

## MERSİN-TARSUS-ADANA DEMİRYOLUNUN MİLLİLEŞTİRİLMESİ

Cengiz ATLI\*, Ahmet KALIN\*

### Öz

Çukurova verimli toprağı, ılıman iklimi ve Toros Dağları ile çevrili yapısıyla tarih boyunca kültür ve uygarlık merkezi olmuştur. Çukurova'nın önemli bir kısmı Adana ili sınırları içerisinde bulunduğundan dolayı tarımsal anlamda Anadolu'nun en önemli merkezlerinden birisidir. Bu bağlamda Mersin gerek tarihsel süreçte oynadığı rolle gerekse de verimli topraklarıyla Anadolu'nun en gözde noktalarından birini oluşturmaktadır. Özellikle Mersin Limanı'nın işlevsel hale gelmesiyle bölgede artan nüfus, tarımın yanında ticari hayatın da canlanmasını sağlamıştır. Mersin Limanı'nın ekonomide yerini tam olarak belirlemesi bölgeye demiryolu hattının gelmesiyle gerçekleşmiştir. İç kesimler ile liman arasında bağlantıyı sağlayacak bu hat Mersin'in ekonomik anlamda gelişmesini kat kat artırmıştır.

Makalemizin konusunu oluşturan demiryolu kavramının önem kazandığı XIX. yüzyılda başta İngiltere olmak üzere Avrupalı devletler yarış içerisinde girmişlerdir. Bu dönemde zor günler geçiren Osmanlı Devleti bu yarışın gerisinde kalmıştır. Öyle ki yüzyılın ortalarına doğru başa geçen padişahlar demiryolu ulaşımına gereken önemi vererek yaygınlaştırmaya çalışmışlardır. Ancak yeterli sermayenin olmaması bu konuda diğer devletlerden destek alınmasına neden olmuştur. Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinde imzalanan Mondros Mütarekesi ile demiryollarının kullanım hakkının İtilaf Devletlerine bırakılması da ülkenin ekonomik anlamda gerilemesine sebep olan etkenlerden birisidir.

Türkiye Cumhuriyeti'nin temelini oluşturan tam bağımsızlık ilkesi her alanda kendine bir karşılık bulmuştu. Nitekim demiryollarını millileştirme politikası da bunun bir yansımasıdır. Bu yansımanın sonucu olarak "Mersin-Tarsus-Adana Demiryolunun Millileştirilmesi" konusu makalemizin temelini oluşturmaktadır. Bu bağlamda Mersin-Tarsus-Adana Demiryolunun

\* Doç. Dr. Iğdır Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, [cengiz.atli@igdir.edu.tr](mailto:cengiz.atli@igdir.edu.tr),  
Orcid No: 0000-0001-7617-6879

\* Yüksek Lisans Öğrencisi, Iğdır Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, [ahmetkalin89@gmail.com](mailto:ahmetkalin89@gmail.com), Orcid No: 0000-0003-0746-6607.

Makale Gönderilme Tarihi:15.07.2020. Makale Kabul Tarihi: 21 Ekim 2020

Makale Türü: Araştırma Makalesi.

Millileştirilmesi konulu makalemiz arşiv kaynakları, temel kaynaklar, TBMM tutanakları ve hatıratlar ışığında aydınlatılmaya çalışılacaktır.

**Anahtar Kelimeler:** Demiryolu, Millileştirme, Mersin, Adana, Tarsus, Fransa, Ekonomi

---

---

## NATIONALIZATION OF MERSİN-TARSUS-ADANA RAILWAY

Cengiz ATLI, Ahmet KALIN

---

---

### Abstract

Çukurova has been a center of culture and civilization throughout history with its fertile soil, mild climate and structure surrounded by the Taurus Mountains. It is one of the most important centers of Anatolia in terms of agriculture, since a significant part of Çukurova is located within the boundaries of Adana province. In this context, Mersin is one of the most favorite spots in Anatolia with its role in the historical process and fertile soil. Especially with the functionalization of Mersin Port, the increasing population in the region enabled the revival of commercial life as well as agriculture. The exact determination of Mersin Port in the economy was realized with the arrival of the railway line to the region. This line, which will provide the connection between the inner parts and the port, has increased the economic development of Mersin many times.

XIX, where the concept of railway, which is the subject of our article, gains importance. European states, especially England, entered the race in the 16th century. The Ottoman State, which had a hard time in this period, fell behind this race. So much so that the sultans, who started to be in the middle of the century, tried to spread it by giving the necessary importance to railway transportation. However, the lack of sufficient capital has led to support from other states in this regard. With the Mondros Armistice signed in the last periods of the Ottoman State, the right of railways to the Entente States is one of the factors that caused the country to decline economically.

Principles underlying the complete independence of the Republic of Turkey had found himself a provision in each area. Indeed, the policy of nationalizing railways is a reflection of this. As a result of this reflection, the subject of “Nationalization of Mersin-Tarsus-Adana Railway” is the basis of our article. In this context, our article on Nationalization of Mersin-Tarsus-Adana Railway will be tried to be illuminated in the light of archive sources, basic sources, minutes of Turkish Grand National Assembly and memories.

**Keywords:** Railway, Nationalization, Mersin, Adana, Tarsus, France, Economy.

## Giriş

Anadolu bulunduğu coğrafi konum itibariyle dünyada eşsiz bir konuma sahiptir. Tarih boyunca birçok uygarlığın gözünü diktiği bu coğrafya insanlık tarihinin gelişimine çok büyük katkılar sunmuştur. Öyle ki Doğu ile Batı kültürlerinin kesişim noktasında olması, önemli ticaret yollarının bu topraklardan geçmesi, etrafının denizlerle çevrili olması ve yaşanabilir bir iklim yapısının bulunması uygarlık alanında gelişim sağlamasının en önemli kriterleri arasındadır.

Çukurova, Seyhan, Ceyhan, Tarsus Çayı ve Göksu Irmağı'nın taşıdığı alüvyonlardan oluşan bir delta ovasıdır. Ovanın büyük bir bölümü Adana ili sınırları içerisinde. Bu ovanın bir tarafının deniz, bir tarafının da dağlarla çevrili olması ve Torosların iç kesimlerdeki karasal iklimden koruyucu etkisi; bölgede kışları ılık ve yağışlı, yazları sıcak ve kurak tipik Akdeniz ikliminin görülmesine yol açmıştır. Öyle ki bu durum yılda birden fazla ürün alınması sebebiyle bölgede tarımın önemli bir unsur olarak gerçekleşmesine katkıda bulunmuştur. (Çelik, 1999:1).

Adana; ülkemizde tarımın en çok geliştiği illerden biridir. İlin %29'u ekili ve dikili alanlarla kaplıdır. Özellikle Seyhan Barajı'nın inşa edilmesinden sonra organize edilen sulama faaliyetleriyle verim artmaya başlayarak endüstri sektöründe de hızlı bir gelişme dönemi yaşanmıştır. Adana ulaşım yönünden de ülke bazında önemli bir yer teşkil eder. İstanbul'u Bağdat'a bağlayan demiryolu bu ilin merkezinden geçmektedir. (Altay, 1965: 10). Adana'nın sahip olduğu bu değerlerin yanında belki de en önemlisi yüzyıllardan beri süregelen tarihsel gelişimidir. Birçok uygarlığa ev sahipliği yapmış olan bu verimli topraklar Adana'da yepyeni kültürel değerlerin ortaya çıkmasını sağlamıştır.

Tıpkı Adana gibi Mersin'de gerek tarihsel süreçte oynadığı rolle gerekse de verimli topraklarıyla Anadolu'nun en gözde noktalarından birini oluşturur. Özellikle Mersin Limanı'nın işlevsel hale gelmesiyle bölgede artan nüfus tarımın yanında ticari hayatın da canlanmasını sağlamıştır. Mersin Limanı'nın tam olarak ekonomide yerini alması bölgeye demiryolu hattının gelmesiyle gerçekleşmiştir. İç kesimler ile liman arasında bağlantıyı sağlayacak bu hat Mersin'in önemini önemli derecede artırmıştır.

Öyle ki Mersin ve Adana'nın verimli toprakları sadece Osmanlı Devleti ve Türkiye Cumhuriyeti için değil Avrupa'nın önde gelen devletleri içinde çok önemlidir. Fransız Albay Bremond, "Alp dağlarına sahip bir Mısır" sözüyle

bölgenin önemini belirtmekteydi. Tarihsel süreç içerisinde bölgeye Kilikya tabirinin de kullanıldığı bilinmektedir. Ancak kavramın sınırları hakkında kesin bir yargı söz konusu değildir. Bazılarına göre Adana ve Mersin'i içerisine alan bir coğrafyada yer almaktadır. Başka yazarlara göre ise Tarsus Çayı ile Seyhan ve Ceyhan nehirlerinin suladığı 5.000 kilometre karelik bir bölgedir.(Akyüz, 1988: 175).

Özellikle XIX. yüzyıl ile birlikte Avrupa'da ulaşım alanında büyük bir devrim yaşanmıştır. Buhar gücünün lokomotiflere aktarılmasıyla dünya tarihi ve insanlık açısından çok önemli bir gelişme dönemi yaşanmıştır. Kömür gibi dönemin en önemli madeni artık yeni bir gücün hammaddesi görevini üstlenecektir. İngiltere'de başlayan bu gelişmeler zamanla Avrupa'nın çeşitli ülkeleri tarafından da kabul görmüştür. Osmanlı Devleti ise bütün bu gelişmelerin uzağında ekonomik sorunlarla boğuşmakta ve ulaşım altyapısını güçlendirmek için bir takım önlemler almaya çalışmaktadır. Ancak uğraştığı sorunlar Osmanlı Devleti'nin bu gelişmelere yeteri kadar eğilmesine engel olmuştur.

### **Demiryollarının Ortaya Çıkışı ve Gelişimi**

Sanayi Devrimi ve Fransız İhtilali Avrupa başta olmak üzere dünyada yeni bir düzenin kurulmasında etkili olan iki önemli gelişme olarak tarihe geçmiştir. Ekonomik, siyasi, sosyal, kültürel, askeri vb. alanlarda etkisini hissettirerek farklı gelişmelere zemin hazırlamıştır. Öyle ki Sanayi Devrimi ile birlikte Avrupa da ortaya çıkan hammadde ve pazar arayışı zaman kavramının da ön plana çıkması ile ulaşım alanında çalışmaların hızlanmasını tetiklemiştir. Hammaddenin kaynağından hızlı bir şekilde temin edilerek işleneceği ortama taşınması ve işlenen hammaddenin pazarlara ulaştırılması için şüphesiz demiryolu önemli bir unsur olarak ortaya çıkmıştır. Demiryolunun gelişimi ile birlikte merkezin çevre ile bağlantısı güçlenerek etkileşim üst düzey de gerçekleşmiştir.

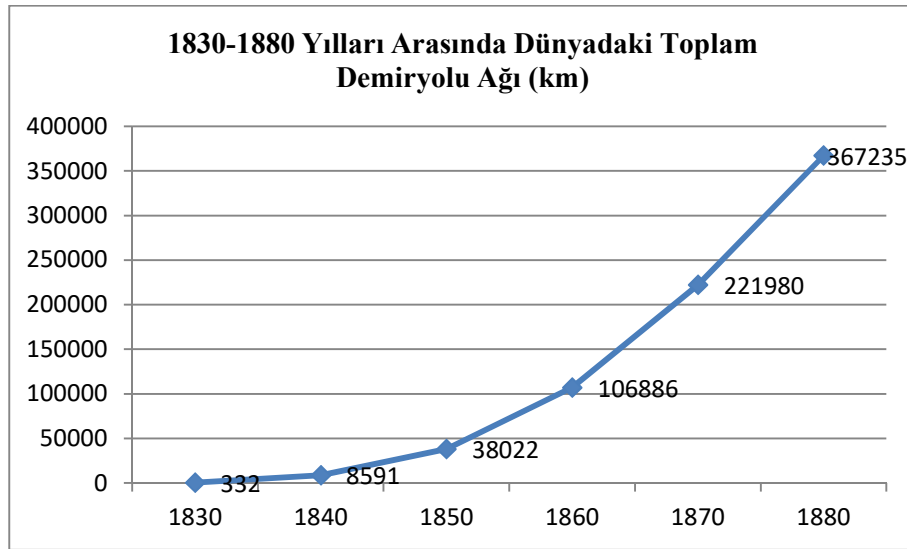
Demiryolu, lokomotif, vagon vb. demir tekerlekli taşıtların üzerinde hareket eden, iki ray döşenerek yapılan bir yol türü olarak tanımlanmaktadır. (Türkçe Sözlük, 2019, s.621) İlk kez 1550'lerde Alsace'ta maden ocaklarında kullanılmaya başlayan demiryolu daha sonra diğer maden ocaklarına da inşa edilmiştir. Bu hatlar üzerinde hayvan ve insan gücüne dayanarak taşıma işlemi gerçekleştirilmiştir. 1804 yılında İngiliz Richard Trevithick'in ilk lokomotifi modern demiryolunun temelini atmıştır. 1829 yılında Stephenson'un Rokat ismini verdiği lokomotifin geliştirilmesiyle birlikte demiryolu çağı da başlamıştır.(Özyüksel, 2013: XIII-XIV).

Bu dönemde daha ucuz ve güvenli bir hizmet sunan demiryolu dünyada hızla yayılmaya başlamıştır. Özellikle kıta Avrupası bu konuda adeta birbiriyle yarışa girerek bu önemli gelişmeyi kaçırmak istememiştir. Avrupa'nın

yanında dünyanın farklı bölgelerinde de demiryolu hatları hızla inşa edilmiştir. Ancak bu hatların birçok devletin ekonomisi tarafından karşılanmayacak derecede yüksek maliyetli olduğu görülmüştür. Bunun yanında teknolojik altyapı eksikliği de devletlerin karşılaştığı en önemli sorunların başında gelmektedir. Fakat bu bağlamda birçok Avrupa ülkesi kendi hammadde ihtiyaçlarını karşılamak için sömürü altında bulundurdıkları ülkelere demiryolu hattını götürmeye çalışmıştır.

Kuzey Amerika ve Avrupa XIX. yüzyıl içerisinde önemli ölçüde demiryolu ile ulaşımı sağlamaya çalışmışlardır. İlk demiryolu hatları Fransa'da 1832'de St.Erienne-Lyon, Almanya'da 1835'te Nürnberg-Maliner , Amerika'da ise 1830'da Baltimore-Ohio arasında gerçekleştirilmiştir. . Çarlık Rusya'sında ise ilk demiryolu 1837 yılında inşa edilmiştir. . (Yücel ve Taşar, 2016: 299-301).

**Grafik 1.** 1830-1880 Yılları Arasında Dünyadaki Toplam Demiryolu (km)



Kaynak: Yücel ve Taşar, 2016:300

Yukarıdaki i grafik XIX. yüzyılda dünyada demiryolu ulaşımının ne kadar artış gösterdiğini göstermektedir. Öyle ki 1830 yılından 1880 yılına kadar olan süreçte yaklaşık %1000 artış sağlanarak devlet politikalarının nasıl yatırımları desteklediğini göstermektedir. Osmanlı Devleti de dünyada büyük bir ivme kazanan demiryolu yatırımları için gerekli hassasiyeti gösterecek ancak maddi zorluklar bu politikaların uygulanmasında yöneticilerin elini güçlendirmeyecektir.

## Osmanlı Devleti'nde Demiryolu

Ulaşım insanlığın ilk dönemlerinden beri önemli bir konumdur. Çalışmalar zamanla gelişerek tekerleğin icadı gerçekleşti. Fakat tekerleğin bulunması oluşturulan araçların gidebileceği yol problemini de beraberinde getirdi. Bunu insanların ticaretle uğraşması, askeri sevkியatın önem kazanması, çeşitli nedenlerle göç olgusunun insan hayatına girmesi de takip etti. Böylece ulaşım insanların hayatında önemli bir noktaya ulaştı.

İpek ve Baharat Yolu gibi eski dönemlerde oluşturulan yollar uzun bir dönem insanlığa büyük hizmetler sunmuşlardı. Zamanla gelişen teknoloji bu yolların önemine sekte vursa da ulaşımın gelişiminde önemli bir rol üstlenmişlerdi. Anadolu'nun ılıman iklimi, verimli toprağı, üç tarafının denizlerle çevrili olması ve Doğu-Batı arasında bir köprü görevi üstlenmesi her dönemde ulaşımın ilgi odağı olmasına neden olmuştu. Bu topraklara sahip olmak isteyen her uygarlık askeri gücünün yanında bu gücü daha verimli kullanmak adına ulaşımına büyük önem vermiştir. Bunun yanında Anadolu'nun bir tarım memleketi olması ve bu durumun ticareti tetiklemesi yine ulaşım alanında devletlerin politikalar üretmesine neden olmuştur.

Anadolu'daki ilk sistemli yol olan Kral yolu uzunca bir süre kullanılmıştır. İlerleyen dönemde İstanbul'un Doğu Roma'nın başkenti olmasıyla yerini Roma yollarına bırakmıştır. Romalılar Anadolu'da gelişmiş bir yol ağı kurmuşlardır. Anadolu Selçuklu Dönemi'nde ise ulaşımın temelini ticari hayat oluşturmuştur. Osmanlı Devleti'nde de yollar genellikle askeri amaçlı inşa edilmiştir. Fakat önemli bir dönem yolların durumu çok iyi durumda iken devletin zaafa uğramasıyla yollara da gereken ilgi gösterilememiştir. (Şen, 2003:1-2,10).

Avrupa'da demiryolunun geliştiği dönemde Osmanlı Devleti de bu duruma ilgisiz kalmamıştır. Sultan Abdülmecid ve Sultan Abdülaziz dönemlerinde bu konuya özellikle önem verilmiştir. Ancak durumun ciddi anlamda hayata geçirilerek işlendiği süreç ise Sultan II. Abdülhamit döneminde yaşanmıştır. (BCA. HRT. h.02312\_00001).

Sultan II. Abdülhamit demiryolunu halkın zenginleşmesi ve askerlerin çabuk hareketini sağlaması açısından bir fırsat olarak görüyordu. Bunların yanında memleketin düşmanlar tarafından işgalini kolaylaştırabileceğinden özellikle sınır bölgelerinde demiryolu yapımını desteklememekteydi. Ülkeyi demiryollarına açmanın zararlarını Orta Asya memleketlerinde gözlemlediği şekliyle şöyle ifade etmişti: “*Rusya demiryollarını sınırları dışına çıkartmasıydı bu kadar hızlı gelişme gösteremezdi. Nitekim Hazar Denizi'nin ötesindeki demiryollarını inşa etmekle İran'daki nüfuzunu temin etmiştir*”. (Abdülhamid, 1975: 139).

Osmanlı Devleti demiryolu politikalarını gerçekleştirmek için Avrupalı birçok devletle de görüşmeler gerçekleştirmişti. Bu devletler Osmanlı Devleti içerisinde inşa edilecek olan demiryolu hatlarına yakından ilgi göstermişlerdi. Bu ilginin nedenleri şu şekilde açıklanabilir:

- 1.Coğrafi konum,
- 2.Ekonomik potansiyel,
- 3.Nüfuz bölgeleri oluşturma isteği,
- 4.Bu yatırımların karlı bir araç olması.(Hülagü, 2010: 26).

### **Mersin-Tarsus-Adana Demiryolunun Açılması**

Anadolu'nun en verimli bölgelerinin başında gelen Çukurova verimli toprağı ve ılıman iklimi nedeniyle Osmanlı ekonomisine büyük katkı sağlamaktaydı. . Bu bölgede yetişen başta pamuk olmak üzere ürünlerin önemli bir bölümü Avrupa'ya ihraç ediliyordu. (19 Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti, 2011, s.70-74). Bunu gerçekleştiren devletler ulaşım sorunuyla karşılaşmaktaydı. Sanayi Devrimiyle birlikte Avrupalı devletler daha çok ürüne ihtiyaç duymuş ve bu ürünleri de temin etmek amacıyla bir takım politikalar geliştirmişlerdi. Bu politikalar sadece hammadde taşımacılığının yanında bölgenin potansiyelini artırmayı da amaçlıyordu. Yapılacak demiryolu ile Mersin gibi Akdeniz'e açılan kapının işlevini limana bağlanacak bir demiryolu ile fazlasıyla arttırılacaktı.

Mersin-Tarsus-Adana demiryolu inşa ve işletme imtiyazı 1883'te Mehmet Nahid Bey ve Kostaki Teodoridi Efendi'ye verildi. İlgili kişiler Avrupalı ve özellikle İngiliz sermayedarlarını temsil ediyorlardı. 15 Ocak 1883'te mukavele ve şartnamenin teatisi yapıldı. Bu anlaşmaya göre,

- 1-İmtiyaz, mukavelenamenin tüm şartlarının yerine getirilmesi kaydıyla verilmiştir.
- 2-İmtiyaz süresi 50 yıldır.
- 3-Demiryolu inşasına 15 Ocak 1883'ten itibaren 1 yıl içerisinde başlanılacak ve demiryolu haritası Nafia Nezaretince onaylanıp kabulünden sonra 2,5 yıl içerisinde tamamlanacaktı.
- 4-İmtiyaz süresinin 30 yılı dolduktan sonra devlet demiryolunu satın alabilecekti.
- 5-İmtiyazın sona ermesiyle demiryolu, devlete kalacaktır. (Erol, 2003: 23-24).

Tarihler 16 Haziran 1885'e geldiğinde Mersin'den Adana istikametine vali ve yüksek memurları taşıyan tren 1 km. kadar gidip geldi. Öyle ki bu

deneme seyahati bölgedeki ilk tren seyahati olma özelliği taşıyordu. Bu yüzden insanlar hep bir ağızdan Sultan II. Abdülhamit'e "*Padişahım çok yaşa!*" diyerek sevinçlerini gösteriyorlardı. Bu hattın 4 Mayıs 1886'da Mersin-Tarsus kısmı, 1 Ağustos 1886'da da Tarsus-Adana kısmı törenle açıldı.<sup>8</sup> (Engin, Uçar, Doğan, 2013:320-321).

Mersin-Tarsus-Adana demiryolunun açılmasıyla birlikte bölgede ciddi bir hareketlenme gerçekleşti. Bu durum Birinci Dünya Savaşı sonunda gerçekleşecek işgallerin ağır ve acımasız olmasına da zemin hazırladı.

### **Milli Mücadele Döneminde Demiryolu**

Osmanlı Devleti'nde inşa edilen demiryolu hatlarının önemli bir kısmı Avrupalı devletlere imtiyaz verilerek yaptırıldığı için gerek Birinci Dünya Savaşı'nda gerekse de Milli Mücadele de bu hatlardan istenildiği gibi yararlanılamamıştı. Milli Mücadele başlarken ülkede 4112 km demiryolu üzerinde kullanılacak sağlam lokomotif ve vagon bulunmamakla birlikte işgallerin başlamasıyla demiryollarının da önemli bir kısmı işgal kuvvetlerinin elini geçti. (Yıldırım, 2001: 23).

Birinci Dünya Savaşı'nın sonunda imzalanan Mondros Mütarekesi bahsedilen işgallere hukuki zemin hazırlamıştı. Mütareke'nin 10. ve 15. maddeleri bunun açık birer göstergesidir. Maddelere göre,

10.Madde: Toros tünellerinin müttefikler tarafından işgali,

15.Madde: Kafkasya demiryollarının şu sırada Türk denetimi altında olan bölümlerini de kapsam üzere, tüm demiryollarında, halkın gereksinimleri göz önünde bulundurulmak şartıyla Müttefiklerin rahatça kullanabilmeleri amacıyla Müttefik Denetleme görevlilerinin yerleştirilmesi imza altına alınmıştır. (Soysal, 1983: 13).

Demiryolları bir ülke için vazgeçilmez unsurların başında gelmektedir. Elinde bulundurduğu sürece askeri sevkiyat ile merkezi otoritesi güçlendirilmektedir. Yer altı ve yer üstü zenginliklerin taşınması ile ekonomik olarak güçlenmektedir. Hız ve zaman kavramının önem kazanması ile taşra merkez arasında bağı güçlendirerek sosyal huzurun tesisini sağlamaktadır. Nitekim Milli Mücadele döneminde de özellikle askeri alanda büyük bir eksikliği görülmüş ve bir takım çalışmalara girişilmiştir.

Yapımına Birinci Dünya Savaşı'nda başlanan Ankara-Sivas hattının inşasına devam edilmiş ve 127. km'ye kadar olan bölümü 1 Ağustos 1919'da açılmıştır. Yine Afyon (Çay) yakınlarındaki Azarıköy'den Konya

---

<sup>8</sup> Mersin-Tarsus-Adana hattının toplam uzunluğu 66,8 km. dir.



(Cihanbeyli) tarafında Piribeyli yönünde Azarıköy Dekovil<sup>9</sup> hattı yapılmıştır. Bu hat 15 Haziran 1922’de törenle açılmıştır. Milli Mücadele süresince demiryolu harcamaları için Nafia Vekâleti’ne önemli ödenekler verilmiştir. Ayrıca Mondros Mütarekesinde işten atılan Türk demiryolu personeli işgalin sona ermesinden sonra Kasım 1922’de tekrar işe alınmışlardır.(Yıldırım, 2001: 24-25).

### **Cumhuriyet Dönemi Demiryolu Politikaları**

Demiryolu kurulduğu ilk dönemden itibaren her devletin farklı politik uygulamalarına araç olan önemli bir unsur olmuştur. Sanayisi gelişmiş ülkeler bu politikalarını hammadde ve pazar üzerine temellendirmiştir. Ancak ekonomisi gelişmemiş ülkeler herhangi bir politika uygulamak yerine büyük devletlerin hammadde ve işgal planlarının bir parçası olmuşlardır. Osmanlı Devleti kendi imkanlarıyla bir takım çalışmalar yapmış olsa da zamanla daha kötüye giden ekonomisi nedeniyle imtiyazlar vermek zorunda kalmıştır. Bu durum Avrupalı Devletler tarafından fırsata çevrilerek iç veya doğu bölgeler dışında kendi çıkarları doğrultusunda hareket etmişlerdir. Cumhuriyet ilanı ile birlikte bütün bu gelişmeler ayrıntı bir şekilde irdelenerek milli bir politika uygulanmaya başlandı.

Mustafa Kemal Paşa demiryolları hakkında, “*Türkiye hükümetinin tesbit ettiği projeler dahilinde muayyen zamanlar zarfında vatanın bütün mıntıkları çelik raylarla birbirine bağlanacaktır. Bütün vatan bir demir kitle haline gelecektir. Demiryolları memleketin tüfenkten, toptan daha mühim bir emniyet silâhıdır. Demiryollarını kullanacak olan Türk milleti menşesindeki ilk sanatkârlığının, demirciliğinin eserini tekrar göstermiş olmakla müftehir olacaktır. Demiryolları Türk milletinin refah ve medeniyet yollarıdır.*” demiştir .(Atatürk’ün Söylev ve Demeçleri II, 2006: 301 ) Bu söylem bize demiryolu politikasının sadece askeri bir unsur olmadığını aynı zamanda refah ve medeniyetin tesisinde önemli bir rol oynadığını göstermektedir.

Cumhuriyet Dönemi demiryolu politikasını iki dönemde incelemek gerekmektedir. Birinci dönem 1923-1927 yılları arasında kapsayan sınırlı imkanlarla demiryolu yapım dönemidir. İkinci dönem ise 1927-1933 yılları arasında kapsayan ve yabancı şirketlerin ellerindeki demiryollarını satın aldıkları dönemdir. Bu bağlamda ilk başarı 1928’de Anadolu hattının millileştirilmesidir. Bu durumu 1929’da Mersin-Adana, 1931’de Samsun-Çarşamba ile Bağdat hattının Adana-Fevzipaşa arasındaki kısmı takip etmiştir. (As,2013: 86).

---

<sup>9</sup> Ray aralığı 60 santimetre veya daha az olan, araçları buhar, hayvan veya insan gücüyle yürütülen küçük demiryolu.( Türkçe Sözlük, 2019, s.614)

### **Mersin-Tarsus-Adana Demiryolunun Millileştirilmesi**

Anadolu coğrafyası başta olmak üzere Osmanlı Devleti'nde demiryolu ağının önemli bir kısmı imtiyazlarla oluşturulduğu için Milli Mücadele döneminde bu yollardan istenildiği kadar yararlanılamamıştır. Bu durum ayrıca tam bağımsızlık ilkesini kabul edip bu konuda politikalar oluşturan Türkiye Cumhuriyetini de yeni arayışlara sevk etmiştir. Bu olayın en belirgin uygulaması ise bu hatların satın alınması şeklinde olmuştur.

Birinci Dünya Savaşı sonunda imzalanan Mondros Mütarekesi ile bölge Fransız ve onların desteklediği Ermeniler tarafından hızla işgal edilmiştir. Buna karşın tüm Anadolu da olduğu gibi bölgede de işgaller tepkiyle karşılanmış ve büyük bir direniş hareketi başlatılmıştır. Nitekim mücadelenin sonunda 20 Ekim 1921'de Fransızlarla Ankara Anlaşması imzalanmıştır. Anlaşmanın imzalanması için Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükümeti; Dışişleri Bakanı ve Milletvekili Yusuf Kemal Bey'i Fransa Cumhuriyeti Hükümeti ise eski bakanlardan Hanri Franklen Buyyon'u yetkili tayin etmişlerdir. (Düstur, 3. Tertip. C.2: 152).

Görüşmeler sonunda imzalanan Ankara Anlaşması'nın konumuz ile bağlantılı kısmı aşağıda da gösterildiği üzere onuncu maddesidir. Bu maddeye istinaden bölge demiryolu Fransız bir Şirketin yönetimine geçmiştir.

**Madde-10:**Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükümeti Pozantı ile Nusaybin arasındaki Bağdat demiryolu parçası imtiyazının ve Adana vilayetinde inşa edilmiş bulunan şubelerin imtiyazıyla beraber imtiyazlara ilişkin ve bilhassa işletmeye ve nakliyat ticaretine hukuk kuralları içerisinde Fransız Hükümeti'nin göstereceği bir Fransız grubuna devredilmesini kabul eder. Türkiye Meydan-ı Ekbez'den Çobanbey'e kadar Suriye arazisinin trenlerle askeri sevkiyatı kullanma hakkına sahip olacaktır. Suriye dahi Çobanbey'den Nusaybin'e kadar Türk arazisi üzerinde trenlerle askeri nakliyatı gerçekleştirmek hakkına da sahip olacaktır. İş bu parça ve kısımlar üzerinde esas itibariyle hiçbir farklı tarife uygulanmayacaktır. İhtiyaç halinde bu kurallar haricinde hareket edilebilmesi hususunu iki Hükümet oy birliği ile uygulamak hakkını saklı tutar. Eğer itilafın uygulanamaması halinde taraflardan her biri serbest biçimde kararını verebilecektir. (Düstur, 3. Tertip. C.2: 156).

İmzalanan Ankara Anlaşması'nın onuncu maddesinin uygulanabilmesi için de gerekli şartlar Ankara'da 20 Ekim 1921 tarihinde yazılan mektupla iki gereğe bağlanmıştı.

Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükümeti Dışişleri Bakanı Yusuf Kemal Beyefendi,

İki Hükümet arasında bugün imza edilen Anlaşmayı bütünleyici olarak adı geçen Anlaşma'nın 10. Maddesinde bahsedilen devir işleminin kabulü aşağıdaki iki şartın yerine getirilmesine bağlıdır:

1. Türk Hükümetinin hakları sürdürülecektir.

2. Adı geçen Hükümet eski şirketin devir işleminden doğan istek ve talepleri karşılanacaktır.

Hürmet ve saygılarımın kabulünü rica ederim. Hanri Franklen Buyyon (Düstur, 3. Tertip. C.2: 164).

Demiryolu hattının Fransız Grubuna devri sonunda zaman zaman istenmeyen bazı olaylar gerçekleşmişti. Bu bağlamda Fransızlar Adana ve yöresindeki istasyonlara Cuma günleri Türk Bayrağı ile birlikte Fransız bayrağı da çekmişlerdir. Fakat valinin uyarısı üzerine on gün boyunca Fransız bayrağı çekmemişlerse de Türk bayrağını da çekmedikleri görülmüştür. (Gürel, 2011: 93).

Bir takım sıkıntıların ortaya çıkması ve tam bağımsızlık ilkesine aykırı bir durum teşkil etmesi nedeniyle Ankara Anlaşması'nın onuncu maddesine dayanarak gerçekleşen işletme hakkının Fransız Grubuna devredilmesine ilişkin durumun, Türkiye Cumhuriyeti lehine değiştirilmesi için de bir takım çalışmalar yapılmıştır. Bu çalışmalar neticesinde Türkiye Cumhuriyeti tarafı aşağıdaki delilleri öne sürmüştür.

I. 20 Ekim 1921 tarihli Ankara Anlaşması'nın onuncu maddesinin birinci fıkrasındaki (... ve Adana vilayetinde inşa edilmiş bulunan şubelerin imtiyazıyla...) ibaresiyle kast olunan şubeler Bağdat demiryolu şubeleridir. Delili:

*Bu Anlaşmaya bağlı protokolde Türkiye delegesinin bazı hususa ait düşünce ve talepleri arasında evvela Bağdat demiryolu hattı imtiyazı mukaveleleri gereğince kilometre başına verilmekte olan teminat şimdiye kadar bütün hattın tamamının geliri esası üzerine tespit kılınmakta idi. Hattın Pozantı ile Nusaybin arasındaki Türk kısmının kilometre teminatı mazide olduğu gibi tekmil Bağdat hattının tamamının geliri üzerine tespiti vazgeçilmezdir. Fransız delegesi bu talebin haklı olduğuna hükümetinin nazarı dikkatini celp etmeyi taahhüt eder. (BCA. 30-18-1-2\_1-13-2).*

Bu delilde açıkça göstermektedir ki önceden olduğu gibi hattın tamamının geliri esası üzerine düzenlenen kilometre teminatına uyulmamıştır. Bu da Anlaşmayı geçersiz kılabilecek önemli unsurlardan biridir.

II. onuncu maddede (... imtiyazlara bağlanmış) tabirlerinde imtiyaz kelimesinin kullanılmış olması da maddede Mersin-Tarsus-Adana hattının dahil olmasını icap etmez. Çünkü:

\*Bağdat mukavelenesinde başka bazı hatlarında imtiyazlarından bahs olunmaktadır.

\*Bağdat hattı imtiyazı kısım kısım inşa edilmek üzere verilmiştir. Her kısmının imtiyaz müddetinin başlangıcı ve bitişi başka başkadır.

\*Kısımlar için ek sözleşmeler vardır. Mesela: Bulgurlu-Halif kısmı ve Tilhabeşten Halebe bir şube inşası için ek sözleşme yapılmıştır.(BCA. 30-18-1-2\_1-13-2).

Bu maddeden de anlaşıldığı üzere Bağdat hattı tabirinin kullanılması Mersin-Tarsus-Adana hattının da aynı imtiyazlara sahip olduğunu göstermemektedir.

III. Mersin-Tarsus-Adana hattı Bağdat hattının bir şubesi değildir. Ayrı bir hattır. Kendine mahsus bir mukavelenamesi, ayrı bir imtiyazı, ayrı menfaatleri temsil eden ayrı bir şirketi vardır. Örneğin:

\*Bağdat demiryolu imtiyazına ait mukaveleye ek olarak tanzim olunan ikinci mukavelenemenin beşinci maddesinde Yenice ile Adana mevki arasındaki kısım için hükümetin gerek inşa ve gerek işletme teminatı vermeyeceği ve bu kısmın üzerinde Bağdat demir yolu vagonlarla gerçekleştirilecek nakliyata ait hisse hasılatın bir nispet dairesinde özellikle Mersin-Adana demiryoluna ait olacağı açıktır.

\*Bu mukavelenin altıncı maddesi de Yenice-Adana kısmının Bağdat hattından olmadığına delildir.

\*Yine bu mukavelenin yedinci maddesinin son fıkrası Mersin hattı ile Bağdat'ın bütünü başka hatlar olduğunun açık delilidir. (BCA. 30-18-1-2\_1-13-2).

Bu incelemeler gösteriyor ki Mersin-Tarsus-Adana demiryolu hattı Bağdat demiryolu hattından ayrı bir hattır. Dolayısıyla verilen imtiyazlar Mersin-Tarsus-Adana demiryolu hattı için kullanılmamıştır.

Türkiye Hükümeti daha önce imtiyaz verilen Mersin-Tarsus-Adana demiryolu hattının millileştirilmesi için büyük çaba harcamıştır. Yapılan çalışmalar sonunda düzenleme Meclise gelmiştir. Düzenleme bir takım tartışmalar neticesinde oylanarak kabul edilmiştir. Mecliste yaşanan gelişmeler kısaca aşağıdaki şekilde idi.

Kastamonu Milletvekili Hasan Fehmi Bey, bu konuyu daha iyi tetkik edebilmek için gelecek oturuma kadar vakit verilmesini istemişti. Maliye

Vekili Şükrü Saraçoğlu, meselenin çabucak müzakere edilmesini talep etmiştir. Bu durumu da sözleşmenin uzun zamandır herkesin gözü önünde bulunmasına ve encümenlerde haftalardan beri incelenmesine bağlamıştır. Ayrıca Hükümetin bu sözleşmeyi 1928 yılının Aralık ayının sonuna kadar Meclise arz etmeyi vadetmesi de bu harekette etkili olmuştur. Öyle ki memleketin gerek savunması gerekse iktisadi gelişimi için hattın Hükümet elinde kalması ve satın alınmasının en müsait zamanının bu dönem olduğunu da dile getirmiştir. (TBMMZC, 3/2/105-106).

Maliye Vekili Şükrü Saraçoğlu, Anadolu-Mersin hatları ve Haydarpaşa limanı şirketlerini Hükümetle makul ve adil esaslar çerçevesinde anlaşmaya sevk eden durumları şu şekilde açıklamıştır.

1-İsmet Paşa ve Hükümetlerinin Demiryolu siyasetini sürekli canlı tutarak memleketin muhtelif yerlerinde fiili olarak uygulamak istemesidir.

2-Bankalar sendikadaki paketin elimize geçmek üzere bulunması durumudur. İşte bu iki gelişme şirketleri müzakereye sevk etmiştir. (TBMMZC, 3/2/108.). Bu durum Hükümetin demiryolu politikalarına ne kadar önem verdiğinin de bir göstergesidir.

Gelişmeleri bütün boyutlarıyla Meclise aktarmaya devam eden Şükrü Saraçoğlu konuşmasında durumun maddi boyutlarından da bahsetmiştir. Bu açıklamaları da aşağıdaki şekildedir.

Mersin-Tarsus hattı 1932 senesine kadar lazım gelen sermayenin miktarı 8.199.050 Franktır. Bu sermaye %4 faizle ve %50 İsviçre Frangı verilmek şartıyla 4 senede temin edilecektir. Yani bunda da gerek faiz gerek anapara yarı yarıya indirilmiştir. Bu bakımdan satın alma bedeli 4.100.000 Franktır ki bu da 1.650.000 Türk Lirası eder. 67 km uzunluğunda bulunan ve senelik yarım milyon lirayı aşan geliri gayrisafiye temin eden bu hattın mallar menkul, gayrimenkul ve edevatı ile bu fiyata çok ucuza satın alındığı aşıkardır. Ayrıca Mersin-Tarsus-Adana şirketinin 10.951 adet 547.550 Frank kıymetinde imtiyazlı hisse senedi paketle tamamen 8.250 adet 4.125.000 Frank kıymetinde normal hisse senedinden 3.642.500 Frank kıymetinde 7.285'şide Anadolu şirketi vasıtasıyla bize intikal ettiği gibi %4 faizle 3.526.500 Frank kıymetinde 7.400 tahvilinde 1.553.500 Frank kıymetinde 3.157 paket arasında bize kalmaktadır. (TBMMZC, 3/2/108-111).

Bu çalışmaların sonucunda Türkiye Büyük Millet Meclisi tarafından 1090 sayılı Resmi Gazete de yayınlanarak yürürlüğe giren 1375 sayılı Kanun kabul edilmiştir. Kanunun maddeleri aşağıdaki gibidir:

Madde 1:Hükümetle Anadolu ve Mersin-Tarsus-Adana demiryolları ve Haydarpaşa Limanı şirketleri ve Zürih'te Şark Demiryolları Bankası

arasında 1928 tarihinde Ankara’da düzenlenen ve imza altına alınan dört parça İtilafname ile altı parça mektup onaylanmıştır.

Madde 2:Bu kanun yayın tarihinden itibaren geçerlidir.

Madde 3:Bu kanunu yürütmeye Maliye ve Nafia vekilleri memurdur. (TBMMZC, 3/2/116).

Yapılan oylamaya bölge milletvekillerinden bir kısmının katılım göstermediği görülmüştür. Bu milletvekilleri ve genel Meclis durumu aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

**Tablo 1:** Oylamaya Katılan Milletvekillerinin Durumu

Üye Sayısı:316		
Oylamaya Katılanlar:216		
Kabul Edenler:216		
Reddedenler:0		
Çekimsen:0		
Oylamaya Katılmayanlar:99		
Boş:1		
Kabul Edenler		
Adana	İçel	Mersin
-	Emin B.	Hakkı B.
	Hakkı B.	
Oylamaya Katılmayanlar		
Adana	İçel	Mersin
Hilmi B.		
Kadri B.	-	Ali Münif B.
Kemal B.		
Zamir B.		

Kaynak: (TBMMZC, 3/2/118-120).

İstanbul Milletvekili Fuat Bey, kabul edilen itilafnameler gereğince Maliye Vekaleti bütçesiyle demiryolları bütçesine ek ödenek konulması gerektiğini dile getirmiştir. O ödenek hakkında da bir kanun layihası takdim edilmiş ve onun da acilen müzakeresini teklif etmiştir. Bunun sonucunda getirilen teklif oylanarak aşağıdaki şekilde kabul edilmiştir.

Anadolu-Mersin-Tarsus-Adana demiryollarıyla Haydarpaşa liman ve rıhtımının satın alınması için 1928 mali senesi içerisinde verilecek para karşılığı olarak Anadolu-Bağdat demiryolları ve Haydarpaşa Liman ve Rıhtım idaresinin 1928 senesi bütçesinde beş numara ile açılan fasılla 1.500.000 lira ödenek aktarılmıştır. Yine aynı konuyla ilgili Anadolu-Mersin-Tarsus-Adana demiryolları ile Haydarpaşa limanı tesisinin ve bu

şirketlere ait esham ve tahvilat ile menkul ve gayrimenkul mallar için 1928 senesi Maliye Vekaleti bütçesine 225 numara ile açılan fasla mahsus 4.600.000 lira ödenek verilmiştir. (TBMMZC,3/2/116-117).

Bu oturumda ayrıca Erzincan Milletvekili Saffet Bey, Maliye Vekili Şükrü Saraçoğlu Bey'e Anadolu Demiryolu, Mersin-Tarsus-Adana yolları ile Haydarpaşa liman tesisatının memleketin menfaatine en uygun şekilde satın alınması hususunda mesaisinin takdir buyurularak kendilerine teşekkür edilmesi hakkında önerge teklifi de kabul edilmiştir. (TBMMZC, 3/2/117).

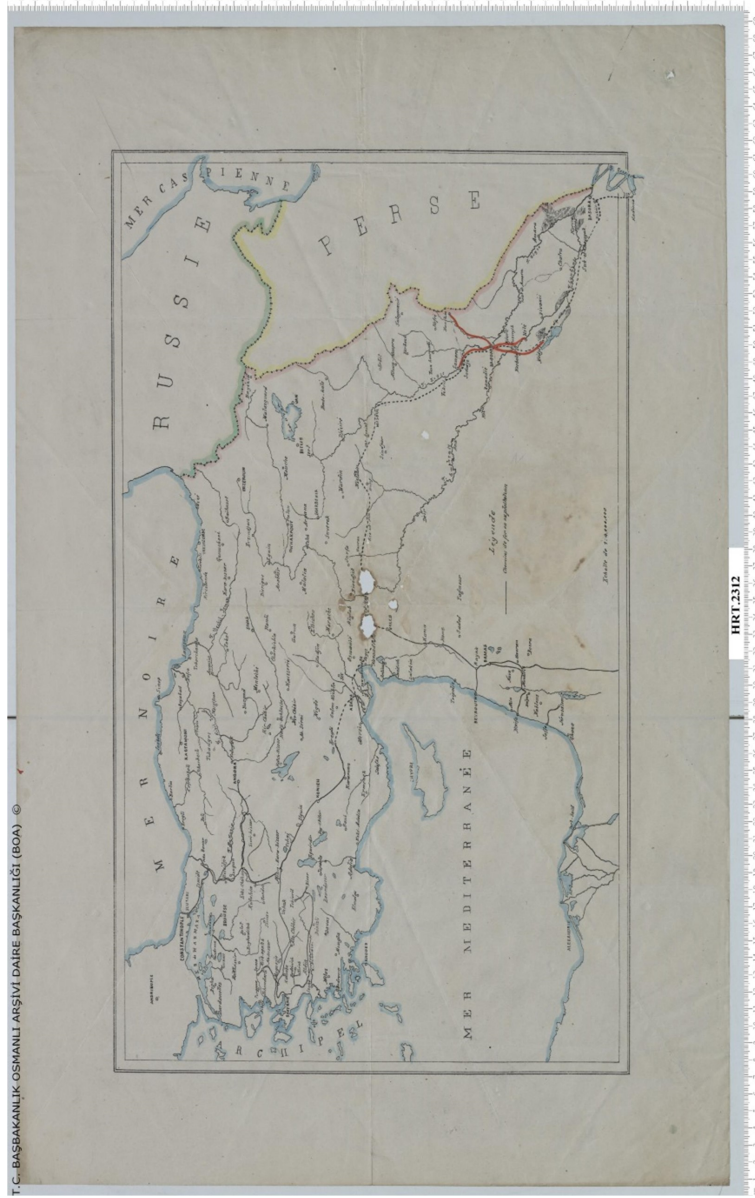
### **Sonuç**

İnsanların hareket ettirmeyi başardığı her araç ulaşımın gelişmesinde önemli bir rol oynamıştır. Buhar gücünün makine ile tanışarak lokomotif adını alması bu gelişmelerin en ciddi basamaklarından biri olmuştur. Nitekim bu durum sadece ulaşım sınırlı kalmamış insanları ve devletleri kısa zamanda her açıdan etkisi altına almıştır. 1830'larda başlayan demiryolu serüveni henüz yüzyıl bitmeden neredeyse dünyanın dört bir yanına yayılmış ve adeta devletlerin güç sembolü haline gelmiştir. Ekonomik olarak güçlü devletler bu yolları kendi sınırları içerisinde tutmakla kalmamış nüfuz bölgeleri oluşturmak için bir unsur olarak kullanmışlardır.

XIX. yüzyılın özellikle ikinci yarısından sonra ekonomik anlamda iyice darboğaza giren Osmanlı Devleti dönemin koşulları düşünüldüğünde demiryolu politikasına ağırlık vermek zorunda kalmıştır. Ancak kendi imkanlarıyla oluşturmak istediği yeni yollar ekonomik ve teknik altyapının kurbanı olmaktan kurtulamayacaktır. Bu durum da yabancı yatırımların desteklenmesine neden olacaktır.

Yeni kurulan Cumhuriyet ilke edindiği tam bağımsızlık parolası gereği imtiyaz verilerek kurulan bu şirketlerin ortadan kaldırılması için çalışmalar başlatacaktır. Mersin-Tarsus-Adana demiryolu hattının millileştirilmesi projesi de bu ilkenin doğurduğu en önemli sonuçlardandır. Yapılan yoğun çalışmalar ve görüşmeler sonunda hattın Türkiye Cumhuriyetine devredilmesi meselesi çözülecektir. Böylece herhangi bir sebeple de olsa bağımsız devlet anlayışından taviz verilmeyeceği gerçeği bir kez daha gösterilmiştir.

**Ek:1 Osmanlı Devletinin Tren Hatlarını Gösteren Harita**





**Ek:2 Mersin-Tarsus-Adana Demiryolu İtilafnamesi**

— 114 —

**Anadolu ve Mersin - Tarsus - Adana demiryolları ve Haydar Paşa  
limanı ve Zürihte Şark Demiryolları Bankası arasında mün'akit  
dört kıt'a itilâfname ve merbutatının tasdiklarına ait kanun**

( Resmî gazete ile neşir ve ilânı : 12/1/1929 - Sayı : 1090 )

№ 1375

BİRİNCİ MADDE — Hükümetle Anadolu ve Mersin - Tarsus - Adana Demiryolları ve Haydar Paşa Limanı Şirketleri ve Zürihte kâin Şark Demiryolları Bankası arasında 10 kânunuevve 1928 tarihinde Ankarada tanzim ve imza kılınan merbut dört kıt'a itilâfname ile bunların eczayı mütemminesinden olup tarafeyn arasında teati kılınmış olan altı kıt'a mektup tasdik olunmuştur.

İKİNCİ MADDE — Bu kanun neşri tarihinden muteberdir.

ÜÇÜNCÜ MADDE — Bu kanunun ahkâmını icraya Maliye ve Nafta Vekilleri memurdur.

5 kânunusani 1929

**Mersin - Tarsus - Adana Demiryolu itilâfnamesi**

Maliye vekili Saraç oğlu Şükrü Beycendi Hazretleri tarafından temsil ve atide muhtasarın Hükümet namile tevşim edilen:

« Türkiye Hükümeti Celilei Cümhuriyesi » ile

Salâhiyeti kâmile ile murahhas :

Müsyü Doktor Kurt Weigelt ve Müsyü Paul Meisner

Tarafından temsil edilen atide Şirket namile müsemma İstanbulda mukim ( Mersin-Tarsus - Adana Demiryolu Kumpanyası )

Beyninde atiyüzzikir hususat takarrür ettirilmiştir:

MADDE 1 — Şirket Mersinden Adanaya kadar olan demiryolu hattını ve bunun üzerinde ukudu imtiyaziyesinden mütevellit hukuku , işletme hakkı ile « Estacade » mağızalar , havayı hat ve elektirik merkezi, bilumum alât ve edevati muharrike ve mütetarrike ve bilcümle demir baş eşya ve malzeme de dahil olarak , atiyüzzikir şerait dairesinde Hükümete devir ve temlik eyler . Bundan maada Şirket, işbu itilâfnameye merbut listede tarif ve tafsil olunan arsaları da Hükümete devir ve temlik eyler. Buna mukabil, Şirket ukudu imtiyaziyesi mucibince Hükümete karşı uhdesine müterettip alelumum kâfîi vecaip ve mükellefiyetlerden beri olur .

MADDE 2 — İşbu devir ve temlik dolayisile Hükümet atide gösterilen takasiti seneviyenin, Şirket hesabına olarak, Berlinde « Doyçe Banka » sureti muntazamada tediyesini gayri kabili rücu olmak üzere taahhüt eyler :

1 - 1 kânunusani 1929 dan itibaren 31 kânunuevvel 1932 tarihine kadar lâzımüttekiye 1 129 378, 35 İsviçre frangi ( bir milyon yüz yirmidokuz bin üçyüz yetmiş sekiz İsviçre frangi ve otuz beş santm ) miktârında birer taksiti senevi .

İşbu senelik taksitler ait oldukları senelerin 15 şubat, 15 mayıs, 15 ağustos ve 15 teşrini sani tarihlerinde olmak üzere her üç ayda bir balâda muharrer mekadirin rub'u nisbetinde nakten veya Şirketin vadeleri müteakıp üç ayda hulûl edecek esham ve tahvilât kuponları olarak tevdiat icrası suretile, tediyе olunacaktır.

— 115 —

2 - 1 kânunsani 1933 den itibaren ve 31 kânunewel 1957 tarihine kadar lâzımtütediye 15 592,40 İsviçre frangı ( altmış beş bin beşyüz doksan iki İsviçre frangı ve kırk santim ) miktarında birer taksiti senevi.

İşbu senelik taksitler balâda mezkûr senelerin 15 mayıs tarihlerinde nakten veya Şirketin adeleri aynı sene zarfında hulûl edecek senedatına müteferri kupon olarak tediye kılınacaktır.

İsviçre frangı, binde 900 ayarı nizamısında 6,4516 gram altunu ihtiva etmekte olan irmi franklık sikkenin yirmide bir kısmıdır.

Şayet İsviçre frangı altın bedeli misline nazaran yüzde üçle fazla kıymetten düşecek olursa Hükümet bu suretle hasıl olacak farkı da tamamen tesviye eylemeği taahhüt eyler.

MADDE 3 — Hükümet balâdaki ikinci madde mucibince kendi tarafından tediye edilecek kassiti seneviye teminatı olmak üzere, herşeyden evvel işbu itilâfnamenin birinci maddesinde mezkûr olan hat ve tesisatın safi hasılatını Şirket tahvilât ve hisse senedatı hamillerine, gayri mübalihi rücu olmak üzere, tahsis eyler.

Maamafih, hasılatın ademi kifayesi taktirinde noksan mebalîği Devletin varidatı umumiyesinden mal hususunda Hükümete terettüp eden mecburiyete salıfüzükir tahsis keyfiyeti dolayısıyla ir gûna hâfel tari olmayacaktır.

MADDE 4 — İşbu itilâfnamede tayin ve tasdik edilmiş olanlar haricinde tarafevni adeyn beyninde kâffeı matlubat tesviye edilmiş addolunacaktır.

Esham ve tahvilât haiz buldukları vergi, damga resmi ve harç muafiyetlerini, hatta şirketin feshi halinde dahi aynen muhafaza edeceklerdir.

Tedahulâtı mümessil senedat aynı muafiyattan müstefit olacaklardır.

MADDE 5 — Şirketin esham ve tahvilâtına müteallik taahhüdün sureti tesviyesi işbu itilâfname neticesi olarak ne tarzda olacağı işbu itilâfnamenin eczayı mütemmimsinden olan erbut plânda tayin ve tespit edilmiş bulunacaktır.

MADDE 6 — Her hangi bir senenin 1 kânunewelinde, senei sabıka zarfında vadesi hül edipte ne senei sabıkada ve ne de cari senenin 11 ayı zarfında henüz berayı tediye raz edilmemiş olan tahvilât kuponları ve temettü kuponları adedinin senei sabıka zarfında desı gelen kuponlar mecmuunun %4 dünden fazla bulunduğu tahakkuk edecek olursa bu pta istimal edilmemiş olan mebalîği, müteakıp üç aylık taksit bedelinden, muvakkaten ı ve tenzilde Hükümet muhtar olacaktır.

Buna mukabil Hükümet, böylece tarih ve tenzil olunan mebalîği, ait buldukları kuponların aahharen ibrazı taktirinde kâmilen veya kısmen tesviye eylemeği taahhüt eyler.

İşbu itilâfname merbutunda tayin ve tespit edilmiş olan müruruzaman müddetleri zarfında raz edilmeyecek olan bütün kuponların esmanı balığaları sureti kat'iyede Hükümete kalacaktır.

MADDE 7 — Şirket, 1918 ilâ 1927 senei hesabiyeleri için plânço tanziminden muaf olup lecek plânço 31 kânunewel 1928 de katolunan plânço olacaktır.

MADDE 8 — Şirketin feshi taktirinde Hükümet, işbu itilâfname ile merbutunda iharrer bulunan vecaibi doğrudan doğruya Şirket esham ve tahvilâtı hamillerine karşı ifa eda edecek ve işbu itilâfnameye merbut plânda işaret olunan komisyon akçası ve masarif te kûmet canibinden yine doğrudan doğruya bankalara tesviye kılınacaktır.

Tasfiye nihayetinde, Şirketin mevcudu, hukuku, matlubatı ve menafii bilâ ıvaz Hükümete ikal edecektir.

MADDE 9 — İşbu mukavele ile merbutu netayicinden olan umuru maliye, Berinde yçe Bank müessesesine mevdu kalmakta olup müessesesi mezkûre, vücude getirilecek olan i Türk Devlet Bankası ile bu hususta anlaşacaktır. Balâdaki 8 inci maddede işaret olunan malın hudusu halinde de salıfüzükir umuru maliyenin rüyet ve tedviri yine mezkûr bankalar tesinde ipka olunacaktır ve Hükümet te, bu taktirde balâda zikrolunan tediyatı, alâkadarlar

— 116 —

hesabına olarak, Doyçe Bank ile: (Türkiye Devlet Bankası) na, işbu iki banka beyninde itti haz edilecek mukarrerata tevfi kan, icra eylemeği taahhüt eyler.

Hamiiler, Hükûmete karşı Doyçe Bank tarafından temsil olunacaklardır.

MADDE 10 — İşbu mukavele ile Hükûmete devir ve temlik olunan gayri menkullerin ferağ ve intikal harçları ve mukavelenin ve bankaya tediye edilecek senevi taksitler mukabilinde alınacak makbuzların damga resimleri ve devcedilecek emlak ve arazinin mütedahil vergileri Hükûmete aittir.

MADDE 11 — İşbu itilâfnamenin tefsir veya tatbiki hususunda zuhur edebilecek bilcümle ihtilâfat Şirket ukudu imtiyaziyesi ahkâmına tevfi kan fasıl ve tesviye olunacaktır.

MADDE 12 — İşbu itilâfname, Türkiye Büyük Millet Meclisince kabul ve tasdikı akabinde iktisabı mer'iyet edecektir ve muamele tasdikiyenin 31 kânunuevvel 1928 tarihine kadar vukuu muktazi bulunmakla Hükûmet işbu mukavelenemeyi imzasından itibaren 15 gün zarfında Büyük Millet Meclisinin nazarı tasvip ve tasdikına arz eylemeği taahhüt eyler.

Aynı hüküm ve tesiri haiz olmak üzere 10-12-1928 tarihinde Ankarada iki nüsha olarak tanzim kılınmıştır.

Kurt Weigel  
Paul Meisner

## LİSTE

Mersinde vakı arsalar

Mahallesi	Arşın murabbaı	Cinsi
Katolik kilisesi	4,800	(Mağaza) vakıf
» » »	80,000	» » »
Deniz kumu (sahil)	25,600	Arazii miriye
» » »	8,000	Vakıf
Cenuben demiryolu ile mahdut	25,600	Arazii miriye
» » »	24,000	»
» » »	52,800	»
» » »	42,200	»
» » »	55,200	»
Şimalen demiryolu ile mahdut	12,800	»
» » »	12,800	»
» » »	2,400	»
» » »	64,000	»

## MALİ SERVİS

Tahvilât faizlerinin sureti tesviyesi

1 — Vadesi hulûl etmiş olan ve 31 kânunusani 1929 tarihine kadar hulûl edecek olan bi tefrik herhangî vadelere ait olursa olsun müruru zamana uğramamış bilcümle tahvilât kuponlarının tediyesi, faizsiz ve birincisi 1 temmuz 1933 de ve sonrakileri de müteakıp senel temmuzunun 1 inci günü kesbi muacceliyet etmek üzere yirmi beş adet senelik takasit ile İsviç frangı olarak ve beher İngiliz lirası (yirmibeş İsviçre frangı) hesabıyla lâzımüttesviye « mütedal kuponları mümessil senedat » namile mevsüm senedat tahsisi suretile, yüzde 50 esası üzeri den icra kılınacaktır.

2 — Tahvilât faizlerinin tesviyesi, 1 temmuz 1929 da vadesi hulûl edecek kuponun tediye ile tekrar başlayacak ve cslabı tahvilâta, kuponların hulûlü vadelerinde lâzımüttesviye olmak üzer

### **Kaynakça**

- Akyüz, Y. (1988). Türk Kurtuluş Savaşı Ve Fransız Kamuoyu 1919-1922 (2. Baskı). Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- Altay, M.H. (1965). Adım-Adım Çukurova. Adana: Kemal Matbaası.
- As, E. (2013). Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960). Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi.
- Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri II (5. Baskı). (1997). Ankara: Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Yayınları.
- Çelik, K. (1999). Milli Mücadele'de Adana ve Havalisi (1918-1922). Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- Engin, V., Uçar, A., Doğan, O. (Ed.). (2013). Osmanlı'da Ulaşım (2. Baskı). İstanbul: Çamlıca Basım Yayın.
- Erol, A. (2003). Mersin-Tarsus-Adana Demiryolu (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Marmara Üniversitesi, İstanbul.
- Gürel, Z., (2011). Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk (2. Baskı). Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Hülagü, M., Arslan, M., Yavuz, Ü. (2008,12). Cumhuriyet Öncesi Osmanlı Demiryollarına Genel Bir Bakış. Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu. Ankara.
- Özyüksel, M. (2013). Osmanlı İmparatorluğu'nda Nüfuz Mücadelesi: Anadolu ve Bağdat Demiryolları (1. Baskı). İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Soysal, İ. (1983). Türkiye'nin Siyasal Andlaşmaları. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- Sultan Abdülhamit, (1975). Siyasi Hatıratım (3. Baskı).İstanbul: Dergah Yayınları.
- Şen, L. (2003). Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci (1. Baskı). Ankara: TESAV Yayınları.
- Türkçe Sözlük,( 2019), Ankara, Türk Dil Kurumu Yayınları, Baskı: II s.621)
- Yıldırım, İ. (2001). Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950). Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi.
19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti C.1 (2011), Ankara: Türkiye İstatistik Kurumu Matbaası.

C. ATLI, A. KALIN

ÇAKÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi/ Journal of Institute of Social Sciences

Cilt: 11, Sayı: 2, Kasım 2020 / Volume: 11, Issue: 2, November 2020: 155-175.

Yücel, S., Taşar, M. (2016). Demiryolunun stratejik önemi ve Erken Cumhuriyet Döneminde demiryolu siyaseti. *Vakanüvis*, 293-342.

### **Belgeler**

BCA. 30-18-1-2\_1-13-2

BCA. HRT.h.02312\_00001

Düstur, 3. Tertip. C.2

TBMMZC, 3/2