

CUMHURİYET TÜRKİYESİ'NİN TAMAMLANMASI GEREKEN BİR PROJESİ: AFYON-ANTALYA DEMİRYOLU HATTI İNŞAATI

*An Incomplete Project of the Republican Turkey: The Construction of
Afyon-Antalya Railway*

*Şaban ORTAK**

ÖZET

Demiryolu en ucuz ve en güvenli ulaşım araçlarından birisidir. XIX. yüzyılın ilk yarısında kullanılmaya başlanan demiryolu, Osmanlı Devleti'nde de yaygınlaşmaya başlamıştır. Ekonomik sıkıntıları nedeniyle Osmanlı Devleti demiryollarını çoğunlukla yabancı şirketlere yap-işlet-devret yöntemi ile yaptırmıştır. Anadolu'nun önemli kavşak noktalarından biri olan Afyonkarahisar, 1890'da İzmir-Kasaba Demiryollarının tamamlanmasıyla İzmir'e, 1895'te tamamlanmış olan Anadolu Demiryolları ile de İstanbul'a bağlanmıştır. Fakat bu iki demiryolu birbiri ile bağlantılı değildi. Diğer taraftan Antalya bölgesinin İstanbul ve diğer yerlerle irtibatının sağlanabilmesi için Antalya ve çevresinde demiryolu yapımı için İtalyanlar çeşitli projeler hazırlamışlardı. Kurtuluş Savaşı yıllarında askeri açıdan önemli olan Antalya'yı iç bölgelere bağlayacak bir demiryolu yapımı gündeme geldi. Ancak uygulamaya geçirilemedi. 1930'larda tekrar başlayan çalışmalarda, Aydın Demiryolu Şirketi'nin imtiyaz hakkından dolayı engellemesi ile karşılaşıldı. Sonuçta Aydın Demiryolu bu şirketten satın alındı. 1933'te Afyon-Antalya Demiryolu yapımı ile ilgili kanun kabul edildi. 325 km. uzunluğunda olacak demiryolunun 4 yılda bitirilmesi tahmin edilmişti. Ancak ekonomik kaynak yetersizliği nedeniyle Burdur'a kadar olan kısmı tamamlanabildi. Ekonomik, askeri ve turizm açısından önemli olan bu demiryolunun Antalya Limanı'na kadar yapılması gerekmektedir.

Anahtar Kelimeler: Afyon-Antalya Demiryolu, Burdur-Baladız Demiryolu, Isparta-Bozanönü Demiryolu.

ABSTRACT

The railway is one of the cheapest and the safest vehicle of transportation. Railway began to utilize in the early 19th century and it was became popular in the Ottoman Empire in these years too. Due to financial burdens, Ottoman railways were built by the foreign companies by the

* Dr., Afyon Kocatepe Üniversitesi, Eğitim Fakültesi, İlköğretim Böl. 03200/Afyonkarahisar.

method of "build-operate-transfer" in general. Afyonkarahisar which was the intersection of the important railways connected to the Smyrna with completing the construction of Smyrna-Cassaba railway in 1890 and connected to Istanbul with the Anatolia railway that was completed in 1895. But these railways were not connected to each other. Italians were prepared some projects about the construction of the railway around Antalya. To provide connection with Istanbul and other regions the construction of the railway connects Antalya to its hinterlands came to the agenda in the years of the Independence war, but it did not put into practice. The project came to the agenda again in 1930's but Aydın Railway Company prevented the project due to its privileged rights. Under these circumstances, the railway was purchased by the Turkish government. An act was legislated concerning with Afyon-Antalya railway in 1933. The railway that is was 325, 01 kilometers length would have been completed in 4 years. Due to the financial problems, the railway was completed only to Burdur. The Afyon-Antalya Railway that is important for economic, military and touristic advantages should be connected to the Antalya seaport.

Key Words: Afyon-Antalya Railway, Burdur-Baladız Railway, Bozanönü-İsparta Railway.

GİRİŞ

Dünyada 19. ve 20. yüzyıllarda demiryollarının kullanımı gittikçe yaygınlaşmıştır. Bu yaygınlaşmada, demiryollarının sömürgeci devletlerin öncelikli ulaşım araçlarından olmasının da etkisi vardır. Çünkü demiryolları, bu devletler için askeri, siyasi ve ekonomik açıdan son derece önemli idi.

Osmanlı Devleti de, Avrupalı devletlerden biraz geç de olsa, demiryolları ile tanışmış ve büyük ölçüde yabancı şirketlere verilen ihalelerle demiryolu hattı yaptırılmıştır. Bu şekilde ülkede açılan ilk demiryolu Çernovada-Köstence Hattı (1860) ve Anadolu'da yapılan ilk hat ise İzmir-Aydın Hattı (1866)'dır (Yıldırım, 2001: 10-12).

Ülkemizde bundan sonra çeşitli tarihlerde, farklı ülke şirketlerine verilen ihalelerle demiryolu hattı yaptırılmıştır. Cumhuriyetin İlan edildiği yıllarda, ülkemizdeki demiryollarının önemli bir kısmı yabancı şirketlerin elinde idi. Bir ülkenin her alanda bağımsızlığını sürdürebilmesi için ekonomik alanda da gücü ve ekonomik araçları elinde tutması gerekmektedir. Bu durumu bilen Cumhuriyetin kurucuları, Lozan'da kapitülasyonları kaldırmış ve bundan sonra da ülkede ekonominin araçlarını ele almaya başlamışlardır. Bu sebeple ülkemizde yabancılar tarafından işletilen demiryolları birer birer millileştirilmeye başlanmıştır.

Yeni devletin kurucuları, demiryollarının siyasi, ekonomik ve askeri açıdan ülkemiz için sahip olduğu önemi, çeşitli konuşmalarında ve faaliyetlerinde dile getirmişlerdir. Nitekim 17.2.1923'te İzmir İktisat Kongresi'nin açılış konuşmasında; ülkemizin her bölgesini demiryolları ve karayolları ile birbirine bağlamadıkça batılı ülkelerle rekabet edilemeyeceğini (Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri (ASD) II, 1997: 115) belirten Mustafa Kemal, 30.9.1924'te Erzurum'da yaptığı diğer bir konuşmasında da ülkenin doğusu ile batısının demiryolları ile birbirine bağlanmasının zorunluluğuna işaret etmiştir (ASD, 1997: 212). 1 Kasım 1924'te TBMM'nde yaptığı konuşmada; demiryolu ihtiyacının çok hissedildiğini ve bu işin ülkenin kendi kaynakları ve evlatları ile yapılması gerektiğini vurgulayan Atatürk sözünü şu şekilde tamamlamıştır: *"Medeniyetin bugünkü vesaitini, hatta bugünkü fikriyatını demiryolu haricinde intişar ettirebilmek müteassirdir(zordur). Demiryolu refah ve umran tevliid eder"*. (ASD.I, 1997:353; Bayındırlık İşleri, Birinci Teşrin 1938: 47). Yine 1 Kasım 1937'de TBMM'nde yaptığı başka bir konuşmasında *"Demiryolları bir ülkeyi medeniyet ve refah nurlarıyla aydınlatan kutsal bir meşaledir"* (ASD.II, 1997: 416) diyerek demiryollarının kalkınmanın en önemli itici gücü olduğunu vurgulamıştır.

Atatürk'ün belirttiği, ülkenin her tarafını birbirine bağlama düşüncesi haklı bir tespite dayanıyordu. Çünkü, doğudaki Kars-Sarıkamış Hattı'nın diğer hatlarla bir bağı yoktu. Diğer taraftan İstanbul-Eskişehir-Afyon-Konya-Adana-Nusaybin Hattı, İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba ve Temdidi Hattı ile Afyon'da kesişmekle birlikte ayrı ayrı şirketler tarafından işletilmekteydi.

Diğer taraftan İç Anadolu ve Ege Bölgeleri arasında bir geçiş noktası olan Afyon, 1890 yılında İzmir-Kasaba Temdidi Demiryollarının Uşak-Afyon kısmının açılması ile demiryoluna kavuşmuş ve 1895'te de Anadolu Demiryolları'nın (İstanbul-Bağdat Demiryolu Hattı) Çöğürler-Afyon kısmının açılmasıyla da İstanbul'a bağlanmıştır (TCDD, 2007). Özellikle de İzmir'den başlayan ve "ağaç şeklinde yayılma gösteren" demiryolu ağı bölgenin tarımsal zenginliklerinin kolayca toplanması amacına yöneliktir (Güven, 1982: 54). Afyon'da bulunan; Anadolu Demiryolları'nın Afyon Şehir İstasyonu ve İzmir-Kasaba Demiryollarının İzmir İstasyonu aynı şehirde olmakla birlikte birbiri ile bağlantılı değildi. Bu hatları inşa eden ve işleten iki şirketin menfaatleri için uygun olan bu durum, Türk Milleti'nin menfaatlerine zarar vermekteydi. Ulaşım ve ekonomi açısından son derece anlamsız duruma son verilecek ve 1934 Mayısında bu iki istasyon birbirine bağlanacaktır (Taşınar, 19 Temmuz 1939: 76-83).

I BÖLGEDE DEMİRYOLU YAPIMI İÇİN İLK GİRİŞİMLER

Bölgede ilk önemli adım İzmir-Aydın Demiryolu'nun yapılmasıdır. Bu hattı işleten Aydın Demiryolu Şirketi, bölgedeki menfaat alanını genişletmek için Osmanlı Devleti nezdinde girişimlerde bulunmuştur. 1904'te Osmanlı Ticaret ve Nafia Nezareti'ne başvuran şirket; 1935'te bitecek olan imtiyaz sözleşmesinin 15 sene daha uzatılması, Dinar'dan Eğridir'e kadar hattın uzatılması, bu uzatılan kısmın uygun bir yerinden Burdur Gölü'ne kadar başka bir hattın yapılması ve yeni yapılacak bu yeni hattın Sandıklı'ya bağlanması, Aydın Demiryolu'nun 25 mil yakınından Antalya'ya bir demiryolu yapılırsa kendilerine öncelik tanınması gibi tekliflerde bulunmuştur. Osmanlı Hükümeti 17 Şubat 1904 tarihli kararı ile hem şartların Osmanlı Devleti'nin menfaatlerine uymaması ve hem de bu hatlar yapılırsa devletin kâr garantisi verdiği İzmir-Kasaba Demiryolları ile Anadolu Demiryollarına teminat ödemek durumunda kalacağından dolayı bu önerileri reddetmişse de (Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), MV., Dos: 108, Ves: 61), şirket isteklerini 1906 yılında da tekrarlamıştır (BOA, Y.PRK.TNF., Dos: 8, Ves: 32; BOA, Y.PRK.TNF., Dos: 8, Ves: 33).

İlerleyen süreçte bu demiryolu hattı 1912'de Eğridir'e kadar uzatılmıştı (TCDD, 2007). Bu dönemde ülkenin diğer bölgelerinde olduğu gibi Güneybatı Anadolu'da da yabancı devletlerin ve şirketlerin menfaat ve imtiyaz yarışının kızıştığı görülmektedir. İngilizler, kendilerinin işlettikleri İzmir-Aydın Demiryolu Şirketi'nin kârını azaltacağı düşüncesi ile İtalyanların Antalya'dan Burdur'a bir demiryolu yapmalarını engellemeye çalışmaktaydılar. İzmir-Aydın Demiryolu Şirketi, Osmanlı Devleti'ne hattın Beyşehir Gölü'ne kadar uzatılmasını, Karakuyu'dan Sandıklı'ya kadar bir hat inşasını ve kendi işlettiği hattın 40'ar kilometre uzaklıkta başka şirketlere imtiyaz verilmemesini önermiştir (2 Kasım 1912). İngilizler 12 Eylül 1913'te benzer teklifleri yinelemekle birlikte Aydın Demiryolu'nun Afyonkarahisar'da veya bu şehrin güneydoğusunda Anadolu Demiryolu ile birleştirilmesi önerisini de getirmişlerdi (Bayur, 1991: 384-385).

Diğer taraftan bölgede kendisine ekonomik çıkar sağlamak isteyen İtalyanlar da Osmanlı Devleti ile görüşmeler yapmışlar ve bir İtalyan şirketi, Antalya ve çevresinde demiryolu yapımı için fizibilite çalışması yapma iznini almıştır. Yapılan incelemelerden sonra İtalyanlar Muğla-Fethiye, Antalya-Kızılkaya-Elmalı ve Antalya-Burdur hatlarını yapmayı teklif etmişlerdir. Fakat İngiliz ve İtalyan şirketleri kendi aralarındaki bu rekabeti bir tarafa bırakarak Almanların işlettiği Anadolu Demiryolları Şirketi'ne karşı işbirliği yapmışlardır. İngiliz-İtalyan yakınlaşmasını da tehlikeli bulan ve baskılar karşısında bunalan Osmanlı Hükümeti, 22 Nisan 1914'te İngiliz notasına verdiği cevapta; Antalya-Burdur ve Antalya-Kızılkaya hatlarının yapımından vazgeçildiğini belirtmiş ve 5 Mayıs 1914'te de Antalya'dan

kuzeye bir hat yapılması durumunda 30.000 altın teminat ödemeyi kabul ettiğini bildirmiştir (Bayur, 1991: 386-396).

I.Dünya Savaşı'nın başlamasından sonra demiryolu yapımı ile ilgili projeler bir süre gündemden düşmüştür. Mondros Mütarekesi'nin imzalanmasından sonra Anadolu, yabancı güçler tarafından işgal edilmeye başlanmıştır. Bu çerçevede Antalya, Muğla, Isparta, Burdur ve çevresini işgal eden İtalyanlar, bölgede kalıcı olmak için başka faaliyetlerin yanında demiryolu yapımı işini tekrar gündeme getirmişlerdir. Antalya'daki İtalyan Temsilcisi Marki Ferrante, bir heyet eşliğinde Konya'ya kadar bir gezi yapmış ve gezinin amacını, "Antalya-Burdur-Bolvadin arasında bir demiryolu yapımı için inceleme yapmak olarak özetlemiştir (Gökbilgin, 1959: 136). Yine bu dönemde Antalya'ya gelen emekli General Marini bölgede demiryolu yapımı için projeler hazırlayacağını ve hattın inşasına nezaret edeceğini açıklamıştır (Çelebi, 1999, 143). Bu araştırmalardan sonra Mayıs-1919'da demiryolu yapımına başladıkları anlaşılmaktadır (BOA, DH.KMS., Dos: 52-1, Ves: 81). Fakat işgallere karşı Anadolu'da başlayan mücadele başarılı oldukça İtalyanlar TBMM Hükümeti'ne ve Türk halkına karşı tavırlarını değiştirmişler ve bu bağlamda kısa süre sonra bölgeden çekildikleri için bu demiryolu yapımı işi de sonuçsuz kalmıştır.

II. AFYON-ANTALYA HATTI İNŞASININ AMAÇLARI VE YAPILAN HAZIRLIKLAR (ETÜT, YASAL DÜZENLEMELER)

Ege Bölgesinin ürünlerinin ihracı için İzmir Limanı ve İç Anadolu Bölgesi'nin doğusu için Mersin Limanı'nın kullanımı ekonomik açıdan uygun olmakla birlikte, bölgenin batı kısmı için aynı durum söz konusu değildi. Buranın ürünleri yüzlerce kilometre uzaklıktaki İzmir ve İstanbul'a taşınyordu. Yine, İstanbul-Eskişehir üzerinden gelen hattın Antalya'ya kadar uzatılması da ekonomik açıdan uygun olacaktı. Bu demiryolunun sağlayacağı ekonomik faydaya bir örnek vermek gerekirse, Antalya'da yetişen sebze-meyve kamyonla Afyon'a kadar kamyonla getirilmekte ve burada trene aktarılarak başta İstanbul olmak üzere çeşitli merkezlere ulaştırılmaktaydı (Taşpınar, 29 I.Teşrin 1933: 271-272). Benzer örnekleri çoğaltmak mümkündür.

Eğridir'e kadar uzanan İzmir-Aydın Hattı'nın diğer hatlarla bir bağı yoktu. Ayrıca, Milli Mücadele sırasında, İtalya ile ilişkilerimizin düzelmesinden sonra, İtilaf Devletlerinin kontrolünün en az olduğu liman Antalya limanı olmuştu. Ancak bu limanı içeriye bağlayacak stratejik öneme sahip¹ yolların yeterli olmaması bazı zorlukları beraberinde getirmekteydi.

¹ Bu güzergahtan geçen karayolu stratejik önemi dolayısıyla Heyet-i Vekile tarafından 28 Ekim 1920 tarihinde umumi yollar arasına alınmış ve iyileştirilmesi için çalışmalar

Büyük taarruz öncesinde ve sırasında ulaşımda yaşanan sıkıntılar bu hattın yapılmasını zorunlu kılmaktaydı. Bunun bir sonucu olarak; Heyet-i Vekile (Bakanlar Kurulu)'nin 27 Şubat 1921 tarihli toplantısında konu tartışılmış ve "Antalya'dan Çay İstasyonu'na raptolunmak üzere altmış santimetre arzında (genişlik) bir dekovil hattının istikşafı (etüt çalışması) için beş bin liranın bütçeye vaz'ı Nafia Vekaletince tertibat-ı evveliyeye mübaşeret edilmesi"ni kararlaştırmıştır (BCA, Fon: 030.18.01.01, Yer No: 02.37.2). O dönemin bütçelerinin ayrıntılı olmaması nedeniyle böyle bir ödeneğin ayrılıp ayrılmadığı tespit edilememektedir.

İlk karar bu şekilde alınmakla birlikte, bu kararın uygulanması yani, Antalya'yı iç bölgeye bağlayacak demiryolu yapılması için bir süre daha beklemek gerekecektir. Erkân-ı Harbiye Riyaseti (Genelkurmay Başkanlığı), Nafia Vekâleti'ne (Bayındırlık Bakanlığı) bir yazdığı bir yazı ile Afyon'dan Dinar'a kadar bir demiryolu hattı yapılmasının askeri açıdan gerekli olduğunu bildirmiştir. Nafia Vekâleti, bölgede demiryolu yapımı ve işletmesi imtiyazını elinde tutan Aydın Demiryolları Şirketi (İngiliz Şirketi) ile yaptığı görüşmeler sonucunda; şirketin Afyon'dan Antalya'ya kadar bir demiryolu ve Antalya'da bir liman inşasını üstlenebileceği cevabını almıştır. Şirketin bu görüşü Erkân-ı Harbiye tarafından da uygun bulunduğu için, Nafia Vekâleti 16 Mart 1927 tarihli bir yazı ile konuyu Heyet-i Vekile (Bakanlar Kurulu) gündemine getirmiştir. Vekâletin bu konuda Aydın Demiryolları Şirketi ile görüşmeleri yürütmek için yetki isteği Heyet-i Vekile'nin Gazi Mustafa Kemal'in başkanlığındaki 16 Mart 1927 tarihli toplantısında görüşülmüş ve Nafia Vekili Hakkı Behiç Bey'e yetki verilmiştir (BCA, Fon: 030.18.01.01, Yer No: 23.17.4). Bu karar üzerine Nafia Vekâleti 27 Mart 1927 tarihinde Aydın Demiryolları Şirketi'ne; Afyon-Antalya arasında bir demiryolu ve Antalya'da bir liman inşasını teklif etmiştir. Şirket, demiryolunun Afyon-Sandıklı arasında kalan kısmının kendi bölgelerinin dışında kaldığını ve Burdur-Antalya Demiryolu ve Antalya'da liman yapımının kendi menfaatlerine uygun olmadığını, bununla birlikte Baladız-Burdur ve Dinar-Sandıklı arasında demiryolu yapabileceğini bildirmiştir. Erkân-ı Harbiye Riyaseti ise; Burdur-Baladız ve Dinar-Sandıklı demiryollarının askeri açıdan önemli olmadığını, hattın mutlaka Afyon'a bağlanması gerektiğini belirtmiş, şirketin bunu kabul etmemesi üzerine, Erkân-ı Harbiye Riyaseti bu hattın Hükümet tarafından yapılmasını istemiştir (Yıldırım, 2001: 95).

Planlanan demiryolu hattının yapımı konusunda bir başka sorun da; Aydın Demiryolu Şirketi ile 1906 yılında Osmanlı Devleti arasında yapılan imtiyaz sözleşmesinin ikinci maddesinin bölgede demiryolu yapımı

başlatılmıştır. Bakınız: Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, Fon: 030.18.01.01, Yer No: 23.27.4, Kararname No: 305, Kararname Tarihi: 28.10.1920, İlgi: 159-2. Bu kaynak bundan sonra "BCA" şeklinde kısaltılarak verilecektir.

imtiyazının sadece bu şirkete verilebileceği hükmünden kaynaklanmaktadır. Bu hattın şirketler aracılığıyla değil Hükümet tarafından yapılmasından dolayı imtiyaz sözleşmesine aykırı bir durum olmadığı şirkete bildirilmiş ise de şirket protestodan vazgeçmemiş, Sütlaç-Eğridir mıntıkasından yapılacak nakliyat nedeniyle kendilerinin kayba uğrayacaklarını iddia ederek tazminat isteğini dile getirmiş ve hakeme başvuracaklarını bildirmiştir. Hükümetin kararlı tutumu karşısında, şirket bu itirazında geri adım attığı gibi işletmekte olduğu demiryolu hattını da Hükümete devretmeye karar vermiştir. Şirket temsilcisi Mister Adeane ile dört ay süren görüşmelerden sonra yapılan bir sözleşme ile 5.216.200 lira bedelle Aydın Demiryolları millileştirilmiştir². Bu durum, aslında Hükümetin ülkemizde önemli ekonomik değerlerin ve yatırımların kontrolünün devlete geçmesi yönündeki politikasına uygundu. Kısa süre önce de İzmir-Kasaba ve Temdidi Demiryolları Türkiye Cumhuriyeti tarafından satın alınmıştı (Düstur, Üçüncü Tertip, c.XV, 1934: 1039-1048; Bayındırlık İşleri, Birinci Teşrin 1938: 72).

Afyon-Antalya hattının yapımı düşüncesinin uygulamaya geçirilmesi konusunda güçlü bir istek ortaya çıkınca çeşitli adımlar da atılmaya başlanmıştır. Nafia Vekili'nin Aydın Demiryolları Şirketi ile yürüttüğü görüşmelerden bir sonuç çıkmayınca, başka alternatifler de değerlendirilmeye başlanmıştır. Bu bağlamda, Nafia Vekâleti 24 Haziran 1928 tarihinde bir yazı ile konuyu Hükümet gündemine getirmiş ve Heyet-i Vekile'nin 27 Haziran 1928 tarihli toplantısında; Bruder Redlih Şirketi ile görüşmelerde bulunmak üzere Maliye ve Nafia Vekillerine yetki verilmesi kararlaştırılmıştır (BCA, Fon: 030.18.01.01, Yer No: 29.41.12). Bu şirketle görüşmelerden bir sonuç çıkmaması ve 1929-1930 ekonomik krizinin neden olduğu mali kaynak yetersizliği nedeniyle bu demiryolunun yapımı bir süre gecikmiştir.

1933 yılına gelindiğinde, hattın inşası için çalışmalar yeniden başlatılmıştır. Cumhuriyet Halk Fırkası'nın toplantılarında Afyon-Antalya Hattı'nın yapılması benimsenmiş ve bu haber Afyon'da sevince neden olmuştur (Son Haber, 5 İkinci Kanun 1933: 1; Son Haber, 12 İkinci Kanun 1933: 1). Heyet-i Vekile'nin 4 Mart 1933 tarihli toplantısında Afyon-Antalya Demiryolu'nun yapılmasına dair kanun tasarısını kabul edilmiş ve Türkiye Büyük Millet Meclisi'ne sevk edilmesi kararlaştırılmıştır (BCA, Fon: 030.18.01.02, Yer No: 30.13.1.).

² Ali Çetinkaya, "Aydın Demiryolunun Satın Alınması", *Ülkü*, c.V, Sayı: 29 (Temmuz 1935), s.324-327. Türkiye Cumhuriyeti'nin millileştirme politikasının en önemli uygulamalarından olan bu satın alma işlemi ile ilgili olarak ayrıca bakınız: "Aydın Demiryolu da Satın Alındı", *T.C.Nafia Vekâleti, Nafia İşleri Mecmuası*, Sene: 1, Sayı: 12, (Mayıs 1935), s.51-65; "Aydın Demiryolu Satın Alma Mukavelesi", *T.C.Bayındırlık Bakanlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi*, Sene: 2, Sayı: 1, (Haziran 1935), s.13-19; *T.C.Bayındırlık Bakanlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi*, Sene: 5, Sayı: 5 (Birinci Teşrin 1938), s.72.

11 Mart 1933 tarihinde TBMM'ne sunulan tasarının gerekçesinde; gerek Akdeniz'in önemli limanlarından Antalya'nın İç Anadolu demiryollarına bağlanmasıyla liman ve hinterlandının gelişmesine ve gerekse Anadolu'nun ürünlerinin mümkün mertebe yakın yollarla yurtdışına ulaştırılmasının bölgenin kalkınmasına yapacağı katkıya vurgu yapılmıştır. Ayrıca Aydın Demiryolu'nun ülkenin demiryoluna bağlanmasının sağlayacağı yararlar dikkate alınarak, Afyonkarahisar'ından veya Eskişehir-Konya Hattı üzerinde belirlenecek bir yerden başlayarak, Karakuyu civarında Aydın Demiryolu'na birleşecek ve Antalya'ya ulaşacak 325 km. uzunluğunda normal genişlikte bir demiryolu yapılması istenilmektedir. Arazi şartlarının olumsuzluğu da dikkate alınarak, ray, travers ve diğer masraflar için 25.000.000 lira maliyet tahmin edilmiş ve 4 yılda bitirilmesi önerilmektedir. Nafia Encümeni'nde 29 Mart 1933 tarihinde yapılan görüşmelerde yapılacak demiryolunun ülkemizin yolcu ve ticari eşya taşımacılığı açısından Afyonkarahisar'dan başlaması kararlaştırılmıştır³.

Nafia ve Bütçe Encümenlerinde görüşülen kanun tasarısı TBMM'nin 1.4.1933 tarihli toplantısında görüşülmeye başlanmıştır. Nafia Vekili Hilmi Bey, demiryolu hattının etüt çalışmalarının uygun iklim koşullarında biran önce görüşülmesini istemiştir. Bu isteğin kabulünden sonra bazı milletvekilleri söz alarak tasarı ile ilgili görüşlerini açıklamışlardır. İbrahim Bey (Isparta), Cumhuriyet yönetiminin sayısız eseri arasına böyle bir demiryolunun bölgeye sağlayacağı faydaları dile getirirken, Rasih Bey (Antalya) yapılacak demiryolunun bölgedeki 5-6 ili Türkiye'ye ve ülkemizi Avrupa ve Afrika'ya daha kısa yoldan bağlayacağını belirtmiştir. Sırrı Bey (Kocaeli) ise, bu hattın şimdiye kadar yapılmamasını ihmal olarak nitelendirmiş ve İsmet Paşa Hükümeti'nin başarılı demiryolu politikasının bir sonucu olarak bu hattın sağlayacağı yararları anlatmıştır. Mazhar Müfit Bey (Denizli) Aydın Demiryolu'nun bu hat ile ülkemizin diğer demiryolları ile birleştirilmesinin öneminden bahsederken, bu hattın yapılacak fedakârlıklara değeceğini belirtmiş, Mollaoğlu Cemal Bey (Afyonkarahisar) Cumhuriyet idaresinin ülkeye yaptığı büyük hizmetlerden birini oluşturan bu demiryolu projesi için Hükümete teşekkürlerini ifade etmiştir. Bundan sonra kanunun maddeleri üzerinde görüşmelere geçilmiş ve 2134 Sayılı "Afyon Karahisar – Antalya Demiryolunun İnşasına Dair Kanun" oylamaya katılan 195 milletvekilinin tamamının kabul oyu ile kanunlaşmıştır⁴.

³ Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi, Dönem: IV, c.14, TBMM Matbaası, Ankara, 1933. İctima: 35'in ekindeki 103 sıra numaralı 1/540 kanun layihası ve Encümen Mazbataları, s.1-5. Bu eser bundan sonra "TBMM.Z.C." şeklinde kısaltılarak verilecektir.

⁴ TBMM.Z.C., Dönem: IV, c.14, İctima: 35, s.14-21.

1 Nisan 1933'te kabul edilen 2134 Sayılı Kanunun metni şöyledir:

"Afyon Karahisar – Antalya Demiryolunun İnşasına Dair Kanun

Hükümet, sadece kanunu çıkarmakla kalmamış ve kısa süre sonra kabul edilen 1933 yılı bütçesine Afyon Karahisar – Antalya Demiryolu yapımı için ödenek koymuştur⁵. Hattın tahmini bedeli olarak belirlenen 25.000.000 liranın 20.000.000 lirası inşaat masrafı ve 5.000.000 lirası malzeme ücretidir⁶. Bütçe imkanları yeterli gelemeyeceğinden, Hükümet 2134 Sayılı “Afyon Karahisar – Antalya Demiryolunun İnşasına Dair Kanun”un verdiği yetkiye dayanarak Alman Dinko şirketi ile 16.201.651,56 liralık (27.002.752,68.- mark) bir kredi anlaşması yapmıştır (Bayındırlık İşleri, Birinci Teşrin 1938: 534).

Kanunun kabulünden sonra demiryolu hattının güzergah ve etüt çalışmalarının yapılması ve inşaatın gerçekleştirilmesi için bazı hazırlıklara girişilmiştir. Hattın geçeceği güzergahın belirlenmesi için oluşturulan heyet bir aylık çalışmanın sonucunda; azami %18 meyilli Senir Köyü, Damlalı Boğazı, Savran, Başağaç sırtları, Sandıklı, Avşar, Dombay üzerinden Karakuyu'ya ulaşması kararlaştırılmıştır. Yaklaşık 112 km. uzunluğundaki bu hattın tahmini masrafı 3.100.000 lira olarak belirlenmiştir (Nafia İşleri, İkinci Teşrin 1934: 43-46). (Hattın güzergahı ile ilgili harita için bakınız: Ek 1)

Gündemde olan bazı bayındırlık işlerinin (Filyos-Ereğli Hattı, Ereğli ve Mersin Limanları ile Haydarpaşa-Sirkeci Feribot Hattı) yanında Afyon-Antalya Demiryolu'nun yapımı için Alman şirketleri ile görüşmelerde bulunulmuştur (Cumhuriyet, 4 Temmuz 1933: 1,4; Son Haber, 6 Temmuz 1933: 1). Almanlarla yürütülen bu görüşmelerde bazı konularda mutabakata varılmakla birlikte, bir anlaşma ortaya konulamamıştır. Diğer taraftan başka şirketler de bu işlerle ilgilenmeye başlamışlar ve tekliflerini Nafia Vekâleti'ne sunmuşlardır (Cumhuriyet, 14 Temmuz 1933: 1). Ancak bütün

Madde 1: Afyon Karahisarından başlayarak Antalya'ya müntehi olmak ve en çok dört senede ikmal edilmek üzere normal genişlikte demiryolu inşası için 25.000.000. liranın sarfına ve gelecek senelere sarfi taahhütler icrasına mezuniyet verilmiştir.

Madde 2: Bu demiryolunun inşası için her sene sarfedilmesi icap eden meblağ Nafia Vekâleti bütçesine konulur.

Madde 3: Bu kanun neşri tarihinden itibaren muteberdir.

Madde 4: Bu kanunun icrasına Nafia ve Maliye vekilleri memurdur.”

Bakınız: *Düştur*, Üçüncü Tertip, c.14, Başvekalet Matbaası, Ankara, 1933, s.457; *Türkiye Büyük Millet Meclisi Kavanin Mecmuası*, Devre: IV, İctima Senesi: 2, Başvekalet Matbaası, Ankara, 1934, s.178. (Resmi Gazete ile neşir ve ilan; 4.4.1933, Sayı: 2370).

⁵ *Düştur*, Üçüncü Tertip, c.XIV, Başvekalet Matbaası, Ankara, 1933, s.684,743,920-921.

Bütçe Kanunu'nun gelecek senelerde devam edecek hizmetleri gösteren “G Cetveli”nde Afyon Karahisar – Antalya Demiryolları da sayılmakta, ancak masraflar kısmında bütün demiryolları yapımı için toplam bir rakam verilmektedir.

⁶ BCA, Fon: 030.18.0.0, Yer No: 147.48.20., Karamame Tarihi: 1.8.1933, İlg: 151/42. Bu belgeden; Afyon-Antalya, Ereğli-Filyos hatları ile Ereğli ve Mersin limanları için 1943 yılına kadar toplam 74.500.000 liranın farklı miktarlarda bütçeye konulmasının planlandığı anlaşılmaktadır.

bu görüşmelerden bir sonuç alınamamıştır. Temmuz-1934'e kadar Afyon-Antalya Hattının ilk 25 km'lik kısmının etüdü tamamlanmış (Nafia İşleri, Temmuz 1934: 84) ve ihalesi 11 Ağustos'ta yapılmıştır. İlk 25 km'lik kısmın yapımı ihalesini tahmini bedel üzerinden %15,65 eksiltme teklif eden Mühürdaroğlu Nuri Bey kazanmış ve temel atma töreninin Afyon'un kurtuluş tarihi olan 27 Ağustos'ta yapılması kararlaştırılmıştır (Nafia İşleri, Temmuz 1934: 94).

Afyon-Karakuyu Hattının 85 km'lik kısmının güzergah etüdü işi (200.TL/km) ve aplikasyon (Eldeki haritaya göre arazi üzerinde bir parselli kazıklarla belirtme) işi (180.TL/km) 20.6.1934 tarihinde yapılan açık arttırmada Mühendis Mr.Kazalonga'ya ihale edilmiştir (Nafia İşleri, Eylül 1934: 19). Hattın Antalya'ya kadar olan 85 km'lik kısmının etüt işi ihaleye çıkarılmıştır (Nafia İşleri, Haziran 1934: 75). İnşaat başladıktan sonra üçüncü kısmın (40-56 km. arası) ihalesi 16.10.1934 tarihinde yapılmıştır (Nafia İşleri, Eylül 1934: 61). Diğer taraftan Afyon-Karakuyu Hattı'nın beşinci kısım (74-93,5 km) ve altıncı kısım (93,5-112 km) inşaat ihaleleri 8.12.1934 tarihinde yapılmıştır (Nafia İşleri, İkinci Teşrin 1934: 86). Sonuç olarak; Afyon-Karakuyu arasındaki 112 km'lik kısmı altıya bölünmüş ve ihaleleri toplam 2.700.000 lira bedelle 8 Aralık 1934'e kadar tamamlanmıştır⁷.

Afyon Karahisar-Antalya Demiryolu'nun yapımına büyük önem veren Hükümet, Bütçe Kanununun 18.maddesine uygun olarak çeşitli kaynaklardan sağlanan 2.927.060 lirayı 1934 Nafia Vekâleti Bütçesi'nde açılan "Afyon-Antalya Hattı İnşaat ve Bilcümle Ücurat ve Masarifi Faslı"na aktarılmasını kararlaştırılmıştır. Ayrıca demiryolu yapımı işlerinde çalıştırılacak memur ve müstahdemlerin kadro cetvelini onaylamıştır (BCA, Fon: 030.18.01.02, Yer No: 47.55.5).

III. AFYON-ANTALYA DEMİRYOLU'NUN TEMELİNİN ATILMASI

Batı Anadolu'nun ulaşım ağı için son derece önemli olan Afyon-Antalya Demiryolu Hattı'nın temelini Afyon'un düşman işgalinden kurtuluş gününde yapılması kararlaştırılmıştı. Yapılan hazırlıklardan sonra 27 Ağustos 1934 Pazartesi günü temel atma töreni gerçekleştirilmiştir. Nafia Vekili'nin İstanbul'da bulunduğu için katılamadığı tören için Vekâlet adına Müsteşar Arif Bey, İnşaat Dairesi Reis Muavini Galip, Başmühendis Nazmi

⁷ Nafia Vekaleti, projenin kısa sürede tamamlanması için demiryolu hattını bölümlere ayırmış ve her bölümü ayrı ayrı ihaleye sunmuştur. Bakınız: *T.C.Nafia Vekâleti, Nafia İşleri Mecmuası*, Sene: 1, Sayı: 8 (İkinci Kanun 1935), s.89-90; Aynı Tarihi, Sayı: 13 (1-31 I.Kanun 1934), s.12; T.C.Bayındırlık Bakanlığı, *Bayındırlık İşleri Dergisi*, Sene: 2, Sayı: 2 (Temmuz 1935), s.76-81.

ve İşletme Hareket Müdür Muavini Cemal Beylerden oluşan bir heyet katılmıştır. Törene ayrıca milletvekillerinden Rasih, Numan, Haydar (Antalya), Mustafa Şeref (Burdur), Mükerrerem, Emin, Kemal Turan, Hüseyin Hüsni (Isparta), İzzet Ulvi, Kara Osman, Ziya Nuri ve İzzet Haydar (Afyon Karahisar) Beyler katılmıştır. Şehrin kurtuluş töreninden sonra saat 16.45'te törene katılan yetkilileri taşıyan tren Afyon'un İstanbul İstasyonu'ndan hareket etmiş ve İzmir İstasyonu'nda temel in atılacağı yere gelmiştir. Isparta, Antalya, Burdur'dan gelen heyetlerin ve Afyon'dan yetkililerle halkın coşkulu katılımı ile gerçekleştirilmiştir. Törende bir konuşma yapan Nafia Vekâleti Müsteşarı Arif Bey, Hükümet ve Nafia Vekili Ali Bey adına törene katıldığını belirttikten sonra, 40 km'ye kadar kısmın ihalesinin de kısa sürede yapılacağı müjdesini vermiş ve bağlantıları ile birlikte 300 km'yi aşacak hattın toplam masrafının 21 milyon liraya mal olacağını, yaklaşık sayısı 1 milyon olan bölge halkının ekonomik kalkınmasına yarar sağlayacağını, ayrıca satın alınan İzmir-Kasaba ve Temdidi Demiryolları'nın ülke demiryolu ağına kavuştuğu şehir olan Afyon'un demiryolu ulaşımında bir geçiş noktası olacağını kaydetmiştir. Törende daha sonra Antalya Mebusu Rasih Bey, Afyon Lisesi Öğretmenlerinden Reşat Bey, Isparta Heyeti adına Turgut Bey'in konuşmalarından sonra ilk kazma vurularak tören tamamlanmıştır (Nafia İşleri, Eylül 1934: 19-22; Ayın Tarihi, 1-31 Ağustos 1934: 43-45). (Temel atma töreni resimlerinden bir örnek Ek 2'dedir.) Hem kurtuluş töreni ve hem de temel atma töreni Afyonkarahisar'ın tarihinde önemli günlerden birinin yaşanmasına neden olmuştur. Çünkü hem işgalden kurtuluş ve hem de halkın ekonomik ve sosyal hayatı için son derece önemli ve yıllarca ihmal edilmiş olan bir altyapı yatırımının temeli atılmıştır.

IV. AFYON-ANTALYA DEMİRYOLU'NUN YAPIMI

Temel atma töreninden sonra ilk 25 km'lik kısmın inşaatı başlamıştır (27 Ağustos 1934). Hattın daha kısa sürede tamamlanması amacıyla 3 Ocak 1935 tarihinde Karakuyu tarafından da çalışmalara başlanmıştır (Bayındırlık İşleri, Nisan 1936: 60). Toprak zeminin düzeltilmesi işleri arazi şartlarının da uygun olması nedeniyle daha çabuk ilerlemiştir. Demiryolu yapımı içinde 1934 yılında ortalama 800 işçi çalıştırılmış (Nafia İşleri, Teşrinievvel 1934: 7) ve böylece inşaat hızlandırılmıştır. (Hattın inşaatından örnek bir resim Ek 6'dadır) Demiryolu yapımında sadece Türk Cumhuriyeti vatandaşı mühendisler çalıştırılmamış, gerektiğinde yabancı ülke vatandaşları da çalıştırılmıştır. Nitekim Avusturya vatandaşı mühendislerden Beziç, Ştehelm ve Davit'in Afyon-Antalya Demiryolu yapımında çalıştırılmasına Heyet-i Vekile'nin 11.2.1935 tarihli toplantısında izin verilmiştir (BCA, Fon: 030.18.01.02, Yer No: 51.9.14).

Demiryolu inşaatında kullanılacak araçlardan bir kısmı yurtdışından getirilmek zorunluluğu ortaya çıkmış, Aral İnşaat Şirketi tarafından ithal edilen iki adet ekskavatörün gümrük vergisinden muaf tutulması sağlanmıştır(24.2.1935) (BCA, Fon: 030.18.01.02, Yer No: 52.12.18). Ayrıca traverslerde kullanılacak 5 bin ton kreozotun pazarlıkla satın alınması için Nafia Vekâletine yetki verilmiştir (BCA, Fon: 030.18.01.02, Yer No: 54.33.17).

Demiryolu yapımında iklim şartları zaman zaman işlerin hızlı bir şekilde sürdürülmesini engellemiştir. Nitekim 1934-1935 kış aylarında işler biraz yavaşlamış ve çalışan işçi sayısı da 1400'e kadar düşmüştür (Nafia İşleri, İkinci Kanun 1935: 90). Ancak mevsimin düzelmesinden itibaren çalışmalar hızlandırılmıştır.

27 Ağustos 1934'te temeli atılan projenin ilk kısmının toprak tesviyesi, balast hazırlanması, köprü ve istasyon binalarının yapımı işleri 30 Haziran 1935'e kadar tamamlanmıştır. İhalesi 5 Haziran 1935'te İcra Vekilleri Heyeti'nce onaylanan (BCA, Fon: 030.18.01.02, Yer No: 55.47.1) ve işi üstlenen kazanan Nazım Bey'in gerekli makine ve malzemeleri şehre getirdikten sonra ray döşeme işine 1 Temmuz 1935'te Afyonkarahisar'da İzmir İstasyonu'ndan başlanmıştır. Mühendisler Nazım, Semih ve Süleyman Beylerin denetiminde başlayan ray döşeme işinde günde bir buçuk kilometre ray döşenmiştir (Duyum, 13 Haziran 1935: 1; Duyum, 1 Temmuz 1935: 1; Duyum, 4 Temmuz 1935: 1).

Demiryolunun ikinci ve üçüncü kısımları engebeli araziden geçtiği için buralarda toplam uzunluğu 750 m'yi bulan yedi tünel açılmış ve bazı yerlerde 26 m. yüksekliğinde dolgular yapılmıştır. Yurtdışından getirilen iki ekskavatör de yarma işlerinde kullanılarak işler hızlandırılmıştır. Bu inşaatlarda çalışan işçi sayısı zaman zaman günde 6.000.kişiye kadar çıkmıştır. Ray döşeme işlerinin kısa sürede bitirilebilmesi için 9 Temmuz 1935'ten itibaren Karakuyu tarafından da ray döşenmeye başlanmıştır (Bayındırlık İşleri, Temmuz 1935: 79-80).

Afyon tarafından başlayan ray döşeme işinde kısa sürede önemli mesafe katedilmiş ve 12 Ağustos'ta Tınaztepe'ye varılmıştır (Duyum, 12 Temmuz 1935: 1). Demiryolu inşasının bu kadar çabuk ilerlemesi ve yaklaşık bir sene gibi kısa bir sürede tamamlanma aşamasına gelmesi Cumhuriyet döneminin bu alanda bir hız rekoru olarak nitelendirilmektedir (Bayındırlık İşleri, İlkteşrin 1935: 19).

Demiryolu inşaatında zaman zaman üzücü olaylar da yaşanmıştır. Nitekim, kaya yarma işi sırasında kopan bir taş parçası makinistin ölümüne sebep olmuştur (Duyum, 28 Temmuz 1935: 1).

Afyon-Karakuyu kısmının ray döşeme işleminin Cumhuriyet Bayramına kadar bitirilmesi planlanmıştır (Bayındırlık İşleri, İlkteşrin 1935:

22-23; Duyum, Sene: 13, Sayı: 1583 (5 Eylül 1935), s.1) Ancak yaşanan toprak kayması nedeniyle açılış töreni önce bir hafta ertelenmiş (Duyum, 28 2. Teşrin 1935: 1) ise de sorunun tamamen ortadan kaldırılması için açılış daha sonraki bir tarihe ertelenmiştir. İkinci ve beşinci tünellerde yaşanan heyelan nedeniyle yerinde inceleme yapmak üzere oluşturulan komisyona Mühendis Mektebi'nden Prof.Meissner de katılmıştır⁸. Tahmini bedeli 1.100.000 lira olarak ihale edilen Afyon-Karakuyu hattında Damlalı Bel'den geçen ikinci kısımda (33 km.'de) heyelanlı bölgeye rastlanması nedeniyle, yapılacak 6 tünel kemerinin kalınlaştırılması, kaymaya elverişli killi toprak zeminin kaymaması için köprü temellerin daha derine indirilmesi, suların zemine zarar vermemesi için drenaj kanalları yapılması gerekmiştir. Bu yüzden ihale bedeli, 1.570.000 liraya yükseltilmiş ve bu fark hattın diğer kısımlarında ihalelerde sağlanan eksiltmelerden karşılanmıştır (9.10.1935) (BCA, Fon: 030.18.01.02, Yer No: 58.77.10). 1936 yılında da değişik kaynaklardan sağlanan 1.454.000 lira Nafia Bütçesi'ndeki Afyon-Antalya ve Filyos-Ereğli Hatları inşaatları masrafları için ödenek olarak aktarılmıştır (BCA, Fon: 030.18.01.02, Yer No: 68.75.14).

Bu arada inşaatın tamamlanmasından sonra ilk tren 19 Eylül'de Sandıklı'ya ulaşmış (Duyum, 19 Eylül 1935: 1), açılış töreni 25 Eylül'de yapılmıştır. Törende bir konuşma yapan Afyonkarahisar Valisi A.Muzaffer Evrendilek, demiryolunun Afyon-Sandıklı arasındaki kısmının rekor bir hızla 35 günde bitirildiğini belirtmiştir⁹. Diğer taraftan Afyon-Antalya Demiryolu'nun denize kadar etüt işlemi, Mühendis Ekrem Bey'in başkanlığındaki bir heyet tarafından yapılmış ve Şubat-1936 başlarında tamamlanmıştır (Afyonda Haber, 3 Şubat 1936: 1; Demiryollar, 23 Mayıs 1936: 177). (Sandıklı'da yapılan tören resimlerinden örnek Ek 5'tedir.)

V. AFYON-KARAKUYU HATTININ HİZMETE AÇILIŞI

Afyon Karahisar- Antalya Demiryolu'nun önemli bir kısmını oluşturan Afyon-Sandıklı kısmından sonra Karakuyu'ya kadar olan kısmının inşaatının tamamlanmasından sonra (33 km.'deki heyelanlı bölge dolayısıyla) gecikmeli de olsa açılış için hazırlıklar tamamlanmıştı. Ondört ayda tamamlanan 113 km'lik hattın deniz seviyesinden yüksekliği Kocatepe'de 1293.m'ye kadar çıkmakta ve Karakuyu'da 1010.m'ye düşmektedir. Heyelan ve diğer sebeplerden dolayı, başlangıçtaki planda

⁸ BCA, Fon: 030.18.01.02, Klasör: 61, Dosya: 3, Belge: 7, Kararname Tarihi: 14.1.1936, Kararname No: 2/3862. Prof.Meissner'e bu iş için 200 lira ücret ödenmiştir.

⁹ *Duyum*, Sene: 13, Sayı: 1589 (26 Eylül 1935), s.1. Afyon-Sandıklı hattı açıldıktan sonra tren seferinin olduğu günlerde çevreden gelip-gidenlerin sayısının artması nedeniyle ilçe kalabalıklaşmıştır. Ancak, bu yolda işleyen otomobil taşımacılığının ucuzluğu nedeniyle halkın bir kısmı treni tercih etmemektedir. Bkz: *Afyonda Haber*, Sene: 14, Sayı: 1649 (30 Nisan 1936), s.1

değişiklikler yapılmış ve tünel sayısı 8'e ve uzunluğu 923 m'ye çıkmıştır (Bayındırlık İşleri, Nisan 1936: 57). Hükümet, bu hat üzerindeki istasyonların 26 Mart 1936 tarihinden itibaren hizmete alınmasını kararlaştırmıştır (BCA, Fon: 030.18.01.02, Yer No: 152.76.25).

Açılış için Ankara'dan Başbakan İsmet Paşa ve beraberindeki yetkililer için iki tren hazırlanmış ve bunlardan birincisi 23 Mart 1936 tarihinde 23 ve diğeri de 23.50'de Afyon'a hareket etmiştir. Döğer İstasyonu'nda Afyon'dan gelen yetkililer tarafından karşılanan heyeti taşıyan tren 12.30'da, İsmet Paşa'nın bindiği tren de 13.30'da Afyon'a ulaşmıştır. Askeri birlikler, izciler, öğrenciler ve coşkulu bir halk kitlesi tarafından sevgi gösterileri arasında trenden inen Başbakan İsmet Paşa ve beraberindekiler, halkı selamladıktan sonra, Belediye'yi ve Hükümet Konağı'nı ziyaret etmişlerdir. Başbakan İsmet Paşa heyette bulunan Ali Çetinkaya (Bayındırlık Bakanı), Fuat Ağralı (Finans Bakanı), Celal Bayar (Ekonomi Bakanı), Recep Peker (CHP. Genel Sekreteri) ve diğer yöneticilerle birlikte, Hükümet Konağı önünde inşa edilen Zafer Anıtı (Utku Anıtı)'nın açılışını yaptıktan sonra geceyi Afyon'da geçirmiş ve 25 Mart 1936 sabah 7.30'da Karakuyu'ya doğru hareket etmişlerdir. Heyetkiler saat 13'te Karakuyu'ya varmışlardır (Bayındırlık İşleri, Nisan 1936: 53-58; Ayın Tarihi, Mart 1936: 6-7; Taşpınar, 29 Nisan 1936: 117-119).

İzmir, Aydın, Antalya, Isparta, Burdur, Denizli ve Afyon vilayetlerinden valiler, belediye başkanları ve halkın (yaklaşık 10 bin) büyük bir ilgi ve coşku ile katıldığı tören, Devlet Demiryolları ve Limanları İnşaat Dairesi Başkanı Mühendis Razi Bey'in konuşması ile başlamıştır. Razi Bey konuşmasında; o döneme kadar devletin 2.434 km. demiryolu yaptığını, bu hatların açılışı ile 125 km.'lik yeni yolların eklendiğini belirterek, böylece Aydın Hattı'nın Orta Anadolu demiryolu şebekesine bağlanmış olacağını vurgulamıştır. Törende daha sonra Afyon Valisi, Afyon Lisesi Müdürü ve Afyon İl Daimi Encümeni üyelerinden Bekir Bey birer konuşma yapmışlardır. Son olarak Başbakan İsmet Paşa kürsüye gelerek, halkın coşkun tezahüratları altında konuşmasını yapmıştır. Uzunluk bakımından çok uzun olmayan bir hat olmakla birlikte, Akdeniz'e başka bir çıkışın önemli bir aşamasının tamamlandığını belirten İsmet Paşa, yakın bir zamanda Antalya'da demiryolunun tamamının açılışını yapmaya dair ümidini dile getirmiş ve açılacak bu hat ile ülke savunması için önemli bir eksiğin giderildiğini, hem ihmal edilmiş bölgenin demiryoluna kavuştuğunu ve hem de önemli demiryollarının birbirine bağlandığını, Aydın ve İzmir-Kasaba demiryollarının satın alınmasından sonra Cumhuriyet İdaresi'nin demiryolu politikasının bir sonucu olarak bu hattı devletin kendi imkanları ile yaptırdığını kaydetmiştir. Başbakan İsmet Paşa, konuşmasının sonunda başta Atatürk olmak üzere TBMM'ne, hattın inşasında emeği geçen herkese

müştemilatı 19 Temmuz 1939'da Münakalat Vekili Ali Çetinkaya tarafından hizmete açılmıştır¹².

Afyon-Antalya Hattı'nın yapımında İnşaat Baş Direktörü olarak çalışan Mühendis Derviş Bey hakkında görevi ihmal iddiasıyla soruşturma açılmış ve Afyon'a gelişinde tutuklanarak mahkemeye çıkarılmıştır (Haber, 25 Kanunusani 1937: 1; Bayındırlık İşleri, Mart 1936: 115).

Diğer taraftan heyelan tehlikesi olan 33 km'de bir beton tünel ve Sandıklı'da bir su deposu yapılması kararlaştırılmıştır (Haber, 18 Ağustos 1937: 1). 50 m. uzunluğundaki tünel için 40.127 lira harcanmıştır (Haber, 24 Kanunusani 1938: 1-2).

1937 yılında Bakanlar Kurulu, Afyon-Antalya Hattı'nın ilk 25 km'lik kısmında telgraf hattı yapılmasını kararlaştırmıştır. Ayrıca Afyon şehir istasyonunda yapılan binaların çürük ve sulu zeminde yapıldığından, 450.000 liraya ihale edilen bu inşaatların maliyeti yükseldiğinden müteahhide yaptırılan bu fazla işler için 110.500 lira daha ödenmesine karar verilmiştir (BCA, Fon: 030.18.01.02, Yer No: 72.13.15). Aynı şekilde, Afyon istasyonunda yapılmakta olan lokomotif deposu, muayene ve dingil çukurları işinin inşaat bedelinin artırılması yoluna gidilmiştir (BCA, Fon: 030.18.01.02, Yer No: 84.87.13). Diğer taraftan Sandıklı istasyonuna su getirilmesi işinin 14.000 lira tahmini bedel ile (ihale bedelinin düşük olması, kışın yaklaşması nedeniyle) Devlet Demiryolları tarafından emaneten yaptırılmasına izin verilmiştir (BCA, Fon: 030.18.01.02, Yer No: 78.79.14).

VI. BOZANÖNÜ - ISPARTA HATTI

Afyon-Antalya Demiryolu'nun inşaatı sürerken, bu hattı Aydın Demiryolu'na bağlamak için bir hat yapılması gerektiğinden, 13 Aralık 1934 tarihinde bir kanun çıkarılmıştır. Buna göre; Isparta'dan başlayıp, Aydın Demiryolu'na Kuleönü ile Baladız istasyonları arasında bir noktada (Bozanönü) birleşmesi öngörülen hattın iki yılda tamamlanması ve 360.000 liraya (Afyon-Antalya Hattı için ayrılan 25 milyondan mahsup edilecektir) mal olması planlanmıştır (Düster, Üçüncü Tertip, XVI :58; TBMM. Kavanin Mecmuası, İçtima Senesi: 4: 55).

Daha kanun çıkmadan Hükümet Isparta ve Burdur Şube hatlarının etüt ve aplikasyon işlerini ihaleye çıkarmış (Nafia İşleri, Ağustos 1934: 57).

¹² Haber, Yıl: 17, Sayı: 1961 (20 Temmuz 1939), s.1. Açılışta, eski Nafia Vekili ve dönemin Münakalat Vekili olan Afyon Milletvekili Ali Çetinkaya ve Devlet Demiryolları Yedinci İşletme Müdürü B. Galib Bey birer konuşma yapmışlardır. Ülkenin ve Afyon'un demiryolu açısından önemli noktaları ihtiva eden bu konuşmalarda; Afyon-Karakuyu hattının öneminden de bahsedilmiştir. Ancak hattın Burdur'dan Antalya'ya kadar olan kısmının geleceği ile ilgili herhangi bir ifade yer almamaktadır. Bkz: *Taşınar*, c.7, Sayı: 76 (19 Temmuz 1939), s.81-85.

ve 1.10.1934 tarihinde yapılan ihaleyi etüt için 205 TL/km ve aplikasyon için 195 TL/km. teklif eden Mühendis Mösyö Kazalonga kazanmıştır (Nafia İşleri, Teşrinievvel 1934: 79).

Etüdü tamamlanan Isparta- Bozanönü arasında yapılacak yaklaşık 14 km'lik hattın ihalesi 30 Mayıs 1935 tarihinde yapılmıştır (Bayındırlık İşleri, Temmuz 1935: 79). Aydın Demiryolu'nun 438 km'nden Isparta'ya ayrılan hat 13,8 km. uzunluğunda olup; 926,6 m. rakımdaki Bozanönü'nden 1024,14 m. rakımdaki Isparta İstasyonu'na ortalama ‰18 meyille yapılan demiryolunda, 34 köprü ve menfez ile iki istasyon yapılmıştır. Yol yapımı, ray döşeme, köprü ve diğer bütün işler için yaklaşık 300.000 lira harcanmıştır (Bayındırlık İşleri, Mart 1936: 84-90).

İnşaatı kısa sürede tamamlanan hattın gelen ilk tren, 26 Kasım 1935'te Isparta'ya ulaşmış ve böylece Anadolu'nun bu önemli şehri de demiryoluna kavuşmuştur (Aydın Tarihi, II.Teşrin 1935: 10; Bayındırlık İşleri, Mart 1936: 84-90). Hattın resmi açılış töreni ise 26 Mart 1936 tarihinde yapılmıştır. Afyon-Karakuyu Hattı'nın açılış töreninden sonra Başbakan İsmet Paşa ve beraberindekiler Keçiörlü'ya geçerek Kükürt Fabrikası'nı gezmişlerdir. Keçiörlü'daki incelemelerini tamamlayan Başbakan İsmet Paşa ve beraberindeki heyet, 17.10'da Isparta'ya gelmiştir. Halkın coşkun tezahüratı altında yapılan törende, Isparta Valisi Feyzi Daldal, Isparta milletvekilleri Mükerrrem Ünsal ve Kemal Ünal ile Halkevi Temsilcisi Bekir Türk'ün konuşmalarından sonra İsmet Paşa kürsüye gelmiştir. Konuşmasında; Isparta'yı maden, fabrika ve demiryolu ile Türkiye'nin küçük bir modeli olarak gördüğünü belirten İsmet Paşa, birlik ve beraberlik içinde çalışarak daha büyük eserler verileceğini kaydetmiştir. Konuşmanın ardından hattın kurdelesini İsmet Paşa tarafından kesilmiş ve bu sırada törene katılanlar tarafından İstiklal Marşı ve Onuncu Yıl Marşı söylenmiştir (Aydın Tarihi, Mart 1936: 8, 18-21; Bayındırlık İşleri, 1936: 62-63; Ün, Nisan 1936: 345-354; Demiryollar, 1 Nisan 1936: 52-61). Törenden sonra İsmet Paşa ve beraberindeki heyet Afyon üzerinden Ankara'ya hareket etmişlerdir. (Açılış töreni resimleri Ek 4'tedir.)

VII. BALADIZ - BURDUR HATTI

Aydın Demiryolu'nun Baladız istasyonundan başlayarak, Burdur üzerinden Antalya'ya ulaşması planlanan demiryolunun ilk kısmı olan 13 km'lik Baladız-Burdur hattının etüt ve ihale işlerine Aralık-1934'te başlanmıştır (Aydın Tarihi, 1-31 I.Kanun 1934: 12).

Afyon-Antalya Demiryolu'nun bir parçası olan Baladız-Burdur kısmının temeli, Antalya, Isparta, Burdur ve diğer çevre illerden gelen halkın da katılımıyla Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya tarafından 29 Temmuz 1935 tarihinde törenle atılmıştır (Aydın Tarihi, Temmuz 1935: 13; Bayındırlık

İşleri, Eylül 1935: 45). Zemin düzeltme, yarma ve balast işlerinin tamamlanmasından sonra 17 Nisan 1936 günü ray döşeme işlemine Baladız'da başlanmıştır. Burdur Valisi, diğer yetkililer ve kalabalık bir halk kitlesinin katıldığı törende, halkın eller üzerinde getirdiği ilk ray yola yerleştirilmiştir (Ayın Tarihi, Nisan 1936: 5).

Burdur Gölü'nün kenarından genelde düz bir araziden geçen hattın uzunluğu 24,5 km. meyili %10-15 (Baladız'ın rakımı 932 m. ve Burdur'un rakımı 944.m'dir) olup, 253.000 m³lük inşaat, 78 köprü ve iki istasyon yapılmıştır. Toprak tesviyesi, köprü, bina ve diğer işlerde çalışanlara 103.000 yevmiye ödenmiştir (Bayındırlık İşleri, Ağustos 1936: 40-44).

Yaklaşık 24 km'lik (23.900 m) Burdur-Baladız Hattı 1 Ekim 1936'da açılmış ve yolcu ve eşya nakline başlanmıştır (BCA, Fon: 030.10.00.00, Yer No: 152.76.28.; Bayındırlık İşleri, I.Teşrin 1938: 127). Baladız-Antalya Hattı'nın ilk aşamasını oluşturan bu hattın açılışından sonra, Burdur'dan yaklaşık 140 kişinin katıldığı özel bir gezi düzenlenmiş ve Dinar'a gelen yolcular böylece ulaşımın kolaylığını yaşamışlardır (Haber, 26 Teşrinievvel 1936: 1).

VIII. BURDUR-KORKUTELİ HATTI PROJESİ

Demiryolu hattının Burdur-Antalya kısmının inşasına çeşitli sebeplerle başlanamaması üzerine alternatif projeler gündeme gelmiştir. Hattın inşasının ekonomik yönünün yanı sıra askeri açıdan önemini takdir eden Genelkurmay Başkanlığı, Mareşal Fevzi Çakmak imzasıyla 11.4.1938 tarihinde Nafia Vekaleti'ne gönderdiği yazıda; Cumhuriyet Hükümeti'nin yapmak istediği demiryollarının ilk aşamasını oluşturan Burdur-Antalya hattının tamamlanamadığından bahsedilerek, Sivas-Erzurum Hattının tamamlanmasından sonraya ertelenen bu projenin yapımının askeri açıdan önemli olduğu vurgulanmıştır. Bunun üzerine Nafia Vekaleti'nce hazırlanan kanun layihası ve mucip sebepler layihası 14.4.1938 tarihinde Başvekalet'e gönderilmiş ise de eksiklerinin giderilmesi için iade edilmiştir. Layiha'da; 8 milyon lira harcanarak dört yılda tamamlanması planlanan hattın inşası için gerekli ödeneğin ayrılması önerilmektedir. Mucip Sebepler Layihası'nda ise; Afyon-Antalya Hattı'nın toplam 136 km.lik kısmının tamamlandığı halde, gerekli ödeneğin ayrılamaması ve kanunun süresinin bitmesi nedeniyle Burdur-Antalya kısmının tamamlanamadığı kaydedilmekte, Burdur'dan Korkuteli'ne kadar olan 108 km.lik kısmının Tefenni, Zivit ve Elmalı gibi verimli ovalara yakın olması ve arazinin elverişli olması nedeniyle 8 milyon liralık harcamayı gerektirirken, engebeli araziden geçecek 76 km.lik Korkuteli-Antalya kısmının 10 milyon liralık harcamayı gerekli kıldığı belirtilmektedir. Bu kadar mali kaynağın bulunmasında yaşanan sıkıntılar nedeniyle ilk etapta Korkuteli'ne kadar olan kısmının inşasının askeri açıdan

da büyük bir önem arz ettiği vurgulanmaktadır. Kanun Layihası, Nafia Vekili Ali Fuad Cebesoy imzasıyla tekrar Başvekalete sunulmuş ve Başvekalet tarafından incelenmek üzere Maliye Vekaleti'ne havale edilmiştir. Maliye Vekaleti, Başvekalet'e verdiği cevapta; 8 milyon lira harcanarak dört senede tamamlanması önerilen bu hattın yapımı için 1939 Mali Yılı Fevkalade Tahsisat Bütçesi'nde ödenek ayrılmasına imkan bulunmadığı için ilgili kanun layihasının TBMM'ne gönderilmesinin ertelenmesi istenilmiştir(6.6.1939). Maliye Vekaleti'nin bu mütalaası Başvekalet tarafından 9.6.1939 tarihinde Nafia Vekaleti'ne bildirilmiştir (BCA, Fon: 030.10.0.0, Yer No: 151.72.4). Maliye Vekaleti'nin bu görüşü etkili olmuş ve parasal kaynak yetersizliğinin de etkisiyle maalesef bu proje de uygulamaya konulamamıştır.

IX. AFYON-ANTALYA DEMİRYOLU'NUN TAMAMLANAMAMASININ SEBEPLERİ ÜZERİNE DÜŞÜNCELER

Türkiye Cumhuriyeti, demiryolu ulaşımının öneminin farkında olarak en öncelikli yapılması gereken hatları belirlemiş ve hazırlıklarını yapmaya başlamıştı. Bu politikanın en önemli açıklamalarından birisi de Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya'ya aittir. Ali Çetinkaya, Financial Times'ın özel ekinde yayınlanan makalede belirttiği üzere, Cumhuriyet Hükümeti'nin yakın zamanda yapmayı vaat ettiği demiryolları; Zonguldak-Ereğli (45 km), Diyarbakır-Cizre-Irak Sınırı (250 km), Diyarbakır-Siirt-İran Sınırı (454 km), Burdur-Antalya ve sair hatlar (186 km)'dir. Burdur-Antalya ve ek yolların maliyeti de 14 milyon lira olarak tahmin edilmektedir (Bayındırlık İşleri, Şubat 1937: 37; Demiryollar, Mart 1937: 2).

Burdur'a kadar tamamlanan demiryolu hattı, asıl varılmak istenen hedef olan Antalya'ya ulaştırılamamıştır. Bunun çok çeşitli sebepleri bulunmaktadır. Tabii ki, en önemli sebep maddi yetersizliklerdir. Nitekim Nafia Vekili Ali Çetinkaya, Bakanlığının 1937 yılı bütçesi ile ilgili olarak TBMM'nde yaptığı konuşmada; yapımı süren Zonguldak-Ereğli ve Afyon-Antalya Hattı'nın Burdur'dan Antalya'ya kadar olan kısmı olduğunu belirttikten sonra konuşmasını şöyle sürdürmüştür: *"Bu hatlar için bütçemize para koyamadık. Fakat bu, bu sene yapmayacağız mânasına gelmesin. Bunun için bir para tedarik edilerek herhalde diğer taraftaki teşkilâtlarımızı bozmayarak devam etmek birinci derecede emelimizdir. Bunu Başvekilimiz vaad buyurdular. Herhalde bu sene bu iki hatta başlayacağız..."*(TBMM.Z.C. V/18, 1937: 265-266). Konuşmalardan sonra kabul edilen 1937 yılı bütçesinde yeni hat inşaatı için olmamakla birlikte Afyon-Antalya ve Burdur-Isparta hattı üzerinde normalin üstünde yapılacak inşaat için 121.000 lira ödenek ayrılması kabul edilmiştir (TBMM.Z.C. V/18, 1937: 271).

1933 yılından itibaren bütçelerde Afyon Karahisar-Antalya Demiryolu yapımı için ödenek ayrılmıştır. Bütçenin “Gelecek Senelere Sârî (sonraki senelerde de devam eden) Mukavelat Akdine Mezuniyet Verilen Hizmetlerin Nevini Gösterir Cetvel (G Cetveli)’de 2134 Sayılı “Afyon Karahisar-Antalya Demiryollarının İnşasına Dair Kanun” sayılmaktadır. Ancak Bütçenin masraf kalemleri arasında ayrı bir ödenek belirtilmemiş demiryollar ve limanlar için genel bir ödenek miktarı belirtilmiştir (Düster, Üçüncü Tertip XIV, 1934: 684,743,920-921). 1934 ve 1935 yıllarına ait bütçe kanunlarında da aynı durum geçerlidir (Düster, Üçüncü Tertip, XV, 1934: 959,724,907-908; Düster, Üçüncü Tertip XVI, 1935: 868,935,1111-1113). 1936 yılı bütçe kanununda gelecek yıllarda ödemesi devam edecek hizmetler cetvelinde; Afyon Karahisar- Antalya Hattı’nın yanı sıra, Burdur-Baladız ve Isparta-Bozanönü hatları da listede yer almakta ve fazladan yapılan inşaat masrafı için ayrıca 87.022 lira ödenek verilmektedir (Düster, Üçüncü Tertip XVII, 1936: 660,731,917-919).

Hükümet mevcut mali imkanlarla bu hatların inşaat masraflarını karşılayamadığı için hazine poliçesi satarak borçlanma yolunu tercih etmiştir. Nitekim 1937 yılı bütçesinde 739. fasılda “Afyon-Antalya ve Burdur-Isparta hatları poliçeleri karşılığı” olarak 261.706 lira ve tahminin üstünde fazladan yaptırılan işler için 121.000 lira ödenek ayrılmıştır (Düster, Üçüncü Tertip, XVIII, 1937: 739,803,989-991). 1938 ve 1939 yılı bütçelerinde gelecek senelere sârî hizmetlere dair cetvelde Afyon-Antalya ve Isparta-Burdur hatları ismi yer almakta iken, 1940 yılı bütçe kanununda bu hatlarla ilgili hiçbir kayda rastlanmamaktadır. Nafia Vekaleti demiryolu ve limanlar için daha önceki yıllarda 7-8 milyon lira civarında ödenek ayrılırken 1940’ta sadece 358.220 lira ayrılmıştır (Düster, Üçüncü Tertip XIX, 1938: 760,829,1021-1029; Düster, Üçüncü Tertip XX, 1939: 707,781,981-990; Düster, Üçüncü Tertip XXI, 1940: 1015-1334-1335).

Bütçe kanunlarında ayrıntı verilmezken, Hesab-ı Kati (Kesin Hesap) Kanununda; 1934 yılından itibaren Afyon-Antalya Demiryolu için ayrılan ödenek, bu ödeneğin ne kadarının harcandığı ve ne kadarının gelecek seneye aktarıldığı belirtilmektedir. Bu mali durum şu şekilde tablolaştırılabilir:

Yıl	İşin Adı	Ayrılan Ödenek (TL,Krş.)	Harcanan (TL,Krş.)	Devreden (TL,Krş.)
1934	Afyon-Antalya	1.440.000	1.131.590,12	308.409,88 ¹³
1935	Afyon-Antalya, Isparta-Burdur	1.662.410	1.627.306,23	35.103,77 ¹⁴
1936	Afyon-Antalya, Isparta-Burdur	1.291.550,27	1.291.550,27	----- ¹⁵

¹³ *Düster*, Üçüncü Tertip. c.XX, Başvekâlet Matbaası, Ankara, 1939, s.1372.

¹⁴ *Düster*, Üçüncü Tertip. c.XXI, Başvekâlet Matbaası, Ankara, 1940, s.352.

¹⁵ *Düster*, Üçüncü Tertip. c.XXI. s.1938-1940.

1936	Afyon-Antalya, Isparta-Burdur Fazladan İnşaat	87.022,00	80.185,41	6.836,59 ¹⁶
1937	Afyon-Antalya, Isparta-Burdur ve diğer bazı hatların noksanları için	1.418.976,57	1.172.824,49	246.152,08 ¹⁷
1937	Afyon-Antalya, Isparta-Burdur Fazladan İnşaat	121.000	107.188,55	13.811,45. ¹⁸
Toplam			5.410.645,07	

Afyon-Antalya Hattı'nın yapımı için 1934-1937 yıllarında Nafia Vekaleti'nce yapılan ödemelerin toplamının 12.113.854,88.TL'ye ulaştığı anlaşılmaktadır (Bayındırlık İşleri, Birinci Teşrin 1938: 530-532).

Hükümetin Afyon-Antalya Demiryolu'nu yerli kaynaklarla tamamlama konusundaki çabaları yetersiz kalmıştır. Bunun başka sebepleri olarak; ekonomik ve askeri açıdan daha öncelikli demiryolu hatların (Sivas-Erzurum ve Diyarbakır-Van-İran Sınırı vb.) tamamlanması gereğinin ortaya çıkması, 1935'lerden itibaren kendini hissettiren ve 1939'da dünyayı saran genel savaş ve bu savaşın ağır ekonomik yükü sayılabilir. Nitekim yukarıda da değinildiği gibi, 1939'a kadar yaklaşık 8 milyon lira civarında olan demiryolları ve limanlar ödeneğinin 1940'ta 350 bin liraya kadar düşmesi bunu açıkça ortaya koymaktadır.

Diğer taraftan demiryolu yapımı için dışarıya ödenecek malzeme masrafı ve kredi alındığında ödenecek faizler bu tür projelerin yapımında dikkat edilmesi gereken hususlardandır. Bu durum Afyon-Antalya, Ereğli-Filyos hatları ile Ereğli ve Mersin limanları yapımı için Hükümet yaklaşık 75 milyon liralık bir tahmini bedel hesaplamıştır. Bunun içinde 20 milyon lirası inşaat ve 5 milyon lirası malzeme alımı için olmak üzere 25 milyon lirası Afyon-Antalya hattı için ayrılmıştır. Konuyla ilgili olarak İş Bankası Şubeler Müdür Fazıl Bey tarafından hazırlanan ve Başvekalet Özel Kalem Müdürü Vedit Bey aracılığıyla Başvekil İsmet Paşa'ya 1 Ağustos 1933'te ayrılan bu ödeneğin değil faizlere, inşaat ve malzeme alımına bile yetmeyeceği, hele malzeme alımın büyük ölçüde yurtdışından yapılacağından daha fazla dövizin yurtdışına çıkmasının ekonomik açıdan sakıncalı olacağı bildirilmiştir. Almanlarla yapılan kredi görüşmelerinin anlaşma ile sonuçlanması halinde, içeride yapılabilecek inşaat işlerinin bile yurtdışına yaptırılmasının gündeme geleceğinin belirtildiği muhtırada, daha

¹⁶ *Düster*, Üçüncü Tertip, c.XXI, s.1938-1940.

¹⁷ *Düster*, Üçüncü Tertip, c.XXII, Başvekalet Matbaası, Ankara, 1941, s.358-359.

¹⁸ *Düster*, Üçüncü Tertip, c.XXII, s.358-359.

fazla dövizin yurtdışına çıkmaması için inşaat işlerinin içerideki imkanlarla yaptırılmasının uygun olacağı dile getirilmektedir (BCA, Fon: 030.10.0.0, Yer No: 147.48.20).

Savaşın ekonomi üzerindeki etkileri 1950'li yıllara kadar devam etmiş ve Türkiye, Amerika Birleşik Devletleri'nden Thruman Doktrini ve Marshall Planı çerçevesinde yardım almaya başlamıştır. Bu yardımlar ve Sovyet Rusya tehdidi Türkiye'yi ABD'ye oldukça yaklaştırmıştır. Nitekim 1948 yılında ülkemize davet edilen ve ulaşım politikaları için raporlar hazırlamakla görevlendirilen ABD Federal Karayolları Örgütü Genel Müdür Yardımcısı Hiltz başkanlığındaki heyetin raporu, bu politika değişikliğinde son derece etkili olacaktır (Güven, 1977: 86-89; Türkiye'de Ulaşım Politikası, 1977: 35-39). 1950'den sonra her alanda olduğu gibi ulaşım alanında da ağırlığını hissettiren ABD'nin de etkisiyle ulaşım demiryolları yerine karayollarına öncelik verilmiş ve diğer demiryolu hatları gibi Afyon-Antalya Hattı'nın tamamlanması gündeme bile gelmemiştir.

SONUÇ

Çeşitli sebeplerle bitirilemeyen Afyon-Antalya Demiryolu'nun tamamlanması, Cumhuriyet İdaresinin önemli bir hedefinin gerçekleştirilmesi anlamına gelecek ve Başbakan İsmet İnönü'nün hattın açılışında halkın önünde dile getirdiği bu ümit, hayata geçirilmiş olacaktır.

Bu demiryolunun tamamlanması ekonomik açıdan da, büyük bir öneme sahiptir. Arazinin yapısı itibariyle maliyeti diğer bölgelerde yapılacak hatlara göre biraz yüksek olmakla birlikte, eğer demiryolu hattı Antalya'ya ulaştırılabilirse, birçok faydayı da beraberinde getirecektir. Şu anda büyük ölçüde karayolu taşımacılığı ile gerçekleştirilen yük ve eşya nakliyatı demiryoluna kaydırılarak, nakliye maliyeti düşecektir. Ayrıca karayolu ile yapılan taşımacılık, araç yoğunluğuna ve bu arada kazaların artışına yol açmaktadır.

Hem İç Anadolu'nun batısı ve İç Batı Anadolu'nun yer altı ve yer üstü ekonomik değerlerinin (tahıl, mermer vb.) en yakın liman kenti olan Antalya'ya ulaştırılması ve hem de Antalya ve çevresinde yetişen tarımsal ürünlerin büyük pazarlara (İstanbul, Ankara vs.) ulaştırılması kolaylaşacak ve maliyeti düşecektir. Hatta Alanya-Antalya-Kemer arasında yapılacak bir hat¹⁹, Afyon-Antalya Demiryolu'na bağlandığında bu ekonomik fayda daha da artacaktır.

¹⁹ Etüdü yapılan ve işletmeye açılıştan itibaren mali açıdan sekizinci ekonomik açıdan yedinci yılda kendini finanse edebilecek bu hat için bakınız: Osman Bıçakçı, "Ülkemiz Demiryolculuğunda Yeni Atılımlar: Kemer-Antalya-Alanya Demiryolu Hattı Etüdü", I.Ulusal Ulaşım Sempozyumu (6-7 Mayıs 1996) İstanbul, İETT Yay, İstanbul, 1996, s.377-383.

Diğer taraftan, 1990'lardan sonra hızlanan Avrupa-Asya Demiryolu ağının (Türkiye'nin Gelişimi İçin Demiryolları, 2003: 159-178) geçiş noktasında bulunan ülkemizin, hem bu projede yer alması ve hem de ülke içinde de güvenli, ekonomik taşımacılığın adı olan demiryolu ulaşımın yaygınlaşmasının bir ayağı da Afyon-Antalya Demiryolu'nun tamamlanması olacaktır.

KAYNAKÇA

a) Arşiv Belgeleri:

- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, Fon: 030.18.01.01, Yer No: 23.27.4, Kararname No: 305, Kararname Tarihi: 28.10.1920, İlgi: 159-2. (Bu arşiv metin içinde BCA. şeklinde kısaltılarak verilmiştir.)
- BCA, Fon: 030.18.01.01, Yer No: 02.37.2., Kararname No: 696, Kararname Tarihi: 27.02.1921.
- BCA, Fon: 030.18.01.01, Yer No: 23.17.4., Kararname Tarihi: 16.3.1927, Kararname No: 4902.
- BCA, Fon: 030.18.01.01, Yer No: 29.41.12, Kararname Tarihi: 27.06.1928, Kararname No: 6817.
- BCA, Fon: 030.18.01.02, Yer No: 30.13.1, Kararname Tarihi: 4.3.1933, Kararname No: 13918.
- BCA, Fon: 030.18.0.0, Yer No: 147.48.20., Kararname Tarihi: 1.8.1933, İlgi: 151/42.
- BCA, Fon: 030.18.01.02, Yer No: 47.55.5., Kararname Tarihi: 5.8.1934, Kararname No: 2/1105.
- BCA, Fon: 030.18.01.02, Yer No: 51.9.14., Kararname Tarihi: 11.2.1935, Kararname No: 2/1977.
- BCA, Fon: 030.18.01.02, Yer No: 52.12.18., Kararname Tarihi: 24.2.1935, Kararname No: 2/2041.
- BCA, Fon: 030.18.01.02, Yer No: 54.33.17., Kararname Tarihi: 4.5.1935, Kararname No: 2/2461.
- BCA, Fon: 030.18.01.02, Yer No: 68.75.14., Kararname Tarihi: 14.9.1936, Kararname No: 2/5315.
- BCA, Fon: 030.18.01.02, Yer No: 55.47.1., Kararname Tarihi: 5.6.1935, Kararname No: 2/2725, İlgi: 152/65.
- BCA, Fon: 030.18.01.02, Yer No: 58.77.10, Kararname Tarihi: 9.10.1935, Kararname No: 2/3334, İlgi: 152/67.
- BCA, Fon: 030.18.01.02, Yer No: 152.76.25., Kararname Tarihi: 17.3.1936, Kararname No: 15347.

- BCA, Fon: 030.18.01.02, Yer No: 72.13.15., Kararname Tarihi: 15.2.1937, Kararname No: 2/6049.
- BCA, Fon: 030.18.01.02, Yer No: 84.87.13., Kararname Tarihi: 29.9.1938, Kararname No: 2/9694.
- BCA, Fon: 030.18.01.02, Yer No: 78.79.14., Kararname Tarihi: 15.9.1937, Kararname No: 2/7385.
- BCA, Fon: 030.10.00.00, Yer No: 152.76.28., Kararname Tarihi: 25.9.1936, İlgi: 153/50.
- BCA, Fon: 030.10, Yer No: 147.48.20., İlgi: 151-42.
- Başbakanlık Osmanlı Arşivi, DH.KMS., Dosya: 52-1, Vesika: 81. Bu arşiv metin içinde (BOA.) şeklinde kısaltılarak verilmiştir.
- BOA. MV., Dosya: 108, Vesika: 61.
- BOA, Y.PRK.TNF., Dos: 8, Ves: 32.
- BOA, Y.PRK.TNF., Dos: 8, Ves: 33.

b) Resmi Yayınlar:

- *Düstur*, Üçüncü Tertip, c.XV, (1934), Başvekâlet Matbaası, Ankara.
- *Düstur*, Üçüncü Tertip, c.14, (1933), Başvekalet Matbaası, Ankara.
- *Düstur*, Üçüncü Tertip, c.XIV, (1933), Başvekâlet Matbaası, Ankara.
- *Düstur*, Üçüncü Tertip, c.XVI, (19359, Başvekâlet Matbaası, Ankara.
- *Düstur*, Üçüncü Tertip, c.XIV, (1934), Başvekâlet Matbaası, Ankara.
- *Düstur*, Üçüncü Tertip, c.XV, (1934), Başvekâlet Matbaası, Ankara.
- *Düstur*, Üçüncü Tertip, c.XVI, (1935), Başvekâlet Matbaası, Ankara.
- *Düstur*, Üçüncü Tertip, c.XVII, (1936) Başvekâlet Matbaası, Ankara.
- *Düstur*, Üçüncü Tertip, c.XVIII, (1937), Başvekâlet Matbaası, Ankara.
- *Düstur*, Üçüncü Tertip, c.XIX, (1938), Başvekâlet Matbaası, Ankara.
- *Düstur*, Üçüncü Tertip, c.XX, (1939), Başvekâlet Matbaası, Ankara.
- *Düstur*, Üçüncü Tertip, c.XXI, (1940), Başvekâlet Matbaası, Ankara.,
- *Türkiye Büyük Millet Meclisi Kavanin Mecmuası*, Devre: IV, İctima Senesi: 2, Başvekalet Matbaası, Ankara, 1934, s.178.
- *TBMM. Kavanin Mecmuası*, İctima Senesi: 4, TBMM.Matbaası, Ankara, 1935, s.55.
- *Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi*, Dönem: IV, c.14, (1933), TBMM Matbaası, Ankara.
- *Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi*, Dönem: V, c.18, (1937), TBMM.Matbaası, Ankara.

c) Süreli Yayınlar:

- *Afyonda Haber*, Sene: 13, Sayı: 1625 (3 Şubat 1936), s.1.
- *Afyonda Haber*, Yıl: 13, Sayı: 1639 (26 Mart 1936), s. 2.
- *Afyonda Haber*, Sene: 14, Sayı: 1649 (30 Nisan 1936), s.1
- *Afyonda Haber*, Yıl: 14, Sayı: 1680 (27 Ağustos 1936), s.4.
- *Afyonda Haber*, Yıl: 13, Sayı: 1639 (26 Mart 1936), s.1-2.
- *Ayın Tarihi*, Sayı: 9 (1-31 Ağustos 1934), s.43-45.
- *Ayın Tarihi*, Sayı: 13 (1-31 I.Kanun 1934), s.12.
- *Ayın Tarihi*, Sayı: 20 (Temmuz 1935), s.13.
- *Ayın Tarihi*, Sayı: 24 (II.Teşrin 1935), s.10.
- *Ayın Tarihi*, Sayı: 28 (Mart 1936), s.6-7, 8, 17-18, 21.
- *Ayın Tarihi*, Sayı: 29 (Nisan 1936), s.5.
- *Cumhuriyet*, No: 3289 (4 Temmuz 1933), s.1,4.
- *Cumhuriyet*, No: 3299 (14 Temmuz 1933), s.1.
- *Demiryollar Dergisi*, (Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Genel Direktörlüğü Yayını), c.XII, Sayı: 134 (1 Nisan 1936), s.51-61.
- *Demiryollar Dergisi*, c.XII, Sayı: 135-136 (23 Mayıs 1936), s.177.
- *Demiryollar Dergisi*, c.XIII, Sayı: 145 (Mart 1937), s.2.
- *Duyum*, Sene: 13, Sayı: 1559 (13 Haziran 1935), s.1.
- *Duyum*, Sene: 13, Sayı: 1564 (1 Temmuz 1935), s.1.
- *Duyum*, Sene: 13, Sayı: 1565 (4 Temmuz 1935), s.1.
- *Duyum*, Sene: 13, Sayı: 1572 (28 Temmuz 1935), s.1.
- *Duyum*, Sene: 13, Sayı: 1576 (12 Temmuz 1935), s.1.
- *Duyum*, Sene: 13, Sayı: 1583 (5 Eylül 1935), s.1.
- *Duyum*, Sene: 13, Sayı: 1607 (28 2.Teşrin 1935), s.1.
- *Duyum*, Sene: 13, Sayı: 1587 (19 Eylül 1935), s.1.
- *Duyum*, Sene: 13, Sayı: 1589 (26 Eylül 1935), s.1.
- *Haber*, Yıl: 14, Sayı: 1697 (26 Teşrinievvel 1936), s.1.
- *Haber*, Yıl: 14, Sayı: 1721 (25 Kanunusani 1937), s.1.
- *Haber*, Yıl: 16, Sayı: 1842 (25 Nisan 1938), s.1.
- *Haber*, Yıl: 17, Sayı: 1962 (24 Temmuz 1939), s.1.
- *Haber*, Yıl: 17, Sayı: 1963 (27 Temmuz 1939), s.1.
- *Haber*, Yıl: 14, Sayı: 1721 (25 Kanunusani 1937), s.1.
- *Haber*, Yıl: 15, Sayı: 1778 (18 Ağustos 1937), s.1.
- *Haber*, Yıl: 15, Sayı: 11819 (24 Kanunusani 1938), s.1-2.

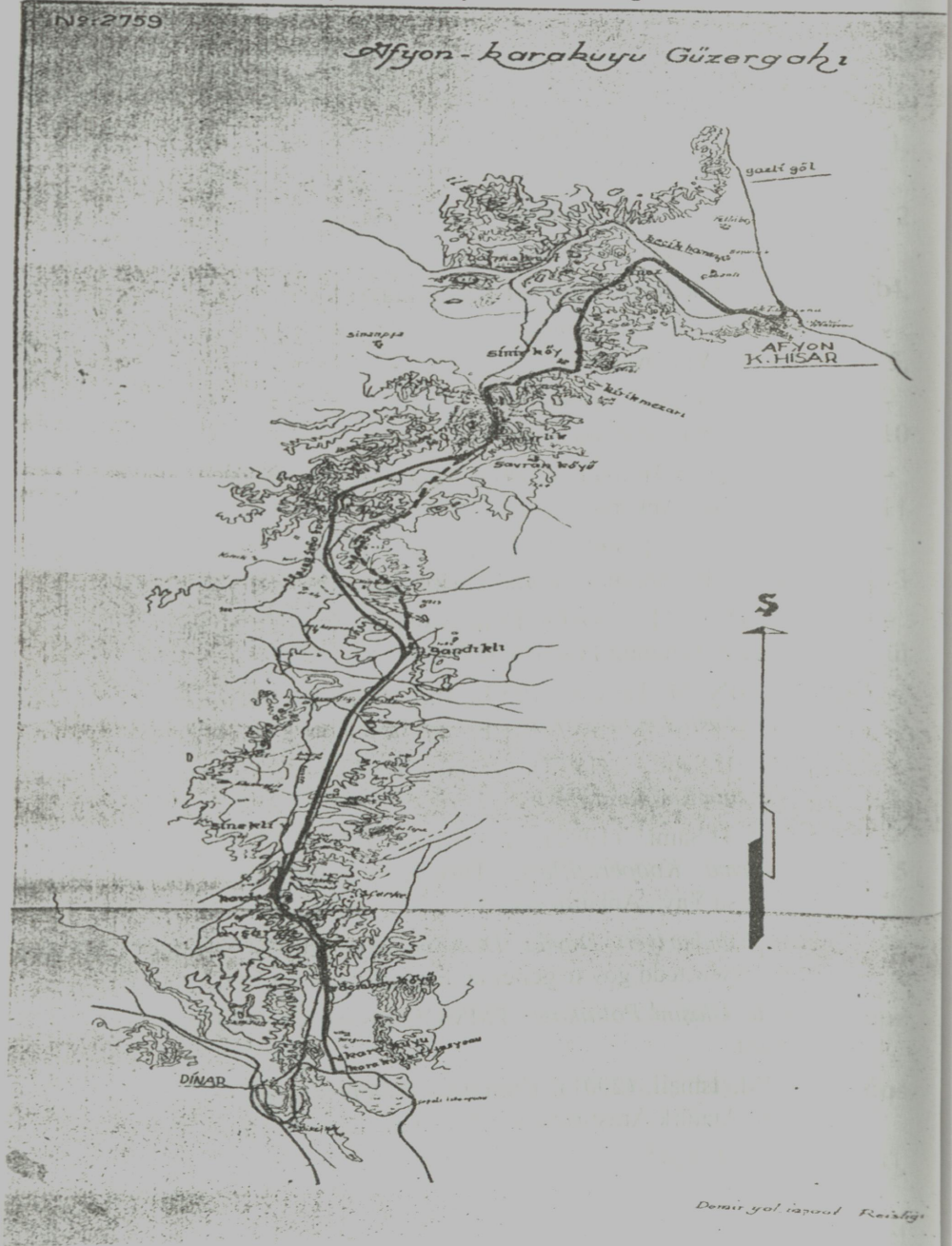
- *Haber*, Yıl: 14, Sayı: 1697 (26 Teşrinievvel 1936), s.1.
- *Son Haber*, Yıl: 11, Sayı: 1381 (6 Temmuz 1933), s.1.
- *Son Haber*, Yıl: 10, Sayı: 1336 (5 İkinci Kanun 1933), s.1.
- *Son Haber*, Yıl: 10, Sayı: 1338 (12 İkinci Kanun 1933), s.1.
- *T.C.Bayındırlık Bakanlığı Bayındırlık İşleri Dergisi*, Sene: 2, Sayı: 1, (Haziran 1935), s.13-19.
- *T.C.Bayındırlık Bakanlığı Bayındırlık İşleri Dergisi*, Sene: 2, Sayı: 2 (Temmuz 1935), s.76-81.
- *T.C.Bayındırlık Bakanlığı Bayındırlık İşleri Dergisi*, Sene: 2, Sayı: 4, (Eylül 1935), s.45.
- *T.C.Bayındırlık Bakanlığı Bayındırlık İşleri Dergisi*, Sene: 2, Sayı: 5, (İlkteşrin 1935), s. 19, 22-23.
- *T.C.Bayındırlık Bakanlığı Bayındırlık İşleri Dergisi*, Sene: 2, Sayı: 10 (Mart 1936), s.84-90,115.
- *T.C.Bayındırlık Bakanlığı Bayındırlık İşleri Dergisi*, Sene: 2, Sayı: 11 (Temmuz 1935), s.58-61.
- *T.C.Bayındırlık Bakanlığı Bayındırlık İşleri Dergisi*, Sene: 3, Sayı: 3 (Ağustos 1936), s.40-44.
- *T.C.Bayındırlık Bakanlığı Bayındırlık İşleri Dergisi*, Sene: 3, Sayı: 4 (Eylül 1936), s.69.
- *T.C.Bayındırlık Bakanlığı Bayındırlık İşleri Dergisi*, Sene: 3, Sayı: 9 (Şubat 1937), s.37.
- *T.C.Bayındırlık Bakanlığı Bayındırlık İşleri Dergisi*, Sene: 3, Sayı: 11, (Nisan 1936), s.60, 62-63.
- *T.C.Bayındırlık Bakanlığı Bayındırlık İşleri Dergisi*, Sene: 5/Sayı: 5 (Birinci Teşrin 1938), s. 45, 47, 72,127, 530-532, 534.
- *T.C.Nafia Vekâleti, Nafia İşleri Mecmuası*, Sene:1, Sayı: 1, (Haziran 1934), s.75.
- *T.C.Nafia Vekâleti, Nafia İşleri Mecmuası*, Sene:1, Sayı: 2, (Temmuz 1934), s.84,94.
- *T.C.Nafia Vekaleti, Nafia İşleri Mecmuası*, Sene: 1, Sayı: 3 (Ağustos 1934), s.57.
- *T.C.Nafia Vekâleti, Nafia İşleri Mecmuası*, Sene:1, Sayı: 4, (Eylül 1934), s.19-22,61.
- *T.C.Nafia Vekâleti, Nafia İşleri Mecmuası*, Sene:1, Sayı: 5, (Teşrinievvel 1934), s.7,79.
- *T.C.Nafia Vekâleti Nafia İşleri Mecmuası*, Sene:1, Sayı: 6, (İkinci Teşrin 1934), s.43-46, 86.

- T.C.Nafia Vekâleti Nafia İşleri Mecmuası, Sene:1, Sayı: 8, (İkinci Kanun 1935), s.89-90.
- T.C.Nafia Vekâleti Nafia İşleri Mecmuası, Sene: 1, Sayı: 12, (Mayıs 1935), s.51-65.
- Taşpınar, c.7/Sayı: 76 (19 Temmuz 1939), s.76: 83.
- Taşpınar, c.1/Sayı: 12 (29 I.Teşrin 1933), s. 271-272
- Taşpınar, c.4, Sayı: 42 (29 Nisan 1936), s.117-119.
- ÜN (Isparta Halkevi Mecmuası), c.3, Sayı: 25 (Nisan 1936), s.345-354.

d)Kitaplar, Makaleler, İnternet Kaynakları:

- Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri I, (1997) 5. Baskı, Atatürk Araştırma Merkezi Yay, Ankara.
- Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri II, (1997) 5. Baskı, Atatürk Araştırma Merkezi Yay, Ankara.
- BAYUR, Yusuf Hikmet. (1991), *Türk İnkılabı Tarihi*, c. II, Kısım III, TTK. Yay., Ankara.
- ÇELEBİ, Mevlüt. (1999), *Milli Mücadele Dönemi Türk-İtalyan İlişkileri*, Dışişleri Bakanlığı Stratejik Araştırmalar Merkezi Yay, Ankara.
- ÇETİNKAYA, Ali, "Aydın Demiryolunun Satın Alınması", *Ülkü*, c.V, Sayı: 29 (Temmuz 1935), s.324-327.
- GÖKBİLGİN, M. Tayyib. (1959), *Milli Mücadele Başlarken I (Mondros Mütarekesinden Sivas Kongresine)*, İşbankası Yay, Ankara.
- GÜVEN, H.Sami. (1977), *Türkiye'de Ulaşım Sistemi ve Karayolu Ulaştırma Kooperatifleri*.
- GÜVEN, H.Sami. (1982), *Türkiye'de Ulaşım Sistemi ve Karayolu Ulaştırma Kooperatifleri*, Türkiye ve Ortadoğu Amme İdaresi Enstitüsü Yay., Ankara.
- *Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları*, (2007), "Açılış Tarihleri), <http://www.tcdd.gov.tr/genel/acilistarihleri.htm> (30.07.2007)
- *Türkiye'de Ulaşım Politikası*, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Yay, Ankara.
- YILDIRIM, İsmail. (2001), *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara.

EK 1: Afyon-Karakuyu Hattı Güzergahı



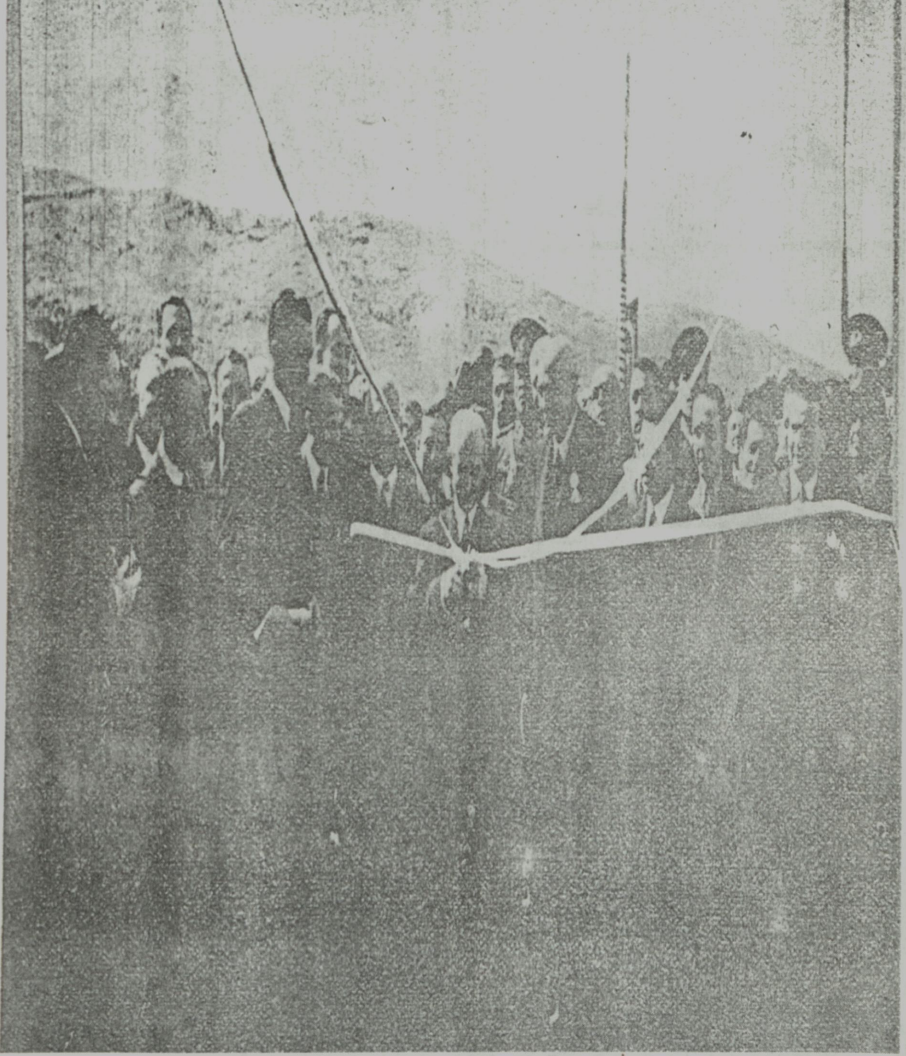
Ek 2: Afyon-Antalya Hattı Temel Atma Töreni



Temel atmağa gidiş



Temel atılan yerdeki tâk önünde

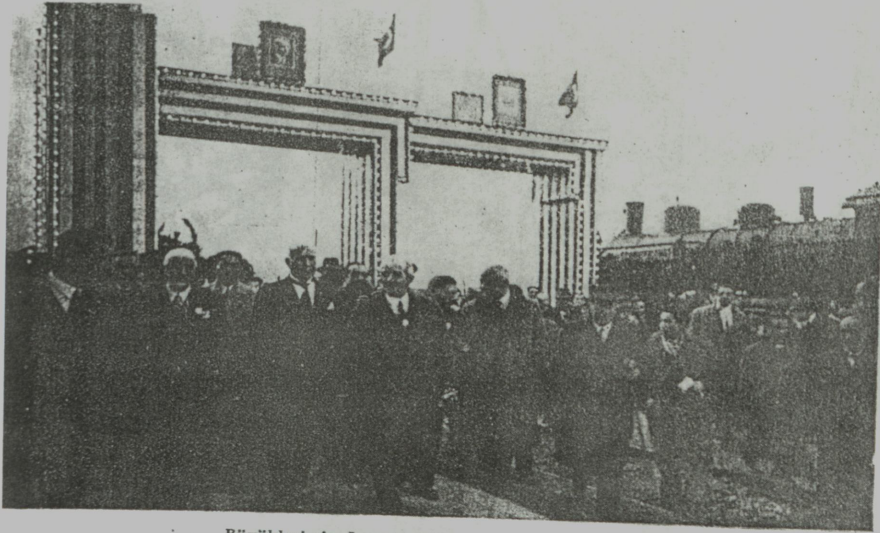
Ek 3: Afyon-Karakuyu Hattı'nın Açılış Töreni

Demiryollar Dergisi, c.12, Sayı: 134 (1 Nisan 1936), s.57.

Ek 4: Isparta-Bozanönü Hattı Açılış Töreni



Başbakan Isparta istasyonunda kordelayı keserken...



Büyüklerimiz Isparta istasyonuna girerlerken...

Ek 5: Sandıklı İstasyonu Açılış Töreni

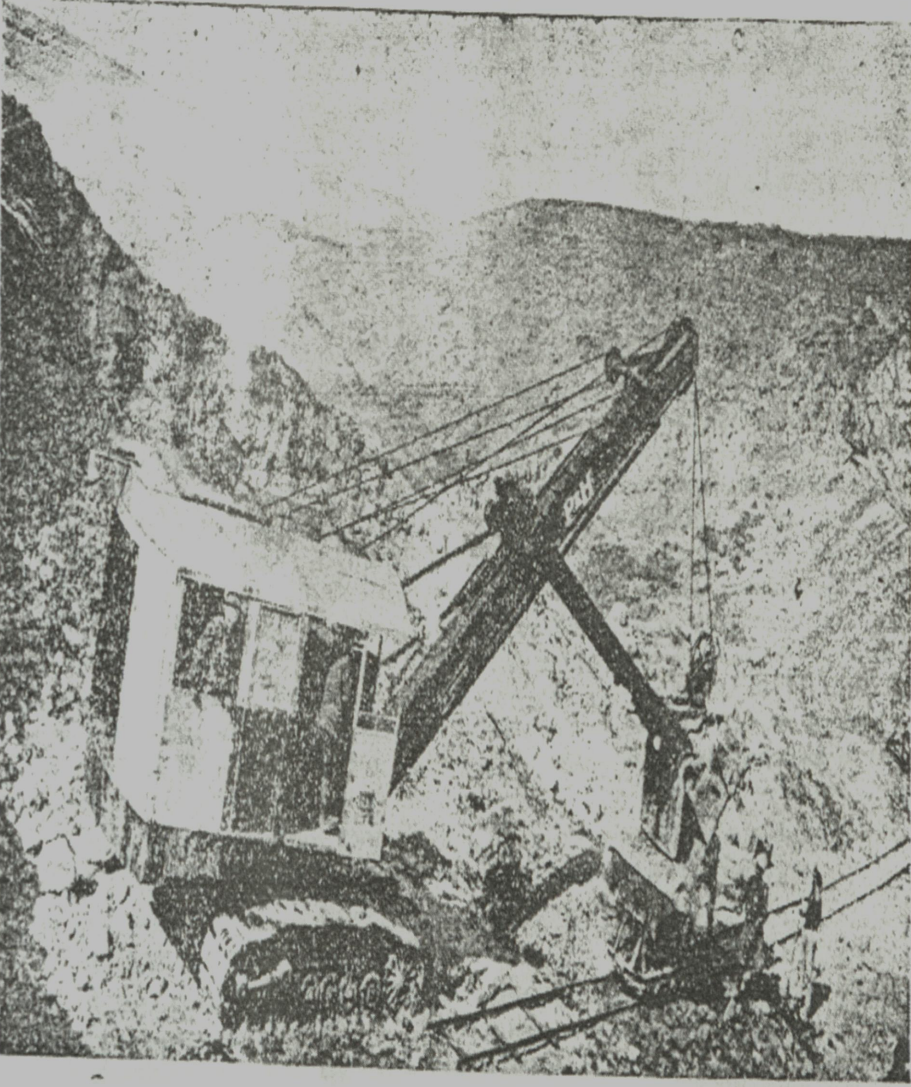


Başvekil İsmet İnönü; Sandıklı istasyonunda karşılayan köylülerin önünden geçerken.



Sandıklı istasyonunda Bektaş köylülerinden bir grup ve büyüklerine menekşe dağıtan ihtiyar.

Ek 6: Afyon-Antalya Hattı İnşaatı



Afyon - Antalya hattı, Km. 30 da çalışan No. 1 ekskavatör
vagon doldururken.