

Serdar Şahinkaya

Başvekil İsmet Paşa'nın 30 Ağustos 1930 Sivas Nutku ışığında
Osmanlı'dan Cumhuriyet'e demiryolları meselesi

BİR KARIŞ FAZLA ŞİMENDİFER

“Ekmeğimizi kurtardık, gömleğimizi de kurtaracağız”

Serdar Şahinkaya

1958 İzmir / Eşrefpaşa doğumlu. İlk ve orta tahsilini doğduğu kentte yaptı.

1983-84'te Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi İktisat Bölümünü bitirdi.

Yüksek lisans çalışmalarını Gazi Üniversitesi'nde tamamladı. 1988'de "Kadrocularda Toplumsal Olaylara Bakış - Devletçilik ve Planlama İlişkisi" başlıklı tezi ile yüksek lisans, 1998'de "Sanayileşme Süreçleri ve Kalkınma Yatırım Bankaları: Teorik Bir Çerçeve ve Türkiye Örneği" başlıklı tezi ile doktora derecelerini aldı.

Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü ve Siyasal Bilgiler Fakültesi'nde yarı zamanlı olarak dersler verdi, seminerler yönetti (1993 – 2017 Şubat).

Türkiye Kalkınma Bankası'ndaki 34 yıllık hizmet süresini çeşitli görevler sonunda Kıdemli İktisatçı Uzman olarak tamamladı ve 16 Nisan 2019 tarihinde emekli oldu.

Bülent Ecevit'in Başbakan olduğu 57. Hükümet döneminde (1998 - 2003) T.C. hisselerini temsilen KKTC Kalkınma Bankası Yönetim Kurulu Üyeliği, 10. Cumhurbaşkanı Ahmet Necdet Sezer döneminde de (2003 Mart - 2007 Mayıs) T.C. Cumhurbaşkanlığı Ekonomi ve Uluslararası İlişkiler Çalışma Grubu Üyeliği görevlerini sürdürdü.

Serdar Şahinkaya, Mülkiyeliler Birliği, Türk Sosyal Bilimler Derneği, Türkiye Ekonomi Kurumu, Çağdaş Yaşamı Destekleme Derneği, Çağdaş Gazeteciler Derneği, Bağımsız Sosyal Bilimciler İktisat Grubu üyesi, Türkiye Halk Temsilcileri Meclisi kurucu üyesi olup hâlen, 21. Yüzyıl İçin Planlama Grubu'nun koordinatörü ve soL Haber yazarıdır.

Dr. Şahinkaya'nın 6'sı uluslararası, 32'si ulusal olmak üzere 38 kongre bildirisi, 11 kitabı, 24 kitap bölümü, 136 makale ve 94 kitap değerlendirme yazısı bulunmaktadır.

Cumhuriyet'ten Önceki Son Kurucu Kongre: TÜRKİYE İKTİSAT KONGRESİ isimli kitabı ile 2023 YUNUS NADİ SOSYAL BİLİMLER ARAŞTIRMASI ÖDÜLÜ'nü kazanmıştır.

İçindekiler

ÖNSÖZ	11
Yol	12
Mondros ve Sonra.....	13
Sakarya	13
Bir Karış Fazla!	14
Nasıl Yaptık?	16
Mösyö Müller'in Raporu ya da "Ben Paris'te İken"!	17
Yeni Ufuk	18
GİRİŞ.....	21
I. Bölüm	
Sanayi Devrimi, Osmanlı İmparatorluğu	
ve Demiryolları	25
Sanayi Devrimi.....	25
Osmanlı İmparatorluğu ve Demiryolu Çağı	26
Berlin Kongresi ve "Hasta Adam"	28
Osmanlı İmparatorluğu Demiryolu İle Tanışıyor.....	30
Emperyalizm Dört Koldan... ..	31
1838, Osmanlı-İngiliz Ticaret Sözleşmesi	31
II. Abdülhamit Döneminde Demiryolları	34
Almanlar ve Bağdat Demiryolu İmtiyazı.....	35
II. Abdülhamit'in Hicaz Demiryolları Israrı	37
Osmanlı'da Demiryolu Hatları	38
Osmanlı İmparatorluğu Demiryolları Üzerine On Bir Tespit	39
Bölüm sonu... ..	41
Ek Bölüm I- Harita: Anadolu, Bağdat ve Hicaz Demiryolları ile Orta	
Doğu Bölgesi Petrol ve Doğalgaz Yatakları	43
Ek Bölüm I- Tablo 4: Anadolu ve Bağdat Demiryolları ile	
Hamidiye-Hicaz Demiryolundaki Önemli Gelişmeler	44

II. Bölüm

Cumhuriyet Demiryolculuğu, Teknik İstiklal ve

Bir Karış Fazla Şimendiferden Demir Ağlara49

30 Ekim 1918 Mondros Mütarekesi ve Mısâk-ı Milli.....	49
Geldikleri Gibi Giderler... ..	52
Eylemli İşgal Başlıyor, Mekteb-i Mülkiye Öğrencilerinden	
Cemal Edhem Bey ve Mülkiye Marşı	53
Mütareke ve Demiryolları Rejimi.....	55
19 Mayıs 1919'ta Demiryolu Hatları Vaziyeti.....	56
Ve İş Başa Düşer.....	57
Türkiye İktisat Kongresi ve Gazi Paşa'nın Konuşmasında İktisadiyat	
ve Ulaştırma Meseleleri	58
9 Umde Bildirisi ve Demiryolları	59
Bir Karış Fazla Şimendifer ve Demir Ağlar	60

III. Bölüm

1930'un Ağustos'unda Demiryolu Sivas'a Uzanıyor:

Günlük Matbuata Yansımalar81

Cumhuriyet, 10 Ağustos 1930 Pazar	84
Cumhuriyet, 11 Ağustos 1930 Pazartesi.....	85
Cumhuriyet, 16 Ağustos 1930 Cumartesi	88
Cumhuriyet, 23 Ağustos 1930 Cumartesi	90
Cumhuriyet, 27 Ağustos 1930 Çarşamba	91
Cumhuriyet, 28 Ağustos 1930 Perşembe.....	94
Cumhuriyet, 29 Ağustos 1930 Cuma	98
Vakit, 29 Ağustos 1930 Cuma	101
Cumhuriyet, 30 Ağustos 1930 Cumartesi	103
Milliyet, 31 Ağustos 1930 Pazar.....	112
Cumhuriyet, 31 Ağustos 1930 Pazar	114
Cumhuriyet, 1 Eylül 1930 Pazartesi	122
Sivas Belediye Reisi Hayri Bey'in Nutku	127
Sivas Halkı Adına Dr. Necdet Bey'in Nutku	130
Milliyet, 1 Eylül 1930 Pazartesi	133
Hâkimiyeti Milliye, 1 Eylül 1930 Pazartesi	137
Hâkimiyeti Milliye, 2 Eylül 1930 Salı.....	139
Akşam, 2 Eylül 1930 Salı.....	141
Milliyet, 2 Eylül 1930 Salı.....	143
Hâkimiyeti Milliye Gazetesi, 3-4 Eylül 1930.....	145
Hâkimiyeti Milliye, 5 Eylül 1930	149
Cumhuriyet, 3 Eylül 1930.....	150

IV. Bölüm

Başvekil İsmet Paşa Hazretlerinin Sivas'ta İrat

Buyurdıkları Nutuk ve Fethi Bey'in

İzmir'den Cevabı.....153

Neden Büyük Bayramdır?	154
Sivas Şimendiferi Kâbus Değildir	155
Bizim Politikamızın Ana Hatları	155
Ankara; Atlar, Arabalar, Heybeler	156
Ya Konya Şimendiferi Tahrip Olsaydı!	156
Kağnıların Sipere Getirdiği Selam İçin Altı Ay Beklemek	156
Sahillerden İşgale Uğramak	157
Cumhuriyetin Kalbi, Devrimin Başkenti Ankara	157
Yol Mahrumiyeti En Büyük Dert	158
Şimendifer ve Denizyolları ile Bağlı Yeknesak Bir Vatan	158
Ateşle Barutun Dans Ettiği Günlerde Ankara'dan Yahşihan'a	158
Chester Projesi / İmtiyazı	159
Su Uyr, Düşman Uyumaz	159
Hasta Adam	160
Kısa Şimendifer Tarihçesi	160
Esas Mesele	161
Sivas Hattı, Yabancı Sermaye ve Fethi Bey	162
Yabancı Sermaye ile İş Yapmak	163
Başka Yolu Yok	163
Hayallere Cevap Lozan'dan Geliyor	163
Osmanlı'nın Yüz Yıllık Mali Tarihi ve Hicaz Demiryolu	164
Avrupa'nın Karşısında Diz Çökme	165
Ve Köylüler ve Aşar	165
Son Yedi Yıl	166
Yeni İnşaat Politikası	167
Şimendifer ve Devletleştirme	168
1930	169
SCF ve Fethi Bey	169
Nesiller Boyu Mali Yük	171
Yüksek ve Medeni, İleri Bir Millet Olmak Davası	
Oyuncak Mıdır?	171
SCF'ye Ciddi Yükleniş	172
Her Köyde Bir Başvekil	173
Mutedil Devletçiyiz	173
Un ve Ekmek Meselesi	174
Sermaye Sınıfı, Millî Politikayı Çürütmek İçin Çabalar	174
Sermaye Bana Şartlarını Söylemedi	175
Deve Yaptırmam	175
İnhisarlar Meselesi	176
Vergiler Mevzuu	177
Tarımda da Sanayide de Himaye / Korumacılık	177

Ekmeğimizi Kurtardık, Gömleğimizi de Kurtaracağız	178
Muarızlara Tavsiye	178
Limanlar ve Kabotaj	179
Yeni Vergiler	180
Milli Savunma Harcamalarını Kısamayız	180
“Sermaye Muhtaç ve Zaif Bir İklim	
Bizzat Vaziyet Etmek İçin Gelir”	181
İktidar	182
Geleceğe Dair Sağlam Fikirler	182
Millî Hatlar, Türk İşçisi, Mühendisi ve Biliminin Eseridir	183
Bu Eser Aynı Zamanda Gazi’nindir	183
Fethi Bey’in İzmir Konuşması, 7 Eylül 1930	187
Fırkalar Karşısında Gazi	195
Bölüm IV. Ek: Başvekil İsmet Paşa Hazretlerinin Sivas’ta	
İrat Buyurdıkları Nutuk. Hariciye Vekâleti Matbaası, 1930.	199

SONUÇ YERİNE221

"hürriyet ve istiklal benim karakterimdir"221

KAYNAKÇA224

Sevgili torunum ELA Hanım'a

ÖNSÖZ

Bilsay KURUÇ

Serdar Şahinkaya bu çalışması ile bir dördlüyü tamamlıyor ve birbirine bağlıyor: 1920'nin Halkçılık Programı, 1923'ün Türkiye İktisat Kongresi, 1930 Sanayi Kongresi ve bu, 1930'un Bir Karış Fazla Şimendifer'i. Her biri aydınlatıcı belgelerle, yorumlarla dolu dört kitap. Her okurun bilerek üzerinde düşünmüş olduğu Nutuk (Atatürk, 1927) da hesaba katılırsa, Millî Mücadele ile başlayan iradenin 1920'lerin sonuna, 1930'ların başlangıcına nasıl bir ufukla eriştiğini kavramak için en değerli belgelere sahip olduğumuzu görürüz.

Nutuk (1927) başlı başına bir siyasal destandır. "1919 senesi Mayıs'ının 19. günü Samsun'a çıktım" diye başlar. Yedi gün süren söylevle "Bu beyanatımın sonunda millî hayatı bitmiş farz edilen büyük bir milletin, bağımsızlığını nasıl kazandığını ve ilim ve fennin en son esaslarına dayalı millî ve asrî (çağdaş) devleti nasıl kurduğunu ifadeye çalıştım" diyerek 1927'nin 20 Ekim'inde sona erer. Millî Mücadele ile ve ara vermeden kurulan bağımsız devletle erişilen noktayı gösterir. Okur oradan hareket ederek 1930'a doğru ilerlerse, kendisini 1930'un 30 Ağustos'unda ikinci bir Nutuk karşılayacaktır. Yetmiş beş dakikalık bir Nutuk. Bu Nutuk'la, okur, belki de daha önce birleştirmemiş olduğu parçaları yepyeni bir düzlemde bir araya getirecektir. Cumhuriyet'in kimliğini somutluk kazanan bir bakışla kavrayacaktır. 1930'ların gelişi-

ni anlayacaktır. İşte Şahinkaya'nın yeni çalışması bizlere bu kaybı açıyor. Belgelerin zenginliğiyle, yeni bir kavrayışa çağırıyor.

Yol

Yol sıradan bir inşaat işi değildir. Niçin bu inşaat diye sorarsak, işin özünü kavramak için Roma İmparatorluğu'na kadar gitmeliyiz. Yol, Roma ile daha önce benzeri olmamış bir imparatorluk simgesi, emperyal bir üstünlük "asset" i olmuştu. "Jeopolitik" adı verilen, devletlerarası üstünlük meselesini farklı bir boyutta görebilmemizi sağlayan kavramın adının konulmasına daha iki bin yıl var iken, yol, bir büyük inşaat işinin niçin bir büyük politika işi olduğunu, bunu kavrayan siyasetçilere ve tarihçilere kanıtlayan, gözlerinin önüne seren en somut belge idi. Daha somut olamazdı.

Roma'dan yine aşağı yukarı iki bin yıl sonra dünya kapitalizmi ve onun sömürgecilik çağı geldi. Sömürgecilik yol yapmadan olmaz. Sömürge merkezden uzakta, sömürgeye yol yapacaksın. Mecbursun. Sömürgeye gireceksin ve orayı kendi kapitalizmine göre şekillendireceksin ki, oradaki kaynakları sürekli olarak kendi kapitalizmine aktarabilesin. Yol sana ait olacak. "Piyasalar" buna göre düzenlenecek. Emperyal demek, böyle bakabilen ve bu kararı aksatmaksızın uygulayabilen demektir.

Asya 19. yüzyılda bunun büyük laboratuvarı oldu, çağın ıca-dı demiryolları ile. Sömürge halkı bunu seve seve kabul etti. Bir "sömürge halkı" olduğunu kanıtladı. Bugün bile, Asya demiryolları için yapılan belgesellerde konuşan Asyalıların o sömürge demiryollarına ve böylece "sömürgecilik" nasıl şükran duyduğunu izleyebilirsiniz!

Serdar Şahinkaya'nın derlediği belgeler içinde biri özellikle çarpıcıdır. "Times"ın 16 Kasım 1858 tarihinde aktardığı haber. İngiltere'nin İstanbul (Konstantinopl) Büyükelçisi Lord Stratford de Redcliffe İzmir'de Punta (Alsancak) tren istasyonunun temelini atıyor ve konuşuyor. Şöyle diyor: "Batı uygarlığı levant (yakın doğu) kapılarına geldi, dayandı. Şimdiye kadar geçmeyi başaramadığımız bu kapılar ardına kadar açılmazsa, kendi çıkarla-

rımız doğrultusunda zor kullanarak bu kapıları açacak güce, hat-
ta daha fazlasına sahip olduğumuzu herkesin bilmesini isterim."
Demiryolunun nasıl emperyal bir "asset" olduğunu ve başka bir
şey olmadığını işin sahibinden başka kim daha açık anlatabilir?
Kendi getirdiği trenle Osmanlı kapılarını açıp giriyor. O demir-
yolları, emperyalizmindir.

Mondros ve Sonra

1858'de Punta tren istasyonundaki konuşmadan 30 Ekim 1918'de
Mondros'taki İngiliz Agamemnon gemisinde imzası atılan "silah-
lara son" ve fiilen "teslim" belgesine dođrudan bir hat çekebiliriz.
Dođrudan bir hat. Çünkü, Osmanlı topraklarında 4000 km'ye ya-
kın tüm demiryollarını o günün kapitalizmine ait şirketler yaptılar
ve işlettiler. Elli yılda bu kadar. Çünkü, onlara o kadar lâzımdı.
Mondros'un imzasından hemen sonra da İngiliz ve Fransız kuv-
vetleri Osmanlı topraklarını işgal ettiler ve Şahinkaya'nın vurgu-
ladığı gibi, hiç vakit geçirmeden demiryollarını tam kontrollerine
aldılar. Osmanlı'nın askerî makamları, 1919'un ilk ayında, işgal-
lere kolaylık gösterilmesi için talimat yayınladı. Punta'dan Mond-
ros'a çekilen hat pürüzsüzdü. Artık emperyalizm ekonomi boyu-
tundan kalkıp tam işgal boyutuna adım atmıştı ve Sevr'e doğru
ilerleyecekti. İsmet Paşa'nın 30 Ağustos 1930'da Sivas'ta demir-
yolunu açan Nutku da bunu anlatarak başlıyor.

Sakarya

Şahinkaya'nın aktarmasıyla Yunus Nadi'nin kaleminden oku-
yoruz: "İki karşılıklı şimendiferin bir vatan kurtarabileceğini Sa-
karya harbi içinde yaşayanlar sarsılmaz bir imanla pekâlâ bilirler.
Sakarya harbinde şimendifer olarak elimizde yalnız Malıköy-An-
kara ile Ankara-Yahşihan dekovili vardı. Bu iki demir parçasının
Sakarya'da oynadıkları rol hemen hemen harbi onlarla kazandık
denecek kadar büyüktür." Millî Mücadele'nin elinde, savaşılabi-
mek için sadece iki dekovil var!

Sakarya kime karşı idi? İsmet Paşa bir mozaik gibi birbirini tamamlayan parçalarla büyük resmi gösteren konuşması içinde işaret ediyor: "Eğer Ankara-Erzurum demiryolu mevcut olsaydı Avrupa'nın Sakarya seferine girmesi şüpheli olurdu!" Kısaca, Sakarya'da karşıımızdaki ordu Avrupa'nın ki idi! Devam ediyor: "Çünkü, Ankara'ya gelip demiryollarına hâkim olduktan sonra, modern, millî bir devlet kurma davasını haykıran Büyük Millet Meclisi'ni arabadan ve heybeden başka bir vesaiti nakliyesi (taşıt aracı) olmayan bir aşiret haline getireceğini zannediyordu." Avrupa'nın Millî Mücadele karşıısındaki tutumu daha berrak açıklanabilir mi? Bir ulusu bir aşiret haline getirebilmek! Sevr'in en özlü tanımı.

Bir Karış Fazla!

Lozan, yani Millî Mücadele'nin sekiz ay süren en uzun muharebesinde Avrupa'nın bu niyeti masada da somutlaşıyordu. Sakarya'dan sonra 30 Ağustos 1922'de kesinleşmiş, güçlenmiş olan Millî Mücadele'yi "Avrupa" görmezlikten gelip masada ve sonrasında kazanmaya oynuyordu. Masada olmazsa, sonrasında. Masada olmadı, "sonrası" için Avrupa hazırlıklar yaptı. Kendi cephelerini kurdu. Derece derece dışarıda ve içeride.

"Ben Lozan'dan şu müşahade (gözlem) ile döndüm. Türk milletinin askerî ve siyasî sahalarda kazandığı muvaffakiyetlerin bahşettiği (başarıların sağladığı) millî haklar teslim edildi. Fakat Avrupa mahrum edildiği (yoksun kılındığı) bütün imtiyazları Türk milletinin geçireceği malî buhranlar sayesinde kâmilen istirdat etmek (tümüyle ele geçirmek) ümidinde idi. Bu bir tahmin değildir. Bu sözler en selâhiyattar (yetkili) ağızlardan yüzüme söylenmiştir."

Demek ki, Millî Mücadele'nin yeni perdesi açılacaktır. Ne zaman? Cumhuriyet'in ilânından hemen sonra. Avrupa perdeyi açsın diye beklenecek mi? Hayır, zaman yitirmeden biz açabiliyoruz ve açıyoruz. İsmet Paşa'nın 1930'da Sivas tren istasyonunda vurguladığı gibi, "Millî Mücadele sahalarında her millet esaslı imtihanları (sınavları) kendisi vermeye mecburdur. Bu bakımdan biz Avrupa'nın hitabını (bize söylediğini) realist (gerçekçi), acı bir imtihan daveti şeklinde ve tabîî telâkki ettik (doğal say-

dık)." Açıktır. Onlar meydan okudu. Biz de "Haydi bakalım!" dedik, diyor. Lozan'dan yedi yıl sonra, gereği yapılmış olarak Avrupa'nın duyacağı, anlayacağı şekilde 1930'un 30 Ağustos'unda söylüyor. Tarih ve yer, bilerek seçilmiştir.

Avrupa'nın gönderdiği ordu 1922'nin 30 Ağustos'unda dar-madağın edilmişti. Askerî senaryo bitmişti. İktisat senaryosu başlıyordu. Bunun da cepheleri ve muharebeleri olacaktı. 1923'ten sonra Avrupa'nın orantısız güç kullanabileceği ilk ve öneme sahip cephe demiryolu idi. Dünya demiryolları emperyalizme ait değil miydi? Rakipsizdi.

Aşiret mi, bağımsız yeni devlet mi, o cephede belli olacaktır. "Haydi bakalım"ın ilk adımı Cumhuriyet'in ilânından sadece üç ay sonra TBMM'ne getirdiği Kayseri ve Sivas'a uzanacak demiryolu inşaatı tasarısıdır. Yani, Sivas'a doğru ilk adımdır. Orada, 28 Ocak 1924'te Başvekil olarak vurgulayacaktır: "İnşaat politikamız 'Bir karış fazla şimendifer'dir! Yabancı şirketler koşullarımızı kabul eder, gelirlerse yaptırırız. Gelmezlerse, kendim yapacağım! Vakit yok. Hemen!" Aynı vurguyu, daha da güçlendirerek, Reisicumhur Gazi Mustafa Kemal 1 Mart 1924'te Meclis açış konuşmasında yapacak: "Her vasıta ile 'Bir karış fazla şimendifer'!" Aynı gün şimendifer yasasını kabul eden Meclis iki gün sonra da 3 Mart'ta "Üç devrim yasası"nı kabul edecek.

İlginçtir, düşündürücüdür. "Bir karış fazla şimendifer"le sloganlaşan demiryolu yasası Cumhuriyet'in, kendini, orantısız güce sahip Avrupa karşısında "Büyük İddia" ile takdim yasasıdır. Çünkü İsmet Paşa'nın deyişi ile "Demiryolu Cumhuriyet için 'millî vahdet' (ulusal birlik, bütünlük) meselesidir. Geciktirilemez, ertelenemez."

Kısaca, ulusal birlik, bütünlük için "yol"dur. 3 Mart'ın devrim yasaları ise, yoksul ve geri bırakılmış bir köylüler ülkesinde "aydınlanmış toplum"a giden "yol"dur. Sakarya'da ve Lozan'da karşımızda olan "Avrupa'nın bu bütünlüğe sahip "iki yol"a da karşı olduğu şüphe götürmez. Avrupa'nın tavrı ve tutumunu, İsmet Paşa sadece o güne değil gelecek kuşaklara da kulağa küpe olsun diye anlatıyor.

Böylece, Cumhuriyet 1921'in Sakarya'ya ulaşan iki dekovil hattından hareketle 1930'da Sivas'a varacak trenin biletini 1 Mart 1924'de almış ve yine İsmet Paşa'nın vurguladığı gibi, yedi yılda 1800 km demiryolu yapmış oluyor. "Sömürge tipi demiryolu"na karşılık, "ulusal birlik için demiryolu"!

Yol emperyalizm için başka şey, ulusal devlet ve toplum için başka şeydir.

Nasıl Yaptık?

Şöyle diyor: "Biz gerekli gördüklerimizi yalnız okuyarak, düşünerek bulup çıkarmadık. Memleket kendi ihtiyaçlarını bilhas-sa (özellikle) bize 25-30 senedir başımıza vura vura zorlamıştır." Gizlemeye girişmeden söylüyor: "İlk Başvekil olduğum vakit elde bulunan bütçenin üçte birinden fazlasını köylü veriyordu. Anadolu ortasında kurulmuş bir köylü hükûmeti olduğumuz için her şeyden önce onun yükünü hafifletmeye cesaretle giriştik!"

"Demiryolunu nasıl yaptık?" sorusunda başlangıç noktası budur. Bir köylü hükûmeti. Köylünün yükünü hafifletmek için Osmanlı'dan gelen Aşar vergisini kaldırıyor. "Korkunç bir ameliyattı" diyor. Kıt kaynağı daha da kıtlaştırma zorunluluğu ile başlıyorsunuz ve bir yandan da büyük inşaata girişmek zorunluluğunu göğüsleyeceksiniz. Büyük inşaat olan demiryolları için uzun vadeli kredi lâzım. Verirler mi? Hiç verirler mi? Şöyle diyor: "1926'da devletin yakından temasta bulunduğu bir müesseseden altı ay vade ile on milyon lira istikraz etmek (borçlanmak) istedim. Cevap olarak, on milyon liralık rehin ve evveleminde (her şeyden önce) borçlar meselesinin (Osmanlı borçları) hallini (çözümünü) teklif ettiler!"

O halde nasıl yapacağız. Yanıt basittir: Bütçeden. Ve bulabildiğimiz kısa vadeli (elbette görece yüksek faizli) kredilerle. Ancak, gelir toplamayı da bileceğiz. Tütün tüccarın karşı duruşunu da göğüsleyerek devlet tekeline alacağız. "Tütün dumanından resim alıp Şimendifer yapmayacağız da nereden vergi alacağız?" diyor. "İnhisarlar (Tekel) büyük gelir kaynağıdır. Gümrükler büyük gelir kaynağıdır." Demek ki, tüccarla karşı karşıya gel-

meyi göze almak kaçınılmazdır. Cumhuriyet'in "Millî Vahdet"inden ödün verilemez.

Nutuk'taki benzer parçaları birbirine eklediğiniz zaman Sivas demiryolu hattının "bir demiryolundan çok daha fazla bir şeyi", kısaca Cumhuriyet'in bağımsızlığını taşıdığını görebilirsiniz. Köylünün ihtiyacını karşılayanın da ötesinde, büyük kitleyi Cumhuriyet toplumu içine almanın da ilk adımı gibi görebilirsiniz. Buna "Avrupa" niçin uzun vadeli kredi versin?

Mösyö Müller'in Raporu ya da "Ben Paris'te İken"!

Bir siyasal söylemde polemik yapılmazsa olmaz. Lezzeti eksik kalır. İsmet Paşa da gözüne o günlerde Serbest Fırka'yı kurarak kendisini eleştirmeye başlayan Fethi Bey'i (Okyar) seçiyor. Fethi Bey'in önerdiği, benimsediği siyaset çizgisi Cumhuriyet'in var oluş için yürüdüğü çizgi karşısında zayıftır. Kısaca, "Avrupa"nın Cumhuriyet'e bakışının bir kopyasıdır. İsmet Paşa'nın polemliğini çok kolaylaştırır.

Fethi Bey Serbest Fırka'yı kurma niyetini ve çizgisini "Türkiye Reisicumhuru Gazi Mustafa Kemal Hazretlerine" yazdığı, 11 Ağustos'ta yayınlanan mektubunda açıklıyor. Serdar Şahinkaya bu mektuba da çalışmasında yer vererek, İsmet Paşa'nın ortaya koyduğu Cumhuriyet çizgisi ile bunun arasındaki farkı öğrenmemizi sağlıyor: "Paris'te bulduğum beş buçuk sene zarfında (süresince) hariçten (yurt dışından) memleketimizin ahvalini takip ve tahkik ettim (durumunu izledim, inceledim)" diye başlayan cümlede galiba en önemli sözcük "dışarıdan"dır. Cumhuriyet'in ilk, en çetin yıllarına "dışarıdan", Paris'den bakıyor ve o bakışla siyasete giriyor!

Böylece, Fethi Bey'e göre Cumhuriyet için önemli olan noktada hemen sadece "malî mesele" vardır. Hemen her şey buna göre düzenlenmelidir. "Masraflı işler"den sakınılmalıdır ki bunların başında demiryolu gelir. Kısaca, iki yakası bir araya gelmeyen Cumhuriyet büyük işlere girişmemelidir. Bunlar verimsiz iş-

lerdir. Bu masraflı işler "malî kudretimizle orantısızdır!" Çünkü, bunlar için ağır vergiler konulmuştur ve sıkıntı buradan doğmaktadır! Özetle böyle.

Fethi Bey Serbest Fırka'yı kurduktan sonra daha yüksek perdeden konuşur. 1930 Eylül'ünde, yani İsmet Paşa'nın Nutkundan sonra hükûmeti uluslararası akıl hocalarını dinlememekle eleştirir. O günlerde, henüz IMF'li dünyamız doğmamışken, Cumhuriyet'in merkez bankası kurmak için danıştığı tanınmış akıl hocaları Rist, Schacht, Müller'lerin biri gelip öteki gitmektedir. Fethi Bey bu gidiş-gelişlerde İsmet Paşa'nın "sümen altı" etmiş olduğu Müller raporunun hesabını soruyor. Raporu benimsemiştir. "Rapor iktisadî bünyemizi incelemiş, hastalığımızı meydana koymuş ve tedavi çarelerini ileri sürmüştür. Bu rapor ne oldu efendiler?" diyor! Fethi Bey baltayı taş vurmış, desek yanlış olmaz.

Rapor, Merkez Bankası kurma aşamasına gelen Cumhuriyet yönetimine "Merkez Bankası kurmak istiyorsan demiryolu yapmayı ve benzer işlere soyunmayı unut, onları 'çıkamaz ayın son Çarşambası'nda yaparsın; sadece iki yakarı bir araya getir ve sadece buna odaklan. O zaman biz sana bir merkez bankası kurarız" demektedir. Basitçe budur. Kısaca, Avrupa'nın Cumhuriyet'in önünü keserek yeni devletin hâkim noktalarına yerleşme girişimidir. Cumhuriyet'i kuranlar, daha sonra gelecek kuşaklara yerleşecek olan "saflığın" ne demek olacağını iyi biliyorlardı. Gelecek kuşakları uyarıyorlardı! "Memleketin ihtiyacı 25-30 sene başımıza vura vura, onu öyle öğrenmiştik" diyorlardı.

Yeni Ufuk

Millî Mücadele'nin Lozan'dan ilerleyerek Cumhuriyet Devrimi'ne erişmesi zaman ve tarih içinde bir büyük hareketti. Orada yavaşlayamazdı. Ekonomi ayağı sağlam basabilmek için bir büyük yatırımcılık istiyordu. Bu demiryolculuk oldu. Her şeyi ile bir büyük yatırımcılık ve bunun yaratacağı, yarattığı işletmecilik. Adını koymak lazım. Kimin yatırımcılığı? İşte, Sivas'a varış noktasında İsmet Paşa adını koyuyor: Devletçilik. Sivas istasyonundan soruyor: "Devletçilikten büsbütün vazgeçip her nimeti ser-

mayedarların faaliyetinden beklemek bu memleketin anlayacağı bir şey midir?" Bu 1930'ların açılışıdır. Demiryolu kendi buğdayımızdan kendi ekmeğimizi yemeye geçti. Demek ki, bir sonrası da olabilir. Şöyle diyor: "Ekmeği kurtardığımız gibi gömleği de kurtarmaya çalışacağız."

Dilinin altındaki bakla, Cumhuriyet'in toplumunu öncelikle "giydirme görevi" dir. Tepeden tırnağa kadar. O tarihte özel sermayenin boyunu aşan ölçekte entegre bir yatırımcılık ve süreklilik işidir. Osmanlılık geçmişinde büyük çapta yatırım yapmayı öğrenememiş olan Türklerin, yatırımcı olabilmesi meselesidir. Bunun da, 1924'le başlayan demiryolculuk gibi, bekleyecek vakti yoktur. Kısaca, sanayie adım atabilmek. 1930'da o dönüm noktasındayız. Yine bir büyük karar lazım.

Serdar Şahinkaya'nın da işaret ettiği gibi, önce bu büyük adıma sahiplik yapacak İktisat Vekâleti'ne 1930'un yaz sonlarında Mustafa Şeref Bey (Özkan) gelecek. Sonra, 1931'in Mayıs'ında CHF'nın Devletçilik oku da eklenmiş Altı Ok'u ortaya çıkacak. Sonra, İsmet Paşa Başvekil olarak 1932'nin Nisan-Mayıs'ında Sovyetler'e "Planı ve Planlı Sanayii", kısaca yeni, büyük kapasite kurmanın ne demek olduğunu yerinde incelemeye gidecek ve 1933 sonunda Eskişehir'de, şeker fabrikası açılışında şunları söyleyecek: "Sanayii geri kalmış memleketler, sanayi tesisine (kurmaya) teşebbüs ettikleri zaman sanayii ileri memleketler onlara gülerler... Yüksek hayat yaşamak isteyen milletler bu davadan vazgeçemezler ve geçmeyeceklerdir. Milletler ailesi içinde lâıyk olduğu yüksek mevkii (yeri) tutmak için sanayii behemehal (ne olursa olsun) kurmak lâzımdır."

Bu tarihten sadece dört ay sonra, Cumhuriyet'in ciddi ölçekte sanayide yatırımcılığa adım atan, "gömleği kurtaracak olan" ilk programının temelini Kayseri'de atacaktır. Şöyle diyebiliriz: Bu ilk kez demiryolu ile sanayiın, 1930'un Sivas'ı ile 1934'ün Kayseri'sinin buluşarak devletçiliği mühürlemesidir. 1930'ların yeni ufku yeni hareket ve yeni dinamizm demek olur. Cumhuriyet'in mücadelesine kendini adayan Serdar Şahinkaya için yeni çalışmaların alanı burada olmalıdır. Bekliyoruz.

GİRİŞ

Bundan sekiz yıl önce 29-30 Kasım - 1 Aralık 2017’de Türk Sosyal Bilimler Derneği’nin 15. Ulusal Sosyal Bilimler Kongresi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi Kültür ve Kongre Merkezi’nde toplanmıştı. İşte o kongrede “*Bir Karış Fazla Şimendifer: Başvekil İsmet Paşa’nın 30 Ağustos 1930’da Sivas Demiryolunun Açılış Konuşmasındaki Kritik Ögeler Üzerine Değinnmeler*” başlıklı bir bildiri¹ takdim etmiştim.

O bildiriye zaman içinde 20’ye yakın bağımsız konferans ve kapalı devre Zoom toplantılarında² anlattım. Oldukça ilgi gördü, heyecan uyandırdı.

Sevgili hocam *Bilsay Kuruç*, “*Serdar kardeşim, bu sunumu kitap yapmalısın, herkes farkında olmalı, öğrenmeli*” diye destekleyince proje dosyası olarak çalışma odamda demlenmeye bırakıldı. Akılmanın bir ucunda hep epeyce bir yer işgal etti. Yeni görsel malzemeler, yeni kitap, makale, tez, evrak, kupür ne varsa tedarik ederek dosyayı besleyip büyüttüm.

Bu arada çeşitli yeni makale ve bildiriler haricinde dört telif kitap³ yazdım. O kitapları yazarken de bu kitabın nasıl olgunlaşacağını düşünüyordum.

Başvekil *İsmet Paşa’nın 30 Ağustos 1930’da Sivas’a demiryolunun gelişi* nedeniyle düzenlenen törende yaptığı konuşma, kita-

1 Bildiri metnini merak edenler; <https://21inciyuzyilcinplanlama.org/wp-content/uploads/2021/08/Serdar-Sahinkaya-Bir-Karis-Fazla-Simendifer-30-Agustos-1930.pdf> linkini kullanabilir.

2 Özellikle 2020-2022 Covid Pandemisi döneminde Zoom toplantıları ağırlık kazanmıştı.

3 Kitapları merak eden yeni okuyucular için:
<https://www.telgrafhane.com.tr/serdar-sahinkaya>

bın ilerleyen bölümlerinde görüleceği gibi o dönemde *İkinci Zafer*⁴ ve hatta *İkinci Nutuk*⁵ diye adlandırılmıştır.

Konu ile ilgili okumalar yapıp derinleştikçe 1920'lerde insanların bilincine yerleşmeye başlayan yatırım simgesinin demiryolculuk olduğunu gördüm. 1923 Cumhuriyeti'nin demiryolculuğu, Osmanlı dönemindeki yarı sömürge / koloni tipi demiryolculuğundan ciddi farklılıklar gösteriyordu ve aynı zamanda bir ilk adımdı. İlk adım, 1930'da bir dönüm noktasına erişiyor ve Cumhuriyet âdeta makas değiştiriyordu.

Osmanlı dönemindeki yarı sömürge / koloni tipi demiryolculuğunu, farklı bir ifade ile Cumhuriyet'in devraldığı demiryolculuk mirasının özetini birinci bölümde ana çizgileri ile anlattım. Bu kısım, aynı zamanda bana göre emperyalizmin Anadolu coğrafyasına girişini anlamamızı da kolaylaştırmaktadır.

İkinci bölümün başlığı, *"Cumhuriyet Demiryolculuğu, Teknik İstiklal ve Bir Karış Fazla Şimendiferden Demir Ağlara"*. 1923 Cumhuriyeti iktisadiyatının sihirli denklemi, *Devletçilik = Demiryolları + Sanayileşme*'dir. Bu denklemin öğelerinden biri olan Cumhuriyet demiryolculuğunun gelişimi, ikinci bölümün tematik çerçevesidir.

1930'un Ağustos'unda Demiryolu Sivas'a Uzanıyor: Günlük Matbuata Yansımalar, üçüncü bölümün başlığı. 30 Ağustos 1930 günü Sivas'ta düzenlenecek olan "devlet töreni" hazırlıkları, tören ve tören sonrasındaki yansımalar ve gelişmeleri dönemin Cumhuriyet, Vakıf, Milliyet, Akşam ve Hâkimiyeti Milliye gazetelerini tarayarak özetlemeye gayret ettim. Bence, kitabın en uzun, en kapsamlı ve yazımı en zor bölümüdür. Tabii ki, takdir sevgili ve meraklı okuyuculara aittir.

Dördüncü bölüm; *"Başvekil İsmet Paşa Hazretlerinin Sivas'ta İrat Buyurdukları Nutuk ve Fethi Bey'in İzmir'den Cevabı"* ismini taşımaktadır. Nutkun ana aksları; emperyalizm ve işbirlikçi yabancı sermayeli şirketler, Liberal Serbest Cumhuriyetçi Fırka'ya ağır eleştiriler ve *mutedil devletçilik*. İsmet Paşa'nın Hariciye Vekâleti Mat-

4 Birinci Zafer, 30 Ağustos 1922.

5 Birinci Nutuk, 15-20 Ekim 1927 tarihlerinde Cumhuriyet Halk Fırkası'nın İkinci Büyük Kongresi'nde Gazi Mustafa Kemal Paşa'nın kürsüden okuduğu eseridir.

baası'nda kitap olarak basılan 22 sayfalık konuşma metninin orijinalini de bu bölümün ekinde bulabileceksiniz.

Kitabın yazılış sürecinde destekleriyle beni zenginleştiren hocalarımı, dostlarımı, öğrencilerimi burada anmak isterim. O isimlerin başında, kitap fikrinin babası ve kıymetli zamanlarını ayırarak bir de önsöz yazan sevgili hocam *Bilsay Kuruç* gelir.

Kitap boyunca karşılaştığım ve çoğu zaman içinden çıkamadığım Osmanlıca metinlerdeki titiz çeviri desteği, sonsuz sabrı, eleştiri ve önerileri için değerli hocam *Oktar Türel*'e ne kadar teşekkür etsem azdır.

ODTÜ Mezunlar Derneği Enerji Komisyonu Başkanı sevgili dostum *Murat Erkilet*, Sivas'taki törene ait arşivimde bulunmayan fotoğraflara işaret etti ve gözden kaçırdığım kitap ve makaleleri hatırlattı. Sağ olsun, var olsun.

Siyasal Bilgiler Fakültesi öğretim üyelerinden sevgili dostum / hocam *Ozan Zengin*, her zaman olduğu gibi kaynak tedarikinde dostluğunu, bilgeliğini esirgemedi. Şükranlarımı sunuyorum.

Kitapta yer alan orijinal Mîsâk-ı Millî haritasını kendi koleksiyonundan kullanmama izin veren Boyut Yayıncılık sahibi Mülkiyeli üstadım *Bülent Özükan* ve asistanı *Mısra Erkaya*'ya da minnet borcum vardır. Sağ olsunlar.

22 Kasım 1925 tarihli Cumhuriyet gazetesinin birinci sayfasının orijinaline⁶ ulaşmamı sağlayan sevgili *Işık Kansu*'nun dostluk ve dayanışması için teşekkür ediyorum.

TBMM Milletvekili danışmanlarından *Safa Uyar*'a, eski mevzuata ulaşmamı kolaylaştırdığı ve Mülkiye'deki eski öğrencilerimden *Tülün Şimşek Aydoğan*'a Demiryolu Dergileri kütülyatına elektronik ortamda ulaşmama destek oldukları için sağ olsunlar diyorum.

İsmet İnönü'nün torunu *Nurperi Özlen*'e, İnönü Vakfı Arşivi'nde bulunan, Sivas'taki tören hatırasına hazırlanan madalyaların esasını görmeme ve bir dijital kopya almama izin verdiği için; Mülkiyeli grafik sanatçısı dostum, ağabeyim *İbrahim K. Dinç*'e, bahse konu madalyaların baskıya uygun hâle getirilmesi ve 29 Ekim

6 Bilenler bilir. Cumhuriyet gazetesinin şifreli de olsa eski nüsha arşivleri 1930 yılından başlamaktadır.

1938 itibariyle *Türkiye'nin Demiryolları Haritasını*⁷ yeniden çizdiği için şükranlarımı sunuyorum.

Ve benim gibi zor bir adama yıllardır katlanıp hayatımı kolaylaştıran / güzelleştiren sevgili karım *Selcan (Özal) Şahinkaya*'ya sonsuz teşekkürler.

Ve giderek derinleşen iktisadi kriz ve onun yayıncılık dünyasını sarstığı bir dönemde kitap yayınlamayı sürdüren sevgili *Taylan Özbay*, yazdıklarımı teknik / baskı olarak kitap yapan sevgili *Mehmet Coşkun* ve *Telgrafhane* emekçileri olmasa bu kitap okuyucu ile buluşamazdı.

Bunca desteğe rağmen kitapta olabilecek olası hata ve eksiklerin tüm sorumluluğu bana aittir.

Bahçelievler, Ankara

10 Mart 2025

Serdar Şahinkaya

⁷ Bu harita, Türkiye'nin 1933 Birinci Sanayi Planı ekinde yer almaktadır.

I. Bölüm

Sanayi Devrimi, Osmanlı İmparatorluğu ve Demiryolları

Sanayi Devrimi

XVII. yüzyılda teknik ve örgütlenme anlamında bir *ticaret çağı*⁸ başlamış ve bu çağ ile birlikte tarihte hemen ilk defa *iktisadi artıkm* kanalize olduğu / edildiği alanlarda radikal ve tersinmez bir değişme ortaya çıkmıştır. O tarihe kadar *iktisadi artıkm* şan ve şeref yükseltmeye; savaşılar, lükse vb. kısaca *iktisat dışı* alanlara yönelirken bu yüzyılla birlikte *iktisadi alana* yöneldi.⁹

XVIII. yüzyıla gelindiğinde üretim, o güne kadar tanık olunmadık bir hız ve büyüklükte artmış ve üretimdeki bu artış da yeni (*sınai*) üretim birimleri (*fabrika*) içinde sağlanmıştı. Aynı zamanda sosyal alanın eski ilişkileri de geçersizleşerek yerlerine yenileri belirginleşmekteydi. Üretimde ve işteki ilişkiler, yeni özellikler ve boyutlar kazanmıştı. Üretimin örgütlenmesinde büyük değişimler belirmiştir. Hatta (*sınai*) üretimin örgütlenmesindeki değişimler teknolojik temele göre daha derindi. Ancak yine de üretim artışını niteleyen esas itibarıyla *tarımdı* ve dolayısıyla üretim

8 E. Williams (1964). **Capitalism and Slavery**. Andre Deutsch. London. p. 51. ve Edward M. Earle (2003). **Bağdat Demir Ve Petrol Yolu Savaşı (1903-1923)**. Örgün Yayınları. Birinci Baskı. İstanbul.

9 İşıya Üşür (1994). Kapitalizm Tarihinden Krizler. XVII. Yüzyıl Krizi. *Yeni Marksizm Ve Gelecek*. S. 2. s. 122-159. Ankara.