğazın altından geçerek, Üsküdar'a bağlanmakta, Söğütlüçeşme'de yüzeye çıkmaktadır. İstanbul'daki diğer hatlarla da entegrasyon sağlanacaktır. Marmaray, proje itibarıyla Manş Denizindeki, Eurotunnel Benzeri bir demiryolu projesidir. Japonya'daki Kobe Tünelleri ve San Francisco'daki Bart Tüneli bu tünellerin çok sağlam olduğunu gösterir örneklerdir. Proje, Demiryolları Limanlar ve Hava Meydanları Genel Müdürlükleri ile Japon Yüklenici firma Taisei Corporation, Gama-Nurol Şirketi ve Avrasya müşavirlik firması tarafından yürütülmektedir. Toplamda, 2.5 milyar Euro'ya mal olacak projenin finansmanı, büyük ölçüde Japon ve Alman bankalarınca sağlanmaktadır.²⁹⁹

²⁹⁸ TCDD, "Projeler", (Çevrimiçi), <http://tcdd.gov.tr/genel/ankisthizliproje.htm> (28.01.2009).

²⁹⁹ Wikipedia, "Marmaray" (Çevrimiçi), <http://wikipedia.org/wiki/Marmaray> (29.01.2009).

SONUÇ

Ulaştırma sektöründe uyulması gereken belirli temel unsurlar bulunmaktadır. Bunlar: ekonomiye maliyeti en düşük taşıma hizmeti, hızlı taşıma hizmeti, güvenli taşıma hizmeti, sürekli gelişen ve günün teknolojisine uyum sağlayan hizmet standardı, etkin, konforlu ve elverişli taşıma hizmetidir. Aynı zamanda bu ilkeler, bir ülkenin ulaştırma politikasının temel verileridir.

Osmanlı İmparatorluğu'nda sosyal ve iktisadi bütünleşmeyi sağlayacak, merkezden taşraya doğru kademeleşen bir ulaştırma sistemi olmadığı gibi tek bir merkezden idare edilen ulaştırma idaresi de mevcut değildir. Gerek karayolları gerekse de deniz yolları askeri, idari, ticari ve ekonomik faaliyetler ile haberleşme ve taşımacılık işlemleri açısından büyük önem arz etmektedir.

Osmanlı İmparatorluğu Rumeli ve Anadolu olmak üzere iki bölgeye ayrılmaktadır. Bu bölgelerde bulunan yollar ve yol sistemi askeri, idari ve özellikle iktisadi hayatı için fevkalade önemli olduğu kadar nakliyat ve haberleşme hizmetlerinin sorunsuz bir şekilde yürütülmesi açısından da önemli bulunmaktadır.

Avrupa ülkelerinin deniz ticaretine önem vermeleri Hindistan, İran ve Osmanlı devleti arasındaki kervan ticareti eski değerini kaybetmeye başlamış ve kervan yolları ve bu yollar üzerinde tesis edilen sistemler de olumsuz yönde etkilenmiştir. Bu yüzyıldan sonra zayıflayan Osmanlı ekonomisi ve sosyal yapısı nedeniyle yollara devletçe gereken önem verilememiş, karayollarında bozulma baş göstermeye başlamıştır

Buhar makinesinin icat edilmesi, bunun gemi ve lokomotiflere tatbik edilmesinden sonra ve Fransızların 1869'da Süveyş Kanalı'nı açmasıyla eski ticaret yolları ile limanları yeniden önem kazanmıştır. Basra Körfezindeki zengin petrol

yataklarının bulunması üzerine başlayan petrol nakliyatı Kızıldeniz'in ehemmiyetini daha da arttırmıştır.

Osmanlı Devleti'nde 1850'lerde başlayan modern yol yapım çalışmaları sonucunda yaklaşık yetmiş yılda, Anadolu'da 18.335 kilometrelik yol yapılmıştır. Türkiye Cumhuriyetine 13.884 kilometresi tamire muhtaç, 4.450 kilometresi düzeltilmiş toprak niteliğinde yol miras olarak kalmıştır.

Osmanlı imparatorluğu döneminde yapılan demiryolları ise; İskenderiye-Kahire Demiryolu, İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba Demiryolu, Köstence-Çernavoda Demiryolu ve Varna-Ruşçuk Demiryolu; Rumeli (Şark) Demiryolu; Anadolu-Bağdat Demiryolu ve Hicaz Demiryolu ile Kağıthane-Kemberburgaz, Ağaçlı-Çiftalan Demiryollarıdır.

Osmanlı İmparatorluğu'nun yıkılmasından sonra bu demiryollarının bir kısmı ülkemiz sınırları dışında kalmış iken bir kısmı da ülkemiz içinde kalmıştır. Cumhuriyete intikal eden demiryolu uzunluğu ise 4.112 km.dir. Bu demiryollarının 3.756 km.si imtiyazlı yabancı şirketler inşa etmiş olup aynı zamanda bu şirketler tarafından işletilmiştir. Doğu Anadolu'daki 356 km.lik demiryolu ise işgal yıllarında Ruslar tarafından inşa edilmiştir. Yabancı şirketler tarafından inşa edilen demiryolları bir ağaç görüntüsünde koloni tipi demiryolları olup, ülkenin menfaatinden çok şirketlerin çıkarları doğrultusunda inşa edilmiştir. Bu demiryolları limanlar ile iç bölgelerin bağlantısını sağlamaktadır. Ruslardan intikal 356 km.lik Erzurum-Sarıkamış-Sınır demiryolu dışında Ankara'nın doğusunda yapılmış bir demiryolu bulunmuyordu.

17 Şubat 1923 yılında İzmir'de toplanan, Birinci Türkiye İktisat Kongresi yapılmıştır. Kongrenin 3. maddesinde "Türkiye'nin demiryollarına sahip olmasının ve sanayi merkezleri olan büyük şehir ve limanlarla, sahildeki kasabalar arasında demiryolu yapılmasının acilen temini" kararına varılmıştır.

Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşunu dünyaya ilan ettikten sonra başlayan ve 1938 yılına kadar devam eden dönem, Cumhuriyet tarihimizde “Atatürk Dönemi” olarak adlandırılmaktadır. Bu dönemde varılmak istenen hedeflerden biri de ülkeyi bir baştan bir başa demiryolu ağı ile örmektir.

Demiryolu politikasının iki yönde gelişmesi hedeflenmiştir. Birincisi, gelişmiş bölgelerde olduğu kadar az gelişmiş bölgelerde de yapılacak olan demiryolları ile ulusal bütünlüğün ve ulusal ekonominin ihtiyaçlarını karşılayacak ağ biçimindeki demiryolu hatlarını inşa etmek, ikinci amaç, yabancı şirketlerin elinde bulunan demiryollarının satın alınarak devletleştirilmesidir. Bu amaçla, 24 Mayıs 1924 tarih ve 506 sayılı kanunla mevcut hatların devletleştirilmesine gidilmiştir.

Cumhuriyet döneminde, demiryolları politikasının en önemli özelliği inşa edilen hatların uzunluğundan öte hatların yapıldığı bölgelerdir. Osmanlı döneminde ihmal edilen İç ve Doğu Anadolu bölgeleri demiryolları, Cumhuriyet döneminde önem kazanmıştır.

Atatürk döneminde, yılda ortalama 200 km.ye varan bir yatırım ve çalışma temposuyla toplam 2.975 km. demiryolu yapımı gerçekleştirilmiştir. II. Dünya Savaşı döneminde demiryolu yapımında yavaşlama görülmüştür.

Türkiye ile Yunanistan'ın mali açıdan kuvvetlendirilmesini amaçlayan Truman Doktrini çerçevesinde 1948 yılında Türkiye Marshall Planı'na dahil edilmiştir. Bu tarihten sonra, ulaştırma sisteminde zihniyet değişikliğine gidilmiş olup, tarımsal üretimde uzmanlaşma ve tüketim mallarına dayalı sanayileşme ile karayollarına dayalı bir ulaştırma sistemine ağırlık verilmiştir. Böylece yeni dönemde, demiryolu yapımı büyük ölçüde önemini yitirmiş ve demiryolları açısından duraklama dönemine girilmiştir.

Karayolları üzerinde seyreden araçların yakıt gereksinimleri için petrol rafineleri kurulması gerekmiştir. 1957 yılında Petrol Kanunu'nda yapılan bir değişiklikle yabancı petrol şirketlerinin rafineri kurma izni verilmiştir.

Karayolları, 1950'de toplam yolcu taşımacılığında % 46, yük taşımacılığında % 17'lik bir paya sahip iken, bu oran 1960'ta yolcu taşımacılığında % 67'ye, yük taşımacılığında ise % 37'ye yükselmiştir. Planlı dönemde ulaşım sektöründe beş yıllık kalkınma planlarıyla demiryolları ile ilgili hususlar belirlenmiştir. Demiryollarının düzenli ve ekonomiye daha çok katkıda bulunacak biçimde bir taşıma hizmeti yapmayı düzenlemek, çağdaş ihtiyaçlara uygun ve gelişmeyi hızlandırıcı bir ulaştırma düzeni kurmak amaç edinilmiştir.

Bu yatırımların ulaşım sistemleri arasında dağılım hedeflerinin belirlenmesine rağmen bu hedeflere uyulmamış, yapılan yatırımlar arasında yaklaşık olarak % 49-72 payla karayolları ilk sırada yer almıştır. Demiryollarının payı ise % 6,5-18 düzeyinde kalmıştır. 2005 yılına kadar sekiz kez yapılan beş yıllık kalkınma planları ve 1983-1993 arası yapılan Ulaştırma Ana Planı da hedef noktasında yeterli uygulanamamış, arzulanan gelişme sağlanamamıştır.

1999 yılında yolcu taşımacılığında karayolunun payı %96,1'e yükselmiştir. Demiryolu payında da artış olmuş ve % 2,1'e yükselmiştir. Demiryolu ile yolcu taşımaları 1995-1999 yılları arasında yılda ortalama % 3,7 artmıştır, ancak toplam yurtiçi yolcu taşımaları içinde 1995 yılında % 2,3 olan payı 1999 yılında % 2,1'e gerilemiştir. Yük taşımacılığında da karayolunun payı % 88,9'a demiryolunun payı ise % 4,6 olmuştur. AB'ye tam üyeliğe hazırlık sürecinde, ulaşım sektörünün yeniden yapılandırılmasında AB'nin yapısal ve teknik normları ile politikalarına uyum sağlanmasına dikkat edilmiş, Türkiye-Gürcistan (Kars-Tiflis) Demiryolu Projesinin yapımına başlanmasına karar alınmıştır. Bu proje ile birlikte Avrupa ve Orta Asya arasında kesintisiz demiryolu ulaşımına olanak sağlayacak Boğaz Demiryolu Tüp Geçişi ve Gebze-Halkalı

Banliyö Hattının İyileştirilmesi Projesi öncelikle ele alınacak ve Türkiye'nin transit demiryolu taşımacılığındaki konumu güçlendirilecektir. Mevcut demiryolu şebekesinden en üst düzeyde yararlanmak üzere altyapı iyileştirme ve modernizasyon yatırımlarına ağırlık verilecektir.

1923 yılında çıkarılan bir kanun ile Türkiye'de bu tarihten sonra inşa edilecek hatların devlet tarafından kurulması ve işletilmesi kararlaştırılmıştır. 24 Mayıs 1924'de 506 sayılı yasa ile TCDD'nin temeli oluşturulmuştur. 1953 yılına kadar katma bütçeli bir devlet idaresi şeklinde yönetilen kuruluş, 29 Temmuz 1953 tarih ve 6186 Sayılı Kanunla "Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi" (TCDD) adı altında Kamu İktisadi Devlet Teşekkülü halini almıştır. TCDD, hükümet düzeyindeki gözetimi, koordinasyonu ve ilişkileri Ulaştırma Bakanlığı'na yürütülmektedir.

Bugün, ülkemizde toplam hat uzunluğu 10991 km. ye ulaşmaktadır. Toplam hattın 421,7 km. si iltisak hatlarından meydana gelmektedir. Toplam hattın % 22'si elektrikli, % 27'si sinyalli ve % 5'i çift hatlıdır. Demiryollarında çeken araçlar, dizel lokomotifler, elektrikli lokomotifler ve motorlu ve elektrikli trenler, ray otobüsleri, metro ve hafif raylı sistem araçları ve kendinden tahrikli demiryolu hizmet araçlarıdır. Çekilen araçlar ise yolcu vagonları, metro ve hafif sistem araçları ile yük vagonlarıdır.

Ülkemizde, yıldan yıla artan nüfus ve araç sayısına paralel olarak, trafik kazaları sayısı ve bu kazalarda ölen ve yaralananlar da artmaktadır. Karayolunda meydana gelen kazalara göre demiryolları, denizyolları ve havayollarında meydana gelen kazalar düşük düzeyde kalmaktadır. Uluslararası Demiryolu Birliği istatistiklerine göre 1 milyon yolcu-km başına kazalarda ölen yolcu sayısı demiryolları ve havayollarında 1 kişi iken bu rakam karayollarında 30 kişiyi bulmaktadır. Avrupa'da yapılan bir başka araştırmaya göre, ulaştırma sistemlerinde ölüm riski 1 milyon yolcu-km. başına raylı sistemlerde 17 iken karayollarında

140'dır. Yaralanma riski raylı sistemlerde 41 kişi iken karayollarında 8.500-10.000 kişi arasındadır. 1997 yılında ülkemizde 1 milyon yolcu-km başına düşen kaza sayısı, karayollarında 2.390 iken, demiryollarında 77 olmuştur.

Meydana gelen kazalardaki ölü sayısı 1 milyon yolcu-km başına karayollarında 32 iken demiryollarında 3'tür. Yaralı sayısı ise 1 milyon yolcu-km başına karayollarında 656 iken demiryollarında 27'dir. Demiryollarında kazaların diğer ulaşım sistemlerine göre daha az olmasının sebebi arasında, kurallı ve belirgin seyir yöntemlerinin uygulanması, sinyal ve otomatik tren gibi özel emniyet sistemlerinin bulunması, işletme emniyetinin hava şartlarından etkilenmemesi ve merkezden kontrol edilebilir olması verilebilir. Türkiye'de trafik kazalarının azaltılmasının çarelerinden biri demiryollarına yeterli yatırımların yapılması gerektiği gelişmeyi sağlamaktan geçmektedir. Çünkü, demiryollarında meydana gelen kazalar, karayollarına nazaran çok daha azdır.

Bu analizler incelendiğinde, demiryolları, belli bir mesafenin üstünde kitleli taşımacılık alanında özellikle de hızlı tren uygulamalarında globalleşen dünyanın temel politikalarından biri olacaktır. Dünyadaki bu gelişmeleri takip edebilmemiz için çevre açısından daha temiz olan demiryolu taşımacılığına ağırlık vermemiz gerekmektedir. Yine yük taşımacılığında tır ve kamyon taşımacılığını asgari düzeye indirmeliyiz. Kitle taşımacılık yapılarak yolcular ve yüklerin daha ucuz taşınması hedeflenmelidir. Ülkemizde demiryolları konusunda çok gerilerde olduğumuz farkına varılmış olacak ki, son yıllarda çok önemli olan hızlı tren ve metro projeleri uygulanmaya konmuştur. Bunların başında, Ankara-İstanbul hızlı tren projesi, Ankara-Konya hızlı tren Projesi ve şehir içi trafiğe yönelik Marmaray projesi gelmektedir.

1950'li yıllardan itibaren, karayollarına büyük önem verilmiş; 2005 yılına kadar 8 kez yapılan beş yıllık kalkınma planları ve 1983-1993 yılları arasında yapılan Ulaşım Ana Planı, ülkemizdeki ulaşımaya yeterli çözüm olmamıştır. İlerleyen zamanlarda demiryollarının önemi fark edilse de, planlar birçok nedenden

dolayı tam anlamıyla uygulanamamıştır. 2000’li yıllardan itibaren ülkemizde, demiryolları ve çağdaş taşımacılıkla ilgili hummalı bir çalışma başlatılmıştır. Bu durum ülkemiz ve milletimiz adına oldukça sevindiricidir. Çünkü ulaşım sistemleri, bir anlamda çağdaş, gelişmiş bir toplum olmanın göstergelerindedir. Tezimizde incelediğimiz demiryollarının ne kadar önemli olduğu apaçık ortadır.

KAYNAKÇA

Abdurrahman Vefik Paşa: **Tekâlif-i Kavaidi**, Cilt 1, İstanbul (Dersaadet), Matbaa-i Kadir, 1328.

Acun, Hakkı: **Anadolu Selçuklu Dönemi Kervansarayları**, Birinci Baskı, Ankara, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, 3101, 2007.

Akbank Kültür Yayınları: **Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi 1923-1978**, İstanbul, Apa Ofset Basımevi, 1980.

Akın, Fetullah-Filiz Sultanoğlu: **1856'dan 2006'ya Demiryollarının 150 Yılı**, Ankara, Gurup Matbaacılık A.Ş., 2006.

Akyıldız, Ali: "Osmanlı Anadolu'sunda İlk Demiryolu: İzmir-Aydın Hattı (1856-1866)", Ekmeleddin İhsanoğlu-Mustafa Kaçar (ed.), **Çağın Yakalayan Osmanlı! Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri**, İstanbul, İslam Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi (IRCICA), 1995, s. 249-271.

Ali Necip: **Ameli Demiryolu Risalesi**, İstanbul, 1323.

Atasoy, Veysel: "Türkiye Ulaştırma Kesiminin Yapısı ve Finansmanı", **T.C. Ulaştırma Bakanlığı**, Ankara, 1987.

Bağırkan, Şemsettin: "Beş Yıllık Kalkınma Planlarının Demiryolu Taşımacılığı Açısından İncelenmesi", **1. Ulusal Demiryolu Kongresi**, 9-11 Ocak 1979, Ankara, 1979.

Barda, Süleyman: **Münakale Ekonomisi**, İstanbul, İsmail Akgün Matbaası, 1958.

Barutçu, Mahir: “Türkiye “Türkiye 2. İktisat Kongresi IV, Altyapı Enerji ve Ulaştırma Komisyonu Tebliğleri”, **DPT**, İzmir, DTP Yayınları no. 1783, 1981.

Bektaş, Cengiz: **Selçuklu Kervansarayları**, İstanbul, y.y., 1975.

Berkmen, Enver: **Demiryolları**, Cilt 1, İstanbul, İTÜ Matbaası, 1947.

Blaisdell, Donald C.: **Osmanlı İmparatorluğu’nda Avrupa Mali Denetimi “Düyun-ı Umumiye”**, A. İ. Dalgıç (çev.), İstanbul, Doğu-Batı Yayınları, 1979.

Çavdar, Tevfik: **Türkiye Ekonomisinin Tarihi 1900-1960**, Ankara, İmge Kitabevi, 2003

DPT: “1983-1993 Ulaştırma Ana Planı”, Ankara, Karayolları Genel Müdürlüğü Matbaası, 1982.

_____: “Demiryolu Ulaştırması”, VI. Beş Yıllık Kalkınma Planı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Ankara, 1991.

_____: **VII. Beş Yıllık Kalkınma Planı**, Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Ankara, 1995.

_____: “Beş Yıllık Kalkınma Planları”, (Çevrimiçi), <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan1.pdf>, (15.09.2008).

_____: “Beş Yıllık Kalkınma Planları”, (Çevrimiçi), <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan2.pdf>, (16.09.2008).

_____: “Beş Yıllık Kalkınma Planları”, (Çevrimiçi), <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan3.pdf>, (05.10.2008).

_____: “Beş Yıllık Kalkınma Planları”, (Çevrimiçi),
<http://ekutup.dpt.gov.tr/plan4.pdf>, (06.10.2008).

_____: “Beş Yıllık Kalkınma Planları”, (Çevrimiçi),
<http://ekutup.dpt.gov.tr/plan5.pdf>, (06.10.2008).

_____: “Beş Yıllık Kalkınma Planları”, (Çevrimiçi),
<http://ekutup.dpt.gov.tr/plan6.pdf>, (10.10.2008).

_____: “Beş Yıllık Kalkınma Planları”, (Çevrimiçi),
<http://ekutup.dpt.gov.tr/plan7.pdf>, (15.10.2008).

_____: “Beş Yıllık Kalkınma Planları”, (Çevrimiçi),
<http://ekutup.dpt.gov.tr/plan8.pdf>, (17.10.2008).

Dölen, Emre-Mert Sandalcı: **Kağıthane-Kemerburgaz; Ağaçlı-Çiftalan Demiryolu (1914-1916)**, İstanbul, Kağıthane Belediyesi Yayınları, 2004.

Earle, Edward Mead: **Bağdat Demiryolu Savaşı**, Kasım Yargıcı (çev.), Birinci Baskı, İstanbul, Milliyet Yayınları, 18, 1972.

Eldem, Vedat: **Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik**, Ankara, TTK Yayınları, 1994.

Engin, Vahdettin: **Rumeli Demiryolları**, İstanbul, Eren Yayıncılık, 1993.

Ergün, İsmet: **Türkiye'nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü**, Ankara, Hacettepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Yayınları no. 10, 1985.

Evren, Güngör, K. Selçuk Öğüt: “Türkiye Ulaştırma Politikası Bağlamında Demiryollarımız”, **2. Ulusal Demiryolu Kongresi**, 15-16-17 Aralık 1997, Ankara, Tisamat Basım Sanayi, 1997.

Faroqhi, Suraiya: “Krizler ve Değişim 1590-1699”, **Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi**, Ayşe Berktaş (çev.), Cilt 2, İstanbul, Eren Yayınları, 2004.

Fikret: **Fenni ve Ameli Şimendifercilik**, İstanbul, 1342.

Genç, Mehmet: **Osmanlı İmparatorluğu’nda Devlet ve Ekonomi**, Dördüncü Baskı, İstanbul, Ötüken Neşriyat, Yayın no. 486, 2005.

Gerçek, Haluk: “Ulaştırma-Ekonomi İlişkisi Çerçevesinde Türkiye’de Ulaştırmanın ve Demiryollarının Geleceği”, **2. Ulusal Demiryolu Kongresi**, 15-16-17 Aralık 1997, Ankara: Tisamat Basım Sanayi, 1997.

Guboğlu, Mihail P.: “Osmanlı İmparatorluğu’nda Karadeniz-Tuna Kanalı Projeleri (1836-1876) ve Boğazköy-Köstence Arasında İlk Demiryolu İnşası (1855-1860)”, Ekmeleddin İhsanoğlu-Mustafa Kaçar (ed.), **Çağın Yakalayan Osmanlı! Osmanlı Devleti’nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri**, İstanbul, İslam Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi (IRCICA), 1995, s. 217-247.

Güçer, Lütfi: “XVI-XVIII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğu’nun Ticaret Politikası”, **Türk İktisat Tarihi Yıllığı**, Yıl 1987, Sayı 1, İstanbul, İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Türk İktisat ve İktisadiyat Tarihi Araştırmaları Merkezi, Yayın no. 1, Bayrak Matbaası, 1987.

Gülsoy, Ufuk: **Hicaz Demiryolu**, İstanbul, Eren Yayıncılık, 1994.

Günçan, Ömer Kamil: **Demiryollarının Ülke Stratejisine ve Ekonomisine Etkinliği**, Ankara, y.y., 1992.

Güran, Tefvik: **İktisat Tarihi**, İstanbul, Acar Matbaacılık, 1991.

Güven, H. Sami: **Türkiye’de Ulaşım Sistemi ve Karayolu Ulaştırma Kooperatifleri**, Ankara, Türkiye ve Orta Doğu Amme İdaresi Enstitüsü Yayınları no. 199, Sevinç Matbaası, 1982.

Halaçoğlu, Yusuf: **Osmanlılarda Devlet Teşkilatı ve Sosyal Yapı**, Ankara, TTK Yayınları, 1991.

_____ : **Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)**, Ankara, PTT Genel Müdürlüğü Yayınları, 2002.

Haussing, Hans Wilhelm: **İpek Yolu ve Orta Asya Kültür Tarihi**, Müjdat Kayayerli (çev.), İstanbul, Ötüken Neşriyat yayın no. 499, 2001.

Kahya, Esin: “Türkiye’de İlk Demiryolları”, **Bellekten**, Ankara: Cilt LII, Sayı 202, 1988, s. 213-225.

Karayolları Genel Müdürlüğü: **Cumhuriyetin 50. Yılında Karayollarımız**, Ankara, 1973.

Kaşıkçioğlu, Hilmi: “Türkiye Demiryolları Tarihçesi” **Demiryol Dergisi**, Ankara, Güzel İstanbul Matbaası, 1968.

Kaynak, Muhteşem: “Osmanlı Ekonomisinin Dünya Ekonomisine Eklemlenme Sürecinde Osmanlı Demiryollarına Bir Bakış”, **Yapıt**, Sayı 5, Ankara, 1984.

Kepenek, Yakup, Nurhan Yentürk: **Türkiye Ekonomisi**, Altıncı Baskı, İstanbul: Remzi Kitabevi, 1994.

Khariallah, Shreen: **Railways in the Middle East, 1856-1948: Political and Economic Background**, Beirut, Libaririe du Lubnan, 1991.

Kurmuş, Orhan: **Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi**, Dördüncü Baskı, İstanbul, Yordam Kitap Yayınları, 2008.

İstatistik Genel Müdürlüğü: **Küçük İstatistik Yıllığı**, Ankara, İstatistik Genel Müdürlüğü Yayın No. 290, 1948.

Kütükoğlu, Mübahat: **Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri (1580-1838)**, Ankara, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yayınları: 42, 1972.

Kocabaş, Süleyman: **Pencermenizmin Şark'a Doğru Politikası: Tarihte Türkler ve Almanlar**, İstanbul, Vatan Yayınları, 1988.

Mantran, Robert: **XVI-XVII. Yüzyılda İstanbul'da Gündelik Hayat**, Mehmet Ali Kılıçbay (çev.), İstanbul, ErenYayıncılık, 1991.

Mehmet Cavit: "Rumeli Şimendiferleri" **Ulum-ı İktisadiye ve İçtimaiye Mecmuası**, I., İstanbul, 1324.

Onur, Ahmet: **Türkiye Demiryolları Tarihi (1860-1953)**, İstanbul, K.K.K. yayınları, Askeri Basımevi, 1953.

Orhonlu, Cengiz, Turgut Işıksal: "Osmanlı Devrinde Nehir Nakliyatı Hakkında Araştırmalar: Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat", **Tarih Dergisi**, Cilt 13, Sayı 17-18, İstanbul, 1963.

Orhonlu, Cengiz: **Osmanlı İmparatorluğu'nda Derbend Teşkilatı**, İstanbul, Eren Yayıncılık, 1990.

_____ : **Osmanlı İmparatorluğu'nda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar**, Salih Özbaran (der.), İzmir: Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları No. 31, 1984.

Ortaylı, İlber: **Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu**, Dokuzuncu Baskı, İstanbul, Alkım Yayınevi, 2006.

Owen, Roger, Şevket Pamuk: **20. Yüzyılda Ortadoğu Ekonomileri Tarihi**, Ayşe Edirne (çev.), Birinci Baskı, İstanbul, Sabancı Üniversitesi Yayınları, 2002.

Önsoy, Rifat: **Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayi ve Sanayileşme Politikası**, Ankara, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları no. 291, 1988.

Ömer Lütfi: **Lokomotif**, İstanbul, Ülkü Basımevi, 1936.

Özcan, M. Nazif: "Cumhuriyetimizin 34. Yıldönümünde Demiryol Tarihimize Bir Bakış", **Demiryol Dergisi**, Sayı 381, Ankara, TCDD, 1957.

Özdirim, Muhittin: "Atatürk ve Demiryolları", **Demiryol Dergisi**, Ajans-Türk Matbaacılık, Ankara, 1988.

Özdemir, Mehmet: **Mütareke ve Kurtuluş Savaşı Başlangıç Dönemlerinde Türk Demiryolları (Yapısal Ekonomik Sorunlar, 1918-1920)**, Ankara, Kültür Bakanlığı Yayınları/2620, 2001.

Özergin, M. Kemal: "Anadolu'da Selçuklu Kervansarayları", **Tarih Dergisi**, Sayı 20 (İstanbul 1965), s. 141-170.

Özyüksel, Murat: **Hicaz Demiryolu**, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2000.

_____ : **Osmanlı Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu Bağdat Demiryolları**, İstanbul, Alba Yayınları, 1988.

Pamuk, Şevket: “19. yy’da Osmanlı Dış Ticareti”, **Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi**, İstanbul, İletişim Yayınları, 1985, C. 3.

_____ : **Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi (1820-1913)**, Ankara, Yurt Yayınları: 9, 1984.

_____ : **100 Soruda Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi 1500-1914**, İkinci Baskı, İstanbul, Gerçek Yayınevi, 1990.

Quataert, Donald: **Osmanlı Devleti’nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direnişi (1881-1908)**, Sabrı Tekay (çev.), Ankara, Yurt Yayınları 14, 1987.

Rathmann, Lothar: **Alman Emperyalizminin Türkiye’ye Girişi**, Ragıp Zarakolu (çev.), üçüncü baskı, İstanbul, Belge Yayınları, 2001.

Soy, H. Bayram: **Almanya’nın Osmanlı Devleti Üzerinde İngiltere ile Nüfuz Mücadelesi (1890-1914)**, Ankara, Phoenix Yayınevi, 2004.

Şehsüvar, H.: “Dünyada ve Bizde Demiryolu”, **Demiryolu Dergisi**, Cilt 20, Yıl 20, Sayı 233-234-235, Ankara, Temmuz-Eylül 1944.

Şen, Leyla: **Türkiye’de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci**, Ankara, Tesay, 2003.

Tabakoğlu, Ahmet: **Türk İktisat Tarihi**, İstanbul, Dergah Yayınları, 1993.

Tarakçı, Fahrettin Çetin: “İlk Demiryolu”, **Demiryol Dergisi**, Ankara, Sayı 675, TCDD, 1982.

Taşdurmaz, Ramazan: **Türkiye’de Demiryolu Ulaşımını Düzenleyen Mevzuat**, Ankara, T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Yayın No. DPT: 1106-M (UKPM): 24, Şubat 1971.

TCDD : **Demiryollarımız**, Demiryol Dergisi, Ankara, y.y, 1958.

_____ : **2007 Yılı Faaliyet Raporu**, Araştırma Planlama ve Koordinasyon Dairesi Başkanlığı Ekonomik Araştırma Şubesi, Ankara, 2008.

_____ : **İstatistik Yıllığı** 1996-2000, Ankara, 2001.

_____ : **İstatistik Yıllığı** 2001-2005, Ankara, 2006.

_____ : **İstatistik Yıllığı** 2002-2006, Ankara, 2007.

_____ : **İstatistik Yıllığı** 2003-2007, Ankara, 2008.

_____ : “Projeler”, (Çevrimiçi),
<http://tcdd.gov.tr/genel/ankisthizliproje.htm>, (28.01.2009).

_____ : “Projeler”, (Çevrimiçi),
<http://tcdd.gov.tr/genel/hizliproje.htm>, (28.01.2009).

T.C. Ulaştırma Bakanlığı: **Cumhuriyetimizin 60. Yılında Ulaştırma ve Haberleşme**, Ankara, y.y., 1983.

_____ : **Cumhuriyetin 75. Yılında Ulaştırma ve Haberleşme**, Ankara, Başbakanlık Basımevi, 1998.

Tekeli, İlhan, Selim İlkin: “Osmanlı İmparatorluğu’nda 19. yüzyılda Araba Teknolojisi ve Karayolu Yapımındaki Gelişmeler”, **Cumhuriyetin Harcı Modernitenin Altyapısı Oluşurken**, Birinci Baskı, İstanbul, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları 73, 2004.

Tengirşek, Y.K.: “Tanzimat Devrinde Osmanlı Devletinin Harici Siyaseti”, **Tanzimat I**, İstanbul, 1940.

Tezel, Yahya: **Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi**, Üçüncü Baskı, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1994.

Tiftikçi, Osman: **Türkiye’de Ulaşım Sorunu ve Demiryollarımız**, İstanbul, Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası Yayınları no. 4, 1996.

Tokgöz, Erdinç: **Türkiye’nin İktisadi Gelişme Tarihi**, Altınca Baskı, Ankara, İmaj Yayıncılık, 2001.

Turan, Osman: “Selçuklu Kervansarayları”, **Bellekten**, Cilt X, Sayı 39, Ankara, 1946.

TÜİK: **İstatistik Göstergeler 1923-2007**, Ankara, 2008.

Ülker, Reşit: “Beş Yıllık Kalkınma Planlarında Demiryolları ve Planların Uygulanması”, **1. Ulusal Demiryolu Kongresi**, 9-11 Ocak 1979, Ankara, 1979.

Wikipedia: “Marmaray” (Çevrimiçi),

<http://wikipedia.org/wiki/Marmaray> (29.01.2009).

Yalçın, Aydın: **Türkiye İktisat Tarihi: Osmanlı İktisadında Büyüme ve Gerileme Süreci**, Ankara, Ayyıldız Matbaası, 1979.

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