




ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİ DEMİRYOLLARININ
MİLLİLEŞTİRİLMESİ: ANADOLU DEMİRYOLLARI VE MERSİN- TARSUS-
ADANA HATTININ SATIN ALINMASI
THE NATIONALISATION OF THE RAILWAYS IN THE EARLY
REPUBLICAN PERIOD: THE ANATOLIAN RAILWAYS AND THE
PURCHASE OF MERSİN-ADANA-TARSUS LINE

BİRGÜL BOZKURT


Dr. Öğr. Üyesi, Mersin Üniversitesi, Fen- Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü
Assist. Prof. Dr. Mersin University, Faculty of Science and Letters, Department of History
birgul.bozkurt@mersin.edu.tr

 <https://orcid.org/0000-0001-6433-8420>

Atıf / Citation

Bozkurt, B. 2021. "Erken Cumhuriyet Dönemi Demiryollarının Millileştirilmesi: Anadolu Demiryolları Ve Mersin- Tarsus- Adana Hattının Satın Alınması". *Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi- Journal of Turkish Researches Institute*. 71, (Mayıs- May 2021). 679- 702

Makale Bilgisi / Article Information

Makale Türü-*Article Types* : Araştırma Makalesi-Research Article
Geliş Tarihi-*Received Date* : 08.01.2021
Kabul Tarihi-*Accepted Date* : 19.04.2021
Yayın Tarihi- *Date Published* : 15.05.2021
 : <http://dx.doi.org/10.14222/Turkiyat4522>

İntihal / Plagiarism

This article was checked by  iThenticate programında bu makale taranmıştır.



Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi- *Journal of Turkish Researches Institute*
TAED-71, Mayıs-May 2021 Erzurum. ISSN 1300-9052 e-ISSN 2717-6851
www.turkiyatjournal.com
<http://dergipark.gov.tr/ataunited>

ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİ DEMİRYOLLARININ
MİLLİLEŞTİRİLMESİ: ANADOLU DEMİRYOLLARI VE MERSİN- TARSUS-
ADANA HATTININ SATIN ALINMASI
THE NATIONALISATION OF THE RAILWAYS IN THE EARLY
REPUBLICAN PERIOD: THE ANATOLIAN RAILWAYS AND THE
PURCHASE OF MERSİN-ADANA-TARSUS LINE

BİRGÜL BOZKURT

Öz

Cumhuriyet ilan edildiğinde, Osmanlı Devleti'nden devralınan 4137 km. uzunluğunda oldukça yıpranmış bir demiryolları sistemi bulunuyordu. Yabancı özel şirketler tarafından inşa edilmiş ve işletilmekte olan bu hatlar, Avrupa sermayesinin çıkarları doğrultusunda biçimlenmişti. Cumhuriyet hükümetleri için ülkenin savunulması ve iktisadi çıkarlarının korunması amacıyla demiryolu ulaşımının geliştirilmesi öncelikli alanlardan biri olarak belirlenmiştir. Demiryolu politikasında; yeni hatlar inşa edilmesi kadar mevcut demiryollarının millileştirilmesi esası da kabul edilmiştir. 22 Nisan 1924 tarihli 506 sayılı kanunun kabul edilmesiyle Anadolu demiryolunun satın alınmasına karar verilmesi demiryollarında millileştirme politikasının da başlangıcı teşkil etmiştir. Bu çalışmada demiryolu politikasının millileştirme yönü üzerinde durulmuştur. Demiryollarının millileştirilmesi, Anadolu demiryolu ile Mersin- Tarsus- Adana hattının satın alınmasıyla başlamıştır. Satın almayla ilgili yasal düzenleme 1924 yılında kabul edildiği halde satın alma anlaşması 10 Aralık 1928 tarihinde mümkün olmuştur. İmparatorluk devrinde gerçekleştirilen imtiyaz antlaşmalarına dayalı olarak şirketlere tanınan haklar ile savaş dönemlerinin eklediği yeni sorunlar satın alma sürecinin uzamasına neden olmuştur. Şirket temsilcileri ile yaşanan görüş ayrılığı, müzakereleri yürütmek üzere Şükrü Saraçoğlu başkanlığında bir komisyonun kurulmasıyla aşılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Cumhuriyet Dönemi, Millileştirme, Anadolu Demiryolu, Mersin-Tarsus-Adana Hattı, Şükrü Saraçoğlu.

Abstract

When the republic was declared, there was an old railway line of a total of 4137 km. This old network was a heritage from the Ottoman Empire. These lines were constructed and managed by the alien companies and they were formed in accordance with the interests of the European capital. The development of the railway transportation was among the priorities of the republican governments for the military defense and the economic benefits of the country. The principle of nationalization of the existing lines as well as the construction of the new networks was accepted as the railroad policy. The acceptance of the 506th law on April 22, 1924 led to the purchase of the Anatolian railroad. This event was the start of the nationalization process of the railway networks. In this study, the nationalization aspect of the railroads is examined. The nationalization of the railroads started with the purchase of the Anatolian railroad and the Mersin-Tarsus- Adana line. Although the legislative regulation related to the purchase in question was accepted in 1924, the contract of purchase was only possible in 1928 December 10. The rights given to the companies based on the privilege contracts in the devolution process of the imperial period, and the additional problems coming from the war period led the purchase process to prolong. The different viewpoints between the company representatives and the government was overcome with the foundation of a commission presided by Şükrü Saraçoğlu.

Key Words: Republican Period, Nationalization, Anatolian Railroad, Mersin- Tarsus- Adana Line, Şükrü Saraçoğlu.

Structured Abstract

As well as the construction of the new lines, the policy of the nationalization of the existing railroads were also accepted in the Republican Period. In this study, the Anatolian railroad which was constructed and managed by the alien capital and the purchasing process of the Mersin-Tarsus-Adana line in the republican period are examined. Accordingly, the study is based on the archival material of the Presidency National archives of Turkey, and the TBMM Library and the Archival services presidency. The *Demiryolları Mecmuası* (Dergisi) and the press of the period are scanned and the purchase process is analysed in a comparative method.

Railroads were the most important development in the transportation system of the post-industrial revolution. The railroads were connecting the naval routes to the terrestrial ways. The development of them were accelerating in Europe and America and the Ottoman Empire was not far from it. The first thing that motivated the railroads in the Ottoman State was the English capital. Soon afterwards France by the year of 1888 Germany received the privileged of the construction and the management of the railroads under the Ottoman territory. Although the Ottoman State wanted to construct and manage the railroads in Anatolia with the state ownership, this proved abortive. The result was that the km warrants given with the railroads investment became lucrative for the European capital. In addition, this resulted in the marketisation of the Ottoman Empire for the cheap raw material and market.

On the other hand, the wars such as the First World War and the war of National Independence underlined the importance of the railroads once more. After the period of the victory of the national struggle the main target of the republican government was the defence and the economic development of the country. For this reason, the railroad policies played a central role in the development policies of the government of the republic. When the republic was declared there was an old and bad railroad system. The total length of these lines was 4137 km. Moreover, the majority of these lines were belonging to the private capital as a result of the privilege contracts. The purchasing process of the Anatolian railroad and the Mersin-Tarsus-Adana line was of crucial importance in the formation of the railroad policy of the republican period.

After the approval of the Lausanne Treaty, the status of the management problem of the Anatolian railroad became important. The lines had to be transferred to the companies in accordance with the Lausanne Treaty. Immediately after the Treaty, the representatives of the Railroad companies applied to the Ankara government for re-working and started to work under the new conditions. But the negotiations with the representatives of the Anatolian Railroad Company occurred lastly. A consensus was achieved between the construction ministry and the Anatolian Company representatives. This was also approved by the government. However, the acts of the government started to the important discussions between press and the Party assembly group of the CHP. This was due to the report prepared by the fiscal commission. In a period where Musoul question was not solved, and the start of the purchase of the Anatolian company shares by the Britain affected the subject both economically and politically. After the works of the commissions founded for this purpose the decisions of the government were revised and changed and it was decided that the Anatolian railroad was to be purchased and managed with the law 506 which was promulgated on April 22, 1924. Accordingly, the republican period railroad policies were continued with the purchase of the existing railroads and the construction of the new ones.

However, the purchase process of the Anatolian railroad and the line of Mersin-Tarsus-Adana did not happen easily in practice. The difference of opinion with the company representatives could be solved until four years after. In this respect both the interests of the company and the interests of the country were taken into account. In 1927 the TBMM founded a commission for dealing with the process in question. The commission was presided by Şükrü

Saraçoğlu. Since Turkey could not come to terms with the company, Turkey decided to buy the shares of the Şark Railroad Bank which was possessing the shares of the Anadolu railroad, the port of Haydarpaşa and the Mersin-Tarsus-Adana line. The purchase took place with a contract made on December 31 1928 between the Turkish committee and the representatives of the Bank in question. The first application of the nationalization process of the railroads for the republican period was completed with law no 1375 on December 1928. The railroads of Adana Tarsus-Mersin which were under the administration of the Frenchmen were purchased on July 5 1929 and became part of the railroad network of State Railroads.

Giriş

Osmanlı'dan Türkiye Cumhuriyeti'ne kalan iktisadi mirası değerlendirebilmek için, imparatorluğun son döneminde kapitalist dünya ekonomisi ile giderek daha da bütünleşmesini ele almak gerekmektedir. Osmanlı İmparatorluğu'nda ticaret, banka, imalat, madencilik, ulaştırma, vb. hizmetlerindeki yabancı sermaye, bu bütünleşmeye yol açan vasıtaların başında gelmektedir. Ulaştırma hizmetlerinde yabancı sermayenin uyardığı en önemli alan ise demiryolu yapımı olmuştur.¹ Oysa İmparatorluğun üretim yapısı ve piyasa dinamikleri demiryolu ulaşımını gerektirecek bir gelişme düzeyine sahip değildir. Bu yüzden Osmanlı'da demiryolu yapımı ve işletmesi öncelikle Avrupa sermayesinin talepleri ve çıkarları doğrultusunda biçimlenmiştir. Osmanlı Devleti'ni, demiryolu inşasına teşvik eden önce İngilizler olmuştur. İngiliz sanayiinin hammadde ihtiyacını karşılayacak tarımsal plantasyon alanlarının limanlara bağlanması ve İngiliz mallarını iç bölgelere iletecek bir ulaşım sisteminin kurulması, bu ilginin önemli bir nedenidir. Bir diğeri ise; Hindistan'a kadar ulaşan deniz yolunu kısaltacak kara yolu seçeneğidir.² Devam eden süreçte Fransız sermaye grupları da Osmanlı Hükümeti'nden demiryolu yapımı ve işletmesi konusunda imtiyazlar almıştır. Liman şehirlerinin verimli ve yoğun nüfuslu hinterlandına bağlantı sağlayan bu hatlar, zamanla İngiliz ve Fransız sermayesinin İstanbul'un merkeziliğinden kopardıkları çıkar bölgelerine dönüşmüştür.³

Öte yandan Osmanlı yönetimi, İstanbul'u Bağdat'a bağlayacak ve Anadolu'nun ortasından geçecek bir demiryolunu devlet eliyle gerçekleştirmek istemiştir. Bu amaçla, 1871 tarihli bir irade ile Anadolu Demiryolu'nun inşa faaliyeti başlamıştır. Anadolu Demiryolu; İstanbul (Haydarpaşa)- Eskişehir- Ankara ve Eskişehir- Konya kısımlarıyla Fenerbahçe- Adapazarı ve Kütahya şube hatlarıyla Pendik çift banliyö hatlarından ibaret olmak üzere 1.031 kilometrelik bir demiryolu hattıdır.⁴ Bu hattın 91 kilometre uzunluğunda İzmit'e kadar olan kısmı hükümet tarafından inşa edilmiştir. Ancak, 7 yıl hükümet tarafından işletildikten sonra yaşanan mali sıkıntılar nedeniyle 1880 yılında bir İngiliz şirketine kiralanmıştır. Hükümet, İzmit'ten Ankara'ya ve Mudanya'dan Bozüyük'e kadar

¹ Yahya S. Tezel, *Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, Gözden Geçirilmiş 3. Baskı, İstanbul, 1994, s. 85-87.

² Mustafa Işıksaçan, "Türkiye Demiryollarında Tarihi Olaylar", *Demiryol Dergisi*, Sayı: 434-435, (Mart- Nisan 1962), (Ayrıbasım Ek), s.7-9; Suavi Aydın, "Türkiye'de Demiryolu Serüvenine Muhtasar Bir Bakış", *Kebikeç*, Sayı:11, (2001), s. 50.

³ Edward Mead Earle, *Bağdat Demiryolu Savaşı*, Milliyet Yayınları, İstanbul, 1972, s. 42; Lothar Rathmann, *Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi*, Belge Yayınları, Üçüncü Baskı, İstanbul, 2001, s. 35.

⁴ Anadolu – Bağdat Demiryolu ile Mersin – Tarsus – Adana hattının haritası için bkz. Ek. I. Kaynak; Emin Paksüt, "Cenup Demiryolları", *Demiryollar Dergisi*, C. 22, Sayı: 270-271, (Nisan – Mayıs 1948), s.4.

yeni demiryolları yapma girişiminde bulunsa da projeyi kendi gerçekleştiremeyince yine yabancı özel şirketlere yaptırmayı tercih etmiştir. Demiryolu yapımında tecrübesizlik kadar art arda yaşanan siyasal gelişmeler ve 1875 mali bunalımı, hükümetin demiryolları politikasını sekteye uğratmıştır.⁵

27 Eylül ve 4 Ekim 1888 tarihli iki irade ile Osmanlı'da demiryolu inşa sürecine yeni bir sermaye çevresi katılmıştır. İradeler ile Haydarpaşa- İzmit hattının işletme imtiyazı dâhil olduğu halde bu hattı Ankara'ya kadar uzatacak bir imtiyaz verilmektedir. Aynı zamanda bu demiryolunun ileride Bağdat'a kadar uzatılması da şart koşulmuştur. İmtiyazlar, Württembergische Vereinsbank yöneticilerinden Dr. Alfred von Kaula ve Deutsche Bank'ın idare müdürü Dr. Georg von Siemens'e verilmiş, böylece Osmanlı ülkesinde demiryolu yapım sürecine Alman sermayesi de dâhil olmuştur.⁶ Anlaşmaya bağlı olarak, 1889 yılında Anadolu Demiryolları Osmanlı Şirketi kurulmuştur. Yeni imtiyaz sözleşmesiyle, İngiliz şirketiyle olan anlaşma feshedilerek Haydarpaşa- İzmit hattı Anadolu Demiryolları Şirketi'ne satılmıştır. Şirket, Şubat 1893'te Ankara- Kayseri- Sivas ve Eskişehir- Afyon- Konya kısımlarının inşa imtiyazlarını almıştır. Eskişehir- Konya kısmının inşaatı hızla bitirilerek 1896'da işletmeye açılmıştır. 10 Ekim 1898'de Arifiye- Adapazarı hattının imtiyazı da Anadolu şirketine verilmiş, bu kısmın ileride Bolu'ya kadar uzatılabilmesi için hak tanınmıştır. Ayrıca şirkete Haydarpaşa Limanının inşası izni de verilmiştir.⁷ 1902 yılında, Bağdat Demiryolu imtiyazı da Anadolu Demiryolları Osmanlı Şirketi'ne verilmiştir. Bağdat hattı inşaatı için Fransız ve İngiliz sermaye çevrelerinden destek bulamayan Almanlar 1909'da İsviçre'de bir anonim şirket kurarak uluslararası sermayenin desteğini sağlamışlardır. Bu arada 1906 yılında, Bağdat hattının inşası için gerekli malzemenin Mersin yoluyla getirilmesi kolaylaşacağı için, yüzde 55'i İngilizlerin, yüzde 45'i Fransızların mülkiyetinde bulunan, Mersin- Tarsus- Adana Demiryolu Şirketi'nin hisselerinin de önemli kısmına sahip olmuşlardır.⁸

Mersin- Adana hattının inşa ve işletme imtiyazı 1 Ocak 1883 tarihli iradeyle Osmanlı uyruğundan Mehmet Nahid Bey ile Costaky Theodoride'ye verilmiş, hatta ait tüm imtiyazları, Baron Evain de Vandeuve tarafından kurulan bir anonim şirket 72 sene müddetle üstlenmiştir. Şirketin resmi adı, "Mersin'den Adana'ya Demiryolu Osmanlı Anonim Şirketi"dir ve merkezi İstanbul'dadır. Şirketin kuruluşunda ve sermayesinin sağlanmasında daha çok İngiliz sermayedar ve girişimciler yer almıştır. Daha sonra Türk ve Fransız sermayeleri de katılmıştır. Şirketin, 165.000 İngiliz lirasından ve 8250 hisseden oluşan hisse senedi sermayesini oluşturan dağılım ise şöyledir: 3500 hisse İngiliz sermayedarlar, 2500 hisse Fransız sermayedarlar, 1980 hisse İstanbul sermayedarları, 270 hisse Mersin ve Adana'daki sermayedarları. 1886 yılında önce Mersin- Tarsus bölümü ardından Tarsus- Adana bölümü de tamamlanarak hat, yük ve yolcu trafiğine açılmıştır.⁹

⁵ M. Arslan Abisel, *Bir Karış Fazla Şimendifer*, Ar Basımevi, Ankara, 1948, s. 139.

⁶ Earle, age., s. 42-46.

⁷ Işıksaçan, a.g.m., s. 29.

⁸ Murat Özyüksel, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Nüfuz Mücadelesi (Anadolu ve Bağdat Demiryolları)*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2013, s. 57-59; Paksüt, a.g.m., s. 3-5; Earle, age., s. 124.

⁹ *Mersin – Adana Demiryoluna Aid Evrak-ı İmtiyazıye*, Selanik Matbaası, Dersaadet, (H. 1329) 1911; A. du.Velay, *Türkiye Maliye Tarihi*, Maliye Bakanlığı Tetkik Kurulu Neşriyatı, Damga Matbaası, Ankara, 1978, s.

1914 yılına gelindiğinde demiryolları, Osmanlı borçları dışında yabancı sermayenin en büyük yatırım alanı hâline gelmiştir. 1890 yılı başında yabancı sermayenin sektörlere göre dağılımında demiryollarının oranı yüzde 41,1 iken, 1914'e gelindiğinde yüzde 63.1 olmuştur. Demiryolları bir yandan özellikle kilometre garantisi uygulaması sonucu Avrupa sermayesi için karlı bir yatırım hâline gelirken, diğer taraftan Osmanlı Devleti'nin ucuz hammadde ve pazar işlevi üstlenmesine neden olmuştur. Bu durum imparatorluğun Avrupa emperyalist güçleri arasında bir rekabet alanı hâline gelmesinde ve çeşitli nüfuz bölgelerine ayrılması sürecinde en büyük etken olarak belirlemektedir.¹⁰

Türkiye, Kurtuluş Savaşı'nın ardından Barış Konferansında, demiryollarıyla ilgili yabancı sermayeye ait imtiyazlarla karşı karşıya kalmıştır. Lozan Antlaşması ile demiryollarına ait şirketlerin haklarının korunacağı kabul edilmiş ve anlaşmanın yürürlüğe girdiği tarihten itibaren şirketlerin işe başlamasına müsaade edilmiştir. Bunlar arasında yer alan Anadolu Demiryolu'nun şirkete devredilmesiyle ilgili görüşmeler Cumhuriyet Dönemi demiryolu politikasına yeni bir yön vermiştir. Bu bağlamda çalışmada, Cumhuriyet Dönemi demiryolu politikasının millileştirme sürecinin ilki olan Anadolu Demiryolu ile Mersin- Tarsus- Adana hattının satın alınması ele alınmıştır. Dönemin iktisadi yapısını demiryolu politikası açısından incelemek kadar, siyasal yaşamıyla da iç içe geçmiş olan millileştirme politikasını değerlendirmek amaçlanmıştır. Çalışmada özellikle, Anadolu Demiryolu'nun 1924 yılında satın alınmasına karar verildikten sonra anlaşmanın sağlandığı 10 Aralık 1928 tarihine kadar olan döneme odaklanılmaktadır. Öte yandan yaşanan gelişmeler, gündemde yer almayan Mersin- Tarsus- Adana hattının satın alınmasını da kapsadığından adı geçen hattın satın alınmasına da değinilmiştir. Mersin- Tarsus- Adana hattının satın alındıktan sonra Fransızlardan teslim alınması, daha önce konu hakkında yapılan çalışmalarda yer almadığı ve sorunun diplomatik yollardan aşılmasına örnek oluşturması sebebiyle çalışmaya dâhil edilmiştir.

Konuyla ilgili T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi'nden demiryolu hatlarının satın alınmasıyla ilgili tespit edilen belgeler incelenmiştir. Meclis'te gerçekleştirilen görüşmeler için TBMM tutanaklarından ve Demiryollar Mecmuası¹¹ taranarak, konuyla ilgili makalelerden yararlanılmıştır. Dönem basını da incelenerek satın alma süreci, farklı kaynaklardan karşılaştırmalı yöntemle analiz edilmiştir. Ayrıca Osmanlı ve Cumhuriyet Dönemi demiryolu politikalarına ilişkin literatür taraması da yapılarak araştırma- inceleme eserler ile Cumhuriyet Dönemi demiryolu idaresinin kuruluşunda ve yönetiminde görev alan Behiç (Erkin) Bey'in hatıra eserinden de yararlanılmıştır.¹²

406; Adem Erol, *Mersin-Tarsus-Adana Demiryolu*, Marmara Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2003, s. 18-22.

¹⁰ Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. Şevket Pamuk, "Osmanlı İmparatorluğunda Yabancı Sermaye: Sektörlere ve Sermayeyi İhraç Eden Ülkelere Göre Dağılım 1854-1914", *Gelişme Dergisi*, (Türkiye İktisat Tarihi Üzerine Araştırmalar 1978 Özel Sayısı), s. 131-162.

¹¹ 1 Mart 1925 tarihinde yayınlanmaya başlayan Demiryollar Mecmuası, Türkiye'de ve dünyada demiryollarının gelişimiyle ilgili teknik ve mesleki bir yayındır. Haziran- Temmuz 1935 tarihli sayısından itibaren Demiryollar Dergisi adını almıştır.

¹² Behiç Erkin, *Hâtrât 1876-1958*, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 2010.

Cumhuriyet Dönemi Demiryolu Politikası

Cumhuriyet ilan edildiğinde ülkede, Osmanlı'dan devralınan, 4137 kilometre uzunluğunda ve çoğu yabancı şirketlere ait demiryolu hatları bulunuyordu. Üstelik mevcut demiryolları sistemi, oldukça harap hatlardan, geçici olarak onarılmış köprülerden ve çok az sayıda ve yorgun çeken ve çekilen araçlardan oluşmaktaydı. Türkiye sınırları içinde kalan hatlar şunlardır:¹³

Anadolu Hattı	1031 km
Bağdat Hattı	589 km
Mersin- Tarsus- Adana Hattı	67 km
İzmir- Aydın Hattı	609 km
İzmir- Kasaba Hattı	703 km
Cenup Demiryolları	405 km
Şark (Rumeli) Demiryolları	336 km
Mudanya- Bursa Hattı	41 km
Erzurum- Sarıkamış Hattı	356 km
Toplam	4137 km

Türkiye haritası üzerinde demiryollarının uzandığı saha incelendiğinde, Orta Anadolu'da Ankara'yı geçemediği görülmektedir. Güney ve Batı Bölgelerinde ise, siyasi ve mali yönleri kadar bu bölgelerin bereketli alanlarının etkisiyle daha fazla gelişerek, Afyon kavşağı üzerinden Konya, Yenice, Adana ve Fevzipaşa'ya uzanmakta; İslahiye'den Suriye topraklarına ilerleyerek Mardin ve Nusaybin'e varmaktadır. İzmir, bir yandan Manisa üzerinden Afyon'a; diğer taraftan Bandırma üzerinden İstanbul'a bağlanmaktadır. Adana, Akdeniz'e açılan liman olan Mersin'le, Yenice üzerinden bağlanmıştır. İstanbul ise, Uzunköprü ve Edirne üzerinden Avrupa kıtasının geri kalan kısmı ile irtibat kurmuştur. Bir nevi çıkmaz manzarası arz eden İzmir- Aydın hattı ile Erzurum- Sarıkamış- Arpaçayı hattı da ülkenin geri kalan kısmı ile bağlantısı olmayan yerel bir hat görünümündedir. Buna karşılık Kayseri, Sivas, Erzincan, Erzurum, Elâziğ, Malatya, Diyarbakır gibi yer altı ve yer üstü zenginlikleri olan bölgelerde, Samsun ve Zonguldak gibi Karadeniz Bölgesi'nde önemli limanlar demiryolu bağlantısından mahrum bulunmaktadır.¹⁴

Millî Mücadele'den bağımsız bir devlet olarak çıkan Türkiye için ülkenin kayıplarını telafi etmek ve kalkınmayı sağlama ihtiyacı ulaşım ağının geliştirilmesini zorunlu kılmaktaydı. Nitekim 1 Mart 1923 tarihinde Meclis açılış konuşmasını yapan Mustafa Kemal Paşa, savaşın yarattığı yıkımın hemen ardından demiryollarının ıslahı ve ikmalinin ön plana alındığını vurgulayarak, Nafia işlerinde önceliğin demiryolu yapımı olduğunu ifade etmiştir. Bu yüzden Cumhuriyet hükümetlerinin kalkınma politikalarında, ulaşım ve özellikle demiryolu yapımına merkezi bir rol biçilmiştir.¹⁵ Demiryolu politikası belirlenirken de mevcut demiryollarının eksikliği tespit edilerek ülke genelinde yeni

¹³ H. K. "İmparatorluk Devrinin Demiryol İnşaat İhtiyazları Karşısında Cumhuriyet Devrinin Demiryol Politikası ve Gür Verimleri", *Demiryollar Dergisi*, C. 14, Sayı: 165, (İlkteşrin 1938), s. 975; İlhan Tekeli- Selim İlkin, "Cumhuriyetin Demiryolu Politikalarının Oluşumu ve Uygulanması", *Kebikeç*, Sayı: 11, (2001), s. 127.

¹⁴ Zübeyir Akçadurak, "Cumhuriyet Devrinde Türkiye Demiryolları", *Demiryollar Dergisi*, C. 24, Sayı: 294-296, (Haziran 1950), s. 61.

¹⁵ *10 Yılda Türkiye Nafıası 1923- 1933*, T.C. Nafia Vekâleti, Matbaacılık ve Neşriyat Türk Anonim Şirketi, İstanbul, 1933, s.24

hatların inşasının gerekliliği ortaya konmuştur. Bununla birlikte konunun, demiryollarını devlet mi yapmalı, şirketler mi ve yine devlet mi işletmeli, şirketler mi gibi pek çok ihtilaflı yönü ortaya çıkmıştır. Millî Mücadelenin başından 22 Nisan 1924 tarihinde Anadolu demiryolunun satın alınması kararı alınıncaya kadar geçen evrede demiryolu siyaseti daha çok liberal esaslara dayanmaktadır. Ülkede yapılması gereken işlerin çokluğu nedeniyle demiryolları gibi büyük sermayelere ihtiyaç gösteren bayındırlık işlerinin milli sermaye ve girişimlerle gerçekleştirilmesi güç görünmektedir. Hatta bu koşullarda büyük önem verilen demiryollarının yapımı için yabancı sermayeden yararlanılması fikri de benimsenmiştir. 1 Mart 1923 tarihinde Meclis açış nutkunda Mustafa Kemal Paşa, bu konuya da değinerek demiryolları ve limanlar gibi Türkiye'nin ihtiyaç duyduğu yatırımların inşa ve işletmelerinde izlenecek siyaseti şu sözlerle dile getirir: “*Kavanini hazıra ve müstakbelimize tâbi olmak ve bu bapta kabul ettiğimiz millî prensiplere tatabuk etmek şartıyla müracaat edecek ecnebi sermayelerini memnuniyetle kabul etmektir.*”¹⁶ Dolayısıyla ülkenin menfaatleri gereği siyasi bağımsızlığa ve kanunlara uymak koşuluyla yabancı sermayenin kabul edileceği ifade edilmektedir.

Yabancı sermaye reddedilmemekle birlikte, ülke gerçeklerine dayalı, ülkenin kalkınması ve savunulması gibi milli ve bağımsızlık ilkelerine dayalı bir demiryolu politika esası benimsenmiştir. Bu konuda çalışmaların daha TBMM'nin açıldığı ilk dönemden itibaren başladığı söylenebilir. İzlenecek siyaseti belirlemek üzere komisyonlar oluşturulmasına özen gösterilmiştir. Örneğin, 1 Ocak 1922 tarihinde “*Liman, demiryolu, maden ve başka imtiyazların ne şekilde verileceğini kararlaştırmak üzere Maliye, Nafia ve İktisat Vekâletleri tarafından bir heyet*”in kurulmasına karar verilmiştir.¹⁷

Cumhuriyet Dönemi demiryolu politikası iki yönde gelişmiştir. Bunlardan birincisi, milli bütünlüğün ve milli iktisadın ihtiyaçlarını karşılayacak ağ biçimindeki yapıyı oluşturmak için yeni demiryolları inşa etmektir. İlk olarak da Cumhuriyet'in başkenti Ankara'nın yeni hatlarla ülkenin her yerine bağlanması esası kabul edilmiştir. İkincisi ise, yabancı şirketlerin ellerindeki demiryollarını satın alarak demiryollarına milli bir nitelik kazandırmaktır. Cumhuriyetin demiryolu politikasında önce, “bir karış daha fazla şimendifer” sözleriyle dile getirilen yeni hatların inşa edilmesi ilkesi benimsenmiştir. Amaç, ülkedeki demiryolu şebekesini mümkün olduğu kadar kısa bir sürede genişletmektir. Başta, mali yetersizlik sebebiyle şirketlerin elindeki demiryollarının devletleştirilmesi yoluna gidilmek istenmiyordu. Ancak 22 Nisan 1924'te TBMM'de kabul edilen kanun ile Anadolu hattının satın alınmasına karar verilince inşa politikası ile millileştirme politikası aynı anda başlamıştır.¹⁸ Demiryollarının millileştirilmesi politikasının benimsenmesinde Birinci Dünya Savaşı ve Milli Mücadele yılları sırasında hatların yabancı şirketlerin elinde bulunmasının yarattığı stratejik sakıncalar önemli rol oynamıştır.¹⁹ Bununla birlikte

¹⁶ TBMM Zabıt Ceridesi, Devre: I, C. 28, 1 Mart 1339 (1923), s. 9-10; M. Arslan Abisel, “Demiryol Politikamızın 25 inci Yıl Dönümü”, *Demiryollar Dergisi*, C. 23, Sayı: 285-287, (Eylül 1949), s. 53.

¹⁷ BCA. Kararlar Daire Başkanlığı. 30-18-1-1/4-43-4. (01.01.1922).

¹⁸ Hüsnü Sadık Durukal, “Cumhuriyet Rejiminin Demiryollar Siyaseti ve Neticeleri”, *Demiryollar Dergisi*, C. 24, Sayı: 291-293, (Mart 1950), s. 10-11; İsmail Yıldırım, “Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış”, *ATAM Dergisi*, C. XII, Sayı: 35, 1996, s. 387-388.

¹⁹ Tezel, age., s. 43.

demiryollarının özelliğine ve buldukları bölgelere göre iktisadi, siyasi ve askeri sebepler de etkili olmuştur.

Anadolu Demiryollarının ve Mersin-Tarsus-Adana Hattının Millileştirilmesi

Osmanlı Devleti, Birinci Dünya Savaşı'na katıldıktan sonra Askerî Demiryolları İdaresi'ni kurarak, savaş hâlinde bulunan ülke yatırımcıları tarafından yapılan ve işletilen demiryollarının yönetimini ele almıştır.²⁰ Öte yandan müttefikleri olan Avusturya ve Alman yatırımcılara ait olan Şark (Rumeli) demiryolları ile Anadolu- Bağdat demiryollarının işletmesi ise aynı statüde devam etmiştir.²¹ Savaşın sonunda, 30 Ekim 1918 tarihli Mondros Mütarekesi ile İtilaf Devletleri demiryollarının yönetimi ve kontrolünü kendi denetimlerine almak istedikleri görülmektedir. Mütarekenin, 10. ve 15. maddeleri ile bütün demir yollarının İtilaf Devletlerinin kontrolü altına alınacağı ve Toros Tünellerinin müttefikler tarafından işgal edileceği hükümleri yer almaktadır. Ayrıca demiryolu yapımında, tamir, bakım ve işletmesinde görev alan Almanlar ülkelerine gönderilecektir.²² İtilaf Devletleri, Şirketkendi ülkelerinden girişimcilerin yaptığı demiryollarına karışmayarak, yapımçı şirketin kontrolüne bırakmışlardır. Ancak, Avusturya girişim ve sermayesi ile yapılan Rumeli demiryolları Fransızların denetimine bırakılırken, Anadolu-Bağdat demiryollarının her türlü işletme, idare, maliye, bakım ve sorumluluğu İngilizlerin denetimine bırakılmıştır. İngilizler, demiryolunun Haydarpaşa- Konya arasını Anadolu, Konya- Bağdat arasını Bağdat Müdüriyeti olarak yeniden örgütlemiştir.²³

İstanbul'un Müttefik Devletler tarafından işgalinin ardından, 23 Mart 1920 tarihinde 20. Kolordu Komutanlığı tarafından Millî hükümet adına Anadolu'da işgal bölgeleri dışında kalan demiryolu hatları kontrol altına alınmıştır. Bu hatlar; Büyükderbent'ten (Kocaeli) itibaren 926 kilometrelik Anadolu hattı, Konya'dan Kelebek'e kadar olan 326 kilometrelik Bağdat hattının bir kısmı ile İzmir- Kasaba hattından Afyon- Uşak ve ilerisine kadar 223 kilometrelik bir kısımdan ibarettir. TBMM'nin açılmasıyla birlikte kurulan yeni hükümet, Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirketi'nin gelir ve giderlerini hükümet bütçesine dâhil etmiş, işletme idaresinin de Nafia Vekâleti tarafından üstelenmesi kararını almıştır.²⁴ Kontrol altında olan hatların idaresi için Behiç (Erkin) Bey yönetiminde bir idare kurmuştur. 18 Temmuz 1920 tarihinde Eskişehir'de kurulan Anadolu Demiryolları Umum Müdürlüğü oldukça mütevazı koşullarda çalışmıştır. Anadolu'da işgallerin artması üzerine kontrol edilebilen hatlar kısaldığı gibi malzeme sıkıntısı da çekilmiştir. Kısıtlı bütçe olanakları içinde demiryolları ve tahrip edilen köprüler için ödenek verilmeye çalışıldığı görülmektedir.²⁵ Temmuz 1921'de başlayan Yunan genel saldırısı üzerine Anadolu hattının Ankara kısmından Polatlı'ya ve Konya kısmından İslahiye'ye kadar olan bölümler elden çıktığından genel müdürlük Ankara'ya taşınmıştır. Konya kısmı için de geçici bir işletme

²⁰ Ahmet Onur, *Türkiye Demiryolları Tarihi 1860-1953*, İstanbul Askerî Basımevi, İstanbul, 1953, s. 28.

²¹ Özyüksel, age., s. 461-462.

²² Mehmet Özdemir, *Mütareke ve Kurtuluş Savaşı Başlangıç Dönemlerinde Türk Demir Yolları*, Kültür Bakanlığı Kültür Eserleri, Ankara, 2001, s. 27-28.

²³ Özdemir, age., s. 62-63.

²⁴ BCA. Kararlar Daire Başkanlığı. 30-18-1-1/ 1-4-11. (08.07.1920)

²⁵ BCA. Kararlar Daire Başkanlığı. 30-18-1-1/ 1-16-19. (02.11.1920); BCA. Kararlar Daire Başkanlığı. 30-18-1-1/ 3-21-8. (22.05.1921).

müdüriyeti kurulmuştur. Yunan kuvvetleri Sakarya'da yenilerek geri çekilirken demiryollarına ait bütün yapıları yakmış, bütün köprüleri yıkmış, rayları parçalamıştır. Derhal, imkânların yetersizliğine karşın hattın ve köprülerin tamir edilmesine çalışılmıştır.²⁶ Hattın idaresi için yapılan çalışmalar dışında 26 Ağustos 1922'de başlayacak olan Büyük Taarruz için hattın eksikleri ve tamiri için olağanüstü çaba sarf edilmiştir.²⁷ Tüm eksiklerine rağmen, işlemleri, dili, milliyeti yabancı; malzemesi eski ve yakıt stoku bulunmayan demiryolu şebekesinin ulusal mücadelenin kazanılmasında büyük katkısı olmuştur.²⁸

Osmanlı topraklarının paylaşılmasında Paris Barış Konferansı'nda ihtilafa düşen Müttefik Devletler, demiryollarının kontrolü konusunda da çıkar çatışması yaşamışlardır. 10 Ağustos 1920 tarihinde Osmanlı Devleti için ön görülen Sevr Antlaşmasına göre; Anadolu demiryolu ile Mersin- Tarsus- Adana hattı ve Osmanlı topraklarında kalan Bağdat demiryolu, sermayesi İngiliz, Fransız, İtalyan mali gruplarca verilen bir kumpanya tarafından işletilecektir. Adı geçen ülkelerin sermaye payları da bu grupların Bağdat hattı üzerinde 1 Ağustos 1914 tarihinde sahip oldukları menfaat oranında olacaktır. Öte yandan, Almanların Birinci Dünya Savaşı'ndan yenilgiyle ayrılmasının ardından Anadolu ve Bağdat demiryollarını tek başına kontrol altına almak isteyen Fransa, Anadolu ve Bağdat demiryollarının uluslararası bir statüye dönüştürülmesinden hoşnut olmamıştır. İngilizler ise, Anadolu ve Bağdat demiryollarını Alman nüfuzundan kurtardıktan sonra Fransızların bu önemli yol üzerinde hâkim duruma gelmelerini istemiyordu. 1921 Ankara İtilâfnamesi ile Fransızların Pozantı, Nusaybin demiryolu kısmının imtiyazını almaları İngiltere'nin tepkisine yol açmıştır. Buna karşılık İngilizler de Anadolu demiryollarını kendi denetimlerine almak üzere harekete geçerek, demiryolu hisselerinin önemli kısmını satın almışlardır.²⁹ İngilizlerin satın almaya başladığı hisseler, Zürih'te Şark Demiryolları Bankası'na aitti. Almanlar, Anadolu demiryollarına ait hisselerini adı geçen bankaya devretmişlerdi. Şark Demiryolları Bankası, 1920 Haziran'ında; 1- Anadolu Şimendiferleri Şirketi, 2- Haydarpaşa Limanı Şirketi, 3- Konya Ovası İrva ve İska Şirketi, 4- Mersin-Tarsus- Adana Hattı Şirketi'nin kontrolüne sahiptir.³⁰ Daha sonra Şark Demiryolları Bankası ile Schroeder Bankası, Rochild Bankası ve başka bazı kuruluşların bulunduğu bir İngiliz sermaye grubu anlaşarak Türkiye Millî Demiryollar Şirketi adıyla bir şirket kurmuştur. 21 Eylül 1923 tarihinde yedisi İngiliz olmak üzere 14 üyeden oluşan bir idare meclisi seçilmiştir.³¹

Lozan Konferansı sürecinde, Türkiye için siyasi bağımsızlıkla birlikte iktisadi ve mali bağımsızlığın temin edilmesi başlıca amaç olmuştur. Demiryollarına ait imtiyazlar da

²⁶ "Anadolu – Bağdat Demiryollarının Tarihçesi", *Demiryollar Mecmuası*, C.2, Sayı: 20, (1 Teşrinievvel 1926), s. 247-254.

²⁷ Erkin, a.g.e, s. 222-223.

²⁸ Zor koşullarda çalışmalarını sürdüren demiryolu çalışanları da unutulmayarak taltif edilmiştir. Örneğin Anadolu Demiryolları Genel İdaresi'nde Muhasebe Müdürü Tahsin Bey'e iyi çalışmalarından dolayı takdimname verilmiştir. BCA. Kararlar Daire Başkanlığı. 30-18-1-1/ 194-326-8. (10.12.1921); M. Ferid Demirci, "XII nci Cumhuriyet Yılı Dönümünde Demiryollarımıza Genel Bir Bakış", *Demiryollar Dergisi*, C. 11, Sayı: 128-129, (İlkteşrin 1935), s. 393-394. Onur, age., s. 33.

²⁹ Abisel, age., s. 42-43.

³⁰ "Demiryollarımız Etrafında Dedikodular", *Anadolu'da Yenigün*, 12 Kasım 1339 (1923).

³¹ Abisel, age., s. 43; Tekeli, a.g.m., s. 131; *Anadolu'da Yenigün*, 12 Kasım 1339 (1923).

konferansta önemli bir yer teşkil etmiştir. Lozan'da, İsmet Paşa, Üçüncü Komite Başkanı İtalya temsilcisine gönderdiği mektupla; Anadolu, Bağdat, Mersin- Adana demiryolları ile Şark demiryolları ve Haydarpaşa Limanı hakkında imtiyaz mukavelelerine ait hakların saklı kalarak antlaşmanın yürürlüğe girdiği tarihten itibaren bir sene müddet zarfında yeni iktisadi koşullara uygun olarak yeniden düzenleneceğini bildirmiştir.³² Türk Hükümeti antlaşmanın ardından demiryolu hatlarının mevcut durumunu ve hukuki statülerini belirlemek üzere şirket yetkililerini Ankara'ya davet etmiştir.³³ Bir yandan da hükümetin, Müttefik Devletlerin bu konuda nasıl bir tutum içine gireceklerini de takip ettiği görülmektedir.³⁴

Aslında, yabancı işletmelere ait demiryolları Mudanya Mütarekesinin hemen sonrasında şirketlere devredilmeye başlanmış, en son Anadolu Demiryolu kalmıştır. TBMM'nin daveti üzerine, Anadolu Demiryolları Şirketi'ni temsilen, idare meclisi üyesi Huguen'in Ankara'ya gönderilmiştir.³⁵ Mösyö Huguenin, Nafia Vekilini ziyaret ederek şirketin Anadolu- Bağdat hattının teslimi talebini iletmiştir.³⁶ Teklif, hükümet tarafından 7 Ekim 1923 tarihli toplantıda ele alınarak incelenmesine karar verilmiştir. Müzakerata başlanması uygun görülmüş ancak mali açıdan ve diğer yönlerden incelemek üzere Maliye Vekâleti ile Müdafaa-i Milliye, Nafia ve İktisat Vekâletlerinin süratle konu hakkında çalışmaları uygun görülmüştür.³⁷ İngilizlerin İstanbul'u tahliyesi üzerine Nafia Vekâleti, Eskişehir'de Anadolu- Bağdat Demiryolu Umum Müdürü olan Behiç (Erkin) Bey'e hattın işgali emrini vermiştir. Behiç Bey, beraberinde götürdüğü personel ile Haydarpaşa'ya giderek, hattı, Konya matbaasında bastırıldığı biletlerle işletmeye başlamıştır.³⁸

Nafia Vekâleti ile şirketi temsil eden Mösyö Huguen'in arasında kararlaştırılan, Anadolu tren hatları, Haydarpaşa liman, rıhtım, dok ve antrepolarının ait oldukları şirketlere devri konusunda on bir maddelik itilâfnâme Hükümet tarafından da onaylanmıştır.³⁹ Başvekil İsmet Paşa tarafından Meclis'e sevk edilmiştir. İtilâfnâmenin incelenmesi için de TBMM Genel Kurulu'nda Nafia Encümenine havale edilmiştir. Nafia Encümeni, Muhtar Beyin ayrıntılı açıklaması ve uzun görüşmelerin ardından hükümetle Mösyö Huguen'in

³² *Düstur*, Üçüncü Tertip, C. 5, (11 Ağustos 1339- 19 Teşrinievvel 1340), s.342

³³ TBMM Zabıt Ceridesi, Devre: III, C. VI, 31.12.1928, s.106. Bu durum üzerine Türk demiryolcuları adına TBMM başkanlığına Anadolu Demiryolu'nun işletilmesiyle ilgili bir dilekçe verilmiştir. Dilekçede, Kurtuluş Savaşı boyunca fedakârlıkla vatana hizmet ettiklerini ve İstanbul'un İngilizler tarafından tahliye edilmesinin ardından TBMM'nin Eskişehir idaresini şirkete kabul ettirmesini ve hattın işlemlerinin Türkçe yapılmasını talep etmişlerdir. Bkz. *Tanin*, 26 Eylül 1339 (1923).

³⁴ Anadolu Ajansı'nın İstanbul muhabirinin Hariciye Vekâletine gönderdiği telgrafa göre; Fransız, İngiliz, İtalyan mali grupları arasında Anadolu demiryollarının müştereken işletilmesi için bir anlaşmaya varılmıştır. Ancak haberin kontrole muhtaç olduğu da belirtilmiştir. BCA. Muamelat Genel Müdürlüğü. 30-10-0-0/ 146-46-1. (04.09.1923).

³⁵ Şirketi temsil eden Mösyö Huguen'in, gazetecilere yaptığı açıklamada; İngiliz işgal komutanlığının hattı şirkete devredeceğini ve İngilizler tarafından görevlendirilen memurların da ayrılacağını ifade etmiştir. Kesin bir şey söylememekle birlikte yerlerine Türk memurlar alınacağını zannettiğini belirtmiştir. TBMM Hükümeti ile şirket arasında ilişkilerin samimi bir vaziyette ve pek çok konuda uzlaşma içinde bulunduğunu söylemiştir. *Tanin*, 26 Eylül 1339 (1923).

³⁶ *Anadolu'da Yenigün*, 5 Ekim 1339 (1923).

³⁷ BCA. Kararlar Daire Başkanlığı. 30- 18- 1-1/7-35-20. (07.10.1923).

³⁸ 25 Ocak 1924 tarihinde de Genel Müdürlük Eskişehir'den Haydarpaşa'ya taşınmıştır. Erkin, *age.*, s. 245-249.

³⁹ BCA. Kararlar Daire Başkanlığı. 30-18-1-1/ 8-39-10. (07.11.1923).

arasında kabul edilen temel esasları incelemek üzere Muvazene-i Maliye Encümenine havale etmiştir.⁴⁰ Muvazene-i Maliye Encümeninin ilk toplantısı bir hayli kalabalık gerçekleşmiş, görüşmelere Maliye Encümeni üyelerinden başka pek çok milletvekili de katılmıştır. Muhtar Bey, uzun bir açıklama yaptıktan sonra kendisine pek çok soru yöneltmiştir. Muvazene-i Maliye Encümeni'nde tartışmalar daha çok hattın satın alınıp alınmaması keyfiyeti üzerinde yoğunlaşmıştır.⁴¹ Muvazene-i Maliye Encümeni, itilâfnâmeyle ilişkin özellikle, Türkiye'nin satın alma hakkının korunmasının karmaşık bir şekilde ele alındığı eleştirisinde bulunmuştur. Encümen raporları, Meclis Genel Kuruluna gelmiş ve Hükümet, "itilâfnâmenin esaslı ve ciddi müzakerata zemin teşkil edecek kadar sağlam bir şey olmadığı kanaatini hâsıl ederek tedkikat-ı ahire neticesinde itilâfnâmenin gayr-i vazih, mübhem ve çürük görünen nokatı itibariyle yeniden tedkikini lazım addetmiş ve müstacilen bu noksanların ikmali cihetine gitmeğe karar vermiştir." Başbakan İsmet Paşa, Nafia Vekâletinin imzaladığı itilâfnâme üzerinde ortaya çıkan tartışmalar karşısında, meclis encümenlerinde derinlemesine incelemek üzere sevk etmiştir.⁴²

Anadolu demiryolları imtiyazıyla ilgili durumun tespiti ve Mösyö Huguenin ile görüşmeler basın tarafından da yakından takip edilmiştir. Çıkan haberlerde, Türkiye'nin iktisadi bağımsızlığını yitirmesiyle ilgili bir endişe yarattığı görülmektedir. Hüseyin Cahid, konu hakkında yazısında, İngilizlerin gizliden gizliye teşebbüse girişerek, Zürih Bankası elinde bulunan hisseleri satın almaya başladıklarını, Fransızlara ve İtalyanlara ancak yüzde on iki buçuk hisse teklif ederek onları bertaraf ettiklerini ve şimdi Anadolu demiryollarının tek sahibi olarak Türkiye'nin karşısına çıktığını belirtmektedir. Yazının sonunda önerisini şu sözlerle ifade etmiştir: "Hükümet için bugün yapılabilecek yalnız bir tedbir kalmıştır: para bulup Anadolu Hattı'nı kendisi satın almak. Hattı satın aldıktan sonra bunu biz işletebilir miyiz, işletemez miyiz? Burası tamamen başka bir meseledir. Asıl ehemmiyetli cihet hatta kendimiz sahip olmaktır. Anadolu şimendiferlerinin İngilizlerin eline sûret-i katıyyede geçirmesine sâika-i gafletle göz yumduğumuz dakikada zavallı İstiklal Harbi şehitleri pek beyhude bir hülya için kanlarını heder etmiş olacaklardır. Çünkü müebbeten İngiliz esaretine düşeceğiz!"⁴³

Muvazene-i Maliye Encümeninde görüşmeler hararetli bir şekilde devam ederken Anadolu Demiryolları Şirketi tahvillerine sahip Türkler, TBMM'ye bir dilekçe vererek, kuvvetli bir İngiliz sermayedar grubunun Berlin ve İstanbul borsalarında işlem gören hisse ve tahvilleri satın aldıklarını ifade etmişlerdir. İngilizlerin Türklerin ellerinde bulunan hisse ve tahvilleri ucuz fiyatla toplamak ve hatta sadece İngiliz sermayedarların elinde toplamak taraftarı oldukları belirtilmiştir. Türk hissedarların hukuku güvenceye alınmadığı takdirde çoğunluk hisselerine sahip olan İngilizlerin istediği gibi zarara uğratabileceğini ve İngilizlerin bu durumdan istifade edebileceği şikâyetinde bulunmuşlardır. Bütün hükümetlerin kendi vatandaşlarının hukukunu müdafaa ettiği gibi demiryollarının tesliminden önce Türklerin ellerinde bulunan hisse ve tahvillerin haklarının korunmasını talep etmişlerdir.⁴⁴

⁴⁰ *Anadolu'da Yenigün*, 12 Kasım 1339 (1923).

⁴¹ *Anadolu'da Yenigün*, 14 Kasım 1339 (1923).

⁴² *Anadolu'da Yenigün*, 1 Kânunusani 1340 (1924).

⁴³ Hüseyin Câhid, "Siyaset- Anadolu Şimendiferi", *Tanin*, 13 Ekim 1339 (1923).

⁴⁴ *Anadolu'da Yenigün*, 15 Kasım 1339 (1923).

Basına da yansıyan Anadolu hattının durumu Meclis ve Cumhuriyet Halk Fırkası'nın Meclis Grubundaki müzakerelerde bir “*Hükümet bunalımına*” dönüşme eğilimi göstermiştir.⁴⁵ Parti Meclis Grubunun 1 Ocak 1924 tarihli toplantısında, oturuma İsmet Paşa başkanlık etmiştir. İsmet Paşa, konu hakkında şimdiye kadar lehinde ve aleyhinde incelemeler yapıldığını ifade ederek encümenler ile hükümet arasında görüş farklılığının ortaya konularak değerlendirilmesini istemiştir. Hükümetin görüşünü dile getiren Nafia Vekili Muhtar Bey, Anadolu hattının savaş sırasında çok tahrip edilmiş olduğundan bir an önce tamir edilerek güvenli bir şekilde yolculuk imkânlarına kavuşturulması amacıyla şirketle yapılan itilâfnâmeye göre şirketten tamirat ve işletme hakkında bazı yükümlülükler talep edildiğini ifade etmiştir. Anadolu demiryolunun diğer hatlardan daha kapsamlı bir anlaşma gerektirdiği için TBMM'den geçirilmesi gerektiğine karar verilmiştir. Muhtar Bey'e göre ülkenin ihtiyaç duyduğu yatırımların kendi sermayesi ile yapılmasına imkân yoktur. Sermayenin memleketi, milleti, yurdu yoktur. Demiryolu şirketleri de el değiştirmektedir ve nihayet Anadolu demiryolu şirketi de eski sermayedarlarının elinde değildir. Anonim şirket olduğu için hisseleri el değiştirebilecektir. Bugün için çoğunluk hisselerin İngilizlerin elinde olmasının sakıncası yoktur. Muvazene-i Maliye Encümeni adına daha çok Aydın Milletvekili Zekai Bey söz alarak encümenin görüşlerini yansıtmıştır. Encümen, Anadolu'nun ortasından geçen bu hattın, bir yandan iktisadi nedenlerle öte yandan Musul meselesinin henüz çözümlendiği bir aşamada siyasi nedenlerle İngilizlerin eline bırakılmasının sakıncalarını vurgulamıştır. Encümen hattın satın alınmasının ve daha sonra tamir edilerek işletilmesinin devlete yük olmadan gerçekleştirilebileceği yönünde hesaplamalar yapmış ve satın alınması hâlinde bütçeye büyük bir yük getirmeyeceğini ortaya koymuştur. Ocak ayı boyunca devam eden toplantılarda Anadolu demiryolunun satın alınması eğilimi ağır basmıştır. Bu durum Hükümeti zor vaziyette bırakmış Nafia Vekili'nin istifasıyla kriz bir anlamda aşılmıştır.⁴⁶ Uzun müzakerelerin ardından Muvazene-i Maliye Encümeni, Beşler Komisyonu, Nafia Encümeni ve Hükümet adına uzmanların yer aldığı bir inceleme heyeti oluşturulmuş, Nafia Vekilinin de katılımıyla çalışmalar sürdürmüştür. Heyetin incelemeleri sonucunda bütçe ve programın belirlenmesi kararlaştırılmıştır. 27 Ocak 1924 tarihli CHF Grup toplantısında Kütahya Milletvekili Recep Bey ve Aydın Milletvekili Zekai Beylerin Hükümetin programının kabulü hakkında takriri oylamaya sunulmuş ve kabul edilmiştir. Programa göre, Anadolu hattının satın alınarak devletçe işletilmesine karar verilmiştir.⁴⁷ Toplantıda Başbakan İsmet Paşa, uzun ve ayrıntılı bir konuşma yapmış, Anadolu demiryolunun satın alınmasıyla ilgili görüşlerini de ifade etmiştir. Demiryolları konusunda izlenen siyasetin memlekette bir karış daha fazla demiryolu yapmak olduğunu ve Anadolu hattının satın alınmasıyla mali açıdan buna engel olacağından önce düşünmediğini belirtmiştir.⁴⁸ Bu konuya 1930 yılında Sivas'ta söylediği nutukta da yer veren İnönü, “*şimendifer politikasına devletleştirmekle başlamak bana bidayette çifte müşkülât yaptı. İktiham etmek*

⁴⁵ Tekeli - İlkin, a.g.m., s. 131.

⁴⁶ *CHP Grup Toplantısı Tutanakları (1923-1924)*, Yayıncı Hazırlayanlar: Yücel Demirel, Osman Zeki Konur, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2002, s. 111-311; Tekeli - İlkin, a.g.m., s. 132-134.

⁴⁷ *Hâkimiyyet-i Millîye*, 28 Kânunusani 1340 (1923); *CHP Grup Toplantısı Tutanakları (1923-1924)*, s. 382-390.

⁴⁸ *CHP Grup Toplantısı Tutanakları (1923-1924)*, s. 361.

müeyesser olunca çifte muvaffakiyete erdim. Şimendiferleri devletleştirmekle milli siyasetçe, milli iktisatça o kadar faideler tecrübe ettim ki, mümkün oldukça her yeni hattı devlete mal etmek vazifemdir."⁴⁹

Yeni Nafia Vekili Süleyman Sırrı Bey ve İçişleri Bakanı Ferit Bey basına yaptığı açıklamada, bütçenin vaziyetinde bir değişiklik olmadığını, İktisat Bakanlığına tahsis edilen beş milyon liradan, iki milyonu, Nafia Bakanlığı tahsisatından da bir milyonu alarak Anadolu demiryolunun satın alınması için tahsis edildiği bilgisini vermiştir. Bu surette eski bütçe tamamen muhafaza edilmiştir. Hattın işletilmesi hususunun bir şirkete verilmesi söz konusu değildir. Hükümet almaya karar vermiştir, hükümet işletecektir. Hat alındıktan sonra bağımsız ve ayrı bir bütçe ile idare edilecektir.⁵⁰ Nihayetinde hükümetçe satın alınmasına karar verilen Anadolu demiryolları ile Haydarpaşa- Ankara ve Eskişehir- Konya ve Arifiye- Adapazarı hatlarının işletilmesi için genel müdürlük teşkilat ve vazifelerine dair 506 sayılı kanun, 22 Nisan 1924 tarihinde TBMM’de görüşülerek kabul edilmiştir.⁵¹ Kanun gereğince Nafia Vekâletine bağlı merkezi Haydarpaşa’da olmak üzere “Anadolu- Bağdat Demiryolları Müdüriyeti Umumiyesi” kurulmuştur. Uzun savaş yılları boyunca ihmal edilmiş ve tahrip olan hattın tamir edilmesi çalışmalarına başlanmıştır.⁵² Böylece Anadolu demiryollarının satın alınması ve devletçe işletilmesine karar verildikten sonra demiryolu politikası hem yeni hatlar inşa edilmesi hem de yabancı şirketlere ait hatların satın alınması hâline dönüşmüştür. Yeni demiryolu siyaseti ile milli ekonomiye daha iyi hizmet edebilmek için demiryollarının tek bir idare altında toplanmasına karar verilmiştir. Bu durum, tarifelerin ve işletme şartlarının düzenlenmesi bakımından elzem sayılmıştır. 31 Mayıs 1927 tarihli 1042 numaralı kanunla kurulan “Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü” bu lüzum ve ihtiyaçlardan doğmuştur. Burada limanlardan maksat, demiryoluna bağlı limanlardır.⁵³

Şükrü Saraçoğlu Başkanlığında Bir Komisyonun Görevlendirilmesi ve Satın Almanın Tamamlanması

Meclis, Anadolu hattının satın alınmasına karar verdikten sonra, Nafia Vekâleti tarafından bir komisyon oluşturulmuş ve şirket temsilcileri ile hattın satın alınması görüşmeleri başlamıştır. Komisyon, imtiyaz sözleşmesine göre satın alma zamanının geldiği iddiasıyla görüşmeleri başlatmıştır. Ancak görüşmelerden bir sonuç alınamamıştır. Şirketi temsil eden heyet ile yapılan görüşmelerde bir sonuç alınamamasına iki güçlük neden olmaktadır. Şirket temsilcileri, Anadolu demiryolu imtiyaz sözleşmesi gereğince haklarından tamamıyla yararlanamadıklarını ileri sürmüşlerdir. Mütareke döneminde hat, İstanbul’u işgal eden Müttefik devletlerin kuvvetleri tarafından işgal edilmiş, Mütarekeden sonra da Hükümet tarafından idare edilmeye başlanmış olduğundan, şirket bu süre zarfında hattan yararlanamamıştır. Şirket temsilcilerine göre arada geçen süre imtiyaz müddetine

⁴⁹ Abisel, age., s. 55-56.

⁵⁰ *Anadolu’da Yenigün*, 29 Kânunusani 1340 (1924).

⁵¹ TBMM Zabıt Ceridesi, Devre: II, C:8/1, 22.4.1340 (1924), s. 1066-1081; *Anadolu’da Yenigün*, 25 Nisan 1340 (1924).

⁵² “Anadolu Demiryollarında 1341 Senesinde Yapılan İşler”, *Demiryollar Mecmuası*, C.1, Sayı:1, 1 Mart 1341 (1925), s. 12-13.

⁵³ Akçadurak, a.g.m., s. 63.

eklenmelidir. Şirketin ikinci itirazı da hattın Hükümet tarafından satın alınması için aksiyon (hisse) sahiplerine yapılacak ödeme konusunda olmuştur. Şirket, Haydarpaşa Limanı için 25 milyon, Mersin- Tarsus- Adana hattı için 15 milyon altın frank kıymet belirlemiştir. Hükümet ile şirket temsilcilerinin hesapları konusunda farklılık olunca uzlaşmaya varmak mümkün olmamıştır.⁵⁴

Gelişmeler üzerine Hükümet, her iki tarafın hak ve menfaatlerini gözetererek bir çözüme ulaşılması için harekete geçmeye karar vermiştir. 24 Şubat 1927 tarihinde, Anadolu Demiryolu ve Haydarpaşa Limanının satın alınması müzakeratını idare etmek üzere İzmir Milletvekili Saraçoğlu Şükrü Bey başkanlığında bir komisyon kurulmasına karar verilmiştir. Komisyon ayrıca Burdur Milletvekili Mustafa Şeref Bey ile Maliye Bakanlığı ve Nafia Bakanlığı memurlarından oluşmaktadır. Komisyona kısa bir müddet sonra Çorum Milletvekili Ziya Bey de tayin edilmiştir. Komisyondan gerekli incelemeleri yaparak iki noktaya açıklık getirmesi istenmiştir:

1- Şark Bankasından İngilizlerin aldığı aksiyon (hisselerin) ekseriyetini satın alarak şirketin çoğunluğunu elde etmek ve bundan sonra hattı satın almak,

2- Aksiyon çoğunluğunu elde etmeye uğraşmayarak bir itilâf ile hattı satın almak.

Komisyon iki seçenekten hangisinin devlet için faydalı olacağını inceleyecektir. Çalışmaların ardından Nafia Vekâleti tarafından şirket temsilcileriyle yeniden görüşmelere başlamak üzere de davet yapılacaktır.⁵⁵

Öte yandan, Bağdat demiryollarına ait hisseler, önce Versay Antlaşması'yla düzenlenmiş ardından Lozan Antlaşmasıyla teyit edilmiş olan esaslara göre, tamirat komisyonuna devredilmişti. Hisse senetlerine sahip komisyonun verdiği dilekçe üzerine hükümet hem kendi menfaatleri hem de hissedarların menfaatlerini dikkate alınarak imtiyaz sözleşmesi gereğince harekete geçmiştir. Nafia Vekâleti, Bağdat demiryollarından ayrı sözleşmeye tabi bulunan Mersin- Tarsus- Adana hattının vaziyetini de incelemek üzere Şükrü Saraçoğlu başkanlığındaki heyete verilmesini teklif etmiş, 20 Mart 1927 tarihinde hükümet tarafından onaylanmıştır.⁵⁶

Anadolu Hattı'nın satın alınması görüşmeleri için hükümetle şirket arasında 12 Nisan'da başlayacak olan müzakerata şirketi temsilen Mösyö Paul Meisner ile Cenevre Üniversitesi uluslararası hukuk alanında uzman H. Belar Ankara'ya gitmişlerdir. Tanınmış bir hukukçu olan Dr. Belar son yıla kadar şirketin meclis idare başkanlığını yapmıştır. Şirket temsilcilerinden Kurt Weigelt'de Ankara'ya giderek görüşmelere katılmıştır.⁵⁷ Görüşmelerde Türk heyetine başkanlık eden Şükrü Saraçoğlu incelemelerini tamamlayarak, Maliye ve Nafia Vekâletleriyle uzun görüşmelerin ardından 18 Nisan 1927 tarihinde şirket temsilcileriyle Nafia Vekâleti binasında bir araya gelmiştir.⁵⁸ Türk heyetinde Şükrü Bey ile birlikte, Çorum milletvekili Ziya Bey ve Burdur Milletvekili Mustafa Şeref Beyler yer almıştır.⁵⁹ Şirket temsilcilerinin hattın satışıyla ilgili anlaşma sağlandığı ve yetmiş yılda

⁵⁴ *Cumhuriyet*, 27 Şubat 1927; *Hâkimiyet-i Milliye*, 25 Şubat 1927.

⁵⁵ BCA. Kararlar Daire Başkanlığı. 30-18-1-1/ 23-10-16. (24.02.1927); BCA. Kararlar Daire Başkanlığı. 30-18-1-1/23-13-20. (05.03.1927).

⁵⁶ BCA. Kararlar Daire Başkanlığı. 30-18-1-1/ 23-19-7. (20.03.1927).

⁵⁷ *Cumhuriyet*, 11 Nisan 1927.

⁵⁸ *Hâkimiyet-i Milliye*, 18 Nisan 1927.

⁵⁹ *Hâkimiyet-i Milliye*, 19 Nisan 1927.

ödenmek üzere yıllık 16 milyon altın frank istedikleri haberleri çıkmış olsa da,⁶⁰ uzlaşmaya varılamamış ve şirket temsilcileri İstanbul'a dönmüşlerdir.⁶¹

Şirket temsilcileriyle görüşmelerden bir sonuç alınamasa da diğer seçenek olan Zürih'te Şark Demiryolları Bankası hesabında bulunan obligasyonların satın alınması üzerinde de çalışılmaya başlanmıştır. Başvekil İsmet Paşa'ya sunulan raporda, bu konuda yapılan çalışmalarla vakitlice hareket edilmesinin önemi ortaya konmuştur. Şark Demiryolları Bankası, Anadolu Demiryolları ve Haydarpaşa Limanı ile birlikte Mersin-Tarsus- Adana hattı hisselerine sahip olduğu için satın alma görüşmeleri bankanın elinde bulunan tüm aksiyon ve obligasyonları almak şeklinde ilerlemiştir. Hatta böylece Türkiye'nin bankaya da sahip olacağı söz konusu olsa da başka bir ülkenin hukuki mevzuatına ait bankanın satın alınması usulü tercih edilmemiştir. Şark Demiryolları Bankası tarafından yapılan açıklamaya göre; 7 Haziran 1927 tarihinde heyet, 1 Temmuz tarihinde vadesi dolan obligasyonlara ait konularda görüşmek üzere toplanmıştır. İdare heyeti 1918 tarihli emirnameyi dikkate alarak, alacaklıların 30 Haziran 1927 tarihinde kapatılacak olan hesabını tetkik etmek üzere 8 Temmuz'da genel bir toplantıya davet etmiştir.⁶²

Öte yandan 1 Kasım 1927 tarihinde kurulan IV. İnönü Hükümeti'nde Şükrü Saraçoğlu Maliye Vekilliği görevine getirilmiştir. Yeni hükümet adına ilk beyanatında Başvekil İsmet (İnönü) Paşa, yıllardan beri askıda kalan Anadolu hattının satın alınması görüşmelerinin, iki tarafın da memnun olabileceği bir uzlaşma çabası içinde sonuçlandırılmak istendiğini ve TBMM'ye takdim etmeyi umduklarını ifade etmiştir.⁶³ Hükümetin Şark Demiryollarıyla görüşmelere başlaması üzerine, şirket temsilcileri de görüşmelere katılmış ve müzakerat son safhaya girebilmiştir.⁶⁴ Nihayet uzun görüşmelerin ardından anlaşma aşamasına gelinmiştir. Hükümet, 5 Aralık 1928 tarihli kararname ile Maliye Vekili Saraçoğlu Şükrü Bey'e satın alma işlemleriyle ilgili dört anlaşmayı imzalama yetkisi vermiştir. Bu anlaşmalar;

I Zürih'te Şark Demiryolları Bankasında mevcut muayyen (Portföy) ün mubayaası mukavelenamesi.

II Anadolu demiryollarının temellüküne müteallik merbut itilâfnâme.

III Mersin- Tarsus- Adana demiryolunun temellüküne müteallik merbut itilâfnâme.

IV Haydarpaşa Liman ve Rıhtım ve teferruatının temellüküne müteallik merbut itilâfnâme.⁶⁵

Aynı gün, Anadolu Demiryolları ve Mersin- Tarsus- Adana Demiryolu ve Haydarpaşa Liman ve Rıhtımının devletçe satın alınması için yıllardan beri çalışan ve takip etmekte olan Maliye Vekili Saraçoğlu Şükrü Bey'e, devlet menfaatine en uygun şekilde

⁶⁰ *Vakit*, 28 Nisan 1927.

⁶¹ *Vakit*, 29 Nisan 1927.

⁶² BCA. Muamelat Genel Müdürlüğü. 30-10-0-0/ 146-46-13. (20.06.1927).

⁶³ TBMM, Zabıt Ceridesi, Devre: III, C. V, 8 Teşrinisani 1928, s. 29.

⁶⁴ BCA. Kararlar Daire Başkanlığı 30-18-1-2/ 1-8-2.(12.12.1928); "Anadolu Demiryolu, Mersin – Tarsus – Adana Yolları ile Haydarpaşa Liman Tesisatının ve Bu Şirketlere Ait Esham ve Tahvilat ile Menkul ve Gayri Menkul Emvalin Mubayaasına Dair Olan Mukavelenamelerin Tasdiki Hakkında (1/306) Numaralı Kanun Layihası ve Nafia ve Bütçe Encümenlerinin Mazbataları", TBMM Zabıt Ceridesi, Devre: III, C. VI, 31.12.1928, s. 2.

⁶⁵ BCA. Kararlar Daire Başkanlığı. 30-18-1-2/ 1-5-19. (05.12.1928).

sonuçlandırılmasını sağladığından dolayı, İcra Vekilleri Heyeti teşekkür etmiştir.⁶⁶ 10 Aralık 1928 tarihinde Anadolu şimendiferleri ve Haydarpaşa Limanı ile Mersin- Tarsus- Adana hattının satın alınması anlaşması imzalanmıştır. Sözleşmeler, hükümet adına Maliye Vekili Şükrü Saraçoğlu ile şirket temsilcileri ve bankaların temsilcileri arasında imzalanmıştır. Şirket bütün hukuki ayrıcalıklarıyla demiryollarına ait tesisatı hükümete devretmiştir.⁶⁷ Sözleşmeler 31 Aralık 1928 tarih ve 1375 sayılı kanun ile onaylanmıştır.⁶⁸ Varılan anlaşma ile Türkiye'nin ödeme tablosu belirlenmiş, taksitlerin İsviçre Frank'ı olarak ödenmesi kararlaştırılmıştır. Anlaşmaya göre, Anadolu Demiryolu için şirkete, 74 yılda toplam 260.270.100 İsviçre Frank'ı ödenmesi kabul edilmiştir. Ödemeler; 1929 yılında 5.539.822, 1930-1932 yılları arasında her yıl 6.304.291, 1933-1957 yılları arasında her yıl 8.677.301, 1958-1984 yılları arasında her yıl 6.304.291, 1984-1992 yılları arasında her yıl 2.553.106, 1992-2002 yılları arasında her yıl 1.369.660 İsviçre Frank'ı olacaktır. Mersin- Tarsus- Adana hattı için yapılan anlaşmaya göre; 28 yılda toplam 8.199.050 İsviçre Frank'ı ödenmesi kabul edilmiştir. Ödemeler; 1929-1932 yılları arasında her yıl 1.129.378, 1933-1957 yılları arasında her yıl 65.590 İsviçre Frank'ı şeklinde yapılacaktır.⁶⁹ 1938 yılında Türk Parasının Kıymetini Koruma Kanunu çerçevesinde Türk Lirası olarak ödenmesi konusunda anlaşmaya varılmıştır.⁷⁰

Basında da anlaşmanın Türkiye'nin lehine sağlandığı ve daha uygun koşullarda satın alma işleminin gerçekleştirildiği yer almış ve olumlu karşılanmıştır.⁷¹ Hükümet Anadolu demiryolunu satın aldıktan hemen sonra bu yollara ait bütün malzeme ve araçları yenileme kararı almış ve lokomotifleri, vagonları, köprüler ve bozuk yolları tamir ederek yenileme çalışmalarına başlamıştır.⁷²

Mersin- Tarsus- Adana Hattının Teslim Alınması

Mersin- Tarsus- Adana hattı da satın alındığı halde Fransızlar tarafından işletilmekte olan hattın devralınması hemen gerçekleşmemiştir. Hükümet, 19 Ocak 1929 tarihinde, Mersin- Tarsus- Adana hattını işletmekte olan (Yenice- Nusaybin) Fransız idaresinden teslim almak için hangi hukukî yoldan gidilmesinin uygun olacağına dair bir toplantı düzenlemiştir. Toplantıda Hariciye Vekâleti hukuk müşavirliği ile Sinop Mebusu Yusuf Kemal Bey'in hukukî açıklamalarını ve bunlarla birlikte Nafia Vekâletinin görüşlerini içeren tezkere ele alınmıştır. Toplantı sonucunda şu karar kabul edilmiştir: “*Mersin-Tarsus- Adana hattı satın alınmış ve imtiyaz hukuku kâmilen devlete intikal etmiştir. Bu suretle herhangi bir şirkete ait bir güne imtiyaz hukuku kalmamıştır. Binaenaleyh Mersin-*

⁶⁶ BCA. Kararlar Daire Başkanlığı. 30-18-1-2/ 1-7-5. (05.12.1928).

⁶⁷ *İkdam*, 5 Birinci Kanun (Aralık) 1928; *Yeni Mersin*, 13 Kânunuevvel (Aralık) 1928.

⁶⁸ “Anadolu ve Mersin – Tarsus – Adana Demiryolları ve Haydarpaşa Limanı ve Zürih’te Şark Demiryolları Bankası Arasında Münakit Dört Kıta İtilâfname ve Merbutanın Tasdiklerine Ait Kanun”, *Resmî Gazete*, 12 Kânunusani 1929.

⁶⁹ Türkiye'nin taksitleri ödeme tablosu için bak. Ek I, Ek II. BCA. Muamelat Genel Müdürlüğü 30-10-0-0/ 147-49-14. (31.12.1935).

⁷⁰ BCA. Kararlar Daire Başkanlığı. 30-18-1-2/ 85- 100- 18. (01.12.1938).

⁷¹ *İkdam*, 7 Birinci Kanun (Aralık) 1928; “Hükümetin Yeni Bir Zaferi. Anadolu Demiryollarının Mübayaası”, *Yeni Mersin*, 1 Kânunusani (Ocak) 1929.

⁷² *İkdam*, 10 Birinci Kanun (Aralık) 1928.

Tarsus- Adana hattını işletenlerin hattı ve işletmeyi mümkün olan süratle devr ve teslim etmesi ve ne kadar müddette teslim edeceğini bildirmesinin komiserimiz tarafından talep olunması tasvip olunmuştur."⁷³ Karar gereğince, Nafia Vekâleti tarafından Başvekâlet ve Hariciye Vekâletine de bilgi verilerek, Adana Demiryolları Baş Komiserliği aracılığıyla Mersin- Tarsus- Adana hattı için müdüriyete tebligat yapılmıştır.⁷⁴

Yaşanan gelişmelerin ardından 1 Nisan 1929 tarihli TBMM oturumunda Adana Milletvekili Hilmi Bey, Mersin- Tarsus- Adana hattının da satın alındığı halde henüz devredilmemesi hakkında Dışişleri Bakanı Tevfik Rüştü Bey'den izahat istemiştir. Tevfik Rüştü Bey, yöneltilen soru hakkında hazırlanmadığı ve iki hükümet arasında önemli görüşmeler devam ederken konu hakkında yanıt vermeyi uygun görmediğini ifade etmiştir.⁷⁵ Meclis görüşmelerinde yer alan bu soru, basında da yer bulmuştur. Akşam gazetesinden Necmeddin Sadık, henüz bitmemiş olan müzakereler hakkında Dışişleri Bakanının soruya yanıt vermemesini haklı bulurken,⁷⁶ Hâkimiyet-i Milliye gazetesindeki köşesinde Siirt Milletvekili Mahmut (Soydan) Bey, bakanın şimdilik açıklama yapmak istememesine bir eleştiri getirmeyeceğini ama nihayetinde Meclis'e izahat vermesi gerektiğini vurgulamıştır.⁷⁷

TBMM ile Fransa arasında 20 Ekim 1921 tarihinde imzalanan Ankara İtilâfnâmesi, savaş hâlini sona erdirerek, Türkiye- Suriye sınırını çizmiştir. Mersin- Adana hattının durumu anlaşmanın 10. Maddesi ve M. Franklin Bouillon'un Dışişleri Bakanı Yusuf Kemal Bey'e verdiği iki mektupla tespit edilmiştir. Buna göre; TBMM, Pozantı ile Nusaybin arasındaki demiryolunun Alman şirketinden Fransız şirketine intikalini kabul etmekle birlikte satın alma hukukunu muhafaza etmiştir. Ankara İtilâfnâmesi'ni 30 Mayıs 1926 tarihinde imzalanan Türkiye- Suriye dostluk ve iyi komşuluk anlaşması takip etmiştir. Bu anlaşmaları izleyen süreçte bazı hükümler uygulamaya geçirilmediği için birtakım ihtilaflar ortaya çıkmıştır. Dışişleri Bakanı'na sorunun yöneltildiği günlerde, bu ihtilafları çözmek amacıyla Ankara'da Dışişleri Bakanı ve Fransız Büyükelçisi arasında görüşmeler sürmektedir.⁷⁸ Hükümet, Alman şirketinden demiryollarını satın aldığı için hukuken hâlâ Fransızların idaresinde bulunan Mersin- Adana hattının kendisine teslimini şirketten istemiş, fakat hattı işleten Fransızlar talebe yanıt vermemişlerdir. Hükümet kendilerine üç hafta süre vermiş ancak hattın teslimi Fransa hükümetine ait mesele olduğu cevabını almıştır. Necmeddin Sadık'a göre; Fransızlar, Alman şirketinden hiçbir intikal işlemi yapmadıkları için bu hat üzerinde fuzuli işgalci hâlinedirler ve hükümet hattı satın aldığı halde teslim etmemeleri "izahı kabil olmayan bir garabet" meydana getirmektedir ve Fransa'nın davranışı Türkiye açısından kötü hisler bırakmaktadır.⁷⁹ Fransa Büyükelçisi M. de Chambrun görüşmeler sırasında, hükümetinin, yaklaşımının hattın teslim edilmesi yönünde olduğunu açıklaması üzerine görüşmeler olumlu yönde sürmüştür.⁸⁰

⁷³ BCA. Kararlar Daire Başkanlığı. 30- 18- 1-2 /1-13-2. (19.01.1929).

⁷⁴ BCA. Muamelat Genel Müdürlüğü.30-10-0-0/ 147-48-3. (23.02.1929); *Hâkimiyet-i Milliye*, 7 Mart 1929.

⁷⁵ TBMM Zabıt Ceridesi, Devre: III, C. 10, s.5. Tarih. 1 Nisan 1929.

⁷⁶ Necmeddin Sadık, "Adana- Mersin Hattı Müzakeresi", *Akşam*, 3 Nisan 1929.

⁷⁷ Siirt Mebusu Mahmut, "Gündelik- Ankara ile Paris Arasında", *Hâkimiyet-i Milliye*, 2 Nisan 1929.

⁷⁸ "Türk – Fransız İtilâfnâmesi", *Hayat*, C. VI, Sayı: 135, 15 Temmuz 1929, s. 8.

⁷⁹ Necmeddin Sadık, "Adana- Mersin Hattı Müzakeresi", *Akşam*, 3 Nisan 1929.

⁸⁰ *Akşam*, 5 Nisan 1929.

Öte yandan, Dışişleri Bakanlığı, Mersin- Adana demiryolunun hükümet tarafından satın alınması hakkında İcra Vekilleri Heyetinin verdiği karar üzerine, Fransa hükümeti nezdinde, girişimde bulunulmasını Paris Büyükelçiline bildirmiştir. Paris'te Türk Büyükelçisi Fethi Bey, Türkiye- Suriye sınırı ve Mersin- Adana hattı hakkında Fransa Dışişleri Bakanlığı'nda yaptığı görüşmelerin sonuçlarını telgraflar hâlinde bildirmiştir.⁸¹ Türkiye'nin bu konuda dayanaklarından biri; Mersin- Tarsus- Adana hattının Bağdat hattından ayrı bir imtiyaz sözleşmesine tabi olmasıdır.⁸² Bir diğeri de Ankara İtilâfnâmesi ve anlaşmanın öngördüğü üzere hattın Fransız bir şirkete intikali hususu olmuştur. Anlaşma bu yönde sağlandığı halde Fransa'nın iddiasına göre; şirketin kuruluşundan 1922 yılında Adana'daki Türk memurlar Fransız komisyonu başkanı vasıtasıyla haberdar olmuşlardır. Ancak şirket intikal işlemlerini yerine getirmemiştir. Fethi Bey, Fransa Dışişleri Bakanlığı'ndan Mösyö Bertelo ile görüşmesinde; “Ankara İtilâfnâmesi'nin sarih olduğu ve imtiyazın şimdiki işletme idaresine geçmemiş bulunduğunu, hususiyile itilâfnâmenin Türkiye Hükümetinin hukukunu katiyen iptal eylemediğini ve hattı iştira bu hukukun başlıcasını teşkil eylediğini” ifade etmiştir. Mösyö Bertelo meselenin o kadar açık olmadığı ve “Ankara İtilâfnâmesi'nin fena yazıldığı” belirtilerek, meseleyi tetkik ettikten sonra yanıt vereceğini bildirmiştir. Fethi Bey, görüşmelerinde Türkiye'nin sahip olduğu hakkı korumak açısından kararlılığını bildirmiştir.⁸³ Diğer taraftan Fransa ile devam eden müzakerelerde Suriye sınırı konusunda ihtilafli noktalar çözüme ulaşılmadığı için görüşmeler devam etmektedir.⁸⁴ Ancak müzakereler devam ederken hattın teslimi konusunda Fransızlar Türkiye'nin haklarını kabul ederek gerekli işlemler tamamlanana kadar geçecek bir ay zarfında hattın Hükümet hesabına işletilmesini kabul etmiştir.⁸⁵ Dışişleri Bakanı Tevfik Rüştü Bey, 2 Haziran 1929'da, TBMM'de, bütçe görüşmeleri vesilesiyle dış politikadaki gelişmeler hakkında açıklama yapmıştır. Tevfik Rüştü Bey, daha önce kendisine yöneltilen soruya atıf yaparak, Meclis çalışmaları tatil olmadan Türkiye- Suriye sınırı, demiryolu ve mübadele işleri hakkında daha açık yanıt verebileceğini ifade etmiştir. Tevfik Bey açıklamasında, Paris'ten Türk Büyükelçinin dönüşünün ardından Fransa ile bir dostluk, uzlaşma ve hakem muahedesi hazırlanacağını belirtmiştir. Diğer konularda da uzlaşma sağlandığı gibi demiryolu konusunda ise esas itibarıyla anlaşıldığı ve bu hususta incelenmesi gereken mektupların hazırlanmasıyla meşgul olduğunu söylemiştir.⁸⁶

Basında müzakerelerin sona erdiği ve Mersin hattının Fransız şirkete kiraya verileceği haberleri çıkmış olsa da⁸⁷ kiraya verilmesi söz konusu değildir. Nihayet 22 ve 29 Haziran 1929 tarihlerinde Dışişleri Bakanı Tevfik Rüştü Bey ile Fransa Büyükelçisi M. Chambrun arasında Ankara'da imzalanan itilâfnâme ve protokoller ile Fransızlar ile Türkiye- Suriye sınırıyla ilgili çeşitli ihtilafı sona verilmeye çalışılmıştır. 22 Haziran'da Mersin- Tarsus- Adana hattının Türkiye tarafından satın alındığının Fransa hükümetince

⁸¹ *Akşam*, 8 Nisan 1929.

⁸² BCA. Kararlar Daire Başkanlığı. 30-18-1-1/ 23-19-7. (20.03.1927); Cengiz Atlı, Ahmet Kalın, “Mersin – Tarsus – Adana Demiryolunun Millileştirilmesi”, *ÇAKÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, C. 11, Sayı: 2, (2021), s. 166.

⁸³ BCA Muamelat Genel Müdürlüğü. 30-10-0-0/ 244-648-26.(16.04.1929).

⁸⁴ *Vakit*, 5 Mayıs 1929.

⁸⁵ *Akşam*, 3 Mayıs 1929.

⁸⁶ TBMM Zabıt Ceridesi, Devre:3, C. 12, (2 Haziran 1929), s.260-261; *Hâkimiyet-i Milliye*, 3 Haziran 1929.

⁸⁷ *Akşam*, 31 Mayıs 1929; *Vakit*, 15 Haziran 1929.

tanındığına dair iki mektup ile hattın teslimi kabul edilmektedir.⁸⁸ Mektuplarla da teyit edilen anlaşmaya göre; Türkiye Hükümeti hattın kendisine devrine kadar olan işletme hasılatından feragat etmektedir. Hattın teslim tarihinde fazla olarak bulunan kömür ile her türlü malzemenin bedelini Fransız şirketine ödeyecektir. Gerek Türkiye gerek Fransa Hükümetleri daha önceden kabul edilen anlaşmalardan doğan haklarını koruyacaktır. Mersin- Adana hattının takviye ve tamiri için yapılan masraflardan şirket sorumlu tutulmayacaktır. Türkiye Hükümeti, Derbesiye'den Nusaybin'e kadar sivil ve askeri nakliyatın serbestisini temin etmekle beraber Nusaybin ile bu şehrin doğusundaki Suriye arazisi arasında kara yoluyla bir aktarma servisinin açılmasına izin verecektir. Mektup, Türkiye Hükümeti tarafından tebliğ edildiği günden itibaren demiryolu, Türkiye Hükümetine ait olacaktır. Hattın teslim şartları Fransız şirketi ile Türkiye Devlet Demiryolları Umum Müdürlüğü arasında tespit edilecek ve şirkete on beş günlük mühlet verilecektir.⁸⁹

1929 yılının temmuz ayında, Mersin- Tarsus- Adana hattını Hükümet adına teslim almak üzere Cemal Hidayet Bey başkanlığında, Devlet Demiryolları hareket müdür yardımcısı Sait Bey, memur Cemal Bey, teftişi hasılat müdür yardımcısı Cemal Bey, denetçi Mehmet Ali Bey, hareket müdürü Zeki Bey'den oluşan heyet Adana'ya gelmiştir. Fransa hükümeti adına da Mersin- Adana hattını Türk heyetine teslim edecek olan Yenice-Nusaybin hattı temsilcileri de Adana'ya gelerek devir ve teslim işlemlerine başlamışlardır.⁹⁰ 5 Temmuz'dan itibaren de hat Türkiye tarafından işletilmeye başlanmıştır.⁹¹ Böylece Fransızların haklı bir gerekçeleri olmadığı halde kontrolleri altında tuttukları hat, teslim alınarak sorun diplomatik yollardan aşılmıştır. Uygulanan tarifede bir buhran yaratmamak adına değişiklik yapılmadan, Mersin- Tarsus- Adana hattı Devlet Demiryollarının bir parçası olarak işletilmeye başlanmıştır.⁹²

Sonuç

Araştırma sürecinde Demiryollar Mecmuası'nda (Dergisi) yayınlanan makalelerden yararlanırken pek çoğunda benzer bir şekilde Cumhuriyet'in ilanının demiryolcular için ayrı önem taşıdığı ifadesine rastlanmıştır. Osmanlı İmparatorluğu devrinde Avrupa sermaye gruplarının çıkarlarına göre inşa edilen ve işletilen demiryolu politikasına karşılık Cumhuriyet devrinde ulusal bir politikanın benimsenmiş olması bu yaklaşımın temel sebebidir. Konuya biraz daha ayrıntılı ve yakından bakınca Cumhuriyet Dönemi demiryolu politikasının şekillenmesinde çalışmada ele alınan Anadolu demiryolu ile Mersin- Adana hattının satın alınma sürecinin belirleyici olduğu görülmüştür. Cumhuriyet hükümetleri için demiryolu politikasında öncelikle belirlenen amaç, bütün ülkenin ekonomik, siyasi ve toplumsal olarak birbirine bağlanmasını esas alan yeni hatların inşa edilmesi olmuştur. "Bir karış daha fazla şimendifer" sözleriyle anlam bulan ülkedeki demiryolu hatlarının genişletilmesi büyük maliyetler içerdiğinden şirket hatlarının satın alınması üzerinde

⁸⁸ "Türk – Fransız İtilâfnamesi", *Hayat*, C. VI, Sayı: 135, 15 Temmuz 1929, s. 9.

⁸⁹ *Vakit*, 23 Haziran 1929; *Hâkimiyet-i Milliye*, 10 Temmuz 1929.

⁹⁰ *Akşam*, 4 Temmuz 1929; *Vakit*, 5 Temmuz 1929.

⁹¹ *Cumhuriyet*, 7 Temmuz 1929.

⁹² BCA. Kararlar Daire Başkanlığı. 30-18-1-2/ 5-43-5. (25.08.1929).

durulmamıştır. Bu yaklaşımın en önemli savunucusu Başbakan İsmet İnönü olmuştur. Öte yandan Hükümet, Lozan Antlaşması'nın onaylanmasının ardından Anadolu demiryolunun işletmesine dair statünün belirlenmesi sorunuyla karşı karşıya kalmıştır. Bu konuda Lozan Antlaşması ile hatların şirketlere devredilmesi kararı uyarınca antlaşmanın hemen ardından demiryollarını işletmekte olan şirketlerin temsilcileri tekrar faaliyete başlamak üzere Ankara Hükümeti'ne başvurarak yeni şartlara göre çalışmaya başlamışlardır. Ancak Anadolu demiryolunu teslim almak üzere Mösyö Huguen'in Ankara'ya gelerek Nafia Bakanlığı ile yürüttüğü görüşmeler ve yapılan anlaşma, hükümetin de onayına karşın Muvazene-i Maliye Encümeni raporu doğrultusunda Meclis'te, CHP Parti Meclis Grubunda ve basında önemli tartışmalara yol açmıştır. Konuyu biraz daha karmaşık hale getiren bir yönü de Birinci Dünya Savaşı ve Milli Mücadele dönemlerinde demiryollarının idaresi olmuştur. Musul meselesinin çözüme ulaşmadığı bir dönemde, üstelik Anadolu demiryoluna ait hisselerin İngiltere tarafından satın alınmaya başlanması konuyu iktisadi ve mali bağımsızlık dışında siyasi açıdan da etkilemiştir. Oluşturulan komisyonlar ve çalışmaları neticesinde hükümetin kararını gözden geçirerek değiştirmesine yol açmış ve 22 Nisan 1924 tarihinde Anadolu demiryolunun satın alınması ve işletilmesine karar verilmiştir. Böylece Cumhuriyet Dönemi demiryolu politikası hem yeni hatların inşa edilmesi hem de millileştirme yönünde sürdürülmüştür.

Öte yandan Anadolu demiryolunun ve Mersin- Tarsus- Adana hattının satın alınması süreci uygulamada o kadar kolay olmamıştır. Şirket temsilcileri ile yaşanan uzlaşmazlık ancak dört yıl sonra aşılabilmıştır. Bu konuda Türkiye'nin üzerinde hassasiyet gösterdiği bir konunun da hem şirketin ve şirkete ait hissedarların haklarının korunması hem de ülkenin menfaatlerine uygun bir anlaşmaya varmak olmuştur. 1927 yılında, Anadolu demiryolu, Haydarpaşa limanı ile Mersin- Tarsus- Adana hattının satın alınması sürecini yönetmek üzere Şükrü Saraçoğlu Bey başkanlığında bir komisyon kurulmasına karar verilerek nihayet 10 Aralık 1928 tarihinde yapılan anlaşma ile satın alma gerçekleştirilmiştir. Şirketin uzlaşmaz tutumu ise Türkiye'nin demiryollarına ait hisseleri elinde bulunduran Şark Demiryolları üzerinden ilerlemesi stratejisi sonucu aşılmıştır. Böylece Cumhuriyet Dönemi demiryollarının millileştirme politikasının ilk uygulaması tamamlanmıştır. Her aşaması ayrı güçlük içeren süreçte, yeni bir sorun Mersin- Tarsus- Adana hattının Fransızlardan devralınmasında yaşanmıştır. Kurtuluş Savaşı koşullarında haksız bir şekilde yerleştikleri hattın yönetiminden çekilmek istemeyen Fransızlara karşı Türkiye sahip olduğu hakkı savunarak 5 Temmuz 1929 tarihinde hattı devralarak işletmeye başlamıştır. Böylece hattın satın alınarak teslim işleminin tamamlanması dış politika açısından da bir başarı hâline gelmiştir.

Kaynaklar

Arşiv Belgeleri

Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA)

- BCA. Kararlar Daire Başkanlığı. 30- 18-1-1/ 7-35-20. (07.10.1923).
BCA. Kararlar Daire Başkanlığı. 30-18-1-1/ 23-13-20. (05.03.1927).
BCA. Kararlar Daire Başkanlığı. 30-18-1-1/ 23-19-7. (20.03.1927).
BCA. Kararlar Daire Başkanlığı. 30-18-1-1/ 4-43-4. (01.01.1922).
BCA. Kararlar Daire Başkanlığı. 30-18-1-1/ 8-39-10. (07.11.1923).
BCA. Kararlar Daire Başkanlığı. 30-18-1-1/ 194-326-8. (10.12.1921).
BCA. Kararlar Daire Başkanlığı. 30-18-1-1/ 3-21-8. (22.05.1921).
BCA. Kararlar Daire Başkanlığı. 30-18-1-1/ 1-4-11. (08.07.1920).
BCA. Kararlar Daire Başkanlığı. 30-18-1-1/ 23-10-16. (24.02.1927).
BCA. Kararlar Daire Başkanlığı. 30-18-1-1/ 1-16-19. (02.11.1920).
BCA. Kararlar Daire Başkanlığı. 30-18-1-2/ 5-43-5. (25.08.1929).
BCA. Kararlar Daire Başkanlığı 30- 18- 1-2/ 1-13-2. (19.01.1929).
BCA. Kararlar Daire Başkanlığı. 30-18-1-2/ 85-100-18. (01.12.1938).
BCA. Kararlar Daire Başkanlığı. 30-18-1-2/ 1-8-2. (12.12.1928).
BCA. Kararlar Daire Başkanlığı. 30-18-1-2/ 1-7-5. (05.12.1928).
BCA. Kararlar Daire Başkanlığı. 30-18-1-2/ 1-5-19. (05.12.1928).
BCA. Muamelat Genel Müdürlüğü. 30-10-0-0/ 146-46-1. (04.09.1923).
BCA. Muamelat Genel Müdürlüğü. 30-10-0-0/ 147-48-3. (23.02.1929).
BCA. Muamelat Genel Müdürlüğü. 30-10-0-0/ 244-648-26. (16.04.1929).
BCA. Muamelat Genel Müdürlüğü. 30-10-0-0/ 146-46-13. (20.06.1927).
BCA. Muamelat Genel Müdürlüğü 30-10-0-0/ 147-49-14. (31.12.1935).

Resmi Yayınlar

10 Yılda Türkiye Nafası 1923- 1933, T.C. Nafia Vekâleti, Matbaacılık ve Neşriyat Türk Anonim Şirketi, İstanbul, 1933.

Mersin- Adana Demir Yoluna Ait Evrak-ı İmtiyaziye, Selanik Matbaası, Dersaadet, (H. 1329) 1911.

TBMM Tutanakları.

Sürelî Yayınlar

Akşam

Anadolu'da Yenigün

Cumhuriyet

Demiryollar Mecmuası (Dergisi)

Düstur

Hâkimiyet-i Milliye

Hayat

İkdam

Resmî Gazete

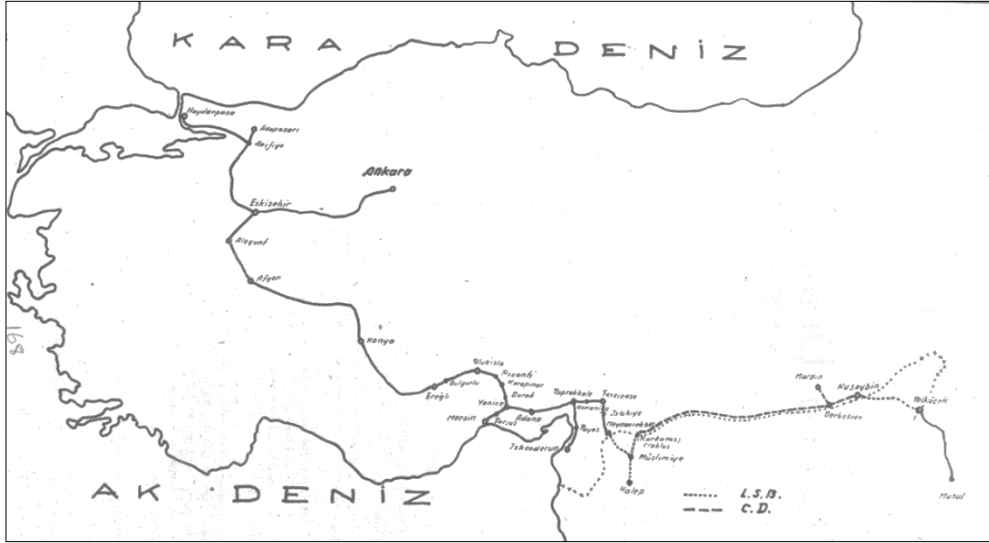
Tanin

Ülkü

Vakit
Yeni Mersin

Araştırma- İnceleme Eserleri

- Abisel, M. Arslan (1948). *Bir Karış Fazla Şimendifer*, Ankara: Ar Basımevi.
- Abisel, M. Arslan (1949). “Demiryol Politikamızın 25 inci Yıl Dönümü”, *Demiryollar Dergisi*, 23 (285-287), 53-55.
- Akçadurak, Zübeyir (1950). “Cumhuriyet Devrinde Türkiye Demiryolları”, *Demiryollar Dergisi*, 24 (294-296), 61-65.
- Atlı, Cengiz- Ahmet Kalın (2021). “Mersin- Tarsus- Adana Demiryolunun Millileştirilmesi”, *ÇAKÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 11 (2), 155-175.
- Aydın, Suavi (2001). “Türkiye’de Demiryolu Serüvenine Muhtasar Bir Bakış”, *Kebikeç*, 11, 49-94.
- Demirci, M. Ferid (1935). “XII. Cumhuriyet Yılı Dönümünde Demiryollarımıza Genel Bir Bakış”, *Demiryollar Dergisi*, 11 (128-129), 392-436.
- Durukal, Hüsnü Sadık (1950). “Cumhuriyet Rejiminin Demiryollar Siyaseti ve Neticeleri”, *Demiryollar Dergisi*, 24 (291-293), 10-11.
- Earle, Edward Mead (1972). *Bağdat Demiryolu Savaşı*, İstanbul: Milliyet Yayınları.
- Erkin, Behiç (2010). *Hâtrât 1876-1958*, Ankara: Türk Tarih Kurumu.
- Erol, Adem (2003). *Mersin-Tarsus-Adana Demiryolu*, Marmara Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Işıksaçan, Mustafa (1962). “Türkiye Demiryollarında Tarihi Olaylar”, *Demiryol Dergisi*-434-435. (ayrı basım)
- Onur, Ahmet (1953). *Türkiye Demiryolları Tarihi 1860-1953*, İstanbul: Askeri Basımevi.
- Özdemir, Mehmet (2001). *Mütareke ve Kurtuluş Savaşı Başlangıç Dönemlerinde Türk Demiryolları*, Ankara: Kültür Bakanlığı Kültür Eserleri.
- Özyüksel, Murat (2013). *Osmanlı İmparatorluğu’nda Nüfuz Mücadelesi (Anadolu ve Bağdat Demiryolları)*, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Paksüt, Emin (1948). “Cenup Demiryolları”, *Demiryollar Dergisi*, 22, (270-271), 3-7.
- Pamuk, Şevket (1978). “Osmanlı İmparatorluğunda Yabancı Sermaye: Sektörlere ve Sermayeyi İhraç Eden Ülkelere Göre Dağılım 1854-1914”, *Gelişme Dergisi*, Türkiye İktisat Tarihi Üzerine Araştırmalar 1978 Özel Sayısı, 131-162.
- Rathmann, Lothar (2001). *Alman Emperyalizminin Türkiye’ye Girişi*, İstanbul: Belge Yayınları, Üçüncü Baskı.
- Süreyya, Ali (1933). “Demiryolu Siyasetimiz”, *Ülkü*, 1 (1), 56-62.
- Tekeli, İlhan- Selim İlkin (2001). “Cumhuriyetin Demiryolu Politikalarının Oluşumu ve Uygulaması”, *Kebikeç*, 11, 125-164.
- Tezel, Yahya S. (1994). *Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, Gözden Geçirilmiş 3. Baskı.
- Velay, A. Du. (1978). *Türkiye Maliye Tarihi*, Ankara: Maliye Bakanlığı Tetkik Kurulu Neşriyatı, Damga Matbaası.
- Yıldırım, İsmail (1996). “Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış”, *ATAM Dergisi*, XII (35), 387-396.



Ek. I. Anadolu- Bağdat Demiryolu ile Mersin- Tarsus- Adana Hattı.

TANIMLI DEĞERLERİ İÇEREN İÇİŞİLERİNE İLİŞKİN İÇİŞİLERİNE İLİŞKİN YATIRIM VE İNŞAATININ MÜDÜRÜNE MALİYETİ BELGELERİ İLE
1925 - 1935 (71) ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİNDE İNŞA EDİLEN İTİFA KÜLTÜRÜNDE KANUN KANUN

B e r g

Batın veya İnanan Unvanı	Kullanılan Tarihler	Kamun Emlakları	Muhayye Derneği	Unvan İfta Haddi	İfta sonuna kadar yapılacak tedirye edilecek miktar	İfta sonuna kadar yapılacak tedirye edilen birtakım miktar	Kalan borç miktarı	Kalan borç tahakküf									
K. Paşa Liman ve Bahçe Ş.	İnananlar, 10.12.1926	1375	17.011.900	İn.Fr.	1929-2028 74 Denr	34.759.110	İn.Fr.	14.704.160	T.L.	5.760.696	Fr.Fr.	1.547.622	T.L.	30.006.432	İn.Fr.	32.756.538	T.L.
Anadolu Demiryolu Ş.	1378 Km. "	"	260.270.100	"	"	443.330.075	"	192.123.460	"	50.484.596	"	20.775.551	"	303.041.478	"	101.747.109	"
Mersin-Tarsus-Adana Ş.	68 Km. "	"	28.376.000	"	1929-1937 23 "	6.187.923	"	2.533.077	"	4.714.151	"	1.040.036	"	3.645.132	"	505.041	"
Her Şey İhtisabın İçinde			288.280.900			484.446.908		199.360.937		58.959.485		24.283.209		423.467.103		176.037.489	
İnşir-Kasaba ve tevdidi	705 Km. 31. 5.1934 2407		162.468.000	Fr.Fr.	1.1.1934-1964 30 Denr Üç 47	645.800.000	Fr.Fr.	35.682.279		33.080.000	Fr.Fr.	2.700.791		612.720.000	Fr.Fr.	50.931.468	
Aydın Demiryolu Ş.	610 Km. 30. 5.1935 2745		1.023.840	İn.Fr.	1935-1939 40 Denr	5.697.600	İn.Fr.	37.152.000		146.440	İn.Fr.	1.372.572		5.711.100	İn.Fr.	35.806.700	
Unvan Türk İhtisabı İçinde								200.105.456				28.166.572				212.209.204	

(1) Tabiiyetlerin tahvil kontrolüne nazaranları ile İhtisab ve Fransız deniz tahvilini tahvilini.

Sayı

İhtisablar	Tahvil tahakküf	Miktarları	Herşey tahvil edilişleri
İ.S.B. ve C.D.	Her senenin 15 Ocak, 15 Mart, 15, Ağustos, 15, 11 nci Eylülde	1929 - 1932 407.947,77 İn.Fr. 1933 - 1937 643.131,55 " 1938 - 1939 487.947,97 " 1964 - 2028 237.840,57 " 2029 40.815,00 "	Merkaz Bankası ile Herhalde Doğu Bank ve Diskonto Bankası
Anadolu Demiryolu Ş.	"	1929 - 1930 6.539.823,00 " 1931 - 1932 6.544.701,40 " 1933 - 1934 6.771.801,24 " 1935 - 1936 6.744.770,40 " 1937 - 1938 6.539.106,00 " 1939 - 2028 389.690,01 "	"
Mersin-Tarsus-Adana Demiryolu Ş.	(1929-1932)	1929 - 1932 1.228.376,35 "	"
"	(1933-1937)	1933 - 1937 65.592,40 "	"
İnşir-Kasaba ve tevdidi	Her senenin 15, Kasımında (1933-1937)	1934 - 1964 2.765.000,00 Fr.Fr.	İhtisabı Öncüleri vantiyasıyla Diyarın Umumiye namına Galata Öncüleri Bankasına
Aydın Demiryolu Ş.	Senenin 15, Ocak, 15, Mart ve 15, Eylülde (1934-1939)	1935 - 1939 346.440,00 İng.L.	Öncüleri Bankası Londra Herşey Gümrük

354
030 10

MİLLÎYETİ FARKLI VE KADIN SATIŞ ALINAR İHTİVAZLI İMZA KİMLİKLERİNİN KURUM VE GÖREVLERİNE AİT M A L U M A T							
BALIK	KAPITAL	Kuş arası Balançoğu	FALLER	Teliyat Bengi anında başlanacağı	Senelik Taksitler	T. C. BAŞBAKANLIK CUMHURİYET ARŞİVİ	Ş U L A H A Z A T .
Amudola	260 270 100 İs.F.	73	-	1929 da	1.1.929 - 31.12.929 5 339 822.96 İs.F. 1.1.930 - 31.12.930 6 304 291.40 .. 1.1.933 - 31.12.937 8 877 301.04 .. 1.1.95B - 30.9.984 6 304 291.40 .. 1.10.984 - 30.11.992 2 353 106.34 .. 1.12.992 - 5 .3 .2002 1 369 660.01 ..		Tal : 2 308 Klm. Hat ve edevat şirketin .
Mersin- Tarsus- Adana	8 199 050 İs.F.	28	-	1929 da	1.1.929 - 31.12.932 1 126 378.00 İs.F. 1.1.933 - 31.12.937 5 590.00 ..		Tal : 68 Klm. Hat ve edevat şirketin .
İzmit- Kocaba	162 468 000.00 Fransız F.	50	27.5	1934 de	12 000 000.00	Fransız F.	Tal : 702 Klm. Hattın 465 Klm.'si hükümetin .. 237 si şirketin Edevat şirketin .
Aydın	1 825 840.00 İngiliz İr.	40	7.5	1935 de	144 540.00	İngiliz İr.	Tal : 610 Klm. Hat ve edevat şirketin .
ŞARF	20 750 000.00 İs.F.	20	5	1937 de	1 651 000.00	İs. F.	Tal : 356 Klm. Hat hükümetin , Edevat şirketin . Hattın 46 Klm.'si şirketin .

Ek. III.