

GEÇMİŞTEN GÜNÜMÜZE DEMİRYOLU ULAŞIMI POLİTİKALARINA GENEL BİR BAKIŞ: İZMİR ÖRNEĞİ

Alev GÖZCÜ

Okt.

Dokuz Eylül Üniversitesi

Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü

alev.gozcu@deu.edu.tr

GİRİŞ

Bu bildiri Osmanlı Devleti'nde günümüz Türkiye'sine değişen ulaşım politikaları kapsamında demiryollarının Türkiye seyrine kısa bir bakış denemesi yapılacaktır. Bu süreçte bir liman kenti olan İzmir ve çevresindeki demiryolları, demiryollarının kent için önemi ve İzmir Limanı'na tarımsal ürünlerin taşınması sırasında bunların oynadığı role değinilecektir. Bu son derece önemli ulaşım sisteminin Türk Ekonomisinin kalkınmasındaki önemi yine bu bildiri çerçevesinde değinilecek noktalardandır.

OSMANLI'DAN TÜRKİYE CUMHURİYETİ'NE DEMİRYOLLARI

Türkiye'de demiryolları, hükümetlerin izledikleri politikalara göre zaman zaman atılım yapmış, zaman zaman ihmal edilmiştir. Cumhuriyetin ilk yıllarında demiryolları bir atılım içindeyken modernizasyon çalışmalarında geri kalmış, gerekli yatırımların yapılamayışı gibi nedenlerle, zaman içinde eski işlevini yitirmiştir. Oysa Türkiye, Cumhuriyet kurulduğunda farklı amaçlar güdüyor, demiryollarını bir milli güvenlik konusu sayıyordu. Bugün kent içi, kentler arası ve ülkeler arası demiryolu ulaşımının boyutlarına bakıldığında, Türkiye'nin ilk başlarda ortaya koyduğu amaçtan büyük ölçüde uzaklaşıldığı, rahatlıkla söylenebilir. Politik tutarsızlıklar ve değişken amaçlar, böylesine önemli bir milli konuda sapmaların yaşanmasına neden olmuştur. Ulaşım konusunda izlenecek politikalar devletin sosyal siyasetinin bir parçası olarak ele alınmalıdır.

Osmanlı Devleti'nin iktisadi yapısına ele alan uzmanlar, demiryollarına önem verilmesini önermişler; Avrupalı iktisatçılar, bütün 19. yüzyıl boyunca Osmanlı İmparatorluğu'nda yol yapılmasını istemişlerdir. Bunun Cumhuriyet Türkiye'si gibi gelişmekte olan ülkeler için taşıdığı anlam büyüktür. Osmanlı Devleti özelinde bakıldığı gibi demiryolları kırsal kesimlerin dış dünyaya ve kapitalist ekonomiye açılmasının yolu olmuştur¹.

Sanayi devrinin en büyük simgelerinden biri olan demiryolları, Osmanlı İmparatorluğu'na 19. yüzyılın başında girmeye başladı. Bu yüzyıl, ağırlıklı olarak Avrupa ülkelerinde olmak üzere demiryollarının hızla geliştiği yüzyıldır. Gerekli teknolojik gelişmeyi sağlayamamakla birlikte, Osmanlı Devleti de bu gelişmelere paralel bir yapılanma içine girmiştir. Osmanlı ülkesinde demiryolu yapımı sözü geçen yüzyılın ortalarında başlamış 1914 yılına gelindiğinde, devletin Avrupa, Anadolu ve Mısır dahil Arap topraklarında döşenmiş ve işletmeye sokulmuş olan demiryolları uzunluğu 12 bin km.yi aşmıştır. Bu hızlı atılım, olumlu

¹ Stefanos Yerasimos, *Az gelişmişlik Sürecinde Türkiye*(3.cilt *Dünya Savaşından 1971'E*)Belge yay., İstanbul,1992, (6. baskı), s.315

ve olumsuz yanlarıyla kendisini hissettirmiştir. Demiryolları Osmanlının uzak vilayetleri üzerinde bir denetim sağlamsına yardımcı olsa da aslında giderek devletin Avrupa'ya bağımlılığını da arttırmıştır. Demiryolları yatırımlarının % 90'ı yabancı sermayeye ait olup bunun büyük bölümünü ise Fransızlar almıştır². İmparatorluğun son yıllarında ise demiryolu yatırımlarında, %57'lik bir payla Alman sermayesi ön plana çıkmıştır. Bunu yüzde 23,5 bir payla Fransız sermayesi izlemiş ve İngiliz sermayenin payı ise % 20'ye yaklaşmıştır³. Hicaz Demiryolu dışında tüm demiryolları yabancılar tarafından işletilmiş yönetilmiş ve denetlenmiştir. Osmanlı Devleti demiryolu yapımı için gerekli teknolojik alıp yapıdan yoksun olduğu için bu eksikliği de Avrupa'dan sağlamak zorunda kalmıştı⁴. Bu da ülkeyi gittikçe Batı'ya bağımlı kılmış; aşırı borçlanmaya neden olmuş; devlet bir yandan ulaşım konusunda atılım yapıp, bir stratejik üstünlük elde etmeye çalışmışken, diğer yandan mali tutsaklığın içine itilmiştir. Üstelik demiryollarının ülke coğrafyasında dağılımında da eşitlik söz konusu değildi. Quataer'in belirttiği gibi; Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryollarının üçte birinden fazlası, 19.yy'da fiilen bağımsızlaşmış olan Mısır'da bulunuyordu⁵. Yine Kepenek'in vurguladığı gibi; yabancı ortaklıklara kar garantisi verilerek ve uzun yıllar için (70-100 yıl) işletme hakkı tanınarak oluşturulan demiryollarının uzunluğu Cumhuriyet'in kurulduğu yıl, dört bin kilometrenin üstündeydi⁶.

“Osmanlı İmparatorluğu'nda ilk açılan demiryolu 1854'te işlemeye başlayan Kahire-İskenderiye hattı olmuştur”⁷. İmparatorluğun Anadolu'daki ilk iki demiryolunu İngilizler kurmuş ve İzmir'i zengin hinterlandına bağlamışlardı⁸. Osmanlı devletinde demiryolu bilinçli bir sanayileşmeden çok, tarımsal üretimin pazara açılması ve ekonominin bu yolla gelişmesi amaçlanmıştır. Yabancılar yatırımlarını bu doğrultuda yapmışlardı. Özellikle Batı Anadolu'da üretilen ürünlerin dış pazara açılması bu çerçevede düşünülmelidir⁹. 1866'da tamamlanan İzmir- Aydın ve İzmir- Kasaba demiryollarını kıyılarda yapılan daha kısa bir dizi yeni hat izledi. “Bunun yanı sıra 1871'de yapımına başlanan Doğu Rumeli hattının açılması ile de başkent İstanbul'a ilk tren 12 Ağustos 1883'te gelmişti. Almanlar ilk olarak İzmit- Ankara demiryolunun yapımını üstlenmişler ve Ankara'ya ilk tren 1893 Ocak ayında gelmişti”. “İngiltere'nin sömürge yollarına sekte vurmak isteyen Almanya, 1888'den sonra Berlin-Bağdat demiryolu projesiyle bu emperyalist yarışa katılmıştı. Bununla birlikte ABD'de Osmanlı topraklarından yararlanmak üzere harekete geçecekti. Amerikan petrol kapitalistlerinin ve Amerikan Hükümeti'nin desteğini kazanan Amiral Colby M. Chester 1909'da Nafia Vekâleti ile ön sözleşme imzaladı. Bu sözleşmeye göre, Sivas ile Van arasında Harput, Ergani, Diyarbakır, Siirt ve Bitlis'ten geçen geniş bir hat ile bunu bir yandan Musul, Kerkük ve Süleymaniye'ye diğer yandan Adana yöresindeki Yumurtalık ya da Süveydiye'de Akdeniz'e bağlayacak yan hatların ve Yumurtalık veya Süveydiye'de bir limanının yapımı öngörülmüyordu. 1909 yılında Amerika'da The Ottoman-American Development Company (OADC)'i kuran Chester, projesini sonuçlandıramayacaktı¹⁰”. Bu projenin sonraki yıllarda da Türkiye'nin gündemine geldiğini görüyoruz. “Chester Grubu ile yapılan imtiyaz anlaşmasının

² Donald Quataer, “19.yy'da Osmanlı İmparatorluğu'nda Demiryolları”, *Tanzimat'tan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi cilt 6*, İletişim yay., İstanbul,1985, s.1630.

³ Yakup Kepenek, Nurhan Yentürk, *Türkiye Ekonomisi*, (20. basım)Remzi kitapevi, İstanbul, 2007,s.20.

⁴ Donald Quataer, *a.g.e.*, s.1630.

⁵ *A.g.e.*, s.1630-1631

⁶ Yakup Kepenek, Nurhan Yentürk, *a.g.e.*,s.20.

⁷ Şerafettin Turan, *Türk Devrim Tarihi I- İmparatorluğun Çöküşünden Ulusal Direnişe*, (2.basım)Bilgi yay., Ankara,2004,s.20.

⁸ Donald Quataer, *a.g.m.*, s.1630-1631.

⁹ Yakup Kepenek, Nurhan Yentürk, *a.g.e.*,s.20.

¹⁰ Biçe Sükan Yavuz, “Fransız Arşiv Belgelerinin Işığında Chester Demiryolu Projesi” *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi* S 24, Kasım 1999-2003 s. 527-561,s.530

*TBMM'de onaylanmasına karşın Chester Projesi'nin eyleme dökülemediği*¹¹. Osmanlı Devleti, Chester Projesi'nde de demiryolunun geçeceği güzergâhın 40 km.lik çevresinde maden ve petrol arama hakkını imtiyazı alan şirkete vermeyi öngörüyordu.

1873'te Haydarpaşa- İzmit demiryolu açılmıştır¹². 1898 yılında gelindiğinde yabancı şirketlerce yapılan ve işletilen demiryollarının, 440 kilometresi İngiliz, 1.020 kilometresi Alman ve 1.266 kilometresi de Fransız firmalarına ait olmak üzere 2.726'ye ulaştı. Eskişehir'den de Konya'ya 1896 yılında bir hat uzanmıştı. Onu izleyen yıllarda ise Bağdat'tan Basra'ya demiryolu uzatılması önemli bir sorun haline gelmişti. Uzun tartışmalar sonrasında bu yeni hattın yapım hakkını Deutsche Bank elde etmiştir¹³.

CUMHURİYET DÖNEMİ

Cumhuriyeti kuranlar ulus devleti Anadolu'da yaratırlarken en önemli politikaları ülkeyi demir ağlarla örmektir¹⁴. Cumhuriyet'in ilk hükümetleri Türkiye'de ulaşım alanında daha tasarruflu olan bunun yanı sıra haberleşme, ülke savunması, yük ve yolcu taşımacılığında da daha avantajlı bir sistem olan demiryollarına öncelik vermişlerdir¹⁵. Bu politikanın temelleri, Cumhuriyetin ilanından kısa bir süre önce 17 Şubat 1923 yılında toplanan İzmir İktisat Kongresi'nde, atılmıştı. Kongrede alınan kararlardan biri de demiryollarının geliştirilmesi yönünde olmuştu.

Kurtuluş Savaşı yıllarında ulaşımında karşılaşılan sıkıntılar, Cumhuriyetin ilanından sonra demiryolu politikalarının belirlenmesinde etkili olmuştu. Çünkü Milli Mücadele Yıllarında mevcut demiryolları yabancıların elinde ve Mondros Mütarekesi'ne göre de İtilaf devletlerince işgal altındaydı. Milli Mücadele'nin merkezi olan Ankara'ya Temsilciler Kurulunun gelmesinde buranın İstanbul ve Batı Anadolu'ya demiryolu bağlantısının olması da önemli bir etken olmuştu. Ancak yine imkânların eksikliği yüzünden Ankara'yı Polatlı'ya bağlayan 70 km.lik demiryolundan gerektiğince yararlanılamamıştır. Buna karşın Türklerin savaşmak zorunda kaldığı Yunan ordusu demiryollarını kullanarak birliklerini kolay taşımışlardı¹⁶. İşte bu acı tecrübeler Cumhuriyet kadrolarına özellikle demiryolu ulaşımının ve bu sistemin kontrolünün ne derece önemli olduğunu öğretmişti. *"Çok ivedi olarak muhtaç bulunduğumuz demiryolları için hemen her girişime ve eyleme başlanacaktır."* Bu açıklama 1923 yılında Nisan ayında seçimlere gidilirken Atatürk'ün 9 umdesi başlığıyla açıklanan bildiri de yer alıyordu. Aynı şekilde İsmet Paşa da Atatürk'ten aldığı destekle demiryolu politikasına ağırlık veriyor ve demiryolunu, *"memleketin tüfekten, toptan daha mühim bir güvenlik silah"*ı olarak ifade ediyordu¹⁷. Yine bu dönemde unutulmaması gereken bir diğer önemli isimde Behiç Erkin'dir. *"Türkiye Cumhuriyeti'nde demiryollarının kurucusu sayılan Behiç Erkin birçok kaynakta "Türk Demiryolcu Sektörünün Babası" şeklinde anılır. 1920 Temmuzundan itibaren başladığı ve 6 yıl sürdüğü Genel Müdürlük dönemi, 1926-1928 yıllarında (Nafia Vekili) Bayındırlık Bakanı olması ile sona erdi. Behiç Bey'in ülkenin demiryolları için yaptığı çalışmalardan dolayı, 1933 yılında Atatürk'ün bir jestiyle ödüllendirilmiştir. Cumhuriyetin 10. yılı kutlamaları için "Onuncu Yıl Marşı" yazılırken, Atatürk, tek bir dizeye müdahale ederek "yurdun her bir tepesinde dumanlar tütüyor" dizesi*

¹¹ Sükan, a.g.m, s.552.

¹² Donald Quataer, a.g.m., s.1630-1631.

¹³ Turan, *İmparatorluğun Çöküşünden Ulusal Direnişe*, s.20.

¹⁴ İlhan Tekeli- Selim İlkin, *Cumhuriyetin Harcı -Modernitenin Altyapısı Oluşurken-*, İstanbul Bilgi yay., İstanbul, 2004 s.271.

¹⁵ Şerafettin Turan, *Türk Devrim Tarih(3. Kitap) Yeni Türkiye'nin Oluşumu, (1923-1938)*, Bilgi yay., Ankara, 1995, s.270.

¹⁶ Turan, a.g.e., s. 271.

¹⁷ Turan, a.g.e., s. 271.

yerine "demir ağlarla ördük, anayurdu dört baştan" dizesini yazdırmış ve Behiç Bey'e hitaben "sizin emeğiniz bu şekilde daha iyi dile getiriliyor" demiştir¹⁸ .

Cumhuriyet Türkiye'sinde demiryolu yapımı daha çok 1923-1938 yılları arasında gerçekleştirildi. Bu dönemde 3.000 kilometrelik yeni hat yapıldı. "22 Mart 1924'de TBMM'de kabul edilen iki ayrı yasa ile Diyarbakır-Ergani, Samsun- Sivas ve Ankara- Musaköy arasında demiryolu yapılmasına karar verilmişti. Bir ay sonra 22 Nisan 1924 gün ve 506 sayılı yasa ile de " Anadolu Demiryolları" diye anılan Haydarpaşa- Ankara, Eskişehir-Konya ve Arifiye- Adapazarı demiryolları ile Haydarpaşa limanı ve rıhtımının satın alınması için hükümete yetki verilmişti. Daha sonrada 1928'de, Mersin- Tarsus- Adana demiryolu hattının satın alınması kararlaştırıldı. 1924'de ise yapımı bir Türk firmasına verilmesi kararlaştırılan Samsun- Çarşamba hattı inşa edilmeye başladı. Kayseri'de yapımına başlanan demiryolu Sivas'a varınca 30 Ağustos 1930'da işletmeye açılmıştır¹⁹ ". Doğu ve Güneydoğu Anadolu, birer hatla da olsa, Ankara'ya ve kıyı kentlerine bağlandı²⁰ . "1925-1933 sonuna kadar 2048 kilometre demiryolu yapılmıştır. 1933-1938 arasında yapılan demiryolu ise, 963 kilometredir. Cumhuriyetin 15. yılında ise devletin işletmekte olduğu demiryolu uzunluğu 6719 km'dir²¹ ". 1930 yılında Dünya Ekonomik Bunalımının yarattığı ekonomik güçlüklerle ve o dönem kurulan Serbest Cumhuriyet Fırkası'nın muhalefetine rağmen demiryolu politikasının sürdürülmesine devam edilmiştir. Demiryolu, genişleyen yeni hatların yapılmasının yanı sıra, yabancıların elindeki işletmeler de bu dönemde satın alınarak millileştirilmiştir²² . Tezel'in de belirttiği gibi "Demirağlarla Ördük Ana Yurdu" sloganı Cumhuriyeti kadrolarının, başlıca övünç konularından biri olmuştur²³ .

"Demiryollarındaki yük taşımacılığı 1923 yılında kişi başına 20ton/kilometreden 1938'de 79 ve 1950'de 147 ton/ kilometreye yükseldi²⁴ ". "Düzenli demiryolu işletmeciliği 1924 yılında başlamış, 22 Nisan 1924 tarihinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları İşletme Umum Müdürlüğü, 1925 yılında Demiryolları İnşaat ve İşletme Müdüriyeti Umumiyesi ve 1927 yılında Devlet Demiryolları ve Limanları Müdüriyeti-i Umumiyesi kurulmuştur. Bu kurumlar 1923 yılından 1953 yılına kadar Nafia Vekâleti'ne bağlı olarak faaliyetlerini yürütmüşlerdir²⁵ ".

Yeni demiryollarının yapımı sırasında bu alanda çalışacak nitelikli personele ihtiyaç oluşmuştu."Cumhuriyetin ilk yıllarında, yoğunlaşan demiryolu çalışmalarında ihtiyaç duyulan elemanların temini için çeşitli yöntemlere başvurulmuştur. Yurt içindeki okullarda eleman yetiştirmek, yurt dışına öğrenci göndermek ve yabancı uzman istihdam etmek şeklinde çözüm üretilmeye çalışılmıştır." Bunun için ilk defa 11 Haziran 1923'te Konya'da "Şimendifer Mektebi" adıyla bir okul açılmıştır ve yeterli sayıdaki alt kademe personel ihtiyacı sağlandıktan sonra kapatılmıştır. Ancak sonraki yıllarda da ihtiyaç duyuldukça yeni

¹⁸ <http://tr.wikipedia.org.>, ayrıca bkz; Ruhan Çelebi, "Ulusal Demiryollarımızın kurucusu Behiç Erkin'i ölümünün 46. yılında saygıyla anıyoruz", <http://kentvedemiryolu.com/> "Behiç Erkin demiryollarının millileştirilmesi, işletme dilinin Türkçeleştirilmesi, ilk kamu özel müzesinin (Demiryolları müzesi) kurulması gibi yaşamsal konuları gerçekleştiren,demiryolculuğu meslek olarak kabul eden ve bu uğurda çok çalışmış bir kişidir".

¹⁹ Turan, a.g.e.,s.272. 1938 yılı sonuna kadar şu hatlar tamamlanıp işletmeye açılmıştı. Fevzipaşa-Malatya,Kütahya-Balhkesir,Sivas-Samsun, Kayseri-Ulukışla, Malatya- Elazığ, Yolçatı-Diyarbakır, Afyon- Karakuyu, Filyos-Çatalağzı, Fevzipaşa-Meydanıekber,Çatalağzı-Zonguldak, Hekimhan-Divriği-Erzincan, bkz. Turan, a.g.e.,s.273.

²⁰ Yahya S. Tezel, Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi, Tarih Vakfı Yurt yay., (5. baskı), İstanbul, 2002, s.128.

²¹ A. Afetinan, İzmir İktisat Kongresi 17 Şubat-4Mart 1923, Atatürk,Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, TürkTarih Kurumu yay.,Ankara,1989,s.14.

²² Korkut Boratav, Türkiye'de Devletçilik, (2. baskı) İmge yay., Ankara,2006,s.267.

²³ İlhan Tekeli- Selim İlkin, -Modernitenin Altyapısı... ,s.271.

²⁴ Yahya S. Tezel, a.g.e, s.128.

²⁵ Seyfi Yıldırım, Türkiye Demiryollarında İstihdam Edilen Yabancı Uzmanlar (1925-1950), Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi, Sayı 67-68-69, Cilt: XXIII, Mart-Temmuz-Kasım 2007.

okullar ya da kurslar açmak şeklinde demiryolu sisteminde istihdam edilecek personel yetiştirilmesi yoluna gidilmiştir²⁶.

Türkiye'nin ulaşım politikasında özellikle 1940 ile 1950 yılları arasında bir değişim başlayarak başlangıçta demiryoluna verilen öncelik giderek karayollarına bırakılmıştır²⁷. II. Dünya Savaşı'ndan kârlı çıkan otomotiv ve petrol şirketlerinin tercihleri ve ABD'nin Marshall Planı çevresinde stratejik amaçlarla birçok karayolunun yapılmasını ve ayrıca Türkiye'ye yardım olarak önemli miktarda taşıt aracı verilmesini ön görülmekteydi. "1950'li yıllarda başlayan Türkiye ekonomisi ve politikası üzerindeki ABD etkinliğinin giderek arttığını görmekteyiz. 1948 yılında ABD Federal Karayolları Örgütü Genel Müdür Yardımcısı Hiltz Başkanlığındaki bir uzmanlar heyetinin Türkiye'de yaptığı çalışmalar sonunda hazırlanan ve "Hiltz Raporu" olarak anılan çalışma sonucunda ulaştırmada karayolu ağırlığı başlamıştır²⁸". Böylece karayolu tutkusu, demiryollarının neredeyse tümüyle bir yana bırakılması sonucunu ortaya çıkardı²⁹. Türkiye Cumhuriyeti'nin 1923'de devir aldığı demiryolu ağı 1950'ye kadar geçen 27 yıllık sürede % 100'ün üstüne bir artışla 7671 km. çıkarılmış ancak sonraki 27 yıl içindeki artış yalnız %6 olarak kalmıştır. Nicelik bakımından gözlenen bu gerileme, kendisini demiryolları ağının niteliğinde de göstermektedir³⁰. Bu politikanın bir sonucu olarak Türkiye'de 1948 ile 1963 yılları arasında demiryolları şebekesi 7.636 km'den sadece 7.971 km'ye ulaştı. Demiryolu ulaşımında 1948'de kilometre başına yolcu sayısı 4.480 iken bu rakam 1963 yılında 3.631'e düştü³¹. 1963'te toplam şehirlerarası yolcu taşımacılığında, karayollarının payı % 73, demiryollarının payı ise % 24'tü. İç hatlarda yük taşımacılığında ise, karayolları, % 43, demiryolları %40'tu³². 1977' de 8139 km.'nin biraz üzerindeki demiryolu ağının yalnızca %2,5'u çift hat geri kalanı tek hat olup, yine bu hatların yalnız 188 km'si(%2,3'ü) elektrikli, geri kalanı elektriksizdir. Bu durum o yıllar için bile demiryollarımızın yetersiz sayılabilecek özellikte olduğunu göstermektedir³³. İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra demiryolu yapımında görülen duraksama büyük ölçüde günümüze kadar devam ederek gelmiştir.

"1950 yılında demir yolu taşıma oranları yolcuda yüzde 42, yükte yüzde 78 iken, 2008 yılında demir yolu taşımacılığı yolcuda yüzde 1,7'ye, yükte yüzde 5,3'e gerileme yaşamış; kara yolu taşımacılığı ise 1950'den 2008'e yükte yüzde 19'dan yüzde 91,7'ye, yolcuda ise yüzde 49'dan yüzde 98,3'e yükselmiştir. Bu veriler ülkemizde var olan diğer ulaşım alternatiflerine rağmen ulaşımın kara yolu üzerine yıkıldığını göstermektedir. Oysa Türkiye gibi otomotiv ve petrolde dışa bağımlı bir ülkenin kara yolu taşımacılığına ağırlık vermesini anlamak mümkün değildir³⁴".

1950 yılında 7671 km iken 1996 yılında 8607 kilometre olan demiryolu ağı, 1996 yılından 2002 yılına kadar sabit kalmıştır³⁵.

"22 Temmuz 2004 tarihinde Haydarpaşa–Ankara seferini yapmakta olan hızlandırılmış trenin Sakarya'nın Pamukova ilçesinde raydan çıkarak devrilmesi sonucunda 41 yurttaşımız

²⁶ A.g.y

²⁷ İlhan Tekeli- Selim İlkin, *Modernitenin Altyapısı*, s.370.

²⁸ Yavuz Demirkol, Türkiye'de Demiryolu Ulaşımı Politikaları <http://kentvedemiryolu.com/>

²⁹ Yakup Kepenek – Nurhan Yentürk, *a.g.e.*, s.119.

³⁰ Yücel Candemir, "Türkiye Ekonomisi'nde Ulaştırma Kesimi ve Demiryolu Ulaştırması", 2. *Türkiye İktisat Kongresi (IV) "Altyapı, Enerji ve Ulaştırma Komisyonu Tebliğleri*, Kasım, 1981, İzmir, s.146.

³¹ Stefanos Yerasimos, *a.g.e.* s.315.

³² Yakup Kepenek – Nurhan Yentürk, *a.g.e.*, s.120.

³³ Yücel Candemir, *a.g.e.*, s.146.

³⁴ <http://www.mno.org.tr> "Ulaşımında Demiryolu Gerçeği Oda Raporu" bülten 12 Ağustos 2009.

³⁵ Yakup Kepenek – Nurhan Yentürk, *a.g.e.*, s.458.

ölmüş, 81 yurttaşımız yaralanmış; bu olay üzerine gerek “hızlı tren” gerekse “demiryolu politikaları” kamuoyu nezdinde daha çok tartışılır olmuştur³⁶”. Altyapı geliştirilmeden geçilen hızlı tren uygulamasının can kaybına neden olduğu bu tür kazalarla sonuçlanması bu anlamda şaşırtıcı değildir³⁷. “2008 istatistiklerine göre mevcut hatların yüzde 20’si 21–30 yaş arasında, yüzde 25’i ise 30 ve üzeri yaş gibi çok yüksek bir yaş sınırının üstünde bakımsız kalmıştır. Mevcut tren trafiği altında yapılan yol bakım ve yenileme çalışmaları yetersizdir”. Bu açıdan makine mühendisleri odası yaptığı açıklamada bir an önce demiryollarına gerekli yatırımın yapılması gerektiğini ve ulaşımda öncelik verilmesi gerektiği vurgusunu yapmaktadır. Bu haliyle Türkiye demiryolu kazalarında altyapı eksikliğinden kaynaklanan nedenlerden dolayı Avrupa’yla kıyaslandığında en fazla kaza yapan ülke konumunda olmasının yanı sıra aynı zamanda en kısa hatta sahip ülke görünümündedir³⁸.

İZMİR LİMANI VE DEMİRYOLLARI BAĞLANTISININ EKONOMİK ÖNEMİ

Bir ulaştırma türünün, tek başına ele alınmanın modern ekonomilerde yeri yok gibidir. Demiryolları da deniz, kara ve hava ulaşımı bağlantılarıyla ancak bir önem ifade eder. Daha ucuz ve yoğun yük ve insan taşımacılığı açısından en önemli ulaşım türü, denizlere kıyısı olan ülkelerde deniz yoludur. Daha ucuz, yoğun ve nitelikli taşımacılık türü deniz taşımacılığı olarak yorumlanabilir. Bunu demiryolları, karayolları ve hava yolları taşımacılığı tamamlar. Dolayısıyla, İzmir’in ekonomik potansiyeli açısından bakılınca, demiryolları ile liman bağlantısı son derece büyük önem taşır. İzmir Limanı, tarih boyunca önemli bir yük, insan ve diğer ticari emtia taşımacılığında önemli bir yere sahip olmuştur. 19. Yüzyılın son çeyreğinden buyana, ekonomik verimlilik açısından büyük dalgalanmalar göstermesine rağmen, İzmir’in ekonomik yapısı ve gelişimi açısından en önemli katkıyı İzmir Limanı ve demiryolları bağlantısı oluşturmuştur. Liman işletmeciliği önce Gifre İşletmesi’nin imtiyazında iken, Cumhuriyet döneminde millileştirilmiş ve liman hizmetleri İzmir Liman Şirketleri’nin tekeline verilmiştir. Bu tarihsel süreçte, izlenen politikalara paralel olarak, limanın ticari verimliliğinde de yükselmeler ve düşmeler olmuştur. Ancak her ne olursa olsun, İzmir’in ve hinterlandının ekonomik değerlerini, hem Türkiye’nin diğer bölgelerine hem de başka limanlarına aktarmada İzmir Limanı’nın büyük katkısı vardır. İzmir Limanı Alsancak ve Basmane tren istasyonlarıyla demiryollarına bağlanmış ve böylelikle, çok uzaklardan denizyollarıyla getirilen ticari değeri olan emtia, demiryolları ile başka yörelere, hatta Türkiye üzerinden doğu ülkelerine taşınabilmiştir. Yine bunun tersi bir süreçte, demiryollarında işleyen vagonlarla taşınan yük, limana yanaşan gemiler aracılığıyla başka limanlara aktarılmaktadır. Bu açıdan, yalnız demiryollarının değil, aynı şekilde İzmir’de deniz taşımacılığının ve taşıtlarının, liman işletmelerinin ve hizmetlerinin gelişmesi de son derece önemlidir. Geçmişten günümüze, İzmir’in ticari gelişiminde bu yakın ilişki son derece önemli katkılarda bulunmuştur.

İZMİR’İN EKONOMİK GELİŞİMİNDE DEMİRYOLLARININ ÖNEMİ

Pek çok yönden olduğu gibi, demiryolu ulaşımında da İzmir, öncü bir rol oynamıştır. Osmanlı Devleti’nden Cumhuriyet’e, Cumhuriyetin ilk yıllarından bugüne, değişik iniş çıkışlar göstermesine karşın, demiryolları önemini hep korumuştur. Kurmuş, Osmanlı İmparatorluğu’nun önemli ihracat ve ithalat limanlarından olan İzmir’in, ekilebilir verimli

³⁶ <http://www.mno.org.tr> “Ulaşımında Demiryolu Gerçeği Oda Raporu” bülten 12 Ağustos 2009

³⁷ Yakup Kepenek – Nurhan Yentürk, *a.g.e.*, s.458.

³⁸ <http://www.mno.org.tr> “Ulaşımında Demiryolu Gerçeği Oda Raporu” bülten 12 Ağustos 2009.

topraklara sahip Batı Anadolu'nun dışa açılan kapısı olması nedeniyle İngiliz kapitalizminin rahatlık sızabileceği bir yer olarak görüldüğünü ifade etmektedir³⁹.

Batı Anadolu'da demiryollarının inşa edilmesine kadar en yaygın taşımacılık, deve kervanlarıyla yapılıyordu. 19. yüzyıl ortalarından itibaren İzmir'de iş yapmaya yabancı tüccarlar ve onlara ait ticaret evleri sayındaki artış; ulaşım teknolojilerindeki yeniliklerin uygulamaya girmesi gibi bir sonucu da doğurdu⁴⁰.

İzmir-Aydın Demiryolu Anadolu'da yapılan ilk demiryoludur. Bu demiryolu o zamana kadar Osmanlı İmparatorluğu'nda son derece önemli bir yatırım ve en gelişmiş teknolojiyi ifade ediyordu. Bu hatla İzmir, zengin hinterlandına daha hızlı bağlanmış oluyordu. İzmir-Aydın demiryolu hattı, İzmir Limanı'nın da yapılmasıyla birlikte bölgedeki ekonomik gelişmeyi hızlandırdı. *İngiliz elçisinin de katkılarıyla İzmir- Aydın demiryolu hattı imtiyazı 1856 yılında Robert Wilkin adında İzmirli bir İngiliz tüccarına verildi*⁴¹. İngilizler için bu hat onların yaptıkları diğer demiryolu yatırımlarından daha büyük bir önem taşıyordu. İngilizler, İzmir-Aydın demiryolu hattıyla "büyük girişimimiz" diye övünüyorlardı. Osmanlı Devleti'nin ise bu hattın işletilmesine karışması mümkün olmayıp Aydın Demiryolu şirketi tamamen bağımsız "küçük muhtar cumhuriyet" gibi davranabiliyordu⁴².

Tekeli ve İlk çalışmalarında 1866'da yapımı tamamlanan İzmir- Aydın Hattı'nı sömürge tipine örnek gösterilebilecek bir ulaştırma girişimi, bir liman ve onun ağaç şeklindeki bir hatla hinterlanda bağlayan demiryolu olarak tanımlamışlardır⁴³. Gerçekten de bu demiryolu yapım imtiyazı, İngilizlere beraberinde başka bir sürü ayrıcalık da getiriyordu. Buna göre "demiryolunun yapılması, işletilmesi ve yenilenmesi için gereken mallar gümrük vergisi ödenmeden Türkiye'ye sokulabilecek ve demiryolunun yapımı sırasında şirket Hükümete ait olan toprakları, madenleri ve ormanları bedava kullanabilecekti. Demiryolunun işletmeye açılmasından sonra, şirket hattın 45 kilometre çevresindeki bulunan madenleri az bir vergi vererek işletme hakkına sahip oluyordu..." Osmanlı Devleti ayrıca Aydın Demiryolu ile rekabet edecek şirketlerin kurulmasını da önleyecekti⁴⁴. İzmir-Aydın demiryolunun yapım imtiyazını alan Wilkin, ve ortakları 1857'de bu imtiyazı İngiltere'de sattılar ve bu imtiyazı alanlar "İzmir'den Aydın'a Osmanlı Demiryolu" şirketini kurdular. Bunlar Sir Joseph Paxton, George Whyte, Augustus William Rixon ve William Jackson 'dı. Böylece adı geçen hattın yapımı 1857'de başladı; ilk 23 km'lik bölümü, 27 Ocak 1860'da işletmeye açıldı 130 km uzunluğundaki hattın, geri kalanı 1866'da tamamlandı. Ancak sadece 130 km ile sınırlı kalmayan bu demiryolu zaman içinde 609 kilometreye ulaştı ve İzmir'in verimli hinterlandı olan tüm Ege Bölgesi'nde yayıldı⁴⁵.

İzmir'i iç Ege'ye bağlayan ikinci demiryolu İzmir -Kasaba hattının imtiyazı 1863'te önce Edward Price isimli bir İngiliz'e verilmişti fakat daha sonra bir Fransız Şirketine devredildi. 1864'de İzmir'in Basmane garından yapımına başlayan demiryolu inşaatı, 1866'da tamamlanarak Kasaba'ya (Turgutlu'ya) ulaştı. 1870'de Kasaba'dan Alaşehir'e kadar

³⁹Orhan Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*,(4.baskı)Yordam yay., İstanbul, 2007,s.74.

⁴⁰ Abdullah Martal, *Değişim Sürecinde İzmir'de Sanayileşme 19. Yüzyıl*, Dokuz Eylül Üniversitesi yay., İzmir,1999,s.54-55.

⁴¹ Kurmuş, *a.g.e.*,s.100.

⁴² Kurmuş, *a.g.e.*,s.80-81.

⁴³ İlhan Tekeli- Selim İlkin, *a.g.e.*, s.372-373.

⁴⁴ Kurmuş, *a.g.e.*,100-101.

⁴⁵Bülent Şenocak, *Levant'ın Yıldızı İzmir- Levantenler, Rumlar, Ermeniler ve Yahudiler*,-Şenocak ,(3.baskı)Yay.,İzmir,2008,s.58-59. "İzmir – Aydın hattı şu şekildeydi: İzmir-Eğridir hattı 471km, Şirinyer-Buca yan hattı 2km, Gaziemir-Seydiköy 2km, Torbalı-Tire-Ödemiş 60km, Balatçık-Söke 22km, Konceli-Denizli 10km, Sutleç-Çivril 31km.dir. İzmir- Kasaba ve yan kolları demiryolu hattı, Manisa'da iki kola ayrılmakta, bunlardan biri Afyon Karahisar'a kadar uzanmakta ve orada "Osmanlı Anadolu Demiryolu" hattıyla birleşmekte ise, Bandırma'da son bulmaktadır." Çev. ve Yayına Hazırlayan Engin Berber, *İzmir 1920 –Yunanistan Rehberinden İşgal Altındaki Bir Kentin Öyküsü*, Akademi Kitapevi, İzmir,1998,s.15.

uzatılması kararlaştırıldı. Ayrıca bu hattı yapan şirket, 1888’de elde ettiği yeni bir imtiyazla, Manisa- Soma arasında da bir hat yapımını elde ederek hattı sonra Afyon’a kadar uzattı⁴⁶. İzmir- Alaşehir, Manisa-Soma, Alaşehir- Afyon, Soma- Bandırma, Bornova banliyö hattının toplam uzunluğu 702 kilometredir.⁴⁷ 1885’de, İzmir-Kasaba demiryolu hattı boyunca da maden ve ormanların işletme imtiyazını alabilmek için Hükümete bir tezkere verildi. Osmanlı Devleti’nde sömürgecilik demiryolları aracılığıyla giderek yayılıyordu⁴⁸.

Osmanlı Devleti I.Dünya Savaşı’na giren ülkeler arasında yer aldı. Osmanlı Devleti’nin karşında yer alan İtilaf Devletleri’ne mensup girişimcilerin yaptığı İzmir-Turgutlu, İzmir-Aydın demiryollarına askeri yönetimce el konuldu ve bunların hesap ve işletmeleri birleştirildi. Ancak savaştan yenik çıkan Osmanlı Devleti şartları oldukça ağır Mondros Ateşkes Anlaşması’nı imzalamıştı. Bu anlaşma İtilaf Devletleri’ne demiryollarını kontrol yetkisi de veriyordu. İtilaf Devletleri böylece işgal yıllarında demiryolu hatlarına el koydular⁴⁹.

Ege Bölgesi’nde Cumhuriyet döneminde demiryolu politikasında yeni demiryolu yapımından çok mevcut demiryollarının millileştirilmesi uygulaması görülmüştür. Bu uygulamanın bir parçası olarak, Ege Bölgesi demiryolu hatlarının tüm demiryolu ağıyla bütünleştirilmesi ve özellikle de ekonomik buhranın görüldüğü 1930’lu yıllarda tarım ürünlerinin ihrac limanlarına ulaştırılmasında önemli bir engel haline gelen yüksek tarifelerin devlet işletmeciliğiyle düşürülmesidir. Dünya Ekonomik Bunalımı’nın etkisini arttırdığı yıllarda, Ege Bölgesi Ticaret Odaları’nın, büyük çoğunluğunun demiryolu tarifelerinden yakındığı görülmektedir. Bunlardan biri olan Aydın Ticaret Odası: “*Bilumum mahsulât piyasalarında ucuzluk mevcut olduğu halde tren nakliye ücretleri eski fiyatlarını muhafaza etmektedir. Tren nakliye ücretlerinde tenzilat ricası*”... şeklinde bir istekte bulunmuştur.⁵⁰

1933 yılı içinde demiryollarında maden taşımacılığı tarifesinde % 50 indirim yapılmıştır. Bu örnek uygulama ardından demiryolları taşıma ücretlerinde yapılan indirimler ekonomi için olumlu sonuç vermiş ve böylece hem ihracat, hem demiryollarının geliri artmıştır. Buna ilaveten yolcu taşıma ücretlerinde de 1 Temmuz 1934 tarihinde, yük tarifelerinde 20 Ağustos 1934 tarihinde önemli indirimler yapılmıştır. Böylece devlet demiryollarında tarife saptanmasını, bir iktisadi politika aracı olarak belirlenmeye başlanmış ve yabancı şirketlerin devletleştirilmesi için gerekçeler yaratılmıştır⁵¹.

“*İzmir-Manisa, Balıkesir-Bandırma, İzmir-Akhisar hatlarında, otobüsle rekabet etmek için taşıma ücretleri yüzde elli indirildi. Demiryollarında otobüslerle rekabet edecek tarife belirleme politikası başarılı sonuçlar verdi. 1933-1934 yılında bir km. hattan sağlanan hâsılat 3.713 TL idi. Bir yıl sonra bu rakam, 4.431 TL’ye yükseldi. Km başına gider ise, 2.813 TL’den, 2.971 TL’ye yükseldi. Demiryollarının km. başına karı, 900 TL’den, 1500TL’ ye çıktı*⁵²”. Demiryolu tarifesinde indirimin bir ulaşım politikası haline geldiği günlerde, Ege Bölgesi ekonomisi bakımından önemli bir hat olan İzmir- Kasaba ve Temdidi(İzmir-Afyon ve Manisa- Bandırma) Fransızlardan satın alınarak millileştirildi. Fransız şirketinin elinde kar edemeyen demiryolunun zararını yapılan anlaşma gereğince devlet karşılıyordu. Ayrıca Fransızların taşımada izlediği ücret politikası Türkiye’nin ekonomisine zarar veriyordu. Yine

⁴⁶ Şenocak, a.g.e.,s.59.

⁴⁷ Şenocak, a.g.e.,s.59.

⁴⁸ Martal, a.g.e.,s.54-55.

⁴⁹ Şenocak, a.g.e.,s.60.

⁵⁰ İlhan Tekeli- Selim İlkin, *Cumhuriyetin Harcı –Köktenci Modernitenin Ekonomik Politikasını Gelişimi-*,İstanbul Bilgi yay.,İstanbul,2004, s.272.

Tekeli-İlkin *Köktenci Modernitenin e.*, s.272-273.

⁵² A.g.e., s.273-274.

buna ek olarak Fransız şirketi, eskiyen araçları yenilemediği ve yeni yatırımlar yapmadığı içinde Türk Devleti bundan zarar görüyordu. Oysaki her yıl Fransız şirketine ödenen zarar karşılığında, onların elindeki demiryolu kolayca satın alınabilecekti⁵³.

SONUÇ

Orhan Kurmuş'un "Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi" isimli eserinin de açıkça gösterdiği gibi emperyalizm demiryolları aracılığıyla Türkiye'ye girmiştir. Bu görüşü başka pek çok bilimsel araştırmada görmek mümkündür. Demiryollarının yapıldığı güzergâhlar rast gele bir seçimle değil emperyalizmin gelişen çıkarları doğrultusunda yayılmıştır. Sanayi devrinin en önemli araçlarından biri olan demiryolları Osmanlı Devleti'nde yabancılar aracılığıyla yapılmış ve işletilmiştir. Ancak Cumhuriyeti kuran kadrolar demiryollarını bir milli güvenlik sorunu olarak ele almış ve hızla yeni demiryolları yapmak ya da mevcut demir yollarını millileştirmek gibi bir politikayı kalkınma da öncelikli konular arasında değerlendirmişlerdir. Ancak ne yazık ki özellikle II. Dünya Savaşı sonrasında Türkiye'de ulaşımda demiryollarının önceliği karayollarına verilmiştir. Buna bağlı olarak demiryolları günümüze kadar gelen zaman içinde atıl kalmış ve yolcu ulaşımda tercih edilen bir yol olmaktan çıkmıştır. Bugün adeta nostaljik bir ulaşım şekli halini almıştır. Oysaki demiryolları, enerji tasarrufu, altyapı ve hareket maliyetinin düşük olması, çevre kirliliğinin oluşmasına daha az katkı vermesi ve ulaşım güvenliği gibi pek çok bakımdan karayollarına göre daha avantajlıdır⁵⁴. Demiryolları karayolları gibi dışarı bağımlılığı arttıran bir ulaşım aracı değildir. Çünkü karayollarında, motorin ve benzin gibi yakıtlar kullanılmasına karşın demiryollarında birincil olarak elektrik enerjisi, ikincil olarak da kömür tüketilmektedir. Doğal kaynaklar aracılığıyla Türkiye'de elektrik enerjisi üretmek fazlasıyla mümkündür. Bu açıdan konuya bakıldığında demiryolları dışa en az bağımlı taşımacılık aracıdır⁵⁵. Bugün, genel olarak Türkiye'nin ve doğal olarak da İzmir'in demiryollarından yeterince yararlandığını söylemek mümkün değildir. Türkiye bunca deneyimine karşın, demiryolu ulaşımı ve taşımacılığında çağın gerisinde kalmıştır. Yetersiz demiryolu hatları ve donanımı, gidip gelen demiryolu taşıtlarının dünyadaki gelişmeleri geriden izleyişleri; modernizasyon eksiklikleri, büyük taşıma potansiyeli sağlayabilecek bir imkândan Türkiye'yi uzak tutmuştur. Oysa çağımızda gelişmiş pek ülkede demiryolu taşımacılığı önemini hala korumaktadır. Türkiye'de bu alanda yeni yatırımlara ve planlamalara ihtiyaç vardır. Dünyadaki gelişmeler iyi takip edilmelidir. Bu yapıldığında hala bu tarihi ulaştırma ve taşıma işinden kazanılacak çok şey vardır.

Tarihsel süreçte İzmir'de demiryollarını iki önemli boyutta ele alıp incelemek mümkündür: Bunlardan birisi İzmir'in çevre hinterlandı ile olan demiryolu bağlantısıdır. Diğeri de İzmir'in kent içi ulaşımda yararlandığı demiryolu ulaştırmasıdır. Bu iki yönden de İzmir, diğer kentlere göre çok daha erken bir zamanda gelişme göstermiştir. İzmir'i iç bölgelere verimli hinterlandına bağlayan limanla bağlantısını sağlayan iki önemli hat, İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba (Turgutlu) hattı işletmeye açıldığı günden bugüne, çevrede üretilen ürünleri, çıkarılan madenleri limana; limana gemilerle getirilen malları iç bölgelere taşıma görevini üstlenmiştir. Bu iki demiryolu hattı, süreç içinde daha uzak bölgelere uzayarak, yalnız İzmir için değil, Türkiye için önemli bir ekonomik işleve sahip olmuştur. İzmir ise, bir yandan önemli bir ekonomik hinterland üzerinde oluşu, bütün Akdeniz Limanları'nı kucaklayan bir limana sahip bulunması ve zengin ticari hareketliliğine karşın, demiryollarının bütün bu etkinlikleri daha da

⁵³ İlhan Tekeli- Selim İlkin, a.g.e., s.274.

⁵⁴ A. İhsan Kunday, "Ulaşım Politikası ve Demiryolu Ulaştırması", 2. Türkiye İktisat Kongresi (IV) "Altyapı, Enerji ve Ulaştırma Komisyonu Tebliğleri", Kasım, 1981, İzmir, s.210.

⁵⁵ Mehmet Acıdereli, "Demiryolu Taşımacılığı", 2. Türkiye İktisat Kongresi (IV) "Altyapı, Enerji ve Ulaştırma Komisyonu Tebliğleri", Kasım, 1981, İzmir, s.221.

canlandırarak katkısından yararlanamamaktadır. Son on yılda, o da başarılabilirdi kadarına bakıldığında, metronun kentteki yaşama temposunu ve kalitesini yükseltmesindeki katkısı göz önüne getirildiğinde şu rahatlıkla söylenebilir: Türkiye demiryolu politikalarını yeniden, çok daha etkin biçimde gözden geçirmelidir. Kaynaklar böylesine önemli bir ulaşım alanının yeniden canlandırılması için düzenli harcanmalı, planlamalarda çağdaş yöntemler ve uygulamalar yaygınlaştırılmalıdır.

KAYNAKÇA

- 1-A. Afetinan, *İzmir İktisat Kongresi 17 Şubat-4Mart 1923*, Atatürk,Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, TürkTarih Kurumu yay.,Ankara,1989.
- 2- Martal, Abdullah, *Değişim Sürecinde İzmir’de Sanayileşme 19. Yüzyıl*, Dokuz Eylül Üniversitesi yay., İzmir,1999.
- 3- Kunday,A. İhsan, “ Ulaşım Politikası ve Demiryolu Ulaştırması”, 2. *Türkiye İktisat Kongresi (IV) “Altyapı, Enerji ve Ulaştırma Komisyonu Tebliğleri*, Kasım, 1981, İzmir, ss.191-219.
- 4- Şenocak, Bülent, *Levant’ın Yıldızı İzmir- Levantenler, Rumlar, Ermeniler ve Yahudiler-*,Şenocak ,(3.baskı)Yay.,İzmir,2008.
- 5- Quataer, Donald, “19.yy’da Osmanlı İmparatorluğu’nda Demiryolları”, *Tanzimat’tan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi cilt 6*, İletişim yay., İstanbul,1985.
- 6- Berber, Engin, (Çev. ve Yayına Hazırlayan,) *İzmir 1920 –Yunanistan Rehberinden İşgal Altındaki Bir Kentin Öyküsü*, Akademi Kitapevi, İzmir,1998
- 7- Tekeli, İlhan - İlkin, Selim, *Cumhuriyetin Harcı –Köktenci Modernitenin Ekonomik Politikasını Gelişimi-*,İstanbul Bilgi yay.,İstanbul,2004.
- 8- Tekeli, İlhan - İlkin, Selim, *Cumhuriyetin Harcı -Modernitenin Altyapısı Oluşurken-*,İstanbul Bilgi yay.,İstanbul,2004.
- 9- Boratav, Korkut *Türkiye’de Devletçilik*, (2. baskı) İmge yay., Ankara,2006.
- 10- Acıdereli, Mehmet “Demiryolu Taşımacılığı”, 2. *Türkiye İktisat Kongresi (IV) “Altyapı, Enerji ve Ulaştırma Komisyonu Tebliğleri*, Kasım, 1981, İzmir, ss.219-37.
- 11- Kurmuş, Orhan, *Emperyalizmin Türkiye’ye Girişi*,(4.baskı)Yordam yay., İstanbul, 2007.
- 12- Yıldırım, Seyfi, *Türkiye Demiryollarında İstihdam Edilen Yabancı Uzmanlar (1925-1950)*, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi, Sayı 67-68-69, Cilt: XXIII, Mart-Temmuz-Kasım 2007*.
- 13- Yerasimos, Stefanos, *Az gelişmişlik Sürecinde Türkiye(3.cilt Dünya Savaşından 1971’E)*Belge yay., İstanbul,1992, (6. baskı)
- 14- Turan, Şerafettin, *Türk Devrim Tarihi I- İmparatorluğun Çöküşünden Ulusal Direnişe*, (2.basım)Bilgi yay., Ankara,2004.
- 15- Turan, Şerafettin, *Türk Devrim Tarihi(3. Kitap) Yeni Türkiye’nin Oluşumu,(1923-1938)*, Bilgi yay.,Ankara,1995.
- 16- Tezel, Yahya S., *Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi*, Tarih Vakfı Yurt yay., (5. baskı), İstanbul, 2002, s.128.
- 17- Kepenek, Yakup - Yentürk, Nurhan, *Türkiye Ekonomisi*, (20. basım)Remzi kitapevi, İstanbul, 2007.
- 18- Candemir, Yücel, “Türkiye Ekonomisi’nde Ulaştırma Kesimi ve Demiryolu Ulaştırması”, 2. *Türkiye İktisat Kongresi (IV) “Altyapı, Enerji ve Ulaştırma Komisyonu Tebliğleri*, Kasım, 1981, İzmir. Ss.143-159.
- 19- <http://www.mno.org.tr>, <http://kentvedemiryolu.com>, <http://tr.wikipedia.org>.