ULUSLARARASI BİR PROJE OLARAK TÜRKİYE-İRAN- PAKİSTAN DEMİRYOLUNUN AÇILMASI Opening of Turkey-Iran-Pakistan Railway as an International Project

Abdulaziz KARDAŞ

Yrd. Doç. Dr., Yüzüncü Yıl Üniversitesi
Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü Öğretim Üyesi
a.kardas@yyu.edu.tr

Çalışmanın Türü: Araştırma

Öz

Cumhuriyet Dönemi'nde ülke gerçeklerine dayalı, ülkenin kalkınması ve savunulması gibi milli ihtiyaçlara göre tespit edilen bir demiryolu politikası izlenmişti. Sınırlara ulaşmak, bu politikanın temelini oluşturmuştu.

II. Dünya Savaşından sonra İngiltere başta olmak üzere Avrupalı ülkeler, Süveyş Kanalı Bunalımından dolayı Asya ve Hindistan'a giden deniz yolunun tehlikeye girmesinden sonra yeni imkânlar araştırılmış ve Türkiye-İran-Pakistan arasında yapılacak demiryolunun önemi artmıştı. Böyle bir ortamda kurulan Bağdat Paktı (CENTO), bu hattı üye ülkeler arasında kurmaya çalıştığı güvenlik ve savunma işbirliğinin bir parçası olarak görmüştü.

Aynı şekilde başta ABD olmak üzere İngiltere, Fransa, Afganistan ve Çin bu projeye destek vererek bunun uluslararası bir karakter kazanmasını sağlamışlardır. Van Gölü üzerinden feribotlar vasıtasıyla trenlerin Van'a taşınması gerçekleşmiş ve bu bağlantı ile İran demiryolları Türkiye demiryolları üzerinden Avrupa'ya, Akdeniz'e, Karadeniz'e çıkış kazanmıştı. Daha sonra İran-Pakistan ve İran-Afganistan bağlantıları geliştirilmiş ve Türkiye Asya-Avrupa yolu üzerinde büyük transit köprüsü konumuna gelmişti.

Anahtar Kelimeler: Demiryolu, Bağdat Paktı, Türkiye, İran, Pakistan

A railway policy, which was based upon facts of the country and was determined according to national needs, such as the development and the defense of the country, was followed in the Republican Period. Reaching the borders has been the basis of this policy.

After World War II, European countries, particularly Britain, explored new possibilities after the endangerment of sea routes leading to India and Asia due to the crisis of the Suez Canal and the importance of Turkey-Iran-Pakistan railway to do held had increased. The Baghdad Pact (CENTO), which was established at such an environment, was seen the line between member countries as part of the attempt to establish security and defense cooperation.

Same way, particularly in the USA, UK, France, Afghanistan and China had provided the project to gain an international character by giving

support to it. By means of ferryboats over Lake Van, transportation of trains to Van have occurred and with this connection, Iranian railways had got a point of exit to Europe, the Mediterranean, the Black Sea via Turkish railways. Then links between Iran-Afghanistan-Pakistan and Iran have developed and Turkey had become a major transit bridge position on the Asia-Europe route.

Keywords: Railway, Baghdad Pact, Turkey, Iran, Pakistan.

1. GİRİŞ

Cumhuriyet Dönemi'nde izlenen demiryolu politikası ülke gerçeklerine dayalı, ülkenin kalkınması ve savunulması gibi milli ihtiyaçlara göre tespit edilmişti. Demiryolları ülkenin en önemli sorunu olarak ele alınmış ve “*Bir karış fazla şimendifer*” parolasıyla demiryollar; “*milli vahdet, milli mevcudiyet, milli istiklâl*”¹ meselesi olarak görülmüştü. Mustafa Kemal Paşa'nın; “*Memlekette her vasıta ile bir karış fazla şimendifer vücuda getirmek, fakat vaziyet her ne olursa olsun bir gün geri kalmamak düsturu, milletin hakiki ihtiyacına mutabıktır*”,² şeklinde desteklediği bu politika ile ülkenin uzak şehirlerinin merkeze bağlanması hedeflenmişti. Bu politika, üretim merkezlerini tüketim merkezlerine bağlayarak iktisadi bir denge kurmak, bunun yanında demiryollarının geçtiği bölgelerde iktisadi hayatta olduğu kadar sosyal ve kültürel hayat üzerinde bir gelişme sağlamak, yapılan inkılapları yurdun her köşesine yaymak ve kök salmasını sağlamak gibi önemli birçok prensibe dayanmaktaydı.³ Cumhuriyet hükümetleri, bir taraftan memleketin askeri ve iktisadi bakımdan muhtaç olduğu yeni demiryollarını hızla yaparken, diğer taraftan da köhne usullerle kurulmuş ve işletilmekte olan demiryolları millileştirmeyi hedeflemişti.

Sınırlara ulaşmak, Cumhuriyet hükümetlerinin demiryolu politikalarının temelini oluşturmuştu. Nafia Vekili Ali Çetinkaya, İrmak-Filyos hattının açılışında,⁴ yaptığı konuşmada; “*Bugün açtığımız hat kömür hattıdır. Dünyanın en zengin kömürü Zonguldak'tadır. Bu hat memleketin,*

¹ “İsmet Paşa'nın 30 Ağustos 1930 tarihli Sivas Konuşması”, Cumhuriyet, (1930) 31 Ağustos; **Demiryollar Mecmuası**, (1930), VI/66-70, I. Kanun/Aralık. 270-285.

² KURUÇ, B. (1987), **Mustafa Kemâl Dönemi'nde Ekonomi**, Bilgi Yayınları Ankara, 21.

³ T.C. Bayındırlık Bakanlığı (1938), **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl: 5, S: 5, Birinciteşrin/Ekim. 119.

⁴ **Ulus**, (1935), 13 Senteşrin/Kasım.

*bilhassa Orta Anadolu'nun dâhili ihtiyacını temin edecektir. Diyarbakir hattını Ankara'ya döndükten iki-üç gün sonra açmağa gideceğiz. Diyarbakir'de de durmayacağız; Van'a ve hududa doğru gitmeye devam edeceğiz”;*⁵ şeklindeki sözleri demiryolunun Diyarbakır'dan sonraki hedefinin Van ve daha doğusu olduğunu göstermişti.

Bu gayenin başka bir yönü de uluslararası ulaşım ve taşımacılıktı. İran Şahı, 1934'te Türkiye'yi ziyaret ettiğinde Asya'nın ham maddelerini Avrupa fabrikalarına, Avrupa'da üretilen ürünlerini Asya'ya taşıyacak trenlerin Türkiye'den geçmesini istemişti. Bu geçişi sağlayacak en önemli yol Mersin-Van-Kotur-Tebriz-Tahran güzergâhında yapılacak demiryolu olacaktı.⁶ Bu demiryolunun tamamlanabilmesi için İran'da çalışmalar başlatılmıştı.⁷ Türkiye'de demiryolu uzmanlarının raporları doğrultusunda İran sınırına doğru yapılacak demiryolu güzergâhı Elazığ-Palu-Muş-Tatvan⁸ ve Van Gölü üzerinden Van-Kotur şeklinde belirlenmişti.⁹ Türkiye ile İran'ı birbirine bağlayacak demiryolunun iktisadi, ticari ve sosyal alanlarda kalkınma sağlaması planlanmıştı.¹⁰

II. Dünya Savaşı'nın bütün zorluklarına rağmen yapımına devam

⁵ **Cumhuriyet**, (1935), 13 İkinciteşrin/Kasım; **Cumhuriyet**, (1935), 25 İkinciteşrin/Kasım.

⁶ **Tan**, (1936) 27 Birincikânun/Aralık; Atatürk, 1 Kasım 1935'te yaptığı konuşmada demiryolu politikasını şu şekilde dile getirmişti; “Doğu vilâyetlerimizin belli başlı ihtiyacı orta ve batı illerimizi demiryollarla bağlamaktır. Şarka ilerleyen iki ana demiryolunun hızla bitirilmesini ve bunları birbirine bağlayacak yollar örüğüne şimdiden başlanmasını lüzumlu görüyoruz. İran-Türkiye transit yolunu teşkilâtlanması özenle bitirilmelidir.” İNAN, A. (1971), “**Van-İran Demiryolu Açılırken**”, Van Sesi, 30 Eylül.

⁷ DURA, İ. (1938), “**İran Demiryolları**”, Askeri Mecmua, Yıl: 56, Sayı: 109, 1 Haziran. .530.

⁸ KALGAY, H. (1940), “**Elazığ-Van-İran Demiryolu ve Eski Güzergâhla Mükayesesi**”, **Demiryollar Dergisi**, XVI/ 187-188, Birinciteşrin/Ekim. 272.

⁹ **BCA**. 030.18.01.02.90.19.9; Hattın güzergâhının tespitinden sonra Bitlis Halkevi Başkanı Ziya Gebeloğlu, CHP Bitlis İl Başkanı Arif Özdemir, Belediye Başkanı Suphi Menteş ve Ticaret Odası Başkanı Nezir Özer, Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'ye bir telgraf çekerek demiryolunun Bitlis'ten geçirilmesini istemişlerdi. (**Cumhurbaşkanlığı İsmet İnönü Arşivi**, Yer No: 2/12-36, F: 8258.

¹⁰ Van Sesi, (1971), 8 Eylül; TÜRKMEN, Ö.L. (1946), “**Cumhuriyet’le Kazandığımız, Demiryolları, Şoseler, Köprüler, Limanlar**”, Ulus, 25 Temmuz.

edilen¹¹ Elazığ-Van-İran Hattı¹² savaşın sonunda Palu yakınlarına kadar ilerlemiş¹³ ve 1946 sonunda çalışmalar Palu'dan Genç'e kadar olan kısım üzerinde yoğunlaşmıştı.¹⁴ Genç-Muş arasında yapılacak kısım ihale edilmiş¹⁵ ve hattın yapımına başlanmıştı.¹⁶ Demiryolunun 1947'de hazırlanan mali programa göre Van Gölü kıyılarına ulaştırılması hedeflenmişti.¹⁷ Nisan 1948'de hattın inşaatı için ödenek ayrılmış¹⁸ ve Nafia Vekâleti, Elazığ-Van Demiryolunun Muş'a kadar olan 100 km'lik kısmı 5 Eylül 1948'de ihale etmişti.¹⁹ Genç'ten Tatvan'a doğru 45 km'lik demiryolu hattının 1948 sonuna kadar bitirilmesi öngörülmüştü.²⁰ 1949'da Elazığ-Van Hattı, Genç İstasyonu'na varmış ve işletmeye açılmıştı.²¹ Elazığ-Van Hattı'nın 1949'da ihalesi yapılan 7. ve 14. Kısımların inşası için 1950 bütçesinden 13 milyon liralık bir ödenek ayrılmıştı.²² Genç-Muş arasındaki 109 km'lik hattın toprak tesviyesi yılsonuna kadar tamamlanması²³ ve buradaki köprü ve tünellerin yapılarak²⁴ hattın 1952'de Muş'a ulaştırılması planlanmıştı.²⁵ Ancak Genç-

¹¹ ÖZKUL, İ. (1972), “Elazığ-İran Demiryolunun Dünü ve Bugünü”, Demiryol Dergisi, Yıl:47, S:554, Mart. 21.

¹² Hattın güzergâhı önceki bölümde belirtildiği, Elazığ'dan 70 km'ye kadar Elazığ Ovası'nı takip eder. Buradan 2x100 m açıklığında bir demir köprü ile Murat Suyu'nu geçtikten sonra bu suyun bazen sağ, bazen de sol kıyılarından geçerek Muş Ovası'na ulaşır. Muş'un 4 km kuzeyinden ve Muş Ovası'nı baştanbaşa geçtikten sonra Murat Dağları'nın eteğinden Rahva'ya ulaşır. Buradan da Van Gölü kıyısındaki Tuğ Köyü'ne, buradan da feribotla Van'a geçecektir. Hattın Elazığ-Tatvan arasındaki kısmının uzunluğu 338 km civarındadır. (BCA. 030.01.134.874.2.)

¹³ T.C. XXIV. (1923-1947), **Ulus**, 29 Ekim 1947, Cumhuriyet Bayramı İlavesi.

¹⁴ TBMM TD, (1946), VIII/3, B: 23, (25.12., 511.

¹⁵ **Şark Postası**, (1953) 6 Ocak.

¹⁶ T.C. Bayındırlık Bakanlığı, (1948); **Bayındırlık Dergisi**, Aralık. 72.

¹⁷ **Yeni Yurd**,(1947); 3 Mayıs.

¹⁸ **Kudret**, (1948); 17 Nisan.

¹⁹ **Akşam**, (1948); 6 Eylül; **Van Sesi**, (1948); 13 Kasım.

²⁰ **Son Posta**, (1948); 24 Haziran; **Van Sesi**, (1948); 15 Temmuz.

²¹ **Aydın Tarihi**, (1950), S: 198, Mayıs. 42.

²² TBMM TD. (1950); VIII/24, B: 45, (12.2.), 332.

²³ T.C. Bayındırlık Bakanlığı, (1949); **Bayındırlık Dergisi**, Aralık, 51.

²⁴ **Yeşil Bitlis**, (1954); 27 Eylül.

²⁵ TBMM TD. (1950); VIII/24, B: 52, (21.2.), 950; SÜZMEN, N. (1950), “Doğunun Belkemiği Elazığ-Van Demiryolu”, **Van Sesi**, (1950); 5 Ocak.; **Van Sesi**, (1950); 9 Mart.

Muş arasındaki kısım 26 Ekim 1955'te işletmeye açılabilmişti.²⁶ Hattın Muş'a ulaştırılmasından²⁷ sonra 1956'dan itibaren Muş-Tatvan arasındaki kısmın yapımına başlanmıştı.²⁸

2. SÜVEYŞ KANALI MESELESİ VE TÜRKİYE-İRAN DEMİRYOLUNUN ÖNEM KAZANMASI

II. Dünya Savaşı Döneminde İngiltere Süveyş Kanalı ve Hindistan'a giden deniz yolunun güvenliği için Mısır'a 200 bin kadar asker yığmıştı. Savaş bittikten sonra İngiltere'nin bu askeri geri çekmesi gerekmekteydi. Fakat Sovyetlerin, İran, Türkiye ve Yunanistan üzerindeki baskıları ve bölgenin güvenliği bakımından İngiltere, Mısır'daki askerlerini çekmeye yanaşmamıştı. İngiltere'nin Mısır'a asker yığması adeta bir işgal manzarası yaratmış ve halk Mısır'ın tam bağımsızlığı için İngiliz askerinin çekilmesini istemekteydi.²⁹ Ancak, İngilizler, Süveyş bölgesindeki askeri üslerin olduğu gibi muhafaza edilmesini sağlamak amacıyla Malta ve Kıbrıs'tan yeni kuvvetler getirmiş ve Akdeniz'deki donanmalarını da kanalın müdafaasına göre düzenlemişti. Buna karşın Mısır hükümeti de İngiliz kıtalarına karşı Süveyş bölgesini iktisadi ve ticari abluka altına almıştı.³⁰ Böylece Süveyş bunalımı ortaya çıkmış ve İngiltere Hindistan'a gitmek için yeni imkânlar araştırmış ve Türkiye-İran-Pakistan arasında yapılacak demiryoluna önem vermeye başlamıştı.³¹ 19 Ekim 1954'te İngiltere ile Mısır arasında imzalanan bir anlaşma ile İngiltere kuvvetlerini 20 ay içinde Mısır topraklarından çekmeyi kabul etmişti.³² Süveyş meselesinde Nasır'ın prestijinin artması Fransa'yı da rahatsız etmiş ve Kuzey Afrika'daki menfaatlerinin tehlikeye düşmesinden korkmuştur.³³

Böyle bir ortamda İngiltere başta olmak üzere batılı devletlerin ve Türkiye'nin bu bölgedeki çıkarlarına hizmet etmek amacıyla Bağdat Paktı kurulmuştur. Bu pakt, II. Dünya Savaşı sonrasında SSCB'nin yayılma

²⁶ URAZ, A. (1959); "Doğu'da Bugün Hareketli Bir İş Hayatı Başlamıştır", *Zafer*, 19 Ocak; *Van Postası*, (1955); 25 Ekim.

²⁷ *Van Sesi*, (1955); 28 Ekim; *Şark Ekspres*, (1955); 26 Ekim.

²⁸ *BCA*, 030.01.134.874.2.

²⁹ ARMAOĞLU, F. *20. Yüzyıl Siyasî Tarihi*, Alkım Yayınevi, İstanbul (Basım Tarihi Yok), s. 493.

³⁰ "Süveyş Kanalı Meselesi", (1953), *Siirt Postası*, 27 Mayıs.

³¹ KUNDAY, A.İ. (1971), "Van-Kotur Hattının Düşündürdükleri", *Demiryol Dergisi*, Yıl:46, S:550, Kasım. 13-14.

³² *BCA*, 030.01.5.26.24

³³ *BCA*, 030.01.62.381.5.

politikalarına karşı Türkiye'nin 24 Şubat 1955'te Irak ile imzaladığı ve taraflar arasında "güvenlik ve savunma" konusunda işbirliği yapılmasını öngören bir antlaşmaya dayanmaktaydı. İngiltere, Karaçi, Kahire ve Tahran'la³⁴ görüşmeler yaptıktan sonra 4 Nisan 1955'te bu pakta katılmıştı. Bu çerçevede Cumhurbaşkanı Celâl Bayar, İran Şahı'nın davetlisi olarak 19 Eylül 1955'te Tahran'a giderek,³⁵ Türkiye-İran-Pakistan ilişkilerinin geliştirilmesini planlamıştı.³⁶ Bu çalışmalar sonucunda 23 Eylül 1955'te Pakistan ve 3 Kasım 1955'te İran, Bağdat Paktı'na katılmıştır. Bu ülkelerin pakta katılmasıyla paktın önemini daha da artırmış³⁷ ve bu ülkeler arasındaki ilişkileri artırmak amacıyla demiryolu yapımına başlanmıştı.

3. MUŞ-TATVAN HATTINDA YAPILAN ÇALIŞMALAR (1956-1964)

Bağdat Paktı'nın kurulması ve İran Şahı'nın Türkiye'yi ziyaretinden sonra gelişen Türkiye-İran ilişkileri ticaret ve demiryolu anlaşmalarının imzalanması için zemin hazırlamıştı.³⁸ Türkiye ve İran, aralarındaki ulaştırma ihtiyaçlarını karşılamak üzere demiryolu şebekelerini Muş-Tatvan-Van-Kotur-Şerefhane-Tebriz güzergâhı üzerinden birbirlerine bağlayacak demiryolu projesinin gerçekleşmesinin gerekliliği üzerinde mutabık kalarak üyesi bulundukları Bağdat Paktı Teşkilâtı'nın bölge ülkeleri arasındaki ekonomik ve sosyal ilişkilerinin daha da kuvvetlenmesine imkân veren bu düşüncelerini ortak bir proje şeklinde Bağdat Paktı Teşkilatı'na 1956'da sunmuşlardı.³⁹

Türk Hükümeti, Muş-Van-Kotur hattına büyük önem vermiş ve Muş-Tatvan demiryolunun inşasını ihaleye çıkarmıştı.⁴⁰ Bu hatların inşası için Nafia Vekâleti emrine verilen ödeneğin 440 milyon liraya çıkarılması kararlaştırılmıştı.⁴¹ Türkiye ile İran arasında demiryolu irtibatını sağlamak üzere bir taraftan Muş'tan İran hududuna diğer tarafta Tebriz'den Kotur'a

³⁴ **Demokrat Ağrı**, (1955), 6 Ocak.

³⁵ **Demokrat Ağrı**, (1955), 23 Ağustos.

³⁶ **TBMM ZC**, (1957), D.:X, C: 20, (19 Haziran), Sıra Sayısı:245, .1-2.

³⁷ ARMAOĞLU, F. **20. Yüzyıl Siyasi Tarihi**, Alkım Yayınevi, İstanbul (Basım Tarihi Yok). 524-528.

³⁸ **Yayla**, (1956), 7 Haziran.

³⁹ **BCA**, 030.01.75.474.18.

⁴⁰ **Van Sesi**, (1956); 25 Mayıs.

⁴¹ **Van Sesi**, (1956), 11 Eylül.

doğru demiryolu inşaatına başlanmış ve bu husustaki projeler üzerinde gereken temaslari yapmak üzere Nafia Vekâleti Demiryolları ve Limanları İnşaatı Dairesi Başkanı İkbâl Adil Sungur'un⁴² başkanlığında bir heyet Tahran'a gitmişti.⁴³

Bu gelişmeler olurken batılı devletler 19 Eylül 1956'da Londra'da Süveyş Kanalı Konferansı toplamıştı. Bu konferansta Türkiye'yi temsil etmek üzere Büyükelçi Muharrem Birgi'nin başkanlığında⁴⁴ Londra Büyük Elçisi Suat Hayri Ürgüplü'nün gitmesi kararlaştırılmıştı.⁴⁵ 19-21 Eylül 1956 tarihleri arasında Londra'da toplanmış olan Süveyş Kanalı meselesi hakkındaki konferans sonunda yayımlanan iki beyanname ile "*Süveyş Kanalı Kullanıcıları Birliği*" kurulmuştur. Türkiye de 27 Eylül 1956'da⁴⁶ bu birliğe katılmıştı.⁴⁷

Cumhurbaşkanı Celâl Bayar, Tahran'ı ziyareti sırasında Türk ve İranlı devlet adamları arasında yapılan müzakereler sonunda⁴⁸ 13 Ekim 1956'da Türkiye ile İran arasında ticari ve iktisadi ilişkileri geliştirecek ve işbirliğini sağlayacak "*Ticaret Tediye ve Transit Anlaşması*", imzalanmıştı.⁴⁹ Türk-İran dostluğunu iktisadi ve ticari sahalarda da güçlendirecek olan bu anlaşmanın 3. maddesinde; Türkiye ile İran arasındaki transit demiryolu inşası, bakımı ve ıslahına dayanan bir protokol ile her iki hükümet üç yıl içinde Muş-Tatvan-Van-Kotur-Tebriz demiryolunun inşasını bitirmeyi taahhüt etmekteydi. Pakistan hükümeti de Karaçi'yi Tahran'a bağlayacak demiryolu projesi üzerinde İran hükümetiyle temaslara geçmişti.⁵⁰ Bu demiryolu, iki ülkenin iktisadi hayatını geliştirecek⁵¹ ve ticari ilişkileri ile ulaştırma işlerini kolaylaştıracaktı.⁵²

Cumhurbaşkanı Celâl Bayar, 1 Kasım 1956'da mecliste yaptığı konuşmada demiryolu konusunda; "*Muş'a varmış olan demiryolumuzun Van*

⁴² BCA, 030.18.01.02.144.80.4.

⁴³ Karaköse, (1956); 27 Eylül.

⁴⁴ BCA, 030.18.01.02.144.70.13.

⁴⁵ BCA, 030.18.01.02.144.79.11.

⁴⁶ BCA, 030.18.01.02.144.80.3.

⁴⁷ BCA, 030.18.01.02.146.19.11.

⁴⁸ TBMM ZC, (1957), D:X, C:20, (19 Haziran), Sıra Sayısı:245, 1-2.

⁴⁹ Van Postası, (1956), 15 Ekim.

⁵⁰ TBMM ZC, (1957), D:X, C: 20, (19 Haziran), Sıra Sayısı:245, .1-2.

⁵¹ Yayla, (1956),22 Ekim.

⁵² Van Sesi, (1956); 18 Ekim.

*istikametinden İran hududuna vasil olması için bütün tertibat alınmıştır. Bu kısmın da kısa bir zamanda bitirilmesi için inşasına başlanacaktır. Böylelikle büyük komşumuz, dost ve müttefikimiz İran'la demiryolu irtibatımız tahakkuk sahasına girmiş olacaktır”*⁵³ dedi. Bu demiryolunun keşfi 194 milyon liraydı. Tatvan'dan Van'a kadar limanlar dâhil feribot masrafı 31 milyon lira olarak hesaplanmıştı.⁵⁴ Devlet Demiryolları İdaresi bir Amerikan ticaret kurumu olan General Electric'ten sağlanan 40 milyon dolarlık kredi ile demiryollarını modernleştirmek için harekete geçmişti.⁵⁵

Türk-İran demiryolunun yapımı iki taraf arasında varılan anlaşmalar gereğince gerek Türkiye'de ve gerekse İran'da çalışmalara başlanmıştı.⁵⁶ Türkiye ile İran arasında demiryolu irtibatı sağlamayı amaç edinen bu proje Bağdat Paktı Ekonomik Komitesi'nin Mart 1957 tarihli toplantısında incelendikten sonra Bakanlar Konseyi'nin Haziran 1957'deki toplantısında Bağdat Paktı müşterek projesi olarak kabul edilmişti. Projenin ilk kısmını oluşturan Muş-Tatvan Demiryolunun alt yapısının inşaatı 6845 ve 7009 sayılı kanunların verdiği yetkiye dayanarak 1957 sonunda Garanti İnşaat Türkiye Anonim Ortaklığı'na ihale edilmişti.⁵⁷ Bağdat Paktı Ulaştırma ve Bayındırlık Tali Komisyonu da Ankara'da bir toplantı yapmış ve bu proje üzerinde durmuştu.⁵⁸

Türkiye üzerinden İran, Pakistan ve Afganistan arasında bir bağlantı sağlamak amacıyla Muş'a kadar ulaştırılmış olan demiryolunu Tatvan'a kadar uzatmak amacıyla 25 Ekim 1957'den itibaren çalışmalara başlanmıştı.⁵⁹ Demiryolu için güzergâhı boyunca hazinece istimlak işleri yapılmış⁶⁰ ve bu esnada çıkan problemler mahkeme kararlarına bağlı kalınarak çözümlenmişti.⁶¹ Demiryolunun çalışmalarını yakından takip etmek amacıyla merkezi Elazığ'da olan Devlet Demiryolları Bölge

⁵³ **TBMM ZC**, (1956), D:X, C:14, (1 Kasım), 7.

⁵⁴ **Van Postası**, (1957); 5 Ocak.

⁵⁵ **Yayla**, (1957); 30 Ocak.

⁵⁶ **Van Sesi**, (1957); 29 Temmuz.

⁵⁷ **BCA**, 030.01.75.474.18.

⁵⁸ **Van Postası**, (1957), 18 Ekim.

⁵⁹ **TBMM ZC**, (1957); D:X, C:17, (26 Kasım), .903; **TBMM ZC**, (1957); D:X, C:17, (20 Kasım), Sıra Sayısı:61, .22.

⁶⁰ **BCA**, 030.11.1.281.12.10; **BCA**, 030.11.1.281.12.12; **BCA**, 030.11.1.281.12.13.

⁶¹ **BCA**, 030.11.1.281.12.8; **BCA**, 030.11.1.281.12.14; **BCA**, 030.11.1.281.12.15.

Müdürlüğü de Tatvan'a taşınmıştı.⁶²

Yapılacak hattın etüt işleri, ücretleri ABD tarafından ödenen ve De Leuw, Cather and Co. adlı bir Amerikan müşavir mühendislik firması tarafından yapılmıştır. Firma söz konusu demiryolunun ekonomik bakımından uygun olduğu sonucuna varmış ve dış finansmanı karşılamak üzere ABD hükümetine müracaat edilmiştir. Amerikan Kalkınma İkraz Fonu İdaresi, 6 milyon dolar tutarında bir kredi vermeye hazır olduğunu bildirmiştir. Ayrıca Muş-Tatvan demiryolu için İngiltere'den hibe olarak 1958'de 100 bin Sterlin yardım sağlanmış ve bu para ile inşaatta kullanılacak devirme tertibatlı 22 kamyon alınmıştır.⁶³ Türk-İran demiryolu inşaatının ilk aşamasını oluşturan Muş-Tatvan kısmının inşaatında kullanılmak üzere⁶⁴ İngiltere hükümeti tarafından bağış yoluyla gönderilen kamyon yedek aksamını gümrük vergisinden muaf tutulması kararlaştırılmıştır.⁶⁵

ABD tarafından verilen 12 milyon 670 bin dolarlık yardımla ilgili anlaşmaların tasdiki hakkında kanun 26 Mart 1958'de kabul edilmiştir.⁶⁶ Bağdat Paketi Vekiller Konseyi Londra'da,⁶⁷ devlet reisleri de İstanbul'da birer toplantı yapmışlardı.⁶⁸ Bu toplantılarda dünya durumu ve Ortadoğu'daki gelişmeler üzerinde durulmuş⁶⁹ ve Türkiye-İran demiryolunun yapılması desteklenmiştir.⁷⁰ Bu sırada Hakkâri'de tetkiklerde bulunan Nafia Vekili Tevfik İleri, Van'a geçmiş ve Van-Kotur demiryolunun⁷¹ 150 milyon liraya ihale edileceğini söylemişti.⁷² Ayrıca, bu konuda tetkiklerde bulunmak üzere Devlet Demiryolları Umum Müdürü Safa Yalçuk İran'a gitmiştir.⁷³

Türkiye-İran demiryolunun iç finansmanı Türk ve İran hükümetleri tarafından, dış finansmanı da Uluslararası İmar ve Kalkınma Bankası

⁶² **Kalkınan Tatvan**, (1959); 21 Ekim.

⁶³ **BCA**, 030.01.75.474.18.

⁶⁴ **BCA**, 030.18.01.02.154.68.9.

⁶⁵ **BCA**, 030.18.01.02.153.45.5.

⁶⁶ **TBMM ZC**, (1958), D:XI, C:3, (26 Mart), 86.

⁶⁷ **Karaköse**, (1958) 5 Temmuz; **Demokrat Ağrı**, (1958), 28 Temmuz.

⁶⁸ **Demokrat Ağrı**, (1958), 17 Temmuz.

⁶⁹ **İkinisan**, (1959), 28 Ocak.

⁷⁰ **İkinisan**, (1958); 26 Temmuz.

⁷¹ **Van Postası**, (1958), 16 Ekim.

⁷² **İkinisan**, (1958), 16 Ekim.

⁷³ **Şark Ekspres**, (1959), 19 Mayıs.

tarafından sağlanacaktı.⁷⁴ Yapılacak olan bu demiryolunun planları Bağdat Paktı'nın ekonomi komitesi tarafından hazırlanarak Uluslararası İmar ve Kalkınma Bankası'na sunulmuş⁷⁵ ve 60 milyon dolar dış finansman sağlanmıştı.⁷⁶ 13 Aralık 1960'ta ABD ile imzalanan ve 24 Temmuz 1961'de yürürlüğe giren 325 sayılı kanunla onaylanan kredi anlaşmasından Türkiye'ye; a) İnşaat çeliği, muhabere vasıtaları satın alınması için 313 bin dolar, b) İnşaat makine ve ekipmanı satın alınması için 1 milyon dolar, c) Ray, makas, küçük malzeme ve tartı aletleri satın alınması için de 3 milyon 359 bin dolar olmak üzere 4 milyon 672 bin dolar verilmesi kararlaştırılmıştı.⁷⁷

İnşaat mevsiminin başlamasıyla Garanti Şirketi, Muş-Tatvan Demiryolu çalışmalarına başlamıştı.⁷⁸ Ancak hattın inşaatı için verilen ödeneğin yetersizliği nedeniyle çalışmalar durmuştu. 1958'de Bakanlar Kurulu Kararı ile 25 milyon lira ek ödenek ayrılmış fakat buna rağmen hattın tamamlanması mümkün olmamıştı. Hattın tamamlanabilmesi için 8 milyon liralık yeni bir ödeneğe ihtiyaç vardı.⁷⁹ Sağlanan ek ödenekle Muş-Tatvan demiryolunun yapımına devam edilmişti.⁸⁰

CENTO⁸¹ Konseyi de 1963'te Karaçi'de yaptığı toplantıda teşkilatın iktisadi komitesi tarafından hazırlanan raporda bu demiryolunun süratle bitirilmesi için gerekli faaliyetin gösterilmesini istemişti.⁸²

18 Haziran 1964'te Türkiye ile ABD arasında 10 milyon 500 bin⁸³

⁷⁴ İkkinisan, (1959), 28 Temmuz.

⁷⁵ Yeşil Bitlis, (1959), 28 Temmuz.

⁷⁶ Demokrat Ağrı, (1959), 28 Temmuz; Yayla, (1959), 4 Kasım.

⁷⁷ BCA, 030.01.75.474.18.

⁷⁸ İkkinisan, (1962), 13 Haziran.

⁷⁹ Kurtuluş, (1962), 13 Ekim.

⁸⁰ BCA, 030.01.75.474.18.

⁸¹ Mısır ve SSCB'nin Bağdat Paktı'nın karşısında yer almaları ve Irak'ta yaşanan olaylar nedeniyle paktın güç kaybetmesine neden olmuştur. Irak'ta yönetimi ele geçiren yeni rejimin etkisiyle Irak pakttan çekilmiştir. Bundan sonra paktın adı değiştirilerek Merkezi Anlaşma Teşkilatı (CENTO) oldu. Pakt, yeni dönemde daha çok ekonomik, kültürel ve teknik işbirliğine ağırlık vermiştir. (ARMAOĞLU, F. 20. **Yüzyıl Siyasi Tarihi**, Alkım Yayınevi, İstanbul (Basım Tarihi Yok), 524-528.)

⁸² Van Sesi, (1963), 2 Mayıs.

⁸³ "Türk-İran Demiryolu ve Van'ın Geleceği", İkkinisan, (1964), 20 Mart.

dolarlık bir kredi anlaşması imzalanmıştı.⁸⁴ Antlaşma, Maliye Bakanı Ferit Melen ile ABD adına Büyük Elçi Raymond A. Hare tarafından imzalanmıştı.⁸⁵ Anlaşmanın imzası sırasında İran Sefiri Khosrovani, CENTO Genel Sekreteri Khalabatry ile CENTO Teşkilatı ve Bakanlıklar ileri gelenleri de hazır bulunmuşlardı. Bu kredi Türkiye ile İran arasındaki CENTO demiryolu irtibatının ilk kısmını teşkil eden Muş-Tatvan hattı için 1960'ta ABD'den alınmış olan 4.3 milyon dolarlık krediye ilave olarak alınmıştı. Tatvan'daki ve Van İskelesi'ndeki deniz tesislerini, Van Gölü üzerindeki 91 km'lik deniz irtibat vasıtalarını, Van-Çeçon-Irgat-Erçek-Dibekli-Çimenova-Çaybağı-Kapıköy-Kotur arasındaki 118 km'lik demiryolu inşaatı için harcanacaktı.⁸⁶

Nihayette yapılan çalışmalar sonunda Muş-Tatvan demiryolu tamamlanarak 27 Eylül 1964'te yapılan büyük bir törenle açıldı. Başbakan İsmet İnönü yaptığı konuşmada Türkiye-İran-Pakistan demiryolunun bir parçası olan Muş-Tatvan demiryoluna bağlı Van-Kotur kısmının da iki sene içinde bitirilerek hizmete gireceğini ve bunun doğunun iktisadi hayatında önemli bir rolü olacağını belirtmiştir.⁸⁷ Muş-Tatvan demiryolu Muş ile Şerefhane'yi birbirine bağlayacak olan CENTO projesinin bir parçasını teşkil etmekteydi. Bu demiryolu projeleri tamamlandıktan sonra Karaçi'den İstanbul'a ve daha ötelere demiryolu ile seyahat etmek ve mal nakletmek imkân dâhiline girmiş olacaktı.⁸⁸

4. TATVAN- VAN ARASINDA YAPILAN ÇALIŞMALAR (FERİBOT)

Demiryolunun Tatvan'a yaklaşmasıyla trenlerin Tatvan'dan Van'a hangi güzergâhlardan geçirilmesi gerektiği meselesi gündeme gelmişti. Tatvan-Van arasında trenler için üç güzergâh üzerinde durulmaktaydı. Bunlardan birincisi, Van Gölü'nün kuzeyinden Tatvan-Ahlât-Adilcevaz-Erciş güzergâhıydı. Bu güzergâh, hattı çok uzatacağından ekonomik olmayacaktı. Ancak uzmanlar bunun üzerinde fazla durmamışlardı. İkincisi gölün güneyi olup, güzergâhı Tatvan-Reşadiye-Gevaş (Vastan) Kazalarından geçecekti. Bu güzergâh birincisine göre biraz daha kısa olmasına rağmen dağlık ve sarp bölgelerde ray döşenmesinin zaman alması ve maliyeti 14

⁸⁴ Van Postası, (1964), 26 Haziran.

⁸⁵ İkisan, (1964), 24 Haziran.

⁸⁶ Van Sesi, (1964) 23 Haziran.

⁸⁷ İkisan, (1964), 26 Ekim.

⁸⁸ Van Postası, (1964), 26 Ekim.

milyon lira olan 140 km'lik yeni demiryolu yapımını gerektireceğinden kabul görmemişti. Üçüncü güzergâh göl üzerinden feribotlar vasıtasıyla trenlerin Van'a taşınmasıydı. Trenlerin feribotla taşınması bu tarihe kadar Türkiye'de uygulanmayan bir yöntemdi. Bu yöntem zamandan, masraftan tasarruf yaparak, Van'a bir an önce ulaşma imkânlarını sağlayacağı için tercih edilmişti. Bu durumda Türkiye'deki ilk feribot işletme servisi Van Gölü üzerinde kurulacaktı.⁸⁹

Tatvan ile Van'da feribot için iki iskele ve tesisleri kurulması kararlaştırılmıştı.⁹⁰ 90 km'lik gölü geçerek feribot Van'da tekrar karaya geçmesi planlanmıştı.⁹¹ Van Gölü'nde işletilecek olan feribotla bunun yanaşacağı Tatvan ve Van iskelelerinin inşasını da Alman Krupp Fabrikası'nın alması için görüşmeler yapılmış ve Krupp temsilcileriyle hükümet arasında yapılan müzakerelerden⁹² sonra bir antlaşma imzalanmıştı.⁹³

Tatvan-Van arası feribot iskeleleri 40 milyon lira keşif bedelli olarak ihaleye çıkarılmıştı.⁹⁴ Tatvan feribot iskele ve dalgakıranlarıyla Van-Kotur hattının inşasına 350 milyon lira sarf edilmesi kararlaştırılmıştı.⁹⁵ Amerikan hükümeti, Van Gölü'nde işletilecek feribot ve bu gölün iki noktasında yapılacak iskeleler için 4 milyon dolar, vermeyi kabul etmişti.⁹⁶ Böylece Van Gölü'nde yapılmakta olan feribot iskelesinin faaliyeti hızlanmış ve iskeleyi taahhüt eden müteahhit Kalecik Köyü'nden taş getirmeye başlamıştı.⁹⁷ Yapılmakta olan iskele denize 1500 m sokulacak ve buraya turistik değer kazandırmak için iskelenin tamamlanmasından sonra her iki tarafına gazino, kahve ve benzeri dinlenme yerleri yapılacaktı.⁹⁸

ABD, CENTO Ekonomik Koordinatörü tarafından gönderilen iki

⁸⁹ KALGAY, Y.(1948), “Trenlerimizi Van Gölünden Nasıl Geçireceğiz?”, **Demiryollar Dergisi**, XXII/ 272-274, Haziran-Ağustos. 32.

⁹⁰ **Şark Ekspres**, (1959), 1 Ağustos.

⁹¹ **Van Postası**, (1958), 16 Ekim.

⁹² **Van Sesi**, (1957), 9 Ekim.

⁹³ **Van Sesi**, (1957), 16 Ekim.

⁹⁴ **İkinisan**, (1964), 24 Ekim.

⁹⁵ **Van Sesi**, (1967), 24 Ekim.

⁹⁶ **Van Sesi**, (1962), 3 Mart.

⁹⁷ **Van Postası**, (1966), 2 Temmuz.

⁹⁸ **Van Postası**, (1966), 14 Temmuz; **Van Postası**, (1966), 29 Temmuz.

Amerikalı uzman da Bayındırlık Bakanlığı ile görüşerek, Türk-İran demiryolunun Tatvan'dan sonraki kısmının inşası için gerekli iç ve dış ödenekler tespit edilmişti.⁹⁹ Buna göre Van Gölü'nde yapılacak feribot tesisleri ve Tatvan ile İran hududu arasında dört yıllık bir inşaa programına göre demiryolu irtibatı sağlamak için yaklaşık 170 milyon Türk lirasına ve 13.820 milyon dolara ihtiyaç bulunmaktaydı. Bunun yaklaşık 64 milyon Türk lirası ile 5.257 milyon doları Tatvan ve Van'da feribot işletmesi için sahilde yapılacak tesislerin inşaatına ve iki feribotun teminine harcanacaktı.¹⁰⁰ Yapılacak feribot tesisleri 1957 bütçesi programında da yer almıştı.¹⁰¹

Türk-İran ticari ilişkilerinin gelişmesiyle Van Gölü'nde trafiğin arttığını gören Bayındırlık Bakanlığı, Türk tezgâhlarında inşa edilen¹⁰² “*İki Nisan*” adlı geminin ana makinalarını İtalya'dan getirterek Tatvan'a göndermişti.¹⁰³ 450 yolcu ve 500 ton yük taşıyabilecek bu gemi¹⁰⁴ Tatvan ile Van arasında çalışacaktı.¹⁰⁵ Yaklaşık 82 m uzunluğundaki gemi, 16 vagonu taşıyabilecekti.¹⁰⁶ Demiryolu hattının Van Gölü üzerindeki bağlantısı için harcanan para 70 milyon liraya yaklaşmış ve bu paranın bir kısmı Milletlerarası Kalkınma Teşkilatı (AID) yardımından sağlanmaktaydı. Sadece iki feribotun maliyeti 55 milyon lirayı bulmaktaydı.¹⁰⁷

Bayındırlık Bakanlığı ile Tippetts Abnett-McCarthy Stratton Müşavir Mühendislik Firması (TAMS Firması) arasında¹⁰⁸ Van-İskele ve Tatvan'da yapılacak liman ve tesisler, Van-İskele ile Tatvan arasında demiryolu ulaşımını sağlamak için inşa edilecek iki gemi ile diğer vasıtaların işi ile Van-İran demiryolu hattı için ABD tarafından yapılan 10 milyon 500 bin dolar yardımın kullanımına izin verilmişti.¹⁰⁹ Van limanı inşaatı için 18 milyon lira ve 16. ile 17. kısım inşaatına 104 milyon lira harcanmıştı. Ayrıca bina ve tesisler inşaatına 7 milyon lira ve diğer işler için de yaklaşık 10

⁹⁹ **Karaköse**, (1959), 1 Ağustos.

¹⁰⁰ **BCA**, 030.01.75.474.18.

¹⁰¹ **TBMM ZC**, (1957), D:X, C: 17, (20 Kasım), Sıra Sayısı: 61, .75.

¹⁰² **Yeşil Bitlis**, (1958), 12 Nisan.

¹⁰³ **İkinisan**, (1970), 19 Aralık.

¹⁰⁴ **Şark Ekspres**, (1958), 22 Mayıs.

¹⁰⁵ **Van Postası**, (1957), 28 Aralık.

¹⁰⁶ **Van Postası**, (1970), 27 Ocak.

¹⁰⁷ **İkinisan**, (1969), 25 Kasım.

¹⁰⁸ **BCA**, 030.11.1.367.38.4.

¹⁰⁹ **BCA**, 030.11.1.367.38.4.

milyon lira harcanmıştı.¹¹⁰

Tatvan ve Van limanları 27 milyon 500 bin lira ihale edilmişti. Yapılacak iş, Tatvan ve Van'da feri yanaşma iskeleleri ve mendirek inşaatı oluşturmaktı.¹¹¹ Diğer taraftan Tatvan'da inşa edilmekte olan iki adet tren feribotundan birincisi de "*Orhan Atılman*" gemisi¹¹² 1970 sonunda çalışmaya başlayacaktı.¹¹³ Yapılan ikinci gemi de "*Refet Ünal*"dı.¹¹⁴

Tatvan Denizcilik İşletmesi Atölyesi'nde montesine başlanan iki gemiden¹¹⁵ birisi tamamlanmış ve göl denemesi yapılmıştı. Diğer gemi ise iki ay içinde¹¹⁶ tamamlanmasına başlanmıştı.¹¹⁷ 29 Ekim 1970 Cumhuriyet Bayramı'nda Tatvan-Van arasındaki demiryolu törenle işletmeye açılacaktır.¹¹⁸

5. TÜRKİYE-İRAN (VAN-KOTUR) HATTINDA YAPILAN ÇALIŞMALAR

1965'te ihalesi yapılan ve 1966'da yapımına başlanılan Türkiye-İran demiryolunun Van-Kotur arasındaki hat üç kısımda ihale edilecek ve 1968'de tamamlanacaktı. Hattın 1. kısmı İskele Köyü'nden Anzaf Köyü mevkiine,¹¹⁹ 2. kısmı Anzaf Köyü'nden Özalp yakınlarına ve 3. kısım da sınıra kadar devam edecekti. Van-Kotur¹²⁰ demiryolu ihalesi 13 Ağustos 1965'te yapılacak 16 km'lik ilk kısımdan sonra¹²¹ 20 Ağustos 1965'te 2.

¹¹⁰ ALP, T. (1971), "*İdareci Gözüyle Van*", *Van Postası*, 13 Eylül.

¹¹¹ *İkinisan*, (1967), 27 Eylül.

¹¹² *Van Postası*, (1971), 10 Haziran.

¹¹³ "*Tatvan-Van-İran Hududu Demiryolu*", *Bayındırlık İşleri Dergisi*, (1970), XLIV/15, Kasım, 63.

¹¹⁴ ÖZKUL, İ. (1972), "*Van Gölü'nde Şenlik Katmerleşiyor*", *Demiryol Dergisi*, Yıl:47, S:560, Eylül. 21.

¹¹⁵ *Van Sesi*, (1971), 4 Şubat.

¹¹⁶ *Van Postası*, (1971), 12 Ocak.

¹¹⁷ *Van Postası*, (1970), 12 Mayıs.

¹¹⁸ *İkinisan*, (1970), 4 Temmuz.

¹¹⁹ *Van Postası*, (1965), 21 Ağustos.

¹²⁰ **Kotur Köprüsü:** İran'da Türkiye sınırının hemen doğusunda Kutur vadisini aşan 450 m uzunluğundaki köprü, önemli bir mühendislik başarısıdır. Maliyeti 7,5 milyon doları geçmiş olan bu köprünün yapımı yaklaşık olarak iki yıl sürmüştür. ("*CENTO Bölgesinde Ulaşım Bağlanıyor: Türkiye-İran Demiryolu*", (1971), *Demiryol Dergisi*, Yıl:46, S:549, Ekim, 14.)

¹²¹ *İkinisan*, (1965), 23 Ağustos.

kısım ve 30 Ağustos 1965'te de 3. kısım inşaatlarının ihaleleri yapılacaktı.¹²² Van-İran demiryolunun ikinci partisi olan 17. kısım inşaatı da Bayındırlık Bakanlığınca 36 milyon lira bedelle ihaleye çıkarılmış¹²³ ve bu demiryolu yeni kurulan Süleyman Demirel Hükümeti'nin programında da yer almıştı.¹²⁴

Türkiye-İran arasında yapılacak demiryolu¹²⁵ için Ankara'da bir toplantı yapılmıştı.¹²⁶ Burada yapılacak çalışmaların iktisadi gelişmeleri sağlayacağı¹²⁷ gibi Pakistan'a kadar uzanan ulaşım ve taşımacılık faaliyetlerini canlandıracak ve aynı zamanda geçtiği bölgelerin kalkınmasını sağlayacaktı.¹²⁸

Türkiye-İran demiryolu planının gerçekleşmesi için son görüşmelerin Londra'da yapılması¹²⁹ CENTO toplantısının gündeminde yer almıştı.¹³⁰ CENTO İktisadi Birliği,¹³¹ Türk-İran demiryolunun Van-Kotur kısmı üzerinde faaliyete geçme kararı almıştı.¹³² ABD Hükümeti de hattın inşası için 16 milyon dolar vermeyi kabul etmiş¹³³ ve hükümetçe verilmesi kararlaştırılan toplam yardım 119 milyon dolar¹³⁴ olması planlanmıştı.¹³⁵ Bu demiryolunun ihalesi 1.5 milyar lira bedelle Arı Şirketi'ne verilmişti.¹³⁶ Milletlerarası Kalkınma Teşkilatı (AID) da Van-İran hudut hattı demiryolu inşaatında kullanılmak üzere bağış yoluyla iki adet vinçli kamyon ile bir adet şahmerdan aracı vermişti.¹³⁷ Ayrıca, Van-Kotur demiryolunun inşası Beş

¹²² **İkinisan**, (1965), 10 Ağustos.

¹²³ **Van Sesi**, (1965), 12 Ağustos.

¹²⁴ **İkinisan**, (1965), 5 Kasım.

¹²⁵ **Van Postası**, (1965), 5 Kasım.

¹²⁶ **BCA**, 030.18.01.02.175.1.1.

¹²⁷ **Van Sesi**, (1964), 28 Nisan.

¹²⁸ **"Demiryolu"**, **Van Sesi**, (1960), 20 Eylül.

¹²⁹ **Kalkınan Tatvan**, (1960), 7 Kasım.

¹³⁰ **Demokrat Ağrı**, (1960), 24 Kasım.

¹³¹ **BCA**, 030.01.75.474.18.

¹³² **Van Sesi**, (1962), 24 Ocak.

¹³³ **BCA**, 030.18.01.02.178.30.5.

¹³⁴ **Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi**, (1965), D:I, C:27, 80. Birleşim (9. 5.), 340.

¹³⁵ **İkinisan**, (1962), 5 Mart.

¹³⁶ **Van Postası**, (1962), 24 Temmuz.

¹³⁷ **BCA**, 030.18.01.02.214.2.11.

Yıllık Kalkınma Planı'na dâhil edilmiş¹³⁸ ve bu çerçevede çalışmalara başlanmıştı.¹³⁹ Böylece hattın bir an önce tamamlanması konusundaki gayretler artmıştı.¹⁴⁰

İran Yollar Vekâleti'nden bir heyet, İran demiryolu sisteminin İran-Türkiye hududuna kadar uzatılması ve bunun Türkiye'nin kuzeyindeki demiryolu ile birleştirilmesini göz önünde bulundurarak Tebriz ile Mianeh arasındaki demiryolu kavşağını teftiş etmek üzere Tebriz'e gitmişti. İran'ın Mianeh yakınındaki Sharafkhaneh'ten Türkiye sınırında Türk Demiryolu ile birleşmek üzere yaklaşık 150 km'lik demiryolu hattı ilave etmesi gerekmekteydi.¹⁴¹ İranlılar bu kısım üzerinde yoğun bir şekilde çalışmış ve her iki ülkedeki kısımların 1970 sonlarına kadar tamamlanması planlanmıştı.¹⁴² Bu bağlantı ile İran demiryolları Türkiye demiryolları üzerinden Avrupa'ya, Akdeniz'e, Karadeniz'e çıkış kazanmış olacaktı. Daha sonra İran-Pakistan ve İran-Afganistan bağlantıları geliştirildiğinde Türkiye Asya-Avrupa yolu üzerinde büyük transit köprüsü olacaktı.¹⁴³ İran'ın batı ülkelerinden yaptığı ithalat ortalama olarak 1 milyon ton, ihracat ise 300 bin ton civarında olup, ithalatı demiryolu ile yapılmaktaydı. Ancak bu nakliyatın maliyeti yüksek olduğu gibi taşıma vasıtası sıkıntısı da çekilmekteydi.¹⁴⁴ Bu nedenle açılacak demiryolu büyük bir öneme sahip olacaktı.

Türkiye-İran demiryolu yapımını organize etmek üzere Devlet Demiryolları'ndan 16 kişilik bir ekip Yüksek Mühendis Hikmet Barkan'ın başkanlığında Tatvan'dan Van'a geçmiş ve gerekli hazırlıklara başlamıştı.¹⁴⁵ Aynı zamanda yapılacak olan bu hat üzerinde incelemelerde bulunmak üzere ABD Dışişleri Bakan Yardımcısı Robert Moore, Van'a gitmiş ve buradaki

¹³⁸ **Van Sesi**, (1963), 21 Şubat.

¹³⁹ **İkinisan**, (1964), 8 Nisan.

¹⁴⁰ **Kurtuluş**, (1962), 2 Haziran.

¹⁴¹ **Karaköse**, (1956), 22 Mayıs; **Van Postası**, (1956), 22 Mayıs.

¹⁴² **Van Sesi**, (1969), 7 Kasım.

¹⁴³ "CENTO Bölgesinde Ulaşım Bağlanıyor: Türkiye-İran Demiryolu", **Demiryol Dergisi**, (1971), Yıl:46, S:549, Ekim, 11-12; CARIM, T. (1971), "Türkiye-İran Demiryolu", **Van Sesi**, 19 Ekim.

¹⁴⁴ KUNDAY, A. İ.(1972), "Van-Kotur'un Getirecekleri", **Demiryol Dergisi**, Yıl:46, S:552, Ocak. 7.

¹⁴⁵ **İkinisan**, (1959), 4 Temmuz.

çalışmalarından sonra İran'a geçmişti.¹⁴⁶

Müşterek proje için müracaatın yapıldığı tarihte geniş hatlı olan 84 km'lik Tebriz-Şerefhane kısmı 1958-1959 yıllarında normal hat genişliğine çevrilmiş ve bu hatta bir takım ıslah işleri yapılmıştı. Şerefhane ile Karatepe arasındaki 60 km'lik kısmın 40 km'lik bir parçasının alt yapısı inşaatı 1960'ta ihale edilmişti. Hattın, Karatepe ile Türk hududu arasındaki 76 km'lik kısmı oldukça arızalı araziye rastlamaktaydı. İran Hükümeti, demiryolu projesinin kendi memleketinde yapılacak kısmı için ABD hükümetinden hibe olarak¹⁴⁷ 1.964 milyon dolar yardım sağlamıştı.¹⁴⁸ Ayrıca, Dünya Bankası ile İran arasında imzalanan anlaşma ile Dünya Bankası'nın İran'a kalkınma fonundan 42 milyon dolar kredi açması kararlaştırılmıştı.¹⁴⁹ Verilen yeni kredi ile İran demiryolu şebekesi İran-Türkiye sınırına bağlanmış olacaktı.¹⁵⁰

CENTO'nun üzerinde önemle durduğu Türk-İran demiryolunun¹⁵¹ Van-Kotur kısmının geçeceği alanların istimlakına başlanmıştı.¹⁵² Bu amaçla Diyarbakır'dan Van'a giden Demiryolu İstimlak Heyeti, istimlak edilecek arsa ve arazilerin tespitini müteakip gerekli istimlak çalışmalarına başlamıştı.¹⁵³ Bayındırlık Bakanlığı adına istimlak edilecek araziler tespit edilmiş¹⁵⁴ ve bedellerinin ödenmesine başlanmıştı.¹⁵⁵ Van-Kotur demiryolu sekiz inşaat kısmından oluşacaktı.¹⁵⁶ Bayındırlık Bakanlığı, Van-Kotur CENTO projesinde uzman olarak İsviçre uyruklu Wiliam Kramer ile Macar Mültecisi İstvan Eber'in sözleşmeli personel olarak çalıştırılmalarını sağlamıştı.¹⁵⁷

Projeye göre Van İskelesi'nden inşa edilecek demiryolu Akköprü'den geçip Toprakkale'den tünel açılmak suretiyle ovaya çıkacaktı.

¹⁴⁶ **İkinisan**, (1959), 7 Eylül.

¹⁴⁷ **Van Sesi**, (1964), 23 Haziran.

¹⁴⁸ **BCA**, 030.01.75.474.18.

¹⁴⁹ **Demokrat Ağrı**, (1960), 26 Şubat.

¹⁵⁰ **Van Postası**, (1964), 25 Haziran.

¹⁵¹ **Van Sesi**, (1959), 8 Eylül.

¹⁵² **Van Sesi**, (1959), 15 Eylül.

¹⁵³ **Kalkınan Tatvan**, (1959), 8 Ekim.

¹⁵⁴ **İkinisan**, (1959), 5 Kasım.

¹⁵⁵ **İkinisan**, (1960), 23 Temmuz.

¹⁵⁶ **Van Postası**, (1965), 12 Ocak.

¹⁵⁷ **BCA**, 030.18.01.02.269.52.6.

Bu suretle Akköprü’de bir istasyon kurulacaktı. Diğer tarafta Toprakkale’yi aşan demiryolu kolaylıkla Özalp ve oradan İran sınırında Kotur’a varacaktı.¹⁵⁸ Bakanlar Kurulu da Türk-İran sınırındaki Kapıköy’ü yolcu ve eşya nakli için giriş-çıkış kapısı olarak tayin etmişti.¹⁵⁹

CENTO’ya dâhil devletlerin daimi irtibatını temin etmek ve stratejik yönden olduğu kadar iktisadi alanda da CENTO’ya bağlı devletlerin kalkınmasını sağlamak amacıyla inşasına girişilen Van-Kotur demiryolu için Milletlerarası Merkez Teşkilatı, Türkiye’ye 6 milyon dolarlık bir yardımda bulunmuş¹⁶⁰ ve bu hattın inşaatında hummalı bir faaliyet başlamıştı. Bir taraftan toprak tesviyesi işleri ilerlerken diğer taraftan istasyon binalarının inşaatı ve tünellerdeki çalışmalar hızla devam etmişti.¹⁶¹ Van-İran hattının 1964’te temin edilen dış finansmanla 1965 içinde bu hattın ikinci parçası olan 118 km’lik Tatvan-Van-İran Hududu demiryolu ile feribot iskeleleri taahhüde bağlanmıştı.¹⁶²

Tebriz’den Türkiye sınırına doğru İran demiryolcularının da çalıştığı bilindiğinden onlardan evvel hududa varılması Türk işçilerinin her birinin bilinçaltına yer etmişti. Bu duygu mevcut gayrete eklenince makine düzeni içinde her gün 500 m yoldan aşağı düşmemek üzere iş yarışı sürdürülmüştü. İranlılardan evvel demiryolunu sınıra götürmek için yapılan çalışma planı gerçekleşmiş 1970 yılı sonbaharında ilk treninin sinyalleri sınır karakollarında duyulduğunda İran’dan gelen hat çok gerilerdeydi.¹⁶³

Bayındırlık Bakanlığınca inşaatı yürütülen Van-İran hududu demiryolu projesinde devam eden çalışmalar neticesinde 22 Eylül 1970 tarihinde ray döşenmesi İran hududuna varmıştı.¹⁶⁴ Van-Kotur hattındaki bütün eksiklikler 1971 yılı içinde bitirilerek ve Cumhuriyet Bayramı’nda

¹⁵⁸ **İkinisan**, (1958), 20 Eylül.

¹⁵⁹ **BCA**, 030.18.01.02.272.73.8.

¹⁶⁰ **İkinisan**, (1960), 14 Temmuz; **Van Sesi**, (1960), 18 Temmuz; **Van Postası**, (1960), 14 Temmuz; **Şark Ekspres**, (1960), 1 Ekim.

¹⁶¹ **Van Sesi**, (1966), 20 Ağustos.

¹⁶² **Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi**, (1966), D:I, C:32, 42. Birleşim (5.2.), 507.

¹⁶³ ÖZKUL, İ. (1983), “**Van-Tebriz Trenleri**”, **Demiryol Dergisi**, Yıl:58, S:695, Aralık.18-20.

¹⁶⁴ “**Tatvan-Van-İran Hududu Demiryolu**”, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, (1970), XLIV/15, Kasım..63; **Bayındırlık İşleri Dergisi**, (1970), Kasım, 63.

hattın işletmeye açılması planlanmıştı.¹⁶⁵ Planlandığı gibi Van-Kotur demiryolu inşaatı Haziran 1971’de bitmiş¹⁶⁶ ve 27 Eylül 1971’de Cumhurbaşkanı Cevdet Sunay ve İran Şahı Muhammed Rıza Pehlevi ve CENTO Genel Sekreteri Turgut Menemencioğlu’nun Van’da katıldıkları törenle işletmeye açılmıştı¹⁶⁷. Demiryolu açılış töreninde Cumhurbaşkanı Cevdet Sunay yaptığı konuşmada; *“Bugün hizmete açacağımız Türkiye-İran demiryolu sadece bölgemiz için değil Asya’yı Avrupa ile birbirine bağlaması bakımından da ayrı bir önem taşımaktadır,”*¹⁶⁸ dedi. İran Şahı Muhammed Rıza Pehlevi de yaptığı konuşmada; *“Bugün Türkiye ve İran mutlu günlerinden birisini yaşıyor. Dostumuz Türkiye ve Pakistan bu yol sayesinde yakın bağlarını daha çok birbirlerine yanaştırmış olacaktıdır”* dedi.¹⁶⁹ Türk-İran demiryolunun açılmasıyla Tahran-Haydarpaşa tren seferleri başlamış ve PTT, Türkiye-İran demiryolu hatırası olarak özel pul ve damga kullanmıştı.¹⁷⁰

Türkiye-İran Hattı Asya ile Avrupa’yı birbirine bağlayacak ve bölgenin ekonomik, kültürel gelişiminde önemli katkılar sağlayacaktı. İşletmeye açılan Türkiye-İran demiryolunun Pakistan’a bağlanması için CENTO devletleri arasında gerekli çalışmalara başlanmıştır. Hattın Pakistan’a ulaştırılması ve bu suretle Hindistan ve Çin dâhil bütün Asya Avrupa’ya bağlanmış olacaktı.¹⁷¹ Türkiye-İran demiryolu bağlantısının tahakkuk etmesiyle Ortadoğu güvenliğini sağlayan CENTO Paketi içindeki Türkiye-İran-Pakistan bu eserden büyük istifadeler sağlamışlardı.¹⁷²

Türkiye-İran demiryolunun açılmasından sonra 29 Eylül 1971’de İstanbul-Tahran seferleri başlamıştı.¹⁷³ Demiryolu inşaatının İran hududuna ulaşmasıyla, İran’la irtibat sağlanmış ve Londra ile Karaçi arasında 9840 km’lik bir demiryolu şebekesi faaliyete geçmişti. Londra-Türkiye hududu

¹⁶⁵ İkinisan, (1971), 24 Şubat.

¹⁶⁶ Van Sesi, (1971), 7 Haziran.

¹⁶⁷ Demiryol Dergisi, (1971), Yıl: 46, S: 549, Ekim, 6-10.

¹⁶⁸ İkinisan, (1971), 28 Eylül; Van Postası, (1971), 28 Eylül; **“Türkiye-İran Demiryolu Açıldı”, Demiryol Dergisi, (1971), Yıl:46, S:549, Ekim, 7.**

¹⁶⁹ Van Postası, (1971), 28 Eylül.

¹⁷⁰ İkinisan, (1971), 29 Eylül.

¹⁷¹ Van Sesi, (1971), 30 Eylül; İkinisan, (1971), 5 Ekim.

¹⁷² **“40 Yıllık Rüya”, İkinisan, (1971), 27 Eylül 1971; KUNDAY, A.İ. “Van-Kotur Hattının Düşündürdükleri”, Demiryol Dergisi, (1971), Yıl: 46, S: 550, Kasım, 14.**

¹⁷³ Van Sesi, (1971), 29 Eylül.

arası 3245 km'dir. Türkiye'de demiryolu transit geçişi 2420 km olacaktır. Türkiye-İran hududu-Karaçi arası ise 4175 km'dir. Türkiye-İran arasındaki demiryolu irtibatının sağlanması ile Londra ve Tahran bağlanmış olacak, böylelikle Türkiye demiryolu ulaştırmasında transit olarak geçilen bir bölge haline gelecekti.¹⁷⁴ Yeni işletmeye açılan Van-Kotur hattında hükümetlerin katılma payları: Türkiye (van-Sınır) 358.584.000 Tl, İran, 3.120 milyon Risl, İngiltere 112.000 Sterlin, ABD, 2.1 milyon dolar nakit ve 22,3 milyon dolar da kredi verdi.¹⁷⁵

6. İRAN-PAKİSTAN ARASINDA YAPILAN ÇALIŞMALAR

Türkiye-İran demiryolunun açılmasından sonra CENTO'nun bölgedeki üçüncü ülkesi olan Pakistan'ın da bu demiryolu şebekesine bağlanması ile demiryolunun bölgenin kalkınmasında en yüksek yararı sağlayacak şekilde işletilmesine ilişkin çareleri araştırmak üzere iktisat ve demiryolu uzmanlarından oluşan bir kurul çalışmalara başlamıştı. ABD hükümeti ile Westwood Research Şirketi arasında imzalanan sözleşme uyarınca uzmanlar kurulu Dr. Kenneth G. Clare'ın başkanlığında CENTO Demiryolu bağlantısını iktisadi açılarından incelemeye başlamıştı.¹⁷⁶

CENTO'ya üye ülkelerin ticaretteki engellerin kaldırılması ve bu suretle bölge içi ticaretin gittikçe artmasında devamlılık sağlanması yolundaki arzuları ve Kalkınma İçin Bölgesel İşbirliği (RCD) bölgesi içinde çok taraflı bir ödeme sistemi kurulması hakkındaki mutabakatları uyarınca İran, Pakistan ve Türk hükümetleri çok taraflı ödeme işlemleri ile ilgili RCD Birliği kurulmasını kararlaştırmışlardı.¹⁷⁷ Buna göre her üye hükümet diğer iki hükümetten her birine ayrı ayrı 2 milyon ABD dolarına kadar kredi açacaktı.¹⁷⁸ Söz konusu anlaşma Bakanlar Kurulunca 10 Haziran 1967'de

¹⁷⁴ **Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi**, (1969), D:I, C:51, 30. Birleşim (2.2.),196; **Van Postası**, (1968), 15 Temmuz; **İkinisan**, (1968), 15 Temmuz.

¹⁷⁵ **Demiryol Dergisi**, (1971), Yıl:46, S:550, Kasım, 14.

¹⁷⁶ **İkinisan**, (1971), 6 Temmuz.

¹⁷⁷ **BCA**, 030.18.01.02.200.76.17.

¹⁷⁸ Cumhurbaşkanı Cevdet Sunay'ın RCD Bakanlar Konseyi'nin 6'ncı Toplantısına 23 Ocak 1967'de gönderdiği mesaj şu şekildeydi; "*Üç kardeş olan İran, Pakistan ve Türkiye'nin gaye edindikleri hayat seviyesine ulaşmak maksadıyla yürüttükleri ekonomik, kültürel ve sosyal gelişme gayretlerini kalkınma için bölgesel işbirliği çerçevesinde gerçekleştirmeye karar verenleri istiklal ve istikballeri bakımından önemli ve tarihi bir hadise olmuştur.*" (**BCA**, 030.01.40.236.22.)

imzalanarak yürürlüğe girmişti.¹⁷⁹ İran, Pakistan ve Türkiye arasındaki geleneksel dostluk bağlarını ve ticareti artırmak amacıyla 3 Eylül 1968'de Tahrandaki imzalanan RCD Ticaret Antlaşması yürürlüğe girmiş¹⁸⁰ ve 7 Aralık 1968'de Türkiye ile Pakistan bir kredi antlaşması imzalanmıştı.¹⁸¹ 19 Nisan 1971'den itibaren Tahran'da yapılacak olan RCD ülkelerinin ticaret mevzuatı ile ilgili yapılan toplantıya Türkiye de katılmıştı.¹⁸²

İran demiryolu şebekesinin Pakistan'a doğru uzanan doğu hattı Tahran'ın 1.000 km güneyindeki Zarand'da bitmekteydi. Pakistan demiryolu şebekesinin batıya uzanan hattı ise İran-Pakistan sınırında Zahidan'a kadar varmaktaydı. CENTO demiryolu projesinde bu iki şebekenin de birbirine bağlanması ve böylece Pakistan, İran ve Türkiye üzerinden Avrupa'ya kadar kesintisiz demiryolu ulaşımının sağlanması planlanmaktaydı. Pakistan, böylelikle İran Türkiye ve batı dünyası ile ülkesi arasındaki Karaçi Limanı yoluyla denizden sahip olduğu ticaret yolunun yanı sıra İran ve Türkiye yoluyla karadan yeni bir ticaret yolu kazanacaktı. Zarand ve Kerman arasında demiryolu yapımına 1972 yılı içinde başlanacaktı. Kerman ile Zahidan arasındaki kesim üzerinde inceleme çalışmaları başlamıştı. Ayrıca Kerman'dan İran Körfezi'ndeki Bender Abbas Limanı'na uzanacak bir tali yol için de çalışmalar yürütülmüştü.¹⁸³ Bu demiryolunun inşaatında hayli çetin sorunlarla karşılaşmıştı. Çünkü demiryolu hattı dünyanın en sarp ve arızalı bazı yörelerinden geçmekteydi.¹⁸⁴ İran'daki Razi istasyonu Van-Tahran-Karaçi demiryolunun Türkiye sınırına 3 km uzaklıkta oldukça sert eğimli bir yamaçta kurulmuş bir istasyondur.¹⁸⁵ Bu hatların ulaşım açılmasıyla Doğunun geri kalmışlığının giderilmesi için elverişli bir ortam oluşmuş ve buradaki iktisadi, sosyo-kültürel kalkınma başlamıştı.¹⁸⁶ Ayrıca

¹⁷⁹ BCA, 030.18.01.02.207.41.13.

¹⁸⁰ BCA, 030.18.01.02.228.89.19; BCA, 030.18.01.02.241.75.4.

¹⁸¹ BCA, 030.18.01.02.229.5.2.

¹⁸² BCA, 030.18.01.02.265.27.9.

¹⁸³ "CENTO Bölgesinde Ulaşım Bağlanıyor: Türkiye-İran Demiryolu", *Demiryol Dergisi*, (1971), Yıl:46, S:549, Ekim, 15.

¹⁸⁴ "Türkiye-İran Demiryolu Açıldı", *Demiryol Dergisi*, (1971), Yıl:46, S:549, Ekim, 10.

¹⁸⁵ ÖZKUL, İ. "Razi İstasyonundan Van Gölü'ne", *Demiryol Dergisi*, (1972), Yıl:46, S:552, Ocak, 8.

¹⁸⁶ ÖZKUL, İ. "Van Gölü Ulaşımı", *Demiryol Dergisi*, (1983), Yıl:58, S:692, Eylül, 17.

inşaat ve nakliyat faaliyetleri¹⁸⁷ ile turizm sektörlerinde canlanma yaşanmıştı.

SONUÇ

Cumhuriyet Dönemi'nde yeni devletin kuruluş felsefesi doğrultusunda ülke gerçeklerine dayalı, ülkenin kalkınması ve savunulması gibi milli ihtiyaçlara göre tespit edilen bir demiryolu politikası izlenmiştir. Demiryollar, ülkenin en önemli sorunu olarak ele alınmış ve “Bir karış fazla şimendifer” parolasıyla; “milli vahdet, milli mevcudiyet, milli istiklâl” meselesi olarak görülmüştür. Sınırlara ulaşmak, bu politikanın temelini oluşturmuştur.

II. Dünya Savaşı'ndan sonra İngiltere başta olmak üzere Avrupalı ülkeler, Süveyş Kanalı Bunalımı'ndan dolayı Asya ve özellikle Hindistan'a giden deniz yolunun tehlikeye girmesinden sonra yeni imkânlar araştırılmış ve Türkiye-İran-Pakistan arasında yapılacak demiryolunun önemi artmıştır. Böyle bir ortamda kurulan Bağdat Paktı (CENTO), bu hattı üye ülkeler arasında kurmaya çalıştığı güvenlik ve savunma işbirliğinin bir parçası olarak görmüştür.

Aynı şekilde başta ABD olmak üzere İngiltere, Fransa, Afganistan ve Çin bu projeye destek vererek bunun uluslararası bir karakter kazanmasını sağlamışlardır. Van Gölü üzerinden feribotlar vasıtasıyla trenlerin Van'a taşınması gerçekleşmiş ve bu bağlantı ile İran, Türkiye demiryolları üzerinden Avrupa'ya, Akdeniz'e, Karadeniz'e çıkış kazanmıştır. Daha sonra İran-Pakistan ve İran-Afganistan bağlantıları geliştirilmiş ve Türkiye Asya-Avrupa yolu üzerinde büyük transit köprüsü konumuna gelmiştir. Böylece, bölgenin ekonomik, kültürel gelişiminde önemli katkılar sağlanmış ve bu suretle bu proje bölgenin kalkınmasında da etkin bir faktör oluşturmuştur.

KAYNAKLARA

A-ARŞİV BELGELERİ

1- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA)

BCA, 030.01.75.474.18.	BCA, 030.18.01.02.265.27.9.
BCA, 030.01.40.236.22.	BCA, 030.18.01.02.241.75.4.
BCA, 030.01.5.26.24.	BCA, 030.18.01.02.229.5.2.

¹⁸⁷ ÖZKUL, İ. “Van Gölü'nde Şenlik Katmerleşiyor”, *Demiryol Dergisi*, (1972), Yıl:47, S:560, Eylül, 22.

- BCA, 030.01.62.381.5.
 BCA, 030.11.1.281.12.10.
 BCA, 030.11.1.281.12.12.
 BCA, 030.11.1.281.12.13.
 BCA, 030.11.1.281.12.14.
 BCA, 030.11.1.281.12.15.
 BCA, 030.11.1.281.12.8.
 BCA, 030.11.1.367.38.4.
 BCA, 030.18.01.02.144.70.13.
 BCA, 030.18.01.02.144.79.11.
 BCA, 030.18.01.02.144.80.3.
 BCA, 030.18.01.02.144.80.4.
 BCA, 030.18.01.02.146.19.11.
 BCA, 030.18.01.02.228.89.19.
 BCA, 030.18.01.02.214.2.11.
 BCA, 030.18.01.02.207.41.13.
 BCA, 030.18.01.02.200.76.17.
 BCA, 030.18.01.02.178.30.5.
 BCA, 030.18.01.02.175.1.1.
 BCA, 030.18.01.02.154.68.9.
 BCA, 030.18.01.02.153.45.5.
 BCA, 030.18.01.02.269.52.6.
 BCA, 030.18.01.02.272.73.8.
 BCA. 030.01.134.874.2.
 BCA. 030.18.01.02.90.19.9.

2- Cumhurbaşkanlığı Arşivi (CA)

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

B- RESMİ YAYINLAR

Ayın Tarihi
 Bayındırlık İşleri Dergisi
 Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi
 Demiryol Dergisi
 TBMM Tutanak Dergisi
 T.C. XXIV. (1923-1947)

C-YERELVE ULUSAL GAZETELER

Akşam	Şark Postası
Cumhuriyet	Tan
Demokrat Ağrı	Ulus
Kalkınan Tatvan	Van Postası
Karaköse	Van Sesi
Kudret	Yayla
Kurtuluş	Yeni Yurd
Siirt Postası	Yeşil Bitlis
Son Posta	Zafer
Şark Ekspres	

D- KİTAP VE MAKALELER

“40 Yıllık Rüya”, İkinisan, 27 Eylül 1971;
 “CENTO Bölgesinde Ulaşım Bağlanıyor: Türkiye-İran Demiryolu”, Demiryol Dergisi, (1971) Yıl:46, S:549, Ekim.
 “Demiryolu”, (1960), Van Sesi, 20 Eylül.
 “İsmet Paşa’nın 30 Ağustos 1930 tarihli Sivas Konuşması”, (1930) Cumhuriyet, 31 Ağustos.
 “Süveyş Kanalı Meselesi”, (1953), Siirt Postası, 27 Mayıs.
 “Tatvan-Van-İran Hududu Demiryolu”, Bayındırlık İşleri Dergisi, (1970)

XLIV/15, Kasım.

“Türk-İran Demiryolu ve Van’ın Geleceği”, (1964) İkincisan, 20 Mart.

“Türkiye-İran Demiryolu Açıldı”, Demiryol Dergisi, (1971), Yıl:46, S:549, Ekim.

ALP, T.(1971), **“İdareci Gözüyle Van”**, Van Postası, 13 Eylül.

ARMAOĞLU, F. **20. Yüzyıl Siyasî Tarihi**, Alkım Yayınevi, İstanbul (Basım Tarihi Yok).

CARIM, T. (1971), **“Türkiye-İran Demiryolu”**, Van Sesi, 19 Ekim.

DURA, İ.(1938), **“İran Demiryolları”**, Askeri Mecmua, Yıl: 56, Sayı: 109, 1 Haziran.

İNAN, A. (1971), **“Van-İran Demiryolu Açılırken”**, Van Sesi, 30 Eylül.

KALGAY, H. (1940), **“Elazığ-Van-İran Demiryolu ve Eski Güzergâhla Mükayesesi”**, Demiryollar Dergisi, XVI/ 187-188, Birinciteşrin/Ekim.

KALGAY, Y.(1948), **“Trenlerimizi Van Gölünden Nasıl Geçireceğiz?”**, Demiryollar Dergisi, XXII/ 272-274, Haziran-Ağustos.

KUNDAY, A. İ.(1971), **“Van-Kotur Hattının Düşündürdükleri”**, Demiryol Dergisi, Yıl: 46, S: 550, Kasım.

KUNDAY, A.İ. (1972), **“Van-Kotur’un Getirecekleri”**, Demiryol Dergisi, Yıl:46, S:552, Ocak.

KURUÇ, B.(1987), **Mustafa Kemal Dönemi’nde Ekonomi**, Bilgi Yayınları Ankara.

ÖZKUL, İ. (1972), **“Razi İstasyonundan Van Gölü’ne”**, Demiryol Dergisi, Yıl:46, S:552, Ocak.

ÖZKUL, İ. (1972), **“Van Gölü’nde Şenlik Katmerleşiyor”**, Demiryol Dergisi, Yıl:47, S:560, Eylül.

ÖZKUL, İ. (1983), **“Van-Tebriz Trenleri”**, Demiryol Dergisi, Yıl:58, S:695, Aralık.

ÖZKUL, İ.(1972), **“Elazığ-İran Demiryolunun Dünyası ve Bugünü”**, Demiryol Dergisi, Yıl:47, S:554, Mart.

ÖZKUL, İ.(1983), **“Van Gölü Ulaşımı”**, Demiryol Dergisi, Yıl:58, Sayı:692, Eylül.

SÜZMEN, N.(1950), **“Doğunun Belkemiği Elazığ-Van Demiryolu”**, Van Sesi, 5 Ocak.

TÜRKMEN, Ö.L.(1946), **“Cumhuriyet’le Kazandığımız, Demiryolları, Şoseler, Köprüler, Limanlar”**, Ulus, 25 Temmuz.

URAZ, A.(1959), **“Doğu’da Bugün Hareketli Bir İş Hayatı Başlamıştır”**, Zafer, 19 Ocak.

EKLER

T. C.
BAŞVEKÂLET
KANUNLAR VE KARARLAR
Tetkik Dairesi
Karar Sayısı

4
12509

KARARNAME

CENTO Merkez Anlaşma Teşkilâtının müşterek projelerinden olan Türk-İran demiryolu Muş-Tatvan kısmı inşaatında kullanılmak üzere İngiltere Hükûmeti tarafından Nafia Vekâletine bağış yolu ile gönderilen ilişik listelerde mifredatı yazılı kamyon yedek parçalarıyla, Amerika'da bulunan vatandaşımız Mustafa Halil tarafından Çocuk Esirgeme Kurumuna hediye olarak gönderilen bir adet General Electric LB.10-1959 model buz dolabının gümrük vergisinden muaf tutulması; mezkûr Vekâletin ve adigeçen Kurumun isteklerine dayanan Gümrük ve İnhisarlar Vekâletinin 28/11/1959 tarihli ve 62025, 62110 sayılı yazıları üzerine, 5383 sayılı kanunun 17 nci maddesinin 2 numaralı bendine göre, İcra Vekilleri Heyetince 10 /- 12/1959 tarihinde kararlaştırılmıştır.

REİSİCUMHUR

C. Baş

030 18 01 154 68 9

Dosya No:
62-28
1554

Başvokil	Devlet Vekili	Devlet Vekili	Devlet Vekili	Devlet Vekili
Adliye Vekili	Millî Müdafiyat Vekili	Dahiliye Vekili	Hariciye Vekili	Maliye Vekili
Masarif Vekili	Nafia Vekili	Ticaret Vekili	Şih. ve İc. Mus. Vekili	Güm. ve İnh. Vekili
Zekat Vekili ve Şih. ve İc. Mus. V.V.	Münakalat Vekili	Çalışma Vekili ve Bas. ve Turz. V.V.	Sanayi Vekili	Bas. ve Turz. Vekili
İmar ve İskân Vekili	Koordinasyon Vekili ve Sanayi V.V.

Yayla, 24 Ekim 1956.

<http://www.tcdd.gov.tr/bilgiler+m124>

Cumhurbaşkanı Cevdet Sunay ve İran Şahı Rıza Pehlevi, Türkiye-İran Demiryolunun açış konuşmalarını yapıyorlar (“Türkiye-İran Demiryolu Açıldı”, Demiryol Dergisi, Yıl:46, S:549, Ekim 1971, s.9.)

“Türkiye-İran Demiryolu Açıldı”, Demiryol Dergisi, Yıl:46, S:549, Ekim 1971, s.9.