



“Bir Karış Fazla Şimendifer” Elazığ- Muş Demiryolu’nun Yapım Süreci

Abdulaziz Kardaş*

ORCID: 0000-0002-3343-2745

Öz

Osmanlı Devleti’nden devralınan önemli kurumlardan olan demiryolları, yeni devletin kuruluş felsefesi doğrultusunda yeniden ele alınmıştır. Bu dönemde, bir taraftan memleketin askeri ve iktisadi bakımdan muhtaç olduğu yeni demiryollarını hızla yapılırken, diğer taraftan da eski usullerle kurulmuş ve işletilmekte olan demiryollarının devletleştirilmesine başlanmıştır. Cumhuriyet Dönemi’nde izlenen demiryolu politikası ülke gerçeklerine dayalı, ülkenin kalkınması ve savunulması gibi millî ihtiyaçlara göre tespit edilmiştir. Cumhuriyet Dönemi’nde ülke gerçeklerine göre tespit edilen demiryolu politikasında temel hedeflerden biri de sınırlara ulaşmaktı. Bu bağlamda ele alınan ilk demiryolu Ankara’nın doğusuna uzanan Ankara-Sivas demiryolu olmuştu. Bu hat üzerinden Erzurum’a, daha sonra Irmak-Filyos hattıyla Karadeniz’e, Mersin’den Fevzi Paşa üzerinden Irak ve Diyarbakır’a ulaşmaya çalışılmıştır. Bu dönemde ele alınan önemli hatlardan biri de İran’a doğru uzanan Fevzi Paşa-Elazığ-Muş hattıydı. Yapılacak demiryolu, Elazığ’dan itibaren Palu-Genç ve Muş istikametini izleyerek doğuya doğru ilerleyecekti. Elazığ-Muş Hattı’nın yapımında yaşanan sıkıntılar nedeniyle Elazığ-Muş Demiryolu ancak Ekim 1955’te işletmeye açılabilmişti. Bu makale Elazığ-Muş demiryolunun yapım sürecini ele almakta olup, tarih yöntemi kullanılarak arşiv belgelerine dayalı olarak ortaya konulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Demiryolu, Politika, Elazığ, Muş, İran

Gönderme Tarihi: 09/12/2019

Kabul Tarihi:30/12/2019

* Doç. Dr., Van Yüzcüncü Yıl Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, E-Posta: a.kardas@yyu.edu.tr

“One Span More Railway” Elazığ-Muş Railway Construction Process

Abstract

The railways, one of the important institutions taken over from the Ottoman Empire, was re-evaluated in line with the philosophy of the establishment of the new state. During this period, on the one hand, the country's military and economic needs in terms of new railroads are being built rapidly, on the other hand, the old methods established and operated railways have been nationalized. The railway policy pursued during the Republican Era was determined based on the realities of the country and according to the national needs such as the development and defense of the country. One of the main objectives of the railway policy, which was determined according to the realities of the country in the Republican Era, was to reach the borders. The first railway to be addressed in this context was the Ankara-Sivas railway to the east of Ankara. It was tried to reach Erzurum via this line, then to the Black Sea via Irmak-Filyos line, and to Iraq and Diyarbakır via Fevzi Pasha from Mersin. One of the important lines discussed in this period was the Fevzi Pasha-Elazığ-Muş line extending towards Iran. The railway to be made, from Elazığ, Palu-Genç and Muş direction to follow the direction to the east. The Elazığ-Muş Railway could only be put into operation in October 1955 due to the difficulties in the construction of the Elazığ-Muş Line. This article deals with the construction process of Elazığ-Muş railway and has been put forward based on archival documents by using historical method.

Keywords: Railway, Politics, Elazığ, Mus, Iran

Received Date: 09/12/2019

Accepted Date: 30/12/2019

“Еще одна пядь железной дороги”: процесс строительства железной дороги Элазыг-Муш

Резюме

Унаследованная от Османской империи такая значимая структура, как железные дороги вновь вошла в поле зрения нового государства с развитием философии строения страны. В это время, с одной стороны шло активное строительство необходимых для экономических и военных нужд новых путей, с другой - шла приватизация государством построенных прежним способом и все еще эксплуатируемых старых путей сообщения. Во времена Республики политика по железным дорогам была определена в соответствии с реалиям времени и такими национальными потребностями, как развитие и защита страны. Одним из базовых направлений данной политики было обеспечение сообщения с приграничными территориями. В связи с этим, первой дорогой, представленной на рассмотрение, был расположенный к востоку от Анкары путь Анкара-Сивас. По этому пути была сделана попытка добраться до Эрзурума, далее по пути Ирмак-Фильос до области Карадениз, из Мерсина через Февзи-паша в Ирак и Диярбекир. Еще одной важной дорогой, которая доходила бы вплоть до Ирана, был бы путь Февзи-паша-Элазыг-Муш. Запланированная железная дорога должна была следовать из Элазыга к Палу-Генч и Муш, а оттуда дальше на восток. Из-за возникших проблем при строительстве, путь Элазыг-Муш был открыт для эксплуатации только в 1955 году. В данной статье рассматривается процесс строительства железной дороги Элазыг-Муш с использованием архивных документов.

Ключевые слова: железная дорога, политика, Элазыг, Муш, Иран.

Получено: 09/12/2019

Принято: 30/12/2019

Giriş

Osmanlı Devleti'nden Cumhuriyete 3756 km'si imtiyazlı, yani yabancı şirketler tarafından inşa ettirilip işletilen, 355 km'si de Rus işgalinden kurtarılan topraklarda olmak üzere toplam 4111 km demiryolu kalmıştı.¹ İmtiyazlı şirketler tarafından inşa edilen demiryolları, ülke çıkarlarından çok emperyalist devletlerin çıkarlarına göre inşa edilmişlerdi.² Bunlardan Anadolu hattı Eskişehir üzerinden Ankara ve Konya'ya, Anadolu-Bağdat hattı³ da Konya'dan Adana ve Irak'a uzanmaktaydı. Ruslardan kalan Erzurum-Sarıkamış-Sınır hattının dışında Ankara'nın doğusunda demiryolu yoktu.

a) Cumhuriyet Dönemi'nde İzlenen Demiryolu Politikası

Cumhuriyetin ilanı ile yeni devletin kuruluş felsefesine uygun olarak izlenen demiryolu politikasında ülke gerçeklerine uygun kalkınma ve vatanın savunulması gibi milli ihtiyaçlar esas alınmıştı. Bunun yanında “*Bir karış fazla şimendifer*” parolasıyla demiryollar; “*millî vahdet, millî mevcudiyet, millî istiklâl*”⁴ meselesi olarak görülmüştü.

Mustafa Kemal Paşa'nın; “*Memlekette her vasıta ile bir karış fazla şimendifer vücuda getirmek, fakat vaziyet her ne olursa olsun bir gün geri kalmamak düsturu, milletin hakiki ihtiyacına mutabıktır*”⁵ şeklinde desteklediği bu politika ile ülkenin uzak şehirlerinin merkeze bağlanması hedeflenmişti. Hükümetin büyük bir azimle takip ettiği bu hedefte,⁶ demiryollarının bir inşa politikasına dayanması⁷ kaçınılmazdı.

¹AbdulazizKardaş, *Cumhuriyet Döneminde Van Gölü Havzasında Yapılan Kamu Harcamaları ve Yatırımlar (1923-1950)*, Ankara:Atatürk Araştırma Merkezi Yayını, 2015; Zübeyir Akçadurak, “Cumhuriyet Devrinde Türkiye Demiryolları”, *Demiryollar Dergisi*, 24, sy.294-296 (1950): 62; Yakup Kalgay, “Bir Karış Fazla Demiryolu Politikamız ve Mesut Neticeleri”, *Demiryollar Dergisi*, 19, sy. 224-226 (1943): 60.

² Mustafa Sönmez, *Doğu Anadolu'nun Hikâyesi Kürtler: Ekonomik ve Sosyal Tarih*, Ankara: Arkadaş Yayınları, 1992, 99.

³ Anadolu ve Bağdat Demiryolları, hem uluslararası taşımacılık için hem de kuzey ve güney yolları için ana hat olarak kalmıştır. Bu hat Türk ordusunun süratle seferber edilmesini, Şark Vilâyetlerinde üretilen ürünlerin başka bölgelere naklinin kolaylaştırması ve sınırların güvenliğinin sağlanmasını kolaylaştıracaktı. Fevzipaşa-Diyarbakır hattı için aynı şeyleri söylemek doğru olacaktır. (*Uyanış*, 77, sy,13(1935): 237.)

⁴“İsmet Paşa'nın 30 Ağustos 1930 Tarihli Sivas Konuşması”, *Cumhuriyet*, 31 Ağustos 1930; *Demiryollar Mecmuası*, 6, sy. 66-70, (1930): 270-285.

⁵Bilsay Kuruç, *Mustafa Kemâl Dönemi'nde Ekonomi*, Ankara:Bilgi Yayınları 1987, 21.

⁶*Demiryollar Mecmuası*, 1, sy.11 (1926): 325.

Bu politika ile aynı zamanda, üretim merkezlerini tüketim merkezlerine bağlayarak iktisadi bir denge kurmak, bunun yanında demiryollarının geçtiği bölgelerde iktisadi hayatta olduğu kadar sosyal ve kültürel hayat üzerinde bir gelişme sağlamak,⁸ yapılan inkılâpları yurdun her köşesine yaymak ve kök salmasını sağlamak gibi önemli birçok prensibe dayanmaktaydı.⁹

Sınırlara ulaşmak, Cumhuriyet hükümetlerinin demiryolu politikalarının temelini oluşturmuştu. Nafia Vekili Ali Çetinkaya, Irmak-Filyos hattının açılışında,¹⁰ yaptığı konuşmada; “Bugün açtığımız hat kömür hattıdır. Dünyanın en zengin kömürü Zonguldak’tadır. Bu hat memleketin, bilhassa Orta Anadolu’nun dâhili ihtiyacını temin edecektir. Diyarbakır hattını Ankara’ya döndükten iki-üç gün sonra açmağa gideceğiz. Diyarbakır’de de durmayacağız; Van’a ve hududa doğru gitmeye devam edeceğiz”¹¹, şeklindeki sözleri demiryolunun Diyarbakır’dan sonraki hedefinin sınırlara ulaşmak olduğunu vurgulamıştı.

Bu bağlamda yeni hükümet, ilk adımda doğu-batı bağlantısını sağlamak için kuzeyde Ankara-Sivas-Elazığ-Muş-Van (veya Ankara-Sivas-Erzurum) hattı ve güneyde ise Fevzipaşa-Diyarbakır hatlarına yapılacak bağlantılar vasıtasıyla Yolçatı’dan inşasına başlanacak olan Elazığ-Muş hattı ile İran’a uzanan bir bağlantı oluşturmayı planlamıştı.

b) Yolçatı-Elazığ-Muş Hattı

Cumhuriyet’in ilânından itibaren ilk on yılda inşasına başlanan ve doğuya doğru ilerleyerek araştırma konumuzu ilgilendiren demiryolu ve inşa faaliyetleri için Cumhuriyet Hükümetleri, yoğun çaba sarf etmişlerdi. 22 Mart 1924’te TBMM’de kabul edilen kânun ile Arade (Fevzipaşa)-Diyarbakır-Ergani arasında bir demiryolunun yapılması kararlaştırılmıştı.¹²

Fevzipaşa-Diyarbakır demiryolunun inşası hakkındaki kanun TBMM’de görüşülürken Elazığ milletvekilleri hattın Elazığ’dan geçirilmesi için teklifte bulunmuş,

⁷Başvekil İsmet Paşa, inşa politikasının gerekçesini, şöyle açıklıyordu; “Bence şimendifer politikası herşeyden evvel bir inşaat politikası idi. ... Bana şimendiferlerde esas politikamın ne olacağını sordukları zaman bir karış şimendifer demiştim. Yeni inşaat gibi muazzam bir masrafa girerken eski şimendiferleri devletleştirmek gibi bir masrafa girmek istemiyordum,” *Demiryollar Mecmuası*, 6, sy, 66-70 (1930): 278.

⁸Ercan Çağlayan, *Cumhuriyet’in Diyarbakır’da Kimlik İnşası (1923-1950)*, İstanbul: İletişim Yayınları, 2014, 226.

⁹T.C. Bayındırlık Bakanlığı *Bayındırlık İşleri Dergisi*, sy, 5 (1938): 119.

¹⁰*Ulus*, 13 Senteşrin/Kasım 1935.

¹¹*Cumhuriyet*, 13 İkinciteşrin/Kasım 1935.

¹²*TBMM Kavanin Mecmuası*, II/2, 286.

ancak meclis bu teklifi kabul etmemişti.¹³ Demiryolu konusunda istekli olan Elazığlılar bu düşüncelerinden vazgeçmemişlerdi. Birinci Umumî Müfettiş İbrahim Tali Bey ve Elazığlılardan oluşan heyet, Aralık 1930'da Başvekil İsmet Paşa'yı ziyaret etmiş ve hattın Elazığ'dan geçirilmesi hususundaki isteklerini dile getirmişlerdi.¹⁴ İsmet Paşa, başta bu hattın yapılmasına sıcak bakmamıştı. Ancak heyet tarafından bu hattın daha sonra yapılması düşünülen Elazığ-Muş-Van hattının Elazığ'a kadar olan bölümünün Diyarbakır'a giden hatla aynı zamanda yapılabileceğinin belirtilmesi¹⁵ üzerine İsmet Paşa; Muş-Van ana hattının, Fırat'tan itibaren Elazığ'a kadar olan kısmının yapılması için demiryolu uzmanlarına talimat vererek¹⁶ hattın yapımına başlanmasını istemişti. İsmet Paşa'nın bu kararını Elazığ halkı sevinç ve heyecanla karşılamıştı.¹⁷

Bölgede incelemelerde bulunan Dâhiliye Vekili Şükrü Kaya, 13 Kasım 1931'de Elazığ'dan İsmet Paşa'ya gönderdiği telgrafta; hattın Elazığ'dan geçirilmesiyle iktisadi, idari, siyasi ve hatta inşaat noktasında çok önemli yarar ve bütçe açısından da tasarruflu olacağını belirtmişti. Şükrü Kaya ayrıca hattın askeri açıdan da büyük yarar sağlayacağını ve halkın isteklerinin de bu yönde olduğunu ifade etmişti.¹⁸ Sonunda Fevzipaşa-Diyarbakır hattının inşası Elazığ'a yaklaşınca 1 Nisan 1933'te kabul edilen "Elâziz Şube Hattının İnşasına Dair Kanun"¹⁹ ile Fevzipaşa-Diyarbakır Hattının uygun bir noktadan Elazığ'a bir şube hattının, bir yılda yapılması için 600 bin liraya kadar ödenek verilmesi kararlaştırılmıştı.²⁰ Yapılacak bu kısa demiryolu ile bölge iktisadî olarak gelişme imkânı bulurken, bölgenin ürünleri de diğer merkezlere daha kolay ve ucuza taşınabilecekti. Diğer taraftan Fevzipaşa-Diyarbakır yolunun Yolçatı-Ergani bölümünün inşaatı için gerekli malzeme Elazığ-Maden Şosesi üzerinden yapılacağı için demiryolunun Elazığ'a ulaşması ile inşaat malzemesinin taşınması daha kolay olacaktı.²¹

Kanun gereğince inşaatına başlanan Yolçatı-Elazığ hattının inşaat ve ray döşeme işleri 1 Temmuz 1934'te bitirilmişti. Fevzipaşa-Diyarbakır demiryolunun 344.

¹³TBMM ZC, II/23, İ: 75, (22.3.1926), 299.

¹⁴Elâziz, 24 Birincikânun/Aralık 1930.

¹⁵Cumhurbaşkanlığı CCumhuriyet Arşivi (CCA), 030.10.147.48.10.

¹⁶Elâziz, 24 Birincikânun/Aralık 1930.

¹⁷Elâziz, 31 Birincikânun/Aralık 1930.

¹⁸CCA. 030.10.12.73.24.

¹⁹TBMM Kavanin Mecmuası, IV/12, İ: 2, Ankara: TBMM Matbaası, 1934, s. 179; *Düstur*, Üçüncü Tertip, C: 14, Ankara: Başvekâlet Matbaası, 1933, 457.

²⁰TBMM ZC, IV/14, İ: 35, (1.4.1933), 18.

²¹TBMM ZC, IV/14, İ: 35, (1.4.1933), Sıra No: 97, 1.

km'sindeki Yolçatı istasyonundan Elazığ'a kadar olan 24 km uzunluğundaki hat²² 11 Ağustos 1934'te Nafia Vekili Ali (Çetinkaya) Bey'in de katıldığı törenle açılmıştı. Törende Ali Bey; “*Yurdu demir ağlarla örmek azmimizdir... bu arada Sivas'a vardık, bugün Elaziz'deyiz, yarın Diyarbakır'da öbür gün Erzurum, Antalya'dayız, belki çok yakında kardaş ellere kadar uzanmış olacağız*”²³, sözleriyle Cumhuriyet hükümetlerinin demiryol politikalarını ortaya koymuştu. Bu politikada “*kardaş eller*” olarak ifade edilen İran ve Irak'tı. Dolayısıyla demiryolunun bir kolunun Muş üzerinden İran'a uzatılmasına çalışılması Cumhuriyet Hükümetleri için önemli bir hedefti.

c) Diyarbakır-Kurtalan Hattı

Sınırlara ulaşmak, Cumhuriyet Hükümetlerinin demiryolu politikalarının temelini oluşturmuştu. Bu hattın yapımı sırasında ekonomik sıkıntılar yaşanmıştı. Bunun üzerine hükümet yeni kaynak arayışına girmiş ve sonunda çıkardığı kanunla 12 milyon liralık yüzde 5 faizli tahvil çıkarılmasına yetki vermiş ve tahvil satışından elde edilen gelire hattın yapımı tekrar başlatılarak 1 Nisan 1934'te Fırat-Yolçatı bölümü tamamlanmıştı.²⁴ Kalan kısmın yapımı için 12 Nisan 1934'te “Fevzipaşa-Diyarbakır Hattı İnşaatının İkmali Hakkında Kanun” çıkarılmış ve Nafia Vekâleti, 4 milyon liralık bir ödenek ayırmıştı.²⁵ Böylece yapımına devam edilen hat 31 Temmuz 1935'te Ergani'ye ulaşmıştı.²⁶ Fevzipaşa'dan Ergani'ye uzanan 421 km'lik bu önemli hat 5 Ağustos 1935'te Ergani'de Birinci Umumi Müfettiş Abidin Özmen'in²⁷ de katıldığı bir törenle işletmeye açılmıştı.²⁸ Ergani-Diyarbakır arasındaki kısım da 30 Ağustos 1935'te tamamlanmış²⁹ ve 22 Kasım 1935'te düzenlenen törenle hizmete açılmıştı.³⁰

Nafia Vekili Ali Çetinkaya, Irmak-Filyos hattının açılışında,³¹ yaptığı konuşmada; “*Bugün açtığımız hat kömür hattıdır. Dünyanın en zengin kömürü Zonguldak'tadır. Bu hat memleketin, bilhassa Orta Anadolu'nun dâhili ihtiyacını temin edecektir. Diyarbakır hattını Ankara'ya döndükten iki üç gün sonra açmağa gideceğiz.*

²² Hüseyin Kalgay, “Fevzipaşa-Ergani-Diyarbakır Hattı Bakır Yolu”, *Demiryollar Dergisi*, 14, sy. 164-165 (1938): 945.

²³ *Erzurum*, 13 Ağustos 1934; *Varlık*, 13 Ağustos 1934; “*Elâziz Şube Hattının Açılma Resmi*”, T.C. Nafia Vekâleti, *Nafia İşleri Mecmuası*, sy. 3, (1934): 13.

²⁴ *Ayin Tarihi*, S: 5, Mayıs 1934, 2; T.C. Bayındırlık Bakanlığı, *Bayındırlık İşleri Dergisi*, sy.5 (1938):56.

²⁵ *TBMM Kavanin Mecmuası*, 14, sy.13:167; *Düstur*, Üçüncü Tertip, 15:347; T.C. Nafia Vekâleti, *Nafia İşleri Mecmuası*, Sene: sy. 1, (1934):11.

²⁶ *Ulus*, 1 Ağustos 1935.

²⁷ *İçişleri Bakanlığı Arşivi*, Dosya No: 1323.

²⁸ *Cumhuriyet*, 6 Ağustos 1935; T.C. Bayındırlık Bakanlığı, *Bayındırlık İşleri Dergisi*, sy.3 (1935): 42.

²⁹ *Ulus*, 20 Senteşrin/Kasım 1935.

³⁰ *Cumhuriyet*, 22 İkinciteşrin/Kasım 1935; *Cumhuriyet*, 23 İkinciteşrin/Kasım 1935.

³¹ *Ulus*, 13 Senteşrin/Kasım 1935.

Diyarbakir’de de durmayacağız; Van’a ve hududa doğru gitmeye devam edeceğiz”,³² şeklindeki sözleri demiryolunun Diyarbakır’dan sonraki hedefinin doğruya ulaşmak olduğunu göstermekteydi.

Ali Çetinkaya, Diyarbakır’da gazetecilere yaptığı açıklamada; *“Daha şarka doğru mümkün olduğu kadar sürat ve ehemmiyetle hatlarımızı uzatmak gayemizdir. 1936 senesinden itibaren her halde daha ötelerde inşaata devam edeceğiz. Elaziz’den Van’a ve hududa kadar olan kısmın ilk istikşafını bir fen heyetine yaptırдық. Diyarbakir’den Van’a kadar olan mesafe Elaziz’den Palu, Çapakçur ve Muş’tan geçmek şartıyla Van’a kadar olan mesafeye hemen müsavi gibidir. Her iki istikamet in umumi, hususi şartları, vaziyetleri vardır. Bu hususta alakadar makamların nokta-i nazarları mütaleaları alındıktan sonra hangisinin tercih edilmesi lazım geleceğine karar verilecektir*”,³³ demişti. Ancak iktisadi yetersizliklerden dolayı hattın Diyarbakır’dan sonrasının yapımına istenen hızda başlanamamıştı.

II. Dünya Savaşı yıllarında demiryolu politikasındaki atılımı sürdürmek mali ve teknik altyapının yetersizliği bakımından iyice güçleşmişse de hükümetler bu konudaki kararlılıklarını yitirmemişlerdi. Bunda demiryolu politikalarının mimarı İsmet İnönü’nün Cumhurbaşkanı olmasının etkisi büyüktü. İsmet İnönü’nün Cumhurbaşkanı olmasıyla kurulan Dr. Refik Saydam Hükümeti’nin programında; *“Demiryolu inşaatı Cumhuriyet devrinin çizdiği büyük program dairesinde devam ettirilecektir*”,³⁴ denilerek bu konudaki kararlılık vurgulanmıştı. Özellikle savaş koşullarındaki askeri ihtiyaçların demiryolunun önemini arttırması, devletin imkânlarının azalmasına rağmen, demiryollarının geliştirilmesine önem verilmesini sağlamıştı.

d) Elazığ-Muş-Tatvan Güzergâhının Seçilmesi

Yapımına önem verilen bir diğer hat da Elazığ-Van-İran hattıydı. İran sınırına ulaşacak olan demiryolu, 3262 Numaralı Kanun’a³⁵ göre Diyarbakır’dan Irak sınırına yapılacak demiryolunun uygun bir noktasından ayrılacak bir hat ile Bitlis-Tatvan ve Van üzerinden yapılacaktı.³⁶ Bu hattın tercih edilmesinin sebebi ise hem 171 km’si Irak sınırına yapılacak olan hat ile beraber olması, hem de İran sınırına en yakın güzergâh

³² *Cumhuriyet*, 13 İkinciteşrin/Kasım 1935.

³³ *Cumhuriyet*, 25 İkinciteşrin/Kasım 1935.

³⁴ *TBMM ZC. 5, sy.29. İ: 28, (27.1.1939): 216*

³⁵ 14.6.1937, Tarih ve 3262, Numaralı Diyarbakır İstasyonundan Irak ve İran Sınırlarına Kadar Yapılacak Demiryolları Hakkında Kanun, *TBMM Kavânin Mecmuası*, 5, sy.17 (1937): 1057.

³⁶ T.C. Bayındırlık Bakanlığı, *Bayındırlık İşleri Dergisi*, sy.5, (1937): 60.

olmasıydı.³⁷Hattın, Kurtalan'a kadar olan kısmı bitirilmiş ve inşaat sırasında güzergâhın etütleri yapılmıştı. Kurtalan İstasyonu'ndan İran sınırına kadar olan bölümünde Van Gölü kenarında Tuğ (Tatvan) mevkiine kadar olan kısmın etütleri sonucunda, güzergâhın değiştirilmesi³⁸ gündeme gelmiş ve bu konuda bir kanun teklifi verilmişti. Bu kanun teklifinin gerekçesinde hattın incelenmesi sonucunda varılan sonuçlar şöyle sıralanmıştı; Bitlis üzerinden Van Gölü'ne kadar olan bölümde 21 km'ye varan ve en büyüğü 700 m olan 95 adet tünel, 40-50 m yüksekliğinde 6 viyadük ve 4 adet büyük köprüünün inşası gerekecekti. Yine bu güzergâhın Bitlis'ten önce Deliklitaş'tan Van Gölü kenarına kadar 20 km'lik kısım üzerinde etkili olan çığlar nedeniyle kapanma ihtimali çok yüksekti. Bu kısmın 20 km'de binde 20 ve 40 km'de binde 25'lik meyil bulunması hattın nakliye gücünü azaltacağı gibi işletme masrafını da arttıracaktı. Kurtalan-Bitlis-Tuğ (Tatvan) güzergâhı³⁹ yerine Elazığ-Palu-Muş-Rahva-Tatvan güzergâhı⁴⁰ tercih edilirse yaklaşık 70 km daha fazla demiryolu yapılacak ve 5 milyonluk fazla bir harcama gerekecekti.⁴¹ Fakat yeni güzergâhın eskisine oranla daha verimli bir bölgeden geçmesi işletme gelirini artıracaktı. Önceki güzergâha göre daha düz bir araziden geçecek yeni güzergâhta meyil ise binde 15'ti. Ayrıca yeni güzergâh, İran transit taşımacılığını 90 km kısaltacaktı. Yine, Yolçatı-Diyarbakır-Kurtalan-Bitlis-Tatvan 437 km iken; Yolçatı-Elazığ-Muş-Rahva-Tatvan güzergâhı 345 km idi.⁴²

Bu sebeplerden dolayı toplam uzunluğu yaklaşık 330 km olan Elazığ-Palu-Muş-Tatvan güzergâhı tercih edilmiş,⁴³ İcra Vekilleri Heyeti, Elazığ-Palu-Muş-Tatvan hattının etüt, istikşaf ve oplikasyon masrafları için önceden Diyarbakır-Cizre-Van hattı için tahsis edilen 4.5 milyon liradan 200 bin liranın verilmesini 4 Mart 1940'ta çıkarılan kararname ile kararlaştırmıştı.⁴⁴ Bu para ile yeni hattın güzergâhı ve tetkikleri yapılmış

³⁷ T.C. Nafia Vekâleti, *Bayındırlık İşleri Dergisi*, sy.5 (1939): 73-74.; T.C. Nafia Vekâleti, *Bayındırlık İşleri*, sy.6 (1939): 10.

³⁸“İran Hattı Şehrimizden Geçmeyecek Mi?”, *Yurd Yolu*, 20 Mart 1940; T.C. Nafia Vekâleti, *Bayındırlık İşleri Dergisi*, sy. 5 (1940): 40.

³⁹“Türkiye-İran Hattı İlerliyor”, *Yurd Yolu*, 15 Kânun-ı sani/Ocak 1940.

⁴⁰*Cumhuriyet'in 18. Yıldönümünde Hitabeler ve Konferanslar*, Ankara: Çankaya Matbaası, 1941, 51.

⁴¹*TBMM ZC*, 6, sy. 11, İ: 47, (6.5.1940): 1-4.

⁴²12.4.1940 Tarih ve 1/365 Numaralı, Diyarbakır İstasyonu'ndan Irak ve İran Hudutlarına Kadar Yapılacak Demiryolları Hakkındaki 3262 Sayılı Kanunun Birinci Maddesinin Tadiline Dair Kanun Layihası ve Nafia ve Bütçe Tercümeleleri Mazbataları, *TBMM ZC*, 6, sy.11, İ: 47, (6.5.1940) Sıra Sayısı:113, 1-4; T.C. Nafia Vekâleti, *Bayındırlık İşleri Dergisi*, sy.5, (1940): 26-35.

⁴³Hüseyin Kalgay, “Elazığ-Van-İran Demiryolu ve Eski Güzergâhla Mükayesesi,” *Demiryollar Dergisi*, 16, sy. 187-188 (1940): 272.

⁴⁴CCA. 030.18.01.02.90.19.9.

ve daha sonra 6 Mayıs 1940'ta kabul edilen kanun ile işe başlanmıştı.⁴⁵ Aynı Kanun'a göre Diyarbakır'dan Irak ve Elazığ'dan İran sınırlarına birer demiryolu yapılacaktı.⁴⁶ Elazığ-Van Hattı'nın güzergâhı kesinleştikten sonra 17 Kasım 1940'ta Elazığ'da düzenlenen bir törenle yapımına başlanmıştı.⁴⁷ Fakat savaş döneminin koşullarından dolayı 50 milyon liralık ödeneği karşılayamayan Hükümet, Mayıs 1941'de yıllık faiz ve ikramiye tutarı yüzde 7 olan bir borçlanmaya gitmiş ve 35 milyon liralık tahvil piyasaya sürmüştü.⁴⁸ Buradan elde edilen para ile hattın inşasına devam edilebilmişti. Ancak mali destek sağlanabilmişse de savaşın olumsuz etkileri nedeniyle çimento, demir, kereste gibi önemli inşaat malzemesi zamanında ve yeterince temin edilememişti.

Ağustos 1941'de, Elazığ-Muş hattının,⁴⁹ Elazığ-Palu arasındaki 70 km'lik çok arızalı⁵⁰ ve birçok büyük köprü ve tünelleri içeren kısım üzerindeki çalışmalara devam edilmişti.⁵¹ Palu ile Çapakçur arasında ihalesi yeni yapılan 64 km'lik kısımda da inşaat başlatılacaktı. Böylece Çapakçur karşısındaki Bingöl istasyonuna kadar olan 134 km'lik kısımda bu yıl içinde yoğun çalışmalar yapılacaktı.⁵² 1942 başında ise Çapakçur kasabası ile Muş arasında etütleri tamamlanmış 100 km'lik kısımda inşaat faaliyeti başlayacaktı.⁵³ Bu amaçla Elazığ-Muş-Van-İran demiryolunun Elazığ'dan itibaren 134 km'lik kısım müteahhitlere ihâle edilmişti. Bu kısmın toplam ihâle bedeli 13.601.200 lirayı bulmuştu.⁵⁴

1942'de II. Dünya Savaşı'nın hattın inşaatı üzerindeki etkisi bütün ağırlığıyla hissedilmişti. Daha önce ihale bedeli 16 milyon lirayı bulan altı kısımda yapılabilmemiş olan işlerin bedeli 1 milyon 651 bin 354 lirayı geçmişti. Bu da tüm bedelin ancak yüzde 10'unu karşılayabilen bir miktar olmuştu. Savaşın etkisiyle inşaatın tam randıman ile

⁴⁵Diyarbakır İstasyonundan Irak ve İran Hududlarına Kadar Yapılacak Demiryolları Hakkındaki 3262 Sayılı Kanunun Birinci Maddesinin Tadiline Dair Kanun, *TBMM ZC*, 6, sy.11, İ: 47, (6.5.1940): 17.

⁴⁶*Van*, 21 Eylül 1941.

⁴⁷*Cumhurbaşkanlığı İsmet İnönü Arşivi*, Yer No: 2/11-26, F: 5584.

⁴⁸*TBMM ZC*, VI/18, İ: 54, (21.V.1941), 117; *TBMM Kavanin Mecmuası*, 6, sy. 22: 726-727; *Düstur*, Üçüncü Tertip, C: 22, 420-421.

⁴⁹T.C. Nafia Vekâleti, *Bayındırlık İşleri Dergisi*, sy. 5-6 (1942): 9.

⁵⁰*Van*, 30 Ağustos 1941.

⁵¹Hüseyin Kalgay, "Refah ve Ümran Ülkümüzün Demiryollarına Umumi Bir Bakış," *Demiryolları Dergisi*, 17, sy.197-200 (1941): 699.

⁵²*TBMM ZC*, 6, sy.11, İ: 1, (1.11.1941): 6; *Van*, 15 İkinciteşrin/Kasım 1941; *Belediyeler Dergisi*, sy. 75 (1941): 6.

⁵³*Ayn Tarihi*, S: 93 Ağustos 1941, 4; *İdare Dergisi*, sy.161-164 (1941): 3236.

⁵⁴T.C. Nafia Vekâleti, *Bayındırlık İşleri Dergisi*, sy. 5 (1941): 50.

ilerlemesi temin edilememiş olmakla beraber, imkânların el verdiği kadar iş yapılabiliyordu.⁵⁵

1943 başında çimento temininde yaşanan sıkıntı ve keresteyokluğundan sadece toprak işlerinde çalışılmış⁵⁶ ve hattın 24. km'sinden 46. km'sine kadar olan birinci kısmın toprak işleri bitirilmiş ancak bu kısımlara henüz ray döşenmemiştir.⁵⁷ Çimento kıtlığı nedeniyle açılan tüneller tamamlanamamış ve köprüler yapılamamıştır. Bu durum hattın yapılmasını engellemiştir.⁵⁸ Bunda etkili olan bir başka husus da, inşaatın yapıldığı yerlerde bulunan atlar, arabalar ve işe yarayan kamyonlara askeriye tarafından el konulması veya satın alınmasından dolayı inşaat malzemesinin taşınmasında güçlük çekilmesi idi.⁵⁹ Elazığ-Muş hattının 24. km ile 94. km'leri arasındaki kısımların müteahhidi Haymil İnşaat Limited Şirketi nakliye aracını bulamaması ve fiyatların yükselmesinden zarara uğramıştır. Bu nedenle şirket, zararın telâfi edilmesi ve sözleşmenin yeniden düzenlenmesi için Nafia Vekâleti'ne başvurmuştu.⁶⁰

Hükümet, Elazığ-Muş-Van-İran hudutlarında inşaat faaliyetlerini finanse etmek amacıyla 18 Temmuz 1944'te borçlanmaya gitmiş ve bu iş için 85 milyon liraya kadar yetki vermişti.⁶¹ Savaşın durumunun doğurduğu bir başka sorun ise askerliğe elverişli olanların ordunun emrine alınması nedeniyle Elazığ-Van Hattı'nda çalıştırılacak amelenin bulunamamasıydı. Müteahhitlerin bulabildikleri amelelerin çocuk, yaşlı ve özürlülerden oluşması, artan fiyatların amele gündeliklerini yükseltmesi çalışmalarını olumsuz yönde etkilemişti. Bunun yanında savaşın çıkmasıyla Avrupa'dan getirilen inşaat malzemesinin fiyatlarının artması Elazığ-Muş-Van Hattı'nın ihâlesini alan Haymil, Yolyapı, Hasan Fehmi Dağlar ve Fomsim Şirketlerini zarara uğratmıştı.

⁵⁵ T.C. Nafia Vekâleti, *Bayındırlık İşleri Dergisi*, sy.5-6 (1942): 41; *Demiryollar Dergisi*, 18, sy.212-214 (1942): 41.

⁵⁶28 Haziran 1943 tarihinde Nafia Vekili Sırrı Day'ın katıldığı törenle Diyarbakır-Batman Hattının açılışı yapıldı. Açılış sırasında SırrıDay; "Hepimiz biliriz ki demiryolu siyasetimiz rejimimizin devletçilik, siyasetinin, muvaffak başı ve temelidir. Elazığ hattımızı Van yoluyla İran hududumuza biran evvel ulaştırmak için mesaimizi buralara teksif etmiş bulunuyoruz. Yurdumuzun coğrafi ve iktisadi durumu yalnız yurt içi münakalesini değil, devletler ve hatta kıtalar arası münakale imkânlarını sağlamak vazifesini de bize yüklemiştir.", şeklinde konuşmuştu. *Ayın Tarihi*, sy. 115, (Haziran 1943): 53-55.

⁵⁷T.C. Nafia Vekâleti, *Bayındırlık İşleri Dergisi*, sy. 7-8 (1942-1943): 93.

⁵⁸ T.C. Nafia Vekâleti, *Bayındırlık İşleri Dergisi*, sy.9 (1944): 56.

⁵⁹Bunda 13 Kânun-ı sani/Ocak 1942'de "Van, Bitlis, Siirt ve Diyarbakır Vilâyetleri Dâhilinde İaşe Maddeleri Nakline Elverişli Nakil Vasıtalarına Ücretli Çalışma Mecburiyeti Konulduğuna Dair 243 Sayılı Koordinasyon Kararı'nın alınması etkili olmuştu. (*Düstur*, Üçüncü Tertip, c. 23, 86.)

⁶⁰CCA.030.10.152.74.12.

⁶¹ "Diyarbakır ve Elazığ İstasyonlarından Irak ve İran Hudutlarına Kadar Yapılacak Demiryollarının İnşası İçin İstikraz Akdine Dair Olan 4057 Sayılı Kanuna Ek Kanun No: 4625". *TBMM ZC.8*, sy.12, İ: 86, (18.7.1944): 108; *TBMM Kavanin Mecmuası*, 7, sy.26: 717; *Düstur*, Üçüncü Tertip, c. 25, 468; *Bayındırlık Dergisi*, sy.3 (1945):10.

Hükümet, askeri, iktisadi ve siyasi bakımlardan çok önemli gördüğü bu hattın inşaatının aksamaması gerektiği hususunu dikkate alarak, hat için ek ödenek çıkarmaya karar vermişti.⁶²

Bütün bu olumsuzluklara rağmen 1944 yılı boyunca Elazığ-Muş Hattı'nın Palu'ya kadar olan kısımda inşaatı devam edilmmişti. Bu kısmın eksik olan inşaat malzemesinin temin edilmesi ve sipariş edilen rayların getirilmesi durumunda 1944 sonuna kadar ray döşenmesi Palu'ya varmış olacaktı.⁶³

Daha önce Sivas-Erzurum ve Malatya iltisak (bağlantı) hatları, inşaatında kullanılmak üzere ülkeye getirilmesine izin verilmiş olan muhtelif montaj aletleri ve malzemelerin Elazığ-Muş-Van Demiryolu üzerinde kurulacak köprülerin yapım ve montajında da kullanılmasına İcra Vekilleri Heyeti'nin 23 Mart 1944'teki toplantısında çıkarılan kararnâme ile kabul edilmişti.⁶⁴ Böylece savaş koşullarının hüküm sürdüğü bu dönemde demiryolu yapımının devamı sağlanmaya çalışılmış oldu.

Nafia Vekâleti ile Almanya'da Fried Krupp Aktiengesellschaft Friedrich-Alfred Hütte, Rheinhausen Firması arasında Elazığ-Van demiryolu üzerinde demir köprüler inşa etmek amacıyla 1944'te imzalanan sözleşme, savaş sebebiyle Türkiye-Almanya arasındaki siyasi ve iktisadi münasebetlerin kesilmesi üzerine, köprü inşa faaliyeti durmuştu. Bu nedenle Nafia Vekâleti 13 Ekim 1944'te buradaki köprülerin emaneten yaptırılması konusunda bir teklifte bulunmuştu. İcra Vekilleri Heyeti'nin, 11 Kasım 1944'te yapılan toplantısında çıkardığı kararnâme ile teklifi onaylamıştı.⁶⁵ Böylece savaş nedeniyle duran çalışmalara tekrar başlanmıştı.

1944 sonbaharında Elazığ-Van hattının Palu'ya kadar olan 70 km'lik inşaat kısmı için 1.410 ton ray ve 238 ton küçük yol malzemesi satın alınmış ve alınan bütün malzeme inşaat sahasına getirilmişti. Aynı hat için lazım olan ahşap traversler (kalın kereste) de Orman Umum Müdürlüğü ile imzalanan protokol gereğince aynı yıl için 40 bin adet traversin Gülnar ve Mut revir amirliklerinden, 400 bin lira bedelle satın alınmış ve Mersin'den trene yükletilerek inşaat sahasına gönderilmişti.⁶⁶

⁶²CCA, 030.10.152.74.18.

⁶³*Bugün*, 13 Nisan 1943.

⁶⁴CCA, 030.18.01.02.105.20.8.

⁶⁵CCA, 030.18.01.02.106.78.15.

⁶⁶T.C. Nafia Vekâleti, *Nafia Dergisi*, sy. 2 (1944): 223.

Elazığ-Van-İran Hattı'nda Elazığ'dan itibaren ray döşenmesine 19 Kasım 1944'te başlanılmıştı.⁶⁷ Fakat Elazığ'dan Palu'ya kadar toprak, düzeltme, köprü, tünel ve balast gibi altyapı işleri bitmiş olmasına rağmen gerekli ray bulunamadığı için mevcut olan raylarla ancak Elazığ'dan itibaren 20. km'deki Haceri Köyü'ne kadar ray döşenebilmişti.⁶⁸ Bundan sonra da ray döşeme işleri tamamen durmuştu. Bayındırlık Bakanı Sırrı Day, Bakanlığın 1945 mali yılı bütçe görüşmelerinde toprak düzeltmesi, köprü ve menfezi hazır hale getirilen 52 km'lik yolun ray olmadığı için bekletildiğini ifade etmişti.⁶⁹

Ancak hattın yapımı II. Dünya Savaşı nedeniyle çok pahalıya mal olmaya başlamış ve ihaleyi kazanan şirketler zarar etmişti. Bu şirketlerden hattın 1. 2. ve 3. Kısımları'nı alan Haymil İnşaat Şirketi, Ocak 1945'te Devlet Şurası Umumi Heyeti'ne başvurarak ihale şartlarında zararlarını telafi edici yönde değişiklik yapılmasını istemişti.⁷⁰ Aynı dertten muzdarip olan ve hattın 4. Kısmı'nın ihalesini kazanarak inşasını üstlenen, YolyapıKollektif Şirketi de, zararlarının karşılanması amacıyla ihale şartlarında değişiklik yapılması için Şubat 1945'te Danıştay'a başvurmuştu.⁷¹ Hattın 5. Kısmı'nın ihalesini kazanan Hasan Fehmi Dağlar İnşaat Şirketi de ihale şartlarında değişiklik yapılmasını içeren bir ek sözleşme yapılması için Danıştay'a başvurmuş; Danıştay Üçüncü Dairesi de, 18 Ocak 1945'te şirketin isteğini haklı bulmuş ve ek sözleşme imzalanması için Nisan 1945'te Bayındırlık ve Maliye Bakanlıkları'na karar suretlerini göndermişti.⁷² Aynı uygulama, Mayıs 1945'te hattın 6. Kısım ihalesini kazanan Fomsim İnşaat Şirketi için de geçerli olmuştu.⁷³

Elazığ-Van-İran demiryolu, Elazığ'dan itibaren Baki Deresi-Elazığ Ovası-Murat Suyu-Palu-Genç-Muş-Murat Dağı eteklerini ve Rahva'yı geçerek Tatvan'a ulaşacaktı. Buradan da feribotla Van'a-Kotur'a ve İran'a geçecekti. Hattın bu güzergâhıyla Palu, Genç ve Muş Ovaları gibi verimli arazilerden faydalanmak ve ülke savunması bakımlarından çok önem arz etmekteydi.⁷⁴

⁶⁷ *Aynı Tarihi*, sy.132 (1944):10.

⁶⁸ Yakup Kalgay, "Elazığ-Van-İran Hudut Hattı", *Demiryollar Dergisi*, 21, sy. 248-250 (1945): 25.

⁶⁹ *TBMM TD*, 6, sy.17 , B: 61, (24.5.1945): 354.

⁷⁰ *CCA*. 030.11.1.173.1.11.

⁷¹ *CCA*. 030.11.1.173.4.3.

⁷² *CCA*. 030.11.1.174.10.7.

⁷³ *CCA*. 030.11.1.175.14.10.

⁷⁴ Hattın güzergâhının tespitinden sonra Bitlis Halkevi Başkanı Ziya Gebeoğlu, CHP Bitlis İl Başkanı Arif Özdemir, Belediye Başkanı Suphi Menteş ve Ticaret Odası Başkanı Nezir Özer, Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'ye bir telgraf çekerek demiryolunun Bitlis'ten geçirilmesini istemişlerdi. (*Cumhurbaşkanlığı İsmet İnönü Arşivi*, Yer No: 2/12-36, F: 8258.

II. Dünya Savaşı'nın çıkardığı bütün zorluklara ve yokluklara rağmen hattın inşasından vazgeçilmemiş, bir an önce bitirilmesi için savaş döneminde aralıksız çalışılmıştı. Bu nedenle hattın inşasına II. Dünya Savaşı'ndan sonra da devam edilecektir. II. Dünya Savaşı'nın bütün zorluklarına rağmen yapımına devam edilen Elazığ-Muş-Van-İran Hattı⁷⁵ savaşın sonunda 70. km'deki Palu yakınlarına kadar ilerlemişti.⁷⁶ Savaşın bitmesiyle demiryolu inşasında yavaş yavaş normal düzene dönmüştü. Şubat 1946'da hattın Palu'ya kadar olan kısmının toprak tesviyesi tamamlanmış ve 25 km'lik bir mesafenin de bitirilmesine başlanmıştı. Ayrıca hattın Palu-Muş arasındaki kısım 4 Şubat 1946'da 8 milyon lira bedelle yeniden ihale edilmişti.⁷⁷ Bu sırada hattın 71. km'sinde yağmur nedeniyle toprak tesviyesi bozulan alanların yeniden yapımına başlanmıştı.⁷⁸

1946 ilkbaharında Elazığ-Palu arasındaki kısmın tamamlanması için gerekli malzemelerin tedarikine başlanmıştı. Bu çerçevede Karabük demir fabrikalarında üretilen raylar getirilmiş ve 1946 Haziran'ına kadar bunların döşeme işi tamamlanarak,⁷⁹ 1 Temmuz 1946'da bu kısım işletmeye açılmıştı. Palu ile 135. km arasındaki 65 km'de inşaat işleri olanca hızı ile ilerletilerek 1947 Eylül'ünde bitirilmesi için gerekli tedbirler alınmıştı.⁸⁰ Bu demiryolunun 173. km'deki Genç Boğazı'na kadar olan 7. Kısım da müteahhitlere ihale edilmiş ve inşaatına başlanmıştı.⁸¹ Palu'ya kadar olan kısmın işletilmeye açılmasından sonra Palu-Drahini arasındaki 65 km'lik kısmın yapımına hız verilmiş ve bu hat üzerinde 230 m uzunluğundaki Şeyhviran Tüneli ve Palu-Genç arasındaki üç tünelin yapımına başlanmıştı.

Eğer bir aksaklık çıkmazsa hat 1947 sonunda bitmiş ve 1948 başında işletmeye açılmış olacaktı. Böylece Elazığ'dan Genç'e kadar 135 km'lik bir demiryolu daha doğuya doğru uzatılmış olacaktı.⁸² Temmuz 1947 sonlarında toprak tesviyesi bitirilen Elazığ-Genç hattı üzerinde yoğun bir çalışma başlatılarak günde ortalama 500-700

⁷⁵Hattın güzergâhı daha öncede belirtildiği üzere, Elazığ'dan 70 km'ye kadar Elazığ Ovası'nı takip eder. Buradan 2x100 m açıklığında bir demir köprü ile Murat Suyu'nu geçtikten sonra bu suyun bazen sağ, bazen de sol kıyılarından geçerek Muş Ovası'na ulaşır. Muş'un 4 km kuzeyinden ve Muş Ovası'nı baştanbaşa geçtikten sonra Murat Dağları'nın eteğinden Rahva'ya ulaşır. Buradan da Van Gölü kıyısındaki Tuğ Köyü'ne, buradan da feribotla Van'a geçecektir. Hattın Elazığ-Tatvan arasındaki kısmının uzunluğu 338 km civarındadır. (CCA. 030.01.134.874.2.)

⁷⁶T.C. XXIV. (1923-1947), *Ulus*, 29 Ekim 1947, Cumhuriyet Bayramı İlavesi.

⁷⁷*Ayın Tarihi*, S: 147, Şubat 1946, 2; *Cumhuriyet*, 5 Şubat 1946.

⁷⁸CCA. 030.18.01.02.110.29.1.

⁷⁹*Ulus*, 4 Haziran 1946.

⁸⁰*Ayın Tarihi*, sy. 157 (1946): 110.

⁸¹T.C. Bayındırlık Bakanlığı, *Bayındırlık Dergisi*, Ekim 1946, 14.

⁸²TBMM TD, VIII/3, B: 23, (25.12.1946), 511.

metrelik ray döşenmeye başlanmıştı⁸³. Eylül 1947’de Elazığ’dan Muş’un 100 km yakınına kadar olan demiryolunun tamamlanması planlanmıştı.⁸⁴

Elazığ-Genç arasındaki 135 km’lik hat, Hasan Saka Hükümeti’nin Bayındırlık Bakanı Kasım Gülek’in katılımıyla 16 Aralık 1947’de düzenlenen törenle işletmeye açılmıştı.⁸⁵ Hat üzerinde 100’er metre uzunluğunda iki büyük demir köprü yapılmış ve 2.240 metre uzunluğunda bir tünel açılmıştı. Elazığ-Genç hattı 74 milyon liraya mal olmuştu.⁸⁶

Elazığ-Genç arası işletmeye açıldıktan sonra 109 km olan Genç-Muş arasındaki kısmın ihalesinin de 1947 sonuna kadar yapılması ve 1948’in başından itibaren çalışmaların bu kısımda yoğunlaşacağı ön görülmüştü.⁸⁷ Bu süreçte Genç-Muş arasında yapılacak 109 km’lik hat 8 kısım halinde müteahhitlere ihale edilmiş⁸⁸ ve hattın arızalı olan ikinci mntikasının işlerine başlanmıştı. Genç Boğazı yamaçlarındaki önemli arızalar ve heyelanlar güzergâhın çok defa Murat Vadisi’nin sağ ve sol tarafına atlamasını zaruri hale getirecekti. Bu nedenle Murat Vadisi’nde 100 m’den büyük en az 6 köprünün yapılması planlanmıştı. Ray hariç bu 109 km’lik kısımları inşasının 40 milyon liraya mal olacağı tahmin edilmişti.⁸⁹

Nisan 1948’de Elazığ-Muş hattının 8. Kısım inşaatı için bütçeden 4.5 milyon lira ödenek ayrılmış ve bu kısmın ihalesi yapıma aşamasına gelmişti.⁹⁰ Nafia Vekâleti’nce, Elazığ-Van hattının Genç’ten itibaren 8. ve 9. Kısımları olan 25 km’lik hattın inşası Haziran 1948’de ihale edilmiş ve çalışmalara başlanmıştı. Vekâlet, ayrıca onar km’lik olan 10. ve 11. Kısımların inşasını da ihaleye çıkarmıştı.⁹¹ Nafia Vekâleti, Elazığ-Muş Demiryolu’nun Muş’a kadar olan 100 km’lik kısmı 5 Eylül 1948’de ihâle etmişti. Vekâlet daha önce verilen ve Elazığ-Van hattı için harcanan 10 milyon liraya ek olarak yeniden 11 milyon liralık bir ödenek ayırmıştı.⁹² 1949’da daha önce ihâlesi yapılan ve Genç’ten Muş’a doğru uzanacak demiryolunun ilk kısmı olan 7. Kısımın müteahhidi

⁸³ *Ulus*, 8 Eylül 1947.

⁸⁴ T.C. Bayındırlık Bakanlığı, *Bayındırlık Dergisi*, (Ekim 1946): 22-23.

⁸⁵ *Ayn Tarihi*, sy.169, (Aralık 1947): 9-10.

⁸⁶ *Ulus*, 17 Aralık 1947; T.C. Bayındırlık Bakanlığı, *Bayındırlık Dergisi*, (Ekim 1947): 18; Mithat Aridor, “Elazığ – Genç Hattı İşletmeye Açıldı”, *Demiryollar Dergisi*, 22, sy. 267-268 (Ocak-Şubat 1948): 41-42.

⁸⁷ *Kudret*, 21 Ekim 1947; *CHP Hükümetlerinin Bayındırlık ve Ulaştırma Alanındaki Başarıları Hakkında Not*, Ankara: CHP Propaganda Malzemesi Serisi, 1950, 6.

⁸⁸ *CCA*, 030.18.01.02.130.69.7; *Şark Postası*, 6 Ocak 1953.

⁸⁹ T.C. Bayındırlık Bakanlığı, *Bayındırlık Dergisi*, (Aralık 1948): 72.

⁹⁰ *Kudret*, 17 Nisan 1948.

⁹¹ *Son Posta*, 24 Haziran 1948; *Van Sesi*, 15 Temmuz 1948.

⁹² *Akşam*, 6 Eylül 1948; *Van Sesi*, 13 Kasım 1948.

işini yapamayacak duruma gelmesi nedeniyle sözleşmesi fesh olunmuş ve kısım yeniden ihâleye çıkarılmıştı. Bundan başka hattın Muş'a varmasını sağlamak maksadıyla bu yıl içinde 7. Kısım'dan 14. Kısım'a kadar olan aralıktaki sekiz kısım birden ihale olunmuş ve işe başlanmıştı. Genç-Muş arası ray döşenmesi ile birlikte yaklaşık 60 milyon liraya mal olacağı ve 5-6 yılda bitirileceği tahmin olunmuştu.⁹³Elazığ-Muş Hattı'nın 1949'da ihalesi yapılan 7. ve 14. Kısımların inşası için 1950 bütçesinden 13 milyon liralık bir ödenek ayrılmıştı.⁹⁴ Genç-Muş arasındaki 109 km'lik hattın toprak tesviyesi yılsonuna kadar tamamlanması⁹⁵ ve buradaki köprü ve tünellerin yapılarak⁹⁶ hattın 1952'de Muş'a varması ön görülmüştü.⁹⁷ Ancak Amerikalı yol uzmanlarının raporları doğrultusunda Demokrat Parti Hükümeti'nin karayollarına öncelik vermesi nedeniyle bu hattaki çalışmalar, 1950'den sonra durma noktasına gelmişti. Buna rağmen 11 Mart 1953'te Elazığ-Van hattının Muş'a kadar ihtiyaç duyulan makas hatları ve 103 km'lik kısmının ray döşeme işinin pazarlıkla temini⁹⁸ kararlaştırılmıştı. Bu nedenle Genç-Muş arasındaki kısım 26 Ekim 1955'te işletmeye açılabilmişti.⁹⁹Elazığ-Muş hattının açılmasından uluslararası gelişmeler dikkate alınarak, Türkiye'de demiryolu uzmanlarının raporları doğrultusunda İran sınırına doğru yapılacak demiryolu güzergâhı¹⁰⁰ Muş-Tatvan¹⁰¹ ve Van Gölü üzerinden Van-Kotur şeklinde belirlenmişti.¹⁰² Türkiye ile İran'ı birbirine bağlayacak demiryolunun iktisadi, ticari ve sosyal alanlarda kalkınma sağlaması planlanmıştı.¹⁰³

⁹³TBMM TD. 8,sy.16, B: 48, (21.2.1949): 156.

⁹⁴TBMM TD. 8, sy.24, B: 45, (12.2.1950): 332.

⁹⁵ T.C. Bayındırlık Bakanlığı, *Bayındırlık Dergisi*, (Aralık 1949): 51.

⁹⁶*Yeşil Bitlis*, 27 Eylül 1954.

⁹⁷TBMM TD. 8, sy.24, B: 52, (21.2.1950): 950; Nurettin Süzmen, "Doğunun Belkemiği Elazığ-Van Demiryolu", *Van Sesi*, (5 Ocak 1950); *Van Sesi*, 9 Mart 1950.

⁹⁸CCA, 030.18.01.02.131.19.15.

⁹⁹*Milliyet*, 26 Ekim 1955; *Milliyet*, 27 Ekim 1955; Abdullah Uraz, "Doğu'da Bugün Hareketli Bir İş Hayatı Başlamıştır", *Zafer*, 19 Ocak 1959; *Van Postası*, 25 Ekim 1955.

¹⁰⁰ Bkz. Abdulaziz Kardaş, "Uluslararası Bir Proje Olarak Türkiye-İran-Pakistan Demiryolunun Açılması", *Kafkas Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S:17, 2016, 197-223.

¹⁰¹Hüseyin Kalgay, "Elazığ-Van-İran Demiryolu ve Eski Güzergâhla Mükayesesi", *Demiryollar Dergisi*, 16, sy.187-188, (1940): 272.

¹⁰²CCA. 030.18.01.02.90.19.9.

¹⁰³*Van Sesi*, 8 Eylül 1971; Ö.L. Türkmen, "Cumhuriyet'le Kazandığımız, Demiryolları, Şoseler, Köprüler, Limanlar", *Ulus*, 25 Temmuz 1946.

Sonuç

Cumhuriyet Dönemi'nde yeni devletin kuruluş felsefesi doğrultusunda ülke gerçeklerine dayalı, ülkenin kalkınması ve savunulması gibi milli ihtiyaçlara göre tespit edilen bir demiryolu politikası izlenmiştir. Demiryolları, ülkenin en önemli sorunu olarak ele alınmış ve “Bir karış fazla şimendifer” parolasıyla hiç zaman kaybetmeden yeni hatların yapımına başlanmıştır. Bu politikanın bir başka yönünü de sınırlara ulaşmak oluşturmuştur.

Bunun için öncelikle doğu-batı bağlantısını sağlayacak, biri kuzeyde diğeri güneyde iki hat oluşturulmaya başlanmıştır. Güneyden yapımına başlanan demiryolunda, 15 Mart 1931'te Fevzipaşa-Malatya arasında tren seferleri başlatılmış ve Malatya-Fırat bölümü ise 1 Şubat 1932'de işletmeye açılmıştır.

Elazığ-Muş demiryolunun yapımı kararlaştırıldıktan sonra bu hat üzerindeki çalışmalar çekilen ekonomik sıkıntılar, personel yetersizliği ve II. Dünya Savaşı'nın doğurduğu olumsuz sonuçlara rağmen Doğu'ya doğru aşamalı olarak ilerletilerek Elazığ-Muş kısmının yapımına başlanmıştır. Bu demiryolunun güzergâhı Elazığ'dan itibaren Baki Deresi-Elazığ Ovası-Murat Suyu-Palu-Genç-Muş ve buradan Tatvan-Van Gölü-Van-İran olarak belirlenmiştir. Yapılan çalışmalar sonucunda yapımı tamamlanan Elazığ-Muş demiryolu 26 Ekim 1955'te ulaşıma açılmıştır.

Kaynaklar

a) Arşiv Belgeleri

1) Cumhurbaşkanlığı Cumhuriyet Arşivi (CCA)

- CCA, 030.10.152.74.18.
CCA. 030.10.147.48.10.
CCA. 030.10.152.74.12.
CCA. 030.01.134.874.2.
CCA. 030.11.1.173.1.11.
CCA. 030.11.1.173.4.3.
CCA. 030.11.1.174.10.7.
CCA. 030.10.12.73.24.
CCA. 030.11.1.175.14.10.
CCA, 030.18.01.02.130.69.7.
CCA, 030.18.01.02.131.19.15.
CCA. 030.18.01.02.105.20.8.
CCA. 030.18.01.02.106.78.15.
CCA. 030.18.01.02.110.29.1.
CCA. 030.18.01.02.90.19.9.

2) Cumhurbaşkanlığı İsmet İnönü Arşivi

- Cumhurbaşkanlığı İsmet İnönü Arşivi, Yer No: 2/11-26, F: 5584.
Cumhurbaşkanlığı İsmet İnönü Arşivi, Yer No: 2/12-36, F: 8258.

3) İçişleri Bakanlığı Arşivi

- İçişleri Bakanlığı Arşivi, Dosya No: 1323.

b) Resmi Yayınlar

Ayın Tarihi.

Düstur, Üçüncü Tertip, 14, Ankara: Başvekâlet Matbaası, 1933.

İdare Dergisi, sy. 161-164 (Ağustos- İkinciteşrin/Kasım 1941).

T.C. Nafia Vekâleti, *Nafia İşleri Mecmuası*, sy. 1 (Haziran 1934).

T.C. Bayındırlık Bakanlığı, *Bayındırlık İşleri Dergisi*, sy.3 (Ağustos 1935).

TBMM Kavanin Mecmuası

TBMM TD.

TBMM ZC.

c) Yerel ve Ulusal Gazeteler

Akşam

Bugün

Cumhuriyet

Elâziz

Erzurum

Kudret

Milliyet

Son Posta

Şark Postası

Ulus

Van

Van Postası

Van Sesi

Varlık

Yeşil Bitlis

Yurd Yolu

Zafer

d) Kitap ve Makaleler

“Elâziz Şube Hattının Açılma Resmi”, T.C. Nafia Vekâleti, *Nafia İşleri Mecmuası*, sy.3, (Ağustos 1934).

“İran Hattı Şehrimizden Geçmeyecek Mi?”, *Yurd Yolu*, (20 Mart 1940).

“İsmet Paşa'nın 30 Ağustos 1930 Tarihli Sivas Konuşması”, *Cumhuriyet*, (31 Ağustos 1930).

“Türkiye-İran Hattı İlerliyor”, *Yurd Yolu*, (15 Kânun-ı sani/Ocak 1940).

AKÇADURAK, Z., “Cumhuriyet Devrinde Türkiye Demiryolları”, *Demiryollar Dergisi*, 24, sy.294-296 (Haziran 1950): 61-66.

ARİDOR, M., “Elazığ – Genç Hattı İşletmeye Açıldı”, *Demiryollar Dergisi*, 22, sy. 267-268, (Ocak-Şubat 1948):41-42.

Bayındırlık Dergisi, sy. 3 (Şubat 1945).

Belediyeler Dergisi, sy. 75 (İkinciteşrin/Kasım 1941).

CHP Hükümetlerinin Bayındırlık ve Ulaştırma Alanındaki Başarıları Hakkında Not, Ankara: CHP Propaganda Malzemesi Serisi, 1950.

Cumhuriyet'in 18. Yıldönümünde Hitabeler ve Konferanslar, Ankara: Çankaya Matbaası, 1941.

ÇAĞLAYAN, E., *Cumhuriyet'in Diyarbakır'da Kimlik İnşası (1923-1950)*, İstanbul: İletişim Yayınları, 2014.

Demiryollar Dergisi, 28, sy. 212-214, (1942).

Demiryollar Mecmuası, 6, sy. 66-70 (1930).

KALGAY, H.,“Elazığ-Van-İran Demiryolu ve Eski Güzergâhla Mükayesesi,” *Demiryollar Dergisi*, 16, sy.187-188 (1940):268-277.

KALGAY, H.,“Fevzipaşa-Ergani-Diyarbakır Hattı Bakır Yolu”, *Demiryollar Dergisi*, 14, sy.164-165 (1938):945-950.

KALGAY, H.,“Refah ve Ümran Ülkümüzün Demiryollarına Umumi Bir Bakış,” *Demiryolları Dergisi*, 27, sy. 197-200 (1941):695-700.

KALGAY, Y., “Bir Karış Fazla Demiryolu Politikamız ve Mesut Neticeleri”, *Demiryollar Dergisi*, 19, sy. 224-226 (1943):60-62.

KALGAY, Y.,“Elazığ-Van-İran Hudut Hattı”, *Demiryollar Dergisi*, 21,sy. 248-250 (Ekim-Aralık 1945):25-28.

KARDAŞ, A., “Uluslararası Bir Proje Olarak Türkiye-İran-Pakistan Demiryolunun Açılması”, *Kafkas Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, sy.16 (2016):197-223.

KARDAŞ, A., *Cumhuriyet Döneminde Van Gölü Havzasında Yapılan Kamu Harcamaları ve Yatırımlar (1923-1950)*, Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yayını, 2015.

KURUÇ, B., *Mustafa Kemâl Dönemi'nde Ekonomi*, Ankara: Bilgi Yayınları 1987.

SÖNMEZ, M., *Doğu Anadolu'nun Hikâyesi Kürtler: Ekonomik ve Sosyal Tarih*, Ankara: Arkadaş Yayınları, 1992.

SÜZMEN, N., "Doğunun Belkemiği Elazığ-Van Demiryolu", *Van Sesi*, 5 Ocak 1950.

T.C. Nafia Vekâleti, *Bayındırlık İşleri Dergisi*, sy.5-6 (Birinciteşrin-İkinciteşrin/Ekim-Kasım 1942).

T.C. Bayındırlık Bakanlığı, *Bayındırlık İşleri Dergisi*, sy. 5 (Birinciteşrin/Ekim 1938).

T.C. Bayındırlık Bakanlığı, *Bayındırlık Dergisi*, (Aralık 1948)

T.C. Nafia Vekâleti, *Nafia Dergisi*, sy. 2 (Birinciteşrin/Ekim 1944).

T.C. XXIV. (1923-1947), *Ulus*, 29 Ekim 1947, Cumhuriyet Bayramı İlavesi.

TÜRKMEN, Ö.L. "Cumhuriyet'le Kazandığımız, Demiryolları, Şoseler, Köprüler, Limanlar", *Ulus*, 25 Temmuz 1946.

URAZ, A., "Doğu'da Bugün Hareketli Bir İş Hayatı Başlamıştır", *Zafer*, 19 Ocak 1959.

Uyanış, 77, sy.13 (7 Mart 1935).

EK: 1)Ekim 1949'da Genç-Muş Demiryolu'nda çalışan işçiler, (CCA, 030.01.134.874.2)



Genç – Muş arasında Poz yapılırken

EK: 2)Ekim 1949'da Genç-Muş Demiryolu'nda çalışan işçiler, (CCA, 030.01.134.874.2)



Genç – Muş arasında Paz yapılırken

030	01			134	874	2
-----	----	--	--	-----	-----	---