

**CUMHURİYET DÖNEMİNDE DEMİRYOLU SİYASETİNİN MALATYA DURAĞI****Bahattin DEMİRTAŞ***Yrd. Doç. Dr., Gazi Üniversitesi, bdemirtas@gazi.edu.tr**Received: 17.12.2016**Accepted: 21.03.2017***ÖZ**

Atatürk döneminin “bir karış fazla şimendifer” parolası ile ekonomik kalkınmayı tüm ülke çapına yaymak için, demiryolu yapımı Batı Anadolu’dan, Doğu Anadolu’ya kaydırılmıştır. Bu politikaya göre Fevzipaşa-Diyarbakır demiryolu hattının 50 km.’lik bölümü 1 Ekim 1930’da hizmete açılmıştır. Aynı hattın Malatya’ya kadar olan bölümü 23 Nisan 1931’de, Malatya’dan “Eski Malatya” diye bilinen kısma kadarki uzantısı 1 Şubat 1932’de hizmete açılmıştır. 1 Nisan 1934’de Fırat-Yolçatı bölümü işletmeye açıldıktan sonra Ocak 1935’te ray döşeme çalışmaları Sivrice İstasyonuna ulaşmıştır. Malatya-Çetinkaya hattının inşaatı 29 Ekim 1933’te başlamış 15 Haziran 1936’da Malatya-Yazihan arası, 1 Kasım 1936’da Yazihan-Hekimhan arası, 16 Ağustos 1937’de ise hattın tamamı kullanıma açılmıştır. İkinci Dünya Savaşı’ndan sonra yavaşlayan demiryolu inşası Demokrat Parti döneminde yerini daha çok karayolu ulaşımına bırakmıştır. 1960 sonrası planlı kalkınma dönemlerinde de, demiryolları için öngörülen hedeflere hiçbir zaman ulaşamamıştır. Bu planlarda, ulaştırma alt sistemleri arasında koordinasyon sağlanması hedeflense de, plan öncesi dönemin özellikleri devam ettirilerek bu koordinasyon sağlanamamış ve karayollarına yapılan yatırımlar bütün plan dönemlerinde ağırlığını korumuştur. Bu bildiride resmi kaynaklar, telif eserler ve dönemin süreli yayınları ışığında, cumhuriyet döneminde Malatya ilinde demiryolu faaliyetlerinin durumu ele alınacaktır. Bu çerçevede Malatya’da yapılan ilk demiryolu çalışmalarından günümüze kadarki süreç analitik ve objektif bir bakış açısıyla sunulacaktır.

**Anahtar Kelimeler:** Demiryolu, cumhuriyet dönemi, Malatya.

**THE MALATYA STATION OF THE RAILROAD POLICY IN THE REPUBLICAN PERIOD****ABSTRACT**

In order to spread the economic development to the scale of the entire country with the Atatürk-era catchword "one handbreadth more of railroad", the railroad construction was shifted from Western Anatolia to Eastern Anatolia. In accordance with this policy, a 50-km part of the Fevzipaşa-Diyarbakır railroad line was inaugurated on 1 October 1930. The part of the same line up to Malatya was inaugurated on 23 April 1931, and its extension from Malatya up to the area known as "the Old Malatya" on 1 February 1932. After its Fırat-Yolçatı part was put into operation on 1 April 1934, the track-laying work reached the Sivrice Station in January 1935. The construction of the Malatya-Çetinkaya line started on 29 October 1933, and on 15 June 1936 the line between Malatya and Yazihan and on 1 November 1936 that between Yazihan and Hekimhan and on 16 August 1937 the whole line were put into service. The railroad construction that slowed down after the Second World War was replaced by highway transportation in the Democrat Party era. In the post-1960 planned development periods too, the targets projected for railroads were never reached. Even though it was aimed in these plans to ensure coordination among transportation subsystems, the conditions of pre-planning period were continued, thereby failing at this coordination, and the investments on highways maintained their priority in all the planning periods. In this paper, the condition of the railroad activities in the Malatya

province in the republican era will be discussed in the light of the official sources, secondary sources and the periodicals of the period. Within this framework, the process from the initial railword work in Malatya to the present day will be presented from an analytical and objective point of view

**Keywords:** Railway, the republican period, Malatya.

## GİRİŞ

19. yüzyılın ikinci yarısı demiryolu ulaşımının tüm dünyada olduğu gibi Osmanlı Devleti'nde de önem kazandığı bir dönem olmuştur. Osmanlı Devleti'nde demiryolu ulaşımının tarihi 1851 yılında Kahire-İskenderiye demiryolu hattının imtiyazının verilmesiyle başlamıştır. Ancak günümüzdeki milli sınırlar dikkate alındığında 1856 yılında İzmir-Aydın demiryolu hattının imtiyazının verilmesi bu topraklarda demiryolu ulaşımının ilk başlangıç tarihi olarak kabul edilebilir. Avrupa kıtasında ise yine 1856 yılında ilk Osmanlı demiryolu Cernovada- Köstence hattında İngiliz şirketleri tarafından açılmıştır (Demirarslan, 2015: 1635). Bu yıllardan sonra ülkedeki demiryolları ağları başta Fransa ve Almanya gibi Avrupa ülkelerinin desteğiyle inşa edilmeye devam etmiştir. Nitekim Osmanlı topraklarında demiryollarının; % 67.5'i Alman, % 19.8'i Fransız, % 12.7'i İngiliz şirketlerince yapılacaktır. Ancak bu demiryollarının yapımını gerçekleştiren ülkeler öncelikle kendi ekonomik ve siyasi çıkarlarını gözetecektir. Bu bağlamda, hinterlandı geniş limanların merkez alındığı, böylece iç kesimdeki tarımsal ürünler ile madenlerin kıyıya taşınmasının hedeflendiği görülmektedir (Çağlıyan ve Yıldız, 2013: 467).

Osmanlı Devleti yıkıldığında Türkiye Cumhuriyetine tümü yabancı sermaye ile döşenmiş 4018 km. demiryolu kalmıştı. Bunların çoğu imtiyaz sahibi yabancı şirketler tarafından işletilmekteydi. 1923 yılında Türkiye Cumhuriyeti sınırları içinde kalan demiryolu şirketleri, İzmir-Aydın, İzmir-Kasaba, Mersin-Tarsus-Adana, Cenevre, Avrupa, Sarıkamış-Kars Hudut, Erzurum-Sarıkamış, Ilica-Palamutluk ve Bursa-Mudanya hatlarını işleten şirketler ile Samsun-Çarşamba hattını inşa eden şirketti (Aydın, 2001: 65). Ancak söz konusu bu demiryolu hatları ile ülkenin ulaşım ihtiyacının karşılanması mümkün değildi. Üstelik ülkenin büyük bir bölümünde demiryolu bulunmuyordu. Bu sebeplerle cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren demiryolu meselesine ciddiyle bakılmaya başlanmıştır (Haykır, 2011: 154; Yıldırım, 2001: 39). Nitekim Mustafa Kemal'in cumhurbaşkanlığı yıllarında ülkenin gerçek ihtiyaçlarına uygun, milli ve bağımsız bir demiryolu politikası izlenecektir. Mustafa Kemal, ülkenin demir ağlarla örülmesini, "bir karış fazla şimendifer" parolasıyla "milli vahdet, milli mevcudiyet, milli istiklal meselesi" olarak görmüştür. Bu çerçevede demiryolu hatları belirlenirken, üretim merkezlerini tüketim merkezlerine bağlayarak iktisadi bir denge kurulmaya, demiryollarının geçtiği bölgelerde iktisadi hayatta olduğu kadar sosyal hayat üzerinde de gelişme sağlanmaya çalışılmıştır (Avcı, 2014: 48-48).<sup>1</sup> Atatürk dönemi cumhuriyet hükümetleri de bir taraftan ekonomik kalkınmayı hızlandırmak, ülkenin siyasi birliğini pekiştirmek ve savunmasını kolaylaştırmak için, aktif ve tutarlı bir demiryolu politikası benimseyip uygulamaya

<sup>1</sup> Mustafa Kemal Paşa, "Türk Milletinin servet, refah ve medeniyet yollarında yürümesi ve Türkiye'de iktisat hayatının yüksek inkişafı ancak bu demiryollarla olacaktır. Millet'in hayat ve saadet ışıkları bu yollardan gelecektir." sözleriyle demiryollarının iktisadi kalkınma ve ülke insanı için olan önemine dikkat çekmiştir. (Demiryollar Dergisi, 1931: 1). Mustafa Kemal Paşa 13 Şubat 1931'de Malatya Türk Ocağı'nda yapmış olduğu konuşmada ise demiryollarının ülke savunması açısından önemini şöyle ifade etmekteydi: "Demiryolları memleketin tüfenkten, toptan daha mühim bir emniyet silahıdır." (Aydın, 2006: 33).

başlamışlardır (Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi (1923-1978), 1980: 274). Bu hükümetler diğer taraftan taşımacılıkta yabancılara tanınan ayrıcalıkların millileştirilmesi ve Anadolu'nun en uzak bölgelerine kadar nüfuz edecek yeni demiryolları inşa edilmesi ile meşgul olmuştur (Haykır, 2011: 151).

Cumhuriyetin ilk yıllarında millileştirme ve devletleştirme hedefi doğrultusunda yapılan ilk iş, 22 Nisan 1924 tarih ve 506 sayılı kanunla hükümete "Haydarpaşa-Ankara, Eskişehir-Konya, Arifiye-Adapazarı hatlarının, Haydarpaşa liman ve rıhtımının kaffesi şubat ve müstemilatı ile beraber mübayaası için" yetki verilmesi olmuştur. Aynı kanunla demiryolu idaresine memur bir "Anadolu Bağdat Demiryolları Müdüriyet-i Umumiyesi"nin kurulması ve merkezinin Haydarpaşa olması karara bağlanmıştır (Aydın, 2006: 67). Diğer taraftan Doğu Anadolu'da Ruslardan kalan demiryolları için "Erzurum-Sarıkamış-Kars ve şubatı Demiryolları Müdüriyeti", yeni yapılacak demiryolları için de "Demiryollar İnşaat ve İşletme Müdüriyeti Umumiyesi" kurulmuştur. Bu üç birim, 24 Nisan 1924 tarihinde "Devlet Demiryolları Müdüriyeti Memuriyesi" adıyla yeniden teşkilatlandırılarak, tek elden ve devlet tarafından işletilmeye başlanmıştır. Cumhuriyet döneminin ilk demiryolu idaresi olan bu kurum, daha sonra, demiryollarının nihayet bulduğu sahil şehirlerindeki limanların da aynı teşkilata bağlanması sonrasında 31 Mayıs 1927'de "Devlet Demiryolları ve Limanları İdareyi Umumiyesi" adını almıştır (Avcı, 2014: 53-54). 1953 yılına kadar katma bütçeli bir devlet idaresi şeklinde yönetilen kuruluş, 29 Temmuz 1953 tarihinden itibaren 6186 Sayılı Kanun'la "Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi (TCDD)" adı altında Kamu İktisadi Devlet Teşekkülü haline getirilecektir (Çağlıyan ve Yıldız, 2013: 468-469).

Atatürk döneminde demiryolu idaresinde yapılan düzenlemelerden sonra 1928'de Anadolu Hattı (Ankara-Eskişehir-Afyon-Ulukışla hattı), 1929'da Mersin-Tarsus-Adana hattı, 1931'de Samsun-Çarşamba ile Bağdat hattının Adana-Fevzi Paşa kısmı ve Mudanya- Bursa demiryolu hatları, 1934'te İzmir-Kasaba ve Manisa-Bandırma demiryolu hatları, 1935'te İzmir-Aydın Demiryolu Şirketi, 1937'de Ereğli Şirketi ve Şark Demiryolları satın alınmıştır. Böylelikle yabancıların sahip olduğu bütün demiryollarının millileştirilmesi 1938 yılına kadar tamamlanmış ve demiryolu ağının tümüyle devlet idaresine geçmesi sağlanmıştır (Avcı, 2014: 51). Devlet eliyle imtiyazlı demiryollarının millileştirilmesinden sonra sıra yeni demiryollarının inşa işlerini büyük bir hızla hayata geçirmeye gelmiştir. Zira TBMM vekilleri Ankara'yı başkent seçtiğinde, yeni hükümet merkezinin İstanbul, İzmir, Aydın, Konya, Eskişehir, Adana gibi şehirlerle bağlantısı olup, ülkenin diğer bölgeleri ve Sivas, Samsun, Erzurum, Kayseri, Malatya, Diyarbakır gibi önemli şehirleriyle demiryolu bağlantısından tamamen yoksundu. Hükümet merkezinin önemli şehirlerle demiryolu bağlantısı ilk akla gelen zorunluluktur. Bunun için ilk iş olarak Ankara'nın yeni hatlarla ülkenin başlıca bölge ve şehirlerine bağlanması konusu ele alınmış, Ankara-Sivas, Samsun-Sivas hatlarının yapılması kararlaştırılmıştır. Nitekim Atatürk'ün Samsun-Çarşamba hattının inşasına başlama töreninde (21 Ekim 1924), milli teşebbüsle demiryolu yapma ve milli bir sermaye ile demiryollarının inşa edilmesi yönündeki konuşması demiryolu politikasına verilen önemin bir göstergesi olmuştur (Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, 1945: 173).

**Atatürk Dönemi'nde Demiryolları ve Malatya**

Cumhuriyet dönemine kadar, mevcut demiryollarının yaklaşık % 90'ı, Ankara'nın Batı'sında yer alırken, cumhuriyetten sonra bu oran dengelenmeye çalışılacaktır. Bu amaçla Doğu ve Güneydoğu Anadolu bölgelerine yeni demiryolları yapılacaktır.<sup>2</sup> Nitekim hükümet programlarında yer alan demiryolları inşaatına ait ilk kanun Arada-Diyarbakır-Ergani arasında demiryolu yapımı için çıkarılan 22 Mart 1924 tarihli kanundur.<sup>3</sup> Diyarbakır milletvekili Fevzi Bey'in verdiği bu kanun tasarısı ile yapılması düşünülen hat, sanayiinin ihtiyaç duyduğu bakır madenin Ergani'den taşınmasına yardımcı olacağı gibi Diyarbakır, Mardin, Siverek, Ergani ve Elazığ'ın ihtiyaç fazlası tarım ürünlerinin Mersin Limanına ulaşmasını temin edecekti. Bu kanunun onaylanmasından önce İktisat Encümeni mazbatasında Ergani'deki bakır madenin kıymeti hakkında bilgi verilmiş, hattın genişliğinin bir metrede olabileceği beyan edilmiştir. Hattın toplam masrafı 3.400.000 lira belirlenirken Diyarbakır-Osmaniye, Osmaniye-Ergani arası keşif bedelleri de belirlenmiştir. Hatta maliyeti için bütçeye 1924 yılı için bir milyon, 1925 yılı için de 1.738.000 lira sarfı kararlaştırılmıştır (TBMM Zabıt Ceridesi, 1924: 850-861). Ancak kısa süre içinde bu hattın askeri yönden sakıncası görülmüş ayrıca iktisadi ve idari yönlerden de ülkeye fayda sağlayamayacağı gerekçesiyle yapımı durdurulmuştur. Bunun üzerine askeri ve iktisadi açıdan daha elverişli olan Fevzi Paşa (Keller)-Malatya-Ergani-Diyarbakır hattının yapımı için Başbakan İsmet İnönü'nün imzası ile yeni bir taslak TBMM'ye sunulmuştur. TBMM'de 22 Mart 1926'da yapılan görüşmelerde Maliye Bakanı Hasan Bey hattın devletçe yapılacağını ve sözlerinin senet olduğunu bunun tutanaklara geçmesini istemiştir (Öztürk, 1968: 762). Kanun teklifi, 24 Mart 1926'da ikinci defa yapılan rey sonucu kabul edilmiştir (TBMM Zabıt Ceridesi, 1926: 296-300, 321). Ancak Maliye Bakanının sözleri gerçekçi olmayacak bu hattın yapımı için İsveçlilerle bir antlaşma yapılmıştır (Sönmez, 1990: 107-110). Söz konusu anlaşma kamuoyu tarafında da büyük bir ilgiyle takip edilmiştir. Örneğin Cumhuriyet Gazetesi 1 Ocak 1927 tarihli nüshasında, "*Bugün 1927 senesine girdik, yeni sene şimendöfer yılı olacak*" manşetiyle okuyucularının karşısına çıkmıştır. Yine gazetenin aynı nüshasında Abidin Daver, yapılan bu anlaşma ve diğer demiryolları çalışmalarına vurgu yaparak 1918 yılının inhidam (yıkılış), 1919 facia, 1920 mücadele (savaşım), 1921 ümit, 1922 zafer ve halas (kurtuluş), 1923 sulh ve cumhuriyet, 1924

<sup>2</sup> Mustafa Kemal Atatürk 1 Kasım 1935'de TBMM'nin 5. Dönemini açarken şu cümleleri sarf edecekti: "*Doğu vilayetlerimizin belli başlı ihtiyacı, orta ve batı illerimize demiryollarla bağlanmaktır. Şarka ilerleyen iki ana demiryolunun hızla bitirilmesini ve bunları birbirine bağlayacak yollar örüğünü şimdiden başlanmasını lüzumlu görüyoruz.*" (TBMM Zabıt Ceridesi, 1935: 3).

Atatürk döneminde Doğu Anadolu Bölgesini İç Anadolu'ya bağlamak amacıyla şu faaliyetler gerçekleştirilmiştir:

"1- 23 Mart 1924'te 449. sayılı kanunla Samsun – Sivas ve Ankara – Sivas hatlarının yapımına karar verilmiştir.

2- 448, 793, 1066 sayılı yasalar, Fevzipaşa – Malatya – Ergani – Diyarbakır hatları;

3- 20 Mayıs 1933 yasası, Sivas – Erzurum ve Malatya – Divriği hatları" yapılmıştır (Haykır, 2011: 198-199).

<sup>3</sup> Kanun No: 448

Madde 1. Arada-Diyarbakır-Ergani arasında iki sene zarfında inşa edilmek ve her sene sarfı icap eden miktar bütçeye konulmak üzere yetmiş beş santimetre genişliğinde demiryol inşası için (2.738.000) liranın sarfına mezuniyet verilmiştir.

Madde 2. 1924 senesi Nafia bütçesine faslı mahsus olarak bu husus için (1.000.000) lira tahsisat vazedilmiştir.

Madde 3. İşbu kanun tarihi neşrinden itibaren meriyülicradır.

Madde 4. İşbu kanunun icrayı ahkâmına Nafia ve Maliye Vekilleri memurdur (Düstur, 1924: 367).

inkılap, 1925 sükûn, 1926 sa'y (çalışma) yılı olduğunu öne sürmüş ve 1927 yılı hakkındaki düşüncelerini paylaşmıştır (Haykır, 2011: 288-292).

Fevzi Paşa-Diyarbakır demiryolu hattının Malatya'ya kadar olan kısmı 1 Aralık 1930'da tamamlanmış<sup>4</sup> ve ilk tren aynı gün saat 14.30'da Malatya'ya varmıştır. Halkın coşkuyla selamladığı treni karşılama sırasında 50'ye yakın kurban kesilmiş, Malatya Belediyesi tarafından gündüz istasyonda yüz kişilik bir ziyafet verilmiştir.<sup>5</sup> Fevzi Paşa-Diyarbakır Hattı'nın Suçatı, Akçadağ ve Malatya istasyonlarının içinde bulunduğu 56 kilometrelik kısmı ise 23 Nisan 1931 tarihinde işletmeye açılmıştır. Hattın 17., 18. ve 19. kısımları 1931 yılının Haziran ayında Nâfia Vekaleti tarafından müteahhitlere ihale edilmiştir. 1 Kasım 1931 tarihinde demiryolu rayları Fırat Köprüsü'ne ulaşmıştır. Malatya'dan Fırat'a kadar olan 283 km.'lik bölümün balast döşemeleri tamamlanmış ve Malatya'dan sonra Eski Malatya ve Fırat istasyonlarının içinde bulunduğu 33 kilometrelik kısım 1 Şubat 1932 tarihinde işletmeye açılmıştır. Ayrıca Fevzipaşa-Malatya arasında işleyen katarların aynı günlerde Fırat'a kadar devam etmesi ve yine Fırat'tan hareket etmeleri kararlaştırılmıştır. Fırat istasyonundan devam eden ray döşemesi çalışmalarından sonra 1933 Kasım ayının başlarında raylar Baskil'e varmıştır. Tren 16 Kasım 1933 Fevzipaşa-Diyarbakır hattının 319 km.'sinde bulunan Baskil kaza merkezine ulaşmıştır (Haykır, 2011: 293-294). Ancak Dünya ekonomik buhranının da etkisiyle bu hat için yeterli ödenek ayrılmadığı için bu hattın yapımı yavaşlamış ve bunun üzerine 12 Ocak 1933 tarih ve 2094 nolu kanunla tahvil çıkarılmıştır. Ergani istikrazının en cazip kazanç kaynağı görülmesi üzerine elde edilen gelire hattın inşaatına hız verilmiştir. Ergani bakır madeni, buradan geçecek demiryolu ve Ergani istikrazı hakkında Ahmet Şükrü tarafından 3 Ocak 1934 tarihli Milliyet Gazetesi'nde şunlar yazmaktadır: *"Ergani istikrazına iştirak etmek tasarruf erbabı için yalnız bir menfaat meselesi değil, aynı zamanda bir vatan ve memleket borcudur. Devlet bu istikrazla memleketin iktisadi inkişafı noktasından çok ehemmiyetli bir teşebbüsü tahakkuk ettirecektir. Ergani bakır mıntıkası diğer şimendifer şebekemize bağlanacaktır. Bu suretle dünyanın en zengin bakır madenini işletmek mümkün olacaktır. Bu bakır nakil vasıtası olmadığından bugün bir kıymet ifade etmiyor. Bakır madeni işleyip de bu kıymetli maden ihraç edildiği zaman, memlekete döviz girecek ve bu da memleketin iktisadi vaziyetini sağlamlaştıracaktır. Bu itibarla Ergani şimendiferi Cumhuriyetin en hayırlı teşebbüslerinden biridir. Bu satırları yazarken dahili istikraz veya Ergani şimendiferi için propaganda yapmak fikrimizden uzaktır. Çünkü ne o istikraz, ne bu demiryolu en basit görüş sahipleri için bile teşvik ve telkine muhtaç olmayacak kadar açık iki hakikattir."* (Aydın Tarihi, 1934: 42-43). Haziran 1927'de başlayan Fevzi Paşa-Diyarbakır hattı Ocak 1935'te Sivrice istasyonuna ulaşmıştır. Şubat ayında 407. km.'ye kadar olan kısmının yapılışı biten 375 km.'sine kadar ray döşenen hat 31 Temmuz 1935'te Ergani'ye ulaşmıştır. Bakır hattının açılışı Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya'nın da iştirakiyle 5 Ağustos 1935'te olmuştur (Aydın Tarihi, 1935: 2-3). Fevzi Paşa-Diyarbakır demiryolunun açılış töreni ise hattın Diyarbakır'a ulaşması ile 22

<sup>4</sup> Bakınız, (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 3.12.1930, 030.10./147.48.9).

<sup>5</sup> Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal Atatürk tarafından Malatya'dan 13 Şubat 1931 tarihinde Ankara bulunan Başvekil İsmet Paşa'ya gönderilen telgrafta, *"Yeni yapılan demiryolu ile Malatya'ya vardığım bu günde size takip ettiğiniz pek isabetli imar faaliyetinden dolayı bir daha tebrik ve takdirlerimi arz ederim."* demektir. İsmet Paşa ise 14 Şubat 1931 tarihinde telefonla, bu takdirlerin cihana degeceğini ve Türk milletinin onu yetiştirmiş olmakla asırlar boyunca takdir edeceğini söylemiştir (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 030.10/45.290.30.)

Kasım 1935'te gerçekleşmiştir.<sup>6</sup> Bu açılıştan yaklaşık iki yıl sonra "Diyarbakır istasyonundan Irak ve İran hudutlarına kadar yapılacak demiryolları hakkındaki kanunun" TBMM'de 14 Haziran 1937'de kabul edilmesi ile Fevzi Paşa-Diyarbakır hattının sınıra kadar ulaşması mümkün olmuştur (TBMM Zabıt Ceridesi, 1937: 296-297). Kanunun birinci maddesine göre demiryollarının Diyarbakır istasyonundan itibaren Irak ve İran hudutlarına kadar varması ve Van Gölü sahilinde demiryollarına ait inşaatın yapılması için 50 milyon liranın harcanmasına ve bu işler için gelecek senelere ait taahhütlere girişmeye Nafia Vekilinin yetkili kılınması öngörülmüştür (Düstur, 1937). Diyarbakır-Cizre hattının inşasına ise Mustafa Kemal'in katıldığı törenle 16 Kasım 1937'de başlanmıştır. 15 Kasım 1937'de şehre gelen Atatürk akşam halkevi salonunda bir konuşma yapmış 16 Kasım sabahı ise tören öncesi şehri gezmiştir (Balın, 1975: 123-126). 16 Kasım'da yapılan törende ilk konuşmayı yapan Ali Çetinkaya Atatürk'ün "Doğu bölgesi için Van Gölü sahillerinde en güzel bir kültür şehri oluşturmak yolunda şimdiden fiiliyata geçilmelidir" sözünü hatırlatmış, arkasından Abidin Özmen'in nutku dinlenmiştir. Özmen'e göre, "bir bölgeye ekonomik hareket, fenni-ziraat, bayındırlık, kültür, adalet, hatta emniyet ve asayiş kısa söz medeniyeti ve refah yola girer. Her yol her nakil vasıtası kendi istidat, sürat ve kabiliyeti nispetinde bunları götürebilir. Yol insan vücuduna nispetle, memleketin kan damarı olduğu öteden beri söylenen sözlerdendir, tam hakikattir." Özmen'in, demiryollarının önemini dile getirdiği konuşmasından sonra demiryolunun temel atma töreni yapılmıştır (Ayın Tarihi, 1937: 73-77; Kop, 1938: 68-79). Hattın ilk ray döşeme işleri 11 Aralık 1938'de başlamış 12 Ocak 1939 yılında hattın Siirt'ten geçirilmesi isteği de reddedilmiştir (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 12.1.1939, 30.10./151.72.1). Zira II. Dünya Savaşı'nın getirdiği zorluklar sebebiyle mevcut plan dahi zor uygulanabilmiş, proje 1940 Mayıs'ında Diyarbakır-Irak hududu ve Elazığ-İran hududu olarak güzergâh değişikliğine dahi uğramıştır. Nihayet Diyarbakır-Kurtalan arasında ilk tren 28 Ekim 1944'te sefere çıkmıştır (Mutlu, 1989: 97).

Atatürk döneminde Fevzi Paşa-Malatya-Diyarbakır demiryolu inşası sürerken gündeme gelen diğer bir hat ise Yolçatı-Elazığ arası olmuştur. Elazığ vilayeti milletvekilleri ve bu ilden gelen heyetlerin İsmet İnönü'ye ziyaretleri 1930 yılında olumlu netice vermemişti. Ancak Fevzi Paşa-Diyarbakır hattının inşası Elazığ'a yaklaştığında TBMM, "Fevzi Paşa-Ergani hattının Elazığ'a bağlanması hakkındaki kanun layihasını" 1 Nisan 1933 tarihinde kabul etmiştir (TBMM Zabıt Ceridesi, 1933: 18). 2135 nolu kanun birinci maddesi ile bu hat için bir sene zarfında harcanmak üzere 600.000 lira ödenek konmuş ve üç sene vadeli bono ihtiyacına izin vermiştir (Düstur, 1933: 451).<sup>7</sup> 10 Haziran'da hattın 15 km.'si ikmal edilmiş, bitirilmesi lazım gelen kısım 6 km. kalmıştır. Temmuz 1934 tarihinde ise ray döşeme işlemleri ve inşaat biterek ilk tren Elazığ İstasyonu'na ulaşmıştır. Halk tarafından sevinç

<sup>6</sup> Ali Çetinkaya yaptığı şu konuşma ile hat hakkında bilgi vermiştir: "Bu hat, eski Bağdat yolu üzerindeki Fevzi Paşa İstasyonundan başlayarak Seyhan, Maraş, Gaziantep vilâyetlerinin topraklarından geçmekte ve şimali sarkî istikametinde Malatya ve Elazığ vilâyetlerine uğrayarak Yolçatı İstasyonunda Elazığ'a bir kol ayrıldıktan sonra cenuba doğru dönerek Ergani Bakır madenlerine, Diyarbakır'a varmaktadır. Şu suretle hattın içerisinden geçtiği altı vilâyetin nüfusu 1.700.000 ve civarında bulunan diğer dört vilâyetin nüfusu 750.000 olduğuna göre hemen iki buçuk milyonluk bir halk kütlesi bu yolun feyzinden daha yakından istifade etmiş olacaktır. Bu bakır yolunun Fevzi Paşa'dan Diyarbakır'a kadar olan uzunluğu (505) kilometredir. Üzerinde 37 adet istasyon ve (13.609 metre) tulûnde (64) adet tünel ve (1910 adet) menfez ve büyük ve küçük köprü vardır. Bunlar arasında Göksu viyadüğü ve Fırat Nehri üzerindeki betonarme köprü (Fırat Köprüsü) yeryüzünde sayılı fen ve sanat eserlerinden birer örnektir." (Ayın Tarihi, 1935, 34-35).

<sup>7</sup> Düstur, D. 2, C. 14, 1 Nisan 1933, s. 451.

gösterileriyle karşılanan tren için, “uzun seneler seni bekledik, kardeş İran’a doğru” cümleleri yazılmıştır (Düstur, 1933: 451). 11 Ağustos 1934’te yapılan törenle hat resmen açılmıştır. Nafia Vekili Ali Bey törende yaptığı konuşmasında, Başvekil İsmet Paşa’nın, “yurdu demirle örmek azmimizdir” sözünü hatırlatarak memleketin demiryolu siyasetinde de aldığı hız ve hamleleri anlatmıştır.

**Tablo 1.** Fevzipaşa-Malatya-Diyarbakır Demiryolu

Hat	Kilometre	İşletmeye Açıldığı Tarih
Fevzipaşa-Gölbaşı	137,800	09.09.1929
Gölbaşı-Doğanşehir	54,014	01.11.1930
Doğanşehir-Malatya	56,745	23.04.1931
Malatya-Fırat	32,536	01.02.1932
Fırat-Yolçatı	62,313	10.08.1934
Yolçatı-Maden	75,950	30.08.1935
Maden-Diyarbakır	82,670	22.11.1935
Malatya Şehir Şube Hattı	3,000	29.10.1944

(Aydın, 2001: 87).

Görüldüğü gibi cumhuriyet hükümetlerinin takip ettiği demiryolu siyaseti doğu bölgelerinde de ilk ürünlerini vermeye başlamıştır. Sıra, Sivas-Erzurum Hattı ile Malatya’dan başlayarak Divriği civarında bu hatla birleşecek Malatya-Çetinkaya hattının inşasına gelmiştir. Bu hatla ilgili kanun 20 Mayıs 1933 tarihinde kabul edilmiştir (Düstur, 1933, 651). Kânuna göre Malatya’dan başlayarak Divriği yakınlarında Sivas-Erzurum Hattı ile birleşecek hat, 140 km. olarak tahmin edilmiştir. Kanunun TBMM’deki müzakereleri sırasında Erzincan milletvekili Aziz Semih Bey, Şark vilayetlerinin Osmanlı Devleti döneminden itibaren hükümet merkezlerine uzak kaldığını, bu yeni hatlar ile Şark ve Garp vilayetleri adı ve farkının kalkacağını dile getirmiştir. Aziz Semih Bey’in konuşması şu cümlelerle devam eder: “...Bu hattan doğrudan doğruya faide görecek Erzincan, Erzurum, Kars, Artvin, Bayazıt vilayetleri ve civar vilayetlerin bazı kazaları ile Malatya iltisak hattı üzerindeki Kemaliye ve Arapkir kazalarının nüfusu bir milyon kadardır. Divriği-Malatya iltisak hattı şark vilayetlerimizi Akdeniz’e bağlayacak ve buraların mahsulatına yakın ve ucuz bir mahreç teşkil edecektir. Bu yolların inşası aynı zamanda dahili ticaretimize hizmet edecek, halkımıza çalışma yeri açacak ve masarifi inşaiye olarak tahmin olunan (80.000.000) liradan en az (40.000.000)u kendi köylülerimizin eline geçerek onların refahına yarayacaktır.”(TBMM Zabıt Ceridesi, 1933: 213).

Yukarıda bahsedilen 2200 nolu kanun ile 8 yılda bitirilmesi istenilen hat için 80 milyon lira ödenek ayrılmıştır. Toplam 677 km. uzunluğunda olacak hattın inşası için Amerikan ve Alman inşaat şirketlerinin teklifleri olmuş 29 Nisan 1933 tarihinde Mühürdarzade Nuri Bey ve ortakları ile Nafia Vekaleti arasında Sivas-Erzurum ve Malatya-Divriği demiryolları inşaatı mukavelesi imzalanmıştır (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 29.6.1933, 030.10./151.71.7).

4 Eylül 1933’te inşaatına başlanan Sivas-Erzurum hattının Sivas-Tecer arası açılışı 19 Aralık 1935’te gerçekleşmiştir. 18 Mayıs 1936’da ise Aşkale’nin beş kilometre batısında Erzurum-Sivas hattının inşaatına başlanmıştır. 29 Ekim 1933 tarihinde başlayan Malatya-Çetinkaya arasındaki inşaat çalışmaları ise 1937 yılın Mayıs ayında bitirilmiştir. Kalan ray döşeme işleri 5 Haziran 1937 tarihinde tamamlanmış ve Malatya-Çetinkaya

istasyonları demir raylarla birleştirilmiştir. 7 Haziran 1937'de ise ray döşemesinde son işlerde tamamlanarak trenlerin geçebileceği hale getirilmiştir. Malatya-Çetinkaya hattının Çetinkaya-Hekimhan kısmındaki Kayapınar, Akgedik, Ulugüney ve Hasançelebi istasyonlarının resmi açılışı ise 16 Ağustos 1937 tarihinde gerçekleştirilmiştir. Nafia Vekâleti tarafından, aynı günden itibaren Sivas-Malatya arasında her gün yolcu trenleri işletilmesine karar verilmiş ve Ankara-Diyarbakır yolculuğunun Sivas-Malatya yoluyla temin olunacağı bildirilmiştir (Haykır, 2011: 501-504).

### 1938'den Günümüze Demiryolları ve Malatya

1940'ta demiryolu Diyarbakır'dan Bismil'e ulaşmıştı. 1941'de II. Dünya Savaşı'nın Türkiye sınırlarına dayanmasıyla birlikte ortaya çıkan askeri ihtiyaçlara bağlı olarak, Trakya'da askeri sevkiyatı hızlandırmak için Hadımköy-Kurukavak hattı inşa edilmiştir. Aynı yıl Erzurum- Sarıkamış- Kars hattı üzerindeki ana istasyonlar ve Samsun garı işletmeye açılmıştır. Aynı yoldaki Selim ve geniş hat üzerindeki Başgedik istasyonları 1942' de faaliyete geçmiştir. 2 Mayıs 1943'te Zonguldak- Kozlu, 28 Haziran 1943' te de Diyarbakır-Batman hatları işletmeye alınmıştır. Bu arada eski hatlarda gözden geçirilmiştir. 1944 yılında Amasya Çeltek madeni, artan kömür ihtiyacına destek olmak amacıyla Devlet Demiryolları'na bağlanmıştır. Aynı yıl içinde demiryolu Kurtalan istasyonuna ulaşmıştır. 4057 sayılı kanunla Diyarbakır ve Elazığ'dan İran ve Irak'a uzanan demiryolu için borçlanma yapılmıştır. 1944 Temmuz'unda 4625 sayılı ek kanunla da borçlanmanın haddi arttırılmıştır. 1 Temmuz 1946'da hattın Elazığ- Palu kısmı tamamlanıp işletmeye açılmıştır (Aydın, 2001: 74-76).

İsmet İnönü'nün cumhurbaşkanlığının ilk yıllarında yukarıdaki demiryolu gelişmeleri yaşanmakla birlikte cumhuriyetin ilk dönemlerinden sonra bu meseleye verilen önemin azaldığı dikkat çekmektedir. Özellikle II. Dünya Savaşı'ndan sonra, Amerika'nın Türkiye'nin ulaşım politikasının belirlenmesinde etkin olduğu dikkat çekmektedir. Zira savaş sonrası Türkiye'nin de yararlanmaya başladığı Marshall yardımları karayollarının hızla gelişmesini sağlamış, demiryolu ve denizyolu ulaşımı ise ihmal edilir olmuştur (Yıldız, 2004: 7). Bu durum Demokrat Parti iktidarı döneminde de devam etmiştir. Demokrat Parti yıllarında da karayolu ve köprü yatırımına öncelik verilirken demiryolu ulaştırmasının sektör içerisindeki payının giderek düştüğü görülmüştür. 1963'den itibaren planlı kalkınma dönemine girilmişse de, kalkınma planlarında demiryolu ulaştırmasına yönelik alınan kararlar, yapılan fizibilite çalışmaları, hazırlanan master planlar bir türlü uygulamaya konulamamıştır. Kalkınma planlarının her birinde, bir önceki planda yer alan hedefler yinelenmiş, ancak, söz konusu hedeflere paralel gelişmeler sağlanamamıştır (Yıldız, 2004: 8-9). 1950-1980 yılları arasında uygulanan politikaların sonucu olarak yılda sadece ortalama 30 km. yeni hat yapılabilmektedir. Üstelik 1950'lerde, Bayındırlık Bakanlığı'nda karayollarına, demiryolunun 3 katı bütçe ayrılırken, zaman geçtikçe bu oranda da büyük farklılaşmalar olmuş, 1970'lerde bu fark 34 kata yükselmiştir. Ayrıca planlı döneme geçilen 1963 yılından başlamak üzere 1990 yılına gelinceye kadar geçen sürede, buharlı lokomotifler yerine dizel lokomotiflerin konulması, ekonomik ömrünü doldurmuş hatların takviye edilmesi, demiryollarında kullanılan teçhizatın modernize edilmesine rağmen demiryolları, ulaşım sektörü içinde bulunması gereken yere gelememiştir. Bu yüzden yolcu ve yük payları azalarak, yolcu taşımacılığında % 5'e, yük taşımacılığında % 10'a kadar gerilemiştir (Karabulut, 1997: 170).



Atatürk dönemi sonrasında Doğu Anadolu'daki demiryolu hattının İran'a uzatılması dışında çok büyük bir girişim görülmemiştir. Bunun yanında şehir içi ulaşımı kolaylaştırmak adına, Sirkeci-Halkalı, Haydarpaşa- Pendik, Pendik-Gebze, Ankara-Sincan, Ankara-Kayaş banliyö hatları çift elektrikli hale getirilmiştir. Nicelik olarak ortaya konan bu tablonun yanında, nitelik olarak da çok büyük bir gelişme gözlenmemektedir. 1980'li yıllarda daha çok yeni hatların yapılması yerine, mevcut hatların yenilenmesi, bakımı, sinyalizasyon ve elektrifikasyonlarına önem verilmiştir (Çakmak, 2009). 1982'de, 40 ayrı kuruluşun ortak çalışmasıyla, hazırlanan ve 1983-1993 arasında kapsayan "Ulaştırma Ana Planı"na göre; demiryollarının ulaşırmadaki payının % 10'dan % 27'ye, denizyollarının % 16'dan % 32'ye, karayollarının payının % 72'den % 36'ya, boru hattının % 1.5'ten % 4.5'e çıkarılması öngörülmüştür. Ancak, denilenin tam tersi olmuş ve otoyollarının yapılmaya başlanmasıyla birlikte, karayollarının ulaşırmadaki payı daha da artmıştır (%90).<sup>8</sup>

**Tablo 2.** Osmanlı Dönemi Dahil Demiryolu Hat Yapımı

Dönemler	Konvansiyonel Hat Toplamı (km.)	Yüksek Hızlı Tren Hat Toplamı (km.)	Toplam Yollar (km.)
Osmanlı'dan Devir Hat Uzunluğu	4.559	-	4.559
1923-1931	6.011	-	6.011
1940	8.637	-	8.637
1950	9.204	-	9.204
2001	10.940	-	10.940
2003	10.984	-	10.984
2010	11.052	888	11.940
2014	11.272	1.213	12.485

(Ulaşımında Demiryolu Gerçeği, 2012: 5 ; <http://www.tcdd.gov.tr/files/istatistik/20102014yillik.pdf>, Erişim Tarihi: 06.01.2017).

Tablodan da görüleceği üzere; yaygın demiryolu ağını ifade eden konvansiyonel hatların % 41'i; toplam demiryollarımızın % 38'i cumhuriyetin ilanından önce yapılmıştır. 1923–1950 yılları arasında yılda ortalama 172 km. olmak üzere toplam 4 bin 465 km. demiryolu inşa edilirken 1950 yılından sonra yılda ortalama 45,6 km. demiryolu inşa edilebilmiştir. 1950 yılı itibarıyla 9 bin 204 km. olan toplam demiryolu hattı uzunluğu 2014 yılı sonunda, yüksek hızlı tren hattı da dahil olmak üzere, 12 bin 485 km.'dir.<sup>9</sup>

Günümüzde Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları teşkilatı (TCDD) faaliyetlerini 7 bölgeye ayırarak yürütmektedir; Doğu Anadolu Bölgesi'nde 4. Bölge (Sivas) ile 5. Bölge (Malatya) yer almaktadır. Bunlardan olan 4. Bölge, Amasya-Havza-Amasya, Amasya-Samsun-Amasya, Erzincan-Divriği-Erzincan, Sivas-Divriği-Sivas, Sivas-

<sup>8</sup> "1950'li yıllardan itibaren başlayan ve giderek artan bir ilgisizliğe mahkûm edilen demiryollarının gelişmemişliği, günümüzde yaşanan birçok sıkıntının nedenleri içinde ele alınabilir. Trafik kazalarında, Avrupa ülkeleri içinde 1. sırada yer alınmasının nedenlerinden birisinin de, demiryollarının aktif olarak kullanılmaması olduğu ileri sürülebilir. Türkiye'de enflasyonun yıllar boyunca yüksek çıkmasında, hiç şüphesiz en önemli faktör taşımacılık olmuştur. Her tür taşımacılığın daha çok karayoluyla yapılması ve akaryakıtın ithal yolla karşılanması, fiyatların yükselmesine neden olmuştur. Kısa vadeli olarak yapılması gereken şey, taşımacılık ve trafiğin sektörlerle göre dağılımının dengelenmesi için yasal birtakım düzenlemelerin yapılmasıdır." (Yıldız, 2004: 9-11).

<sup>9</sup> 1923–1950 yılları arasındaki Türkiye'nin olanakları ve teknolojisi ile günümüz Türkiye'sinin olanakları ve teknolojisi karşılaştırıldığında, demiryollarına yarım asrı aşkın bir süredir neredeyse ray döşenmediği görülmektedir (Ulaşımında Demiryolu Gerçeği, 2012: 6-7).

Samsun-Sivas ve Kars-Akyaka-Kars arasında çalışan bölgesel trenleri kapsamaktadır. 5. Bölge ise, Tatvan-Elazığ-Tatvan bölgesel trenleri, Batman-Diyarbakır-Batman bölgesel trenlerini kapsamaktadır. 5. Bölge hem doğu ile batıyı, hem de doğuyu Van ile İran sınırına bağlama gibi birden fazla fonksiyonelliğe sahiptir. Bölgede ayrıca Sivas-Malatya-Diyarbakır üzerinden Kurtalan'a (Güneydoğu Anadolu Bölgesi'ne) ulaşan başka bir demiryolu hattı bulunmaktadır. Malatya'dan gelen hat Güneydoğu Toroslar (Maden Dağları) bünyesinde açılmış akarsu vadilerini (Maden Çayı) takip etmektedir. Yolçatı'daki yol ayrımıyla Diyarbakır'a gelen yol, Hazar Gölü'nün güneyinden, Maden Çayı vadisini takip ederek, Ergani istasyonundan Diyarbakır'a ulaşmaktadır (Çağlıyan ve Yıldız, 2013: 473-484).

Yükselti ve eğimin fazla olduğu Doğu Anadolu'da jeomorfolojinin uygun olmadığı alanlarda tüneller açılarak çözüm üretilmeye çalışılmıştır. 5. Bölgenin, tünel sayısı ve tünel uzunluğunun en fazla olduğu yerler engebeli dağlık alanlara karşılık gelmektedir. Engebeli alanlarda demiryolu hatlarının önemli kısmı akarsu vadilerinden geçmektedir. Bu alanlar eğimin nispeten düştüğü alanlar olduğundan tercih edilmiştir. Ancak bu güzergâhlarda yenilemeler yapılmalıdır. Son yıllarda yenileme çalışmaları yapılmış, beton traversler kullanılmıştır. Ancak bu çalışmada sadece eski yollar yenilenmiş, yeni yollar yapılmamıştır (Çağlıyan ve Yıldız, 2013: 478-485).

**Tablo 3.** Bölgelere Göre Yolcu ve Yük Hamton-Kilometreler

5. Bölge	2010	2012	2014
Yolcu	251.298.	292.830	283.292
Yük	2.557.110	3.517.249	3.761.632
İş Treni	13.557	23.858	25.664
Toplam	2.821.965	3.883.937	4.070.588

(<http://www.tcdd.gov.tr/files/istatistik/2014faaliyetraporu.pdf>, Erişim Tarihi: 09.01.2017).

Günümüzde demiryolu politikaları büyük ölçüde yüksek hızlı tren projelerine göre şekillenmeye başlamıştır. 2003-2016 yıllarını kapsayan dönemde önemli ölçüde demiryolu yapılmıştır. Halen ağırlıklı olarak İç ve Batı Anadolu güzergâhlarında hizmet gösteren hızlı trenin Doğu ve Güney Doğu Anadolu'ya ulaşmasını sağlayacak yeni projeler zaman içinde siyasal iktidar tarafından kamuoyu ile paylaşılmaktadır. Son olarak 20 Ekim 2015 tarihinde Malatya milletvekili Öznur Çalık tarafından yapılan açıklama ile Sivas, Malatya, Elazığ, Diyarbakır Yüksek Hızlı Tren Projesi'nin Sivas-Malatya güzergâhındaki Çetinkaya-Malatya arasındaki bölümün, etüt, proje ve mühendislik ihalesinin yapıldığını belirtilmiştir. Çalık, Malatya'yı kapsayan Yüksek Hızlı Tren Projesi'nin Sivas-Malatya-Elazığ-Diyarbakır güzergâhı içinde bulunduğunu belirterek, "Sivas-Malatya yüksek hızlı tren projesinin en önemli bölümünü Çetinkaya-Malatya kesimi oluşturmaktadır. Bu hattın Etüt, Proje ve Mühendislik ihalesi yapılmış ve ihale neticelenmiştir. En avantajlı teklif sahibi firma TCDD Genel Müdürlüğü tarafından davet edilerek sözleşme imzalanmıştır" demiştir (<http://www.milliyet.com.tr/calik-malatya-hizli-tren-ihalesi-yapildi-malatya-yerelhaber-1023534/>, Erişim Tarihi: 02.01.2017). Görüldüğü gibi bu proje Malatya halkının ve siyasilerinin yakından takip ettiği bir konu olup Türkiye'nin 2023 yılı hedefleri arasında yer almaktadır.<sup>10</sup> Hattın

<sup>10</sup> CHP Malatya Milletvekili Veli Ağbaba ise Yüksek Hızlı Tren'in Malatya'ya gelmesi hakkında şu konuşmayı yapmıştır: "...Malatya doğunun batıya açıldığı bir kapı. Malatya'ya hızlı trenin gelmesi demek, Elazığ'ı da etkileyecek, Adıyaman'ı da etkileyecek. Bunu sıkça gündeme getirip, bunu talep etmeliyiz. Bu bizim hakkımız. Bizim burada kangren olmuş bir vagon onarım fabrikamız var. Bir sürü yatırım yapıldı ama Malatya'da

açılması ile bölge insanının demiryollarından daha fazla yararlanması sağlandığı gibi Malatya'nın alt yapısına, coğrafi konumuna ve tarihine yakışan bir hedefte gerçekleştirilmiş olacaktır.

## SONUÇ

Genç Türkiye Cumhuriyetinin ilk hükümetleri, ulaşım politikaları konusunda tercihlerini demiryollarından yana kullanmışlardır. Bir taraftan ekonomik kalkınmayı hızlandırmak, diğer taraftan ülkenin siyasi birliğini pekiştirmek ve savunmasını kolaylaştırmak amacıyla, aktif ve tutarlı bir demiryolu politikası belirlemek, temel hedef olmuştur. Bu politikanın iki ana prensibi, ülkenin uzak şehirlerinin yeni hatlarla merkeze bağlanması ve mevcut imtiyazlı yolların devletleştirilmesi olmuştur. Böylece Cumhuriyet'ten önce 3714 km. 1923-1950 yılları arasında 3780 km. ve 1950 yılından sonra da 1169 km. olmak üzere 8663 km. demiryolu yapılmıştır. Demiryolu hatlarından batıyı doğuya bağlayan ve Malatya'ya ulaşan hat ise şöyle olmuştur: Eskişehir - Kütahya - Afyon - Ulukışla - Adana - Fevzipaşa -Malatya-Yolçatı-Diyarbakır-Kurtalan demiryolu. Fevzipaşa'dan doğuya doğru uzanan kısmı Cumhuriyet döneminde inşa edilmiştir. Ana hattın Kahraman Maraş ve Gazi Antep'e giden kolları vardır. Bu hat Gaziantep'ten sonra Suriye sınırına kadar uzatılarak güney demiryolu ile birleştirilmiştir. Böylece Suriye topraklarına girmeden Güneydoğu Anadolu'ya ve Irak'a gidilmektedir. Ana eksenin bu iki kolunu birbirine bağlayan hatlar ise; Kayseri-Niğde-Ulukışla demiryolu ve Malatya-Çetinkaya demiryoludur.

Günümüzde, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları (TCDD) tarafından işletilmekte olan toplam hat uzunluğu 288 km.lik 2. ve 3. hatlarla birlikte 8452 km.dir. 1934 km. uzunluğundaki tali hatlar ilâve edilirse bu uzunluk 10386 km.ye ulaşmaktadır. Anahatlarda 939 km., tali hatlarda 154 km. olmak üzere bu uzunluğun toplam 1093 km. lik kısmı elektrikli hatlardır.

## KAYNAKÇA

- Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri* (1945). İstanbul: Maarif Matbaası, C. 1.
- Avcı, M. (2014). "Atatürk Dönemi Demiryolu Politikası". *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*. 54, 48-49.
- Aydın, M. (2006). *Atatürk ve Malatya*. Malatya: Evin Kitapevi Matbaası.
- Aydın, S. (2001). "Türkiye'nin Demiryolu Serüvenine Muhtasar Bir Bakış". *Kebikeç*, 11, 65.
- Balin, R. (1963). *Diyarbakır*. Diyarbakır: Kısmet Kitabevi.
- Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi (1923-1978)*. (1980). İstanbul: Akbank Yayınları.
- Çağlayan, A. (2013). "Türkiye'de Demiryolu Güzergâhları Jeomorfoloji İlişkisi". *Marmara Coğrafya Dergisi*, 28, 467.
- Çakmak, F. (2009). "Umur-u Nafia Programı'ndan Günümüze Cumhuriyet'in Ulaşım Politikaları". *İzmir Ulaşım Sempozyumu (8-9 Aralık 2009) Bildirileri*. İzmir: TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası İzmir Şubesi.

---

tesisimiz hazır olduğu halde yapılmadı. Şimdi hızlı trenin Malatya'ya gelmesi, kimse kusura bakmasın bizim için bir bağış değil, bizim hakkımız. Eğer Erzincan'a yapıyorsan, Sivas'a yapıyorsan kusura bakma, Malatya bunu herkesten çok hak etmiş bir il. Malatya konumu ile bunu hak ediyor" ifadelerini kullandı." (<http://www.sanalbasin.com/site/malatya-haber-13864>, Erişim Tarihi: 09.01.2011).

- Demirarslan, D. (2015). "Batılılaşma/Modernleşme Dönemi Demiryolu Politikası ve İstasyon Binası Mimarisi: İzmit ve Hereke Tren İstasyonları". *Gazi Akçakoca Sempozyumu Bildirileri*. Kocaeli: Kocaeli Büyükşehir Belediyesi Yayınları.
- Haykır, Y. (2011). *Atatürk Dönemi Kara ve Demiryolu İnşa Çalışmaları*. Elazığ: Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi.
- Karabulut, Y. (1997). "Türkiye'de Demiryolu Ulaşımı". *Ankara Üniversitesi Türkiye Coğrafyası Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*. 6, 170.
- Öztürk, K. (1968). *Türkiye Cumhuriyeti Hükümetleri ve Programları*. İstanbul: Ak Yayınları.
- Kop, K. K. (1938). *Atatürk Diyarbakır'da*. İstanbul: Cumhuriyet Matbaası.
- Yücel, M. (1989). *Bayındırlık Bakanlığı Tarihi (1920-1988)*. Ankara: Bayındırlık ve İskân Bakanlığı Yayınları.
- Önder M. (1975). *Atatürk'ün Yurt Gezileri*. Ankara: İş Bankası Kültür Yayınları.
- Sönmez M. (1990). *Doğu Anadolu'nun Hikayesi*. Ankara: Arkadaş Yayınevi.
- Ulaşım da Demiryolu Gerçeği*. (2012). Ankara: TMMOB Makine Mühendisleri Odası Yayınları.
- Yıldırım İ. (2001). *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)*. Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları.
- Yıldız M. C. (2004). "Osmanlı'dan Günümüze Demiryolu Politikalarına Genel Bakış", *Ekev Akademi Dergisi*, 18, 7. <http://www.milliyet.com.tr/calik-malatya-hizli-tren-ihalesi-yapildi-malatya-yerelhaber-1023534/>, Erişim Tarihi: 17.01.2017.
- <http://www.sanalbasin.com/site/malatya-haber-13864>, Erişim Tarihi: 09.01.2017.
- <http://www.tcdd.gov.tr/files/istatistik/2014faaliyetraporu.pdf>, Erişim Tarihi: 09.01.2017.

### Resmi Kaynaklar

Ayın Tarihi Dergisi

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi

Demiryolları Dergisi

Düster

TBMM Zabıt Cerideleri

### EXTENDED SUMMARY

Invented by J. Watt in 1767, the steam engine constituted the basis of transportation services along with activities of production. It was first used in England in the cotton weaving industry and, in the early 19th century, transferred to the transportation sector, sowing the seeds of the current, modern railway transportation as it was applied to the maritime and railway transportation systems respectively. Between the first quarter and the last quarter of the nineteenth century, railways transformed the world from a condition in which people could hardly get out of their villages or go out beyond the nearest town market to a condition in which continents could be crossed in several days. First established in the Leberthal mines in Alsace in 1550s, the railroad spread in European mining sites in the 16th century. The foundation was laid for modern railways

when the first type of locomotive working on steam power, which was developed by the British engineer R. Trevithick in 1804, came into use in the coal fields in Wales.

The ideas and construction work on railways came up in the Ottoman Empire for the first time in the wake of the Crimean War. Various expectations played a role in the fact that the government was pleased with this idea. It would be possible to send soldiers and equipment to even the farthest corner of the empire in a sufficient and quick way thanks to the railway. Security could be ensured in the shortest period of time, and the people would attain prosperity as a result of commercial transportation. Besides, owing to the railroads, European powers could be prevented from intruding into the internal affairs of the government on such grounds as insufficient reforms that they had frequently been claiming. Furthermore, there was the possibility that profits, albeit little, could be made and a resource could be formed.

Eventually, the first railroad to be built within the borders of Turkey came to be the İzmir-Aydın line, which was 130 kilometers long and was completed in 1866 through a privilege granted to a British company on 23 September 1856. Apart from this line, the British were permitted to build the Rusçuk-Varna line in 1861 and the İzmir-Kasaba line in 1863. Baron de Hirsch, a Belgian banker in the time of Sultan Abdülaziz, was one of the people granted this privilege. He was permitted to build a 2000-km railway with the privilege granted him, and as a result the railroad network connecting Istanbul to Vienna and Paris was opened for transportation in 1888. Under the "Oriental Railways Company", Baron Hirsch carried out the construction in 1875 of the Rumelian lines that reached a length of 1179 kilometers as was stated in the agreement.

The railways built in the Ottoman era were completely wrecked partly owing to the wartime conditions during the years of the First World War and the National Struggle. Moreover, these railways, run by foreign companies, came to fall short of being able to meet the needs of the country. For this reason, the cadre that founded the Republic of Turkey became engaged in the transportation sector in order to raise the welfare level of society as well as lay the foundations of an independent state. In order to solve the problem of roads and transportation they laid importance on railways, which were the most effective land transportation system in the given period. One of the main aims of the railway policy in the time of Atatürk was to expand the railway network as soon as possible. For this purpose, in the period from the year 1924 until the year 1938, which was the fifteenth of the Republic, 3302 kilometers of new railroads were built out of the government budget. Since the greater part of the available railroad lines concentrated in the western regions of Turkey, it was intended that the connection of central and eastern regions with the center and the coastline be ensured. In fact, whereas 70 % of railroads were to the west of the Ankara-Konya line before the Republican period, 78,6 % of railroads were shifted to the east in the Republican period.

In 1924, the railroad constructions started, having been made into a slogan with the expression "a handspan of railroad". The intention was to make Turkey into a country with network-type railroads connecting the east of the country with its west and its north with its south instead of the then present colony-type railroads in the shape of a tree image. In this context, a link was ensured between the east and the west of the country by

building the Ankara-Sivas-Erzurum and the Fevzi Paşa-Diyarbakır lines, which were considered the backbones of the country. In order to form a domestic market together with these main lines, junction lines such as the Afyon-Karakuyu, Malatya-Çetinkaya and Bozönü-Isparta were built.

Railway transportation in Turkey lost in importance after the 1940s, and road transportation became more significant in the transportation sector. International relations and policies played a big role in this. For example, after 1950 Turkey went through a change of mentality in the transportation system with the financial support and policy suggestions of the US, gradually laying more importance on a transportation system based on land routes. When the development plans started, road transportation came into a dominant position among the transportation systems while railways and maritime routes rapidly lost their share in transportation. In fact, whereas an average of 200 kilometers of new railroad lines were built per year before the year 1940, only an average of 30 kilometers of new lines were built per year between the years 1950 and 1980. This process continued after 1980. An attempt is made in the present day to improve this disadvantaged condition of railways as high-speed trains are put into use in some routes. Even though the share of this new policy in the entire Turkish transportation is small, it has been pleasing for the people of the region that eastern provinces and Malatya are included in the midterm and long-term high-speed train projects.

According to the analyses made by recent Republican governments, the demand for transportation will grow twice as much until 2023 and four times as much until 2050. The strategic aim of Turkey is to meet these future demands on time and in a sufficient way, ranking by the year 2023 in the platform of the rich consisting of the ten richest countries of the world. It will be possible for Turkey to be supplied with a transportation and communication system that is active and fast, smart, economical, secure and multi-optional if the practices in this regard are planned well from a strategic point of view.