INTERNATIONAL SCIENTIFIC RESEARCH AND INNOVATION CONGRESS-II
December 16-18, 2024 / Adana, Türkiye
WEB: https://www.ubakkongre.com/research
E-MAIL: contact@ubakacademy.org

DEMİRYOLU ULAŞIMINA EKLENEN YENİ BİR HAT: ANKARA-KAYSERİ DEMİRYOLU HATTININ AÇILIŞI

Doç. Dr. Mustafa SALEP
Kayseri Üniversitesi, Develi Sosyal ve Beşeri Bilimler Fakültesi, Tarih Bölümü
ORCID: 0000-0001-6560-7629

ÖZET

Osmanlı Devleti topraklarında demir yolu yapımına 1856 yılında başlanmıştır. Demir yollarının ulaşımda ve nakliyede sağlamış olduğu kolaylık yanında askerî, siyasi, ticari, sosyal ve kültürel faaliyetlerin gerçekleştirilmesindeki rolleri, demir yollarına yatırım yapılmasını sağlamıştır. Osmanlı Devleti döneminde demir yollarının yapımında ve işletilmesinde yabancı şirketlerden yararlanılmış, Cumhuriyet Döneminde de zaman zaman yabancı sermayeye başvurulmuştur. Mondros Ateşkes Antlaşmasından sonra Anadolu'nun işgali sürecinde demir yollarının yoğun bir şekilde kullanılması işgalleri kolaylaştırmıştır. Demir yollarının özellikle kıyı bölgelerden içerilere doğru yapılmış olması, askerlerin ve her türlü teçhizatın iç bölgelere intikalinde kolaylık sağlamıştır. Diğer taraftan Milli Mücadele Döneminde Türk askerlerinin ve askerî teçhizatın nakledilmesinde demir yollarının önemi ve millî amaçlara hizmet edecek şekilde yeniden planlanması konusu üzerinde durulmuştur. 17 Şubat-4 Mart 1923 tarihleri arasında toplanmış olan İzmir İktisat Kongresinde de ulaşım ve özellikle demiryolları ulaşımı konusuna ağırlık verilmiştir. Yolcuların, ticarî ürünlerin uygun şartlarda ve makul fiyatlarla taşınması konusu, yabancı şirketler tarafından işletilen demir yollarının durumu Kongre kararlarına yansımıştır.

Ankara-Kayseri-Sivas Demiryolu Hattının yapımı imtiyazı 1892'de Anadolu Şirketine verilmiş, ancak inşaatla ilgili Birinci Dünya Savaşı'na kadar herhangi bir şey yapılmamıştır. Birinci Dünya Savaşı yıllarında askerî amaçlarla yapımına başlanan ve 80 kilometresi yapılmış olan Ankara-Kayseri-Sivas Demiryolu Hattı, dar bir şekilde biraz daha uzatılmış olsa da tamamlanamamıştır. Lozan Barış Antlaşması'ndan sonra iktisadi ve sosyal konularda çalışmalar yapan yeni Türkiye Cumhuriyeti Hükûmeti, ulaşımda demir yolu yapımına ağırlık vermiştir. 1923 tarihli Umur-u Nafia Programı'nda Başkentin ve limanların iç bölgelerle bağlantısını sağlayacak demir yolu hatlarının yapılması konusunun programa alındığı anlaşılmaktadır. Bu kapsamda, yapımına başlanmış ancak tamamlanamamış olan Ankara-Kayseri-Sivas Demiryolu Hattının yapımına 1924 yılında millî imkânlarla yeniden başlanmıştır. Çalışmamızda; 380 kilometrelik Ankara-Kayseri Demiryolu Hattının 29 Mayıs 1927 tarihindeki açılışı değerlendirilecektir. Açılış töreni için Ankara'dan Kayseri'ye gelmiş olan devlet yöneticilerinin konuşmaları, Kayserililer ve civar şehir temsilcilerinin Ankara-Kayseri Demiryolu Hattıyla ilgili düşünceleri, şehirler açısından demir yollarının önemi tahlil edilmiş olacaktır. Siyasi, askerî, ekonomik, sosyal ve kültürel açılardan geçmiş olduğu yerleri etkileyen demir yolları Cumhuriyet tarihi boyunca hükûmetlerin ve halkın önemle üzerinde durduğu konulardan olmuştur. Bu bağlamda, Ankara'dan Kayseri'ye yapılmış olan ve 29 Mayıs 1927 tarihinde açılışı gerçekleştirilmiş olan demir yolu hattı, Başkent ile İç Anadolu'nun önemli ticaret ve kültür şehri Kayseri'yi birbirine bağladığı gibi bölgedeki diğer şehirlerle etkileşime katkı sağlamıştır.

Anahtar Sözcükler: Ankara-Kayseri, Demir yolu, 1927, Ulaşım, Nakliye, Ticaret.

INTERNATIONAL SCIENTIFIC RESEARCH AND INNOVATION CONGRESS-II
December 16-18, 2024 / Adana, Türkiye
WEB: https://www.ubakkongre.com/research
E-MAIL: contact@ubakacademy.org

A NEW ADDITION TO RAILWAY TRANSPORTATION: THE INAUGURATION OF THE ANKARA-KAYSERİ RAILWAY LINE

ABSTRACT

The construction of railways in the territories of the Ottoman Empire began in 1856. The ease of transportation and logistics provided by railways, along with their roles in facilitating military, political, commercial, social, and cultural activities, justified investments in railway infrastructure. During the Ottoman period, foreign companies were utilized for the construction and operation of railways, and even in the Republican era, foreign capital was occasionally sought. Following the Armistice of Mudros, the intensive use of railways during the occupation of Anatolia facilitated the invasions. The construction of railways extending from coastal regions into the interior significantly aided the movement of troops and various military equipment. Furthermore, during the National Struggle period, the importance of railways in the transportation of Turkish soldiers and military supplies, as well as the need to reorganize them to serve national objectives, was emphasized. The İzmir Economic Congress, held from February 17 to March 4, 1923, also focused on transportation, particularly railway transport. The issues of transporting passengers and commercial goods under favorable conditions and reasonable prices, as well as the status of railways operated by foreign companies, were reflected in the decisions of the Congress.

The concession for the construction of the Ankara-Kayseri-Sivas railway line was granted to the Anatolian Company in 1892; however, no progress was made regarding construction until the First World War. During the war years, military purposes prompted the initiation of construction, resulting in 80 kilometers of the Ankara-Kayseri-Sivas railway line being completed, although it was only extended slightly and never fully finished. After the Treaty of Lausanne, the newly established Republic of Turkey focused on railway construction as part of its economic and social initiatives. The 1923 Public Works Program included plans for railway lines to connect the capital with the interior regions and ports. In this context, construction of the previously initiated but unfinished Ankara-Kayseri-Sivas railway line resumed in 1924 using national resources. This study will evaluate the inauguration of the 380-kilometer Ankara-Kayseri railway line on May 29, 1927. The speeches of state officials who traveled from Ankara to Kayseri for the opening ceremony, as well as the opinions of Kayseri residents and representatives from neighboring cities regarding the railway line, will be analyzed to understand the significance of railways for the cities involved. Railways, which have impacted the regions they traverse from political, military, economic, social, and cultural perspectives, have been a focal point of interest for both the government and the public throughout the history of the Republic. In this regard, the railway line connecting Ankara and Kayseri, inaugurated on May 29, 1927, not only linked the capital with Kayseri, an important city of commerce and culture in Central Anatolia, but also facilitated interaction with other cities in the region.

Keywords: Ankara-Kayseri, Railway, 1927, Transportation, Logistics, Trade.

GİRİŞ

İnsanlar arası etkileşimde ulaşımın etkisi tartışmasız önemli bir konudur. İlk çağlardan itibaren yeryüzünde hareketlilik halinde olan toplumların kara ve deniz ulaşım yollarını uygun şekilde kullanılabilmeleri sosyal, ekonomik, siyasi ve askerî faaliyetlerde önemli birçok fayda sağlamıştır. Yeni Çağ'dan itibaren başlangıçta Avrupa'da meydana gelen birçok önemli gelişme, dünya toplumlarını doğrudan etkilemeye başlamıştır.

Sanayi İnkılabı sonrasında mamul ürünlerin pazarlanması ve çeşitli coğrafyalara nakli meselesi, ulaşım konusunda yeni buluşlara aracılık etmiştir. Dünyada ilk rayın kullanılması, İngiltere'de 1801 yılında Wandswarth-Croydon Hattında sağlanmış, ilk lokomotif ise 1804 yılında Richard Trevithick tarafından yapılmıştır.[1] İngiltere'de ortaya çıkmış olan bu gelişmeler, demir yolları konusundaki çalışmalara öncülük etmiştir. Bu çerçevede ilk demir yolu da 27 Eylül 1825'te Stockton-Darlington arasında işletilmeye başlanmıştır.[2] Demir yolları hızla Avrupa'da yayılmaya başlamıştır. İngiltere'den sonra 1832'de Fransa'da, 1835'te ise Almanya'da demir yolu hatları inşa edilmeye başlanmıştır.[3] Kara ve deniz yolu taşımacılığına göre daha uygun şartlarda yük ve yolcu taşımacılığının yapılabilmesi, devletlerin demir yollarına yatırım yapmasını sağlamıştır.

1830'lardan sonra Avrupa'da hızla yayılan demir yolları, kısa sürede Osmanlı Devleti'ne intikal etmiştir. Demir yolları yapımı konusunda Osmanlı Devleti'ne öncelikle İngiliz teklifleri yapıldığı anlaşılmaktadır. Bu çerçevede, ilk demiryolu inşa projesi 1830-1831 yıllarında Albay Chesney tarafından hazırlanmış, İskenderun'dan Birecik'e kadar olan bu proje farklı bir proje nedeniyle yapılamamıştır.[4] Osmanlı topraklarında ilk uygulanan proje ise 1856 yılında tamamlamış olan 211 km'lik İskenderiye- Kahire Hattı olmuştur.[5] 23 Eylül 1856 tarihli ferman ile de İzmir-Aydın arası demir yolu yapımı İngiliz Robert Wilkin'e verilmiştir.[6] Bu da Anadolu'da yapımına başlanan ilk demir yolu hattı olmuştur. Osmanlı'nın Avrupa topraklarında ise ilk demir yolu projesi olan Köstence-Çernavoda (Boğazköy) Hattı inşaatına 2 Eylül 1857'de başlanmış ve 4 Ekim 1860'ta ise hattın inşaatı tamamlanmıştır. Varna-Rusçuk Hattı için 12 Şubat 1859'da sözleşme imzalanmış, 7 Kasım 1866'da ise işletmeye açılmıştır. 1873'te Edirne-İstanbul Hattı açılmış, böylece Rumeli'deki Osmanlı Demiryolları "*Şark Demiryolları*" olarak anılmıştır.[7]

Demir yolunun siyasi, askerî ve ticari olarak değerlendirilmesi Osmanlı devlet yöneticilerini egemenliklerindeki topraklar üzerinde demir yolları yapılmasında istekli hale getirmiştir. Bu kapsamda Sultan Abdülaziz, 1871 tarihli iradesi ile İstanbul'u Bağdat'a bağlayacak ve oradan Basra'ya ulaştıracak bir demir yolu projesinden bahsetmiştir. Bu projenin ilk aşaması ise 91 km'lik Haydarpaşa-İzmit Hattı olmuş, inşaatına 4 Ağustos 1871'de başlanmış ve nihayet inşaat 1873'te tamamlanmıştır.[8] İngiliz şirketine yaptırılmış olan bu hat, 1873-1880 yılları arasında devlet tarafından işletilmiştir.[9] Anadolu-Bağdat Demiryolu yapımında Almanlara imtiyaz verilmiş ve böylece devlet üzerinde Alman etkisi artmaya başlamıştır. 24 Eylül 1888 tarihli bir irade ile Haydarpaşa-Ankara arasındaki demir yolunun yapımı ve işletmesi, Alman Alfred von Kaulla'ya verilmiştir. Kaulla, 4 Mart 1889'da Alman Demiryolları Şirketini kurmuş ve inşaata başlamıştır.[10] 1890'da İzmit-Adapazarı Hattı tamamlanırken, bu hat 27 Kasım 1892'de Ankara'ya ulaştırılmıştır.

---

[1] Mustafa Yazıcı, *Mudanya-Bursa Demiryolunun Yapımı ve İşletmesi (1873-1908),* Nilüfer Belediyesi Yayını, Bursa 2015, s. 16.
[2] A. Nedim Atilla, *İzmir Demiryolları*, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları, İzmir 2002, s. 41.
[3] Yazıcı, *age,* s. 17.
[4] Yazıcı, *age,* s. 23.
[5] Atilla, *age,* s. 48.
[6] Ali Satan, "Osmanlı Devri Demiryolu Kronolojisi", *Osmanlı'da Ulaşım*, Editörler: Vahdettin Ergin-Ahmet Uçar-Osman Doğan, Çamlıca Yayınları, İstanbul 2012, s. 311; Atilla, *age,*s. 42.
[7] Atilla, *age*, s. 48, 43.
[8] Ufuk Gülsoy, *Kutsal Proje (Ortadoğu'da Osmanlı Demiryolları),* Timaş Yayınları, İstanbul 2010, s. 226-227.
[9] Ziya Gürel, *Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk,* 2. Baskı, TTK Basımevi, Ankara 2011, s. 3.
[10] Gülsoy, *age,* s. 232.

Daha sonra Almanlar,[11] Eskişehir-Konya Demiryolunu 1899'da, Konya-Yenice arasını ise 1912'de tamamlanmışlardır. Bağdat Hattında Cenup Demiryolu ise 1912-1917 yılları arasında inşa edilmiştir.[12]

Sultan II. Abdülhamid, uygulamış olduğu İslamcılık politikası çerçevesinde Şam ile Medine arasına bir demir yolu inşa etmek istediğini, 2 Mayıs 1900 tarihinde ilan etmiş ve İslam dünyasını bu projeye destek vermeye davet etmiştir.[13] Hicaz Demiryolu inşaatına Şam'da 1 Eylül 1900 tarihinde gerçekleştirilmiş olan törenle başlanmıştır.[14] Hicaz Demiryolunun yapımı sürecinde biri merkezde diğeri ise Şam'da olmak üzere iki ayrı inşaat yönetim komisyonu oluşturulduğu anlaşılmaktadır. Merkez Komisyonu, Hicaz Demiryolunda inşaat uzunluğunu kısaltmak amacıyla, 1895'ten itibaren Fransız DHP Şirketi tarafından işletilmekte olan Beyrut-Şam-Müzeyrib hattının Şam-Müzeyrib kısmının satın alınmasının daha uygun olacağını belirtmiştir. Böylece Hicaz Demiryolu inşaatından 120 km tasarruf edilmesi amaçlanmıştır. Ancak, Fransızların 10 milyon frank istemeleri nedeniyle, yeni bir hattın yapılmasının daha kârlı olacağı kararına varılmıştır.[15] Nihayet Hicaz Demiryolu, 1908 yılı yazında Şam'dan Medine'ye ulaşmış, 1 Eylül 1908'den itibaren işletmeye açılmıştır. 1912 yılında Şam-Medine arasında 75, Der'a-Hayfa arasında 14 istasyon planlanmıştır. İstasyon sayısı ilerleyen yıllarda 96'ya çıkarılmıştır. Şam-Medine arasında karşılıklı bir şekilde haftada üç gün seferler düzenlenmiş olmakla birlikte, çeşitli dinî günlerde ve ihtiyaç çerçevesinde askeri nedenlerle tren seferleri artırılmıştır. 1918 yılına gelindiğinde Hicaz Demiryolu Hattının bağlantılarla birlikte toplam uzunluğunun 1900 km'yi aştığı anlaşılmaktadır. Birinci Dünya Savaşından önce hatların yapımında Avrupalı ve Türk müteahhitler çalışırken, savaş yıllarında Alman Mühendis Meissner yönetiminde Osmanlı askerleri çalışmışlardır.[16]

Osmanlı Devleti topraklarında yapılmış olan demir yollarında Fransızlar, İngilizler ve Almanlar çeşitli imtiyazlar elde etmişlerdir. İtalyanlar da Antalya'yı iç bölgelere bağlayacak demir yolları imtiyazını talep etmişlerdir. İzmir-Aydın, Mersin-Adana hatlarını İngilizler; İzmir-Kasaba, Hayfa-Kudüs, Beyrut-Şam, Şam-Halep hatlarını Fransızlar; Haydarpaşa-İzmit, İzmit-Ankara, Eskişehir-Konya hatlarını Almanlar işletmişlerdir.[17] Demir yolu yapımı nedeniyle ilgili yabancı şirketlere demir yolunun her iki tarafında 20 km'lik alanda maden arama, kazılar yapılabilme imkânı sağlanmıştır. Bu imtiyaz, ilgili devletlere çeşitli olanaklar sunmuştur. [18] Görüldüğü üzere Osmanlı Devleti topraklarında yabancılar demir yolu imtiyazları elde etmişlerdir. Özellikle Osmanlı Devleti topraklarında emelleri olan devletlerin demir yolu imtiyazlarında kendi çıkarlarına uygun girişimlerde bulundukları anlaşılmaktadır.

A. BAĞDAT DEMİRYOLU HATTININ KAYSERİ'DEN GEÇİRİLMESİ MESELESİ

Anadolu'nun ortasında önemli bir ticaret ve kültür merkezi olan Kayseri, doğu-batı ve kuzey-güney yollarının kesişme noktasında yer almaktadır. Kayseri'ye demir yolu yapılması konusu ilk olarak Osmanlı Devleti'nin son döneminde hazırlanmış olan projeler çerçevesinde gündeme gelmiş, ancak planlarda meydana gelen değişiklikler nedeniyle yapımı gerçekleştirilememiştir.

[11] Deutsche Bank'ın 5 Mart 1903 tarihli sözleşme ile 99 yıllığına Bağdat Demiryolu'nun yapım ve işletme imtiyazını aldığı anlaşılmaktadır. Murat Özyüksel, *Hicaz Demiryolu*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2000, s. 23.
[12] Atilla, *age*, s. 47.
[13] Atilla, *age*, s. 47.
[14] Satan, "agb", s. 329.
[15] Özyüksel, *age,* s. 118, 121.
[16] Gülsoy, *age,* s. 145, 146, 150.
[17]Atilla, *age*, s. 44, 48.
[18] Gülsoy, *age,* s. 239.

Bu kapsamda, Nafia Nazırı Hasan Fehmi Paşa'nın 5 Haziran 1880 tarihinde Sadarete sunmuş olduğu layihada Anadolu'dan Bağdat'a iki hat çizmiştir. Bunlardan birincisi; İzmit-Afyonkarahisar-Eskişehir-Ankara-Sivas-Malatya-Diyarbakır-Musul ve Bağdat iken, diğer hat İzmit'ten Bağdat'a doğrudan ulaşacak bir hat olmuştur. Maliyetinin düşük olması nedeniyle ikinci hattın önerildiği anlaşılmaktadır. 2200 km'lik bu hat; İzmit-Eskişehir-Kütahya-Afyon-Konya-Ulukışla-Halep ve Bağdat şeklinde oluşturulmuştur. Bu ana hatta bağlı şube hatları; Eskişehir-Ankara, Afyonkarahisar-Alaşehir, Ilgın-Aydın, Konya-Kayseri-Sivas-Erzurum, Halep-Diyarbakır, Halep-Hicaz, Yafa-Kudüs ve Mudanya-Karaköy arasında oluşturulmuştur. Şube hatları ile birlikte Bağdat Demiryolu Hattının toplam uzunluğunun 7171 km'ye ulaşması öngörülmüştür.[19]

Haydarpaşa-Ankara Demiryolu Hattının belirlenen süreden önce, 1892'de Ankara'ya ulaştırılması üzerine Osmanlı Hükûmeti, Alman Alfred von Kaulla'ya 13 Şubat 1893'te Ankara-Kayseri Demiryolu Hattının, 15 Şubat 1893'te de Eskişehir-Konya Demiryolu Hattının yapılması işini vermiştir.[20] Eskişehir-Konya Demiryolu Hattı, 1896'da tamamlanırken,[21] Ankara-Kayseri Demiryolu Hattı ise Rusya'nın siyasi nedenle itirazı üzerine yapılamamıştır.[22] Rusya burada, hattın kuzeyden Doğu Anadolu'ya ulaşmasını istememiştir. Kayseri ve Sivas'tan geçirilemeyen Bağdat Demiryolu Hattı için 1899'da yeni bir proje belirlenmiştir. Bu projeye göre hattın Konya-Karaman-Ereğli-Kardeşbeli-Adana-Osmaniye-Musul-Bağdat ve oradan da Basra'ya ulaştırılması şeklinde olmuştur.[23] Nihayet 1903'te yapılmış olan Bağdat Demiryolu Antlaşması ile ana güzergâh İzmit-Eskişehir-Konya-İskenderun-Halep-Fırat Vadisi-Bağdat şeklinde belirlenmiş ve bu yola; Karaköy-Bursa, Eskişehir-Ankara, Afyon-Alaşehir, Ilgın-Aydın, Ereğli-Kayseri, Sivas-Erzurum, Halep-Diyarbakır, Trablusşam-Humus, Halep-Şam-Kudüs-Yafa-Elariş hatlarının bağlanması planlanmıştır.[24] Bütün bu bilgilerden hareketle, Bağdat Demiryolunun Ankara-Kayseri-Sivas-Diyarbakır üzerinden Bağdat'a ulaştırılması konusunda Osmanlı Hükûmeti tarafından projeler hazırlandığı, ancak Rusya'nın müdahalesi ile bu projenin uygulanamadığı ve nihayet Bağdat Demiryolu Hattının Konya üzerinden güneyden yapılması kararı alındığı anlaşılmaktadır.

B. ANADOLU'DAKİ DEMİRYOLLARININ BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI VE MİLLİ MÜCADELE YILLARINDAKİ DURUMU

Osmanlı Devleti, Birinci Dünya Savaşına girerken Şark (Rumeli), İzmir, Anadolu, Bağdat, Halep Riyak, Hicaz, Yafa-Kudüs demir yollarında toplam 712 lokomotifin ve 14.503 vagonun bulunduğu, bunlardan bir kısmının ise tamirde olduğu anlaşılmaktadır. Savaş yıllarında ise Almanya tarafından 30 adet lokomotif, 800 adet de vagon Osmanlı Devleti'ne verilmiştir.[25] Savaş yıllarında demir yolları oldukça önemli görevler üstlenmiştir. Ticari ürünler yanında askerî teçhizatın ve birliklerin naklinde sıklıkla kullanılmıştır. Özellikle Batı Anadolu ve Bağdat Demiryolları önemli bir ulaşım aracı olmuştur. Demir yollarının önemli bir kısmının yabancı şirketler tarafından işletiliyor olması bazı tedbirler alınmasını zorunlu hale getirmiştir. Bu çerçevede Osmanlı Devleti, Birinci Dünya Savaşı'nın başlaması ile Aydın-Kasaba Demiryolu işletmesine el koymuş, 1916 yılında da hattın satın alınması kararı alınmıştır.[26]

---

[19] Gülsoy, *age,* s. 228.
[20] Gülsoy, *age*, s. 232.
[21] Özyüksel, *age*, s. 21.
[22] Gülsoy, *age*. 234; Gürel, *age,* s. 148.
[23] Gürel, *age,* s. 149.
[24] Mehmet Özdemir, *Mütareke ve Kurtuluş Savaşı Başlangıç Dönemlerinde Türk Demir Yolları (1918-1920),* Kültür Bakanlığı Yayını, Ankara 2001, s. 13-14.
[25] Özdemir, *age,* s. 72.
[26] Atilla, *age,* s. 158.

Benzer gelişmeler ihtiyaç ve güvenlik çerçevesinde diğer hatlarda da uygulanmaya devam etmiştir.

Osmanlı Devleti Döneminde toplam 8343 km demir yolu yapılmış, ancak bu hatlardan 4587 km'sinin ülke sınırları dışında kaldığı anlaşılmaktadır. Mondros Ateşkes Antlaşması ile Osmanlı Devleti sınırları içinde ağırlıklı olarak yabancı şirketlerin işletmesinde 3756 km ve 356 km de Ruslardan olmak üzere toplam 4112 km demir yolu ağı kalmıştır.[27] Mondros'tan sonra Osmanlı Devleti topraklarında bulunan demir yolları bir taraftan işgalci devletlerce kullanılmış, diğer yandan işgalciler tarafından kullanılması Kuva-yı Milliye birliklerince engellenmek istenmiştir. Milli Mücadele yıllarında Anadolu'daki demir yolları dört ayrı şirketin denetimindedir. Almanlar tarafından işletilmekte olan Anadolu Demiryolu Hattına ait Arifiye-Konya, Eskişehir-Ankara ve Bağdat Demiryolu Hattına ait Konya-Yenice kısmının, Fransızlar tarafından işletilmekte olan İzmir-Kasaba Hattına ait Uşak-Afyon kısmının merkezle bağlantısı kesilmiştir. İç Anadolu Bölgesi hatları yönetimsiz kalmış, Bağdat Demiryolu Hattına ait Toros-Amanos Hattı ise terk edilmiştir. Bu süreçte, Ankara'da konuşlu bulunan 20. Kolordu Komutanlığı, 25 Mart 1920'den itibaren Ankara-Eskişehir, Eskişehir-Konya-Ulukışla, Eskişehir-Bilecik ve Eskişehir-Afyonkarahisar hatlarını kendi kontrolüne aldığını ilan etmiştir. Böylece işgal yerleri dışındaki hatların kontrolü Türk Temsil Heyetine geçmiştir. 16 Temmuz 1920'de de Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdüriyet-i Umumiyesi kurulmuş, başına da Erkan-ı Harp Miralayı Behiç (Erkin) Bey getirilmiştir.[28]

Mondros Mütarekesi'nden ve özellikle İzmir'in Yunanlılar tarafından işgalinden sonra Türk milleti Kuva-yı Milliye birlikleri etrafında kenetlenmiştir. Anadolu'nun işgaline engel olmak isteyen millî birlikler, demir yollarının işgal birlikleri tarafından kullanılmasını önlemeye çalışmışlardır. Askerî sevkiyatın engellenmesi amacıyla demir yollarının bazı noktalarının tahrip edildiği anlaşılmaktadır. Bu çerçevede, İzmir-Manisa-Bandırma demir yolunun 154 ve 400. kilometrelerindeki köprüler Kuva-yı Milliye tarafından atılmış ve ulaşım kesilmiştir. Bu girişime karşı Osmanlı Hükûmeti, işgale gerekçe oluşturulmaması amacıyla demir yollarındaki koruma görevlilerini artırmıştır. 25-26 Eylül 1919'da Vezirhan civarındaki Karasu Köprüsü havaya uçurulmuş ve telgraflar kesilmiştir. 16 Mart 1920'de Çiftehan-Ulukışla arasındaki köprü havaya uçurularak Fransız birliklerinin ilerleyişi engellenmek istenmiştir. İtilaf Devletleri'nin Ankara'ya asker sevkini engellemek amacıyla 18 Mart 1920'de ise Geyve Boğazı'nda askeri önlemler alınmış, köprüler ve tüneller tahrip edilmiştir.[29] Millî kuvvetlerin bu tür girişimlerine mukabil Yunanlılar, Sakarya Savaşı'ndan sonra geri çekilirken demir yolu hatlarını tahrip etmişlerdir. Bu çerçevede Şimendifer Şubesi Müdürü Binbaşı Fatin Bey, 29 Ağustos 1922 tarihli telgrafında Afyon-Çobanlar Hattının 168. km'sinde travers ve rayların durduğunu, yarısının kırık, birçoğunun bükülmüş olduğunu belirtmiştir.[30] Tespit sonrasında kesilmiş olan ulaşımı yeniden sağlamak amacıyla tamir faaliyeti başlatılmıştır. Görüleceği üzere, siyasi ve askerî amaçlarla demir yollarının kullanılması konusu, dönemin şartlarına göre değişiklik göstermiştir. Milli Mücadele Döneminde düşman birliklerinin iç bölgelere ve stratejik yerlere ulaşımını engellemek amacıyla demir yolları ulaşımının kesilmesi yoluna gidilmiştir. Bu çerçevede raylar tahrip edilmiş, köprüler imha edilmiştir. Ancak, bir süre sonra tahrip edilmiş olan demir yolları yeniden tamir edilmeye başlanmıştır.

[27] Satan, "agb", s. 338.
[28] Suavi Aydın, "Umran Yolu: Demiryollarının gelişimi ve Türkiye demiryolları", T*ren Bir Hayattır*, Derleyen: Tanıl Bora, İletişim Yayınları, İstanbul 2012, s. 70; Özdemir, *age,* s. 56-58.
[29] Özdemir, *age,* s. 50-54.
[30] Gürel, *age,* s. 119, 142.

C. ANKARA-KAYSERİ DEMİRYOLU HATTININ YAPILMASI

Kurtuluş Savaşı'nın başarıya ulaştığı ve barış görüşmelerinin gerçekleştirildiği esnada demir yolları ile ilgili önemli kararlar alınmıştır. Amerikalı Amiral Colby M. Chester'in başında bulunduğu grup ile demir yolları konusunda 1910 yılında hazırlanmış ve Almanya'nın etkisiyle yarım kalmış olan "*Chester Projesi*", yeniden gündeme gelmiş ve 8 Nisan 1923'te Büyük Millet Meclisi tarafından kabul edilmiştir. Projeyi Amiral Chester'in başkanı olduğu "*Osmanlı-Amerikan Kalkınma Şirketinin*" yürütmesi amaçlanmıştır. Buna göre Anadolu Demiryolunun Ankara'dan Sivas'a, Sivas'tan Erzurum'a, Erzurum'dan Rus ve İran sınırlarına ulaştırılması, Trabzon ile Tirebolu arasına, Ankara-Sivas Hattının Kayseri-Ulukışla üzerinden Bağdat Demiryoluna bağlanması hedeflenmiştir. Sivas'tan ise Elazığ, Ergani, Diyarbakır, Musul ve Süleymaniye'ye bir hattın çekilmesi, Diyarbakır'dan Bitlis ve Van'a, Elazığ-Malatya üzerinden İskenderun ve Yumurtalık'a bir hat çekilmesi projenin ana hedefleri arasında yer almıştır. Proje kapsamında şirkete, demir yolu hatlarının her iki tarafında 20 km'lik, toplamda ise 40 km'lik bir alanda maden kaynaklarının işletilmesi tekeli verilmesi öngörülmüştür. Bu proje kapsamında Amerika'nın Musul petrollerine odaklandığı, ancak Lozan Barış Antlaşması sonrasında Musul'un Türkiye dışında kalması ve diğer bazı nedenlerle Chester Projesi'nin uygulamadığı anlaşılmaktadır.[31] Konuyla ilgili olarak, 6 Kasım 1923 tarihinde Kayseri Milletvekili Ahmet Hilmi Bey'in TBMM kanalıyla bir soru yönelttiği anlaşılmaktadır. Ahmet Hilmi Bey, Mösyö Kenedy'nin taahhüdünü yerine getiremeyeceği ve Chester demiryolu imtiyazının feshedileceğine dair basında haberlerin çıktığından bahsetmiştir. Ahmet Hilmi Bey, Türkiye halkını ilgilendiren bu önemli konunun açıklanması gerektiğini belirtmiştir.[32] Bu da Lozan Barış Antlaşması sonuçları çerçevesinde Chester Projesinin uygulanmayacağına dair önemli bir işaret olarak değerlendirilebilir.

Lozan Barış Görüşmelerine ara verildiği esnada, 17 Şubat-4 Mart 1923 tarihleri arasında toplanmış olan İzmir İktisat Kongresi'nde ulaşım ve yollar meselesi üzerine önemle durulmuştur. En kısa sürede ülkenin her tarafının örümcek ağı gibi asri vesait-i nakliye ile teçhiz edilmesi gerektiği konusu üzerinde durulmuştur. Demir yolları işletmelerine dair kararlar alınmış, nakliye tarifelerinin yüksekliğinden, bu durumun dışarıdan gelen ürünler karşısında yerli ürünlerin pazarlanmasını zorlaştırdığından ve bunlara çözüm üretileceğinden, demir yollarında kaybolan eşyaların yabancı şirketler tarafından tazmin edilmesi ve yabancı şirketlerin yönetimine Türk Hükûmeti tarafından temsilciler atanması gerektiğinden bahsedilmiştir.[33]

Ankara'dan itibaren Kayseri ve Sivas'a yapılması planlanan demir yolu konusu, Bağdat Demiryolu Projesinden çıkarılmış olsa da merkez teşkilatının Anadolu'nun iç bölgeleri ile temasında demir yolunun önemli bir gereklilik olduğu bilinmektedir. Bu bağlamda, Birinci Dünya Savaşı yıllarında demir yolu yapımının sürdürüldüğü ve Ankara-Kayseri arasında yapılmak istenen 60 cm genişliğindeki dar hat döşeme girişiminin Yahşihan'a kadar yapıldığı ve 80 km'lik Ankara-Yahşihan arasının 1915'te işletmeye açıldığı anlaşılmaktadır.[34] Milli Mücadele Döneminde hattın inşaatına devam edilmiş ve 127 km'lik kısım 1 Ağustos 1919'da kullanıma açılmıştır.[35]

[31] Aydın, "agb", s. 74.
[32] BCA, Kurum: 30.10.0.0 Yer Bilgisi: 6.32.11, Belge Tarihi: 06.11.1923, Sıra No: 2-3.
[33] Afet İnan, *İzmir İktisat Kongresi (17 Şubat-4 Mart 1923),* 5. Baskı, Türk Tarih Kurumu Yayını, Ankara 2023, s. 25-26.
[34] Özdemir, *age,* s. 20-21.
[35] Yıldırım, *age,* s. 75.

Demir yollarına duyulan ihtiyaç nedeniyle, Cumhuriyet'in ilanından sonra ilk olarak dar hatlar yaptırılması kararlaştırılmış, bu kapsamda 1923'te 39,5 km ile Samsun-Çarşamba arasında başlanmış ve 1926'da tamamlanarak Samsun Sahil Demiryolları Türk Anonim Şirketi tarafından işletilmeye başlanmıştır. Diğer taraftan 28 km'lik Ilıca-İskele-Palamutluk Demiryolu yapımına başlanmış ve işletmesi 23 Mart 1923'te Ilıca-İskele-Palamutluk Demiryolu Türk Anonim Ortaklığına verilmiştir.[36]

Demir yolu yapımına Cumhuriyet hükûmetlerinin özen gösterdikleri anlaşılmaktadır. Bu kapsamda; "*Memleketi demir ağlarla öreceğiz*" sloganının Cumhuriyet sonrasında sıklıkla kullanıldığı görülmektedir.[37] Bu dönemde demir yollarının millileştirilmesi ve devletleştirilmesi ile yeni demir yolu hatlarının yapılması konusu üzerinde hassasiyetle durulmuştur. Demir yolları nizamnamelerinin ve talimatnamelerinin dilinin Türkçe hale getirilmesi ve yabancı çalışanlar yerine Türk görevlilerin ilgili görevlerde çalıştırılması konusu, aşama aşama uygulanmaya başlanmıştır.[38]

Milli Mücadele Döneminde Ankara ile Anadolu'nun iç bölgeleri arasında demir yolu ağının bulunmaması, çeşitli sorunlar ortaya çıkarmıştır. Bu nedenle Cumhuriyet'in ilanından sonra ilk olarak Ankara-Sivas Demiryolu Hattının yapılması konusuna ağırlık verilmiştir. TBMM, 23 Mart 1924 tarihli ve 449 sayılı Kanun ile Ankara-Musaköy, Samsun-Sivas Demiryolu hatları için 65 milyon harcanmasına onay vermiştir.[39] Ödenekle hattın yapımında kullanılmak üzere malzeme satın alınmış ve 10 Ekim 1924'te Ankara-İzzettin dar demiryolu hattının normal hat haline getirilmesi işine (Ankara-Musaköy Hattı) başlanmıştır. İnşaatın yapımı Türk müteahhitler tarafından gerçekleştirilmiş olup, Ankara-Yahşihan arası 17 Nisan 1925'te, 115 km'lik Yahşihan-Yerköy arası ise 20 Kasım 1925'te tamamlanmıştır.[40] Hattın askerî nedenlerle başlangıçta doğrudan Sivas'a ulaştırılması planlanmış olsa da Şefaatli-Musaköy arasının pahalıya mal olacak olması ve arada önemli bir merkezin bulunmaması nedeniyle güzergâh güneye kaydırılmış ve Kayseri üzerinden Sivas'a ulaştırılması kararı alınmıştır.[41] Diğer taraftan, Trabzon-Erzurum-Gümüşhane Hattı 1924 yılında yeniden gündeme getirilmiştir. 10 Nisan 1924 tarihli Kanunla hattın yapılması kararı alınmış, ancak Ankara-Kayseri-Sivas-Erzurum, Samsun-Sivas, Toprakkale-Malatya-Elazığ-Diyarbakır hatlarının inşasına öncelik verilmesi nedeniyle belirtilen hat yapılamamıştır.[42] Demir yollarının yapımına bütçeden düzenli olarak tahsisat ayrılmıştır. Bu kapsamda; 1925 yılında 203 km yeni yapılan demir yolu hattına 20.300.000 TL bütçe tahsisatı, 1926 yılında 48 km yeni yapılan demir yolu hattına 14.900.000 TL, 1927 yılında 386 km yeni yapılan demir yolu hattına ise 28.400.000 TL tahsisat ayrılmıştır.[43]

Demir yollarının millileştirilmesi ve kurumsallaşma faaliyetleri eş zamanlı bir şekilde yürütülmüştür. 22 Nisan 1924 tarihinde çıkarılmış olan 506 sayılı Kanunla Haydarpaşa-Ankara, Eskişehir-Konya, Arifiye-Adapazarı hatlarının satın alınması konusunda yetkilendirme yapılmış ve bu yetkiye istinaden ilk satın alma işlemi 1928 yılında gerçekleştirilmiştir.

---

[36] Aydın, "agb", s. 77.
[37] İnan, *age,* s. 14.
[38] Aydın, "agb", s. 72-73.
[39] https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/KANUNLAR_KARARLAR/kanuntbmmc002/kanuntbmmc002/kanuntbmmc00200449.pdf (Giriş Tarihi: 15/12/2024); İsmail Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950),* Atatürk Araştırma Merkezi Yayını, Ankara 2001, s. 75; *Resmi Ceride*, 7 Nisan 1340 (1924), s. 14.
[40] Yıldırım, *age,* s. 75.
[41] Yıldırım, *age,* s. 76.
[42] Aydın, "agb", s. 74-75.
[43] Leyla Şen, *Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci*, TESAV Yayınları No: 23, Ankara 2003, s. 64.

Mezkûr Kanunla "*Anadolu Bağdat Demiryolları Müdüriyet-i Umumiyesi*" kurulmuş, yönetimine Behiç (Erkin) Bey getirilmiştir. 1925 yılında ise Erzurum'da "*Havali-i Şarkiye Demiryolları İdaresi*" kurulmuştur. Bu iki idareden ayrı olarak "*Demiryolları İnşaat ve İşletmesi Müdüriyet-i Umumiyesi*" kurulmuş ve Samsun-Sivas, Ankara-Kayseri-Sivas, Kütahya-Tavşanlı ve Temdidi, Trabzon-Erzurum, Diyarbakır-Ergani, Uzunköprü-Keşan hatlarını yapma ve işletme görevi verilmiştir. Nihayet 31 Mayıs 1927 tarihli 1042 sayılı Kanunla bu üç kuruluş "*Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi*" adıyla birleştirilmiş ve başına da Vasfi (Tuna) Bey getirilmiştir.[44]

D. ANKARA-KAYSERİ DEMİRYOLU YAPIM SÜRECİNE İLİŞKİN BİR YABANCININ DEĞERLENDİRMELERİ

Türkiye Demiryolları İnşaatı üzerine 16 Şubat 1927 tarihinde Dr. Paul Morin tarafından bir makale yayımlanmıştır. Türkiye'de yapılmış olan bir icmale göre toplam demir yolu hattının 4200 km olduğunu belirten Dr. Paul, Anadolu Demiryolları ve Bağdat Demiryolu üzerindeki hatların yeterli olmadığını vurgulamıştır.[45] Bununla birlikte Ankara Hükûmetinin mali imkânsızlıklara rağmen, demir yolları inşaatına önem vermesinin takdirle karşılanması gereken bir durum olduğunu belirtmiştir. Türk kaynaklarından almış olduğu bilgilerden hareketle, demir yolları inşaatının 1909 yılındaki program derecesinde olmasa da oldukça geniş olduğunu belirten Dr. Paul, 6333 km uzunluğunda yeni hatların inşasının düşünüldüğünü, 3877 km'sinin normal hat olarak, 2450 km'sinin ise bir metre genişliğinde dar hat olarak inşa edileceğini ifade etmiştir. Esas inşaatın Doğu Anadolu'da yapıldığını, esasında bu projelerin yeni olmadığını, demir yolunun Ankara'dan Erzurum'a ve oradan Azerbaycan yoluyla Şark'a ulaştırılması konusunun uzun süredir incelendiğini, Samsun-Sivas hattıyla kuzey-güney bağlantısının daha önceden düşünüldüğünü, Birinci Dünya Savaşı yıllarında Ankara'dan doğuya doğru 60 km'lik bir dar hattın bulunduğunu, 15 Haziran 1925'te bu hattın 103 km'sinin tamamlandığını, başlangıçta doğrudan Ankara-Sivas Hattının inşa edilmesi kararında olunduğunu, ancak planın birkaç defa değiştirildiğini, en kısa hat yerine askeri fabrikaların bulunduğu Kayseri'ye hattın genişletildiğini belirten Dr. Paul, 1926 yılında Kayseri'ye ulaştırılmasının tasavvur edildiğini, 223. km'ye kadar toplam 22 tünel açılmasının gerekli hale geldiğini, 222. km'de 100 metre uzunluğunda bir tünelin açıldığını, Kızılırmak ve Delice nehirleri üzerine toplamda 12 köprünün yapıldığını, hattın 238. km'deki Hacı Şefaatli adlı yere ulaştığını ifade etmiştir. Bu hattın 1927 yılı Nisan ayında Kayseri'ye ulaştırılmasının amaçlandığına vurgu yapmıştır.[46]

Kayseri'den sonra bir hat ile demir yolunun Bağdat Hattına bağlanmasının amaçlandığını belirten Dr. Paul, böylece Karadeniz ile Antalya, Mersin ve Adana limanları arasındaki demir yolu ulaşım bağlantısının tamamlanacağını belirtmiş, Samsun'un önemine vurgu yapmış, yıllık bu şehre 700 geminin uğradığını, 65 milyon marklık ticaretin yapıldığını, Kızılırmak ve Yeşilırmak arasındaki konumu ile oldukça verimli bir şehir olduğunu, yıllık tarım üretiminin 10 milyon kilogramı geçtiğini, çevre ilçeleri ile oldukça önemli bir coğrafyaya sahip olduğunu ifade etmiştir.[47] İnşa edilmekte olan Samsun-Sivas Hattının genişliğinin Ankara-Sivas Hattı gibi 1,45 metre genişliğinde normal bir hat olduğunu belirten Dr. Paul, bu hatta çokça sanayi tesisleri inşasının gerçekleştirildiğini, sert kayalar nedeniyle zorluklarla karşılaşıldığını, 93 km yapıldıktan sonra hattın Havza'ya ulaştırıldığını, buraya kadar 18 köprü ve 28 tünel yapıldığını, Almanların hat önerilerinin Türk mühendisler tarafından değiştirildiğini, hattın Tokat'ı sağda bırakarak Zile yoluyla Musaköye doğru inşa edilmek istendiğini belirtmiştir. Nihayet Samsun-

[44] Aydın, "agb", 75-76.
[45] *Ayın Tarihi*, "Türkiye Demiryolları İnşaatı", Cilt: 12, Sayı: 35, Matbuat-ı Müdiriyet-i Umumiyesi, Ankara, Şubat 1927, s. 1986.
[46] *Ayın Tarihi*, "Türkiye Demiryolları İnşaatı", s. 1987.
[47] *Ayın Tarihi*, "Türkiye Demiryolları İnşaatı", s. 1987.

Sivas Hattının toplam uzunluğunun 400 km'ye ulaşacağı vurgulanmıştır. Dr. Paul, Türklerin Kayseri-Ulukışla, Ankara-Ereğli Hattını bir İsveç Grubuna, Sivas Hattının Erzincan'a ulaştırılmasında da Belçika Grubuna ihale ettiklerini belirtmiştir. İsveçlilere 30 milyon, Belçikalılara da 40 milyon tahsisat ayırdıklarına işaret etmiştir.[48]

E. ANKARA-KAYSERİ DEMİRYOLU HATTININ AÇILIŞ TÖRENİ

Birinci Dünya Savaşı yıllarında dar hat olarak yapımına başlanan Ankara-Kayseri Demiryolu Hattının inşaatı, geniş hat şeklinde 1924 yılı Ekim ayında yeniden başlatılmış ve toplam 380 km'lik hat nihayet Mayıs 1927'de tamamlanmıştır. Hattın açılış töreninin 29 Mayıs 1927'de Kayseri'de gerçekleştirilmesi amaçlanmıştır. Bu kapsamda, Nafia Vekili göndermiş olduğu telgrafta, 29 Mayıs 1927'de yapılacak olan Ankara-Kayseri Demiryolu Hattının açılış törenine Maarif Vekili Necati Bey'i davet etmiştir.[49] Açılış programı Kayseri'de gerçekleştirilecek olmakla birlikte Ankara'da da bir heyecanın olduğu anlaşılmaktadır. Bu kapsamda, Ankara Erkek Lisesi Müdürü Ferit Bey tarafından Maarif Vekili Necati Bey'e gönderilmiş olan telgrafta, Ankara-Kayseri Demiryolu Hattı; "*…milli coğrafya haritamıza yeni bir şimendifer işareti daha ilavesiyle takviye ederek vatana refah, saadet, emniyet ve kuvvet getirecek olan…*" şeklinde değerlendirilmiş ve Kayseri'de gerçekleştirilecek olan törenden sonra heyetin Ankara Erkek Lisesi tarafından düzenlenecek olan şenlikle karşılanacağı belirtilmiştir.[50]

Ankara-Kayseri Demiryolu Hattının açılışını yapmak üzere 28 Mayıs 1927 gecesi saat 23.00'te özel bir trenle Başvekil İsmet Paşa, Erkan-ı Harbiye Reisi Fevzi Paşa ve TBMM Reisi Kazım Paşa büyük bir kalabalıkla Ankara'dan uğurlanmışlardır. Trende bakanlar yanında 15 milletvekili ile nafia, bütçe ve maarif temsilcileri yer almışlardır. Bu trenden iki saat önce de Nafia Vekâleti memurlarını ve demiryolu hizmetlilerini taşıyan bir kılavuz tren de Kayseri'ye hareket etmiştir. 28 Mayıs 1927 tarihinde saat 21.00'de hareket etmiş olan kılavuz treni, 29 Mayıs 1927'de saat 12.00'de, diğer tren ise saat 14.00'te Kayseri'ye ulaşmıştır. Trenler Ankara-Kayseri arasındaki mesafeyi 15 saatte almışlardır. Ankara'dan 23.00'te hareket eden tren; Kayaş'a 23.21'de, Lalahan'a 23.50'de, Kılınçlar'a 01.15'te, Kalecik'e 01.36'da, Yahşihan'a 02.06'da, Kırıkkale'ye 02.30'da, Mahmutlara 02.44'te, Balışeyh'e 03.10'da, İzzettin'e 03.29'da, Çerikli'ye 04.35'te, Yeniyapan'a 05.09'da, Sekili'ye 05.09'da, Yerköy'e 06.26'da, Caferli'ye 07.38'de, Şefaatli'ye 07.56'da, Cılbah'a 08.45'te, Kanlıca'ya 09.27'de, Fakılı'ya 09.45'te, Paşalı'ya 10.40'ta, Himmetdede'ye 11.35'te, Beydeğirmeni'ne 12.15'te, Kayseri'ye 14.20'de ulaşmıştır.[51]

Ankara'dan hareket eden trenler Kayseri'ye ulaştıktan sonra Başvekil İsmet Paşa tarafından bir konuşmanın yapılması ve akabinde de açılış töreninin gerçekleştirilmesi planlanmıştır. Açılış sonrasında da şehrin gezilmesi, hükûmet konağında bir kabul töreninin yapılması, gece de Kayseri Belediyesi tarafından bir ziyafet verilmesi, ertesi gün sabah 05.00'te ise trenle tekrar Ankara'ya hareket edilmesi ve akşam 08.00'de Ankara'ya ulaşılması hedeflenmiştir. 29 Mayıs 1927 günü saat 15.00'te Kayseri Demiryolu İstasyonunda lokomotiflerin ve fabrika düdüklerinin her tarafı çınlattığı belirtilmiştir.[52]

[48] *Ayın Tarihi*, "Türkiye Demiryolları İnşaatı", s. 1988.
[49] BCA, Kurum: 180.9.0.0 Yer Bilgisi: 100.487.8, Belge Tarihi: 25.05.1927, Sıra No: 2; Yıldırım, *age,* s. 76.
[50] BCA, Kurum: 180.9.0.0 Yer Bilgisi: 100.487.8, Belge Tarihi: 25.05.1927, Sıra No: 3.
[51] *Ayın Tarihi*, "Ankara-Kayseri Hattı'nın Resmi Küşadı", Cilt: 13, Sayı: 38-39, Matbuat Müdiriyet-i Umumiyesi, Ankara 1927, s. 2197, 2199.
[52] *Ayın Tarihi*, "Ankara-Kayseri Hattı'nın Resmi Küşadı", s. 2199-2200.

Ankara-Kayseri Demiryolu Hattının açılış törenine Başvekil İsmet Paşa, Meclis Başkanı Kazım Paşa, Genelkurmay Başkanı Fevzi Paşa yanında milletvekilleri katılmışlardır. Tren Kayseri'ye geldiğinde çok hararetli bir tezahürat ile karşılaşmışlardır. Halk temsilcileri, esnaf cemiyetleri, kadın ve erkek bütün Kayserililerin bayraklarla heyeti selamladıkları anlaşılmaktadır. Başvekil ve heyet trenden indikten sonra sıraya dizilmiş olan vatandaşların önünden geçmişlerdir. Heyet, kurbanlar kesilerek karşılanmıştır. Halk arasında sevinçten ağlayanlar ve bağıranların oldukça fazla olduğu, tayyarelerin uçtuğu görülmüştür. 29 Mayıs 1927'de açılış töreni yapılmış olan Ankara-Kayseri Demiryolu Hattı, demiryolu siyasetinde "*vatanı çelikten ağlarla örme*" idealinin ilk neticesi olarak değerlendirilebilir.[53]

F. ANKARA-KAYSERİ DEMİRYOLU HATTI GÜZERGÂHI

Ankara-Kayseri Demiryolu Hattında hareket ve varış yeri hariç toplam 22 istasyon planlanmıştır.[54] Bu istasyonlar, ilerleyen zamanlarda bazı değişikliklere uğramıştır. Bu kapsamda Kayseri sınırları içerisinde bulunan Himmetdede ve Beydeğirmeni İstasyonu arasında, 339+494 kilometrede oluşturulmuş olan ve nakliyata açılacak olan istasyona "*Kalkancık*" adının verilmesi 9 Mart 1948 tarihli Cumhurbaşkanlığı Kararı ile kesinleşmiştir.[55] Ankara-Kayseri Demiryolu Hattı için belirlenmiş olan ilk istasyonlar şunlardır:

1- Ankara
2- Kayaş
3- Lalahan
4- Kadı Yozgat
5- Kılınçlar
6- Kalecik
7- Yahşihan
8- Mahmutlar
9- Balışeyh
10- İzzettin
11- Çerikli
12- Yeniyapan
13- Sekili
14- Yerköy
15- Caferli
16- Hacı Şefaatli
17- Cılbah
18- Kanlıca
19- Fakılı
20- Paşalı
21- Himmetdede
22- Beydeğirmeni
23- Boğazköprü
24- Kayseri

[53] *Ayın Tarihi*, "Ankara-Kayseri Hattı'nın Resmi Küşadı", s. 2199-2200.
[54] *Ayın Tarihi*, "Ankara-Kayseri Hattı'nın Resmi Küşadı", s. 2197.
[55] BCA, Kurum: 30.11.1.0 Yer Bilgisi: 197.7.15 Belge Tarihi: 09.03.1948

G. KAYSERİ TREN İSTASYONU AÇILIŞ TÖRENİNDE YAPILAN KONUŞMALAR

Ankara-Kayseri Demiryolu Hattının açılış töreni için Kayseri'ye gelen heyet, Kayserililer tarafından sevinçle karşılanmıştır. TBMM Başkanı, Başbakan ve Genelkurmay Başkanının öncülüğünde birçok bakanın ve milletvekilinin yer aldığı heyet, tören alanına ulaşmışlardır. Trenden inenler, halkın arasından geçerek tren istasyonu önüne kurulmuş olan takın altından geçmişlerdir. Daha sonra ise protokol sırasına göre tören açılış konuşmalarını gerçekleştirmişlerdir.[56]

G.1. Nafia Vekili Behiç (Erkin) Bey'in Konuşması

İstasyonda kurulmuş olan kürsüye ilk önce Nafia Vekili Behiç Bey çıkarak halka seslenmiştir.[57] Hattın açılışının millî bir haz ve mutluluk kaynağı olduğunu belirten Nafia Vekili Behiç Bey, Türk'ün tek başına neler yapabileceği konusunda önemli bir misal olduğunu vurgulamıştır. Behiç Bey hem Gazi Paşa'ya hem de Başvekile işaret ederek, demir yolları konusundaki ideallerine değinmiştir. Ankara-Kayseri Demiryolu Hattının muazzam ve yapılmasında derece derece herkesin gayreti olduğunu belirten Nafia Vekili Behiç Bey, emeği geçenlere teşekkür etmiştir. Bu çerçevede mesai arkadaşı fen memurlarına, inşaata oldukça fazla emek verdiğini söylediği Mühendis İzzet Bey'e özellikle teşekkür ederken, merhum selefinin (Süleyman Sırrı Aral) ruhunu hürmetle andığını belirtmiştir. Türkiye'yi hak ettiği iktisadi konuma ulaştırmak için Cumhuriyet Hükûmetinin yoğun bir şekilde çalıştığına bu demir yolunun canlı bir örnek olduğunu belirten Nafia Vekili Behiç Bey, açılışa katılan herkese teşekkür ederek konuşmasını tamamlamıştır.[58]

G.2. Başvekil İsmet (İnönü) Paşa'nın Konuşması

Nafia Vekilinden sonra konuşmak üzere kürsüye Başvekil İsmet Paşa çıkmıştır. Kayserililerin otuz yıldır bu hizmetin Kayseri'ye gelmesini beklediklerini ve bunun için birçok yola başvurduklarını belirten Başvekil, bu arzunun Cumhuriyetle birlikte fiile geçirildiğini ifade etmiştir. Hattın Kayseri'ye gelmesinden sevinenlerin yalnızca Kayserililer olmadığını belirten Başvekil İsmet Paşa, hatla bağlantısı olmayan yakından ve uzaktan diğer insanlarda da büyük bir sevinç gördüğünü, bu çerçevede İstanbullu, İzmirli ve Erzurumluların büyük bir ilgi ile birbirlerini tebrik ettiklerini belirtmiştir. Hattın Kayseri'ye gelmesi, demir yolu hatları için çizilmiş olan büyük projeler açısından yeterli olmayacağı düşünülse de 380 km'lik bir hattın açılışının dünyanın her yerinde başlı başına bir olay ve başarı olduğunu belirtmiştir. Başvekil İsmet Paşa, milli demir yolu yapımına başlandığı zaman, bunun içerideki imkânlarla gerçekleştirilemeyeceğine dair bir kanaatin olduğunu, ancak kendilerinde Türk vatandaşlarının vatanlarını imar etmeye mecbur olduklarına dair bir duygunun olduğunu vurgulamıştır. Aynı zamanda her Türk'ün vatanını imara muktedir olduğunu ifade etmiştir. Yabancı devletlerde, Türklerin savaşlardan bitkin ve yorgun çıktıklarına, yardım edilmemesi durumunda hiçbir şeye güçlerinin yetmeyeceğine dair bir inancın olduğunu belirten Başvekil İsmet Paşa, daha büyük işler başarmak zorunda olduklarını, Ankara-Kayseri Demiryolu Hattının açılışının bu amacın bir eseri olduğunu belirtmiştir. Nihayet hattın Kayseri'ye gelmesinin bir zafer olarak değerlendirilmesi gerektiğini vurgulamıştır.[59]

[56] *Ayın Tarihi*, "Ankara-Kayseri Hattı'nın Resmi Küşadı", s. 2197.
[57] *Ayın Tarihi*, "Ankara-Kayseri Hattı'nın Resmi Küşadı", s. 2200.
[58] *Ayın Tarihi*, "Ankara-Kayseri Hattı'nın Resmi Küşadı", s. 2203.
[59] *Ayın Tarihi*, "Ankara-Kayseri Hattı'nın Resmi Küşadı", s. 2202.

İstikbalin daha parlak ve güçlü olduğunu belirten Başvekil, Büyük Millet Meclisinin üç yıl önce kabul etmiş olduğu prensiplerin bugün bu hattın açılışını ortaya çıkardığını, gelecekte ise birçok benzer sonucun elde edileceğini belirten Başvekil İsmet Paşa, gelecek yıl içinde çeşitli yerlerde altı istikamette demiryolu inşa edileceğini vurgulamıştır. Şimdiye kadar sadece iki istikamette çalışıldığını, iki istikamette çalışılmasını şüpheli görenlere müjde vereceğini belirten İsmet Paşa, işlerin Kayseri'de bitmediğini daha zor işlere başladıklarını ve geleceği de suhulet içinde gördüklerini belirtmiştir. Sonraki yıllarda faaliyetlerin daha da artacağını, muhtelif yönlerde yapılacak olan demir yollarının başlangıçta göze görünmeyeceğini, fakat dört yıl içerisinde elde edilecek sonuçların Türk milletinin zinde bir millet olduğunu dünyaya göstereceğini belirten Başvekil İsmet Paşa, katılımcıları tebrik etmiş ve Büyük Millet Meclisi Başkanına da törene teşrifleri nedeniyle teşekkür etmiştir. Erkan-ı Harbiye Reisine, hattın yapılmasında emek ve yürek veren, güç sarf eden mühendislere, memurlara, müteahhitlere, mesai harcayan bütün insanlara ayrı ayrı teşekkür eden Başvekil İsmet Paşa, demir yolu siyasetinin gerçekleştirilmesi amacıyla büyük gayret sarf eden Cumhurbaşkanı Gazi Paşa'yı hürmet ve bağlılıkla andığını belirtmiştir.[60]

G.3. Kayseri Mebusu Ahmet Hilmi (Kalaç) Bey'in Konuşması

Başvekil İsmet Paşa'dan sonra Kayseri Mebusu Ahmet Hilmi Bey, Kayserililer adına bir konuşma yapmıştır.[61] Yaptığı konuşmada, açılışı gerçekleştirilmek üzere olan demir yolu hattının Kayseri'ye sağlayacağı sonsuz nimetlerden dolayı Kayseri halkının duyduğu sevinç ve memnuniyeti belirten Ahmet Hilmi Bey, bu eserin gerçekleştirilmesinde her türlü fedakârlığı yapan Cumhuriyet hükûmetine karşı minnet ve şükran hisleri içinde olduklarını belirtmiştir. Ahmet Hilmi Bey, Ankara-Kayseri Demiryolu Hattının açılış programına katılan davetlilere teşekkür ederek konuşmasını tamamlamıştır.[62]

G.4. Kayseri Gazetesi Başmuharriri Halis Zeki Bey'in Konuşması

Kayseri Mebusu Ahmet Hilmi Bey'den sonra ise Kayseri Gazetesi Başmuharriri Halis Zeki Bey bir konuşma yapmıştır. Konuşmasında Kayseri halkının bu büyük günün anlamını kavramış olmasından mutluluk duyduğunu belirten Halis Zeki Bey; dün Sakarya, İnönü, Afyon, Dumlupınar'da bağımsızlığımızı kurtaranların bugün de bayındırlık alanındaki başarılarının gönüllere ümit ve neşe verdiğini belirtmiştir. Türk servetiyle, dehasıyla, elleriyle ve inkılabın feyziyle yapılmış olan bu demir yolunun Türk milletinin nelere gücünün yeteceğini dünyaya göstermesi bakımından paha biçilmez değerde olduğunu belirtmiştir.[63]

H. AÇILIŞ KONUŞMALARINDAN SONRA KAYSERİ'DEKİ GELİŞMELER

Konuşmalardan sonra takın altında trenin geçeceği yola kırmızı kurdele gerilmiş, Meclis Başkanı Kazım (Özalp) Paşa, bir kızın elinde tutmuş olduğu tepsideki makası alarak, Başvekil İsmet Paşa'ya; "*en uzak hedeflere en yakın bir zamanda himmetinizle vasıl olacağımıza itimat ve emniyet ederek*" hitabıyla kurdeleyi kesmiş ve akabinde raylar üzerinde yürümeye başlamışlardır. Bu esnada bir kısım Kayserililer, bir deveyi donatarak üzerine en kıymetli halıları sermişler, devenin başı da ipek tüllerle örtülmüş şekilde görünmüşlerdir. Böyle büyük bir günün şerefine koyunun küçük olduğu belirtilerek deve yatırılmış ve kurban edilmiştir.[64]

[60] *Ayın Tarihi*, "Ankara-Kayseri Hattı'nın Resmi Küşadı", s. 2202-2203.
[61] *Ayın Tarihi*, "Ankara-Kayseri Hattı'nın Resmi Küşadı", s. 2202.
[62] *Ayın Tarihi*, "Ankara-Kayseri Hattı'nın Resmi Küşadı", s. 2203.
[63] *Ayın Tarihi*, "Ankara-Kayseri Hattı'nın Resmi Küşadı", s. 2202-2204.
[64] *Ayın Tarihi*, "Ankara-Kayseri Hattı'nın Resmi Küşadı", s. 2204.

Ankara-Kayseri Demiryolu Hattının açılışı nedeniyle, Kayseri sokakları ve dükkânlar süslenmiştir. Açılış töreninden sonra Başvekil İsmet Paşa, Millet Meclisi Başkanı Kazım Paşa ve Erkan-ı Harbiye Reisi Fevzi Paşa, Kayseri Belediyesi tarafından hazırlanmış olan otomobillerle Belediye binasına geçerek, Sivas'tan ve çevre illerden gelen heyetleri kabul etmişlerdir. Sivas heyeti, demir yolunun Sivas'a gelmesinden önce, halkın Başvekili Sivas'ta görme arzusunda olduğunu ifade etmişlerdir. Başvekil, heyetin bu isteğine teşekkürle karşılık vermiş, program gereğince Ankara'ya dönme mecburiyetinde olduklarını belirtmiştir. Kazım, İsmet ve Fevzi Paşa'lar daha sonra Tayyare Fabrikasına giderek fabrikanın faaliyetleri hakkında bilgi almışlar ve fabrikayı gezmişlerdir. Daha sonra ise Kayseri Belediye Reisi Safa Bey, Başvekili ve diğer misafirleri şehir adına Türk Ocağına davet etmiştir. Şereflerine beş yüz kişilik bir ziyafet verilmiş, ziyafet saat 23.00'e kadar devam etmiştir. Ziyafet sonrasında Ocaklı Yahya Saim Bey, İsmet Paşa'ya hitaben Kayserililer adına bir konuşma yapmıştır. Başvekil, bu konuşmadan çok mutlu olmuş, Ocaklıların çalışmasından takdirle bahsederek konuşmasını şu şekilde tamamlamıştır: "*Bu güzel akşamın hatırasını ilelebet muhafaza edeceğiz*." Paşalar daha sonra Kayseri Demiryolu İstasyonuna geçmişler ve özel trenlerle Kayseri'den saat 05.00'te hareket etmişlerdir. Civar istasyonlarda sevgi gösterileri yapılmış ve özellikle Mahmutlar İstasyonu halk tarafından halılarla süslemiş ve binanın ortasına Başvekil İsmet Paşa'nın resmi asılmıştır. Özel tren seyahatine devam ederken istasyonlarda halkın tezahüratıyla karşılanmış ve 07.30'da Kayaş'ı geçerek Ankara'ya ulaşmıştır. Ankara-Kayseri Demiryolu Hattının açılışı, yabancı temsilcilerin de yakından takip etmiş olduğu bir konu olmuştur. Bu kapsamda Lehistan Elçisi Mösyö Kuvaliski, Nafia Vekili Behiç Bey'i tebrik etmiştir. [65]

I. ANKARA-KAYSERİ DEMİRYOLU HATTININ SİVAS'A VE ULUKIŞLA'YA UZATILMASI

Ankara-Kayseri Demiryolu Hattının yapımı sürecinde, demir yolu hattının Kayseri'den Sivas'a ve Niğde Ulukışla'ya uzatılması konusuna ağırlık verilmiştir. Bu çerçevede Kayseri-Sivas, Sivas-Turhal[66] Demiryolu İnşaatının yapımı için Belçikalı "*Societe Industriel de Travaux*" adlı şirketle sözleşme imzalamak üzere Nafia Vekiline 11 Aralık 1926'da yetki verildiği anlaşılmaktadır.[67] Yaklaşık 30 milyon liraya ulaşacak olan inşaatın yapımına ilgili şirket başlamış olsa da mali yetersizlikler ve bazı suistimaller nedeniyle hatların tamamlanamayacağı anlaşıldığı için şirketle yapılmış olan sözleşme 15 Ocak 1928'de feshedilmiş, kalan kısmının Türk müteahhitler tarafından tamamlanması kararı alınmıştır.[68] Kayseri-Sivas ve Kayseri-Ulukışla demir yolları ile aynı dönemde Fevzipaşa-Diyarbakır, Irmak-Ereğli, Kütahya-Balıkesir hatlarının yapımına da başlanmıştır.[69] Demir yollarının yapım süreci ile yakından ilgilenen Nafia Vekili Behiç Bey, Ankara-Kayseri Demiryolu Hattının açılmasından sonra Kayseri ve daha ilerideki demir yolu hattını teftiş etmek amacıyla 1927 yılı Temmuz ayında Kayseri'ye gitmiştir.[70]

[65] *Ayın Tarihi*, "Ankara-Kayseri Hattı'nın Resmi Küşadı", s. 2204.
[66] 1928 yılı başlarında demir yolu hattı Samsun'dan Zile'ye kadar ulaştırılmıştır. Suavi Aydın, "agb", s. 77.
[67] BCA, Kurum: 30.18.1.1 Yer Bilgisi: 22.74.11 Belge Tarihi: 11.12.1926
[68] Yıldırım, *age,* s. 76-77; BCA, Kurum: 30.18.1.1 Yer Bilgisi: 27.74.13 Belge Tarihi: 15.01.1928
[69] Aydın, "agb", s. 77.
[70] BCA, Kurum: 30.10.0 Yer Bilgisi: 12.72.16 Belge Tarihi: 28.07.1927, Sıra No: 3.

Kayseri-Sivas Demiryolu Hattının ilk istasyonu olan Gemerek'in 11 Kasım 1929'da açılışı ve ilk trenin Gemerek'e gelişi bölge halkını oldukça mutlu etmiştir.[71] Kayseri-Sivas Demiryolu Hattının Şarkışla'ya ulaştığı, Devlet Demiryolları ve Limanları Umum İdaresi Müdürlüğü tarafından 31 Aralık 1929 tarihinde müjdelenmiş,[72] nihayet açılış töreni 1 Şubat 1930'da gerçekleştirilmiş, açılışa Devlet Demiryolları Genel Müdürü, Sivas Vali Yardımcısı, Şarkışla Kaymakamı yanında Sivas'tan ve Kayseri'den misafirler katılmıştır.[73] Şarkışla İstasyonunun açılışında bulunan Necmettin Sadak, Ankara'dan 18 saatte özel bir trenle Şarkışla'ya ulaştıklarını belirtmiştir. Kayseri'den sonra ilk defa Türk sermayesinin, azminin, fen adamlarının döşediği rayların Şarkışla'ya ve oradan Sivas'a gittiğini ifade etmiştir. Yeni istasyon açılışını görmek için her türlü vasıta ile tören alanına halkın geldiğini belirten Sadak, şimendiferin bu ücra topraklara medeniyet, servet ve refah getireceğini vurgulamıştır. Sadak, 1 Temmuz 1930'da Sivas İstasyonunun açılışının yapılacağını, bir yıl sonra da Sivas'ın Akdeniz ile Karadeniz'e bağlanacağını belirtmiş ve demir yolları ile ilgili şunları söylemiştir: "*Eğer, bir idareyi, bir memleket halkına sevdirmek için, el ile tutulacak derecede maddi refah amilleri lazım ise, hiç şüphesiz, demir yolları Anadolu halkına, cumhuriyet idaresini silinmez bir muhabbetle sevdiren en büyük amil olmuştur. Bunu, bu seferde gözlerimle gördüm.*[74]"

Kayseri-Sivas Demiryolu Hattının 1 Temmuz 1930'da açılacağı öngörülmüş olsa da[75] açılışın kısa bir süre geciktiği anlaşılmaktadır. Bu çerçevede son tren rayı 19 Temmuz 1930'da konulmuş, ilk trenin ise 20 Temmuz'da Ankara'dan hareket edeceği, kısa süre sonra da Samsun-Sivas Demiryolu Hattının tamamlanarak önemli bir bağlantının sağlanacağı duyurulmuştur.[76] Nihayet, Kayseri-Şarkışla kısmı 1 Şubat 1930'da, 30 Ağustos 1930'da da Şarkışla-Sivas kısmı tamamlanmış ve işletmeye açılmıştır. Ankara-Sivas arasındaki 602 km'lik demir yolu hattı toplam 41.200.000 liraya mal olmuştur.[77]

Kayseri'yi güneye bağlayacak olan Kayseri-Ulukışla Demiryolu Hattının İnşaatına Dair ilk kararın 6 Ocak 1926'da alındığı anlaşılmaktadır.[78] Ancak, Ankara-Kayseri Demiryolu Hattının açılmasından sonra konu yeniden gündeme gelmiştir. Bu kapsamda Ankara-Kayseri-Sivas Demiryolu Hattına ait güzergâhın 366. km'sinde Boğaz Köprü İstasyonundan İncesu'ya, Develi Karahisarı'na ve oradan da Niğde Ulukışla'ya bir hattın yapılmasına 17 Haziran 1928 tarihli Kararname ile karar verilmiştir.[79] Böylece demir yolunun Samsun'dan Sivas'a, Sivas'tan Kayseri'ye, Kayseri'den ise Akdeniz'e bağlanması amaçlanmıştır. Nihayet, 20 Mart 1933 tarihli telgrafta Kayseri-Ulukışla arasında 10 km mesafe kaldığı müjdelenmiş ve aynı yıl Mayıs ayında bağlantı tamamlanmıştır.[80]

Demir yollarına yapılmış olan yatırımlarla 1925-33 yılları arasında 2048, 1933-38 yıllarında ise 963 km demir yolu yapılmıştır.[81] 1948 yılında toplam demiryolu hattı 7625 km'ye,[82] 1990 yılında 8429 km'ye, 1998 yılında 8607 km'ye,[83] 2008 yılında 8699 km'ye ulaşmıştır.[84]

[71] BCA, Kurum: 30.10.0 Yer Bilgisi: 152.75.20 Belge Tarihi: 30.11.1929
[72] BCA, Kurum: 30.10.0 Yer Bilgisi: 152.76.1 Belge Tarihi: 01.01.1930
[73] *Akşam*, 2 Şubat 1930, s. 1.
[74] Necmeddin Sadak, "Demir temeller", *Akşam*, 3 Şubat 1930, s. 1-2.
[75] *Akşam*, 2 Şubat 1930, s. 1.
[76] *Cumhuriyet*, "İlk Tren Bugün Sivas'a Varıyor", 20 Temmuz 1930, s. 1, 3.
[77] Yıldırım, *age,* s. 77; Şen, *age,* s. 63.
[78] BCA, Kurum: 30.18.1.1 Yer Bilgisi: 17.82.3 Belge Tarihi: 06.01.1926
[79] BCA, Kurum: 30.18.1.1 Yer Bilgisi: 29.38.5 Belge Tarihi: 17.06.1928
[80] BCA, Kurum: 30.10.0 Yer Bilgisi: 151.71.6 Belge Tarihi: 21.03.1933
[81] İnan, *age,* s. 14; Şen, *age,* s. 63.
[82] Şen, *age,* s. 65.
[83] İstanbul Ticaret Odası, *Rakamlarla Türkiye Ekonomisi,* İTO Yayın No: 42, İstanbul 1999, s. 40.
[84] Ramazan Özey, *Türkiye ve Komşu Ülkeler Coğrafyası*, Aktif Yayınevi, İstanbul 2010, s. 117.

Demir yollarında enerji tüketiminin en ucuz yöntemle sağlanması, diğer ulaşım sistemlerinden daha çok kullanılmasını sağlamıştır. 1974 verilerine göre dünyada yük taşımacılığının %71'inin demir yolları ile sağlandığı anlaşılmaktadır.[85] Aynı oranda hem yük hem de yolcu taşımacılığı kıyaslandığında karayolu ulaşımında yakıt tüketiminin en az 4-5 kat daha fazla maliyete neden olduğu bilinmektedir.[86] Nihayet Türkiye'de kalkınma planları çerçevesinde yük ve yolcu taşımacılığındaki gelişmeler üzerinde daha yoğunluklu durulduğu anlaşılmaktadır.[87]

SONUÇ

Demir yollarının devletler ve toplumlar tarafından yaygın bir şekilde kullanılması, başta ticari faaliyetler olmak üzere insanlar arasındaki iletişimi olumlu bir şekilde etkilemiştir. Diğer ulaşım vasıtaları ile kıyaslandığında daha güvenilir bir ulaşım sağlayan demir yollarının tercih sebebi olduğu anlaşılmaktadır. Anadolu topraklarında demir yollarının 19. yüzyılın ortalarından itibaren projelendirilmesi ve yapılması, özellikle kıyılarla iç bölgelerin, merkezle taşra teşkilatı bağlantısının sağlanması, insan ve eşya naklinin daha kısa sürede gerçekleştirilmesi açısından önemli bir süreci başlatmıştır. Osmanlı Devleti yöneticilerinin demir yollarının yapımına özel bir önem verdikleri anlaşılmaktadır. Özellikle İstanbul'dan Bağdat'a ulaşacak Bağdat Demiryolu ile Şam'dan Medine'ye yapılacak Hicaz Demiryolu, Batı'dan Doğu'ya siyasi, askerî ve ticari faaliyetlerin önemli ulaşım hatları olmuştur. Başlangıçta bu hatların nerelerden geçeceği konusu, bölge halklarını heyecanlandırmış olsa da 20. yüzyılın başında bu hatların nerelerden geçeceği kesinlik kazanmış ve yapım sürecine başlanmıştır.

Kayseri, Anadolu coğrafyasının hemen hemen ortasında yer almakta olup, batıdan doğuya, kuzeyden güneye giden yolların kavşağı mesabesindedir. Bağdat Demiryolu Projesinin düşünüldüğü ilk yıllarda, hattın Ankara'dan sonra Kayseri'ye ve oradan da Sivas üzerinden Doğu Anadolu topraklarına ve Musul üzerinden Bağdat'a ulaştırılması üzerinde durulmuş, ancak Sovyet Rusya'nın Doğu Anadolu kısmına itirazı nedeniyle hat güzergâhının güneyden Bağdat'a ulaştırılmasına karar verildiği anlaşılmaktadır. Sovyet Rusya'nın itirazlarına rağmen, Birinci Dünya Savaşı yıllarında özellikle askerî ihtiyaçlar nedeniyle Ankara'dan Kayseri'ye doğru bir dar hat yapılması kararından sonra ilk olarak Yahşihan'a kadar 80 km'lik, sonra da İzzettin'e kadar 127 km'lik bir hattın yapıldığı bilinmektedir.

Lozan Barış Görüşmelerine ara verildiği esnada yapılmış olan İzmir İktisat Kongresinde demir yollarının önemine vurgu yapılmış, yeni Türk Hükûmetinin şimendifer programından bahsedilmiştir. Cumhuriyet'in ilanından sonra demir yollarının hem millileştirilmesi hem de yeni demir yollarının yapılmasına ağırlık verildiği söylenebilir. Bu çerçevede savaş yıllarında Ankara-Kayseri arasında yarım kalmış dar hattın genişletilerek uzatılması kararı alınmış, 1924 yılı bütçesinde Ankara-Musaköy Demiryolu Hattına ödenek ayrılmıştır. 10 Ekim 1924 tarihinde demir yolu yapımına başlanmıştır. Bu hattın başlangıçta doğrudan Sivas'a yapılması planlanmış olsa da Kayseri'nin önemli bir sanayi (Tayyare Fabrikası vb.) merkezi olması nedeniyle, hattın Kayseri üzerinden Sivas'a ulaştırılması kararı alınmış ve Mayıs 1927'de hattın yapımı tamamlanmıştır. Böylece, 10 Ekim 1924'te yapımına başlanan 380 km'lik Ankara-Kayseri Demiryolu Hattı, 29 Mayıs 1927'de hizmete açılmıştır. Kayseri Demiryolu İstasyon Binası (Gar) ise İstasyon açılışından sonra yapılmıştır.

[85] Ertuğrul Öztürk, *Demiryolları Yük ve Yolcu Taşımacılığında Verimlilik*, Milli Prodüktivite Merkezi Yayını No: 218, Ankara 1978, s. 1.
[86] Öztürk, *age,* s. 2.
[87] Öztürk, *age,* s. 7.

Ankara-Kayseri Demiryolu Hattının doğuda Sivas'a, Sivas'tan Erzurum'a ulaştırılması, Samsun'dan Sivas'a planlanan demir yolunun tamamlanması, Kayseri Boğazköprü'den Niğde Ulukışla'ya yapılan demir yolu ile Kayseri; batıdan doğuya, kuzeyden güneye demir yolları kavşağı olmuştur. Tarih, kültür, ticaret ve sanayi şehri olan Kayseri, demir yolunun açılması ile bu özelliklerini güçlendirmiş, İç Anadolu'daki merkezi konumunu sağlamlaştırmıştır. Osmanlı Devleti döneminde dar hatla başlanan Ankara-Kayseri Demiryolu Hattı, Cumhuriyet Döneminde tamamlanmış ve halkın hizmetine sunulmuştur. Nihayet, Kayseri'ye ulaştırılmış olan demir yolu, sadece Kayseri için değil bölgedeki diğer iller için de sosyal, kültürel ve ekonomik sonuçlar ortaya çıkarmıştır.

KAYNAKÇA

Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA)

BCA, Kurum: 30.10.0.0 Yer Bilgisi: 6.32.11, Belge Tarihi: 06.11.1923, Sıra No: 2-3.
BCA, Kurum: 30.18.1.1 Yer Bilgisi: 17.82.3 Belge Tarihi: 06.01.1926
BCA, Kurum: 30.18.1.1 Yer Bilgisi: 22.74.11 Belge Tarihi: 11.12.1926
BCA, Kurum: 180.9.0.0 Yer Bilgisi: 100.487.8, Belge Tarihi: 25.05.1927, Sıra No: 2-3
BCA, Kurum: 30.10.0 Yer Bilgisi: 12.72.16 Belge Tarihi: 28.07.1927, Sıra No: 3.
BCA, Kurum: 30.18.1.1 Yer Bilgisi: 27.74.13 Belge Tarihi: 15.01.1928
BCA, Kurum: 30.18.1.1 Yer Bilgisi: 29.38.5 Belge Tarihi: 17.06.1928
BCA, Kurum: 30.10.0 Yer Bilgisi: 152.75.20 Belge Tarihi: 30.11.1929
BCA, Kurum: 30.10.0 Yer Bilgisi: 152.76.1 Belge Tarihi: 01.01.1930
BCA, Kurum: 30.10.0 Yer Bilgisi: 151.71.6 Belge Tarihi: 21.03.1933

Resmi Yayınlar

Ayın Tarihi, "Türkiye Demiryolları İnşaatı", Cilt: 12, Sayı: 35, Matbuat-ı Müdiriyet-i Umumiyesi, Ankara, Şubat 1927.

Ayın Tarihi, "Ankara-Kayseri Hattı'nın Resmi Küşadı", Cilt: 13, Sayı: 38-39, Matbuat Müdiriyet-i Umumiyesi, Ankara 1927.

Resmi Ceride, 7 Nisan 1340 (1924).

Gazeteler

Akşam, *Cumhuriyet*

Tetkik Eserler

Atilla, A. Nedim, *İzmir Demiryolları*, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları, İzmir 2002.

Aydın, Suavi, "Umran Yolu: Demiryollarının gelişimi ve Türkiye demiryolları", T*ren Bir Hayattır*, Derleyen:Tanıl Bora, İletişim Yayınları, İstanbul 2012, s. 70; Mehmet Özdemir, *Mütareke ve Kurtuluş Savaşı Başlangıç Dönemlerinde Türk Demir Yolları (1918-1920),* Kültür Bakanlığı Yayını, Ankara 2001, s. 11-118.

Gülsoy, Ufuk, *Kutsal Proje (Ortadoğu'da Osmanlı Demiryolları),* Timaş Yayınları, İstanbul 2010.

Gürel, Ziya, *Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk,* 2. Baskı, TTK Basımevi, Ankara 2011.

İnan, Afet, *İzmir İktisat Kongresi (17 Şubat-4 Mart 1923),* 5. Baskı, Türk Tarih Kurumu Yayını, Ankara 2023.

İstanbul Ticaret Odası, *Rakamlarla Türkiye Ekonomisi,* İTO Yayın No: 42, İstanbul 1999.

Satan, Ali, "Osmanlı Devri Demiryolu Kronolojisi", *Osmanlı'da Ulaşım*, Editörler: Vahdettin Ergin-Ahmet Uçar-Osman Doğan, Çamlıca Yayınları, İstanbul 2012, s. 309-340.

Özdemir, Mehmet, *Mütareke ve Kurtuluş Savaşı Başlangıç Dönemlerinde Türk Demir Yolları (1918-1920),* Kültür Bakanlığı Yayını, Ankara 2001.

Özey, Ramazan, *Türkiye ve Komşu Ülkeler Coğrafyası*, Aktif Yayınevi, İstanbul 2010.

Öztürk, Ertuğrul, *Demiryolları Yük ve Yolcu Taşımacılığında Verimlilik*, Milli Prodüktivite Merkezi Yayını No: 218, Ankara 1978.

Özyüksel, Murat, *Hicaz Demiryolu*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2000.

Sadak, Necmeddin, "Demir temeller", *Akşam*, 3 Şubat 1930, s. 1-2.

Şen, Leyla, *Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci*, TESAV Yayınları No: 23,Ankara 2003.

Yazıcı, Mustafa, *Mudanya-Bursa Demiryolunun Yapımı ve İşletmesi (1873-1908),* Nilüfer Belediyesi Yayını, Bursa 2015

Yıldırım, İsmail, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950),* Atatürk Araştırma Merkezi Yayını, Ankara 2001.

İnternet Adresi

https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/KANUNLAR_KARARLAR/kanuntbmmc002/kanuntbmmc002/kanuntbmmc00200449.pdf (Giriş Tarihi: 15/12/2024).

EK:

Ayın Tarihi, Cilt: 13, Sayı: 38-39, Ankara 1927.

