

## Ulus-Devletin Anadolu'ya Taşınmasında Demiryolları

### *Railways in the Transport of The Nation-State to Anatolia*

Ahmet İLYAS \* Öz

Osmanlı Devleti'nin demiryolu ile buluşması XIX. yüzyılın ortalarıdır. Öncelikli alan olarak ticari anlamda kullanılan demiryolu hatları, II. Abdülhamit'in askeri ve devlet gücünün yansıtılması amacıyla kullanılmıştır. Birinci Dünya Savaşı'nda ise demiryolları hatları savaşta, askeri teçhizat ve ordunun taşınmasında önemli bir rolü vardır. Geç Osmanlı ve Erken Cumhuriyet Dönemi'nde ise demiryolu bir anlamda ulus-devletin inşa sürecinin başat noktalardan biri haline gelmiştir. Milli Mücadelede hem askeri üstünlük hem de propaganda olarak kullanılan demiryolu, Cumhuriyet idaresinin kurulmasıyla birlikte en çok önem verilen alan olmuştur. Bu çalışma ulus-devlet inşa paradigmasında demiryolunun hangi amaçlarla kullanıldığının ve işlevselliğinin hangi noktada olduğunu yansıtmak amacıyla hazırlanmıştır. Çalışmada Osmanlı'nın demiryolu politikasının temeli ve Cumhuriyet Dönemi'nde dönüşmesine yer verilmiştir. Cumhuriyet Dönemi demiryolu politikasından yola çıkılarak ulus-devlet inşa sürecinde demiryolu ağının ne denli önemli olduğu da örneklerle ifade edilmeye çalışılmıştır. Ayrıca Cumhuriyet mekân ideolojisinin diğer Anadolu şehirlere taşınmasında demiryolu ağının önemine değinilmiştir. Merkez kentlerinin çevresindeki kentlere olan etkisinin demiryolu sayesinde kazanılan ekonomi, nüfus ve sosyo-kültürel kazanımlarda bu çalışmada yer almaktadır.

\* Doç. Dr. Harran Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü,  
ahmetilyas@hotmail.com  
ORCID: 0000-0001-9578-9160  
Urfa / TÜRKİYE

\* Assoc. Prof. Dr. Harran University, Faculty of Arts and Sciences, Department of History  
ahmetilyas@hotmail.com  
ORCID: 0000-0001-9578-9160  
Urfa / TÜRKİYE

#### **Anahtar Kelimeler:**

Ulus, Devlet, Demiryolu, Cumhuriyet, Osmanlı Devleti.

#### **Abstract**

The meeting of the Ottoman Empire with the railway is in the middle of the XIX. century. The railway lines, which were used commercially as a priority area, were used to reflect the military and state power of the II. Abdulhamit. In the First World War, railway lines played an important role in the war, in the transport of military equipment and the army. In the Late Ottoman and Early Republican Periods, the railway, in a sense, became one of the main points of the nation-state building process. The railway, which was used as both military superiority and propaganda in the National Struggle, became the most important area with the establishment of the Republic administration. This study has been prepared in order to reflect for what purposes the railway is used and at what point its functionality is in the nation-state building paradigm. In the study, the foundation of the Ottoman

**Başvuru/Submitted:** 11/11/2022

**Kabul/Accepted:** 15/05/2023

railway policy and its transformation in the Republican Period are included. Starting from the railway policy of the Republican Period, it has been tried to express with examples how important the railway network is in the nation-state building process. In addition, the importance of the railway network in the transfer of the Republican space ideology to other Anatolian cities was mentioned. In this study, the effect of the central cities on the surrounding cities is included in the economy, population and socio-cultural gains gained thanks to the railway.

**Keywords:** Nation, State, Railways, Republic of Turkey, Ottoman Empire

### Makale Bilgileri

Etik Kurul Kararı:	Etik Kurul Kararından muaftır.
Katılımcı Rızası:	Katılımı yok.
Mali Destek:	Çalışma için herhangi bir kurum ve projeden mali destek alınmamıştır.
Çıkar Çatışması:	Çalışmada kişiler ve kurumlar arası çıkar çatışması bulunmamaktadır.
Telif Hakları:	Çalışmada kullanılan görsellerle ilgili telif hakkı sahiplerinden gerekli izinler alınmıştır.
Değerlendirme:	İki dış hakem / Çift taraflı körleme.
Benzerlik Taraması:	Yapıldı – iThenticate.
Etik Beyan:	sutad@selcuk.edu.tr, selcukturkiyat@gmail.com
<b>Lisans:</b>	Bu eser Creative Commons Atıf-GayriTicari 4.0 Uluslararası (CC BY-NC 4.0) lisansı ile lisanslanmıştır.

### Article Information

Ethics Committee Approval:	It is exempt from the Ethics Committee Approval.
Informed Consent:	No participants.
Financial Support:	The study received no financial support from any institution or project.
Conflict of Interest:	No conflict of interest.
Copyrights:	The required permissions have been obtained from the copyright holders for the images and photos used in the study.
Assessment:	Two external referees / Double blind.
Similarity Screening:	Checked – iThenticate.
Ethical Statement:	selcukturkiyat@gmail.com, fatihnumankb@selcuk.edu.tr
<b>License:</b>	Content of this Journal is licensed under Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International (CC BY-NC 4.0)

## Giriş

XIX. yüzyıl ulusların devleti inşa ettiği bir asır olarak ifade edilmektedir. Bu asırda toplumlar kendi devletlerini oluştururken, imparatorlukların yıkılışını da hızlandırıyorlardı. Fransız İhtilali bu yıkılışın öznese haline geldi. Buradan yola çıkan milletler, kendi devletlerini kurmak amacıyla imparatorluklara karşı manifestoya giriştiler. Bir milat olarak Fransız İhtilali (1789), milletlere kendi devletini kurma hakkı tanıyordu. Anderson'un ifadesiyle ulus esasen hayal etmekten türemiş siyasal bir varlık haline geliyordu (Anderson, 2006, s. 3). Bu sebeple millet patentinin siyasallaşmış hali Fransız İhtilali'nde saklıydı. Ulus-devlet konusunda önemli veriler sunan Ernest Geller ise ulusçuluğun ya da milliyetçiliğin oluşum sürecini sanayi devrimine götürmekteydi. Ona göre Sanayi Devrimi ulusçuluğu teşvik etti (Gellner, 1983, s. 22). Amerikan Devrimi (1775-1783) de ulusların devlet kurmasına zemin hazırlayan gelişmeler arasındaydı. Özellikle devrim sonrası açıklanan bağımsızlık beyannameesi uluslar için bir hukuki dayanak haline geldi. Charles Tilly, ulus devlet sürecinde sermaye-zenginlik kavramlarından yola çıkarak ulus ve devletin bir araya gelmesinde iktisadi zenginliğin önemine dikkat çekmekteydi (Tilly, 2001, s. 32). Tilly, burada savaşların, imparatorlukları zor duruma düşürdüğü, sermaye sahibi olanların, kralın yetkililerinin sınırlandırma yoluyla ulusların güçlendiği ve devlet kurduklarından bahsetmekteydi.

Ulusun devleti meydana getirmesi bir süreç olarak değerlendirilmesi gerekirken, bu güdü içerisinde otonominin sağlanması ve bu birlikteliğin devam etmesi için birtakım araçlar hâsıl oldu. Bu araçlar, toplumları tahakküm altına alma amacı taşısa da bu birlikteliğin meşrulaşması asıl ülküydü. Araçlar arasında dil, vatan birliği, din, birlikte yaşama arzusu, tarih, eğitim, sinema, tiyatro, kültür vb. gibi unsurlar sayılabilir (Althusser, 2002, s. 33). Ancak bu çalışmanın da ana gövdesi olan demiryolları, ulus-devlet süreçlerinin özellikle de taşrada yaşayan toplumlara ulaşmasında önemli bir unsurdur. Devletlerin bir ideolojik aygıtı olarak demiryolları, ulaşılamayan veya merkezleşmenin sağlanmasında, sosyal ve kültürel dönüşümün de sağlayıcısıydı. İngiltere'de 1804 yılında Richard Trevithic tarafından yapımına başlanılan demiryolu hattı, lokomotif basit bir mekanizmayla bir yerden bir yere gitmeyi sağlıyordu (Akarabulut, 2003, s. 164). 1830 yılında Liverpool'un Manchester Demiryoluna bağlanması demiryolunun başlangıcı olarak kabul edilmekteydi. Diğer ülkelerde de yapımına başlanılan demiryolu, dünyanın birçok bölgesinde örümcek ağı gibi bölgeleri, kentleri birbirine bağladı (Flinn & Stoker, 1984, s. 146-163). On dokuzuncu yüzyılın ortalarından itibaren demiryolu sistemi, sanayi devriminin gelişmesine katkıda bulunduğu gibi şehirlerarasındaki seyahat süresinin önemli ölçüde azaltılmasını mümkün kıldı. Ayrıca ekonomik açıdan demiryolları gelişmiş bölgelerle erişilmesi zor bölgeleri postmodern emperyalizm açısından bağımlı hale getirdi. Esasen yük ve yolcu taşımacılığı açısından pragmatik olsa da demiryolu yapımı uzun vadede ideolojik bir aygıtın parçası haline geldi. Özellikle sanayileşme, emperyalizm, postmodernizm arasında demiryolu, siyasal düzlem içerisinde birer propaganda ve araç olarak kullanılmaya başlandı.

Demiryolu ile geç tanışan Osmanlı Devleti, öncelik olarak bunun yolcu taşınması olarak kullanmasını tasarladı. Özellikle ekonomide yaşanan sıkıntılar nedeniyle geniş bir coğrafyaya sahip olan Osmanlı Devleti, Amerika gibi ülkenin dört bir tarafını demiryolu ağı ile örmesi zordu. Onun yerine Osmanlı Devleti, halifenin gücünü artırma ve askeri kaygılar sebebiyle demiryolu ağını propaganda olarak kullanmaya çalıştı. Aynı şekilde Osmanlı Devleti'nin yerine kurulan Türkiye Cumhuriyeti de demiryolunun somut faydalarının yanı sıra onun ideolojik aygıtlarından ve propaganda gücünden yararlanmaya çalıştı.

### **Osmanlı Devleti, Demiryolu ve Propaganda**

19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren demiryolu ulaşımının önemini idrak eden Osmanlı Devleti, Sanayi Devrimi ve kapitülasyonların da etkisiyle Avrupa'nın açık bir pazarı hâline gelmiştir. Osmanlı yönetimi, imparatorluğun bu en zorlu yüzyılının ortalarında maruz kaldığı ekonomik zorluklar, dış borçlar ve kapitülasyonların da tesiriyle, demiryolu yapımı ve işletilmesi konularında batılı emperyalist güçlerin çıkarlarına uygun bir politika izlemek zorunda kalmıştır. Osmanlı Devleti'nde yol yapımı öncelikli olarak askeri bir anlayışla yani orduların sınırlara en kısa ve en kolay şekilde ulaşmalarını sağlamak amacıyla yapılmış ancak daha sonra ekonomik amaçlarla demiryolları yapımına ağırlık verilmiştir. Fakat ortada bir demiryolu ağının mevcut olmadığı anlaşılmaktadır. Özellikle demiryolu ağı eksikliğini gören Osmanlı yönetimi 1865 tarihli bir kanunla, 16 yaşından 65 yaşına kadar erkek nüfus için senede dört gün yollarda bizzat çalışmak veya bunun karşılığını nakden ödemek şeklinde bir yol mükellefiyeti yürürlüğe koydu. 1909 yılında kanun kapsamına giren sınırlar genişletildi ve 1910 yılında ise bedenen ifa edile gelmekte olan mükellefiyetin nakden alınması kararlaştırılmıştır. Ancak bu yükümlülük de Osmanlı Devleti'nde demiryolu inşaatının yapımında etkili olmamıştır (Türkmen, 2013, s. 45-46).

Osmanlı sınırları içerisinde açılan ilk demiryolu hattı yapımı 1851'de başlayıp 1856'da tamamlanan İskenderiye-Kahire demiryolu hattıydı. İngilizlerin desteğiyle yaklaşık 211 km'lik uzunluğa sahip olan demiryolu İngilizlerin Mısır'daki emperyalist girişimlerinin kapısını açtı (Satan, 2012, s. 311). Anadolu'da açılan ilk demir yolu hattı ise İzmir-Aydın arasında yapımı on üç yıl süren demiryoluydu (Tekin, 2002, s. 130). Bu demiryolu ağına 1856'da başlanılmış tamamı 1869 yılında tamamlanmıştı. İzmir'de yaşayan İngilizlerin ticaret hacmini artırmak amacıyla ortaya koydukları bu girişim İzmir ile Aydın arasındaki yerleşim yerleri kadar ekonomik çeşitliliğin artmasına yardımcı oldu (Christensen, 2017, s. 11). Batı Anadolu pamuğunun uluslararası piyasaya taşınmasında önemli etkiye sahip bu hat, İngilizlerin Amerikan pamuğuna olan ihtiyacı da azaltıyordu (Kasaba, 1993, s. 77). Anadolu'da açılan bu hattın ekonomik, sosyal ve kültürel değişimleri beraberinde getirdiği gibi Anadolu'da şehirlerin ticaret yelpazesine eklenmesiyle sonuçlandı (Quataert, 1977, s. 142).

İzmir-Aydın Demiryolları Şirket-i Osmaniyye tarafından inşa edilen bu teşebbüsü daha sonra diğer şirketlerin açacağı demiryolları izleyecekti. Varna-Ruşçuk, İzmir-Kasaba (1863-1897) arasındaki demiryolları diğer şirketler tarafından finanse edildi. İngilizlerin başarılı girişimleri akabinde Fransız, Rus ve Alman şirketleri de Osmanlı ülkesinde demiryolu yapımına destek verdiler (Ardıyok & Sesli, 2020, s. 207). Bu

şirketler içerisinde ne fazla Fransız şirketleri Osmanlı ülkesine yatırımda bulundular. Fransız şirketlerin en büyük yatırımı Mersin, Tarsus ve Adana arasında 1883 yılında yapımına başlanılan ve 1886 yılında tamamlanan demiryolu ağı da mühim bir gelişmeyi içeriyordu. Özellikle bu bölgede sanayi hammaddesinin taşınması ticari açıdan müthiş bir gelişmeydi. İstanbul'un Ankara'ya kadar olan bağlantısını sağlayan İstanbul, İzmit, Adapazarı, Ankara, Konya hattı ise 1873 yılında işletmeye açıldı (Hülagü, 2008, s. 20-21). XX. yüzyıla kadar ki demiryolu hattın döşenmesi hem ucuz nakliyat hem de büyük ölçekli tarımsal faaliyetlerin ve kâr marjlarının yükseltilmesi içindi. Osmanlı Devleti'nde demiryolu yapımının sistematik bir açıdan sürdürülebilmesi için önce 23 Mart 1889 tarihinde Anadolu Demiryolları Şirketi kuruldu. Akabinde şirketin başına ise Von Kühlmann getirildi (Demiryolu Mecmuası 1 Nisan 1926, S.14, s. 49).

Dikkat edilirse açılan bu demiryollarının hemen hepsi bir ticari mantık içerisinde yapılmıştı. Osmanlı Devleti, demiryolu yapımının pasif olan kısmındaydı. Fakat II. Abdülhamit iktidarıyla birlikte dış politikada Almanlara yönelik politikada demiryolu ile ilgili tutumda bir farklılık meydana geldi. O zamana dek Osmanlı Devleti toprakları demiryolu ile daha çok emperyalist güçlere zımninden de olsa hizmet ediyordu (Kurmuş, 2007, s. 125). Fakat II. Abdülhamit ile demiryolunun ticari faaliyetlerin yanı sıra askeri ve halifelik propagandası olarak da kullanılmaya başlanması kısmen emperyalistlerin çıkarına ters düşmeye başladı. Almanlar, Friedrich List'in demiryolu ağı politikasına uygun olarak Osmanlı ülkesindeki demiryolu yapımını için girişim başlattılar. Almanlar, o döneme kadar en büyük yatırımını Osmanlı demiryolu için yaptılar (Christensen, 2017, s. 10). Almanların bu tutumu Osmanlı Devlet yöneticilerinin de elini rahatlatı. Zira sadece İngiliz ve Fransız devletlerinin isteklerine uygun olarak inşa edilen demiryolu yapımı Osmanlı Devleti'nin birçok imtiyaz tanmasına sebebiyet veriyordu.

Osmanlı Devleti, demiryolunun öneminin farkına vardıkça onu farklı amaçlar için kullanma yoluna gitti. Özellikle Osmanlı Devleti merkezi otoritenin sağlanması, ordunun lojistik ihtiyacını karşılamak amacıyla demiryolu taşımacılığına önem vermeye başladılar (Hülagü, 2008, s. 39). Osmanlı Devleti, ilk defa, çıkan isyanı bastırmak amacıyla askeri birlikleri demiryolları aracılığıyla İzmir ve Girit'e gönderdi (Christensen, 2017, s. 16). Demiryolları, bundan böyle çıkan isyanlara hızlı bir şekilde müdahale etmeye destek olmaya başlamıştı. Örneğin Yemen'e yapılması planlanan demiryolu hattının amacı isyanların hızlı bir şekilde önlenmesi ve merkezi otoritenin artırılması içindi (Gülsoy, 2012, s. 274).

Şehir nüfusunun artışı da demiryolu sayesinde gerçekleşti (Akgüngör, Aldemir, Kuştepeli, Gülcan, & Tecim, 2011, s. 138). Demiryolu etrafındaki köyler, kasabalar ve şehirler halkın sosyo-kültürel açıdan gelişmesine destek sağlıyordu. İlk açılan İzmir-Aydın demiryolu hattı kullanılmaya başlayınca kısa bir süre içerisinde her iki şehrin ve aradaki kasabaların nüfusları önemli ölçüde artmaya başladı (Tamçelik, 2000, s. 497). Bu durum şehirlerin fiziki yapılarının değişmesine, ekonomik faaliyetlerin ve orta sınıfın güçlenmesine katkıda bulundu (Akyıldız, 2005, s. 52-53). Şehirlerle sağlanan fiziksel, ekonomik bağ, esasen daha sonra büyük işletmelerin ortaya çıkışına destek

olacaktı. Demiryolları, öte yandan askeri birliklerin cepheye taşınması, petrol aramalarını gerçekleştirmek, tarım alanlarının tarıma açılması ve mültecilerin yerleştirilmesinde de kullanılıyordu. Örneğin 1898 yılında Anadolu Osmanlı Demiryolu ile İzmit'ten Bilecik, Polatlı ve Ankara'ya toplam üç tabur ile muhtelif yerlere yapılan asker sevkiyatları demiryolu sayesinde gerçekleştirildi (BOA, Y..PRK.TNF. 6-1). Buna benzer onlarca belge Osmanlı arşivinde bulunmaktadır. Aynı şekilde Birinci Dünya Savaşı'nda özellikle askerler ve askeri teçhizatların taşınması konusunda da demiryollarından faydalanıldı. 21 Ağustos 1915 tarihinde Hicaz'dan Suriye'ye gönderilen askerlerin hızlı bir şekilde yerlerine ulaşmalarında demiryolları önemli bir vazife gördü (BOA, TŞR.HL. 6-161.)

Demiryolu ağı bir kez Osmanlı topraklarında görülmeye başlanmıştı, diğer bölgelere de yayılması kaçınılmazdı. Osmanlı devlet adamları özellikle Anadolu'nun içlerine yönelik demiryolu yapımına önem veriyordu. Bu amaç için 1893 yılında kurulan Anadolu Demiryolu Kumpanyası dikkat çekiciydi. Şirket, genelde Osmanlı egemenliğini yansıtmak amacıyla oluşturulmuştu. Yani şirket yabancı şirketlere yönelik mücadele için kurulmuştu. Şirket bizzat Bursa-Mudanya ve Haydarpaşa- İzmit hatlarının yapımıyla ilgilendi (Çadircı, 1991, s. 301). Halil Rifat Paşa'nın "gidemediğin yer senin değildir" sözü esasen uzun bir süredir ihmal edilen Anadolu'ya gitmekle eşdeğerdi. II. Abdülhamit, Anadolu'da çıkan isyanlar nedeniyle huzursuzdu. Bu huzursuzluğu gidermek ve merkezileşmenin güçlü olabilmesi için demiryolu yapımına önem veriyordu. Bu konuda İngilizlere güvenmiyordu. II. Abdülhamit'e göre Fransız ve Ruslar ise güvensizdi. Geriye uzun bir süredir askeri iş birliği içinde olan Almanlar kalıyordu (Özyüksel, 2014, s. 18). Almanlardan alınan destek sayesinde Anadolu demiryolu ağı konusunda ciddi bir mesafe alındı.

II. Abdülhamit halife unvanı propagandası için Hicaz demiryolu yapımına önem veriyordu. Padişah, Halife-i Müslim'in, *zill'ullah fi'larz* (Allah'ın yeryüzündeki gölgesi) unvanları sayesinde Müslümanlar üzerinde itibar sağlama peşindeydi (Ortaylı, 1983, s. 140). Aynı şekilde Konya'dan Bağdat'a kadar uzanacak olan demiryolu da II. Abdülhamit için bir çeşit itibar meselesiydi. Padişah bu iki hattı bitirebilirse, Osmanlı Devleti egemenliğinin sağlamlaşması, ticaretin yeniden canlanması halifelik unvanının Müslümanlar arasında iade-i itibarının meşrulaştırılması, güvenlik ve ticaret entegrasyonuna katkı sunacaktı (Christensen, 2017, s. 17). 1889 yılında başlayan Bağdat Demiryolu, onca sıkıntıya rağmen, verilen destek sayesinde bitirildi. Bir çeşit Alman emperyalizmine hizmet etmesi beklenen demiryolu hattının İngiliz çıkarına köstek olması bekleniyordu (Earla, 1924, s. 45-46). Nitekim II. Abdülhamit Döneminde Anadolu merkezli Ortadoğu'ya kadar uzanan demiryolu ağındaki Alman etkisi, İngilizleri rahatsız etmeye yetti.

İngilizlerin desteğiyle halifeliğin Araplar tarafından tanınmaması II. Abdülhamit için ciddi bir sorundu. Özellikle İngilizler Sudanlıları bu amaç için kullanıyordu (Deringil, 2002, s. 75). İngilizlere göre hilafet Osmanlılardan alınabilir ve herhangi bir Arap grubunun eline geçerse siyasal, ekonomik politikalarını daha kolay elde edebilirlerdi. İngilizler bu konuda *İmamlar Kureyştendir* hadis-i şerifinden yararlanmayı ihmal etmiyorlardı (Turgut, 1995, s. 149). Öte yandan İngilizlerin, Arap şeyh ve aşiret

reislerini para ve hediye ile etkilemesi ve desteklemeleri Osmanlı padişahını zor duruma düşüren nedenlerdi. Osmanlı Devleti bu sorunun çözümü için merkezden uzak bölgelere demiryolu yapılarak bölgedeki hâkimiyetini sürdürmeyi hedefledi (Hülagu, 2008, s. 42). Demiryolu kullanılarak gönderilecek ordu, hem II. Abdülhamit'in otoritesini sağlamlaştıracak hem de padişahın halifeliği herhangi bir grup ya da mezhepçilik yapan kişilerin eline geçmesi önlenecekti (Aydın, 2018, s. 37). Her şeyden daha önemlisi demiryolu ile sağlanan iletişim kanalları Osmanlı Devleti'nin bu bölgede otoritesini sağlaması başta Orta doğu olmak üzere Afrika'da prestij ve nüfuz demektir.

II. Abdülhamit'in Almanlarla olan bu ilişkisinin çıkar boyutu da önemli bir yer kaplamıştı. Özellikle Medine'ye ulaşabilmek, hac yollarını kısaltmak ve o yolların güvenliğini sağlamak, II. Abdülhamit halifeliğinin meşru bir zemine oturtulmasının yolunun demiryollarından geçtiğini gösteriyordu (Deringil, 2002, s. 74). II. Abdülhamit'in ikinci hedefi ise bölgedeki aşiret reisleriyle sağlanacak sağlıklı ilişki sayesinde bölgede çıkması muhtemel isyanların önüne geçmektir. Özellikle İngilizler halifeliği Osmanlı'dan almak için bölgenin ileri gelenleriyle sürekli etkileşim halindeydi (Ortaylı, 1981, s. 26). Dahası bölgede Osmanlı halifesi adına bilgi kirliliği had safhaya ulaşmıştı. II. Abdülhamit hem İngilizlerin bilgi kirliliğinin önüne geçecek hem de hilafetin gücünü bölgede gösterecekti. Ayrıca padişaha göre merkezden uzak aşiret reisleri, İngiliz ve Fransızların tesiri altındaydı. Demiryolları sayesinde bu aşiretlerin Osmanlı kontrolüne girmesi ile bölgede sükûnet sağlanacaktı (Gülsoy, 2012, s. 268).

Osmanlı Devleti, Balkanlar ve Kafkasya'dan gelen göçleri genellikle ya ekime elverişli boş toprakların bulunduğu bölgelere ya da demiryolu çevresine yerleştirirdi. Özellikle Hicaz'a kadar yapılacak demiryolları sayesinde hattın etrafına göçmenler yerleştirilerek yerleşme sorununa çözüm bulmaya çalıştı (Gülsoy, 2012, s. 272). Bu bir anlamda Osmanlı Devleti'nin modern iskân politikasıydı. Tabii bu hattın tamamlanmasını isteyen en çok da Almanlardı. Zira Almanlara göre hattın tamamlanması demek Osmanlı halifesinin Müslüman coğrafyası ile sağlanacak iletişim vasıtasıyla İngiliz sömürgelerine darbe vurmaktır demektir. Bu sebeple bu hattın tamamlanması için ekonomik anlamda büyük bir yükün altına girmek Almanlar için her şeyden daha önemliydi. Dahası Almanlara göre İngilizlerin bu bölgeden çıkarılması Almanların Uzakdoğu'ya olan kapısının açılması demektir ki bu çok anlamlı bir gelişme olacaktır.

Osmanlı Devleti'nin savaşın başlangıcında yapmış olduğu ilk uygulama hem kendilerine hem de müttefiki olan Almanlara avantaj sağlayacak Hicaz Demiryollarını, Evkaf Nezareti'nden alarak Harbiye Nezareti'ne bağlamasıydı (BOA, DÜİT, 58-1). Buna ek olarak Osmanlı Devleti savaş koşulları içinde demiryollarından daha fazla fayda sağlamak amacıyla Askeri Demiryolları İdaresini meydana getirdi (Özdemir, 2001, s. 21). Bu durum bu demiryolunun askeri amaçlar için kullanılacağını gösteriyordu. Almanların özellikle Birinci Dünya Savaşı döneminde demiryolları sayesinde Osmanlı Devleti'nin savaş koşullarına hazırlanmasına yardımcı oldu. Almanlar, Anadolu-Bağdat hattı ile Şark Demiryollarını kendi hâkimiyetine alarak askeri propaganda ve stratejik amaç için kullandılar (Onur, 1953, s. 28). Osmanlı

Devleti, Almanlara verilen bu demiryolları imtiyazlarıyla yapılan demiryolları hatları sayesinde İngilizlere karşı psikolojik üstünlük kurmaya başladılar. Bunu da merkezden uzak vilayetlerdeki yerel beylerle görüşmeler gerçekleştirerek onları cihat etrafında toparlama yolunu seçtiler. Bu konuda demiryolları hem askeri sevkiyat hem de padişahın halifelik makamına yönelik itibar kazanmasında yardımcı olan padişahın bir anlamda sesinin hızlı bir şekilde Müslümanlar arasında duyurulmasına yardımcı oldu. Daha ötesi demiryolları Osmanlı Devleti'nin varlığının sembolünü yansıtmaya ve gücünü teşkil etmesi açısından önem kazanmıştır.

### **Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Yapımı ve İdeolojik Ayrı ve Propaganda**

Osmanlı Devleti'nin, uzun süren savaşlar, iç ve dış sorunlar nedeniyle yapım ve onarımıyla yeterince ilgilenemediği yol ağı, Birinci Dünya Savaşı yıllarında tamamen bozulmuştur. Birinci Dünya Savaşı öncesi sürece dair önemli bir saptamayı Falih Rıfkı Atay şu şekilde yapmaktadır:

“Harbe girersek doğu sınırimızda Rusya var. Denizden asker gönderemeyiz. Karadan yol yok. Demiryolunun son istasyonu Ankara. İngilizler Mısır'da Mezopotamya'ya asker çıkaracaklar. Bizim Bağdat demiryolu henüz ne Toros'u ne Amanosları aşmış değildir. Halep-Hicaz demiryolu dar hattır. Bu şartlar içinde savaşa girmek, nasıl olsa pek kısa zamanda Almanlar düşmanlarını yenecekler, biz ufak tefek fedakârlığımızın büyük karışıklıklarını toplayacağız, diye düşünmektedir” (Atay, 2004, s. 87).

Osmanlı Devleti Birinci Dünya Savaşı sonuçlandığı sırada 4112 km uzunluğunda demiryolu ağına sahipti. Bu demiryollarının 3756 km'si imtiyazlı yabancı şirketler tarafından inşa edilmiş ve işletilmiştir. Kendi içerisinde kollara ayrılan genel demiryolu hatları ise şunlardı: Şark demiryolları, Aydın Demiryolları, İzmir Kasaba ve uzantıları, Anadolu Hatları, Bağdat Hattı, Suriye Hatları, Hicaz Demiryolu, Sarıkamış, Erzurum Mamahatun dar hattı idi (Eldem, 1994, s. 104).

Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Savaşı'ndan yenik çıkması üzerine imzalanan Mondros Ateşkes Antlaşması'nın 15. maddesine göre Osmanlı sınırları içinde kalan tüm demiryolları İtilaf Devletlerinin yönetimine bırakılacaktı (Arslan, 2010, s. 48). Esasen adı geçen madde Osmanlı Devleti'nin iletişim, istihbaratının kontrol altında olması demektir. Bu durum, Milli Mücadele başlarken, demiryollarından yararlanmanın kısıtlı kalmasına neden olacaktı. Bağımsızlık Savaşında sadece Konya-Afyon, Ankara-Polatlı, Eskişehir-Ankara arasındaki 80 km'lik demiryolu ağı kullanılabilirdi. Kullanılan bu ağlar da genelde askeri teçhizat nakli içindi. Mustafa Kemal Paşa, demiryollarının savaştaki kazanımlarını bildiği için elinden geldiği kadar demiryollarının kontrol altına alınmasını istedi. Bu sebeple ifade ettiği şu sözler demiryollarının savaştaki önemini belirtmekteydi: “Gerçekten sahip olduğumuz demiryolları başarıyla işletilerek ulaşım ve asker taşımacılığı sağlanmaktadır” (Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, 1997, s. 242). Şunun altını çizmek gerekir ki demiryolları, Bağımsızlık Mücadelesine önemli katkılar sağladı. Özellikle askeri komutanlıkların birçoğu demiryolları istasyonlarının yakınına kurularak hızlı hareket etme, kargo taşıma, demiryollarıyla askeri teçhizat taşıma veya asker gönderme şeklinde faydalandı (Gürel, 2011, s. 28). Aynı şekilde İstanbul'dan Anadolu'ya gönderilen gizli



askeri teçhizat ve önemli komutanlar da demiryolu aracılığıyla gerçekleştirildi. Milli Mücadelede önemli yararı görülen demiryolu işletmesinin, Cumhuriyet rejimi ile yeni bir kimliğe büründürülmesi için çalışma başlatıldı. İlk olarak Anadolu- Bağdat Demiryolları Müdüriyeti Umumiyesi kurularak başına Behiç Erkin atandı. Aynı şekilde düşman ordusunun tahrip edildiği demiryolu hatları Milli Mücadele'ye destek olması için yeniden onarılarak hizmete sunuldu (Arslan, 2010, s. 56). İzmir İktisat Kongresi'nde demiryollarının önemine değinen yönetim, şehirlerin limanlarla, köylerin şehirlerle olan bağlantısı için demiryolu hatlarının acilen temin edilmesi istendi (Akin & Sultanoğlu, 2006, s. 43). Kongredeki konuşmalardan anlaşılıyor ki ekonomik açıdan faydası düşünülen demiryolları sayesinde şehirler, kasabalar hatta ve hatta köyler de canlılık kazanacaktı.

Milli Mücadele'nin başarıyla sonuçlanmasından sonra ülkenin dört bir tarafına ulaşacak demiryolu hattı için çalışmalar başlatıldı. Ancak ülke ekonomisinin bunu gerçekleştirilmesi mümkün görünmüyordu. Zira savaş, ekonomik anlamda çok şey götürmüştü. Bu amaçla yabancı sermayeden yararlanma yoluna gidildi. Bu sebeple erken Cumhuriyet'in ilk döneminde yabancı sermayenin demiryolu hattı yapmasına izin verildi. Ancak bu daha çok demiryolu yapılan yerlerin her iki tarafındaki 20 km alanın madenlerinin kullanmalarına yönelikti. Chester adı verilen bu proje bazı sebeplerden dolayı gerçekleşmemiştir (Tezel, 1982, s. 175).<sup>1</sup> Bunun yerine Türk hükümeti sorumluluk olarak demiryollarının millileştirilmesi adına 1927'de tüm demiryolları kuruluşları bir araya getirerek Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi kurdu (Coşkun, 2003, s. 74). Özelleştirme adına Haydarpaşa-Eskişehir-Konya-Yenice-Mersin hattı (1928), Haydarpaşa Limanı ve Mersin-Adana hattı (1929), Mudanya-Bursa hattı (1931), Balıkesir hattı (1932), Samsun-Çarşamba hattı (1933), Adana-Fevzipaşa hattı (1933), Menemen-Bandırma-Manisa hattı (1934), Basmahane-Afyon hattı (1934), Aydın-Eğirdir hattı (1935), Şark Demiryolları-Sirkeci-Edirne hattı (1937) ve Fevzipaşa-Hudut, Toprakkale-İskenderun (1937) hatları millileştirildi (Coşkun, 2003, s. 74). Cumhuriyet'in ilk döneminde demiryolları yapımını Nafia Vekaleti üstlenmişti. Cumhuriyet'in kuruluş döneminin önemli hamlesi ve ilk inşaat hareketi olan demiryolu yapımının karar ve eylem merkezi burasıydı. Demiryolu yapımında geçmiş yıllarda atılmış önemli adımlar 1926'da demiryolu yapımı için arazisi kamulaştırılmasını sağlayan yasa ile aynı yıl ve 1927'de demiryolu, liman ve su işleri için toplam 230 milyon liralık bono çıkarıldı. Bu bir anlamda devletin demiryolu ağına göstermiş olduğu önemdi.

<sup>1</sup> Amerikalı Albay Coby Mitchell Chester 1900'de Ermeni olayları sırasında zarar gören Amerikan mallarının karşılığı olarak Osmanlı Devleti'nden tazminat almak üzere bir savaş gemisinin kaptanı olarak İstanbul'a gelmiş, bu esnada bölgedeki yatırım olanakları dikkatini çekmiştir. Bu gelişmelerden sonra Amerikalı Chester Grubu Osmanlı Devleti'nden zengin maden yataklarına ulaşacak olan 2 bin km. uzunluğunda bir demiryolu hattı yapımı için imtiyaz istemişler ve bu projeye öncülerinden Chester'in adı verilerek "Chester Projesi" denilmiştir. 1908'de II. Meşrutiyet yönetiminin bayındırlık ve kalkınma hamlesi çerçevesinde demiryolları için imtiyaz verileceğinin ilan edilmesi üzerine, Osmanlı Nafia Nezareti'ne (Bayındırlık Bakanlığı'na) verilen yedi projeden birisi Chester Projesi olmuştur. Bkz. Türkmen, İ. (2016). Ortadoğu'da iktisadi nüfuz mücadelesi: Chester Projesi. Yeni Türkiye, Orta Doğu Özel Sayısı-I(82), 431-442.

Halk Fırkasının programı olan Dokuz Umdenin içeriğinde demiryolu yapımına derhal başlanılacak derken esasen, bu hususun ifade edilmesinde sanayinin, kentlerin ve kasabaların kalkınması için demiryolunun önemine vurgu yapılmaktaydı. Demiryolunun erken Cumhuriyet'in bir propagandası olarak düşünülmesi özellikle savunma araçlarından biri olarak görülmesi dikkat çekiciydi (Ferit, 1934, s. 4). Öte yandan demiryolu yapımı Cumhuriyet yönetimi için bir tür sosyal ve kültürel kalkınmanın araçlarından biri olmakla birlikte ulus-devlet inşa süreçlerinden biri olarak belirtilebilirdi. Sağlık, eğitim ve bayındırlık hizmetlerinin Anadolu'ya taşınmasında demiryolları önemli bir görevi ifa etti (Demirhan, 1995, s. 35). Ülkenin kuzeyi, güneyi, doğusu ve batısına dönecek olan demiryolu ağı, devletin ulusu ele aldığı bir sembol olarak değerlendirmek gerekiyordu. Geleneksel anlamda demiryollarından beklenen kültürel dokunun çözülmesi, Anadolu'da bir Cumhuriyet rejiminin inşa edildiğini göstermesiydi. Özellikle de Cumhuriyet'in 10. Yıl kutlamaları için Behçet Kemal Çağlar ve Faruk Nafiz Çamlıbel tarafından sözleri yazılan "demir ağlarla ördük Anayurdu dört baştan" cümlesi esasen Türk hükümetinin demiryolu ağına verdiği önemi göstermesi bakımından kayda değerdi.

### **Devletin Ulusu İnşa Etme Sürecinde Demiryolları**

Cumhuriyet yöneticilerinin devletin ulusu inşa etme sürecindeki araçlardan biri de demiryollarıydı. Demiryolu ağı, Osmanlı Devleti'nin ekonomik, güvenlik, merkezi otoriteye olan katkısı bir tarafa Cumhuriyet döneminde demiryolu başarıyı simgeleyen siyasal, mimari, ticari, kültürel bir simge olarak bakılıyordu (Sönmez & Selçuk, 2018, s. 86). 1923 yılında kabul edilen 1923 tarihli Umur-u Nafia Programı'nda doğu ile batının kuzey ile güneyin bağlanması hedefi vardı (Avcı, 2014, s. 49). Tüm bunların yanında demiryolu yapımı esasen devletin ulusu inşa etmeye çalıştığı bir dönemde bu yapının araçları olan gazete, dergi ve kitapların, kültürel faaliyetlerin en önemlisi Halkevleri çalışmalarının kasaba ve köylere ulaşmasından önemli bir kurumu temsil etmekteydi. Sıdika Çetin'e göre Cumhuriyet döneminde Türk halkı, sinemayla, tiyatroyla, piyanoyla, doktorla, sıcak suyla, teknik anlamda bir kanalizasyonu olan modern tuvaletle, bahçe düzenlemesiyle ilk defa tren istasyonları aracılığıyla tanışmıştır (Çetin, 2008, s. 68). Özellikle trenler kentler arasındaki makası daraltan Cumhuriyet'i inşa eden ideolojinin demir ağlar üzerinden üretilmesi ve onun doğuya taşınmasındaki simgesini nitellemekteydi (Karaca, 2011, s. 736). Özetle erken Cumhuriyetin ana gayesi demiryolu aracılığıyla devletin halkla buluşmasını halkçılık ve devletçilik ile sağlanmasıydı. Özge Sezer'in, demiryollarının ulus devlet inşa sürecindeki etkisini ve gücüne yönelerek yapmış olduğu şu değerlendirme önemliydi:

"Erken cumhuriyet döneminde izlenen demiryolu politikası, yukarıda özetlendiği gibi, ekonomik yaklaşımlar ve ulusal nosyonlardan beslenen bakış açısı ile şekillenmektedir. Bu yıllardaki girişimlere karakter veren ve öncüllerinden ayıran en önemli özellik hâkim ideolojiye yapılan vurgu olmuştur. Demiryollarının düşünsel anlamda bir inşa faaliyetine dönüşmesi, dönemin genel konjonktürü içinde yer alan doktrin üzerinden desteklenmektedir. Benzer şekilde, Türkiye dışında, farklı coğrafyalarda da önemli rol oynayan demiryolu inşası ve gelişimi ideolojik açılımlarla beslenen

devlet güdümlü etkinlikler olarak karşımıza çıkmaktadır. 20. yüzyıl başında ideolojilerin benzeştiği/ayrıştığı başka ülkelerdeki örnekler üzerinden gelişen bir karşılaştırma ve değerlendirme zemini oluşturmak hedeflenmemektedir” (Sezer, 2010, s. 136).

Mustafa Kemal’e göre Cumhuriyet ideolojisinin yerleşmesinde demiryollarının önemli bir misyonu vardı. Demiryolu sayesinde, bilhassa gidilmeyen yerlere ulaşmak, askeri anlamda devletin gücünün hissettirilmesi ve tüm bunların ötesinde birer kültür kurumu olan halkevlerinde kullanılmak üzere gönderilen halkevleri oyunları, müzik aletleri, Cumhuriyet gazetesi, kitaplar, dergiler hemen hepsi tren aracılığıyla ülkenin en ücra köşesine taşınıyordu (Atatürk’ün Söylev ve Demeçleri, 1997, s. 346). Bu taşınma esasen devletin resmi ideolojinin taşınması demektir. İdeolojiyle tanışan halk, eski alışkanlıklarına son verecek yeni sistemle bütünleşmeye çalışacaktı. Toplumun kültürel açıdan birlikteliğin sağlanmasına zemin hazırlayacak olan demiryolları aynı zamanda da kültürel seviyenin yükselmesine yardımcı olacaktı (Doğukan, 1941). Zafer Toprak, demiryollarının ikonik sembolü olarak kullanılmasını ve ulus-devletin ürünü olarak yansıtılmasını şöyle ifade etmekteydi:

“Cumhuriyet döneminde devletle demiryolu bir bütündü. Demiryolu devleti simgeliyordu. Ulusal günlerde demiryolu tıpkı okullar gibi süslenir, bezenirdi. Zafer takları demiryolu hattı üzerinde kurulurdu. Lokomotifler çiçeklerle donatılır, ay yıldızlar dört bir yana asılırdı. Tren sanki demirden bir gelindi. Aslında bu süs devletin taçlandırılışı, hegemonik konumunun pekiştirilmesiydi” (Toprak, 2007, s. 28).

Demiryolunun, ulus-devlet inşa paradigmasında bir diğer farkındalığı ise hatların döşendiği şehirlerin merkez şehir olarak yanındaki şehirler için cazibe merkezi haline getirmeleriydi. Örneğin Ankara-Sivas, Sivas-Erzurum arasındaki demiryolları hatlarının döşenmesi Sivas’ı, Erzurum’u bölgede önemli bir kent haline getirirken öte yandan diğer kentlerden buralara nüfus çeken şehirler durumuna getirdi. Bu bir anlamda üretim merkezlerini tüketim merkezlerine bağlayarak iktisadi bir denge kurmaya çalışıldığının göstergesiydi (Küçükuşurlu & Saylan, 2008, s. 315). O dönem Umumi Müfettiş olan Tahsin Uzer, Sivas-Erzurum demiryolu hattının tamamlanmasının bölgeye ekonomik ve askeri anlamda etki edeceğini belirtmekteydi (BCA, 490.01/648.151.1). Erzurum’un demiryolu sayesinde cazibe merkezi olduğunu belirten III. Umumi Müfettiş Tahsin Uzer, Trabzon’un artık ikinci plana düştüğünü bu sebeple Trabzon’un ticari açıdan rahatlaması için bir liman yapılması önerisinde bulunmuştu. Tahsin Uzer’in de belirttiği gibi demiryolu yapımı kenti bölgede ön plana çıkaran bir husustu (BCA, 30.1.0.0/33.195.5). Aynı şekilde Diyarbakır, Van, Malatya, Elazığ gibi kentler Cumhuriyet döneminde çevresine etki edecek şehirler olarak planlandı. Esasen belirtilen kentlere yapılan demiryolları ciddi maliyeti olmasına rağmen devlet elini taşın altına koymuştu. Özellikle Fevzipaşa-Diyarbakır hattı bölgenin topografik yapısı yüzünden inşaatlar uzun sürmesine rağmen, gerekli duyulan malzemeler ya Sovyetlerden ya da başka ülkelerden temin edildi (BCA, 30.18.1.2/8.6.14). 1930 yılında Malatya hattı tamamlanınca Adıyaman, Elazığ kentleri de hem lojistik hem de ekonomik anlamda bir rahatlama yaşadı. Cumhuriyet idaresi,

ulus-devletin sürdürülebilirliği açısından demiryollarına ekonomik anlamda da bakıyordu. Örneğin Sivas-Elazığ hattı yapılırken demiryolu ağının bakır açısından zengin olan Ergani'den geçmesine dikkat edildi. Amaç buradaki bakırı demiryolu ağı ile dünyaya ihraç etmektir (TBMM ZC, II. Dönem, C. 22, İ. 61, s. 317).

Cumhuriyet dönemi Anadolu demiryolu politikası oluşturulurken birçok etkisi düşünülerek hazırlanmıştı. Uzun bir dönem IV. Umumi Müfettişlik yapan Abdullah Alpdoğan'ın özellikle doğudaki faaliyetleri sırasında demiryollarının önemine eğilmişti. Demiryolunun sadece yolcu ve ticari taşımacılığın yanı sıra uluslaşmadan yararlanabileceğinden bahisle doğuda yapılmak istenen nüfus mühendisliğinin kaynağını muhacirlerin demiryolu ile taşınmasında görüyordu. Ona göre:

“Mıntıkamızda Türk dilini fazla ve eski Osmanlıca'yı (Kürt dilini) az konuşurmak, Türk kültürünü kuvvetlendirmek için ittihaz edilmiş [tasarlanmış] kararlardan birisi; muhacir iskânı işidir. Iskân mıntıkamız birinci derecede Elâziz ve Palu, ikinci derecede Çapakçur ovalarıdır, üçüncü derecede de Elâziz, Palu, Çapakçur, Muş demiryolu ve şosesinin onar kilometrelik tarafeyni, dördüncü derecede Diyarbakir, Genç, Bingöl, Erzurum ve Palu, Ahi, Kiğı, Erzincan yolunun üstüdür. Bu tertipten maksat adı geçen ovalarda Türk kültürünü merkezileştirmek ve kuvvetleştirmektir. İdari, iktisadi, içtimai ana müesseseler buralarda kurulacak ve mıntıkanın dağlık kısımlarındaki köylerinde yaşayanlar ihtiyaçlarını ve duygularını buradan temin ve tatmin edecektir. Bununla beraber devlet içinde ana güzergâhlara emniyetli Türk kütleleri yerleştirilmiş olacaktır” (Varlık, 2010, s. 148-150).

Aynı şekilde Alpdoğan, bölgeye yapılacak demiryolu ağında çalışacak köylülerin ağalara olan borçlarını ödemeleri konusunda yardımcı olacağını belirterek demiryolu yapımının hızlandırılmasını istemekteydi. Bu bir anlamda halkın devlete olan güveninin artmasına yardımcı olması demektir. Alpdoğan'ın IV. Umumi Müfettişlik görevinde iken, özellikle Dersim İsyanı sonrası bölgeye yapılacak asker sevkiyatları için de demiryolu yapımına ve demiryolu için köprülerin inşa edilmesine önem veriyordu (BCA, 30.10.0.0/71.469.7).

Demiryolları, her ne kadar ulus-devlet değişiminin itici gücü olsa da güvenliğin kentlere kadar götürülmesinde de mühim bir etkiye sahipti. Özellikle Cumhuriyet'in ilk döneminde ortaya çıkan isyanlarda asker ve lojistiğin nakli sırasında demiryollarından yararlandı. Öte yandan devlet hâkimiyetinin yönetsel stratejinin sağlanması için gerçekleştirilen askeri sevkiyatın güvenlik adına ne kadar önemli olduğu anlaşılıyordu. Osmanlı Devleti döneminde merkezden uzak bölgelerde çıkan isyanlara çok fazla müdahale edilememiş, genellikle isyancılarla anlaşmak zorunda kalınmıştı. Fakat Cumhuriyet yönetimi ulusu inşa etme adına kamu güvenliğine önem veriyordu. İsmet İnönü hatıralarında demiryolundan ulus devlet inşa sürecinde bir tür güvenlik sebebiyle de yararlandıklarından bahisle şu noktanın altını çizmekteydi:

“Dersim meselesini nihayet demiryolu halletti. Bölgenin, güneyinden, kuzeyinden demiryoluna kavuşturulmasından sonra, memleketin herhangi bir yerinde olacak bir asayişsizlik hareketi ile Dersim'de olacak asayişsizlik hareketinin hiçbir farkı kalmadı. Dersim'i bu muvasala imkânı kurtardı. Oraya

iki koldan demiryolu gitti ve Dersim'in her tarafına yol yapılarak içindekiler dışarı çıkar ve dışındakiler içeri girer hale geldi. Bu mevzuda kimsenin bilmediği başka asıl tesirli bir nokta daha vardır: Biz 1950'de iktidarı bıraktığımız zaman, bütün Türkiye illeri için ilk mektebi en çok olan vilayet Dersim'di. Kızları mektebe gittiler, erkek çocukları mektebe gittiler ve yetiştiler çocuklar, Dersim içinde tahsil görmeye başladılar. Bütün bu tedbirler neticesinde Dersim'de yalnız asayiş sağlanmış olmakla kalmadı. Dersimli vatandaşlar görgülü ve akıllı olarak her yerde Türklere iyi örnek teşkil edecek misaller verir hale geldiler. Ben 1937'de başbakanlıktan ayrılıncaya kadar, Dersim tabii hayat şartlarına kavuşturulmuştur. Ben ayrıldıktan sonra, fazla önemli ve devamlı sayılmamakla beraber, orada bazı hadiseler ve vakalar olmuştur. Ama aslında Dersim meselesi 1937'ye, başbakanlıktan ayrıldığı tarihe kadar, halkın iktisadi ve sosyal ihtiyaçlarını öne alan bir idare tarzı kurulmak suretiyle, iyi bir neticeye bağlanmıştır. Biz Dersim'i o halde bıraktık" (İnönü, 1998, s. 29-30).

İsmet Paşa, demiryolu yapımına Cumhuriyet'in bir felsefesi olarak bakmaktaydı. Ona göre demiryolu hem medeniyet, güvenlik, gelecek hem de iktisadi açıdan gelişmişliğin bir göstergesiydi. İsmet Paşa, en az Mustafa Kemal kadar ulaşım da demiryolu ağının bir anlamda medeniyetin inşası açısından da önemini farkındaydı. Özellikle vilayetlerin merkeze bağlanması, esasen bir çeşit ulus-devletin sembolleşmesinin gereği idi. Üretimdeki dönüşümün demiryolu ile sağlanması vatandaşlık kültürü açısından bir devrimdi (Tekeli & İlkin, s. 2758). Bu devrim sayesinde kırsal alanda yaşayan köylüler ürettikleri malların küresel piyasaya ulaşmasına yardımcı olacak hem de ülke ekonomisi enflasyon ve temel girdilerin kontrol altında tutulmasına destek sağlayacaktı. 1930 yılında demiryollarının bu denli yapılmasını eleştiren muhalefete karşı kozu şöyleydi:

"Yol mahrumiyeti bu milletin asırlardan beri en köklü derdidir... Milli devlet için şimendifer ihtiyacı milli vahdet; milli müdafaa ve milli siyaset meselesi, asırların muhassalası olan milli istiklalin muhafazası meselesidir... Bir millete milli vahdet ve milli mevcudiyetin çaresi olan tedbir her mülhaza ve her ihtiyaca tekaddüm eder. Bu tedbirin bir gün tehiri affolunamaz, tamir olunmaz bir hatadır" (Cumhuriyet, 15 Ağustos 1930).

Ulus devletin yönetsel yöntemlerinden biri olan demiryolu istasyonları, Cumhuriyet dönemi törenlerinin yapıldığı karşılama-uğurlamanın gerçekleştirildiği yerlerdi (Kopuz, 2006, s. 25). Devlet protokolü açısından demiryolu istasyonlarında yapılan törenler Cumhuriyet'in ikonik sembollerinden biri olmuştur (Sezer, 2010, s. 143). Bir metafor açısından halkın devletle buluştuğu mekanlar olan demiryolu istasyonları, erken Cumhuriyet'in söylem analizine katkıda bulundu. Teritoryal açıdan bakıldığında tren istasyonları, ulus-devletin ikonik sembollerinin referansını oluşturdu. İstasyonlarda Cumhuriyete ait bütün sembolleri görmek mümkündü. Hayatında ilk defa yolculuk yapan yurttaşın istasyonlarda gördükleri görsel bir hafıza açısından önemliydi. Tren istasyonları bir kere yurttaşa bir vatandaş eğitiminin verilmesinde etkili bir araçtı (Başar & Erdoğan, 2009, s. 39). İkinci olarak istasyonlar,

iktidarın resmi uluslaşmanın aracıydı. Bu sebeple Cumhuriyet karayolları değil de demiryolu yapımına önem verdi. Demiryollarının dolaylı olarak uluslaşmaya olan katkılarından bir diğeri de yapılan tren istasyonlarına verilen ulusal kimliğin simgesini vurgulama görevini yerine getirmesidir (Yakın, 2021, s. 41). Osmanlı döneminde yapılan Haydarpaşa, Mudanya, Sirkeci garları ile Cumhuriyet Türkiye'sinde yapılan Sivas, Erzurum, Diyarbakır garları arasında hem mimari hem de geleneğin sürdürülmesinde kopuşlar dikkat çekicidir. Cumhuriyet dönemi tren istasyonları daha çok Cumhuriyet ideolojisini ve ulus-devlet paradigmasını yansıtmak amacıyla inşa edilmiştir. Özetle tren istasyonlarına sadece bir durak değil kentlerin ulusal sisteme yansımaları olarak bakmak gerekir (Tanyeli, 1998, s. 105).

Erken cumhuriyette yapımı devam eden demiryollarının önemli bir etkisi de eğitime olmuştur. Merkezden uzak yerde sadece büyük şehirlerde olan lise ve benzeri okullara gitmek ilk dönemler için gerçekten zordu. Demiryolu sayesinde doğudan güneyden birçok genç okumak için ülkenin gelişmiş kentlerine doğru bir hareketlilik başladı. Bu açıdan bakıldığında demiryolunun eğitime olan katkısı ulusal kültür bağlamında önemliydi. Cumhuriyet döneminde özellikle demiryollarında çalıştırmak için kurulan Umum Müdürlük teşkilatı içerisinde özel bir bölge oluşturuldu. Konya'da 1923 yılında Şimendifer Mektebi, 1940 yılında Eskişehir Demiryolu Sanat Okulu ve 1942 yılında Demiryol Meslek okulu açıldı. Bu okullar demiryolu yapımında ara eleman sıkıntısının giderilmesine katkıda bulundu.

### Sonuç

Ulus-devlet yapılanması ya da devletin ulusu oluşturmak için kullandığı araçlardan biri olan demiryolu yapımı Osmanlı'dan Cumhuriyet'e geçiş sürecinde uluslaşmaya yönelik adımlarda önemli katkılar sunmuştur. Osmanlı döneminde önce ekonomik daha sonra halifeliğin siyasal gücünün tüm Osmanlı ülkesinde hissettirilmesinde yardımcı olan demiryolu politikası, Cumhuriyet döneminde devletin siyasal gücünde, isyanların önlenmesinde ve yurttaşları kontrol altında tutmasının yollarından biri olmuştur. Demiryolu her ne kadar ekonomik ve şehirleşmeye doğrudan etki etmişse de Cumhuriyet Türkiye'sinde ulusal kimliğin oluşmasında dönüşümsel bir faktöre sahiptir. Bu anlamda ulusal kimliğin mekâna yansımaları demiryolu yapımıyla hızlanmıştır. Anadolu'nun farklı kentlerinin Ankara'ya bağlanması akabinde ulus-devlet mantığının topluma yansıtılması, demiryolu yapımının ne denli önemli olduğunu göstermiştir. Yukarıda İsmet İnönü'nün ifadesiyle, demiryolu bir anlamda Türk Devletinin bütün ihtişamını Anadolu'da yaşayan yurttaşlara yansıtmıştır. İkon açısından ise demiryolu devletin güvenliğini, ekonomisini ve en önemlisini devlet ağırlığını hissettirmiştir.

Bu çalışmanın sonuçlarından biri de devletin ulusu inşa etme paradigmasında etkili bir faktör olan demiryolunun bir anlamda devletin ta kendisi olmuştur. Her gün gidip gelen ve bunu istikrarlı şekilde devam ettiren seferler sayesinde halkta devletin varlığına karşı bir güven duygusunun oluşmasına zemin hazırlamıştır. Merkezîyetçiliğinin güçlü bir aracı olan demiryolu, Cumhuriyet ideolojisinin taşıyıcısı, kırsallaşmanın kentleşmeye evrilmesinde içselleştirmiş bir öneme sahiptir. Demiryolunun dönüştürücü etkisinin görüldüğü bir diğer alanda kentlerin dokusunda

yarattığı değişimdir. Demiryolu ve tren garları sayesinde kentte gelen bürokrat ve yabancı işçi grubunun ihtiyaçlarına göre yapılan sosyal donatılar ve mekânlar (restoran, bar, kafe, büfe), kentte fiziksel değişimi meydana getirdiği gibi zaman içerisinde kentte yaşayanlar da bu dönüşüme ayak uydurdıkları görülmüştür.

Sonuç olarak Cumhuriyet dönemi Türkiye'nin demiryolu politikası, ulus-devlet anlayışının önemli araçlarından biri haline gelmiştir. Çekim merkezi açısından Erzurum, Diyarbakır, Elazığ, Malatya ve Sivas gibi vilayetler, çevre illerin üretim merkezine dönüşmesinde önemli bir kurguyu yansıtır. Bugün adı geçen kentlerin cazibe merkezi olmasında Cumhuriyet dönemindeki demiryolu hatlarının yapılmasının büyük önemi vardır. Daha da ötesinde bu bölgelere ve diğer vilayetlere devlet elinin uzanması, bürokrasinin geliş gidişi özetle devletle vatandaş arasındaki mesafenin kısılması demiryolu ağının genişletilmesiyle sağlanmıştır. Adı geçen vilayetlere yapılan demiryolları sayesinde göçün önlenmesi başta olmak üzere demiryolu bir anlamda kültürel, sanatsal faaliyetlerin bu kentlere ulaşmasında bir tür taşıyıcı olmuştur. En önemlisi de demiryolu istasyonları genç Cumhuriyet mimarisinin, kurumsal boyutunun devlet fikrinin fiziki alanda yansımaları ortaya çıkarmıştır. Demiryolu hattının geçtiği ve tren istasyonlarına bakıldığında eskiyle bağlantısını koparmış modern bir ulusal devletin tüm özelliklerini görmek mümkündür.

#### Extended Abstract

Railways were an important element in the delivery of nation-state processes, especially to rural communities. As an ideological apparatus of states, railways have also been the enabler of social and cultural transformation in providing inaccessible or centralization. From the middle of the nineteenth century, the railway system contributed to the development of the industrial revolution and made it possible to significantly reduce travel time between cities. In addition, economically, railways made developed regions and hard-to-reach regions dependent on postmodern imperialism. Although essentially pragmatic in terms of freight and passenger transport, railroad construction became, in the long run, part of an ideological apparatus. The Ottoman Empire, which met with the railway late, primarily planned to use it as passenger transportation. It was difficult for the Ottoman Empire, which had a wide geography, especially due to the problems experienced in the economy, to cover all four sides of the country with a railway network like America. Instead, the Ottoman Empire tried to use the railway network as propaganda due to increasing the power of the caliph and military concerns. It can be stated that II. Abdülhamid pursued more concrete policies in this regard. During the First World War, he helped the Ottoman Empire to prepare for war conditions thanks to the railways. The Germans took the Anatolian-Baghdad line and the Eastern Railways under their control and used them for military propaganda and strategic purposes. The Ottoman Empire began to establish a psychological superiority against the British thanks to the railway lines made with these railways concessions given to the Germans. And they chose the way to gather them around jihad by negotiating with the local chiefs in the provinces far from the center. In this regard, the railways helped the sultan's voice to be heard

among the Muslims, in a sense, which helped both the military shipment and the sultan's reputation for the caliphate.

The Republic of Turkey, which was established in place of the Ottoman Empire, tried to benefit from the tangible benefits of the railway, as well as its ideological devices and propaganda power. The Ottoman Empire had a railway network of 4112 km at the end of the First World War. 3756 km of these railways were built and operated by privileged foreign companies. The general railway lines divided into branches were as follows: Eastern Railways, Aydın Railways, İzmir Town and its extensions, Anatolian Lines, Baghdad Line, Syrian Lines, Hejaz Railway, Sarıkamış, Erzurum Mamahatun narrow line. During the War of Independence, only the 80 km railway network between Konya-Afyon, Ankara-Polatlı and Eskişehir-Ankara could be used. These nets used were generally for the transport of military equipment. Mustafa Kemal Pasha, knowing the gains of the railways in the war, wanted the railways to be taken under control as much as he could. Efforts were initiated to transform the railway company, which had a significant benefit in the National Struggle, into a new identity with the Republican regime. First, the General Directorate of Anatolian-Baghdad Railways was established and Behiç Erkin was appointed as its head. Likewise, the railway lines where the enemy army was destroyed were repaired and put into service to support the National Struggle. After the successful conclusion of the National Struggle, studies were started for the railway line that will reach all over the country. However, it did not seem possible for the country's economy to realize this. The war had taken a toll on the economy. For this purpose, it was resorted to benefit from foreign capital. The Turkish government took responsibility for the nationalization of the railways, and in 1927, all railway organizations were brought together and the General Directorate of State Railways and Ports was established. On behalf of privatization, Haydarpaşa-Eskişehir-Konya-Yenice-Mersin line (1928), Haydarpaşa Port and Mersin-Adana line (1929), Mudanya-Bursa line (1931), Balıkesir line (1932), Samsun-Çeşamba line (1933), Adana -Fevzipaşa line (1933), Menemen-Bandırma-Manisa line (1934), Basmahane-Afyon line (1934), Aydın-Eğirdir line (1935), Eastern Railways-Sirkeci-Edirne line (1937) and Fevzipaşa-Border, Toprakkale-İskenderun (1937) lines were nationalized. It was remarkable that the railway was considered as a propaganda of the early Republic, especially as one of the defense tools. On the other hand, railway construction could be stated as one of the nation-state building processes, as well as being one of the tools of social and cultural development for the Republican administration. Railways played an important role in transporting health, education and public works services to Anatolia. The railway network to be laid in the north, south, east and west of the country had to be considered as a symbol that the state dealt with the nation.

Thanks to the railway, almost all of the folk houses games, musical instruments, Cumhuriyet newspaper, books and magazines sent to reach places not visited, to make the power of the state felt in the military sense and, above all, to be used in the community centers, which are cultural institutions, were transported to the farthest corner of the country by train. The railways, which would prepare the ground for the



cultural unity of the society, would also help to raise the cultural level. Another awareness of the railway in the nation-state building paradigm was that the cities where the lines were laid became the center of attraction for the neighboring cities. For example, the laying of railway lines between Ankara-Sivas, Sivas-Erzurum made Sivas and Erzurum an important city in the region, while on the other hand, they became cities that attracted populations from other cities.

Although the railways were the driving force of the nation-state change, they also had an important effect on bringing security to the cities. Railways were used during the transportation of soldiers and logistics, especially in the rebellions that emerged in the first period of the Republic. On the other hand, it was understood how important the military dispatch carried out to ensure state dominance and administrative strategy was for security.

Railway stations, which is one of the administrative methods of the nation state, were the places where the ceremonies of the Republican period were held. In terms of state protocol, ceremonies held at railway stations became one of the iconic symbols of the Republic. Railway stations, as places where the public meets the state in terms of a metaphor, contributed to the discourse analysis of the early Republic. From a territorial point of view, train stations constituted the reference of iconic symbols of the nation-state. It was possible to see all the symbols of the Republic at the stations. What the citizen, who was traveling for the first time in his life, saw at the stations was important for a visual memory. Train stations were once an effective means of delivering a citizen-by-citizen education. Secondly, the stations were the official means of nationalization of power. For this reason, the Republic gave importance to the construction of railways, not highways. Another of the indirect contributions of the railways to nationalization was to try to fulfill the task of emphasizing the symbol of national identity given to the railway stations.

An important effect of the railways under construction in the early republic was education. It was really difficult for the first semesters to go to high schools and similar schools, which are only in big cities, far from the center. Thanks to the railway, many young people from the east to the south started a movement towards the developed cities of the country to study. From this point of view, the contribution of the railway to education was important in the context of national culture.

**Kaynakça****Arşiv Belgeleri**

BOA

BCA

TBMM ZC

**Gazeteler**

Cumhuriyet

Ulus

**Kitap, Makale ve Lisansüstü Tezler**

- Akarabulut, Y. (2003). Türkiye’de demiryolu ulaşımı. *Türk Coğrafya Dergisi*, 163-187.
- Akgüngör, S., Aldemir, C., Kuştepelı, Y., Gülcan, Y., & Tecim, V. (2011). The effect of railway expansion on population in Turkey, 1856-2000. *The Journal of Interdisciplinary History*, 135-157.
- Akın, F., & Sultanoğlu, F. (2006). *1856’den 2006’ya demiryollarınının 150 yılı*. Ankara: Gurup Matbaacılık A.Ş.
- Akyıldız, A. (2005). *Anka’nın sonbaharı Osmanlı’da iktisadi modernleşme ve uluslararası sermaye*. İstanbul: İletişim Yayınları.
- Althusser, L. (2002). *Devletin ideolojik aygıtları*. İstanbul: İletişim Yayınları.
- Anderson, B. (2006). *Imagined communities, reflections on the origin and spread of nationalism*. London: Verson.
- Ardıyok, Ş., & Sesli, E. (2020). The deregulation of Turkish railways. M. Finger, & J. Montero içinde, *Railway Regulation* (s. 206-224). Northampton: Edward Elgar Publishing.
- Arslan, M. (2010). Milli Mücadelemizde demiryolları ve demiryolcuları. *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu* (s. 47-82). Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları.
- Atatürk’ün söylev ve demeçleri*. (1997). Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları.
- Atay, F. R. (2004). *Çankaya*. İstanbul.
- Avcı, M. (2014). Atatürk dönemi demiryolu politikası. *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, 39-58.
- Aydın, C. (2018). Sultan Abdülhamid’in Pan-İslamizmi anti-emperyalist miydi. *Toplumsal Tarih*, 32-40.
- Başar, M. E. & Erdoğan, H. A. (2009). Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Türkiye’de tren garları. *S.U. Muh.-Mim. Fak. Dergisi*, 29-44.
- Christensen, P. H. (2017). *Germany and the ottoman railways*. New Haven: Yale University Press.
- Coşkun, A. (2003). Cumhuriyetin ilk yıllarında Türkiye ekonomisi. *Atatürkçü Düşünce Dergisi*, 72-77.
- Çadircı, M. (1991). *Tanzimat döneminde anadolu kentleri’nin sosyal ve ekonomik yapıları*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- Çetin, S. (2008). Erken Cumhuriyet döneminde Türkiye’de demiryolu. *Yapı Dergisi*, 62-69.

- Demirhan, N. (1995). *Atatürk dönemi ulaştırma politikası ve demiryolları*. İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.
- Deringil, S. (2002). *İktidarın sembolleri ve ideoloji II. Abdülhamid dönemi (1876-1909)*. İstanbul: Doğan Kitap.
- Doğukan, M. (1941). Milli birlik vatan bütünlüğü. *Demiryolları*.
- Earla, E. M. (1924). *Turkey, the great powers, and the Bagdad Railway a study in imperialism*. New York: The Macmillan Company.
- Eldem, V. (1994). *Osmanlı imparatorluğunun iktisadi şartları hakkında bir tetkik*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Ferit, M. (1934). Büyük bayramımız. *Demiryolu Mecmuası*.
- Flinn, M. W. & Stoker, D. (1984). *The history of the british coal industry: 1700-1830, the industrial revolution*. Oxford: Clarendon Press.
- Gellner, E. (1983). *Nations and nationalism: perspectives on the past*. Oxford: Blacwell.
- Gülsoy, U. (2012). Osmanlı devri suriye-filistin ve yemen demiryolları. V. Engin, A. Uçar, & O. Doğan içinde, *Osmanlı'da Ulaşım* (s. 261-286). İstanbul: Çamlıca Basım Yayın.
- Gürel, Z. (2011). *Kurtuluş savaşında demiryolculuk*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- Hülagu, M. M. (2008). Cumhuriyet öncesi Osmanlı demiryollarına genel bir bakış. *Cumhuriyet Dönemi Demiryolları Sempozyumu* (s. 25-45). Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları.
- Hülagü, M. (2008). *Hicaz demiryolu*. İstanbul: Yitik Hazine Yayınları.
- İnönü, İ. (1998). *Cumhuriyetin ilk yılları I*. İstanbul: Cumhuriyet Yayınları.
- Karaca, N. (2011). Cumhuriyet dönemi Türk edebiyatında demiryolu tren ve istasyon hikayeleri. *Cıepo 6. Ara Dönem Sempozyumu* (s. 731-746). Uşak: Meta Basım Matbaacılık Hizmetleri.
- Kasaba, R. (1993). *Osmanlı imparatorluğu ve dünya ekonomisi*. İstanbul: Belge Yayınları.
- Kopuz, A. D. (2006). Adana'da Birinci Ulusal Mimarlık Dönemi'ne ait bir yapı örneği; Adana tren garı. *Tasarım ve Kuram*, 21-33.
- Kurmuş, O. (2007). *Emperyalizmin Türkiye'ye girişi*. İstanbul: Yordam Kitap.
- Küçükuşurlu, M., & Saylan, G. F. (2008). Şimendiferin Erzurum yolculuğu. *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, 313-342.
- Onur, A. (1953). *Türkiye demiryolları tarihi (1860-1953)*. İstanbul: İstanbul Askeri Basımevi.
- Ortaylı, İ. (1981). *İkinci Abdülhamit döneminde Osmanlı imparatorluğunda Alman nüfuzu*. Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları.
- Ortaylı, İ. (1983). *İmparatorluğun en uzun yüzyılı*. İstanbul: Hil Yayın.
- Özdemir, M. (2001). *Mütareke ve Kurtuluş Savaşı'nın başlangıç döneminde Türk demir yolları*. Ankara: T.C. Kültür Bakanlığı.
- Özyüksel, M. (2014). *The Hejaz railway and the Ottoman empire modernity, industrialisation and Ottoman decline*. London: I.B.Tauris.

- Quataert, D. (1977). Limited revolution: the impact of the Anatolian railway on Turkish transportation and the provisioning of Istanbul, 1890-1908. *The Business History Review*, 139-160.
- Satan, A. (2012). Osmanlı devri demiryolu kronolojisi. A. Vahdettin Engin Uçar, & O. Doğan içinde, *Osmanlı'da Ulaşım*. İstanbul: Çamlıca Yayınevi.
- Sezer, Ö. (2010). *Erken Cumhuriyet döneminde kırsalın ifadesi bağlamında demiryolları ve köprüler 1930-1945*. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi.
- Sönmez, F., & Selçuk, S. A. (2018). Kayseri tren istasyonu ve çevresinin kentin modernleşme sürecine katkısı üzerine bir okuma. *MEGARON*, 85-101.
- Tamçelik, S. (2000). Osmanlı dönemi demiryollarının tarihi gelişimi içerisinde siyasi ve iktisadi sosyal etkileri. *Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 483-535.
- Tanyeli, U. (1998). Mekânlar, projeler, anlamları. U. Tanyeli içinde, *Üç Kuşak Cumhuriyet* (s. 101-107). İstanbul: Türk Tarih Vakfı Yayınları.
- Tekeli, İ., & İlkin, S. (tarih yok). Türkiye'de ulaştırmanın gelişimi. M. Belge içinde, *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi* (s. 2758-2768). İstanbul: İletişim Yayınları.
- Tekin, Y. (2002). *Osmanlı devleti'nin son döneminde modern ulus devlete yönelik girişimler*. Sivas: Cumhuriyet Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi.
- Tilly, C. (2001). *Zor, sermaye ve Avrupa devletlerinin oluşumu*. İstanbul: İmge Kitabevi.
- Toprak, Z. (2007). Cumhuriyet, demiryolu ve laiklik bir modernite metaforu. *Toplumsal Tarih*, 26-31.
- Turgut, B. (1995). *II. Abdülhamid dönemi Osmanlı devleti asya politikası*. Kayseri: Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi.
- Türkmen, İ. (2016). Ortadoğu'da İktisadi Nüfuz Mücadelesi: Chester Projesi. *Yeni Türkiye, Ortadoğu Özel Sayısı*. 431-442.
- Varlık, B. (2010). *Umumi müfettişler toplantı tutanakları - 1936*. Ankara: Dipnot Yayınları.
- Türkmen, İ. (2013). *Doğu Kalkınması 1923-1946, Doğu İllerini Kalkındırmaya Yönelik Kamu Harcamaları ve Yatırımlar*. Konya: Kömen Yayınları.
- Yakın, O. (2021). Demiryolu yapılarının Ankara'daki oluşumu. *Online Journal of Art and Design*, 38-54.