

## Cenup (Güney) Demiryolları'nın Millileştirilmesi Üzerine Tarihsel Bir Bakış

### *A Historical Overview on the Nationalization of Southern Railways*

İbrahim BOZKURT\*

**Öz:** Çalışmanın konusunu oluşturan Cenup Demiryolları, Osmanlı İmparatorluğu döneminde yabancı sermaye tarafından imtiyazlı olarak inşa edilen ve işletilen Bağdat hattına dâhildi ve Türkiye- Suriye sınırını oluşturmaktadır. Cumhuriyet Dönemi ekonomi politikalarının temelini oluşturan milli ekonomi ilkesi, Osmanlı'dan devralınan yabancı sermayeye ait demiryolları, limanlar ve belediye hizmetleri gibi alanlarda bir dizi millileştirme uygulamasını içermektedir. 22 Nisan 1924 tarihinde Anadolu Demiryolları'nın satın alınması kararıyla başlayan demiryollarının millileştirilmesi faaliyetlerinin son aşamasını Cenup Demiryolları oluşturmuştur. Yabancı sermayeye ait şirketlerin işletme imtiyazına sahip oldukları demiryolu hatlarının millileştirilmesi programının iktisadi, siyasi ve diplomatik yönleri bulunmaktadır. Kurtuluş Savaşı boyunca Fransızlar tarafından işletilen hat ile ilgili ilk anlaşma 20 Ekim 1921 tarihli Ankara Antlaşması olmuştur. Ankara Antlaşması doğrultusunda, farklı aşamalardan geçerek Cenup Demiryolları, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları şebekesine katılmıştır. Bu makale Türkiye sınırları içinde yer alan Cenup demiryolu hattının işletme imtiyazının iki ülke arasında imzalanan protokol ve sözleşmeler uyarınca Fransa'dan alınması Türkiye Cumhuriyeti'ne aktarılması sürecine odaklanarak söz konusu demiryolu hattının millileştirilmesine tarihsel bir bakış açısı sunmaktadır. Türkiye ve Fransa Hükümetleri arasında kabul edilen 27 Ekim 1932 tarihli sözleşme ve protokol hükümleri gereğince hattın işletme imtiyazı, 8 Haziran 1933 tarih ve 2285 sayılı kanun gereğince Cenup (Güney) Demiryolları, Türk Anonim Şirketi'ne verilmiştir. Buna ek olarak Adana-Toprakkale-Payas kısımları ile Fevzipaşa-Meydanekbez kısmı da Türk demiryolları işletmesine katılmıştır. Hatay'ın Türkiye topraklarına dâhil olmasıyla Payas-İskenderun hattı 12 Ağustos 1939'da, Çobanbey-Nusaybin ana hattı ile Derbesiye'den Mardin'e şube hattının 1 Ocak 1948'de Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları'na katılmasıyla, Fransız sermayeli şirket tarafından işletilen son hatların da millileştirilmesi tamamlanmıştır.

**Anahtar sözcükler:** Bağdat Demiryolu, Güney (Cenup) Demiryolu Hattı, Fransa, Türkiye, Millileştirme

**Abstract:** The Southern railways, which are the subject of the study, were included in the Baghdad line, which was built and operated as a privileged by foreign capital during the Ottoman Empire, and forms the Turkey-Syria border. The principle of national economy, which forms the basis of the economic policies of the Republican era, includes a series of nationalization practices in areas such as railways, ports and municipal services belonging to foreign capital taken over from the Ottoman Empire. The Southern (Cenup) railways formed the last stage of the nationalization activities of the railways, which started with the decision to purchase the Anatolian Railways on April 22, 1924. There are economic, political and diplomatic aspects of the nationalization program of the railway lines, in which foreign-owned companies have operating privileges. The first agreement regarding the railway line operated by the French during the War of Independence was the Ankara Agreement of 20 October 1921. In line with the Ankara Agreement,

\* Doç. Dr., Mersin Üniversitesi, İnsan ve Toplum Bilimleri Fakültesi, Tarih Bölümü, Mersin, ibrboz@mersin.edu.tr, ORCID: 0000-0002-6787-4920

Makale Türü: Araştırma | Geliş Tarihi: 17.04.2023 | Kabul Tarihi: 24.05.2023

Bozkurt İ. 2023, "Cenup (Güney) Demiryolları'nın Millileştirilmesi Üzerine Tarihsel Bir Bakış". *MJH* XIII, 71-90.

Southern railways, passing through different stages, joined the Republic of Turkey State Railways network. This article presents a historical perspective on the nationalization of the railway line in question, focusing on the process of transferring the operating concession of the Southern railway line within the borders of Turkey from France to the Republic of Turkey in accordance with the protocols and agreements signed between the two countries. In accordance with the provisions of the contract and protocol dated October 27, 1932 accepted between the Governments of Turkey and France, the operating privilege of the line was given to South Railways, Turkish Joint Stock Company in accordance with the law numbered 2285, dated June 8, 1933. In addition, Adana-Toprakkale-Payas sections and Fevzipaşa-Meydanekbez section have also joined the Turkish railways management. With the incorporation of Hatay into Turkish territory, the Payas-Iskenderun line became the last line operated by the French company, with the addition of the Çobanbey-Nusaybin main line and the Derbesiye to Mardin branch line to the Turkish State Railways on January 1, 1948, nationalization is complete.

**Keywords:** Baghdad Railway, Southern Railroad Line, France, Türkiye, Nationalization

### Giriş

Cenup Demiryolları, Türkiye – Suriye sınırlarını teşkil ettiği gibi Suriye toprakları arasına sıkışmış bir vaziyettedir. Türkiye Devlet Demiryolları’na, Çobanbey – Halep – Meydanekbez 166 km’lik Suriye hattıyla ve Irak Devlet Demiryolları’na da 82 km’lik Nusaybin – Telköçek Suriye hattıyla bağlıdır. II. Dünya Savaşı’nın yarattığı koşullar itibariyle hattın önemi daha da artmıştır. I. Dünya Savaşı’nda tamamlanmayan Anadolu – Bağdat hattı 1935 – 1936 yıllarında Fransızlar tarafından yapılan Telzivan – Telköçek ve 1937 – 1940 yıllarında İngilizler tarafından yapılan Telköçek – Musul hattıyla tamamlanarak Hindistan yolu açılmıştır (Tasviri Efkâr, 18 Temmuz 1940). Bu önemli hat üzerinde, Çobanbey ile Nusaybin arasında Türkiye – Suriye sınırlarını teşkil eden 381 km’lik kısım ile birlikte 25 km’lik Derbesiye – Mardin şube hattıyla “Cenup Demiryolları” yer alır. Bu hat, Türkiye’yi Irak ve Hindistan’a bağladığı gibi Halep – Şam hattı kavşaklarıyla bütün Ortadoğu’yu birbirine bağlamıştır. II. Dünya Savaşı’nın Akdeniz için yarattığı tehditler nedeniyle hat güvenli bir güzergâh yaratmıştır (Gökgücü 1944, 21).

Cenup Demiryolları, Türkiye içinde Kilis, Gaziantep, Nizip, Birecik, Suruç, Urfa, Viranşehir, Nusaybin ve Mardin güzergâhında nakliyenin yapılmasını mümkün kıldığı gibi sınırda bulunması nedeniyle Türkiye ve Suriye’nin nakliyatını sağlamaktadır. Suriye tarafından, Tel-halif, Derbesiye, Resülayn, Akçakale, Mürşitpınar ve Karkamış istasyonlarından Halep’e ve daha ileri Suriye, Filistin istasyonlarından tahıl, canlı hayvan, vb., ürünlerin taşınmasını sağlayarak ticari bir hareketlilik sağlar. Ayrıca, hattın sahip olduğu konum, Basra’yı Türkiye’ye ve Irak’ı diğer Arap ülkelerine bağlamaktadır (Gökgücü 1944, 22).

Bu çalışmada, Cumhuriyet Dönemi demiryolları politikası içinde Cenup Demiryolları’nın Türkiye Devlet Demiryolları şebekesine katılması ele alınmıştır. Türkiye’de şirket elinde kalan son hat olan Cenup Demiryolları, farklı aşamalardan sonra anlaşma yoluyla devlet demiryolları şebekesine katılmış ve Cumhuriyet Dönemi demiryollarının millileştirilmesi faaliyetleri tamamlanmıştır. Cumhuriyet devri demiryolu politikası öncelikle milli bir dava olarak ele alınmış, ülkenin iktisadi gelişimi için merkezi bir konumda yer almıştır. Politika iki temel esasta yürütülmüştür. Bir yandan yeni demiryolları inşa etmek ve işletmek, diğer yandan imtiyazlı yabancı şirketler elinde bulunan hatları millileştirmek (Onur 1953, 57). 22 Nisan 1924 tarihinde TBMM’de “Anadolu Demiryolları”nın satın alınarak devletçe işletilmesi kararının alınmasıyla başlayan demiryollarının millileştirme politikası, Fransız sermayeli Cenup Demiryolları işletme imtiyazının 27 Ekim 1947’de sona ermesiyle tamamlanmıştır. Çalışmada her ne kadar demiryollarının millileştirme faaliyetlerinin son aşaması ele alınacak da olsa, Bağdat hattının bir bölümü olması itibariyle Cenup Demiryolları’nın tarihsel gelişimine de yer verilecektir.

Böylelikle çalışma, Osmanlı İmparatorluğunun son evresinden Türkiye Cumhuriyeti tarihinin II. Dünya Savaşı'nın sonrasına kadar olan dönemi kapsamaktadır. Ele alınan tarihsel süreç; ülke içi siyasi ve ekonomik gelişmeleri ile dış politikada Türkiye'nin Fransa ve Fransa'nın mandater yönetiminde olan Suriye ilişkileri bağlamında ele almaktadır. Bu durum kuşkusuz Osmanlı döneminden devralınan yabancı sermaye ve işletmeler elindeki tüm demiryolları için geçerlidir. Bağdat demiryolu projesine I. Dünya Savaşı'nın nedenleri arasında yer verilmesi bu ifadeyi güçlendirmektedir. Maloney'in belirttiği üzere; Bağdat Demiryolu, Alman ekonomik gücünün dramatik ve endişe verici büyümesinin bir tezahürüydü. İngiliz-Alman ticaret rekabetinde, stratejik manevralarında ve Alman-İngiliz basın tartışmalarında rol oynadı. Demiryolu, İtilaf güçlerini Almanya'ya karşı birleştirmeye yardımcı oldu ve bu durum Almanya'nın kuşatılma korkusuna, Balkanlar'daki artan katılımına ve Avusturya ile tehlikeli ittifakına sürükledi. Almanların Bağdat Demiryolu için umutları kuşkusuz abartılıydı ancak İtilaf Devletleri adına bu umutları kabul etmemek, I. Dünya Savaşı'nın çıkmasına yardımcı oldu. Demiryolu, büyük bir ulusal çıkar çatışması içeriyordu ve bu çatışmanın kaynaklarının hem Alman hem de İtilaf tarafları tarafından doğru tahmin edilememesi, kesinlikle I. Dünya Savaşı'nın çıkmasına yardımcı oldu (Maloney 1959, 16).

### **Bağdat Hattı'nın Tarihsel Gelişimi**

Cenup Demiryolları, Osmanlı İmparatorluğu devrinde yabancı sermaye tarafından imtiyazlı olarak inşa edilen ve işletilen Bağdat hattına dâhildir. Hattın inşası, 5 Mart 1903 tarihinde, Osmanlı Devleti ile Alman şirketi arasında imzalanan bir anlaşmayla başlamıştır. Bağdat Demiryolu'nun yapımı bir ulaşım hattının inşasından öte anlamlar içerdiği gibi geçmişi de çok daha eskiye dayanır.

İngiltere'de 1829 yılında, makine mühendisi George Stephenson'un katıldığı lokomotif yarışmasını kazanması ve ilk denemelerden elde edilen başarıyla "demiryolu çağı" açılmış, hem ulaşım faaliyetlerinde hem de insan ve toplum yaşamının gelişiminde önemli değişimlere yol açmıştır. Birkaç yıl içinde Avrupa kısa sayılabilecek bir sürede, ulaşım ve nakliye verimliliğini arttıracak demiryolu inşa faaliyetlerini tamamlamış, İngiltere, Fransa ve Almanya başta olmak üzere Belçika, Avusturya, Rusya, Hollanda ve İtalya'da tren seferleri başlamıştır (İybar 1938, 844; Özyüksel 2013, XIV).

Demiryolları Avrupa'ya, Hindistan'a Asya üzerinden ulaşabilmek için Ümit Burnu'nu dolaşmaktan çok daha zahmetsiz bir yolculuk vadediyordu. Earle'nin ifadesiyle; bu yeni ulaşım aracı sadece yeni yolların açılmasını sağlamakla kalmamış, eski ticaret yollarını da yeniden canlandırmıştır. "15. yüzyılda doğu ticaretinin kalbi Mezopotamya vadisiydi. Doğuya doğru yelken açan gemiler Basra körfezinin kuzey ucundaki Basra limanına mallarını getirirler, buradan sonra Şattularab'dan yukarı doğru çıkarak Bağdat'a ulaşırlardı. Bu noktadan sonra yol ikiye ayrılırdı. Biri Dicle vadisini izleyerek Musul'a ve çölü aşarak Halep'e ulaşır, öbürü de Fırat vadisini izleyerek Suriye limanlarına ve hatta Anadolu dağlarını aşarak İran'a kadar uzanırdı. Mezopotamya ve Suriye'nin kuzeyinden yola çıkan kervanlar kuzeybatıya yöneldikleri zaman da İstanbul'a varırlardı. Üç büyük Ortaçağ ticaret yolunun sonuncusu olan bu tarihi yol Bağdat Demiryolu ile yeniden hayat bulmuştur" (Earle 1972, 11-13).

Avrupa'da ilk demiryolu hatları inşa edilirken, İngiliz ordusunun Yakındoğu'da görevli bir subayı olan Francis R. Chesney, Akdeniz'den Basra Körfezi'ne bir demiryolu döşenmesinin önemine işaret etmiştir. Chesney'in başkanlığındaki bir heyet, Fırat ve Dicle nehirlerinde incelemeler yaparak bu nehirlerin gemi seferlerine elverişli bulunduğunu ve nehirlerin havzalarına ulaşacak demiryolunun yapılmasını ileri sürmüşlerdi. 1836'da yapılan bu teklif

Osmanlı ülkesinde demiryolu inşası için atılan ilk adım olmuştur. Avrupa’da yaklaşık yirmi yıllık bir süreçte genel ihtiyacı karşılayacak demiryolu ana hatları döşenirken Osmanlı toprakları üzerinde demiryolu hatlarının döşenmesi projesi ertelendi. 1842 yılında İngiltere’den Mısır’a ve Süveyş’i karadan aştıktan sonra Hindistan’a çalışacak bir vapur şirketi kurulunca, demiryolu projesinin uygulanmasından vazgeçildi (Işıksaçan 1962, 8).

Öte yandan Osmanlı yönetimi tarafından özellikle Islahat Fermanı’nda da yer aldığı üzere, ulaştırma yatırımlarına ağırlık verileceği ilan edilmekteydi. Kırım Savaşı’nın yarattığı sonuçlar ve Avrupa sermaye çevrelerinin de ilgisiyle Osmanlı’da ilk demiryolu çalışması İngiliz bir firmaya verildi. 1856’da Cernavo’dan Köstence’ye 66 km’lik Tuna- Karadeniz demiryolu hattı çalışmaları başladı. Aynı yıl kurulan Süveyş Kanalı şirketi Hindistan yolunda İngiliz çıkarlarına rekabet oluşturunca Bağdat hattı projesi yeniden gündeme alındı. Hindistan demiryolu inşaatında büyük bir şöhret kazanmış olan Sir William Andrew, Fırat Vadisi Demiryolu Kumpanyasını kurdu ve başına generalliğe yükselmiş olan Chesney’i danışman mühendis olarak atadı. İstanbul’da bir büro açarak çalışmalarına başlayan Chesney’yi bu kez Lord Palmerston ve İstanbul’da İngiliz büyükelçisi tarafından da desteklenmekteydi. 1857’de Sultan, “Fırat Vadisi Kumpanyasına” Akdeniz’de, İskenderun’dan Basra Limanına kadar bir demiryolu döşeme imtiyazı verdi. Bağdat Demiryolu projesine ilişkin bu girişim şirketin gerekli sermayeyi toplayamaması ve İngiltere’nin Süveyş Kanalı’nın bütün hisselerini satın alması üzerine projeye gereken önemi vermemesi üzerine devam edemedi (Işıksaçan 1962, 9; Albayrak 1995, 8).

Osmanlı İmparatorluğu’nda demiryolu projeleri daha çok dönemin sömürgecilik faaliyetlerinin biçimlendirdiği bir içerikte ortaya çıkmış ve inşa edilmiştir. Gerçekte imparatorluğun üretim yapısı ve piyasa dinamikleri demiryollarının inşasını gerektirecek bir düzeyde olmadığı gibi böyle büyük projeleri karşılayacak sermayeden de yoksundu. Nitekim İngiltere’nin dışında Fransa’nın da Osmanlı ülkesinde demiryolu inşa ve işletme faaliyetlerine katıldığı görülmektedir. Çok geçmeden Alman sermayesinin de bu rekabete katılması söz konusudur. Avrupa sermayesinin karlı bir yatırım aracı olan demiryolları inşası Osmanlı ülkesinde nüfuz bölgeleri oluşturmanın en etkili aracı haline de gelmiştir. Öte yandan Osmanlı ülkesinde demiryollarının gelişimi, farklı kaygılarla da olsa Osmanlı yönetiminin talepleri ile de ortaya çıkmıştır. Daha çok yönetsel/stratejik etkenlerin biçimlendirdiği ulaşımın geliştirilmesi ihtiyacı Osmanlı yönetimi açısından da demiryolu talebini arttırmıştır. İmparatorluğun içinde bulunduğu mali bunalım ve aşar vergisinin arttırılması beklentilerini de belirtmek gerekir (Özyüksel 2013, 7-8; Kerimoğlu 2020, 417).

Avrupa devletlerinin Osmanlı toprakları üzerinde demiryolu projeleriyle ilgili çeşitli girişimleri sürerken, bizatihi Osmanlı hükümeti tarafından etraflı bir arayışa girişilmişti. Daha 1860 yılı başlarında hükümet, imparatorlukta demiryolu imtiyazı alacak olanlara, önceden yüklenecikleri sorumlulukları içeren umumi bir şartname ilan etmişti (Velay 1978, 155). Sultan Abdülaziz döneminde ulaşımın öneminin farkına varılmasıyla Nafia Nezareti’nin kurulmasına da etken olmuştur. İstanbul’u Avrupa’ya bağlayacak demiryolu için Abdülaziz, bizzat kendisinin başlattığı çalışmaları devam ettirmesi için 1869’da Nafia Nâzırı Davut Paşa’yı Avrupa’ya göndermişti. Önce Viyana’da görüşmeler yapan Davut Paşa istediği sonucu elde edemeyince Paris’e gitmiştir. Davut Paşa, 17 Nisan 1869’da Paris’te tanıştığı banker Baron Hirsch ile 85 yıllık ve 2000 km’lik bir hat imtiyazı anlaşması imzaladı. Anlaşmaya göre Avusturya demiryolları İstanbul ve Selanik’e kadar uzatılacaktı. İnşa ve işletme imtiyazları Baron’a bırakılmıştı. Hirsch, bu imtiyazları Avusturya- Macaristan Güney Demiryolları İdaresi’ne devretti. Ancak Hirsch’le İdare arasında ortaya çıkan mali anlaşmazlıklar sonucunda demiryolu inşaatları yeterli gelişmeyi gösteremedi. Özel şirketler tarafından demiryol inşasının ağır yükümlülükler içerdiğini Hirsch ile

gerçekleştirilen anlaşmadan tecrübe eden hükümet, Anadolu'da yapılması düşünülen demiryollarını devlet eliyle gerçekleştirme kararı aldı. 1871'de İstanbul'u Bağdat'a bağlayacak demiryolunun inşasına dair bir irade ilan edildi. Bu projenin 91 km'lik Haydarpaşa – İzmit kısmının inşaatına emanet usulüyle 4 Ağustos 1871'de başlandı ve Ağustos 1874'de hat tamamlanabildi. Öte yandan oldukça pahalıya mâl olduğu gibi beklenen verimin elde edilememesi üzerine hükümet, İsviçre ve Avusturya gibi arazisi sarp ve arızalı memleketlerde demiryolu inşaatları yapan Wilhelm Von Pressel'i "Osmanlı Anadolu Demiryolları Şirketi"ne genel müdür olarak atadı. Von Pressel, bir "Anadolu hatları projesi" hazırladı. Bu hatların ağırlık merkezini Bağdat hattı oluşturuyordu. İstanbul'dan başlayan bu hat Anadolu'daki önemli merkezlerden geçerek Bağdat'a ulaşıyordu. Pressel'in projesinde gözettiği amaç demiryollarından para kazanılmasından ziyade memleketin iktisat ve ticari hayatının gelişimi olmuştur. Bu uzun hattın verimliliği için Von Pressel, belirli noktalardan hattı denize ulaştıracak şube hatları da düşünmüştü. Yaklaşık 5.000 km'lik olan hat, İzmit'ten itibaren ana hat Ankara-Sivas-Diyarbakır-Musul-Bağdat-Basra güzergâhını izleyecek; Süveyş'ten gelecek bir başka ana hat Trablusşam-Hums-Hama-Antakya-Halep-Birecik üzerinden Diyarbakır'da Bağdat hattına kavuşacak; Sivas'tan Samsun'a bir şube hattı yapılacak; Mudanya-Bursa hattı Bozüyük'te Bağdat hattına bağlanacak; Eskişehir'den ayrılan bir başka şube Kütahya ve Konya'ya ulaşacak; Adapazarı'ndan ayrılan hat Karadeniz kıyısına çıkarak Ereğli kömürlerinin bulunduğu mıntıkaya ve limana, Karadeniz Ereğlisi'ne varacak ve Sivas noktasından ana hattan ayrılan demiryolu Erzincan ve Erzurum'a ulaşacaktı. Von Pressel, acele istenilen demiryolu projesini gerçekleştirebilmek ve masrafı azaltmak üzere dar hat fikrini önermiş, hükümet tarafından önce kabul edilmiştir. Ancak Osmanlı hükümeti, ana demiryolu hatlarının normal açıklıkta yapılmasını tercih etmiş ve haritalarının hazırlanmasını beklemeye lüzum görmeden İzmit'ten Ankara'ya ve Mudanya'dan Bozüyük'e doğru iki hattın inşasına başlanmıştır. Hükümetin girişiminin ilerleyemeyeceğini düşünen Von Pressel, görevinden istifa etti. Osmanlı hükümeti kısa süre içinde bu işi emaneten yapamayacağına kanaat getirdi (Demiryollar Dergisi 1938, 904-906; Aydın 2001, 52-53).

İmparatorluğun içinde bulunduğu siyasi, askeri ve ekonomik açmazlar demiryolu politikalarının da gelişimini etkilemiştir. Nafia Nazırı Hasan Fehmi Paşa 6 Haziran 1889 tarihli demiryolu çalışmalarının gerekliliğine ilişkin Nafia Layihasında; Karaköy-Bursa, Eskişehir-Ankara, Afyon-Alaşehir, Iğın-Aydın, Ereğli-Kayseri-Sivas-Erzurum, Halep-Diyarbakır, Bağdat-Basra, Samsun-Sivas, Trablusşam-Humus, Halep-Humus-Şam-Kudüs, Yafa-Elariş demiryollarının inşasını teklif ediyordu. Kudüs hattının da ileride Hicaz hattına kadar uzatılmasını ileri süren ve ana hattın diğer mevcut hatlarla ve muhtelif yerlerden denizlere ulaşmasını içeren projede sözü edilen demiryolu uzunluğu yaklaşık 7.000 km'yi bulmaktaydı ve esasını Bağdat hattı teşkil etmekteydi. Öte yandan layihaların hazırlandığı ve yeni tekliflerin yapıldığı bu dönemde demiryolu çalışmalarında sorunlar bitmiyordu. Haydarpaşa-İzmit hattının işletme açığını kapatmaya mecbur kalan hükümet, hattın işletilmesini bir şirkete vermiş ancak şirket verdiği sözlerde durmamış üstelik taahhüt ettiği parayı da vermeden işletmeyi terk etmiştir. Benzer sorunlar diğer hatların inşasında da yaşanmaktaydı (Demiryollar Dergisi 1938, 906).

Neredeyse on beş yıllık bir çabayla ancak İstanbul'a giren ve Anadolu yönünde ancak İzmit'e kadar ilerleyebilen demiryolları hevesli bir başlangıç olarak kabul edilse de, Osmanlı Devleti'nin demiryolu yapımına ilişkin ciddi girişimleri ve büyük yatırımları büyük ölçüde II. Abdülhamid döneminde gerçekleşmiştir. Abdülhamid'in bu genişlemeyi teşvik etmesi her şeyden önce güvenlik sağlama endişesinden kaynaklanıyordu. Öte yandan Panislamist siyasi yönelimi çerçevesinde Arap vilâyetlerine uzanan bir demiryolu hattı, üretim faaliyetlerinin de gelişimini arttıracaktı. Almanya'nın hammadde ve pazar aradığı bu dönemde imparatorluğun içinde bulunduğu koşullar yeni bir işbirliği dönemini başlattı (Velay 1978, 361; Aydın 2001, 53). Duyun-u Umumiye'nin

kurulmasının da etkisiyle demiryolu imtiyaz taleplerinin, İngiliz-Fransız rekabetinin alabildiğine arttığı bu dönemde, Alman finans kuruluşları da dâhil oldu. İstanbul'da Osmanlı Harbiye Nezaretine Mauser tüfek satmakla meşgul olan Württembergische Vereinsbank yöneticilerinden Dr. Alfred von Kaulla, demiryolu politikasına da ilgi duyunca Deutsche Bank yöneticisi Dr. Georg von Siemens'le işbirliği yaparak 4 Ekim 1888'de, Haydarpaşa-İzmit hattını Ankara'ya kadar uzatma ve işletme imtiyazını elde etti. Demiryolunun ilerde Samsun, Sivas ve Diyarbakır üzerinden Bağdat'a kadar uzatılması da şart koşuldu. Ankara hattının imtiyazı 99 sene için verilmiş, yapım süresi üç yıl olarak saptanmıştı. Şirkete yılda km başına 15.000 Frank kazanç garantisi de verildi. 23 Mart 1889 tarihinde Anadolu Demiryolu Şirketi'nin kurulmasıyla, Osmanlı ülkesinde demiryolları aracılığıyla nüfuz bölgesi oluşturma sürecine yeni bir güç katılmış oluyordu. Alman mühendislerin yönetiminde Anadolu demiryolu yapımı o kadar hızlı ilerledi ki, 485 km ray döşendi ve ilk tren 1893'te Ankara'ya ulaştı (Earle 1972, 42-43; Özyüksel 2013, 25). İzmit-Ankara hattı 1 Aralık 1892'de tamamlandı. Şirket Şubat 1893'te Ankara-Kayseri-Sivas ve Eskişehir-Afyon-Konya kısımlarının inşaa imtiyazlarını aldı. Eskişehir-Konya kısmının inşaatı süratle bitirilerek Temmuz 1896'da işletmeye açıldı (Paksüt 1948, 3-4).

1889-1891 yılları arasında Osmanlı hükümetine Bağdat hattı için yeni projeler sunuldu. Cotrad adında bir Fransız, Samsun'dan başlayıp Sivas ve Diyarbakır'dan geçerek Suriye sahiline ve Ankara'ya kollar veren bir Bağdat hattı imtiyazı ile birlikte Belçikalı Cockrill'in daha kapsamlı projesi kabul edilmedi. Hükümet, Anadolu hattının uzatılmasını ve Almanlarla işbirliğini sürdürmeyi tercih etti (Işıkşaçan 1962, 27). Earle'nin ifadesiyle; 1887 yılına kadar Asya Türkiye'sindeki demiryollarının yapımında Alman kapitalistlerin katılma payı yoktu. Beş yıl sonra, Deutsche Bank ve ortakları Avusturya-Macaristan sınırından İstanbul'a, İstanbul'dan Ankara'ya kadar Türkiye demiryollarını kontrol altına alarak Mezopotamya'ya kadar uzatmayı planlıyorlardı. Böylece Berlin'den Bağdat'a, Hamburg'dan Basra Körfezine uzanan Alman kontrolündeki demiryolu sistemi vasıtasıyla Alman nüfuz bölgesi doğuya doğru genişleyecekti (Earle 1972, 44).

Kasım 1899'da Babiâli Deutsche Bank'a Konya-Bağdat hattı için prensip muvafakatini bildirdi. Almanlar da vakit kaybetmeden kat'i güzergâhın belirlenmesi için incelemelere başladılar. 1902 yılının Ocak ayında Nafia Nazırı ile Anadolu Demiryolları Osmanlı Şirketi arasında 99 yıllık bir süre için Bağdat Demiryolu yapım ve işletme imtiyazı imzalandı. Güzergâh Konya'dan başlayıp Karaman, Ereğli, Adana güzergâhından Bağdat, Kerbelâ, Nefes üzerinden Basra'ya ulaşacaktı. Öte yandan 1902 yılı ekonomik bir kriz devresiydi ve hattın inşaatının tamamlanabilmesi için gerekli sermaye oldukça fazlaydı. Ayrıca sözleşmede İstanbul'dan Bağdat'a kadar tüm demiryollarının tek elden yönetilmesinin sakıncaları tartışılıyordu. 5 Mart 1903'te imzalanan yeni bir sözleşmeyle uzlaşma sağlandı ve 13 Nisan 1903 tarihinde Bağdat Demiryolu Şirketi resmen faaliyete geçmiştir. Finansman sorunu bir şekilde çözümlenmiş ve Bağdat Demiryolu'nun ilk 200 km'lik Konya-Ereğli-Bulgurlu demiryolu tamamlanarak 25 Ekim 1904 tarihinde işletmeye açılmış ve Bağdat Demiryolu projesinin hızla ilerleyebileceği beklentisini yaratmıştı. Oysa siyasi engellerin dışında ağırlıklı bir finansman sorununun aşılması gerekiyordu. Demiryolunun bundan sonraki kısmında büyük mühendislik problemleri yer alıyordu. Demiryolu döşenmesine uygun olan kısım tamamlanmış ancak Torosların aşılması o kadar kolay görünmüyordu ve hattın inşasında 1904 ile 1909 yılları arasında geçen süre pek verimli geçmemiştir. Bağdat hattı inşaatı için Fransız ve İngiliz sermayesinden destek alamayan Almanlar 1909'da İsviçre'nin Glaris şehrinde "Türkiye'de demiryolu inşaatı Anonim Şirketi" adı altında bir şirket kurdular. Bu anonim şirket, İsviçre çehresi altında, milletlerarası sermayenin yardımını sağlamış oldu (Hamilton 1909, 156-167; Paksüt 1948, 3; Earle 1972, 83-100; Özyüksel 2013, 195-265).

1908'de Abdülhamit'e bir kez daha meşrutî yönetimi ilan ettiren ve iktidara gelen İttihatçı yönetim, imparatorluğun mali krizlerini çözmek zorundaydı. 1910'da Avrupa başkentlerini dolaşan Maliye Nazırı Cavit Bey, sonunda bir kez daha Almanlarla uzlaşmak zorunda kaldı. Hem ülke içinde hem de dış politikada yaşanan gelişmeler, 21 Mart 1911'de Osmanlı Hükümeti ile Bağdat Demiryolu Kumpanyası arasında yeni anlaşmalar yapılmasına yol açtı. Mali sıkıntıların dışında dönemin siyasi koşulları Bağdat Demiryolu'nun gelişimini durdurmadıysa da gecikmelere neden oldu. 1910-1911 yıllarında yalnız Adana çevresindeki çalışmalar sürdürüldü. Demiryolu, Adana'dan iki yönde, bir taraftan batıya Toroslara doğru ilerlerken, doğu yönünde ilerleme daha ağır oldu. 1911 ve 1912 yıllarında çalışmalar daha çok, Halep'ten ileri kısımlara yöneldi. Demiryolu 1912 yılında Fırat nehrine ulaştı. İskenderun şube hattı 1 Kasım 1913'te tamamlandı ve ulaşıma açıldı. Birinci Dünya Savaşı başladığında Amanos (Gâvur) dağlarındaki tünellerin kazılmasına başlanmıştı (Earle 1972, 128; Özyüksel 2013, 339-344).

Almanlar, savaş yılları içinde (1914-1918) stratejik nedenlerle, Bağdat hattının bir an önce tamamlanmasına gayret ettiler. Normal programı aşan bu inşa faaliyeti için yeni kredilerin sağlanması lüzumu 5 Mart 1903 tarihli anlaşmaya ek anlaşmalar yapılması gerekti. Bağdat hattının inşa faaliyeti savaş yılları boyunca, durumun elverdiği ölçüde, hızla devam etti ve 1917'de Amanos, 1918'de Toros tünellerinin ve Fırat köprüsünün inşası sona erdi. 1918 Eylül'ünde aynı vagon içinde Haydarpaşa'dan Nusaybin'e gitmek mümkün olmuştu. Bütün bu inşa işleri Türkiye'de demiryolu inşaatı şirketine verilmişti. Şirket, 28 Mart 1918 tarihli genel kurul toplantısında işin devam ve tasfiyesini Bağdat Şirketine bırakarak kendini feshe karar verdi. Genel Kurul toplantısında yalnız Almanlar, Avusturyalılar ve İsveçliler temsil edilebildi. 1918'de savaş sonunda İngiliz işgal ordusu şirket arşivine el koydu ve Fransız Hâmiller Grubu (Şirketin Fransız olan hissedarları)'da 28 Mart 1918 tarihli fesih kararının hukuki kıymetsizliğini bildirdi. Nihayet, Almanların Bağdat Demiryolu ve Yakındoğu'daki tüm hakları, 28 Haziran 1918 tarihli Versay antlaşması ile kaldırıldı. Anlaşmanın 297. Maddesine dayanarak Fransa, Suriye ve Lübnan yüksek komiserliği vasıtasıyla, şirketin bir anlaşmazlık konusu sayılan mevcutlarına yani demiryollarıyla tesislerine el koydu (Paksüt 1948, 3; Earle 1972, 328-329).

### **Ankara Antlaşması ve Bağdat Demiryolu**

Birinci Dünya Savaşı'nın ardından Mondros Mütarekesinin içerdiği koşullar demiryolları rejimini de kapsamaktadır. Mütarekede yer alan maddelere ve ardından başlayan işgallere bakıldığında İtilaf devletlerinin demiryollarını tam kontrol altına almak istedikleri anlaşılmakta idi. Mütarekenin kabul edilmesinden sonra demiryollarında devam eden çalışmalar durduruldu, personel dağıtıldı. Bazı hatların tamir, bakım ve işletmesini yapan, bir kısmının ise yapımında teknik olarak katkıda bulunan Alman personel ülkelerine gönderildi. Öte yandan işgallerin yarattığı koşullar ve ortaya çıkan iktidar boşluğunda; demiryolları işletmeleri ve yönetiminin nasıl olacağı konusunda yaşanan belirsizlik ve taşradan gelen sorular üzerine Genelkurmay Başkanlığı tarafından 28 Ocak 1919'da Mütareke hükümlerine uyularak işgal başvurusuna kolaylık gösterilmesi talimatı verildi (Özdemir 2001, 29-41; Arslan 2010, 50-55).

İtilaf Devletleri işgal ettikleri bölgelerde demiryolu hatlarını da kontrolleri altına aldılar. Buna göre; Anadolu hattının 926 km'si İngilizlerin, Bağdat hattının 326 km'si Fransızların ve 135 km'lik İzmir-Kasaba hattı ile uzantısı Yunanlıların işgali altında kaldı. Anadolu'da ulusal mücadelenin örgütlenmesi ve Büyük Millet Meclisi'nin açılması üzerine hemen ehemmiyet verilmesi gereken konuların başında ulaşım sorunu ve demiryolları yer almıştır. Kurtuluş Savaşı boyunca TBMM'nin kontrol edebildiği demiryolları; Büyük derbent'ten itibaren 926 km'lik Anadolu hattı, Konya'dan Kelebek'e kadar 326 km'lik Bağdat hattı, Afyon-Uşak ve ilerisine kadar 223 km'lik İzmir-Kasaba hattı uzantısı ve Toroslarda Bağdat hattı inşaat şirketi gibi

birbirinden bağlantıları kesik olan bölümlerden oluşuyordu. Bu hatların, şirketlerin bıraktıkları müfettiş, mühendis gibi ikinci derecedeki memurlardan oluşan bir komisyon tarafından idaresine başlanmış, komisyonların yönetimine Vasfi Bey tayin edilmişti. 1920 Temmuz’unda merkezi Eskişehir’de olmak üzere bir Genel Müdürlük kurulmuş ve müdürlüğüne de Behiç (Erkin) Bey getirilmiştir (Demirci 1935, 393; Işıksaçan 1962, 45-46; Gürel 1980, 543-548).

Mütarekeyi takip eden günlerde Musul ve İskenderun İngilizler; Dörtüyl, Mersin, Adana Fransızlar tarafından işgal edilmişti. İşgaller temel olarak Sykes-Picot anlaşmasına dayansa da, İngilizlerin Antep, Urfa ve Maraş’ı da işgal etmeleri üzerine ortaya çıkan sorunu çözmek üzere, Fransa ile İngiltere arasında 15 Eylül 1919’da yeni bir anlaşma imzalanmıştır. Buna göre; Kilis, Antep, Maraş, Urfa ile birlikte Adana, Mersin, Kozan ve Cebel-i Bereket sancaklarını kapsayan bölge Fransız işgal alanı haline gelmiştir (Yavuz 1992, 274). Çukurova bölgesine tek başına hâkim olan Fransa hükümeti, 15 Ekim 1919 tarihli bir anlaşma ile Bağdat hattının Toprakkale-Payas-İskenderun-Derbesiye-Mardin şube hatları da dâhil olmak üzere Konya’dan Nusaybin’e kadar olan kısmının işletmesini emaneten Şam-Hama ve Temdidi Demiryolları Şirketine - La société Damas Hama et prolongements (D.H.P.) bıraktı. Bu işletmenin kontrolünü sağlamak üzere Fransa’nın Suriye ve Lübnan Yüksek Komiseri General Gouraud Adana-Suriye şebekesi komisyonu diye bir komisyon kurdu. Konya’dan Yenice’ye kadar olan kısım kötü bir durumda olduğundan Türklere bırakıldı; bu suretle Yenice’ye kadar olan hatlar D.H.P. Şirketinin idaresinde kalıyordu (Paksüt 1948, 4).

Türk Milli kuvvetlerinin direnişi ve saldırıları karşısında Fransız yönetimi, TBMM’nin açıldığı dönemden itibaren resmi ilişkiler kurmaya çalışarak anlaşma yollarını da denemiştir. Güney Cephesinde Türk Milli kuvvetlerinin direnişi ve düzenli ordunun Batı Cephesi başarıları Fransızların Anadolu siyasetinden ayrılmalarında önemli etkenler olmuştur. Fransa ile TBMM arasında 20 Ekim 1921 tarihinde Türkiye- Suriye sınırını belirleyen ve Fransız kuvvetlerinin Kilikya’yı iki ay içinde boşaltmasını öngören Ankara İtilafnâmesi imzalanmıştır. Anlaşmanın sınırları belirleyen 8. Maddesi ile 10. Maddesi Bağdat Demiryoluna ait esasları düzenliyordu. Söz konusu anlaşmaya ilişkin TBMM Gizli Celse görüşmelerinde günlerce tartışmalar gerçekleşmiş, milletvekilleri görüş ve eleştirilerini paylaşmıştır. Mersin Milletvekili Salâhaddin Bey, eleştirilerini özellikle sınırlar ve demiryolu maddeleri üzerinde dile getirmiş, Bağdat demiryolu hattı imtiyazının bir gruba devrini doğru bulmadığını ifade etmiştir (TBMM Gizli Celse Zabıtları, 13 Ekim 1337 (1921), s. 305-308). 8. Madde ile sınırlar şöyle saptanmıştır: “İskenderun körfezi üzerinde, Payas mevkiinin hemen güneyinde olmak üzere seçilecek bir noktadan başlayacak ve yaklaşık olarak Meydan-ı Ekbez’e doğru gidecektir (Demiryolu İstasyonu ve bu mevki Suriye’de kalacaktır); sınır çizgisi oradan Marsuva mevkiini Suriye’ye ve Karnaba mevki ile Kilis kentini Türkiye’ye bırakmak üzere, güney-doğuya doğru kayacaktır. Oradan Çobanbey İstasyonu’nda demiryoluyla birleşecektir. Daha sonra, Bağdat Demiryolunu izleyecek ve Demiryolu’nun platformu Nusaybin’e dek Türk toprakları üzerinde kalacaktır. Oradan, Nusaybin ile Cezire-i İbni Ömer arasındaki eski yolu izleyerek Cezire-i İbni Ömer’de Dicle’ye varacaktır. Nusaybin ile Cezire-i İbni Ömer mevkiileri ve yol Türkiye’de kalacaktır. Bu yoldan yararlanma konusunda her iki ülke aynı haklara sahip olacaktır. Çobanbey ile Nusaybin arasındaki demiryolunun istasyon ve garları demiryolu platformunun parçalarından sayılarak, Türkiye’ye kalacaktır.” (Soysal 2000, 51). Anlaşmanın Bağdat Demiryolu’na ait esasları düzenleyen 10. Maddesine göre; TBMM Hükümeti Pozantı ile Nusaybin arasındaki Bağdat Demiryolu kesimine ilişkin ayrıcalık hakkının ve Adana ilinde yapılmış bulunan şubelerin, bu ayrıcalık haklarına bağlı, özellikle işletmeye ve taşıma ticaretine ilişkin tüm hak, izin ve avantajlar ile birlikte, Fransız Hükümetinin göstereceği bir Fransız Grubuna devredilmesini kabul eder. Ayrıca iki ülkenin demiryollarından askeri amaçlarla yararlanabileceği ifade ediliyordu. İlke olarak, demiryolları üzerinde ayırım gözetin



hiçbir tarifinin uygulanamayacağı da kabul ediliyordu (Soysal 2000, 51-52).

TBMM, anlaşmanın üzerinden altı ay geçtiği halde, Pozantı ile Nusaybin arasındaki Bağdat Demiryolu'na ilişkin koşullara uyulmadığı için İcra Vekilleri Heyeti tarafından Nafia Vekâletine yetki vermiştir. Kararnamede; itilâfnamenin onuncu maddesiyle hattın Fransa tarafından belirlenecek bir gruba devredileceği hususu yer aldığı halde, henüz bir Fransız grubunun teşekkül etmediği, resmi ve hukuki statüsü belirsiz askeri bir komisyon tarafından Fransa Harbiye Nezareti adına işletilmekte olduğu yer almaktadır. Ayrıca işletme tarafından Suriye parasının kullanılması, Gayrimüslimlerin celp ve istihdam edilmesi, tamir gerektiren bölümlerinin ihmal edilmesi gibi anlaşmaya aykırı durumun önüne geçmek ve bir an önce çözüme kavuşturmak üzere Nafia Vekâleti tarafından bir komiser tayin edilmesi istenmiştir (BCA. 30-18-1-1/5-16-2. (Tarih: 08.05.1922). Bir müddet sonra, anlaşma gereğince Fransız Hükümeti adına hattın işletmesi birçok banka ve teşebbüsün katılımıyla merkezi Halep'te bulunan Kilikya-Şimalî Suriye Şirketine (Bozantı-Alep-Nissibin et prolongements (B.A.N.P.) verildi. Suriye ve Lübnan Yüksek Komiserliği tarafından 29 Ağustos 1922 tarihli bir anlaşma ile B.A.N.P. şirketine verilen işletme hakkı önce çok kısa olmakla birlikte daha sonra mütemadiyen yenilenerek 30 Haziran 1933 tarihine kadar devam etmiştir<sup>1</sup>.

### **Cenup Demiryolları İşletme Türk Anonim Şirketi**

Kapitülasyonlar, demiryolları, borçlar gibi pek çok iktisadi ve mali faaliyetleri Avrupa ülkelerine bağımlı hale gelen imparatorluk devri Lozan Barış Antlaşması ile sona erdi. Türkiye, çağdaş hukuk normları doğrultusunda eşitlik ilkesi temelinde bir anlaşmayla uluslararası topluluğunun bir üyesi oldu. İktisadi bağımsızlık, savaştan ve üstelik düvel-i muazzamaya karşı yürütülen bir savaştan çıkmış bir ülke için öncelikli bir politika olarak benimsendi. Atatürk, iktisadi bağımsızlığın mali yapıdan geçtiği inancıyla, ilk olarak finansal yapıyı “millileştirme” politikasını benimsedi. Ziraat Bankası hariç hemen hemen tüm bankacılık ve sigortacılık kurumları yabancıların elindeydi (Toprak 2020, 167-190). Bankacılık sisteminin ve ulaşım altyapısının geliştirilmesi, iç piyasanın büyütülmesi ve böylece sanayi ve tarım üretiminin uyarılması Cumhuriyet Dönemi iktisadi politikalarının ana hatlarını oluşturuyordu. İktisadi politikalar oluştururken ve uygularken dikkat edileceği ilan edilen sınırlamaların başında yabancı çevrelerin bu sürece karışmalarının reddedilmesi isteği dikkat çekmekteydi. Türkiye'yi çevreleyen dış iktisadi ilişkiler içinde, yabancı hükümetlerin, yabancı sermaye çevrelerinin Türk hükümetinin karar alma egemenliğini sınırlayabilecek karışmaları, Osmanlı geçmişinin henüz çok yakın tecrübeleri içinde, ürküntü veren ve önlenmesi gereken bir olasılık olarak algılanmaktaydı (Kuruç 1987, 23; Tezel 1994, 155; Yavuz 2010, 87).

Cumhuriyet Hükümetlerinin millileştirme politikalarının çok büyük bölümü, demiryolları, limanlar ve belediye hizmetleriyle ilgilidir.<sup>2</sup> Demiryollarının millileştirilmesinde, Birinci Dünya ve Kurtuluş Savaşları sırasında hatların yabancı şirketlerin elinde olmasının yarattığı stratejik sakıncalar büyük bir rol oynamıştır. Özellikle, var olan demiryolu şebekesinde, birbirinden bağımsız tarifeler uygulanmakta olması, çok sayıda şirketin yarattığı dağınıklık ve uyumsuzluk da rahatsızlıklara yol açtı. 1929 Ekonomik krizinin eşlik ettiği koşullarda şirketlerle yapılan anlaşmalar gereği, hatları yenilemekte ve benzer sözleşme gereklerini yerine getirmekte ortaya çıkan anlaşmazlıklar, millileştirme politikasının önemini arttırdı. Hükümet, km garantisi ile

<sup>1</sup> Hatların gerekli tamirat işleri için yeterli çalışma yapılmaması üzerine Türkiye itirazlarını dile getirmiştir. Cerablis'ten Nusaybin'e kadar hattın şirket tarafından tamir edilmemesi halinde işletmenin Türk hükümetine bırakılması için Nafia Vekâleti görevlendirilmiştir. BCA. 30-18-1-1/7-29-12. (Tarih: 22.08.1923); Paksüt 1948, 5.

<sup>2</sup> İzmir Limanı'ndaki hizmetlerle ilgili bkz. Karabulut, 2005.

yükümlü olduğu için, şirketlerin zararlarını ödemek zorundaydı. Bu hatları satın alma ve tek bir ulusal demiryolu şirketi kurma yolunu seçen hükümet, demiryolu millileştirmelerinin, yabancı sermayeyi tasfiye niyetinden kaynaklanmadığını da birçok kez açıklamak gereğini duymuştu (Tezel 1994, 44-45). Öte yandan bu karar, Tekeli ve İlkin'in de işaret ettiği üzere; Cumhuriyet Hükümetlerinin üzerinde kolayca uzlaşılabilir bir politika olmaktan ziyade çeşitli bunalımlardan geçerek oluşturdukları bir politika olmuştur. Gerek dünyadaki ekonomik konjonktürden, gerek Cumhuriyet Halk Fırkası içindeki tartışmalardan etkilenerek şekillenmiştir (Tekeli-İlkin 2001, 125). Çünkü demiryolları gibi büyük sermayelere ihtiyaç duyulan bayındırlık çalışmalarının başlaması hiç kolay görünmüyordu. Bu yüzden Cumhuriyet ilan edildiğinde daha liberal esaslara dayanan demiryolu politikası 1924 yılında yeni ve faal bir safhaya girmiştir. "Bir karış daha fazla şimendifer" yaklaşımıyla yeni hatların inşaa politikasıyla birlikte, 22 Nisan 1924 tarihinde TBMM'de "Anadolu Demiryolları"nın satın alınarak devletçe işletilmesi kararına varılmasıyla demiryollarının millileştirilmesi politikası da resmen başlamıştır (Abisel 1949, 53; Akşam 29 Teşrinievvel 1938; Bozkurt 2021). Böylelikle yeni döşenen hatlarla birlikte satın alınan hatların tek bir idare altında toplanması mümkün olacaktır (Bayındırlık İşleri Dergisi 1936, 3-4; Cumhuriyet, 30 İkincikânun 1936; Boratav 1974, 71-74). Demiryol siyasetinin uygulanmasında önemli bir sorumluluğa sahip olan Başbakan İsmet İnönü, 30 Ağustos 1930 tarihinde Ankara-Sivas hattının açılışında yaptığı uzun konuşmada izlenen politikanın gerekçesini şöyle izah etmektedir:

*"Anadolu hattı mubayaasını esasen ben ilk iş olarak düşünmedim. Bence şimendifer politikası her şeyden evvel yeni inşaat politikası idi. Anadolu hattının mubayaasına ben fırka arkadaşlarımın ibramile bidayette hatta zorla temayül ettim. Bana şimendiferde esas politikanın ne olacağını sordukları vakit bir karış fazla şimendifer demiştim. Yeni inşaat gibi muazzam bir masrafa girerken eski şimendiferleri devletleştirmek gibi diğer bir masrafa girmek istemiyordum; fakat arkadaşlarımın ısrarı nihayet beni ikna etti. Anadolu hattını bir gün evvel satın almak için beni ısrarla teşvik edenler arasında muhterem muarızım Fethi Bey de vardı.<sup>3</sup> Bu hikâyeyi nakletmekten maksadım, Anadolu hattının satın alınmasından şikâyet etmek değil, bilakis mali müşkülâtını mübalağa ettiğim ve nihayet başa çıkarmağa muvaffak olduğum bir muvaffakiyetten dolayı kendilerine teşekkür etmektir. Fakat bu teşebbüsün sermayedarı bidayette ürkütmüş olduğu mülahazasına da beraber iştirak etmeliyiz. Şimendifer politikasına devletleştirmekle başlamak bana bidayette çifte müşkülât yaptı. İktiham etmek müyesser olunca çifte muvaffakiyete erdim."* (Hâkimiyet-i Milliye, 31 Ağustos 1930; Vakıf, 31 Ağustos 1930).

Osmanlı'dan Cumhuriyet'e devredilen ve büyük oranda yabancı imtiyaz şirketleri elinde, yönetiminde olan demiryolları 4137 km uzunluğundadır. Bu demiryolları büyük oranda şirketlerden satın alınmış, bir kısmı da çeşitli anlaşmalarla Türkiye Devlet Demiryolları'na katılmıştır.

<sup>3</sup> 1930 yılında kurulan Serbest Cumhuriyet Fırkası ile Cumhuriyet Halk Fırkası arasındaki görüş ayrılıklarından biri de demiryolu siyaseti olmuştur. Bkz. Aslantepe C. 2001. "Türk Demiryolu Tarihinden 100 Günlük Bir Kesit- Serbest Cumhuriyet Fırkası ile Cumhuriyet Halk Fırkası Tartışmalarında Demiryolları". *Kebikeç* 11.

**Tablo 1. Cumhuriyet Dönemi Türkiye Sınırları İçinde Kalan Demiryolu Şirketleri**

Demiryolu	Uzunluğu (km)	İmtiyaz Anlaşması	Devlet Demiryolları'na İntikal Ettiği Tarih
İzmir (Alsancak) – Aydın hattı	608.584	23/9/1856	30 Mayıs 1935 tarih, 2775 sayılı kanun
İzmir (Basmahane) –Kasaba hattı	702,696	1863	31 Mayıs 1934 tarih ve 2487 sayılı kanun
Anadolu hattı	1030,659	1872'de ilk 91 km Osmanlı Hükümeti, 1880 bir İngiliz ve 1888 ve 1892 tarihinde Deutche Bank	22 Nisan 1924 tarihli ve 506 sayılı kanun ile 31 Aralık 1928 tarih ve 1375 sayılı kanun
Bağdat hattı	346,009	1902-1903	31 Aralık 1928 tarih ve 1375 sayılı kanun
Mersin-Tarsus-Adana	69,38	1876	31 Aralık 1928 tarih ve 1375 sayılı kanun
Cenup hatları	639,703	Bağdat hattı imtiyazına dâhil	27 Ekim 1932 tarihli beyanname ve protokol hükümlerine göre 8 Haziran 1933 tarih ve 2285 sayılı kanun ile 1 Temmuz 1937 ve 1 Ocak 1948
(Avrupa) Şark demiryolları	336,286	1869	28 Nisan 1937 tarih ve 3136 sayılı kanun
Sarıkamış – Kars hudut hattı	123,444	1899	1 Haziran 1927
Erzurum – Sarıkamış hattı	231,940 173,963	1916	1 Haziran 1927
İlıca- Palamutluk	28,391	1923	22 Eylül 1941 tarih ve 4127 sayılı kanun
Bursa - Mudanya	41,110	1873	31 Ağustos 1931 tarih ve 1815 sayılı kanun
Samsun- Çarşamba	39,465	1926	2 Haziran 1929 tarih ve 1524 sayılı kanun ile 23 Mayıs 1933 tarih ve 2215 sayılı kanun

**Kaynak:** Tablo, “Demiryollarının İnşa ve İşletmesi Hakkında Düşünceler ve Bir Tarihçe”. *Bayındırlık Dergisi*, Bayındırlık Bakanlığı Neşriyat Müd., (Aralık 1948)'den elde edilen verilerle hazırlanmıştır.

Mudanya mütarekesinden hemen sonra TBMM İcra Vekillerince yabancı şirketlerin demiryolları hatları şirketlere devredilmeye başlamıştır. Lozan Antlaşması'yla da kabul edildiği üzere, ek protokol ve deklarasyonlarında yer alan esaslara göre demiryolları şirketlere devredilecektir. Şirketlere devretme sürecinde en sona kalan ve demiryollarının millileştirilmesi siyasetine bir anlamda yön veren 22 Nisan 1924 tarihinde Anadolu Demiryolu'nun satın alınması kararı olmuştur. Ortaya çıkan pek çok engel ve şirketle süren çetin müzakereler neticesinde 31 Ocak 1928'de kabul edilen 1375 sayılı yasayla Anadolu Demiryolu, Haydarpaşa Limanı ve Adana-Tarsus-Mersin hatları satın alınmıştır (Akçadurak 1950, 63; Tekeli-İlkin 2001, 143-144; Bozkurt 2021, 694). Bir yandan yeni hatlar inşa edilirken, dünya ekonomik krizi koşullarında, demiryollarının satın alınmasıyla ilgili mali yükümlülükler satın alma işlerine bir süre engel

oluştursa da aynı zamanda satın almayı zorunlu kıldı. Şirketlerin demiryollarında uyguladığı yük ve yolcu tarifelerinin yüksek olması özellikle tarım üretimini ve nakliyesini olumsuz etkiledi. Hem ülke ekonomisi, hem köylünün yaşamı büyük bir bunalım içine girmişti. Yabancı sermayenin dış ülkelerdeki yatırımlarını tasfiye etme istediği de hatların daha avantajlı koşullarda satın alınmasını mümkün kıldı. Böylece 1934-1937 döneminde millileştirme faaliyetleri hız kazandı. 1937 sonrası Şark Demiryolları ve Cenup Demiryolları'nın millileştirilmesi iktisadi sebepler kadar İkinci Dünya Savaşı koşullarının siyasi ve askeri koşulları etkili olmuştur (Yıldırım 1993, 67-68; Tekeli-İlkin 2001, 144).

Anadolu Demiryolu'yla birlikte aynı sermaye grubuna ait olduğu için Mersin-Tarsus-Adana hattının da satın alınmasının ardından Türkiye ve Fransa arasında hattın Devlet Demiryolları'na teslim edilmesi konusunda başlayan görüşmeler (BCA. 30-18-1-2/ 1-13-2/ 151-14 (Tarih 19.01.1929); BCA. 30-10-0-0/ 244-648-26/ 428 (Tarih 16.04.1929), iki ülke arasında Bağdat Demiryolu hattının geri kalan kısımlarının millileştirilmesine de zemin hazırlamıştır. 22 Haziran 1929 tarihinde bir itilâfname imzalanmıştır (Hâkimiyeti Milliye, 23 Haziran 1929; Vakıf, 23 Haziran 1929). İtilâfnâmeye göre, Fransa hükümeti Mersin-Tarsus-Adana hattının satın alınmasını tanıyarak on beş gün içinde devretmeyi kabul etmiştir. Türkiye Hükümeti de işletmeye müteallik bütün hesabattan Fransız şirketini ibra ve Derbesiye'den Nusaybin'e kadar nakliyatın serbestisini temin edecektir. Daha önce imzalanan anlaşma ve itilâfnameler gereğince tarafların hakları saklı kalacaktır. Ayrıca B.A.N.P. şirketinin işlettiği hat kısmının başlangıç noktası Pozantı'dan Adana'ya intikal etmiş oldu. Yine bu anlaşmaya göre Mersin-Tarsus-Adana şirketinin sahibi sıfatıyla Türk hükümeti, B.A.N.P. şirketinin o tarihe kadar olan işletmesi hakkında bir talep ileri sürmemeyi kabul ediyordu (BCA. 30-18-1-2/ 4-37-1. (Tarih 26.06.1929); Hakimiyet-i Milliye, 23 Haziran 1929; Vakıf, 23 Haziran 1929; Paksüt 1948, 6). Öte yandan anlaşmanın sağlanmasının ardından Türk hükümeti, demiryolu hattının Suriye dâhilinde bulunan bölümünden başlanarak Türkiye arazisinden geçen kısmın da tamirinin gerçekleştirilmesi için Paris nezdinde girişimlerde bulunularak meselenin Türkiye ile Fransa arasında hüsnüniyetle çözümlenmesine gayret etmiştir (BCA. 30-10-0-0/ 262-768-23/ 438 (Tarih 17.07.1929).

Anadolu hattının satın alınmasıyla bu şirketin sahip olduğu Bağdat Demiryolu hisselerini de ele geçiren Türk hükümeti, 1932'de Pozantı-Nusaybin hat kısmının işletilmesi için daha önce kabul edilen geçici işletme yönetiminin tadili hususunda Fransız hükümetiyle müzakerelere girişti. Suriye sınırı ve emlak meselelerini de içeren müzakereler Dışişleri Bakanlığına vekâlet eden Şükrü Kaya, Dışişleri Müsteşarı Numan Rıfat Bey ile Fransız elçisi Charles de Chambrun arasında gerçekleştirilmiştir. Bu sırada Fransa'nın Suriye fevkalade komiseri M. Ponsot'nun Türkiye ziyareti de olumlu karşılanmıştır (Cumhuriyet, 17-18-20 Teşrinievvel 1932; Milliyet, 24 Teşrinievvel 1932; Vakıf, 17-23- 24 Teşrinievvel 1932). Cenevre'de bulunan Dışişleri Bakanı Tevfik Rüştü Bey'in dönüşü sonrası anlaşmaya son şekli verilerek 27 Ekim 1932 imzalanmıştır (Hâkimiyeti Milliye 28 Birinciteşrin 1932; Cumhuriyet, 28 Teşrinievvel 1932; Vakıf, 28 Teşrinievvel 1932). Anlaşma, Türklerle Suriyelilerin emlakına dair kat'î ve demiryolları hakkında da geçici bir protokol ile ekli mektuplardan oluşmaktadır.

Müşterek beynamede şu noktalar belirtiliyordu: Türkiye ve Fransa hükümetleri, Türkiye ile Suriye sınırında dostça bir mesainin bağlarını güçlendirmek ve İskenderun ile Nusaybin arasında bulunan Bağdat Demiryolları kısmının işletme şartlarını, Ankara Antlaşması ruhuna uygun, doğuya doğru uzatma imkânı bulunan ve Türkiye ile Suriye arasındaki ulaşım menfaatlerine

dayanan bir anlaşmaya varmak istediklerini beyan etmektedirler. Ayrıca en çok bir yıl içinde mevcut işletmeyi tasfiye etmek, kat'î bir usulün tesis edilmesine kadar bütün hat kısımlarında devamlı ve normal bir işletmeyi sağlamak, anlaşmanın imzalanmasından altı ay sonra Adana-Fevzipaşa kısmını Türk hükümetine bırakmak esasları yer almaktadır. Anlaşmanın “Yeni bir rejimin tesisine ve şimdiki işletme idaresinin tasfiyesine müteallik” ibaret olan protokol kısmında altı madde yer almaktadır. Buna göre; Pozantı-Adana-Fevzipaşa hattının işletilmesi Türk Hükümeti tarafından gerçekleştirilecektir. Türk arazisi üzerinde yer alan Payas-Toprakkale, Fevzipaşa-Meydanı Ekbez, Çobanbey-Nusaybin kısımlarının işletilmesinin Türk rejimi altında ve Türk kanunlarına göre kurulacak ve Türk sermayelerinin de iştirak edebileceği Fransız sermayeli bir şirkete bırakacaktır. Suriye arazisinde bulunan İskenderun-Payas, Meydanı Ekbez-Çobanbey ve Nusaybin'den ilerideki Suriye arazisindeki hatların işletilmesinin Fransız kanunlarına göre kurulacak bir şirkete verileceği tespit ediliyordu. Ulaşım şartlarını düzenlemek için Türkiye Devlet Demiryolları ile Türk şirketi ve Fransız şirketi aralarında bir itilaf yapacaktır (Cumhuriyet, 21 Teşrinisani 1932; Vakit, 21 Teşrinisani 1932; Milliyet 8 Teşrinisani 1932).

Anlaşmanın uygulama safhalarından ilkinin Adana-Fevzipaşa kısmının devlet demiryollarına devredilmesi oluşturmaktadır. Bunun için Devlet Demiryolları işletme müdürü Faik Bey Halep'e giderek şirketle gerçekleştirdiği müzakereler sonucu hattın işletmesinin Türk hükümetine geçmesi kararlaştırılmıştır (Akşam, 15 Nisan 1933). 27 Nisan 1933 tarihinde Yenice (Adana)'den Fevzipaşa'ya kadar 164 km'lik demiryolunun işletmesi Devlet Demiryolları'na geçmiştir. 1933 senesi Nafia Vekâleti Bütçe görüşmelerinde, Nafia Vekili Hilmi Bey, “Fransızlarla Cenup hattı üzerinde yapılan itilaf ile 142 km'den ibaret Adana –Fevzipaşa hattı Devlet Demiryolları şebekesine katılmıştır”, ifadesiyle hattın uzunluğunu farklı belirtmektedir (TBMM Zabıt Ceridesi, D: 4, C. 15, s. 161; “Demiryol Âleminde Haberler”. *Demiryollar Mecmuası*, 98-99, (Nisan-Mayıs 1933), s. 165; Vakit, 19 Mayıs 1933). Hat ile beraber Bağdat hattına ait 11 lokomotif, 8 yolcu arabası, 2 furgon ve 120 yük vagonu ve bunlara ait malzeme Devlet Demiryolları'na teslim edilmiştir. Bu suretle Devlet Demiryolları arasında gedik teşkil eden durum ortadan kalkmış, Ergani bakır madeni hattının inşası kararı alındığı bir zamanda hattın Devlet Demiryolları'na katılmasının önemi büyük olmuştur. Hattın, Ergani ve Malatya hinterlandına Mersin limanı bağlantısının kurulması açısından da katkısı önemlidir (Demiryollar Mecmuası 1933, 163; Hâkimiyeti Milliye, 28 Nisan 1933; Akşam, 4 Mayıs 1933).

Anlaşmanın ikinci kısmını oluşturan Türkiye-Suriye sınırı üzerindeki demiryollarının işletilmesi esaslarına ilişkin Türkiye-Fransa arasında yapılan mukavelenin onaylanması için Dışişleri Bakanlığı tarafından kanun layihası 18 Şubat 1933 tarihli Hükümet toplantısında kabul edilmiştir (BCA. 30-18-1-2/ 33-9-20 (Tarih 18.02.1933). Bağdat hattının itilâfnamenin uygulanacağı kısımlar şunlardır:

- 1- Fevzipaşa- Meydanı ekbez
- 2- Toprakkale – Payas
- 3- Çobanbey – Nusaybin
- 4- Derbesiye – Mardin
- 5- Cerablus - Liman hattıdır (TBMM Zabıt Ceridesi, 8 Haziran 1933, Ek. Sıra No: 272).

Hattı işletmek amacıyla ve merkezi İstanbul olmak üzere, 1700 hisseye karşılık 85000 Türk Lirası sermaye ile “Cenup Demiryolları İşletme Türk Anonim Şirketi”nin kurulmasına ilişkin

mukavelename 27 Mayıs 1933 tarihinde kabul edilmiştir (BCA. 30-18-1-2/ 36-39-19 (Tarih 27.05.1933). Ardından, Cenup Demiryolları'nın işletmesine dair anlaşmaya ilişkin (BCA. 30-18-1-2/ 37-41-5 (Tarih 30.05.1933). Nafia Encümeni mazbatasını 8 Haziran'da Meclis'e sunulmuş, Hükümet, acil olarak kanunun ele alınmasını talep etmiş ve 2285 sayılı kanun kabul edilmiştir. Nafia Encümeni mazbatasında, hattın işletmesini alacak şirkete Hükümetin hiçbir km teminatı vermeyeceği, kar ve zararın şirkete ait olacağı belirtilmiştir. Şirketin işleyişine ilişkin Hükümet 40 maddelik ayrıntılı bir teklifte bulunmuştur. Şirket, mukavelenin icrası için bir mesul müdür tayin edecek, bu müdür şimdilik Cerablus'ta Nafia komiseri nezdinde bulunacaktır (Madde 3). Şirket, itilâfname hükümleri saklı olmak kaydıyla mevcut bulunan ve ileride tanzim ve tatbik edilecek olan bütün kanunlarla nizamnamelere tabi olacaktır (madde 4). Ayrıca şirketin işleyişiyle ilgili tüm hususlar işletme itilâfnamesinde yer verilmiştir. (TBMM Zabıt Ceridesi, D:4, C.16, 8 Haziran 1933, s. 89-90 ve Ek. Sıra No: 272). Bağdat Demiryolları'nın bazı parçalarının işletilmesi için Cenup Demiryolları Türk Anonim Şirketi, 18 Haziran 1933 tarihinde Türk hükümetiyle bir işletme itilâfnamesi imzalayarak faaliyetine 1 Temmuz 1933'te başlamıştır (BCA. 30-10-0-0/ 147-48-19 (Tarih 20.06.1933). İtilâfnamenin on dokuzuncu maddesinin birinci fıkrasında belirtilen, yapılacak inşaat ile satın alma işlemleri ve şartlarının tespiti hususlarını belirlemek üzere Hükümetle şirket arasında özel bir anlaşmanın yapılması öngörülmüştür. Buna göre, Nafia Vekâleti ile şirket arasında 11 Nisan 1938 tarihli bir itilâfname imzalanmıştır. Maliye Bakanlığı'nın incelemeleri sonrası yürürlüğe girmiştir (BCA. 30-10-0-0/ 148-56-6 (Tarih 16.05.1938).

### **Cenup Demiryolları'nın Devlet Demiryolları'na Katılması**

Konya'dan başlayarak Basra körfezine kadar uzaması planlanan Bağdat hattının inşa ve işletme imtiyazı daha önce belirtildiği üzere 5 Mart 1903 tarihli mukavele imzalanmıştır. İmtiyaz süresi 99 sene olarak tespit edilmiştir. Sözleşmeye göre Hükümet yapılacak hattın her bir km'si başına 11. 000 frank hesabıyla senelik bir taksit ödemeyi ve bu taksitleri ödemek için de imtiyaz süresi zarfında imha edilmek üzere % 4 faizli bir borçlanmayla tahvilat çıkarmayı kabul etmiştir. Bu borçlanmanın karşılığı için bazı vilayetlerin aşar ve ağnam resmi gelirleri, Duyun-u Umumiyyeye ait safi varidat ve Hükümetin aynı hattaki gayri safi hasılat hissesi tahsis edilmiş ve bütün gelirlerin toplanması için Duyun-u Umumiye İdaresi görevlendirilmişti. Osmanlı Hükümeti bu borçları, imtiyaz sözleşmelerinde belirtilen şartlarda yıllarca ödemişti. Lozan Antlaşması'yla, Osmanlı Duyun-u Umumiyesi'nden Türkiye'nin payına düşen borçların ödenmesi kararı üzerine, 22 Nisan 1933 tarihli 2234 sayılı kanunla Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile alacaklı taraflar arasında bir sözleşme yapılmıştır. Buna göre, Bağdat tahvillerinden doğan borçlardan Hükümetin hissesine isabet eden miktarlar tespit edilerek bu borçların da diğer Duyun-u Umumiye borçlarıyla beraber ödenmesi kabul edilmiştir. Daha hattın inşaat döneminden itibaren ödenmeleri yapılmaya başlanan ve Cumhuriyet Dönemi'nde de kendi sınırları içinde kalan kısma ait inşaat masraflarından doğan borçlar Duyun-u Umumiye İdaresi borçları kapsamında ödemeye devam etmektedir. Bundan dolayı aslında, Bağdat Demiryolları'nın Türkiye sınırları içinde kalan kısımlarının sahibi Türk Hükümeti'dir (Bayındırlık İşleri Dergisi, Yıl: 5, Sayı: 5, (1938), 109-111). Öte yandan hem Birinci Dünya hem de Kurtuluş Savaşı'nda yaşanan gelişmeler, demiryollarının işletilmesiyle ilgili koşulları belirlemiştir. Bağdat hattının, Türkiye'de kalan kısmının işletmesini üstlenmek için de etkin bir siyaset sürdürülmek durumunda kalınmıştır.

Yabancı şirketler tarafından işletilen demiryollarının satın alma veya anlaşma yoluyla

millileştirilme politikası, Dış İşleri Bakanlığı tarafından da etkin bir siyaset olarak sürdürülmüştür. Türkiye Cumhuriyeti ile Fransa Hükümeti arasında Türkiye- Suriye sınırı üzerindeki demiryollarının işletilmesine dair mukavelenin onaylanmasına ilişkin 2401 sayılı kanun, 7 Nisan 1934 tarihinde kabul edilmiştir. Kanun layihası TBMM’de görüşülürken söz alan Hariciye Vekili Dr. Tevfik Rüştü Bey; Meclis’e sunulan mukavelenin iki tarafın menfaatleri gözetilerek uzun görüşmeler ve pazarlıklar neticesinde temin edildiğini belirtmiştir. Sürecin, 1921 Ankara Antlaşması üzerinde adım adım ilerlediğini ve uygulamada görülen sorunlarla birlikte uzlaşma koşullarını dönüştürme gereğinin oluştuğunu vurgulamıştır. 27 Ekim 1932’de yapılan mukavelenin önemini şu sözlerle ifade etmiştir:

*“Gördüğümüz gibi Adana’dan Fevzipaşa’ya kadar olan hattın işletilmesi, Hükümetin işletme idaresine teslim olunuyor ve bu mukavelenamede Fransız grup tabiri tasrih olunuyor ve Türk şirketi olacaktır deniliyor. Binaenaleyh Türk şirketlerinin Hükümetimize karşı vazife ve mesuliyetleri ne ise bunların mesuliyeti de o suretle kalacaktır. Sonra bu şirkete - istersek - Hükümetimiz iştirak edebilecektir ve aynı zamanda bu mukavelenin tatbikatı neticesi olarak, yeni yaptığımız Fevzipaşa - Diyarbakır hattının üzerinde serbestii hareketimiz temin edilmiş olacaktır. Adana ile Diyarbakır arasındaki hatta başka bir şirketin alâkası kalmıyor. Bittabi bu mukavele ile diğer taraf ta menfaat kazandı. Zaten her hangi bir mukavele iki tarafın menfaatlerini temin etmezse devam edemez. İki tarafın menfaatlerini temin etmek şartı iledir ki, mukavelelerin kıymeti olur. Bu işte bir defa satın almak hakkımızdan muayyen bir müddet için vaz geçiyoruz. Fevzipaşa’dan Nusaybin’e kadar olan kısmı üzerinde muayyen bir müddet için satın almak hakkımızdan sarfinazar etmiş oluyoruz” (TBMM Zabıt Ceridesi, D:4, C.21, 2 Nisan 1934, 6.).*

**Tablo 2. Cenup Demiryolları’na Ait Kısımlar ve Millileştirilme Tarihleri**

	<b>Km</b>	<b>İşletmeye Açıldığı Tarih</b>	<b>Devlet Demiryolları’na İntikal Ettiği Tarih</b>
Toprakkale – Payas	59.784	1912	1 Temmuz 1937
Fevzipaşa – Meydanekbez İskenderun	35.411	1912	1 Temmuz 1937
Çobanbey – Nusaybin	381.542	1912- 1917	1 Ocak 1948
Derbesiye – Mardin	24.340	1912- 1917	1 Ocak 1948
<b>Toplam</b>	<b>501.077</b>		

**Kaynak:** Işıksaçan, M. 1962, “Türkiye Demiryollarında Tarihi Olaylar”. *Demiryollar Dergisi*, 434-435, (Ayrı Basım), 3-32.

2401 sayılı Kanunla tasdik olunan, 27 Ekim 1932 tarihli Sözleşmenin 5. Maddesinin son fıkrasında; “Toprakkale-Payas ve Fevzipaşa – Meydanekbez kısımlarının işletilmesi Türk şirketi tarafından deruhte edildiği tarihin dördüncü senesinden itibaren Türkiye Hükümeti bu kısımları, mezkûr şirkete üç ay evvel haber vermek şartıyla, satın almak hakkını kullanma salâhiyetini mahfuz tutmaktadır” denilmektedir. Bayındırlık Bakanlığı, bir mektupla bu iki hattın Hükümetçe işletileceğini şirkete bildirmiştir (Ulus, 29 Nisan 1937). Hatların Türkiye’ye devri işlemlerini sürdürmek üzere Halep’e giden heyetin çalışmaları sonucunda (BCA. 30-18-1-2/ 76-55-4. Dosya Ek: 238-338 (Tarih 14.06.1937), Toprakkale-Payas ve Fevzipaşa – Meydanekbez hatları 1

Temmuz 1937 tarihinde Türkiye Devlet Demiryolları İdaresi'ne intikali gerçekleşmiş oldu (Cumhuriyet, 1 Temmuz 1937; "3 Bayındırlık İş'i", Ulus, 8 Temmuz 1937).

Yaklaşan II. Dünya Savaşı koşulları ve Fransa'nın Suriye üzerinde manda yönetiminin sona erecek olması gibi gelişmeler 1936 yılından itibaren Türkiye'nin Suriye sınırını ve Hatay meselesini gündeme getirdi. Türkiye'nin Fransa ve Suriye ile ilişkileri bu konu etrafında şekillenmiştir (Yamaç 2018, 1164). Hatay'ın önce bağımsız ardından da Hatay Meclisinin Türkiye'ye katılma kararını alması üzerine Payas- İskenderun hattının statüsü de gündeme gelmiştir (Ulus, 30 Haziran 1939; Cumhuriyet, 1 Temmuz 1939; Akşam, 1 Temmuz 1939; Vakit, 1 Temmuz 1939). Türkiye ile Suriye sınırının yeni hali üzerine Türkiye ile Fransa arasında yürütülen müzakereler 23 Haziran 1939'da neticelenmiştir. İki ülke arasında imzalanan anlaşma ve ekli protokol, 30 Haziran'da TBMM'de ele alınmıştır. Buna göre; Fransa ile Türkiye- Suriye arasındaki arazi meselesinin kati olarak çözülmesine ilişkin kanun tasarısı Meclis'e sunulmuş ve kabul edilmiştir. Dışişleri Bakanı Şükrü Saracoğlu Meclis'te yaptığı açıklamada, Payas-İskenderun arasındaki demiryolu hattının sözleşmenin yürürlüğe girmesinden önce Devlet Demiryolları'na teslim edileceğini söylemiştir. Demiryolunun durumu anlaşmaya bağlı protokolda yer almıştır. Madde: 4. Payas-İskenderun demiryolu hattı, işbu protokolün mevki meriyete vaazından itibaren 30 günlük bir mühlet zarfında bu hattın işletmesini deruhte edecek olan Türk Devlet Demiryolları idaresine teslim edilecektir. Devir ve teslim muamelesinin şekli alâkadar iki idare arasında tespit olunacaktır." (TBMM Zabıt Ceridesi, Devre: VI, C.3, İçtima: F, s. 431 ve Anlaşma Ekleri). Anlaşmanın ardından Payas-iskenderun hattının Cenup Demiryolları işletme idaresinin Paris'ten gelecek emir ile teslimi için Türk Hükümeti, Devlet Demiryolları İdaresi yol dairesi başmuavini B. Şevki Bey başkanlığında bir heyet oluşturmuştur. Yapılan çalışmalar sonucu hattın 12 Ağustos'ta teslimi kararlaştırılmıştır (Cumhuriyet, 5 Temmuz 1939; Ulus, 16-30 Temmuz 1939).

Hâlihazırda, 381 km uzunluğundaki Çobanbey-Nusaybin ana hattı ile Derbesiye'den Mardin'e ayrılan 24 km'lik şube ve Cerablus liman hattı, Fransız sermayeli şirket tarafından işletilmektedir. Cenup Demiryolları'nın son iki bölümünü oluşturan hatların Türkiye Devlet Demiryolları'na katılması için (Vakit gazetesinin haberine göre; Cenup Demiryolları'nın satın alınması müzakerelerinde bulunmak için şirketin Suriyeli ve Fransız üyelerinden bir heyet Türkiye'ye gelecektir. "Cenup Demiryolları Satın Alınıyor", Vakit, 28 Birincikânun Aralık 1944) 1944 ve 1945 yıllarından itibaren çalışmalara başlanmıştır. Türkiye ile Fransa arasında imzalanan, 27 Ekim 1932 tarihli protokolün beşinci maddesinin birinci fıkrasında, imtiyazın, "protokolün imzası tarihinden itibaren 15 sene müddetle Türkiye ve Suriye, evveleminde mutabık kalmaksızın işira hakkını istimal edemeyeceklerdir" denmektedir. Bu 15 sene 27 Ekim 1947'de sona erecekse de, yine protokolda yer aldığı üzere iki tarafın mutabık kalması durumunda daha önceden Türkiye'nin satın alabileceği belirtilmektedir. Buna dayanarak, şirketin elinde kalan son hatların demiryolları idaresine katılması için Ulaştırma ve Dışişleri Bakanlıkları çalışmalara başlamıştır. Münakalat Vekâletinin (Ulaştırma Bakanlığı) hazırladığı raporda hattın, Türkiye'nin ulaşım ağı içindeki önemi ve ekonomik katkısı üzerinde durulmuştur. Dışişleri Bakanlığı ise hazırladığı raporda hatların satın alınmasını, siyasi faydası bakımından ele almıştır. Buna göre;

1-Türkiye için Suriye'nin bağımsızlığını tanımasının mevzubahis olduğu bir sırada satın almanın gerçekleştirilmesi uygun bir zamanlama olacaktır.

2- Hattın askeri ve sivil nakliyat bakımından büyük önem taşıması ve Bağdat Demiryolu'nun önemli bir kısmını teşkil etmesi gibi özellikleri dikkate alındığında, İngilizlerin, anlaşma gereğince sona ermesine iki yıl kalan işletme imtiyazının Fransızlardan alınarak kendilerine devredilmesi yolunda ani bir talebi karşısında önceden



bertaraf edilecektir.

3- Nihayet, Suriye ulaşımı için hayati önemi olan bu hattın Devlet Demiryolları'na intikal etmesi, Suriye'yi Türkiye'ye bağlı bir duruma getirecektir.

Tüm bu hususların yanı sıra, Osmanlı'dan devralınan imtiyazlı demiryolu şirketlerin peyderpey tasfiye edilmiş olması ve Cumhuriyet rejiminin temel siyaseti olması itibarıyla Türkiye toprakları dâhilindeki bu son hatların işletme imtiyazının da şirketten alınması gerektiği ifade edilmiştir (BCA. 30-10-0-0/ 152-78-29. Dosya Ek.153 (Tarih 17.01.1945).

Hatların Türkiye'ye devri meselesiyle ilgili şirketin Halep'te bulunan merkezine bir heyet gönderilmesine karar verilmiştir (BCA. 30-18-1-2/ 110-31-6 (Tarih 4.05.1946); BCA. 30-10-0-0/ 152-78-37. Dosya Ek.153 (Tarih 05.07.1946). 1932 tarihli sözleşmeye bağlı protokol gereğince Cenup Demiryolları Türk Anonim Ortaklığına tevdi edilmiş olan Çobanbey-Nusaybin ana hattı ile Derbesiye-Mardin şube hattının 27 Ekim 1947 tarihinden itibaren geri alınması Bakanlar Kurulunca kararlaştırılmıştır (BCA. 30-18-1-2/ 114-68-6. Dosya Ek: 76-702 (Tarih 11.10.1947); Ulus, 18 Temmuz 1947). Devir işlemleri 1 Ocak 1948 tarihinde tamamlanmış ve Cenup Demiryolları'nın son bölümünün işletmesi de Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları idaresine geçmiştir ve Türkiye toprakları üzerinde demiryolu şebekesinin fiili işletmesi devlet elinde toplanmıştır. Böylece, Türkiye'de tüm demiryolu şebekesi, ülkenin menfaatleri yararına işletilebilecektir. Cenup Demiryolları Türk Anonim Şirketi'nin Türk hissedarlarından her birinin 34 hisse senedi bulunmaktadır ki, bu hissedarlar da şirketin İdare Meclisi üyeleri ile müdürleridir. Türk hissedarların sembolik olarak katılmış olması en başından beri şirketin yabancı sermayenin daha çok istifadesini sağlama zihniyetinin hâkim olmasına neden olmuştur (Abisel 1948, 141; Paksüt, 1948, 7; Ulus, 1 Ocak 1948).

## Sonuç

Cumhuriyet Dönemi ekonomi politikalarında, demiryolları ulaşımının geliştirilmesi ön planda yer almıştır. Bu bağlamda demiryolları politikası iki yönde şekillenmiştir: Bir yandan yeni hatlar inşa edilerek ülkenin ulaşım ağının yaygınlaştırılması diğer yandan da Osmanlı'dan Cumhuriyet'e miras kalan demiryollarının ülke yararına işletilmesini sağlamak. Bu çalışmada, Osmanlı'dan devralınan ve büyük oranda yabancı sermaye tarafından inşa edilerek işletilen demiryollarının Devlet Demiryolları şebekesine katılması başka bir ifadeyle "millileştirilmesi" üzerine odaklanılmıştır. 22 Nisan 1924 tarihli Anadolu Demiryolu'nun satın alınması kararıyla başlayan millileştirme çalışmaları, Cenup demiryollarına ait hatların 1 Ocak 1948'de Devlet Demiryolları'na katılmasıyla sona ermiştir. Bağdat Demiryolu'nun bir parçası olması itibarıyla Cenup demiryollarının ele alınması Osmanlı'dan Cumhuriyet'e ulaşım ağının gelişimi kadar ekonomi ve siyaset bağlamında döneme ait bir değerlendirme yapmaya olanak sağlar. Dolayısıyla bu çalışma rayların izinde tarihsel bir perspektif içermektedir.

Bağdat Demiryolu, İmparatorluğun son dönemlerinin tüm mali sıkıntıları, siyasi çalkantıların içinde ancak 1903 yılında Alman sermayesi tarafından döşenmeye başlayan bir hat olmakla birlikte son kısmı ancak 1940'lı yıllarda tamamlanabilmiştir. Almanların hat üzerindeki sahip olduğu ayrıcalıklar Versay Antlaşması'yla sona ermiştir. Türkiye'nin Bağdat Demiryolu'yla ilgili haklarını güvence altına alması ilk olarak Türk Kurtuluş Savaşı ve Güney Cephesinde elde edilen askeri ve siyasi zafer sonucu elde edilmiştir. 20 Ekim 1921 tarihli Ankara Antlaşması, Anadolu toprakları üzerinden Fransa'nın çekilmesini sağladığı gibi anlaşma hükümleri Bağdat Demiryolu'nun işletilmesiyle ilgili iki ülke arasında bir uzlaşma zemini yaratmıştır. Türkiye-Suriye sınırında yer alan Cenup Demiryolları, Fransa'nın Suriye'de mandater konumda olması itibarıyla iki ülke arasında ilişkilerin önemli bir başlığını oluşturmuştur. Çünkü konunun ekonomik boyutu

kadar güvenlik ve siyasi yönleri de mevcuttur.

Temel olarak araştırmada ortaya konduğu üzere Türkiye ve Fransa arasında 1921'den demiryollarının Türkiye tarafından işletmesinin devralındığı 1948'e kadar daha çok uzlaşma zemininde geliştiği ortaya çıkmakla birlikte, Fransa bölgedeki menfaatlerini sürdürme eğilimindedir. Demiryollarıyla ilgili Fransa'nın 1921'de taahhüt ettiği şirkete ait statünün tespit edilmesi ancak 27 Ekim 1932'de iki ülke arasında anlaşmayla sağlanabilmiştir. 27 Mayıs 1933 tarihinde, "Cenup Demiryolları İşletme Türk Anonim Şirketi" kurulmuştur. Şirketin işleteceği hatlar; Fevzipaşa- Meydanıekbez; Toprakkale – Payas; Çobanbey – Nusaybin; Derbesiye – Mardin ve Cerablus - Liman hattıdır. Anlaşma hükümlerinde yer alan esaslara göre hatlar Türkiye Devlet Demiryolları'na katılmıştır. Yine dönemin siyasetinin önemli bir parçasını oluşturan ve Türkiye'nin dış politika alanında başarılarından biri olan Hatay'ın Türkiye topraklarına katılması aynı kararlılıkla Payas-İskenderun hattının da işletmesinin Türkiye'ye geçmesini mümkün kılmıştır.

Coğrafi konumu itibariyle Türkiye, tarih boyunca Avrupa ve Asya arasında bir geçiş güzergahıdır. Cenup Demiryolları'nın millileştirilmesinin Türk Hükümeti tarafından kararlı bir siyaset olarak sürdürülmesinin nedenleri arasında bu transit ağın önemli bir parçası olarak ekonomik değerinin ülkeye aktarılması kadar sınırında yer almasından dolayı güvenlik boyutu da etkili olmuştur.

## BİBLİYOGRAFYA

- Abisel A. 1949, "Demiryol Politikamızın 25.ci Yıl dönümü". *Demiryollar Dergisi* 285-287, 53-56.
- Abisel M. A. 1948, *Bir Karış Fazla Şimendifer*. Ar Basımevi, Ankara.
- Akçadurak Z. 1950, "Cumhuriyet Devrinde Türkiye Demiryolları". *Demiryollar Dergisi* 294-296, 61-65.
- Albayrak M. 1995, "Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişimi ve Bağdat Demiryolu'nun Yapımı". *OTAM Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi* 6, 1-38.
- Angus H. 1909, *Problems Of The Middle East*. London.
- Arslan M. 2010, "Milli Mücadele Tarihimizde Demiryolları ve Demiryolcular". Yay. Haz. Mukaddes Arslan, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, Atatürk Araştırma Merkezi. Ankara.
- Aslantepe C. 2001, "Türk Demiryolu Tarihinden 100 Günlük Bir Kesit- Serbest Cumhuriyet Fırkası ile Cumhuriyet Halk Fırkası Tartışmalarında Demiryolları". *Kebikeç* 11, 205-222.
- Aydın S. 2001, "Türkiye'nin Demiryolu Serüvenine Muhtasar Bir Bakış". *Kebikeç* 11, 49-94.
- Boratav K. 1974, *100 Soruda Türkiye'de Devletçilik*. Gerçek Yayınevi, İstanbul.
- Bozkurt B. 2021, "Erken Cumhuriyet Dönemi Demiryollarının Millileştirilmesi: Anadolu Demiryolları ve Mersin- Tarsus- Adana Hattının Satın Alınması". *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi* 71, 679-702.
- "Cumhuriyetin 10+ 3 Yıl Dönümünde Bayındırlık İşlerine Umumi Bir Bakış". *Bayındırlık İşleri Dergisi* 5, 3-4.
- Demirci M. F. 1935, "XII'nci Cumhuriyet Yıl Dönümünde Demiryollarımıza Genel Bir Bakış". *Demiryollar Dergisi* 128-129, 392-404.
- Earle E. M. 1972, *Bağdat Demiryolu Savaşı*. Milliyet Yayınları, İstanbul.
- Gökgücü E. 1944, "Cenup Demiryolları ve Bugünkü Önemi". *Demiryollar Dergisi* 227-228-229, 21-22.
- Gürel Z. 1980, "Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk". *Bellekten* 175, 539-574.
- İşıksaçan M. 1962, "Türkiye Demiryollarında Tarihi Olaylar". *Demiryollar Dergisi* 434-435, (Ayrı Basım), 3-32.
- İlhan T. & Selim İ. 2001, "Cumhuriyetin Demiryolu Politikalarının Oluşumu ve Uygulaması".

- Kebikeç* 11, 125-164.
- İybar I. 1938, "Demiryolu Tarihine Bir Bakış". *Demiryollar Dergisi* 164-165, 844-846.
- Karabulut U. 2005, "Cumhuriyetin İlk Yıllarında İzmir Limanı ve Limanın Bölge Üzerindeki Etkileri". *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, 4/11, 127-144.
- Kerimoğlu H.T. 2020. "Yeni Bilgiler Işığında Chester Projesinin İlk Başvuru Süreci, 1918-1912". *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi* XX/41, 415-446.
- Kuruç B. 1987, *Mustafa Kemal Döneminde Ekonomi.*, Bilgi Yayınevi, Ankara.
- Maloney A. P. 1959, *The Berlin-Baghdad Railway as a Cause Of World War I*. New York University.
- Onur A. 1953, *Türkiye Demiryolları Tarihi 1860-1953*. Askeri Basımevi, İstanbul.
- Özdemir M. 2001, *Mütareke ve Kurtuluş Savaşı Başlangıç Dönemlerinde Türk Demir Yolları (1918-1920)*. Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara.
- Özyüksel M. 2013, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Nüfus Mücadelesi- Anadolu ve Bağdat Demiryolları*. Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul.
- Paksüt E. 1948, "Cenup Demiryolları". *Demiryollar Dergisi* 270-271, 3-7.
- Soysal İ. 2000, *Türkiye'nin Siyasal Andlaşmaları, I. Cilt (1920-1945)*. Türk Tarih Kurumu, Ankara.
- Tezel Y. S. 1994, *Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi*. Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- Toprak Z. 2020, *Atatürk- Kurucu Felsefenin Evrimi*. Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.
- "Türkiye'de Demiryollar Tarihinin Geçirdiği Devreler". *Demiryollar Dergisi* 164-165, (29 İlkteşrin 1938), 902-919.
- Velay A. D. 1978, *Türkiye Maliye Tarihi*. Maliye Bakanlığı Tetkik Kurulu Neşriyatı, Damga Matbaası.
- Yamaç M. 2018, "Fransız Diplomatik Belgelerinde Türkiye- Suriye Sınır Sorunu (1918-1940)". *Bellekten* 295, 1153-1174.
- Yavuz B. 1992, "1921 Tarihli Türk-Fransız Anlaşması'nın Hazırlık Aşamaları". *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi* 23, 273-308.
- Yavuz, Ü. 2010, "Cumhuriyet Devri Demiryolu Politikasına Yaklaşım Biçimi". Yay. Haz. Mukaddes Arslan, Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu Bildiriler Kitabı, Atatürk Araştırma Merkezi. Ankara.
- Yıldırım İ. 1993, *Cumhuriyet Döneminde Demiryollarımızdaki Gelişmeler (1923-1950)*. Ankara Üniversitesi, Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Doktora Tezi, Ankara.
- Yunus Nadi, "Ecnebi Sermayeli Son Şimendifer de Satın Almıyor". *Cumhuriyet* 30 İkinci kânun 1936.

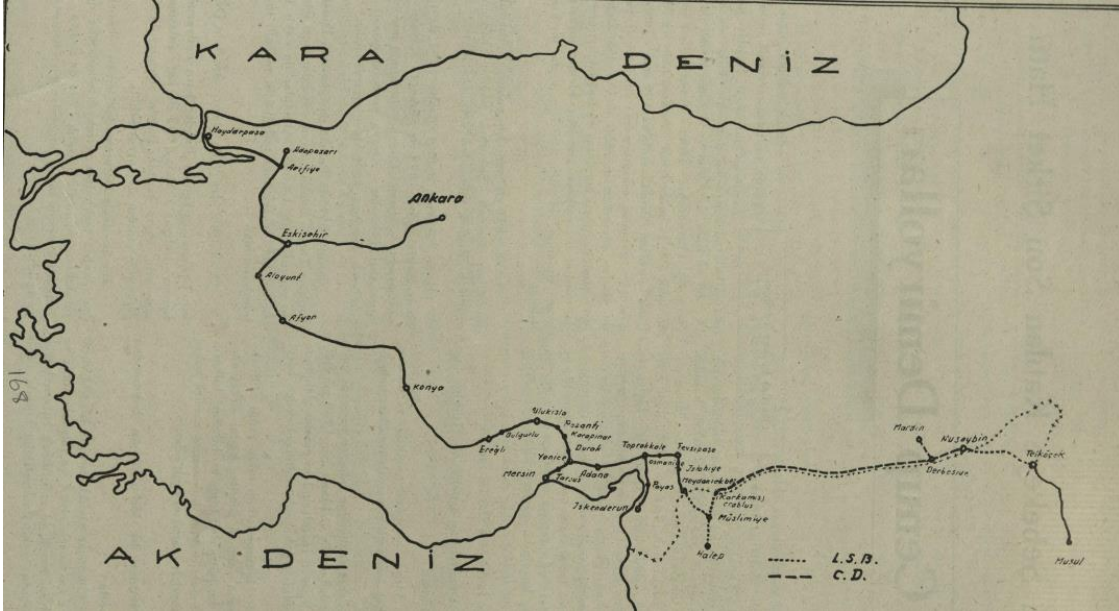
### Arşiv Belgeleri

- Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı, Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA)
- BCA. 30-18-1-1/5-16-2. (Tarih: 08.05.1922).
- BCA. 30-18-1-1/7-29-12. (Tarih: 22.08.1923).
- BCA. 30-18-1-2/ 1-13-2/ 151-14 (Tarih 19.01.1929).
- BCA. 30-10-0-0/ 244-648-26/ 428 (Tarih 16.04.1929).
- BCA. 30-18-1-2/ 4-37-1. (Tarih 26.06.1929).
- BCA. 30-10-0-0/ 262-768-23/ 438 (Tarih 17.07.1929).
- BCA. 30-18-1-2/ 33-9-20 (Tarih 18.02.1933).
- BCA. 30-18-1-2/ 36-39-19 (Tarih 27.05.1933).
- BCA. 30-18-1-2/ 37-41-5 (Tarih 30.05.1933).
- BCA. 30-10-0-0/ 147-48-19 (Tarih 20.06.1933).
- BCA. 30-10-0-0/ 148-56-6 (Tarih 16.05.1938).
- BCA. 30-10-0-0/ 152-78-29. Dosya Ek.153 (Tarih 17.01.1945).
- BCA. 30-18-1-2/ 110-31-6 (Tarih 4.05.1946)
- BCA. 30-10-0-0/ 152-78-37. Dosya Ek.153 (Tarih 05.07.1946).
- BCA. 30-18-1-2/ 114-68-6. Dosya Ek: 76-702 (Tarih 11.10.1947).

### Resmi Yayınlar

- Resmî Gazete
- TBMM Tutanakları
- ### Sürelî Yayınlar
- Akşam
- Bayındırlık İşleri Dergisi
- Cumhuriyet
- Demiryollar Dergisi
- Hâkimiyet-i Milliye
- Milliyet
- Ulus
- Vakit

EKLER  
HARİTA 1



**Kaynak:** Paksüt E. 1948, "Cenup Demiryolları". *Demiryollar Dergisi* 270-271, 3-7.

HARİTA 2



**Kaynak:** *Cumhuriyet'in 10.yılında DDY Haritası*, Kaynak; Ressam Fahri TCDDY Demiryolları İnşaat Fen Heyeti Ankara, 1933