



Resmî Belgelerde Afyon-Antalya Demiryolu Hattı Projesi (1924-1942)

Afyon-Antalya Railway Project in Official Documents (1924-1942)

Muzaffer DENİZ¹

Özet

Cumhuriyetin kurulduğu yıllarda Anadolu'nun demir ağlarla örülmesi, yani ülkenin boydan boya demiryollarıyla birbirine bağlanması bir Cumhuriyet coşkusu olarak bütün yurda yayılmıştı. Demiryolu coşkusu, Türklük gururunun vurgulandığı Onuncu yıl Marşı ile genç Cumhuriyet'in simgelerinden biri haline getirilmişti. Bu büyük atılımın önemli projelerinden biri de demiryolunun Antalya'ya, dolayısıyla Akdeniz'e ulaştırılması olmuştur. Göller Yöresiyle birlikte Antalya da bu coşkulu günleri ve tren özlemini yaşamıştır. Ancak "Afyon-Antalya Demiryolu Hattı Projesi" adıyla ortaya konan bu projenin Antalya ayağı ne o dönemde ne de daha sonra hayata geçirilebilmiştir. Projelendirilmesi, fizibilite çalışmaları ve hatta güzergâhlarının belirlenmesine karşın demiryolu hattı, dönemin şartları içerisinde Burdur'da noktalanmış, Antalya'ya ulaşamamıştır. Böylece Antalya'nın demiryolu rüyası da sona ermiştir.

Anahtar Sözcükler: Antalya, Demiryolu Projesi, Cumhuriyet Dönemi

Abstract

When the Turkish Republic founded, the idea of interlacing Anatolia with iron nets, that is linking the country thoroughly, was spreaded all around the country as a Republic enthusiasm. This railway excitement was regarded as one of the symbols of the young Turkish Republic with the Tenth Anniversary March in which the pride of being turk emphasized. One of the significant projects of this great progress was the transportation of the railway to Antalya, accordingly to the Akdeniz region. Both "Lakes Area" people and Antalya people were enthusiastic about the railway project. Unfortunately Afyon-Antalya railway line Project couldn't be accomplished. The railway line was finished in Burdur and could not be reached to Antalya even though the project, feasibility studies and the routes were determined. Thus the railway dream of Antalya resulted in disappointment.

Key Words: Antalya, Railway project, Republic period

Giriş

Cumhuriyetin coşkulu devrim yıllarında devlet her alanda atılıma girer. Bu atılımlardan biri de "anayurdun dört bir yanda demir ağlarla örülmesi"dir. Burada incelenen konu; Cumhuriyet'in yaşama geçirmek istediği önemli projelerden olan ve yapılması hakkında Cumhurbaşkanı Atatürk'ün de imzasının bulunduğu birçok Bakanlar Kurulu Kararnamesinde yer alan, Afyon-Antalya Demiryolu Hattı Projesi'nin gerçekleştirilemeyen Antalya uzantısı, yani Burdur-Antalya hattıdır.

¹ Öğrt., Antalya Mehmet Akif Ersoy İlköğretim Okulu, muzafferdeniz0707@hotmail.com

Osmanlı Dönemi

Buhar gücü ve lokomotifin bulunmasıyla XIX. yy'ın ilk çeyreğinde ilk olarak İngiltere'de başlayan ve kısa sürede gelişmiş ülkelerde hızla yaygınlaşan demiryolu yapımı, çok geçmeden bizzat padişahların ilgisiyle Osmanlı topraklarında da başlamıştır. İlk girişim olarak, 1856'da İzmir-Aydın hattının yapımı ile de Türk demiryollarının tarihi başlamıştır. Buradaki gelişme, Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu mali yetersizlikler nedeniyle, demiryollarının yabancı şirketlere imtiyazlar verilmesi yoluyla yaptırılması ve işletilmesi biçiminde bir seyir izlemiştir (Kantekin, 1995, s. 69).

Yalnız, demiryollarını yapan ve işleten yabancı şirketler ve onların arkasında bulunan devletlerin bakış açısı ile Osmanlı Devleti'nin demiryollarına bakış açıları aynı değildi. Yabancı şirketler, azami kazanç ve bunu her koşulda sağlamak için "kilometre garantisi"² gibi çıkarları doğrultusundaki yöntemleri dayatırken, arkalarında bulunan yabancı devletler de bunu emperyalist politikalarına hizmet edecek bir araç olarak görüyorlardı. Demiryollarından Osmanlı Devleti'nin beklentisi ise öncelikle, sürekliliğe dönüşen iç karışıklıkların olduğu bölgelere hızla asker gönderebilmektir. Bundan başka, tarımsal ürünlerin demiryollarının götürüldüğü bölgelerden diğer bölgelere taşınarak pazarlanmasını sağlamak ve bu yolla o bölgelerdeki üretimin artırmaktır. Bu sayede tarımsal ürün vergilerinin yanı sıra ticaret ve gümrük vergilerinin artması sağlanacaktı (Aydemir, 1993, s. 5, 6).

Cumhuriyet Dönemi

I. Dünya Savaşı sonunda tarihe karışan Osmanlı Devleti'nin yerine kurulan Cumhuriyet Türkiye'sinin demiryollarına bakışı ise daha farklıdır. Demiryolu politikası genel hatlarıyla şöyledir:

Ülkenin doğal kaynaklarına ulaşmak, tüketim ve üretim merkezlerini birbirine bağlamak, limanlarla iç bölgeler arası ilişkileri demiryolu ile sağlamak, ekonomik kalkınmayı ülkenin her sathına yaymak ve özellikle az gelişmiş bölgelere ulaşmak, ülkede ekonomik kalkınma ile birlikte sosyal kalkınmayı da gerçekleştirmek, millî güvenliğin gerektirdiği bir biçimde demiryolu ağına sahip olmak (Aydemir, 1993, s. 57).

Cumhuriyet Dönemi yatırımlarında, demiryolu her zaman öncelikli bir konuma sahip olmuştur. Bunu rakamlarla şöyle ifade edebiliriz: Cumhuriyetin ilanından hemen sonra (1924) bütçeden demiryolları için 8.700.000 lira (bütçenin yüzde 6,2'si) ödenek ayrılmıştır. Bütçeden demiryolları yapımı için ayrılan ödeneğin oranı Cumhuriyetin onuncu yılına kadar ortalama yüzde 13 olmuştur (Kantekin, 1995, s. 69). Bu büyük hamlenin sonucunda Cumhuriyet Dönemi'ne (1923) 4.138 km'lik demiryolu hattı ile giren Türkiye'nin ülke ihtiyaçlarını gözetilen yeni hatların yapımıyla demiryolu hat uzunluğu 1950'de 7.671 km'ye ulaşmıştır (Aydemir, 1993, s. 47-48, 57). Bundan başka, devletin ulaşım politikasında Osmanlı dönemine göre köklü bir değişikliğe gidilerek, mevcut hatların devletleştirilmesi sağlanmıştır.

² Kilometre Garantisi: Demiryolu yapımında yapılacak hatlarda asgari kazanç garantisinin ihaleyi alan şirkete verilmesidir. İşletmeye açılan hat beklenen kazançtan az olursa Osmanlı Devleti aradaki farkı o şirkete ödemek zorundaydı. Bunun sonucu ise; yarma, viyadük ve tüneller gibi masraflı aşamaların yapılmayarak hatların gerekmediği halde uzatılmasını ve böylece hem ekonomik olmayan düşük nitelikli bir demiryolu ağı olmasını doğurmuştur.

Antalya'nın Ulusal Demiryolu Ağına Bağlanması Planları

Projenin Doğuşu: Aydın Demiryolu Şirketi

Antalya'nın demiryolu ağına bağlanması ile ilgili ilk girişimler, I. Dünya Savaşı öncesi Anadolu'da nüfuz kurmak isteyen Aydın Demiryolu Şirketi kanalıyla; İngiltere, İtalya ve Avusturya devletleri tarafından çeşitli tarihlerde Osmanlı Devleti'ne iletilen taleplerle başlamıştır. Özellikle İtalya bölgeye olan ilgisinden ötürü çaba göstermiş, ancak, İngiltere ve İngiliz sermayeli Aydın Demiryolları Şirketi'nin etkisi, araya I. Dünya Savaşı'nın girmesi ve savaşta Osmanlı Devleti ile karşı bloklarda yer alması nedeniyle bu isteğini askıya almak zorunda kalmıştı (Güçlü, 1997, s. 6,7; Güçlü, 2008, s. IX, vd; Çimrin, 2005, s. 46).

Bu dönemde, Antalya'nın demiryolu ağına bağlanması ile ilgili olarak Antalyalıların talebini, o dönemde Antalya'nın tek gazetesi olan *Antalya Gazetesi*'nde görüyoruz. Gazete 2 Temmuz 1924 günlü nüshasında; Antalya'nın, Batı Anadolu'nun en uygun ticari konuma sahip olduğunun altını çiziyor. Buna karşın, ne karayolu, ne liman, ne de demiryolu olmadığı vurgulanarak "iktisadi ve medeni mahrumiyetlere ne kadar katlanacağız" denilmekte ve Meclis ile Nafia Vekaleti'nin harekete geçmesi talep edilmektedir (Niyazi, 1924).

Bu talebi ve ülke ihtiyaçlarını dikkate alan Hükümet, 1924'ten itibaren devletin önceliklerinden olan demiryolu konusunu ülke genelinde ele aldığı gibi, Afyon-Antalya Hattı'nı da yatırım planlarına alarak fizibilite çalışmalarını başlatmıştır. Bu çalışmanın ilk aşaması olarak güzergâhı belirlenmiş ve uzman olarak İngiliz Mühendis John Thomson görevlendirilmiştir (*Antalya*, 22 Aralık 1924). Yine, *Antalya Gazetesi*'nin 30 Aralık tarihli nüshasındaki bilgilere göre; Mühendis Thomson ve iki Türk mühendisten oluşan bir kurul, bölgeye gelerek inceleme yapmış (*Antalya*, 30 Aralık 1924) ve böylece proje ile ilgili ilk somut adımlar atılmıştır. Fizibilite çalışmalarının sona ermesiyle birlikte, projenin yaşama geçirilmesi için de inşaa işlerini yürütecek şirketlerle görüşme süreci başlatılmıştır.

Antalya'ya demiryolu yapılması ile ilgili proje daha da geliştirilerek, yapılacak demiryolunun iç ve dış pazarlara bağlantısını sağlayacak bir de liman yapımı planlanmıştır. Liman inşasını öngören 16.3.1927 tarih ve 4902 sayılı Kararname aynen şöyledir:

Kararname

Nafia Vekâleti Celilesi'nden yazılan 16 Mart 1927 tarih ve 38/1862 numaralı tezkere, Erkânı Harbiye-i Umumiye Riyaseti'nce Afyon'dan Dinar'a bir hat inşası tasavvur olduğundan, elli kilometre hat için hak inhisarı haiz olan Aydın Demir Yolları Şirketi'ne vuku bulunan müracaatta şirket tarafından mezkûr hattın Antalya'ya kadar temdidini [uzatılması] ve Antalya'da bir de liman inşası deruhte olunabilen bedeli bildirilmiş ve teklif, vaki Erkânı Harbiye-i Umumiye Riyaseti'nce de muvafık maslahat görülmüş olduğundan, bu hususta mezkûr şirketle müzakereye girişilmesine müsaade itası teklif olunmuştur.

Keyfiyet İcra Vekilleri Heyeti'nin 16 Mart 1927 tarihli içtimasında tetkik ve tezekkür edilmiş ve mevzubahis müzakerat için Nafia Vekili Behiç Bey Efendi'ye salâhiyet verilmiştir (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA], Tarih: 16.3.1927, Sayı: 4902, Fon Kodu: 30.18.1.1, Yer No: 23.17.4).

Afyon-Antalya Demiryolu Hattı inşasının Aydın Demiryolu Şirketi'ne verilmek üzere görüşülmesinin gerekçesini de 4906 sayılı Kararname ile şöyledir:

Nafia Vekâleti Celilesi'nce yazılan 16 Mart 927, 28/1862 numaralı tezkerede Erkân-ı Harbiye-i Umumiye Riyaseti'nce Afyon'dan Dinar'a bir hat inşası tasavvur olduğundan, elli kilometre hat için "hak ihzârı"³ haiz olan [hazırlık için emeği geçmiş olan] Aydın Demiryolları Şirketi'ne ve tevzih olunan yoldan müracaatla şirket tarafına mezkûr hattın Antalya'ya kadar temdidi ve Antalya'da bir de liman inşası deruhte olunabileceği bildirilmiş ve teklif vaki Erkân-ı Harbiye-i Umumiye Riyaseti'nce de muvafık maslahat görülmüş olduğundan bu hususi mezkûr şirketle müzakereye girişilmesine müsaade edilmesi teklif olunmuştur (BCA, Tarih: 27.6.1928, Sayı: 6817, Fon Kodu: 30.18.1.1, Yer No: 29.41.12. ekinde).

Aydın Demiryolu Şirketi'nin "hak ihzârı", bu şirketle daha önce yapılmış sözleşmeden kaynaklanmaktadır. Sözleşmesi gereği, adı geçen şirketin daha önce yapım izni aldığı veya işlettiği hatların 50 km dâhilindeki sınırlar içerisinde bulunan bölgede, yeni hat yapımı için "hak tekeli" bulunmaktaydı (BCA, Tarih: 27.6.1928, Sayı: 6817, Fon Kodu: 30.18.1.1, Yer No: 29.41.12. ekinde). Bu nedenle, yapılacak hattın Antalya'ya kadar uzatılması için önce, bu şirkete teklif götürülmüştü.

Yukarıda verilen 4902 Sayılı Kararname'ye eklenen 29.6.1927 tarih ve 5390 sayılı Kararname'de (BCA, Tarih: 29.6.1927, Sayı: 5390, Fon Kodu: 30.18.1.1, Yer No: 25.41.3.); Antalya'ya uzanacak olan hattın yapımıyla ilgili ilk sorun, Aydın Demiryolu Şirketi'yle yapılan görüşmede ortaya çıkmıştır. Şirket, hattın Afyon-Sandıklı ve Burdur-Antalya kısımları ile Antalya Limanı inşasının şirketin çıkarlarına uymadığından, yalnız, Burdur-Baladız-Dinar-Sandıklı kısmının yapılabileceğini belirtmiştir.

Buna rağmen Genel Kurmay Başkanlığı'nın (Erkân-ı Harbiye-i Umumiye Riyaseti) görüşü doğrultusunda, önemli bir askeri amaca hizmet edecek olan Afyon-Sandıklı arasındaki kısmın, Nafia Vekâleti tarafından inşası için başka bir çare bulunması görüşü ortaya gündeme gelmiştir. Bu bağlamda, adı geçen şirketin yapmaya talip olduğu bölümün gerçekleştirilmesini sağlamak üzere, şirketin temsilcisi ile görüşmelerin sürdürülmesine izin verilmesi hususunu, Bayındırlık Bakanlığı (Nafia Vekâleti), 21 Haziran 1927 tarih ve 92/3877 numaralı tezkeresiyle Bakanlar Kurulu'na önermiştir. Öneriyi içeren Kararname, Bakanlar Kurulu'nun 29 Haziran 1927 tarihli toplanmasında görüşülerek öneri doğrultusunda müzakereye başlanması onanmıştır.

³ Özgün belgesi Osmanlıca olan kaynakta, sözcük, "ihzam" olarak okunmuştur. Ancak, bu sözcüğün karşılığı bulunamadığından, sözcük ihzar: hazır etme, edilme, huzura getirme yerine kullanılmış olabilir. "Hak ihzârı" da; daha önceden kazanılmış bir hak olarak kabul edilmiştir.

İnisiyatif Avusturya'ya Geçiyor: Bruder Redlih Şirketi

Bunun üzerine, Afyon-Antalya inşaatı için başka seçenekleri de değerlendirmeye alan Bayındırlık Bakanlığı, Bruder Redlih Şirketi'yle temasa geçmiş ve şirketin önerisini içeren bir mektubu da görüşlerini almak üzere Başbakanlığa göndermiştir (BCA, Tarih: 27.6.1928, Sayı: 6817, Fon Kodu: 30.18.1.1, Yer No: 29.41.12. ekinde). Böylece, Aydın Demiryolu Şirketi'yle yapılan görüşmelerden bir sonuç alamayan Hükümet, Bruder Redlih Şirketi tarafından gönderilen öneriyi değerlendirmeye almıştır (BCA, Tarih: 27.6.1928, Sayı: 6817, Fon Kodu: 30.18.1.1, Yer No: 29.41.12.). Bruder Redlih Şirketi, konuya verdiği önemi, başkanı Hubert Redlih'inde şirket direktörleriyle birlikte bizzat görüşmelere katılma isteğinden dolayı görüşmelerin; "mümkünse 1 Temmuz 1928'den evvel olmamasını istirham ederek" göstermektedir (BCA, Tarih: 27.6.1928, Sayı: 6817, Fon Kodu: 30.18.1.1, Yer No: 29.41.12).

Bu gelişmeler doğrultusunda 27.6.(1)928 tarih ve 6817 sayılı Kararname ile "Afyon Antalya demiryolu inşaatı hakkında Bruder Redlih Şirketi tarafından gönderilen ve Nafia Vekâleti Celilesi'nin 24 Haziran 1928 tarih ve 28/41458 numaralı tezkeresiyle tevdi olunan 15 Haziran 928 tarihli içtimainı mütalaa ve tezkere edilerek mevzu bahs şirketle müzakere için Maliye ve Nafia Vekili efendilere mezuniyet verilmesi tasvip ve kabul olunmuştur" (BCA, Tarih: 27.6.1928, Sayı: 6817, Fon Kodu: 30.18.1.1, Yer No: 29.41.12).

Projenin Finansmanı

Merkezi Viyana'da bulunan Brüder Redlich & Berger Şirketi 10 Haziran 1928 tarihinde Bayındırlık Bakanlığı'na gönderdiği Fransızca kaleme alınmış mektubunda; Afyon-Antalya arasında inşa edilecek demiryolu hattıyla ilgili gerekli bütün mali olanakları da sağlayacağını belirtmekte ve Hükümetin ödeme durumunu da dikkate alacaklarını dile getirmektedirler:

Türk Hükümeti'nin fiili olarak ödemeye 1935 yılından önce başlayamayacağını ve yıllık 4.000.000 lira olan taksit dilimlerinin tarihlerini de belirleyeceklerini dikkate alıyor. ...Ankara'daki temsilciliğimizle görüşme zamanını belirlemenizi rica ediyoruz ve bu görüşme esnasında siz Sayın Bakanımızın da değerli onayını alacağımızı arzu ettiğimiz detaylı bir projeyi sunmakta sakınca görmüyoruz (BCA, Tarih: 27.6.1928, Sayı: 6817, Fon Kodu: 30.18.1.1, Yer No: 29.41.12).

Ön hazırlık ve görüşmelerden sonra Afyon-Antalya Demiryolu yapımı hakkındaki kanun nihayet 15.04.1933'te TBMM'de yasalaştı (Çimrin, 2005. s. 127). Projenin parasal kaynağı ile ilgili düzenlemeler de yapılıncaya proje yaşama geçecekti.

Projenin artık gerçekleşme dönemine geldiği 1933'te, bir taraftan Osmanlı borçlarını da ödediği için, ülkenin kıt kaynaklarla oluşturduğu tasarrufunun harcanmasına yalnızca Hükümetçe değil, diğer kurumlarca duyarlık gösterildiği dikkat çekmektedir. Buna göre İş Bankası'ndan Başbakanlığa iletilen;

Ereğli ve Mersin limanları ile Ereğli-Filyos ve Afyon-Antalya hatlarının inşaatı ve malzeme satın alınması“ meselesinin kambiyo nokta-i nazarından tetkikinde memleket haricine para çıkacağı neticesine varıldığı” değerlendirmesinin yapıldığı bir muhtıra ile saptanır. Muhtırada; hükümetin, gelecek seneler bütçesinde faizleri ve diğer giderleriyle beraber 100 milyon liraya çıkacak projenin, ülkemiz bakımından iyi yönünün yapılacak harcamanın yaklaşık beşte dördünün ülke içerisinde kalacak olması, ancak beşte birinin malzeme bedeli olarak paranın dışarıya gideceğine dikkat çekilmektedir. İş Bankası Genel Müdürlüğü, malzeme bedeli olarak 25 milyon liranın yurtdışına gitmemesi ve bu paranın ülkede kalmasının yollarının aranması yönünde görüş bildirmiştir. Bunun ülke için çok hayati ve önemli olduğunun altı çizilmiş ve bunu ulusal bir görev sayarak, dikkatlerin bu noktaya yöneltilmesini işaret etmişlerdir (BCA, Tarih: 1.8.1933, Dosya:15142, Fon Kodu: 30.10.0.0, Yer No: 147.48.20).

Projenin finansmanı ile ilgili ilk adım olarak, Bakanlar Kurulu'nca 5 Ağustos 1934'te Afyon-Antalya demiryolu hattı inşaatında kullanılmak üzere 2.927.060 liranın Bayındırlık Bakanlığı'na tahsisi kararlaştırılmıştır (BCA, Tarih: 5.8.1934, Sayı:2/1105, Fon Kodu: 30.18.1.2, Yer No: 47.55.5).

Böylece finansal ve yasal altyapısı oluşturulan Afyon-Antalya hattı demiryolu inşaatında yabancı uzman ve bilim adamlarından da yararlanılmıştır. Daha önce adı geçen İngiliz Thomson'dan başka, projede çalıştırılmak üzere Avusturyalı mühendisler Beziç, Sitehelm ve David'e görev verilmiştir (BCA, Tarih: 11.2.1935, Sayı: 2/1977, Dosya:243-185, Fon Kodu: 30.18.1.2, Yer No: 51.9.14). Yine başka bir yabancı uzman olarak Profesör Meissner'e, Afyon-Antalya hattı üzerindeki iki ve beşinci tünellerde görülen heyelan tehlikesinin giderilmesi için, yerinde incelemede bulunmak üzere oluşturulan bir komisyonda görev verildiği (BCA, Tarih: 14.1.1936, Sayı: 2/3862, Dosya: 155-128, Fon Kodu: 30.18.1.2, Yer No: 61.3.7) belgelerden anlaşılmaktadır.

Bu gelişmeler Antalya'da da yakından takip edilmekteydi. Antalyalıları heyecanlandıran gelişmelerden biri; Antalya valisi ile 40 kişilik bir heyetin, 28 Temmuz 1935'te, hattın Burdur'dan Baladız'a kadar olan bölümünün Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya ile Antalya Milletvekili Rasih Kaplan'ın da katıldığı temel atma törenleridir (Çimrin. 2005. s. 133). Bu törenden bir yıl sonra, Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Müdürlüğü, 10.09.1936 tarih ve 9280 sayılı yazılarıyla, Türkiye ulaşımı için yeni bir müjdeli haberi Başbakanlığa bildiriyordu:

Afyon-Antalya hattının Baladız'dan sonraki 24 kilometrelik kısmı ile Burdur İstasyonu'nun 1.10.1936 gününden itibaren yolcu ve her türlü eşya nakliyatına açılacağını ve Baladız'da ana hat trenleri ile buluşarak Burdur'un bütün şebeke ile irtibatını temin etmek üzere Burdur-Baladız arasında gündelik muntazam muhtelif trenler işletileceğini arz ederim (BCA, Tarih: 10.9.1936, Dosya:15350, Fon Kodu: 30.10.0.0, Yer No: 152.76.28).

Sonuç

Ancak 1936 sonbaharı, aynı zamanda Antalya'nın demiryoluna bağlanma hayallerinin de sonu olacaktır. Bu tarihten sonra projenin, Burdur-Antalya hattı ile ilgili herhangi bir gelişme görülmez.

Nihayet, Afyon-Antalya Demiryolu Hattı Projesi'nin Antalya ile ilgili bölümünün, yani Antalyalıların demiryolu rüyasının sona erdiği aşağıdaki belgeden de anlaşılmaktadır:

01.08.1942 tarih ve 2/18456 sayılı Kararname

Antalya Vilayeti'nin Demiryolu ile irtibatını temin eden Burdur-Antalya yolunun Burdur Vilâyeti dahilindeki 3+000 - 9+250 kilometreleri arasındaki kısmın esaslı tamiratı için Burdur Hususi İdare bütçesindeki tahsisat gayri kâfi geldiğinden 1942 Malî yılı Nafia Vekâleti bütçesinin (şose ve köprüler masrafı) faslından Burdur Vilâyeti'ne mezkûr yolun esaslı tamiratına sarf edilmek üzere 23,700 liralık yardım yapılması; Nafia Vekilliği'nin 20.5.1942 tarihli ve 4601/10223 sayılı tezkeresiyle yapılan teklifi ve Maliye Vekilliği'nin 15.7.1942 tarihli ve 11169/1-3204 sayılı Mütalâanamesi üzerine, 1525 sayılı Şose ve Köprüler Kanunu'nun 22. maddesi hükmüne tevfikan İcra Vekilleri Heyeti'nce 1 Ağustos 1942 tarihinde kabul olunmuştur (BCA, Tarih: 1.8.1942, Sayı: 2/18456, Dosya: 159-246, Fon Kodu: 30.18.1.2, Yer No: 99.68.7).

Antalyalılar artık karayolundan Burdur'a kamyon ve otobüslerle giderek demiryoluna ulaşabileceklerdi. Antalyalıların hayal kırıklığını düşünen Hükümet, teselli olsun diye karayoluyla Burdur'a gitmelerini sağlamaya çalışacaktır. Bu teselli, kent merkezi olan Kalekapısı'nda bir istasyon ve tren bileti satış bürosu ile kendini gösterecekti.

Dönemin tanığı M Cahit Akıncioğlu; demiryolunun Antalya'ya bağlanamaması konusunda, o yıllarda Antalya'da yayılmış olan bir söylentiye de aktarmaktadır. Buna göre; İtalya'nın, Antalya'yı tekrar ele geçirme niyetinde olduğunu öngören Mareşal Fevzi Çakmak, Antalya'ya demiryolunun yapılmasını sakıncalı bulduğundan projenin Antalya kısmından vazgeçilir (Akıncioğlu, 1986). Şevket Süreyya Aydemir de o zamanki Genelkurmay idaresinin, askeri kaygılarla, bu hattın yapılmasını uygun bulmadığını belirterek bu bilgiyi doğrulamaktadır (Aydemir, 2000, s. 430).

M. Cahit Akıncioğlu, bu konudaki gözlemini şöyle aktarmaktadır:

Yıllarca, demiryolu hasreti bütün Antalyalıları sarmıştı. Fakat II. Dünya Harbi'nin ekonomik ve askerî sıkıntı ve kısıntıları sebebi ile gerçekleşemedi. Ancak bir "teselli" davranışı ve girişimi biraz yüreklere su serpti.

1940'lı yıllarda, Kalekapısı Mevkii'nde, Saat Kulesi karşısına üzerinde TCDD amblemleri bulunan ve durak işlevi de olan bir gişe yapıldı. Demiryolu İstasyon Memuru üniformalı iki memuru vardı. Şehre iki adet de motorlu tren renginde boyalı ve TCDD amblemleri bulunan,

şoförleri de yine demiryolu personeli üniformalı otobüsler geldi. Böylece “Antalya İstasyonu”ndan alınan biletler ile Karakuyu’ya gidilecek, oradan aktarma ile trenlere binilecekti. Bu gelişme herkesi sevindirmişti. Ne de olsa tren için ilk adım atılmıştı.

Ancak bu ilk adım kısa ömürlü olacaktı. O zamanlar Burdur yolu asfalt olmadığından kış gelince yağışlar nedeniyle sıklıkla yollar geçilmez hale geldi. Doğal olarak trenin kalkış saatine yetişilemedi. Burdur’da otellerde yatma derdi başladı. Bundan başka zaman zaman otobüs arızaları doğdu ve bu seferlerin yürümeyeceği anlaşılarak uygulamadan vazgeçildi. Bu otobüsler de belediyeye verildi. “Tren İstasyonu” da iptal edilerek “Otobüs Durağı”na çevrildi (Akıncioğlu, 1986).

Yukarıda belirtildiği üzere “Afyon-Antalya Demiryolu Hattı Projesi”nin Antalya ayağı hayal kırıklığı ile sonuçlanmıştır. Projelendirilmesine, güzergâhının belirlenmesine ve dahası finansmanın da çözülmüş olmasına karşın Afyon-Antalya demiryolu hattı Antalya’ya ulaşamamış ve Antalya’nın demiryolu rüyası da böylece sona ermiştir.

Kaynaklar

- Akıncioğlu, M. C. (1986). *Atatürk’ün Antalya İçin Vasiyeti*. Basılmamış Çalışma. Antalya.
- Afyon-Antalya Hattının Araştırılması. (30 Aralık 1924/30 Kânunuevvel 340). *Antalya*.
- Afyonkarahisar ve Antalya Şimendiferi. (22 Aralık 1924/22 Kânunuevvel 340). *Antalya*.
- Aydemir, C. (1993). *Türkiye’de Cumhuriyet Dönemi Demiryolu Ulaşımı ve Bu Konuda İzlenen Politikalar*. Yayımlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi, İstanbul.
- Aydemir, Ş. S. (2000). *İkinci Adam 1884-1938*, c. 1. İstanbul: Remzi Kitabevi.
- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA), *Afyon-Antalya Arasındaki İnşası Düşünülen Demiryolundan Burdur-Baladız-Dinar-Sandıklı Kısımının Yapımına Talip Olan Şirketle Görüşme Yapılması İçin Nafia Vekâleti’ne İzin Verilmesi*. Tarih: 29.6.1927, Sayı: 5390, Fon Kodu: 30.18.1.1, Yer No: 25.41.3.
- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi *Afyon-Antalya Demiryolu Hattı Üzerinde Görülen Heyelan Tehlikesini İncelemek İçin Getirilen Meissner’e Verilecek Para*. Tarih: 14.1.1936, Sayı: 2/3862, Dosya: 155-128, Fon Kodu: 30.18.1.2, Yer No: 61.3.7.
- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, *Afyon-Antalya Demiryolu İnşaatına Dair Bruder Redlih Şirketi İle Müzakere İçin Maliye ve Nafia Vekillerine İzin Verilmesi*. Tarih: 27.6.1928, Sayı: 6817, Fon Kodu: 30.18.1.1, Yer No: 29.41.12.
- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi *Afyon-Antalya Hattı İnşaatına ait Ödeneğin ve Bu İnşaatla Çalıştırılacak Personel Kadrolarının Tasdiki*. Tarih: 5.8.1934, Sayı:2/1105, Fon Kodu: 30.18.1.2, Yer No: 47.55.5.
- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi *Afyon-Antalya Hattı’nın Baladız’dan Burdur’a Kadar Hizmete Açıldığı*. Tarih: 10.9.1936, Dosya:15350, Fon Kodu: 30.10.0.0, Yer No: 152.76.28.
- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi *Avusturya Tebaasından Mühendis Beziç, Şitehelm ve Davit’in Afyon-Antalya Hattı Demiryolu İnşaatında Çalıştırılmaları*. Tarih: 11.2.1935, Sayı: 2/1977, Dosya:243-185, Fon Kodu: 30.18.1.2, Yer No: 51.9.14.

- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi *Aydın Demiryolları Şirketi'nce Afyon- Dinar-Antalya Hattı'nın İnşası İçin Adı Geçen Şirketle Müzakereye Girişilmesine İzin*. Tarih: 16.3.1927, Sayı: 4902, Fon Kodu: 30.18.1.1, Yer No: 23.17.4.
- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi *Burdur-Antalya Demiryolu'nun Tamiri İçin Burdur'a Nafia Vekaleti Bütçesinden 23.700 Liralık Yardım Yapılması*. Tarih: 1.8.1942, Sayı: 2/18456, Dosya: 159-246, Fon Kodu: 30.18.1.2, Yer No: 99.68.7.
- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi *Ereğli-Filyos, Afyon-Antalya Demiryolu Hattı ile Ereğli ve Mersin Limanları İnşaatı İçin Bütçeden Ödenek Ayrıldığı*. Tarih: 1.8.1933, Dosya:15142, Fon Kodu: 30.10.0.0, Yer No: 147.48.20.
- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi *Afyon-Antalya ve Filyos Ereğli Demiryollarında Çalıştırılacak Memur ve Nakliye Vasıtalarına Ait Kadroların Tasdiki*. Tarih: 24.6.1935, Sayı: 2/2865, Dosya: 156-62, Fon Kodu: 30.18.1.2, Yer No: 56.54.1.
- Çimrin, H. (2005). *Kuruluşundan Günümüze Antalya Kent Kronolojisi (İÖ 158-2005)*. Antalya: Antalya Ticaret ve Sanayi Odası Yayınları.
- Güçlü, M. (1997). *19. Yüzyılın İlk Yarısında Antalya*. Antalya: Antalya Ticaret ve Sanayi Odası Kültür Yayınları.
- Güçlü, M. (2008). *Antalya'nın Coğrafi ve İktisadi Vaziyeti*. (1.Basım). Antalya: Ekinci Matbaa.
- Kantekin, K. (1995). DLH Genel Müdürlüğü'nün Devam Eden ve Tasarlanan Demiryolu Çalışmaları. *Antalya'nın Ulusal Demiryolu Ağına Bağlanması Paneli*, Antalya: Akdeniz Üniversitesi Matbaası.
- Niyazi, F. (2 Temmuz 340 /2 Temmuz 1924). Antalya Şimendiferi. *Antalya*. Antalya.