

ATATÜRK ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
TARİH ANA BİLİM DALI

Kadir ERTURAN

CUMHURİYET DÖNEMİ DOĞU ULAŞIM POLİTİKASI
(1923-1950)

YÜKSEK LİSANS TEZİ

TEZ YÖNETİCİSİ
Doç. Dr. İ.Sabri BALKAYA

ERZURUM - 2012

SOSYAL BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

Atatürk Üniversitesi Lisansüstü Eğitim-Öğretim ve Sınav Yönetmeliğine göre hazırlamış olduğum “Cumhuriyet Dönemi Doğu Ulaşım Politikası (1923-1950)” adlı tezin tamamen kendi çalışmam olduğunu ve her alıntıya kaynak gösterdiğimi taahhüt eder, tezimin kağıt ve elektronik kopyalarının Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü arşivlerinde aşağıda belirttiğim koşullarda saklanmasına izin verdiğimi onaylarım.

Lisansüstü Eğitim-Öğretim yönetmeliğinin ilgili maddeleri uyarınca gereğinin yapılmasını arz ederim.

Tezim sadece Atatürk Üniversitesi yerleşkelerinden erişime açılabilir.

Tezimin 3 yıl süreyle erişime açılmasını istemiyorum. Bu sürenin sonunda uzatma için başvuruda bulunmadığım takdirde, tezimin tamamı her yerden erişime açılabilir.

27 /01/2012

Kadir ERTURAN



**T.C.
ATATÜRK ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**



TEZ KABUL TUTANAĞI

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

Doç. Dr. İhsan Sabri BALKAYA danışmanlığında, Kadir ERTURAN tarafından hazırlanan bu çalışma 27 / 02 / 2012 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından. Tarih Anabilim Dalı'nda Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan : Doç. Dr. İ. Sabri BALKAYA

Jüri Üyesi : Prof. Dr. Selami KILIÇ

Jüri Üyesi : Y. Doç. Dr. Ufuk ŞİMŞEK

İmza:

İmza:

İmza:

Yukarıdaki imzalar adı geçen öğretim üyelerine aittir. 27 / 02 / 2012

Prof. Dr. Mustafa YILDIRIM
Enstitü Müdürü

İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER	I
ÖZET.....	III
ABSTRACT	IV
KISALTMALAR	V
ÖNSÖZ.....	VI
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

ATATÜRK DÖNEMİ DOĞU ULAŞIM POLİTİKASI (1923-1938)

1.1.ULAŞIM POLİTİKASINDA: KARAYOLU ULAŞIMI (1923-1938)	24
1.1.1. Yol Mükellefiyeti Kanunu	26
1.1.2. Tevhid-i Turuk Kanunu (Devlet ve İl Yollarının Birleştirilmesi Kanunu)	27
1.1.3. Şose ve Köprüler Kanunu	28
1.1.4. İnşa Edilen Köprüler ve Yollar.....	30
1.1.4.1.Hopa- Borçka Yolu	31
1.1.4.2. Trabzon-Erzurum-İran Transit Yolu	32
1.2.ULAŞIM POLİTİKASINDA: DEMİRYOLU ULAŞIMI (1923-1938)	33
1.2.1. Chester Projesi	40
1.2.2. Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğünün Kuruluşu	43
1.2.3. 1923-1938 Yılları Arasında Doğu'da Devlet Tarafından Yapılan Hatlar	46
1.2.3.1. Ankara-Kayseri-Sivas Hattı.....	46
1.2.3.2. Samsun-Sivas Hattı	48
1.2.3.3. Fevzipaşa-Diyarbakır Hattı.....	49
1.2.3.4. Yolçatı-Elazığ Hattı.....	51
1.2.3.5. Sivas-Erzurum Hattı.....	52
1.2.3.6. Malatya-Çetinkaya Hattı.....	60
1.2.3.7. Diyarbakır-İran-Irak Hattı	60
1.2.4. Demiryollarının Millileştirilmesi	63

1.2.5. Demiryollarının İşletimi	66
1.2.6. Tarife Sistemi.....	67
1.2.7. Devlet Demiryolları Meslek Yüksek Okulu ve Demiryolu Personelinin Yetiştirilmesi	69
1.3. ULAŞIM POLİTİKASINDA HAVAYOLU ULAŞIMI (1923-1950):	69

İKİNCİ BÖLÜM

ATATÜRK SONRASI DOĞU ULAŞIM POLİTİKASI (1938-1950)

2.1. ULAŞIM POLİTİKASINDA (1938-1950): KARAYOLU ULAŞIMI	72
2.1.1. II. Dünya Savaşı Döneminde Karayolu Ulaşımı	72
2.1.2. II. Dünya Savaşı Sonrası Karayolu Ulaşımı	74
2.1.3. Karayolu Ulaşımında Gerçekleşen (Yaşanan) Yenilikler	78
2.1.4. ABD'nin Türk Karayolları için Yaptığı Çalışmalar ve Hiltz Raporu.....	80
2.1.5. Dokuz yıllık Yol Programı	86
2.1.6. Doğu Kalkınması Yol Planı	90
2.1.7. Karayolları Genel Müdürlüğünün Kuruluşu	92
2.2 ULAŞIM POLİTİKASINDA DEMİRYOLU ULAŞIMI (1938-1950)	96
2.2.1. 1938-1950 Yılları Arasında Doğu'da Devlet Tarafından Yapılan Hatlar	97
2.2.1.1. Maraş-Köprübaşı Hattı	97
2.2.1.2. Narlı-Antep-Karamış Hattı	98
2.2.1.3. Erzurum – Hasankale Hattı	98
2.2.2 Demiryollarının İşletimi	100
2.2.3 Tarife Sistemi.....	100
2.3 ULAŞIM POLİTİKASINDA HAVAYOLU ULAŞIMI (1938-1950):	101
SONUÇ	103
BİBLİYOGRAFYA	108
EKLER.....	113
ÖZGEÇMİŞ.....	133

ÖZET

YÜKSEK LİSANS TEZİ

CUMHURİYET DÖNEMİ DOĞU ULAŞIM POLİTİKASI (1923-1950)

Kadir ERTURAN

Tez Danışmanı: Doç. Dr. İ. Sabri BALKAYA

2012, 133+VII Sayfa

Jüri: Doç. Dr. İ. Sabri BALKAYA (Danışman)

Prof. Dr. Selami KILIÇ

Y. Doç. Dr. Ufuk ŞİMŞEK

Ulaşım ülkelerin siyasî, kültürel, sosyal ve ekonomik alanlarına doğrudan etki eden ve ülkelerin bu alanlarda gelişmesinde rol oynayan önemli unsurlardan biridir. Özellikle ülke içinde bütünlüğün sağlanması ve devlet hizmetlerinin yurdun en ucra köşelerine götürmek, ancak ulaşım ile mümkün olabilmektedir. Bu amaçla yeni kurulan Türk Devleti de ülke içinde bütünlüğü sağlayabilmek ve devlet hizmetlerini yurdun en ucra köşelerine götürebilmek için ulaşım büyük önem vermiştir. Cumhuriyet Yöneticileri ulaşım politikasını belirlerken, yıllarca ihmal edilmiş olan Doğu'ya öncelik vermişlerdir. Ayrıca yurdun Batısıyla Doğusunu birleştirmeyi milli bir dava olarak görmüşlerdir. Çalışmada Cumhuriyet Dönemi Hükümetlerinin 1923-1950 arası Doğu ulaşım politikaları incelenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Cumhuriyet dönemi, doğu, ulaşım politikaları

ABSTRACT

MASTER THESIS

EASTERN TRANSPORT POLICY IN REBUPRICAN PERIOD (1923-1950)

Kadir ERTURAN

Thesis Supervisor: Assoc. Prof. Dr. İ. Sabri BALKAYA

2012, 133+VII Page

Jüri: Assoc. Prof. Dr. İ. Sabri BALKAYA (Supervisor)

Prof. Dr. Selami KILIÇ

Asist. Prof. Dr. Ufuk ŞİMŞEK

Transportation is one of the important factors which affect countries poitical, cultural, social, economic areas and directly play a role in the devolpment of these areas. Especially providing integrity in a country and taking public serviced to the back of the beyond of the country can only be possible with transportation. For this purpose, The New Turkish State gave a particular importance to the transportation to able to provide integrity in the country and to take public serviced to the back of the beyond of the country. Republic Manegers gave importance to the East which had been neglected for years while determing transportation policy. They also saw as a national case combining the country's east and west. East transportation polices between 1923-1950 of the Governments of the Republican Period were examined to in this study.

KeyWords: Republican period, east, transportation polices

KISALTMALAR

ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
CHP	: Cumhuriyet Halk Partisi
C	: Cilt
D	: Dönem
Eİİ	: Ekonomik İşbirliği İdaresi
KGM	: Karayolları Genel Müdürlüğü
km	: Kilometre
M.Ö.	: Milattan önce
m	: Metre
S	: Sayı
s	: Sayfa
ss	: Sayfa Sayısı
SSCB	: Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
TBMM	: Türkiye Büyük Millet Meclisi

ÖNSÖZ

Ulaşım, insanoğlunun var olduğu günden itibaren toplumların ve insanların hayatında önemli bir unsurdur. Ulaşım ülkelerin siyasî, kültürel, sosyal ve ekonomik alanlarına doğrudan etki eden ve ülkelerin bu alanlardaki gelişmesinde rol oynayan önemli faktörlerin başında gelir. Özellikle ülke içinde bütünlüğün sağlanması ve devlet hizmetlerinin yurdun en ücra köşelerine götürülmesi ancak ulaşım ile mümkün olabilmektedir.

Türkiye Cumhuriyeti Devleti kurulurken; ülkenin siyasî, kültürel, sosyal ve iktisadî alanlarında gelişmesinde önemli bir unsur olan ulaşım öncelik verilmiş, bununla ilgili çalışmalar yapılmıştır. Özellikle ülkenin Doğusu'nun ulaşım yönünden çok fakir olması bu bölgenin devletin hizmetlerinden yeterince yararlanamamasına, ayrıca Cumhuriyetin ilk yıllarında asayiş problemlerinin yaşanmasına neden olmuş ülkenin Batısı ile Doğusu arasında büyük uçurumların oluşmasına neden olmuştur. Bunu gören Cumhuriyet Yöneticileri ulaşım politikasını belirlerken Doğu'ya öncelik vermişler, Doğu'nun problemlerini çözmek için işe ilk önce ulaştırma altyapısını oluşturmakla başlamışlardır.

Türkiye Cumhuriyeti Hükümetleri Doğu'nun ulaşım sorununu çözerken, 1923-1948 yılına kadar ulaşımın bir kolu olan demiryoluna büyük ölçüde önem verilmiş, Doğu'daki merkezlerin büyük şehirlere ve birbirleriyle bağlanması için demiryolu hatlarının yapımı temel gaye olmuş, hatta bu Genç Cumhuriyetin kendi ispatlama çabası olmuştur. Bu dönemde sadece demiryolu ulaşımına önem verilmiş, karayolu ulaşımına gereken özen gösterilmemiştir. Diğer yandan Osmanlı'dan kalan imtiyazlı demiryolları millileştirilmiş, yurt genelinde ulaşım politikasında bir bütünlük sağlanmaya çalışılmıştır.

Doğu'da 1923-1950 yılları arasında izlenen ulaşım politikasını ele alan çalışmada ulaşımın ülke bütünlüğünün sağlanmasında ve siyasî, sosyal, iktisadî gelişiminde çok önemli unsur olduğu belirtmeye çalışılmıştır.

Çalışmamda Hükümet Programları, TBMM Zabıt Ceridesi, TBMM Kavanin Mecmuası, Resmi Gazete, Bayındırlık Bakanlığının ve Demiryolu Genel Müdürlüğünün çıkardığı dergi ve mecmualar, Karayolları Müdürlüğünün çıkardığı eserler

incelenmiştir. Ayrıca konuyla ilgili yayınlanmış telif eser ve makalelerden de yararlanılmıştır.

Çalışmalarım esnasında desteğini benden esirgemeyen eşim Eda ERTURAN'a, sıkıldığım anlarda bana hep neşe kaynağı olan oğlum Yiğit Ali ERTURAN'a, dualarını benden eksik etmeyen anneme ve babama ve bu tez konusunu araştırmamda yardımcı olan ve tezimi büyük sabır ile okuyan ikazlarıyla hatalarımı düzelterek çalışmamın son şeklini almasını sağlayan değerli hocam ve tez danışmanım Doç. Dr. İ. Sabri BALKAYA'ya saygıyla teşekkürlerimi sunarım.

Erzurum-2012

Kadir ERTURAN

GİRİŞ

İnsanlığın var oluşundan itibaren; özellikle de tekerleğin icadından sonra insanların ve eşyaların bir yerlere ulaşmasında “yol” çok önemli bir ihtiyaç olmuştur. İnsanlığın gelişmesinde ve ilerlemesinde, ayrıca ülkeler arası siyasî, ekonomik ve kültürel ilişkilerin gelişmesinde yolun etkisi büyüktür.

Ülkelerin ve bölgelerin iktisadî hayatında, savunmasında, önemli bir yeri olan yolların, o bölgenin medeniyet nimetlerinden faydalanmasında da çok büyük etkileri bulunmaktadır.¹ İnsan, ulaşım ihtiyacını ilk olarak karayolu ile karşılamış, teknolojik gelişmeler doğrultusunda farklı ulaşım yolları ve araçlarını kullanmıştır. Karayoluyla birlikte denizyolu, demiryolu ve havayolu ulaşımında yaşanan ilerlemeler ekonomik ve sosyal yapıyı canlandırmış, hayatı kolaylaştırmıştır.²

İnsanların meydana getirdiği ilk yollar ancak tekerlekli araçların kullanımının yaygınlaşmasıyla ortaya çıkmaya başladı. Kuzeybatı Avrupa’nın ormanlık alanlarda yumuşak zeminin kütüklerle takviyesi ve Tunç Çağında İsviçre’deki göl köylerinin kütüklerden meydana getirilmiş olan sokakları (corduray) insanların meydana getirdiği ilk yollardır. Şüphesiz ilk yolların en ünlüleri arasında Roma yolları gelmektedir. İlk büyük Roma yolu 259 km uzunluğunda Roma ile Brindizi arasındaki ViaAppia’dır.³ Romalılar, imparatorluğun dört bir yanını Roma’ya bağlayan yollar meydana getirmişlerdir. M.Ö. 300 yılından M.S 250 yılına kadar, beş yüzyılı aşkın süre boyunca, sistemli bir şekilde yol inşa etmişler, bu yolların yapımında köleleri ve tutsakları kullanmışlardır.⁴

Karayolları tarihinin en eski yol düzeni Çin’de karşımıza çıkmaktadır. M.Ö. 1000 yıllarında Çin şehirleri yollarla birine bağlanmıştır. Çu Sülalesi Devrinde (M.Ö. 1122-256), günümüz trafik kurallarına benzer kurallar vardı. Bu dönemde araçlar büyüklüklerine göre ayrılmış hız sınırlandırılmıştır.

¹ Şaban Ortak, “ Atatürk’ün Doğu Anadolu Politikası ve Erzurum’a Demiryolunun Gelişi”, *Atatürk Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü Dergisi, Mustafa Kemal Atatürk ve Erzurum Özel Sayısı*, III/I (Temmuz) 1997, s.141.

² Nuray Özdemir, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Ankara 2006, s.1.

³ Erol Tümertekin, *Ulaşım Coğrafyası*, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul 1987, s.205.

⁴ Efdal As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları 1923-1960*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), İzmir 2006, s.1.

Ayrıca Çin’de yollar beş sınıfa ayrılmış, her sınıf için özel kurallar uygulanmıştı. Yol sınıfları şöyleydi:

1. “İnsan ve evcil hayvan yolları (Bu yollara taşıt giremezdi.)
2. Ufak arabalar ve binek hayvanları için yollar
3. Orta boy araba yolları
4. Yolcu arabası yolları, bu yollarda arabalar birbirlerini geçebilirdi.
5. Üç arabanın yan yana gidebildiği yollar.”⁵

Modern karayollarının inşası esas itibarı ile 19. yüzyılda iki mühendisin geliştirdikleri teknikle başlamıştır. Thomas Telford (1751-1834) ve John London Mc Adam (1756-1826) geliştirdikleri makadam adı verilen stabilize yollar süratle çoğalmıştır. Esas olan doğal yolun basınçla sertleştirildikten sonra asfalt ya da beton ile örtülmesi idi. Böylece doğal etkenlerin bozucu etkisi en aza indirilmektedir. Mc Adam ve arkadaşının tekniği önce İngiltere’de uygulandı. 1760 yıllarında Birmingham, 168 şehir ve kasaba ile bağlanmıştı. Böylece gerek İngiltere ve gerekse başta diğere Avrupa ülkeleri olmak üzere dünyanın birçok yerinde karayolları inşası hızla gelişmiştir.⁶

19. yüzyılda Avrupa’da kullanılmaya başlayan bir diğer ulaşım aracı demiryolları olmuştur. 1823 yılında İngiltere’de George Stephenson, Stocton Kasabası ile Darligton arasında bir demiryolu servisi kurma fikrine kapıldı. Bu fikri destekleyen Edward Pease adındaki zengin bir iş adamı malî kaynakları sağlaması üzerine 62 km uzunluğunda demiryolu döşendi. 27 Eylül 1825’te, Pease tarafından kurulmuş olan Stocton-Darligton Railway Company ilk tren biletini satmış ve ilk yolcu treni halkın hayret dolu bakışları arasında hizmete girmiştir.⁷Bu yeni ulaşım aracı ekonomik ve teknolojik yapıda büyük değişime yol açmış, ticaret dönemi kapanırken sanayi devrimiyle sömürgecilik dönemi başlamıştır. Sanayinin gelişmesiyle yeni sömürge alanlarına duyulan ihtiyaç, denizyolu ve demiryolu taşımacılığının önemini artırmıştır. İngiltere’nin başını çektiği emperyalist devletler sömürgeci politikalarını geliştirmede ulaşımın faydalanma yoluna gitmişlerdir. Özellikle hammadde ve mal taşımacılığında ucuzluk ve kolaylık sağlanmasından dolayı demiryollarını tercih etmişlerdir.⁸

⁵ J.K. Bridges, *Kara Ulaştırma Tarihi*, Arkın Kitapevi, İstanbul 1968, s.22.

⁶Tümertekin, *Ulaşım Coğrafyası*, s.283.

⁷ As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları 1923-1960*, s.11-12.

⁸ Özdemir, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası*, s.10-11.

Avrupa’da ilk modern demiryolu işletmesi 15 Eylül 1830’da açılmıştır. İngiltere’de işletmeye açılan bu hat Liverpool-Manchester hattıdır. İngiltere’den sonra 1832’de Fransa’da, 1835’te Belçika ve Almanya’da, 1838’de Avusturya’da, 1839’da İtalya’da demiryolları işletmeye açılmıştır. Kıta olarak da 1829’da Amerika’da, 1853’te Asya’da ve Avustralya’da, 1856’da Afrika’da demiryolları işletmeye açılmıştır. Avrupa’da bulunan devletlerden Osmanlı Devleti, Rusya, Hollanda ise bu işte en sona kalanlardır. Rusya demiryolları işletmesine 1849’da, Osmanlı Devleti’de 1866 yılında başlamıştır.⁹

Anadolu ilk çağlardan beri önemli medeniyetlere ev sahipliği yapmıştır. Anadolu’nun birçok medeniyeti bünyesinde barındırmasına neden olan faktörlerden biri de Asya ve Avrupa arasında doğal bir yol vazifesi görmesidir; bu doğal yol geçmişten günümüze kadar savaş, ticaret ve göç yolu olmuş medeniyetleri birbiriyle kaynaştırmıştır.

Türkiye’de karayollarının tarihi Anadolu kadar eskidir. İlk çağlardan itibaren Anadolu’da kurulan devletler yola büyük önem vermişlerdir. Hititler Anadolu’daki yerleşim merkezlerini birbirine bağlayan bir yol ağı oluşturmuşlardır. Ancak Anadolu’da ilk sistemli yol ağı İran’dan Ege kıyılarına kadar uzanan Kral Yolu olmuştur. Persler zamanında yapılan bu yol 2165 km uzunluğundadır.¹⁰

Roma İmparatorluğu geleneksel yol siyaseti ile Anadolu toprakları üzerinde yaklaşık 10.000 km uzunluğunda bir yol şebekesi meydana getirmişti. Askerî ve iktisadî amaçlarla açılan bu yollar Anadolu’yu geliştirmiş, hatta Bakır Yolu, İpek Yolu ve Baharat Yolu gibi tarihe geçen isimler almışlardır.¹¹ Anadolu Selçukluları döneminde yapılan yollar ise daha çok ticari amaçla yapılan yollardır.

Osmanlı Devleti’nde ise, karayolu politikası yüzyıllar boyunca askerî ve iktisadî ihtiyaçlara hizmet eden bir anlayışla yürütülmüştür. Yollar yapım, bakım ve onarım yönünden; Devlet yolları ve Eyalet yolları olmak üzere ikiye ayrılmıştır. Yolların hemen hepsi ya Yörükler, Müslimler, Beşlüler adıyla kurulmuş ordulara ya da

⁹ Ahmet Onur, *Türkiye Demir Yolları Tarihi (1860-1953)*, K.K.K Basım Evi, Ankara 1953, s.6-7.

¹⁰ Özdemir, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası*, s.3-4.

¹¹ Süleyman Barda, *Münakale Ekonomisi*, İsmail Akgün Matbaası, İstanbul 1958, s.274.

Köprücüler, Derbentler, Kaldırımcılar adıyla oluşturulan, halkı devamlı olarak yol işlerinden sorumlu tutan köylülere yaptırılmıştır.¹²

Merkezi idare, Anadolu ve Rumeli'yi harekât ikmal ve haberleşme bakımından üçer bölgeye ayırmış ve bu bölgelere yol kolları demiştir. Söz konusu bu kolları da sağ, sol ve orta olmak üzere üçe ayrılmıştır. Her kolda bir ana stratejik yol ve bu bölgelerdeki şehir ve kasabaları birbirine bağlayan tali yollar bulunmaktaydı. Buna göre:

"-Anadolu sağ kol güzergâhı, Üsküdar-Gebze-İzmit-İznik-Eskişehir-Konya-Adana-Antakya yolu ile Halep ve Şam'a uzanmaktaydı. Anadolu sağ kolunun Hac yolu olarak adlandırılmasının altındaki neden bu yolun Hac ziyaretine hizmet etmiş olmasıdır. Yolun diğer bir özelliği de en işlek yol olmasıdır.

-Anadolu sol kol güzergâhı, Üsküdar-Gebze-İzmit-Bolu-Tosya-Merzifon-Lâdik-Şebinkarahisar-Kelkit-Aşkale-Erzurum yoluyla Kars'a ve oradan Tebriz'e ulaşan yoldur.

-Rumeli sağ kol güzergâhı, İstanbul-Vize-Kırkkilise-Karasu-Babadağ-İsakçı-Akkerman yolu ile Özi ve Kırım'a ulaşmaktaydı.

-Rumeli sol kol güzergâhı, İstanbul-Tekirdağ-Malkara-Firecik-Dimetoka-Gümölcine-Pravişte-Lankaza-Yenişehir-İzadin yönüyle İskefe'ye ve Gördüs'e uzanıyordu.

*-Rumeli orta kol güzergâhı, İstanbul-Silivri-Edirne-Filibe-Sofya-Niş-Yagodima üzerinden Belgrad'a uzanmaktaydı."*¹³ Anadolu ve Rumeli baştanbaşa saran bu yol ağı ile Osmanlı Devleti'nde Doğu-Batı yönünde sağlam bir ulaşım sistemi oluşturulmuştur.

Osmanlı tarihinde her alanda olduğu gibi karayolu konusunda da Tanzimat Dönemi önemli bir dönüm noktası olmuştur. Tanzimat Fermanıyla (3 Kasım 1839) ülkenin imarına çalışılacağı ve halkın refahının sağlanması için gerekli tedbirlerin alınacağı ifade edilmiştir. Devletin tüm kuruluşlarından başlayan düzeltme, iyileştirme ve modernleştirme akımı yol işlerinde de kendisini göstermiş, yol davasının büyük bir memleket meselesi olarak ele alınmasına karar verilmiştir. Halkın ihtiyaçlarına cevap

¹² Özdemir, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası*, s.7.

¹³ As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları 1923-1960*, s.29-31.

veren ve büyük bir program çerçevesinde yol yapım politikası benimsenmiştir.¹⁴ Bunun üzerine 1848 yılında Nafia Nezareti (Bayındırlık Bakanlığı) kurulmuştur. Bu düzenlemeleri izleyen yıllarda Osmanlı Devleti'nde araba geçişlerine uygun olarak yapılan ilk yollar 1850 yılında yapımına başlanan Bursa- Mudanya; Bursa-Gemlik; Trabzon-Erzurum şoseleri olmuştur. 34,5 km.'lik Bursa-Gemlik, 34 km.'lik Bursa-Mudanya yolları 1865'te tamamlanabilirken 314 km.'lik Trabzon- Erzurum yolu ancak 1872'de tamamlanmıştır. Hem askerî hem de ticari bakımdan önemli olan bu yolda Fransız mühendisler çalıştırılmıştır.¹⁵

1856'da Osmanlı Ülkesi Yollar ve Geçitlerinin Yapım Tarzı ve İdaresi Genel Yönetmeliği (Memalik-i Mahsure-i Şahanede Turuk-u Maabirin Suret-i İmal Talimat-i Umumiye) yayımlanmıştır. Bu talimatname ile Avrupa'da olduğu gibi yeni yapılacak yol güzergâhlarında yaşayanlara yol inşaatında çalışma mükellefiyeti getirilmiştir. Bunun yanı sıra her vilayetteki başmühendis yol güzergâhını merkezdeki Turuk-u Maabir İdaresi ilkeleri ve valilerin istekleri doğrultusunda hazırlamış, her ilçenin yapmaktan sorumlu olduğu yeri arazide kazıklarla belirlemeye yükümlü tutulmuştur. Yolun her 2-8 kilometresinde, yolun o bölümünden sorumlu bir bekçinin bulunması, bunun sağlanması içinde ailesi ile birlikte yaşamasını olanaklı kılacak bir kulübenin yol kenarına yapılması öngörülmüştür.¹⁶

1863'te Turuk ve Enbiye Nizamnamesi (Yollar ve Binalar Yönergesi) çıkarılmıştır. Tüm İmparatorluk için geçerli olan bu nizamname mevcut yolların ve geçitlerin elden geçirilmesi ile ilgilidir. 1865'te yol ve köprü işleri için Avrupa'dan birçok uzman getirtilmiştir. Bir yıl sonra da Turuk-u Maabir Nizamnamesi (Yollar ve Geçitler Yönergesi) çıkarılmıştır. Bu nizamname ile yollar bir devlet işi olarak ele alınmış yol işini yürütmekle Ticaret Nezareti'ne bağlı Turuk-u Maabir İdaresi (Yollar ve Geçitler Müdürlüğü) görevlendirilmiştir. Yollar idari yapıya paralel olarak; Tarik-i Sultani (Devlet Yolları), Vilayet Yolları, Sancak Yolları ve Kaza Yolları adıyla dört sınıfa ayrılmıştır.¹⁷ Köprü gibi teknik inşaatların devlet tarafından yapılması benimsenmiştir. Ayrıca yol ve köprü çalışmalarını yürütecek *teknik* personeli

¹⁴ Özdemir, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası*, s.12.

¹⁵ Leyla Şen, *Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci*, TESAV Yayınları Ankara 2003, s.15.

¹⁶ As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları 1923-1960*, s.37.

¹⁷ Şen, *Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci*, s.16-17.

yetiştirmek üzere Fransa'daki Ecoledes Ponts et Chansees benzeri Köprü ve Yol Mektebi açılması karar verilmiştir. Karayolu yapım tekniğı olarak makadam yolun (kırmataş) benimsenmesine karar verilmiştir.Yol yapımı için finansman yaratmak düşüncesiyle 16-60 yaş her nüfustan beş yılda 20 gün çalışmak, bedel vermek ya da hayvan çalıştırmak zorunluluğundan birini seçmesi istenmiştir. Bu çalışma yükümlülüğünden din adamları, öğretmenler, askerler ve zaptiye mensupları muaf tutulmuşlardır.¹⁸

Bu dönemin diğeri ilginç yanı, bazı valilerin nizamname ile yükümlü kıldıkları, yol yapım işlerinin dışında illerine ait yolları büyük bir güç ve ileri görüşle mükemmel hale getirmişlerdir. Tuna ve Bağdat valiliklerinde bulunan Mithat Paşa, Sivas ve Aydın valiliklerini yapan Halil Rıfat Paşa ile Reşit Paşa imarcı valilerin en değerlileridir. Bunlardan Halil Rıfat Paşa, karayolcuların piri olarak kabul edilmiştir. “*Gidemediğini yer senin değıldir.*” özdeyişi ona aittir.¹⁹

II. Meşrutiyet Dönemi'nde Osmanlı Merkezi İdaresi, yol ağı yapımı konusunda yeni bazı girişimlerde bulunmuştur. 1909 yılında Fransa ile 2.000.000 Franklık bir anlaşma imzalanmıştır. Bu anlaşma uyarınca, Anadolu'nun bütün karayolu şebekesinin bakım ve onarım için Fransız Regie General şirketine imtiyaz verilmiştir. Hazırlanan bu yol programında, bugünkü sınırlar içerisinde Trakya'da 435 km Anadolu'da 7.200 km.'lik bir yol ağının yapımı kararlaştırılmıştır. Önerilen bu program ile Trakya ve Anadolu'nun doğusundaki yolların ilk iskeletleri oluşturulmuştur. Ancak bu yol programı da I. Dünya Savaşı'nın patlak vermesiyle uygulamaya konamamıştır. şirket ancak 400 km.'lik bir yol yapabilmiştir.²⁰I.Dünya Savaşı ve Milli Mücadele yıllarında karayolu yapım işleri tamamen durmuş, mevcut olan yol ağıda korunamamıştır. Yollar bakımsızlıktan kullanılmaz hale gelmiş ve ahşap olan köprülerin çoğı da yıkılmıştır.

Avrupa'da ve Amerika'da büyük bir gelişme gösteren ve yeni bir ulaştırma sisteminin doğmasına sebep olan demiryolları XIX. yüzyılın ortalarından itibaren bütün dünyada en önemli ulaşım aracı olma özelliğini kazanmaya başlamıştır. Dönemin en hızlı ve en güvenilir ulaşım aracı olan demiryolları Osmanlı yöneticileri tarafından da yol sorununu çözecek bir çare olarak görülmüştür. Çünkü demiryolları Osmanlı Devleti

¹⁸Özdemir, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası*, s.16.

¹⁹ As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları 1923-1960*, s.39.

²⁰řen, *Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci*, s.20.

için hem ekonomik, hem askerî, hem de siyasal yönden büyük önem taşımıştır. Osmanlı Devlet adamlarına göre, yapılacak demiryolları tarımsal üretimi dolayısıyla tarımdan alınan vergileri de artıracaktı. Bunun yanı sıra ticaret gelişecek, ithalat ve ihracattan alınan gümrük vergileri hazineye katkıda bulunacaktı. Osmanlı Devleti'nin demiryolu geçen bölgelerindeki zengin maden yatakları işletmeye açılacak maden üretimi ve dolayısıyla bundan alınacak vergilerde artmış olacaktı.²¹

Osmanlı demiryollarını bu amaçları gerçekleştirme ve devleti kurtarma bağlamında etkili bir silah olarak görürken, emperyalist devletlerin bu silahı kendine çevirecek düşünceler içerisinde bulunduğundan habersizdi. Devletin mali ve ekonomik bakımdan güçsüz oluşu, bu çağdaş ulaştırma sistemini kendisinin inşa etmesine olanak tanınamaması devletin demiryolu yapımını kendi çıkarlarına göre değil, aralarında önemli rekabet olan emperyalist devletlerin ekonomik ve siyasi, hatta askeri çıkarlarına göre yapılmasını ön görüyordu.²² Avrupalı devletler tarafından inşa edilen bu demiryollarını bu perspektiften değerlendirmek ve buna da Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu durumun neden olduğu kabul edilebilir.

Bu dönemde yapılan demiryollarında görülen ağaç biçimli örüntü ve rasyonel olmayan, birbirini tamamlamayan düşük standartlı hatlar izlenen politikanın somut kanıtıdır. Emperyalist Devletler, Osmanlı Devleti'ndeki demiryollarını, öncelikle dışa bağımlı liman kentlerinden başlayarak içerilere ve verimli ovalara uzanacak biçimde yapmışlardır. Hatlar yabancı bir ülkenin ekonomisi ile bütünleşme amacına hizmetettiğinden, demiryolu sistemi ülke iç pazarını birbirine bağlayacak ve ekonominin gereklerini karşılayacak ağ biçimi örüntüye dönüşmemiştir.²³

Osmanlı topraklarında inşa edilecek demiryollarında hatların geçeceği yerlerin belirlenmesi de önemli bir sorundu. Emperyalist devletler bu konuda da Osmanlı Devleti'ne baskı yaparak isteklerini elde etmişlerdir. Demiryolu yapılacak bölge Rus sınırına yakın olmamalı, İngiliz çıkarlarına dokunmamalıydı. Almanya ile Fransa'nın istekleri de dikkate alınmalıydı. Ayrıca Osmanlı Devleti'nin dış borca ihtiyaç duyması demiryolu politikasının belirlenmesinde önemli bir diğer etken olmuştur. Osmanlı

²¹ İsmail Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları*, Atatürk Kültür Dil ve Tarih Yüksek Kurum Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 2001, s.5.

²² As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları 1923-1960*, s.43-44.

²³ Şen, *Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci*, s.22.

Hükümeti ya borç karşılığında imtiyaz vermiş ya da borç isteğinde yeni bir imtiyaz isteğiyle karşılaşmıştır.²⁴

İmtiyazların Osmanlı Devleti için olumsuz yanlarından biri de kilometre garanti sistemidir. Bu sistemle şirketlerin kârları Osmanlı Devleti'nce garanti altına alınmıştır. Demiryolu şirketlerinin garanti edilen kârın altında kâr etmeleri halinde arada ki farkı devlet ödemiş hatta doğacak farkı ödemek için bir veya birkaç vilayetin öşürlerini karşılık gösterdiği durumlar bile yaşanmıştır. Örneğin, Eskişehir-Konya demiryolu için verilen kilometre garantisi için Trabzon-Gümüşhane'nin vergi gelirleri ayrılmıştır. Bunlarla birlikte hattın geçeceği devlet arazisi şirkete bedelsiz devredilmiştir. Şirket hat boyundaki devlet ormanlarını ve taş ocaklarını hiçbir bedel ödemedi kullanabilmiş, demiryolu yapımı, bakımı ve işletilmesi için gereken malzeme gümrüksüz ithal edebilmiştir. Demiryolunun kenarlarında bazen 40 bazen 45 km.'lik şeritler içindeki petrol de dâhil bütün madenleri işletme hakkına sahip olunabilmiştir.²⁵ Osmanlı yurduna yapılan demiryolu yatırımlarının bu denli kârlı ve sağlam güvencelere bağlı oluşu, yabancı demiryolu şirketlerinin kimi zaman hatları düzlük arazilerde bile dolambaçlı biçimde döşemelerine neden olmuştur. Şark Demiryolları ve Eskişehir-Ankara hattı bunun en güzel örneğidir.²⁶

Osmanlı Devleti'ndeki inşa edilen demiryolları, Hicaz hattı hariç yabancı sermaye tarafından gerçekleştirilmiştir. Başlangıçta İngiliz sermayesiyle gerçekleştirilen demiryolları daha sonra Fransa ve Alman sermayesi ile yapılmıştır. Dış borçlar hariç 1890'da Osmanlı Devleti'ndeki yabancı sermayenin % 41 demiryolu yapımlarının gerçekleşmesinde kullanılırken, bu oran 1914'te % 63'e çıkmıştır. Yine 1890'da toplam demiryolu yatırımlarındaki sermayenin % 18,8'i Fransız, % 50,6'sı İngiliz, % 22,4'ü Alman ve % 8,2'si diğer ülkelere aitken 1914'te % 49,6 Fransız, % 9,8'i İngiliz, % 36,8'i Alman ve % 3,8'i diğer ülkelere aittir.²⁷

Osmanlı Devleti'nin toprakları üzerinde ilk demiryolu yapma fikri 1835 yılında bir İngiliz subayı olan Francis Chesney tarafından ortaya atılmıştır. Chesney Akdeniz'den başlayıp Bağdat üzerinden Basra körfezine uzanan bir demiryolu projesini

²⁴ Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları*, s.7.

²⁵ As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları 1923-1960*, s.45.

²⁶ H. Sami Güven, *Türkiye'de Ulaşım Sistemi ve Karayolu Ulaştırma Kooperatifleri*, TODAİE Yayınları, Ankara 1982, s.52.

²⁷ Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları*, s.8.

gündeme getirmiştir. Böylece Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryolu yapımı düşüncesi ilk kez ortaya atılmış oldu.²⁸ Chesney Osmanlı'dan imtiyazı almasına rağmen İngiliz hükümeti projeyi desteklemediği için hayata geçirilememiştir.

Osmanlı Dönemi'nde yapılan demiryolları:

İzmir-Aydın, İzmir-Kasaba Hatları: Tarımsal potansiyeli değerlendirme amacıyla yapılan ilk demiryolları, imtiyazı 1856 yılı Eylül ayında İngilizlere verilen İzmir-Aydın hattı ve İzmir-Kasaba hattı idi.²⁹ İngilizleri bu hattın döşenmesine teşvik eden neden bölgelerin hammadde kaynağı ve mamul madde sürüm alanı olarak değerlendirilmek istenen potansiyeli idi. Daha demiryolu yapımına başlanmadan evvel İzmir'de fiilen ithalat ve ihracat işleriyle uğraşan 1061 İngiliz tüccar bulunmaktaydı. Bu tüccarlar İzmir'in hinterlandı ile ulaşım olanaklarıyla kavuşturulmasıyla bölgenin ticari gelişimine yapacağı katkının bilincindeydiler. Zaten İngiliz Büyükelçisi'nin desteği ile 1856 yılında Eylül ayında Osmanlı Hükümeti'nden İzmir-Aydın demir yolu imtiyazını elde eden Robert Wilkin adında İzmirli İngiliz bir tüccar ve dört ortağı idi.³⁰

23 Eylül 1856'da İzmir-Aydın demiryolu imtiyazını 94 yıllığına almış olan Wilkins ve arkadaşları bu imtiyazı İngiltere'den başka bir guruba satmışlar, bu grup da Mayıs 1867'de İzmir-Aydın Osmanlı Demiryolu Şirketi'ni (Smryna-Aidin Ottaman Railway) kurmuştur. Şirket demiryolunun yapımı sırasında hükümete ait olan toprakları, madenleri ve ormanları bedava kullanabilecek, hattın yapımı bitince de hattın kenarındaki 45 km.'lik şerit içerisinde bulunan madenleri az bir vergiyle işletebilecekti. Şirkete kilometre garantisi yerine % 6 oranında kâr garantisi vermişti.³¹ Kâr % 7'den fazla olursa eşit olarak bölünecekti. Demiryolunun işletmeye açılmasından 50 ve bundan sonra her 20 yılda bir Osmanlı Hükümeti şirketle anlaşarak demiryolunu satın alabilecekti.³²

% 6 kâr garantisi üzerinden Osmanlı Hükümeti ile anlaşılan şirket, bir süre sonra bu kârı yeterli bulmamaya başlamıştır. Kârı artırmak için iş yavaşlatma yoluna giden şirket, ancak 1860'ta İzmir Alsancak'tan başlayıp Buca ve Gaziemir'e giden hatları

²⁸ Murat Özyüksel, *Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, Arba Yayınları, İstanbul 1988, s.7-8

²⁹ Bilmez Bülent Can, *Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923)*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2000, s.44

³⁰ Özyüksel, *Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, s.9-10.

³¹ As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları 1923-1960*, s.47.

³² Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları*, s.13.

açmıştır. Böylece şirket amacına ulaşmış ve hükümeti yeni bir sözleşme yapmaya ikna etmiştir. İnşaatın hızlanması ile İzmir-Torbalı 24 Aralık 1860'ta, 11km.'lik Torbalı-Celadkahve 9 Eylül 1861'de ve nihayet 70 km.'lik ilk bölüm 14 Kasım 1861'de bitirilmiş ve işletmeye açılmıştır. Bu arada şirketin 30.600.000 franklık sermayesi 45.000.000 Frank'a çıkarıldı İzmir-Aydın arasındaki 133 km.'lik demiryolu 7 Haziran 1866'da bitirilmiştir. Böylece Anadolu da yapılan ilk demiryolu hattı işletmeye açılmıştır.³³

4 Temmuz 1863 tarihinde Edward Pirce adlı bir İngiliz girişimcinin Osmanlı Hükümetinden % 6 kâr garantisi ile imtiyaz elde etmesi üzerine İzmir-Kasaba Demiryolu Şirketi (Smyrna-Cassaba Railway Company) adında bir şirket kurulmuştur. Şirket demiryolu yapım çalışmalarına 1864 yılında başlamış, 10 Ekim 1865'te Manisa'ya kadar olan 66 km.'lik bölüm, 10 Ocak 1866 da ise Kasaba ya kadar olan 27 km.'lik bölüm işletmeye açılmıştır. İngilizler İzmir'den Kasaba'ya uzanan ikinci bir demiryolu hattı döşenmiştir.³⁴

Köstence-Cenovada Hattı: Osmanlı Devleti'nin Avrupa yakasında yapılan ilk demiryolu Cernovada-Köstence hattıdır "Tuna-Karadeniz demiryolları adıyla anılan Cernovada kasabasından Köstence limanına kadar olan 66 km uzunluğundaki hat, Tredur Barkle adında bir İngiliz'e 1856'da 99 yıl süreyle verilmiştir. Kilometre garantisi bulunmayan bu hat 4 yıl süren bu çalışmadan sonra 4 Ekim 1860 ta işletmeye açılmıştır. Bu hat Berlin Antlaşması gereğince Romanya'da kalmış, 1822'de Romanya Hükümeti tarafından 1.650.000 Frank'a satın alınmıştır.³⁵

Varna-Ruşuk Hattı: Hattın imtiyazı 1861'de bir İngiliz şirketine verilmiştir. 1866'da bitirilen 224 km.'lik hattın imtiyaz süresi 99 yıl olup, Berlin Anlaşması gereğince Bulgaristan'da kalmış ve Bulgar Hükümeti tarafından satın alınmıştır.³⁶

Şark (Rumeli) Demiryolları: Orta Avrupa'yı İstanbul'a bağlayan şark demiryollarını Osmanlı Devleti'nin kendisinin yapması görüşü ileri sürülmüşse de uluslararası konjüktür nedeniyle bundan vazgeçilmiştir. Nitekim böyle bir demiryolu

³³ As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları 1923-1960*, s.48.

³⁴ Özyüksel, *Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, s.12.

³⁵ Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları*, s.10.

³⁶ Yıldırım, s.10.

Rusların Rumeli'deki çıkarlarına ters düşüyordu. Bu nedenle yabancı destek arama durumu ortaya çıkmıştır.³⁷

Abdülaziz 1867'de Avrupa'ya yaptığı seyahatin dönüşünde Avusturya-Macaristan hükümetinden kendisine bu demiryollarını yapmaya muktedir bir müteahhittavsiye etmesini ricaetmiştir. Bu rica üzerine tavsiye edilen kişiyle 1868'de bir mukavele yapılmış ise de hatta başlanılmaması yüzünden mukavele bozulmuştur. (Vanderst Kardeşler Şirketi)³⁸ Devrin Sadrazamı Ali Paşa 1869 yılında Davut Paşa'yı Avrupa'ya göndermiş, Davut Paşa'da Belçika bankerlerinden Baron Hirsch ile tanışmış, onu saraya tanıtmıştır.

Sultan Abdülaziz, Baron Hirsch'e Şark Demiryolları denilen ve payitaht İstanbul'u Orta Avrupa'ya bağlayacak olan 2000 km.'lik hattın inşaatı için 17 Nisan 1869'da imtiyaz vermiş ve Osmanlı Demiryolları İdaresi'ne genel müdür olmak üzere Alman Mühendis Wilhelm Pressel'i atamıştır. 22000 Frank garantili bu hat İstanbul, Çatalca, Edirne, Harmanlı, Sofya, Niş ana hattı ile Dedeağaç, Yanbolu, Selanik şube hatlarından oluşacaktır.³⁹

İmtiyaz süresi 99 yıl km garantisi 22000 franktır. Baron Hirsch, 5 Ocak 1870'te hatları döşeyecek 50.000.000 milyon Frank sermayeli "Rumeli Demiryolu Şirketi'ni" ve 7 Ocak 1870'de yine 50.000.000 Frank sermayeli "Rumeli Demiryolu İşletme Şirketi"ni kurmuştur. İnşaat 10 Mart 1870'de başlamış ve Eylül 1872'de 387 km.'lik demiryolu bitirilerek işletmeye açılmıştır. Rumeli Demiryolu Şirketi 18 Mayıs 1872'de yapılan yeni sözleşme ile imtiyaz hakkını, işletme şirketi ile arasındaki sözleşmenin sağladığı kazançla birlikte Osmanlı Hükümeti'ne geri vermiş, inşa edilecek hatlar ise 2000 km'den 1274 km'ye indirilmiştir. Bir kısmı 17 Haziran 1873'te açılan bu hatlar İstanbul-Edirne (319 km), Dedeağaç-Edirne (149 km), Selanik-Mitroviçe (388 km), Baniakula-Avusturya sınırı (104 km) ve Turovaş-Yanbolu hatları (70 km) idi.⁴⁰ Hattın 1274 km'ye indirilmesi ile Şark Demiryolları Avrupa'ya bağlanamamıştır. Rumeli Demiryolu Şirketi 1878'de Şark Demiryolları adını almıştır.

³⁷ *Türkiye'de Ulaşım Politikası*, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası, İstanbul 1977, s.23.

³⁸ Onur, *Türkiye Demir Yolları Tarihi (1860-1953)*, s.16.

³⁹ As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları 1923-1960*, s.49-50.

⁴⁰ Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları*, s.11.

Anadolu Demiryolları: Osmanlı yöneticileri hem askerî hem de ekonomik kaygılarla ülke topraklarını Bağdat'a kadar boydan boya geçecek bir demiryolunu istedikleri bilinmekteydi. Ancak 1878 yılında devlet girişimciliği ile demiryolu yapımında uğranılan kesin başarısızlık, bu konu da yabancı sermayenin şart olduğunu göstermiştir.⁴¹

Demiryolu projeleri, teklif getiren tarafların ve devletlerin politik ve ekonomik çıkarlarını ön plana aldığı ve Osmanlı Hükümeti'nin de demiryolları sebebiyle sağlamayı umduğu gelişme hedeflerine cevap vermediği için geri çevirmiş, ayrıca hükümet başlangıç noktası İstanbul olmayan hiçbir projeye imtiyaz vermeyeceğini açıklamıştır. 1888'den itibaren artarak devam eden rekabet ve çekişmelere Almanya'da demiryolları yapımında yeni bir güç olarak eklenmiş, bu şekilde İngiltere ve Fransa'ya karşı Almanya, Doğu'da bir denge unsuru olmuştur. 24 Eylül 1888 tarihli bir irade ile Haydarpaşa-Ankara arasında bir demiryolu yapımı ve işletme imtiyazı, silah satışı sebebi ile Osmanlılarla yakın ilişkiler içinde bulunan Wüttenbergische Vereinsbank müdürü Alfredvan Kaulla'ya verilmiştir.⁴² Osmanlı Hükümeti yeni yapılacak İzmit-Ankara hattına km başına 15.000 Frank ödemesinde bulunmayı kabul etmiştir. Garanti ödemeler için hatların geçeceği İzmit, Ertuğrul, Kütahya ve Ankara Sancaklarının aşar gelirleri karşılık gösterilmişti. Demiryolu Şirketi'ne ayrıca, döşenecek hatların her iki yanından 20 km.'lik bir alan içinde, maden arama ve ağaç kesme hakkı tanınmıştır. Anadolu Demiryollarının gerçekleştirilmesi amacıyla 23 Mart 1889 tarihinde "Societede Chemin de fer Ottaman d' Anatolie" (Anadolu Demiryolu Şirketi) adlı Anonim Şirket oluşturulmuştur.⁴³ Anadolu Demiryolları Şirketi, demiryolunun Sakarya Vadisi üzerinden yaklaşık 1000 m rakımdaki Anadolu yaylasına çıkarılması konusundaki teknik güçlükleri hızlı bir şekilde atlatmış ve 31 Ocak 1893'te ilk tren Ankara'ya varmıştır.⁴⁴

İzmit-Ankara hattı bitmeden, Deutsche Bank Eskişehir-Konya ve Ankara-Kayseri arasında demiryolu yapımı için imtiyaz talebinde bulundu ve Eskişehir-Konya hattının imtiyazı 15 Şubat 1893'te Anadolu Demiryolu Şirketi'ne verilmiştir. 444 km

⁴¹Özyüksel, *Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, s.62.

⁴² Firdevs Temizgüney, *Erzurum'a Demiryolu'nun Gelişi*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Erzurum 2008, s.16.

⁴³Özyüksel, *Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, s.16.

⁴⁴ As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları 1923-1960*, s.52.

olan bu hat için 15.000 Frank km garantisi verilmiştir. İmtiyaz süresi 99 yıl olup, km garantisi için Trabzon ve Gümüşhane'nin öşürü karşılık olarak gösterilmiştir. Sözleşmede Ankara-Kayseri demiryolu inşasına gerekli için etütler yapılmış, iki tarafın da onayı alındıktan sonra başlanacağı belirtilmiştir. Fakat Rusya'nın karşı çıkması yüzünden bu hattın yapımına başlanamamıştır.⁴⁵

Mudanya-Bursa Demiryolu Hattı: 1873'te Devlet, demiryollarını kendisi yapmak istemiş ve Pressel'e hazırlatılan proje uyarınca Haydarpaşa'dan İzmit'e ve Mudanya'dan Bursa'ya yapımına girişilmiştir. 1875'te bitirilen 42 km uzunluğunda olan bu hat çok kötü yapıldığından ve para yokluğundan işletmeye açılmamıştır. 4.200.000 Frank'a mal olan bu hat 1891'de 500.000 Frank'a Belçikalı Banker Nagelmarkes'e verilmiştir. Kilometre garantisi bulunmayan bu hattın inşaatına derhal başlanmış ve 17 Haziran 1892'de Mudanya-Bursa dar dekovil hattı işletmeye açılmıştır.⁴⁶

Bağdat Demiryolları: Yüzyılın sonunda Osmanlı Hükümeti 1893'te Ankara'ya, 1896'da Konya'ya kadar gelen ve orada da kalan Anadolu demiryolları hattının Bağdat'a kadar uzatılması için tekrar girişimlere başlamıştır. Osmanlı askeri stratejistleri demiryolunun uzak eyaletlerin denetimini kolaylaştıracağı ve birliklerin hızla sevk edilmesine imkân vereceği düşüncesindeydiler.⁴⁷ Bu demiryolu projesi ortaya çıkar çıkmaz Rus hükümetince protesto edilmiş, İngiltere'de geniş bir anti Alman kamuoyu oluşmuştur İngiltere'nin Bağdat demiryollarına kesin olarak karşı çıkması ve Rusya'nın bu işe kararlı bir biçimde cephe alması Fransa'daki direnişe de güç kazandırmıştır. Böylece Bağdat demiryolu Türk-Alman ilişkilerin sınırını aşmış ve milletlerarası diplomatik bir sorun haline gelmiştir.⁴⁸

Tüm karşı çıkmalara ve protestolara rağmen 23 Aralık 1899 tarihinde II. Abdülhamit Konya'dan Bağdat'a uzanan demiryolu hattının imtiyazını ön sözleşme ile Almanlara vermiştir.⁴⁹ Bunun üzerine Rus hükümeti büyükelçisi Zinovyev aracılığı ile genelde 1899 Osmanlı anlaşmasına ve özelde de Bağdat hattının Sivas üzerinden geçmesine Rusya'nın muhalif olduğunu, söz konusu anlaşmayı Osmanlı'nın imzaladığı

⁴⁵ Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları*, s.15-16.

⁴⁶ Yıldırım, s.16

⁴⁷ As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları 1923-1960*, s.55.

⁴⁸ Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları*, s.17.

⁴⁹ Özyüksel, *Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, s.140-141.

takdirde, 1878 Osmanlı Rus savaşı sonucunda Osmanlı'nın ödemeye mecbur olduğu 57.000.000 altın frank tutarındaki tazminat'ın isteneceğini bildirmiştir.⁵⁰Bu baskı üzerine Osmanlı hükümeti Rusya ile 4 Nisan 1900 tarihinde demiryolu anlaşması imzalamıştır. Anlaşmaya göre Osmanlı Devleti Karadeniz Bölgesi'nde demiryolu inşa hakkını saklı tutmuş, eğer kendisi demiryolu inşa edemese bu hak Rus kapitalistlerine geçmiş olacaktı.⁵¹

Kesin imtiyaz antlaşması ise, 21 Ocak 1902'de imzalanmıştır. Deutsche Bank tarafından denetlenen Anadolu Demiryolu Şirketi; 99 yıl süreyle Konya'dan başlayan ve Karaman, Ereğli Adana, Hamidiye, Kilis, Habeş, Nusaybin, Musul, Tikrit, Saciye, Bağdat, Kerbela, Mecet Zubeyr, Basra üzerinden İran Körfezi'ne uzanan ana hat ve yan hatların yapım ve işletme imtiyazını, ayrıca Diyarbakır, Harput, Maraş, Bilecik ve Mardin'e uzanan bir dizi yan hatların öncelik hakkını almıştır. Bunun dışında Kastapol, Bağdat ve demiryolunun bitim noktasındaki liman tesisleri kurma hakkı şirkete ait olacaktır. Kilometre garantisi 16.500 Frank ve yapım süresi 8 yıl olarak tespit edilmiştir. Fakat finansman sorusunu çözümlenemediği için yapıma hemen başlamamıştır.⁵² Bunun üzerine Osmanlı ve Alman Hükümetleri arasında yapılan görüşmeler sonucu 1902 imtiyaz sözleşmesine ek bir sözleşme imzalamıştır. Konya- İran Körfezi hattında 200 km.'lik bölüm için 11.000 Frank olan garantinin 15.500 Frank'a çıkarıldığı 5 Mart 1903 tarihli antlaşmaya göre Anadolu Demiryolları eski sahiplerinde kalacak, yeni döşenecek hatları başkalarına devretme ve bırakma hakkı olmaksızın antlaşma tarihinde kurulacak olan Bağdat Demiryolları şirketinin malı olacaktır. Yeni şirket 15.000.000 Frank sermaye ile kurulacak ve 13 Nisan 1903'te faaliyete başlayacaktır.⁵³

İnşaatin hemen başlaması amacıyla Osmanlı Devleti üstlendiği malî yükümlülükleri derhal yerine getirmek amacıyla Konya, Halep ve Urfa'nın aşar vergilerini km garantisi olarak göstermiştir. Hattın gösterdiği yollar boyunca devlete ait orman ve madenlerle taş ocaklarından faydalanma imtiyazı da verilmiştir. Alman sermayesinin hâkim olduğu ve %30 oranın Fransız sermayesinin bulunduğu şirket diğer sermayedarlara da açık tutulmuştur. Hemen başlayan demiryolu inşaatı 1904 yılı yaz sonunda Bulgurlu'ya ulaşmış ve 25 Ekim 1904'te ilk kısım törenle işletmeye açılmıştır.

⁵⁰ As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları 1923-1960*, s.55.

⁵¹ Özyüksel, *Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, s. 150.

⁵² Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları*, s.18.

⁵³ As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları 1923-1960*, s.56-57.

Fakat bundan sonra 5 yıl boyunca hiçbir faaliyet olmamış, 18 Mayıs 1908’de Osmanlı Hükümeti 10 vilayetin öşrünü Deutsche Bank’a rehin etmesi üzerine hattın Helif’e kadar olan, teknik bakımından en zor ve en maliyetli kısmının yapımına başlanmıştır. 840 km.’lik bu hat için izin çıkar çıkmaz %4 faizli ikinci dönem 108 milyonluk ve üçüncü dönem 119 milyon farklılık Bağdat Demiryolu tahvilleri çıkarılmıştır.⁵⁴

I.Dünya Savaşı çıktığında 1715km.’lik Konya-Bağdat hattının 877 km’si tamamlanmıştır. Yapımı tamamlanmamış bölümler ise, Toros dağlarındaki 38 km.’lik bölüm, 100 km.’lik Amanus hattı ve 690 km.’lik Samarra-Musul-Tel Ebiad hattıdır. I. Dünya Savaşı başlamış, bundan dolayı Bağdat demiryolu tamamlanamamıştır. 1916 Eylül’ünde Bahçe Tüneli açılmıştır. 1918 Ekim’inde bu arada geçici olarak dar bir hat döşenmiş ve buradan asker ve malzeme nakli yapılabilmiştir. Bahçe Tüneli’nin açılması ile Bağdat demiryolunun tamamlanmasında karşılaşılan en büyük engellerden biriside ortadan kalkmış,savaşın sonunda demiryolunun 1324 km.’lik bölümü bitmiştir.⁵⁵I.Dünya Savaşı sonrasında imzalanan Versallies Antlaşması ile Almanların Bağdat Demir yollarındaki tüm hakları kaldırılmıştır.⁵⁶

Hicaz Demiryolları: Hicaz bölgesine dair ilk demiryolu yapma fikirleri XIX. Yüzyılın ikinci yarısında ortaya çıkmıştır. 1864’de Alman asıllı Amerikalı mühendis Dr. Charles F. Zimpel. Kızıldeniz ile Şam’ı birleştirecek bir demiryolu hattının inşası için Osmanlı Devleti’ne teklifte bulunmuştur. 1872’de ise tanınmış Alman mühendisi Wilhelm VonPressel, Osmanlı Asya’sına yönelik bir başka demiryolu önerisinde bulunmuştur. Benzer bir demiryolu önerisi de 1874’de Osmanlı ordusunda görevli Ahmet Reşit isimli bir binbaşından gelmiştir. Ahmet Reşit Şam’dan Mekke’ye ve orada da Cidde’ye uzatılacak bir demiryolunun stratejik açıdan ehemmiyetine değinerek, bu hattın Osmanlı Devleti’nin Hicaz bölgesindeki etkinliğinin artıracığını savunmuştur. Hicaz demiryolu hattının yapılma amacını askerî, siyasî, dinî ve iktisadî gibi nedenler oluşturmuştur.⁵⁷

II. Abdülhamit, Almanlarla Bağdat Hattı görüşmelerinin devam ettiği sıralarda çok uzun zamanlardan beri hayali olan Hicaz demiryolu projesini gündeme getirmiştir. Demiryolu, diğer Osmanlı yöneticileri gibi Abdülhamit için de büyük bir önem

⁵⁴ Temizgüney, *Erzurum’a Demiryolu’nun Gelişi*, s.19.

⁵⁵ Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları*, s.19-20.

⁵⁶ As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları 1923-1960*, s.59.

⁵⁷ Ufuk Gülsoy, *Hicaz Demiryolları*, Eren Yayıncılık, İstanbul 1993, s.31-32.

taşımıştır. Abdülhamit hatıralarında siyasetin demiryolu ile alakası konusunda şunları söylemiştir: “*Herhalde şömendöferin bizim için bir ihtiyaç olduğunda, vilayetlerimizle bağlantılarımızı temin edecek yeni hatlar tesis etmek suretiyle halkın refahını artıracığımızda şüphe yoktur. Hicaz demiryolu inşasına ait eski hayalim nihayet hakikat oluyor*”.⁵⁸ Abdülhamit bu sözleriyle Hicaz demiryollarının halk için ne kadar önemli olduğunu ifade etmiştir.

Hicaz demiryolu kararı, gerek Osmanlı gerekse İslam dünyasında geniş yankılar uyandırmış, inşaat haberi, Müslümanlar arasında büyük bir memnuniyet ve coşku karşılanmıştır. Onların gözünde bu proje, bir hayalin gerçeğe dönüşmesi ve asrın en hayırlı yatırımı olmuştur. Ayrıca dönemin gazeteleri Demiryolu projesi ile ilgili bilgileri vermiş, kamuoyunu haberdar etmiştir: İkdâm Gazetesi, 3 Mayıs 1900 tarihli nüshasında Hicaz Hattına temas ederek Demiryolu, Peygamberimizin ruhunu memnun ve İslam âlemini şükran edecek bir eser olarak takdim etmiştir. Sabah Gazetesi, Hicaz Demiryolunun hac farızasını kolaylaştırıp olağanüstü faydalar sağlayacağını yazmıştır.⁵⁹

II. Abdülhamit 1 Mayıs 1901’de Şam’dan Mekke ve Medine’ye uzanacak bir demiryolu yapımı konusundaki iradesini yayınlamıştır. 80.000.000 Frank’a mal olacağı tahmin edilen hattın uzunluğu 2.200 km olarak tespit edilmiştir. Organizasyon bakımından bu büyük iş ikiye ayrılmış inşaatla ilgili işleri yürütmek üzere Şam’da bir “*İnşaat Müdürlüğü*” ve daha çok mali işlerle ilgilenmek üzere İstanbul’da Nafia Nezaretine bağlı “*Hicaz Demiryolu İdaresi Maliye Şubesi*” kurulmuştur.⁶⁰

İlk ihtiyaçları için kullanılacak paranın karşılanabilmesi amacıyla, Ziraat Bankası’ndan 1900 ve 1901 seneleri için yüz bin liralık bir kredi sağlanmıştır. Yapılan anlaşmaya göre, 100.000 yarısı 1900 yılı içinde, diğer yarısı ise 1901 senesinde ödenecekti. Banka 1908 yılına kadar Hicaz Hattı için her sene 50.000 lira verecekti. 1908 yılında kredi miktarı 100.000 liraya çıkacaktı. Böylece, 1900’den 1908 sonuna kadar Ziraat’ın Demiryoluna sağladığı kredi toplamı 480.000 lirayı bulmuş ve 1900 yılında inşaat başlamıştır.⁶¹

⁵⁸ Temizgüney, *Erzurum’a Demiryolu’nun Gelişi*, s.22.

⁵⁹ Gülsoy, *Hicaz Demiryolları*, s.52.

⁶⁰ As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları 1923-1960*, s.61.

⁶¹ Gülsoy, *Hicaz Demiryolları*, s.58-59.

Padişah demiryolu yapımına 50.000 lira bağışta bulunarak açılış yapmıştır. Gerçekten de tüm dünya Müslümanları yaptıkları bağışlarla gerekli sermayenin önemli bir bölümünü sağlamışlardır. Sırf Hindistan Müslümanları yaptığı bağış 40.000 liraya yakındı. Hindistan’da bu iş için “*Central Comitte of The Hed Jaz Railway Fund*” oluşturulmuştur. Hindistan ve Mısır Müslümanları yaptıkları yardımlarla bir anlamda İngiliz yönetimine duydukları hoşnutsuzluğu ifade etmişlerdir. Fas, Rusya, Çin, Hollanda, Singapur gibi dünyanın dört bir yanından Müslümanlar Demiryolunun finansmanına katkıda bulunmuştur. Toplam bağış 1908 yılına kadar 72.000.000 Frank’a ulaşmıştır.⁶²

Demiryolunun yapım işinde teknik uzmanlığı Alman, Fransız ve İtalyan mühendisler yapmıştır. Müslümanlar işi öğrendikçe bunların yerini almıştır. Hat 1.05 m genişliğinde yapılan ve 1307 km uzunluğunda Şam’ı Medine’ye bağlayan Hicaz Demiryolu 8 yılda bitirilmiş ve 31 Ağustos 1908’te II. Abdülhamit’in tahta çıkışının 32. yıldönümünde açılışı yapılmıştır. Hattın Cidde ve Mekke’ye ulaşması ise gerçekleştirilememiştir. Şube hatlarının yapımı ise 1914 yılına kadar devam etmiştir. Sonuçta 1564 km.’lik demiryolu devlet tarafından yapılmıştır. 1913 yılına kadar inşaata harcanan para 428.000.000 kuruşa ulaşmıştır.⁶³

Hicaz Demiryolu Türk Demiryolculuk tarihinde iftiharla anılmaya değer eserdir. İnşaat tamamıyla devlet tarafından yapılmış ve gelecek için değerli mühendis teknisyen ve işletme memurları yetiştirmiştir.⁶⁴ Diğer taraftan hicaz demiryolu meydana getirdiği maddi sonuçların yanı sıra, ortak bir hedef ve ideal etrafında dünya Müslümanlarının yardımlaşma ve dayanışma bilincinin oluşmasında da büyük rol oynamıştır.⁶⁵

Yafa-Kudüs Hattı: Osmanlı Devleti’nin Arap topraklarında yapılan ilk demiryoludur. 87 km.’lik dar bir hat olan demiryolunun yapımını ve işletme imtiyazı 28 Ekim 188’ de Osmanlı vatandaşı Yusuf Noran’a 71 yıl süre ile verilmiştir. Yusuf Noran’da bu imtiyazı bir Fransız gruba devretmiştir. Fransızlar 29 Aralık 1889’da “*Yafa-Kudüs Osmanlı Demiryolu*” işletmesi adı ile anonim bir şirket kurmuşlar bu hattın inşasına 1 Nisan 890 da başlanmış ve Remle’ye kadar olan 23 km.’lik birinci

⁶²Özyüksel, *Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, s.171-172.

⁶³Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları*, s.22.

⁶⁴ Onur, *Türkiye Demir Yolları Tarihi (1860-1953)*, s.26-27.

⁶⁵Gülsoy, *Hicaz Demiryolları*, s.256.

bölüm 30 Nisan 1891 de, 23 km.'lik ikinci kısım, 4 Aralık 1891 de ve 41 km.'lik son kısım 26 Eylül 1892 de işletmeye açılmıştır.⁶⁶

İskenderiye-Kahire Hattı: XIX. yy. da Ortadoğu'yu büyük oranda hala kendi toprakları içinde tutan Osmanlı Devleti'nde 1851'de Mısır'da demiryolu yapımına başlanmıştır.⁶⁷ Bu hat, İngilizlerin Osmanlı Devleti üzerinden Hindistan yolunu kısaltma çabalarının ürünüydü.⁶⁸ 1851 yılına İngilizlere imtiyaz verilmiş ve aynı yıl inşasına başlan İskenderiye-Kahire demiryolu, 1856 da işletmeye açılmış ve bu hat Osmanlı topraklarında yapımı gerçekleştirilen ilk yol olmuştur.⁶⁹

Beyrut-Şam-Havran Hattı: Hattın imtiyazı 1892'de Fransız ve Belçika sermayeli Beyrut-Şam-Havran Osmanlı İktisadi Demiryolu şirketine verilmiştir.⁷⁰ Fransızlara teminatsız olarak verilen demir hattın inşasına 1891 yılında başlanmıştır. Şam ile Müzeyrib arasındaki 103 km.'lik hattın açılışı 18 Temmuz 1894'te, Şam ile Beyrut arasında ki 174 km.'lik hat ise 3 Ağustos 1895'te bitirilmiş ve işletmeye açılmıştır. İnşa edilen hat 1.05 metre genişliğinde olmuş ve 258 km.'ye ulaşmıştır. Önceki imtiyazı verilmesinden 2 yıl sonra Şam'dan Humus, Hama, Halep üzerinden Birecik'e uzanan 550 km.'lik demiryolunun imtiyazı 12.500 frank km teminatı ile 99 yıl süre ile aynı şirkete verilmiştir. Beyrut-Şam hattının 95 km.'sindeki Riyak'tan başlayan hattın Halep'e kadar olan 332 km.'si yapılabilmektedir. Aynı şirket aldığı diğer imtiyazda da 1.05 m genişliğindeki 102 km.'lik Trablus Şam-Humus hattını 1911 de bitirmiştir. Riyak-Hama-Halep hattının inşasından sonra şirket adını değiştirerek "*Şam-Hama ve Temdidi Demiryolu Şirketi*" adını almıştır.⁷¹

Erzurum-Kars-Sarıkamış hattı: ise işgal yıllarında Ruslar tarafında yapılmıştır. 124 km uzunluğunda ve geniş hat olan Sınır-Sarıkamış hattını Kars'a kadar olan kısmı 1899 yılında, Kars-Sarıkamış hattı ise 1914 yılında işletmeye açılmıştır. Sarıkamış-Erzurum bölümü ise I.Dünya Savaşında askerî amaçlarla dar hat olarak sekiz ayda

⁶⁶ Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları*, s.20.

⁶⁷ Can, *Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923)*, s.43.

⁶⁸ Özyüksel, *Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, s.9.

⁶⁹ Temizgüney, *Erzurum'a Demiryolu'nun Gelişi*, s.12.

⁷⁰ Gülsoy, *Hicaz Demiryolları*, s.27.

⁷¹ Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları*, s.20-21.

tamamlanmıştır. Şube hatlarıyla birlikte Erzurum'a kadar toplam 356 km olan bu hat 1918'de yapılan Brest-Litovsk Antlaşması ile Türkiye'ye bırakılmıştır.⁷²

Özetle demiryolları, bazı yabancı devlet adamlarınca, Osmanlı Devleti'ni "yere serecek Şark meselesinin çözülmesinde yivli toplardan daha etkili olacak bir araç" olarak görülmüştür. Bu anlayış ile şekillenen demiryolu faaliyetinin Osmanlı çıkarlarını gözetmeyeceği açıktır. Ucuz hammadde ve politik nüfus oranlarına sahip olma zihniyetini taşıyan yabancı şirketler, demiryolunu, imparatorluk topraklarına sızmanın en etkin yolu olarak kabul etmişlerdir.⁷³

Osmanlı Devleti'nde elde edilen demiryolu imtiyazları, ayrıcalık sahibi ülkeyi, o bölgede bir güç haline dönüşeceği anlamına gelmekteydi. Daha önce İngiliz ve Fransızlarca inşa edilen demiryollarını bu doğrultudaki işlevleri bilinmekteydi. Almanlar 'da doğal olarak elde ettikleri ayrıcalıkları aynı amaçlarla kullanacaklardı. Üstelik bu söz konusu olan demiryolu İstanbul'dan başlayıp, Konya üzerinden, ön Asya ve Mezopotamya topraklarını aşarak Basra Körfezine kadar uzanacaktır. Bu uzun hat boyunca yaşayan insanların oluşturacakları potansiyel talep ile bölgenin hammadde kaynakları- Adana ve Konya'nın pamuğu, Mezopotamya'nın petrolü- demiryolunun değeri iyiden iyiye artıyordu.⁷⁴

Osmanlı Devleti için demiryolu, asayişsizliğin ortadan kalması, tebaaya hızlı ulaşım, cepheye anında asker sevkıyatı ve üretilen malların çabuk bir şekilde dağıtılması anlamına geliyordu. Osmanlı Devleti imtiyazı verilen bunları amaçlamış fakat maddi ve manevi açıdan çok ağır bedeller ödemiştir.

Sonuç olarak Osmanlı döneminde Erzurum- Sarıkamış sınır hattı hariç 8343 km demiryolu yapılmıştır. Bu demiryollarını 4587 km'si ülke sınırları dışında kalmıştır 1918'deki sınırlar içinde, 3756 km'si şirketlerden 356 km'si de Ruslardan kalan 4112 km demiryolu kalmıştır.⁷⁵

Kurtuluş Savaşı yıllarında stratejik açıdan destek sağlayacağı düşüncesiyle ülke savunmasında ulaşım sisteminin önemi görülmüştür. 23 Nisan 1920'de Ankara'da TBMM'nin açılmasıyla kurulan yeni hükümette İstanbul Hükümetinin Nafia Nezaretine

⁷² Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları*, s.22-23.

⁷³ Şen, *Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci*, s.30.

⁷⁴ Özyüksel, *Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, s.2.

⁷⁵ Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları*, s.23.

karşılık, Nafia Vekâleti oluşturulmuştur. Nafia Vekâleti, birkaç mühendis memur ile Ankara'da dört- beş odalı küçük bir binada görev yapmıştır. Merkez ve taşra teşkilatı Nafia Nezaretine benzer bir şekilde oluşturulan Vekâlet içerisinde karayolu teşkilatının adı Turuk-u Maabir Müdüryet-i Umumiyesi olarak geçmiştir. Nafia Vekâleti ulusal sınırlar içinde ve işgal altında olamayan bölgelerde bayındırlık hizmetlerini yürütmeye çalışmıştır. Mevcut bütçe imkânlarının yetersiz oluşu ve savaş koşulları nedeniyle yeni yatırımlar yapılmamış, sadece bakım- onarım işleri ağırlık kazanmış ve bu çalışmalarda da Kurtuluş Savaşı'nın lojistik desteği için gerekli bölgelere öncelik verilmiştir.⁷⁶

1913'te çıkarılan Yol Vergisi Kanunu'nun (Tarik Bedel-i Nakdisi) Milli Mücadele şartlarına uyarlanarak, finansman sağlamak amacıyla 21 Şubat 1921'de Yol Vergisi Kanunu yürürlüğe girmiştir. Bu kanuna göre; on sekiz ile altmış yaş arasındaki bütün erkekler yol vergisi vermekle yükümlü tutulmuşlardır. Ancak, sakatlığını rapor ile ispat edenler ile silâh altında bulunan fertler ve bu vergi uygulamasında ücret veremeyip çalışacak olan yükümlü işçilerin görevli olan imam ve muhtarlar bu vergi yükümlülüğünün dışında tutulmuşlardır.⁷⁷

I. Dünya Savaşı'ndan yenik çıkan Osmanlı Devleti Mondros Ateşkes Antlaşmasına göre Osmanlı Devleti dâhilinde Fransız ve İngilizlere ait olup savaş esnasında devletçe işgal edilmiş olan hatlar geri verilecek, Almanlara ait demiryolu hatları itilaf devletlerine verilmiş, ayrıca Osmanlı Devleti'ne ait demiryolları da savaş tazminatı olarak, itilaf devletlerine bırakılmıştır.⁷⁸ Bunun üzerine Fransızlar Konya- Adana- Halep- Nusaybin'i, İngilizler ise Haydarpaşa- Ankara ile Konya hatlarını işgal etmişlerdir. Ankara- Eskişehir- Ulukışla ve Eskişehir- Bilecik hatları 20. Kolordu denetimine geçmiştir.⁷⁹

Milli Mücadele yıllarında Anadolu'daki demiryolu hatları şunlardır: Edirne- İstanbul hattı, İstanbul- İzmir- Eskişehir- Ankara hattı, Ankara- İzzettin Dar dekovil hattı, Eskişehir- Afyon- Konya hattı, Mersin- Tarsus- Adana hattı, İzmir- Aydın, İzmir- Salihli, Alaşehir- Uşak- Afyon hattı ve Erzurum- Kars dekovil hattıdır. Bu hatların tamamı yabancı şirketler tarafından işletilmekteydi. Eldeki lokomotif ve vagonlar hem

⁷⁶ Özdemir, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası*, s.21.

⁷⁷ N. Yücel Mutlu, *Bayındırlık Bakanlığı Tarihi (1848-2004)*, Bayındırlık Bakanlığı Matbaası, Ankara 2005, s.223.

⁷⁸ Onur, *Türkiye Demir Yolları Tarihi (1860-1953)*, s.32.

⁷⁹ Can, *Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923)*, s.255.

nitelik, hem de nicelik yönünden yetersiz durumdaydılar. Bütün bu hatlardaki lokomotif sayısı 380, yolcu vagonu sayısı 720, yük vagonuysa 4500'dü. Bunları yaklaşık %25'i onarım gerektirir durumdaydı. Yakıt en önemli sorundu. Kömür bulmak söz konusu değildi. Ve trenler odunla işlemek zorundaydı.⁸⁰

İngilizler, Heyet-i Temsiliye'nin İstanbul'la bağlantısını kesmek düşüncesi ile 16 Mart 1920'de Osmaneli Köprüsünü tahrip edince 20. Kolordu Komutanlığı'nın 23 Mart 1920 tarihli genelge ile Anadolu'daki bir kısım demiryolları askerî idare altına alınmıştır. Bu şekilde kontrol altına alınan ve toplamı 1408 km.'yi bulan demiryolları şunlardan ibaretti:Büyük Devlet-Eskişehir-Ankara (485 km), Eskişehir-Afyon-Konya (441 km), Konya-Kelebek istasyonu (347 km) ve Afyon-Uşak (135 km) hatlarıdır.⁸¹

TBMM'nin açılışından sonra, TBMM Hükümeti işgal bölgelerinin dışında kalan bu hatları işletmek üzere Eskişehir de bir müdürlük kurmuştur.Bunun üzerine Nafia Vekâleti 18 Temmuz 1920'de hatların belirtilen kısmına el konulması emrini vermiştir. Genel Müdürlüğe atanan Behiç Bey⁸², aslında 16 Temmuz 1920'de görev Eskişehir'de çalışmaya başlamıştır. Fakat Eskişehir –Kütahya savaşlarından sonra ordu Sakarya Nehri'nin doğusuna çekilmek zorunda kalınca genel müdürlük Ankara'ya taşınmış, Konya'da geçici bir işletme müdürlüğü kurulmuştur. İşgallerin genişlemesi ile demiryolu hattı kısaldığı gibi demiryolu malzemesi de azalmıştır. Sakarya Savaşında genel müdürlüğün elinde, Ankara-Polatlı (80 km) ve Yenice- Konya –İshaklı (681 km)olmak üzere demiryolu kalmıştır; burada esas faydalı olan kısım 80 km.'lik Ankara-Polatlı hattıdır. Sakarya Savaş'ından sonra Genel Müdürlük 20 Aralık 1921'de Konya'ya taşınmış, Ankara'da bir işletme müfettişinin idaresine bırakılmıştır.⁸³

Kurtuluş Savaşı sırasında Büyük Taarruz 'undan önce ordunun sevkياتını daha kolay sağlamak amacıyla Ankara- Sarıköy hattı ile Konya-Çay arasında bir irtibat sağlamak amacıyla Azarıköy'den başlayan Cihanbeyli'de biten bir dar hattın yapımına

⁸⁰Temizgüney, *Erzurum'a Demiryolu'nun Gelişi*, s.24-25.

⁸¹Mutlu, *Bayındırlık Bakanlığı Tarihi (1848-2004)*, s.222.

⁸²Behiç (Erkin) Bey Milli Kuvvetlere katılmak üzere İngilizlerden kaçarak 5 Temmuz 1920'de Ankara'ya gelmiş İsmet Bey'den ikinci başkanlık teklifini almış, bu arada Nafia Vekili İsmail Fazıl Paşa'da Anadolu Şimendifer Kumpanyasının müdürlüğünü teklif etmiştir. Behiç Bey M. Kemal'in tavsiyesiyle demiryollarının başına geçmiştir. (Ziya Gürel, *Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk*, TTK yay.,Ankara 1989, s.9-10)

⁸³Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları*, s.24.

başlanmıştır. Büyük Taarruza kadar bu hattın 50 km.'lik kısmı inşa edilerek işletmeye açılmıştır.⁸⁴

Milli Mücadele'de yararlanılan bir hat da Erzurum Sarıkamış sınır hattıdır. Mondros Mütarekesi ile ordu çekilmeye başlayınca bu hattın Erzurum'dan Sarıkamış yakınlarına kadar olan kısmı Türklerin ve Sarıkamış yakınlarında Kars ve Gümrü'ye uzanan kısımları Ermenilerin elinde kalmıştır. Bu hatlar milli mücadelede Ermenilere karşı kullanılmıştır.⁸⁵

Milli Mücadele'nin kazanılmasıyla birlikte TBMM icra vekilleri heyetince yabancı şirketlerin demiryolları hatları şirketlere birer birer devredilmeye başlanmıştır. Aydın Hattı şirket yöneticilerin talebi üzerine 01.11.1922'de İngiliz şirketine devredilmiştir. Arkasından İzmir-Kasaba hattının Fransız şirketine devredilmiştir. Zaten Lozan Görüşmelerinde de İsmet Paşa tarafında demiryollarının eski şirketlerine devredilmesi ilkesinin benimsendiğini ilgili ülkelere yazmış olduğu bir mektupla bildirmiştir.

Yeni Türkiye Cumhuriyeti kurulurken; ülkenin siyasî, kültürel, sosyal ve iktisadî alanlarında gelişmesinde önemli bir unsur olan ulaşım öncelik verilmiş, bununla ilgili çalışmalar yapılmıştır. Özellikle ülkenin Doğu'sunun ulaşım yönünden çok fakir olması bu bölgenin devletin hizmetlerinden yeterince yararlanamamasına, ayrıca Cumhuriyetin ilk yıllarında asayiş problemlerinin yaşanmasına neden olmuş, ülkenin Batısı ile Doğusu arasında siyasî, kültürel, sosyal ve iktisadî alanlarında büyük uçurumların meydana gelmesinde önemli bir etken olmuştur. Bunu gören Cumhuriyet Yöneticileri ulaşım politikasını belirlerken Doğu'ya öncelik vermiş, Doğu'nun problemlerini çözmek için işe ilk önce ulaştırma altyapısını oluşturmakla başlamışlardır.

Bu çalışmada 1923-1950 arasındaki Doğu Anadolu, o dönemde Doğu Anadolu'dan ayrı düşünülemeyen Güneydoğu Anadolu, İç Anadolu'nun Yukarı Kızılırmak Bölümü (Sivas ve çevresi) ve Doğu Karadeniz Bölümü'nün, Türkiye Cumhuriyeti Hükümetlerinin Doğu ulaşım politikaları ele alınmıştır.

Cumhuriyet Hükümetleri Doğu'nun ulaşım sorununu çözerken, 1923'den 1948 yılına kadar ulaşımın bir kolu olan demiryoluna büyük ölçüde önem verilmiş, Doğu'daki

⁸⁴Onur, *Türkiye Demir Yolları Tarihi (1860-1953)*, s.34.

⁸⁵Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları*, s.25.

merkezlerin büyük şehirlere ve birbirleriyle bağlanması için demiryolu hatlarının yapımı temel gaye olmuş, hatta bu Genç Cumhuriyetin kendi ispatlama çabası olmuştur. Bu dönemde sadece demiryolu ulaşımına önem verilmiş karayolu ulaşımı gereken özen gösterilmemiştir. Diğer yandan Osmanlı'dan kalan imtiyazlı demiryolları millileştirilmiş yurt genelinde ulaşım politikasında bir bütünlük sağlanmaya çalışılmıştır.

Çalışma iki bölümden meydana gelmektedir. Çalışmanın ilk bölümünde 1923-1938 Atatürk Dönemi Doğu ulaşım politikası incelenmiştir. İlk olarak karayolu ulaşım politikası ele alınmış, ancak 1948 yılına kadar Doğu'da ciddi bir çalışma yapılamamış, yapılan çalışmalar ise yüzeysel kalmıştır. Bu bölümde daha çok ülkenin genel karayolu ulaşım politikası ve Doğu'daki yapılan çalışmalar incelenmiştir. Daha sonra demiryolu politikası ele alınmıştır. *“Bir karış fazla şimendifer”* parolasıyla 1924-1938 yılları arasında Cumhuriyet Hükümetlerinin temel politikası olan demiryolunun ülkenin Doğu'su ile ilgili politikaları araştırılmış ve Doğu'da yapılan hatlar ele alınmıştır. Birinci bölümün sonunda ise, havayolu ulaşımı ele alınmış ancak konumuz sınırları içinde Doğu'da somut bir çalışma olmadığı için ülke genelinin havayolu ulaşım politikasına değinilmiştir. İkinci bölümde ise, 1938-1950 Atatürk sonrası Doğu ulaşım politikasından incelenmiştir. İlk olarak karayolu politikasında yaşanan değişimler incelenmiş ve Amerika'nın Türkiye'deki karayolu yapımına etkilerinden bahsedilmiştir. Bu dönemde Doğu'da yapılan ve yapılması planlanan yollar ele alınmıştır. Daha sonra ülkenin Doğu'su ile ilgili demiryolu politikaları incelenmiştir. Bu bölümün sonunda ise havayolu ulaşımında yaşanan gelişmeler ele alınmış, Doğu için yapılması planlanan çalışmalar vurgulanmıştır.

Doğu'da 1923-1950 yılları arasında izlenen ulaşım politikasını ele alan çalışmada ulaşımın ülke bütünlüğünün sağlanmasında ve siyasî, sosyal, iktisadî gelişiminde ne kadar önemli olduğu ortaya konulmaya çalışılmıştır. Doğu için ulaşımın ne kadar önemli olduğunu ve Türkiye Cumhuriyeti Hükümetlerinin bunun önemini nasıl dikkate aldıkları vurgulanmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM

ATATÜRK DÖNEMİ DOĞU ULAŞIM POLİTİKASI (1923-1938)

1.1. Ulaşım politikasında: Karayolu Ulaşımı(1923-1938)

I. Dünya Savaşı ve Milli Mücadele yıllarında yol işleri tamamen ihmal edilmiş, işgaller nedeniyle yol ağının korunması da mümkün olmamıştır. Yollar bakımsızlıktan geçilmez hale gelmiş ve zaten çoğu ahşap olan köprülerin büyük bir kısmı yıkılmış, harap olmuştur. Türkiye Cumhuriyeti, Osmanlı Devleti'nden ihtiyaçları karşılamaktan oldukça uzak 18.335 km.'lik bir karayolu ağı devralmıştır.⁸⁶ Devralınan bu yolların sadece küçük bir bölümü her mevsim kullanılabilirdi. Toplam yollarının 6.943 km.'lik bir kısmı her mevsim kullanılabilir durumdayken, onarıma muhtaç ve genişliği yeterli sayılmayan yollar 13.865 km uzunluğundaydı. Yine aynı şekilde 4.550 km.'lik kısmı toprak yoldu. Toplam köprü adedi ise 94'tür.⁸⁷

Bir memleketin ekonomik kalkınmasında, kültürel gelişmesinde savunmasında ve hayat standartlarının yükselmesinde en belli başlı faktörlerden birisi de ulaşım. Necmi Tan, Karayolları Bülteni Dergisinde. “*Şurası da muhakkaktır ki memleket ulaştırmasını yalnız bir cepheden düşünmek ve ona göre programlamak da büyük bir hataya düşmek olur. Bu sebeple ulaştırma işlerini kara, demir, deniz ve hava yolları ile bir bütün olarak ele almak ve ulaştırma politikasını bu cihetten mutalâ-a ve tayin etmek gerekmektedir.*”⁸⁸ Bu sözleriyle ulaşımın kollarıyla birlikte bir bütün olduğunu vurgulamıştır.

Cumhuriyetin ilk yıllarında dönemin en etkili ulaşım aracı görülen demiryolları ile ulaşım sorunun çözmek hedeflenmiş, yük ve yolcu taşımacılığında masraflı bir ulaşım sistemi olması ve motorlu araçların yaygınlaşmaması nedeniyle karayolu çalışmalarına ağırlık verilmemiştir. Cumhuriyetin ilanından II. Dünya Savaşı sonrasına kadar ulaşım politikası içerisinde demiryolu yapımı birinci sırada yer almış karayolları daha çok demiryollarını destekleyecek, bütünleyecek bir ulaşım sistemi olarak görülmüştür. Ayrıca savaş sonrası ekonomik güçlükler ve kaynakların demiryolu yapımına aktarılmasıyla birkaç zorunlu yol dışında karayolu yapımı fazlaca gündeme gelmemiştir.

⁸⁶ Özdemir, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası*, s.19.

⁸⁷ İnşaat Mühendisleri Odası, *Türkiye’de Ulaşım Politikası*, s.14.

⁸⁸ Necmi Tan, “Ulaştırma Politikamız ve Yol Davamız” *Karayolları Bülteni*, Ocak 1952, Yıl:2, Sayı:15 s:2.

Yapılan karayolu çalışmalarının ise ilkel koşullarda kazma kürekle yürütülmesi, makine kullanılmaması yol işlerinde ilerleme kaydedilmemesine neden olmuştur. Bakım işlerine önem verilmediğinden çoğu zaman yapılan yollar kısa sürede geçilmez hale gelmiştir.⁸⁹

Malî kaynakların yetersiz oluşu, ülkenin yeni baştan imarını engelleyen en önemli faktör olmuştur. Bu imkânsızlığın farkında olan yöneticiler, ellerindeki mevcut kaynaklarla yapabileceklerinin en iyisini yapmaya çalışmışlardır. Ancak cumhuriyetin ilk yıllarında yol sorununun çözümüne yönelik belli bir program bulunmamaktaydı. Yapılan yolların fenni bakımdan idaresi ile yükümlü olan Bayındırlık Bakanlığı, ülke genelinde iyi bir teşkilata sahip olmadığından yapılan yol işlerinin önceliği ve gerekliliği üzerinde yeterince duramamaktaydı. Bu nedenle cumhuriyetin ilk yıllarında yapılan yolların başarısı valilerin kişisel ilgi, çaba ve enerjilerine bağlı kalmıştır.⁹⁰

19 Ocak 1925 yılında yol mükellefiyeti kanunu çıkarılmıştır. Bu kanun 18-60 yaş arasındaki tüm erkekler için bedeni yükümlülüğü mükellef kılmıştır. 1929 yılında ise Şose ve Köprüler Kanunu ile planlı bir yol ulaşım programı belirlenmişse de, 1929 yılında dünyadaki Ekonomik Buhran nedeniyle hayata geçirilememiştir.

Bu dönemde ülkenin demiryolu olduğu kadar, karayoluna da ihtiyacı çok fazladır. I. Ziraat Kongresinde "Ülkemizin yol ihtiyacı büyüktür. Bütün yolları birbirine bağlayarak iktisadî yapıyı geliştirmek hedeflerimizden biridir... Bu hedefe varabilmek için bir yol siyasetinin takibi temennilerin başında gelir..." denilmiştir. Bu amaçla yol konusuna kesin bir çözüm bulabilmek için 26 Mayıs 1934'te Şoseler, Köprüler ve Binalar Reisliği kurulmuştur. Bu başkanlığın amacı; ülkenin askerî ve iktisadî ihtiyaçlarını karşılayacak ve demiryollarını besleyecek yollar yapmaktır. Bu kanun ile birlikte ihmal edilen karayollarına az da olsa önem verilmeye başlanmıştır.⁹¹

Demiryollarını destekleyecek şekilde yapılacak karayollarının ülkenin gelişmesine katkı sağlayacağını düşünen M. Kemal, 1 Kasım 1937'de TBMM'deki konuşmasında " *Demiryolu hatlarımızı iç sahalara bağlayacak ve bu hatların bir an evvel milli ekonomik kalkınmaya azami hizmeti temin edecek olan karayolu inşaatı*

⁸⁹Özdemir, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası*, s.45.

⁹⁰Şen, *Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci*, s.69-70.

⁹¹Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları*, s.57.

önümüzdeki devrelerde teksif ve bir plan dâhilinde tevsi edilmek lazımdır."⁹²diyerek karayolu yapımına bundan sonra ağırlık verileceğini ifade etmiştir.

1.1.1. Yol Mükellefiyeti Kanunu

Cumhuriyet dönemine gelinceye kadar karayolları çok ihmal edilmiştir. Ülkede motorlu araçlara her mevsim geçit veren karayolu yok denilecek kadar azdır. 1923 de 13.885 km ‘si tamire muhtaç şose ve 4.450 km ‘si toprak yol olmak üzere toplam 18.335 km karayolu vardır. Ülkenin yola ihtiyacını gören TBMM daha milli mücadele yıllarında bu durumu ele alarak yeni yol yapmak ve mevcut yolların bakımını sağlamak amacı ile 21 Şubat 1921'de “ Tarık Bedeli Nakdisi” kanunu kabul edilmiştir. Kanuna göre 18- 60 yaşları arasındaki erkekler her yıl yol vergisi vermekle yükümlüydüler.⁹³

Ancak o yıllarda henüz makineli yapım söz konusu olmadığından yol işleri kol gücüne dayanmaktadır. Yol işleri amel-i mükellefiyet kullanarak yapılmıştır. Yol faaliyetlerinin, temelinde kaba iş gücü olarak tanımlanan amelelere bağlı oluşu ve 1921'deki kanun yetersizliği nedeniyle 19 Ocak 1925’te yeni bir düzenleme getirilmiş ve 524 sayılı yol mükellefiyeti kanunu (yol yükümlülüğü) kabul edilmiştir.⁹⁴

1921 de kanunda, öncelikle “ bedel” söz konusu iken bu yeni kanunda bedelden önce “bedeni yükümlülük” yani yol inşaatında fiilen çalışmak öngörülmüştür. Bu kanunun önemli maddeleri şunlardır:

"Madde 1- Türkiye'de oturmakta olan 18-60 arası bütün erkekler yol mükellefiyetine tabidir. Ancak sakatlığı tespit edilen fakirlerle bütün öğrenciler ve silâh altında bulunan ordu ve jandarma erleri ve hayatta 6 evladı olanlar bu yükümlülüğten muaf tutulmuştur.

Madde 2- *Yol yükümlülüğü, yılda 6 günden az ve 12 günden çok olmak üzere il genel meclisince belirlenir.*

Madde 3- *Yol yükümlülüğü, esasen il yollarına ait bulunmaktadır ancak il genel meclisi gerek gördüğü takdirde devlet yollarında da çalıştırılabilirler.*

⁹²Mustafa Kemal Atatürk, *Atatürk Söylev ve Demeçleri*, C:I, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1997, s. 417.

⁹³Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları*, s.55.

⁹⁴Şen, *Türkiye’de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci*, s.70.

Madde 4- *Yol yükümlülüğüne tabi olan kişiler, bulunduğu il sınırları içerisindeki oturma çevresinin, en çok 8 saat (40 km) uzaklığındaki yollarda çalışması ile sınırlıdır.*

Madde 5- *İl yollarına 8 saatten uzak olan yükümlüler bucak yollarında çalıştırılabilirler.*

Madde 6- *Yol yükümlülüğü para ile de yerine getirilebilir.*

Madde 12- *Alınacak bedel öncelikle yapmak ve tamir etmek ve bunların iyi bir şekilde korunmasını sağlamak amacıyla yol işlerine harcanır.*

Madde 20- *Bayındırlık Bakanlığı her ilde bir silindir bulundurmaya mecburdur.*⁹⁵

Yol mükellefiyeti kanunu ile zengin-fakir ayrılmaksızın eşit miktarda vergi vermekle yükümlü tutulmuştur. Zengin ve orta sınıf hiç zorlanmadan vergisini peşin ödeyip çalışma yükümlülüğünden kurtulurken köylüler, işçiler ve şehirde oturan sabit gelirli vatandaşlar, yani geniş halk kitleleri için vergisini ödemek kolay olmamıştır. Devlet vatandaşlarına angarya yükümlülüğü getirdiğinden yol vergisi Türk devrim süreci ile benimsenen çağdaş vergi sistemine ters düştüğü için adaletsiz bir uygulama olarak değerlendirilmiştir.⁹⁶

Bu yasal düzenlemelere karşın, devlet karayolları yapımına, 1926 yılından itibaren girişilen büyük imar hamleleri ve demiryolu faaliyetinin kazandığı ivme nedeniyle gerekli ödeneği ayıramamıştır. Devlet yollarının ödeneksizlik nedeniyle bakımsız kalması, Cumhuriyet İdarecilerini yeni düzenlemeler yapmaya itmiştir.

1.1.2.Tevhid-i Turuk Kanunu(Devlet ve İl Yollarının Birleştirilmesi Kanunu)

Genel ve yerel ihtiyaçlar bakımından büyük önem taşıyan devlet yollarının ödenek sıkıntısından dolayı bakımsız kalması üzerine, 12 Haziran 1927 yılında 1131 sayılı kanunla devlet ve il yolları ayırımına son verilerek yolların yapımı bakım ve onarımları il özel idarelerine verilmiştir. Söz konusu yasaya göre önemli köprüler ile yapım ve onarımının geciktirilmemesi gereken bazı yollar yol yapımı için gerekli olan silindir gibi bazı ekipmanların onarımlarını sağlayacak onarım atölyelerini kurulması,

⁹⁵ Mutlu, *Bayındırlık Bakanlığı Tarihi (1848-2004)*, s.241-242.

⁹⁶ Osman Akandere, *Milli Şef Dönemi*, İz yayıncılık, İstanbul 1998,s.184.

makinistlerin eğitilmesi gibi faaliyetler ise Bayındırlık Bakanlığı tarafından karşılanmasına karar verilmiştir.⁹⁷

Bu düzenleme sonucunda karayolu yapım ve bakım çalışmalarının vilayetlerce yürütülmesiyle karayolu yapım faaliyetleri tamamen durmuştur. Ancak , zamanla devlet yollarını içeren şebekeyi ayakta tutmanın vilayetlerin teknik ve idarî açıdan gücünü aşan bir iş olduğu görülmüştür. Vilayetlerin hazırladıkları programların takip ve yapılacak yolların standartlarının tespit edilememesi gibi nedenlerle ilden ile farklılık gösteren yollar arasında bir uyumsuzluk söz konusu olmuştur. Yapılan çalışmalarla ülke ihtiyaçlarını karşılayan bir yol ağı meydana getirilmeyeceği görülmüş, yeniden düzenlemeye gidilerek devlet ve vilayet yolları ayrımı yapılmıştır.⁹⁸

1.1.3. Şose ve Köprüler Kanunu

1925 ve 1927 yılları arasında çıkarılan kanunlar ile yol yapımına kısıtlı imkânlar getirildiği için karayolu yapımında gerçek anlamda bir ilerleme sağlanamamıştır. Başbakan İsmet Paşa bunun sebebini 8 Kasım 1920’de mecliste yaptığı konuşmada yol vergisinin toplanamadığını ve toplanan vergilerinde iyi harcanmadığını ifade etmiştir. Başbakan yine aynı konulmasında : *“Ya kânun gelirini tam almak, ya da yol işlerini şimendifer gibi hususi görüşmeler mülahazalarla sarsılmaya sağlam fenni esaslara bağlamak... lazımdır.”*⁹⁹Diyecek yapılmasını gerekenleri açıklamıştır. Bunun neticesinde 524 sayılı “Yol mükellefiyeti Kanunu” 2 Haziran 1929 tarih ve 1525 sayılı Şose ve Köprüler Kanunu” ile yol vergisi ile değişmiştir. Bu kanunla karayolları inşasında bir program uygulamaya başlamıştır. Buna göre karayolları, mili şoseler ve (devlet yolları) ve vilayet yolları olarak tekrar ikiye ayrılmıştır, milli şoselerin inşası Bayındırlık Bakanlığına, vilayet yollarının inşası ise İl Özel İdaresine bırakılmıştır.

Şose ve Köprüler Kanunu ile 18-60 yaşına kadar olan her erkek yol mühendisliğine tabi olmuştur. Nakdi mükellefiyet yılda ortalama 8 lira, bedeni mükellefiyet on gün olarak belirlenmiştir. Nakdi mükellefiyetinden toplanacak mali kaynağın %50 si Şose ve Köprüler Reisliğine %50 ‘si İl Özel İdarelerine bırakılmıştır.

⁹⁷ Şen, *Türkiye’de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci*, s.70-71.

⁹⁸ Özdemir, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası*, s.51-52.

⁹⁹ Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları*, s.56.

Önceki yasada olduğu gibi altı evladı olan aileler yol mükellefiyetinden muaf tutulmuşlardır.¹⁰⁰

Kanun'da önemli maddeler şunlardır:

"Madde 1- Türkiye Cumhuriyeti'ndeki bütün şoseler ile köprülerin yapım ve onarımlarına ve iyi bir halde korunmalarına ait görevlerin düzenlenmesi ve yürütülmesi Bayındırlık Bakanlığına aittir.

Madde 2- Devletçe önemli görülen şoselerin genel istikametleri, ekonomik ve askeri görüşlere uygun düşecek şekilde ilgili makamlarca belirlenir. Bu şoselerden yapılıp bitirilen "Milli Şose" ismini alır.

Madde 9- Türkiye'de oturan, 15-60 yaş arası her erkek nüfus, yol hükümlüğüne tabidir. Yol hükümlülüğünü bedenlen bizzat çalışmak istemeyenler bedel ödeyerek bu hükümlülüğü yerine getirirler.

Madde 12- Hükümlü işçi, bulunduğu il dâhilinde oturduğu yerden en çok 12 saatlik mesafe içindeki yol ve köprü işlerinde çalıştırılır.

Madde 10- Bir yıllık bendeni yükümlülük ortalama 10 gün, nakdi bedel ise 8 liradır.

Madde 22/23- Toplanan paraların yarısı Bayındırlık Bakanlığına, diğer yarısı ise İl Özel İdaresi'ne bırakılır.

*Madde 26- Bütün teknik elemanlar Bayındırlık Bakanlığı tarafından tayin olunur."*¹⁰¹

1929 Dünya Buhranı İl Özel İdareleri'nin ödeneklerini olumsuz yönde etkilemiştir. Bunun üzerine İl Özel İdareleri ağır ekonomik şartlar altında yol ödeneklerini kullanarak diğer hizmetleri yerine getirmiştir. Bu durum karşısında yasada 29 Temmuz 1931 tarihinde 1882 sayılı yasayla değişiklik yapılmıştır. Bu değişiklik kapsamında yıllık olarak belirlenen değer ile nakdi yol mükellefiyeti 8 liradan 4 liraya indirilmiştir. Bedeni mükellefiyet 6 gün olarak belirlenmiştir. Çalışacak yerin hükümlüsü oturduğu yere olan uzaklığı 12 saatten 10 saate indirilmiştir. Yeni

¹⁰⁰ Şen, *Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci*, s.73.

¹⁰¹ Mutlu, *Bayındırlık Bakanlığı Tarihi (1848-2004)*, s. 261 -262.

düzenleme ile toplanan verginin %85'i İl Özel İdaresine, %15'i ise Bayındırlık Bakanlığına bırakılmıştır.¹⁰²

1.1.4. İnşa Edilen Köprüler ve Yollar

Osmanlı İmparatorluğu'nda Anadolu gibi yüksek, engebeli ve birçok akarsuya sahip bir coğrafyada karayolu ulaşımın en önemli aracı olan köprüler devlet ya da vakıflarca yaptırılmıştır. Çoğunlukla ahşap olan o dönemin köprüleri çok çabuk tahrip olmuş ya da yıkılmışlardır. Osmanlı İmparatorluğu'ndan Cumhuriyet Dönemi'ne 60'ı imparatorluk döneminde, 45'i daha önceki zamanlara ait toplam 105 köprü kalmıştır.¹⁰³

Cumhuriyet Yönetimi, dönemin şartlarını göz önünde bulundurarak köprü yapımına büyük önem vermiştir. Köprücülük faaliyetlerine Atatürk'ün koyduğu “günde 2m köprü” ilkesi ile köprü yapımına başlanılmıştır. Daha dayanıklı olan ve daha az bakım gerektiren; halkın işgücüyle gerçekleştirilen kârgir ve betonarme köprüler tercih edilmiştir.¹⁰⁴ İlk olarak Siirt-Diyarbakır arasında Garzan suyu üzerine tek gözlü kârgir Garzen Köprüsünün inşasına başlanmıştır. 1933'e kadar yapılan köprü sayısı 41'i bulacaktır bunlardan ikisi beton, üçü demir, geri kalanı betonarmedir. Dünya'daki Ekonomik Burhan nedeniyle köprü faaliyetlerinde bir azalma oluşmasa da buhrandan sonra köprü inşasına kalındığı yerden devam etmiştir. 1933-1938 yılları arasında 45 köprü inşa edilmiştir.¹⁰⁵

Var olan köprülerin korunmasının yanı sıra 50m.'den daha büyük olan köprüler ve bunlardan daha küçük, ancak yapımı açısından önemli olan köprüler bir program dâhilinde yapılmasına başlanmıştır. Öncelikle Fırat Nehri olmak üzere nehirler, köprülerle donatılmıştır. Atatürk'ün belirttiği ilke doğrultusunda cumhuriyetin 15 yıllık döneminde 86 büyük köprü yapılmıştır.¹⁰⁶

1923-1938 tarihleri arasında doğuda yapılan köprüler aşağıdaki tablo 1'de gösterilmiştir.¹⁰⁷

¹⁰² Şen, *Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci*, s.75-76.

¹⁰³ Şen, s. 91.

¹⁰⁴ Şen, s. 91-92.

¹⁰⁵ As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları 1923-1960*, s. 163.

¹⁰⁶ Şen, *Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci*, s.92.

¹⁰⁷ Bayındırlık İşleri Dergisi, Eylül 1938, S.5, ss.350-353.

Tablo: 1**1923-1938 Tarihleri Arasında Doğu'da Yapılan Köprüler.**

1)Garzan Köprüsü	Siirt-Diyarbakır	Garzan Suyu	36m	1924
2)Sarı oğlan Köprüsü	Kayseri-Sivas	Sarı Oğlan Çayı	30m	1930
3)İsmet Paşa Köprüsü	Malatya-Elazığ	Fırat Nehri	157m	1932
4)Fevzi Paşa Köprüsü	Boyabat-Taşköprü	Kökırmak	52m	1932
5)Paşur Köprüsü	Diyarbakır-Siirt	Paşur Suyu	50m	1934
6)Gezer Köprüsü	Diyarbakır-Siirt	Gezer Suyu	54,7m	1934
7)Göksu Köprüsü	Besni-Adıyaman	Göksu Suyu	104,2m	1935
8)Borçka Köprüsü	Hopa-Borçka	Çoruh Nehri	113m	1935
9)Memikan Köprüsü	Malatya-Elazığ	Memikan Çayı	64,6m	1937
10)Afrin Köprüsü	Kilis-Islahiye	Afrin Çayı	54m	1937
11)Faldı Köprüsü	Niksar-Reşadiye	Kelkit Çayı	54m	1937
12)Keban Madeni Köprüsü	Elazığ-Arapkir	Fırat Nehri	112m	1937
13)Kemah Köprüsü	Malatya-Erzincan	Fırat Nehri	52,8m	1937
14)İliç Köprüsü	Malatya-Erzincan	Fırat Nehri	68m	1937
15)Hacı Kâmil Köprüsü	Urfa-Siverek	Hacı Kâmil Çayı	50,8m	1938
16)Singeç Köprüsü	Elazığ-Hozat	Singeç Suyu	54m	1938
17)Bozkurt Köprüsü	Şarıkışla-Akçakışla	Kızılırmak	142m	1938

1.1.4.1.Hopa- Borçka Yolu

Borçka-Hopa arasındaki yol son derece engebeli olduğundan yol yapılamamış yıllarca hayvanlarla patikalar üzerinden ulaşım sağlanmıştır. 36km uzunluğunda olan yolun yapım amacı Artvin ve çevresini en kısa bir şekilde Karadeniz bağlamaktır. Yerel kaynaklarla yolun yapımı için 1925 yılında girişimde bulunulmuş, 1930 yılında yol programına alınmıştır. Bayındırlık Bakanlığı tarafından müteahhide ihale edilerek 1933 yılında 655.000 liraya bitirilmiştir. At sırtında 10-12 saat süren Hopa- Borçka yolunun

yapılmasıyla ulaşım otomobille 1 saate inmiştir. Nakliyat ücretleri düşmüş ve bölgede ihracat başlamıştır. Artvin ve Borçka da tütün, ceviz ve ceviz kütüğü ihracatı yapılmıştır. Hopa iskelesinden yabancı ülkelere 1933 yılında 32.400kg ceviz ve 320.000kg ceviz kütüğü ihraç edilmiştir.¹⁰⁸

1.1.4.2.Trabzon-Erzurum-İran Transit Yolu

Bu transit yol asırlarca Karadeniz'i İran ve Orta Asya'ya bağlayan önemli bir ticaret güzergâhı olmuştur. Coğrafi keşifler ve Süveyş kanalının açılmasıyla önemini bir nebze yitirse de: ticari faaliyetler Trabzon-Erzurum-İran transit yolunda büyük oranda devam etmiştir.

Osmanlı döneminde İngilizler, İran ticareti için daha kısa yol arayışına gitmiştir. Alternatif olan Gürcistan yoluna Ruslar yüklü vergi koymaları İngilizleri Trabzon-Erzurum-İran transit yoluna yönlendirmiştir. Osmanlı Devleti bu fırsatı kaçırmamış, Trabzon'dan Erzurum'a ve Türk İran sınırının ötesine kadar devam edecek şosenin inşasına 1856 yılında başlamıştır. Ve bu yolu birçok güçlükler 1872 yılında ikmal etmiştir. Ancak XIX. ve XX. yüzyıllarda Rus saldırıları ve işgalleri sonucunda yol ticari işlevini kaybetmiştir.¹⁰⁹

İsmet İnönü'nün, 1935 yılında Şark Islahat Planı'nın sonuçlarını değerlendirmek amacıyla yaptığı doğu gezisi sonrasında sunduğu raporunda Erzurum çevreyle ile bağlantısını sağlayan yollarla ilgili tespiti şu şekilde olmuştur: *"Erzurum'un etrafla muvasalasını tabiatın ve bizim idaremizin neticesi olarak bugün henüz yoktur denilebilir. Kışın şarkla ve Trabzon ile bağlantısı kesiktir. Erzincan yolu hiç el görmemiş bir halde ancak yazın güçlkle işe yaramaktadır. Kars'la demiryolu irtibatı kışın yapılamamaktadır. Tortum üzerinden Oltu'ya giden yol iptidaidir. Dört seneden beri İspir yolu ile uğraşılıyormuş. Her sene güzergâh değişmiş henüz meydanda eser yoktur. Senelerden beri Erzurum'un yolları üzerinde hiç çalışılmamıştır."*¹¹⁰ Bu raporda da anlaşılabileceği gibi gerek iklim koşulları gerekse yapılan çalışmaların yeteri düzeyde olmamasında dolayı ihtiyaca cevap verecek düzeyde değildi. Bölgedeki ulaşım imkânlarını geliştirmek amacıyla, Erzurum-Tortum -Oltu-Göle, Erzurum-Palandöken-Hınıs, Hasankale-Hınıs-Muş, İspir-Bayburt, Horasan-Sarıkamış ve Karabıyık-Tercan

¹⁰⁸Özdemir, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası*, s.67.

¹⁰⁹Temizgüney, *Erzurum'a Demiryolu'nun Gelişi*, s.44.

¹¹⁰Temizgüney, s.45.

yolları üzerinde çalışılmıştır. Bu yollar üzerinde, 1936 senesi sonlarında itibaren 101 km uzunluğunda yeniden şose yollar yapılmıştır.

Cumhuriyet Yöneticileri, bu yolu tekrar canlandırmak için önce demiryolu ulaşımından daha sonrada karayolu ulaşımında yaralanmışlardır. Yöneticilerin amacı bu yola gerekli ehemmiyeti vererek, ticari faaliyetleri geliştirmek, bölge halkına yaşam kaynağı oluşturmak ve bölgenin ülke ekonomisine katkısını arttırmaktır. Bu düşünceden hareketle çalışmalar başlamış, 1930-1934 yılları arasında 320km olan ve Trabzon'dan başlayıp Gümüşhane ve Bayburt'tan geçerek Erzurum'a ulaşan yol tamamlanmıştır. Erzurum'dan İran sınırına kadar 645km.'lik bölüm ise 1937 ortalarına gelindiğinde tamamlanmıştır.¹¹¹

Bu transit yol Trabzon'dan başlayıp Gümüşhane- Erzurum-Karaköse-İran sınırında Tebriz yolu ile birleşmiştir. Yol transit nakliyat açısından önemli olduğu kadar Doğu Anadolu'yu Karadeniz'e ulaştıran tek bağlantı ve ticaret yolu olması nedeniyle çok önemlidir. Gümüşhane-Erzurum-Karaköse'den başka Kars ve çevresinin ulaşımı da Trabzon-Erzurum-İran transit yolundan sağlanmıştır. Ayrıca Trabzon- Erzurum-İran transit yolu Şose ve Köprüler Reisliği (Müdürlüğü) için adeta yol mühendisleri yetiştirme merkezi olarak görev yapmıştır. Karayolları Genel Müdürlüğünde son derece önemli işler yapacak olan pek çok karayolcu burada yetişmiş, tecrübe sahibi olmuştur.¹¹²

1.2. Ulaşım Politikasında: Demiryolu Ulaşımı (1923-1938)

Türkiye Cumhuriyeti kurulduktan sonra, ülkenin ekonomik hamleleri arasında ulaşım ekonomisi bakımından ilk ele alınan konu demiryolları olmuştur. Osmanlı Devleti'nin son elli yıllık çökme devresinde memleketin gerçek ihtiyaçlarının aksine, imtiyaz sahibi yabancı şirketlerin maddi menfaatlerini ön planda tutan demiryolu ulaşım sistemi, 1923'ten sonra bünyesini değiştirmiştir. Yeni hamle, memleketin uzak köşelerini birbirine bağlayacak ve Osmanlı döneminde tamamıyla ihmale uğrayan Doğu bölgelerimizin demiryollarına kavuşmasını sağlayacak şekilde, yurdun milli

¹¹¹ As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları 1923-1960*, s.172.

¹¹² Özdemir, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası*, s.67-68.

menfaatlerinin göz önünde bulunduran, milli karakterde bir ulaşım politikasına dönüşmüştür.¹¹³

Milli Mücadele'nin sonunda bağımsızlık kazanıldığı zaman ülke geri kalmışlığının yanında bir de savaşlar nedeniyle büyük oranda tahrip olmuştur. Hem geri kalmışlığın üstesinden gelmek, hem de tahrip olmuş ülkeyi yeniden imar etmek ve yapılandırmak için büyük ve geniş bir çalışma programına ihtiyaç vardı. İşte bu düşüncelerle ülkenin ekonomi politikasını belirtmek için İzmir'de toplanan İzmir İktisat Kongresi'nde ulaştırma sorunu oldukça geniş bir biçimde ele alınmıştır. Mustafa Kemal kongreyi açış konuşmasında *“Memleketimizi, bundan başka şimendiferler ile üzerinde otomobiller çalışır şaseler ile şebekeler haline getirmek mecburiyetindeyiz. Çünkü garbın ve cihanın vesaiti bunlar oldukça, şimendifer oldukça, bunlara karşı merkezler ile, kağıt ile, tabii yollar üzerinde müsabakaya çıkmanın imkanı yoktur”* diyerek ulaşımın önemine değinmiş, ulaştırmanın geliştirmesinin gerektiğini belirtmiştir.¹¹⁴ Çünkü Cumhuriyet'in ilanıyla birlikte bu günkü sınırlarımız dâhilinde şu hatlar mevcuttu:

- Anadolu-Bağdat hattı(2064 km, güney kısmı hariç, İstiklal sonrasında beri geçici olarak devlet idaresinde)
- İzmir-Kasaba hattı(703 km, bir Fransız şirketinin imtiyazından)
- İzmir-Aydın hattı (609 km, bir İngiliz şirketinin imtiyazından)
- Şark demiryolu (Trakya hattı) (336 km bir Fransız şirketinin imtiyazından)
- Erzurum-Arpaçay Hattı (355 km, devlet idaresinde)
- Mudanya- Bursa (41 km)
- Ilıca-Palamutlu (29km)

Toplamda 4137 km'dir.¹¹⁵ Türkiye'nin sınırları içinde geniş hat olarak 124 km, normal hat olarak 3.733 km, dar hat olarak 273 km demiryolu bulunmaktadır.¹¹⁶

¹¹³ Barda, *Münakale Ekonomisi*, s.175.

¹¹⁴ İsmail Yıldırım, “Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış”, *Atatürk Araştırma Merkez Dergisi*, Cilt: XII, S.35, Ankara(Temmuz 1996), ss.387.

¹¹⁵ Avni Zarakolu, “Memleketimizde Demiryolu Politikası”, *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Sayı:3-4, Ankara 1950, s.576.

¹¹⁶ As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları 1923-1960*, s.65.

Bundan dolayı Cumhuriyet rejiminin demiryolu siyaseti bir yandan mevcut şebekelerin yabancı şirketlerden alınarak millileştirilmesi, diğer taraftan da yeni hatlar inşa edilerek yurdun her tarafını demir ağlarla örmek amacını gütmüş, aynı zamanda yeni yapılacak demiryolları ile Avrupa, Asya ve Afrika arasında en kısa bir transit yolun yapımı hedeflenmiştir.¹¹⁷

Demiryolu politikasının hedeflerinden birincisi askerî hedeflerdir. Cumhuriyetin ilanı ile birlikte yapılan demiryollarında ülke savunması göz önünde tutulmuştur. Öncelikle askerî açıdan önemli olan hatların yapımına başlanmıştır. Ankara-Sivas-Erzurum ve Samsun Sivas hatları buna en güzel örnektir. İkincisi iktisadî hedeflerdir. Demiryolları, yöneticiler tarafından sadece ulaşım ağı değil, aynı zaman milli kalkınmanın başlıca unsurlarından biri sayılmıştır. Demiryolları ile üretim merkezleri, tüketim merkezlerine bağlanarak ülkede bütünlük sağlanacaktı. Kalınmışlık ülke geneline demiryolları ile yayılacaktı. Demiryolunu özellikle Doğu'ya götürmekle bu bölgelerdeki geri kalmışlık yenilecek, iktisadî gelişme tüm yurttan görülecekti. Demiryolu politikası, Doğu'daki kaynaklara ulaşmayı amaç edinmiş, bu amaç "*bakıra ulaşmak, kömüre ulaşmak, demire ulaşmak*" şeklinde sloganlaştırılmıştır. Demiryolu politikasında üçüncü hedef siyasî hedeflerdir. Cumhuriyetin ilk yıllarında başkent Ankara'nın ülkenin büyük bir bölümü ile demiryolu bağlantısının olmaması devlet otoritesinin sağlanmasında güçlüklerle karşılaşılmasına neden olmuştu. 1925'teki bölücü Kürt ayaklanması ve 1930'da Doğu'da meydana gelen olaylarda bölgeye kısa zamanda ulaşılmadığı için devlet bu ayaklanmaları bastırmakta zorlanmıştı. Yöneticiler, bu sebeple demiryolu yapımlarında siyasî yönden ülke ile tam olarak bütünleşemeyen Doğu ve Güneydoğu'ya yönelmişlerdir. Dördüncü hedef sosyo-kültürel hedeflerdir. Demiryolları ile bütün bölgelere bilgi gidecek, halkın seviyesi yükselecek böylece sosyal kültürel gelişme sağlanacaktı.¹¹⁸

Demiryolu yapımında her şeyden önce sınırlara ulaşmak hedeflenmiştir. Çünkü iç ve dış güvenlik açısından demiryoluyla sağlanacak ulaşım olanağına büyük bir önem verilmiştir. Ayrıca sınırlara doğru yapılan demiryollarının maden bölgelerinden, tarıma

¹¹⁷Hüsnü Sadık Durukal, "Cumhuriyet Rejiminin Demiryolları Siyaseti ve Neticeleri", *Demiryolları Dergisi*, 24(291-293), (Mart 1950), s. 11.

¹¹⁸Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları*, s.50-55.

elverişli yörelerden ve hayvancılık potansiyeli yüksek merkezlerden geçirilmesine dikkat edilmiştir.¹¹⁹

Bu dönemde demiryolu politikası iki evreye ayrılmıştır. Birinci evre, yani 1920’li yıllarda, milli savunma ve fiziksel, psikolojik anlamda ülke bütünlüğü sağlama demiryolu inşasında ön plana çıkmıştır. “*Ülkeyi demir ağlarla bir baştan diğer başa örerken*” cumhuriyet yöneticileri önceliği, yurt savunmasına vermişler de ekonomik faktör göz ardı edilmemiştir. Demiryolu yapımının ikinci evresi, yani 1930’lu yıllarda, yeniden inşa ilkesi tek başına yeterli görülmemiş ve bu ilkeye entegre sanayi kurma boyutu da eklenmiştir. Demiryolu yapımı savunma güdümlü anlayıştan ekonomi yönelimli olmaya başlamıştır. Örneğin bu dönemde olan Fevzipaşa-Diyarbakır hattı, bakır hattı olarak da bilinmektedir. Özellikle Anadolu’nun doğusuna yönelik planlamada bölgesel dengesizlikleri en aza indirmek hedeflenmiştir. Demiryolu yapımında “*ülke bütünlüğü*” ilkesi çerçevesinde, ekonomik kalkınmanın belli bir alan ya da bölgede değil, tüm ülke yüzeyinde olması amacı da güdülmüştür. Bu amaç doğrultusunda demiryolu özellikle yurdun en az gelişmiş bölgelerine ulaşılmaya çalışılmıştır. Hedeflenen bu politika doğrultusunda demiryolu, 1930’da Sivas’a, 1931’de Malatya’ya, 1933’te Niğde’ye, 1935’te Diyarbakır’a, 1939’da Erzurum’a ulaşmıştır. 1930’da başlayan on yıllık bu ikinci evrede cumhuriyet dönemi demiryolu politikasının dönüm noktası 1933 senesi olmuştur. Bu yılda Sivas-Erzurum hattı ihalesinin bir Türk müteahhit firmaya verilmesiyle, o güne kadar “*bir karış fazla şimendifer ilkesi, Türk sermayesi, Türk bilgisi, Türk müteahhitti ve Türk işçisi ile demiryolu prensibine dönüşmüştür.*”¹²⁰

TBMM, Ankara’yı başkent ilan ettiğinde, yeni merkezin İstanbul, Edirne, İzmir, Bandırma, Aydın gibi merkezlerle demiryolu bağlantısı mevcut olup ülkenin diğer bölgeleri ve Sivas, Erzurum, Kayseri, Diyarbakır, Malatya gibi önemli şehirlerle demiryolu bağlantısı yoktur. Hâlbuki başkent olarak seçilen bir şehir için önemli merkezlerle bir zarurettir. Bundan dolayı Cumhuriyet Hükümetleri ilk iş olarak

¹¹⁹Mustafa Sönmez, *Doğu Anadolu’nun Hikâyesi Kürtler: Ekonomik ve Sosyal Tarih*, Arkadaş Yayınevi, Ankara 1992, s.110.

¹²⁰Şen, *Türkiye’de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci*, s.47-49.

Ankara'nın yeni hatlarla yurdun özellikle doğu ve diğer bölgelerine demiryolu ile bağlanması meselesini ele almıştır.¹²¹

Cumhuriyet demiryolu politikası her şeyden önce yeniden inşa politikasına dayanıyordu. Fakat demiryolu yapımı oldukça masraflı bir yatırımdı. Demiryollarını ülkenin en önemli sorunu olarak gören Cumhuriyet Hükümetleri, bu nedenle daha ilk yıllardan bütün çabalarını ve para kaynaklarının önemli bir kısmını demiryolları yapımına ayırmışlardır. Türkiye’de inşa edilen demiryollarının mali kaynaklarını önemli ölçüde yerli kaynaklar oluşturmuştur. Fakat Cumhuriyet Hükümetleri, yabancı sermayeden yararlanmak taraftarıydılar. Ancak yabancı sermayenin makul ve meşru şartlar altında ülkenin mali ve iktisadî politikasına uygun olmak şartıyla ülkeye gelmesi istenmekteydi. 1927’den itibaren Cumhuriyet Hükümetleri yabancı kredilerden faydalanabilmişlerdir.¹²²

Yabancı sermaye konusunda Mustafa Kemal Atatürk 1 Mart 1923 TBMM’yi açış konuşmasında şunları söylemiştir:

*“...Demiryol ve limanlar mümasilleri gibi pek muhtaç olduğumuz tesisatı cesimenin yeniden inşa ve işletmesindeki siyasetimiz kavanini hazıra ve müstakbelimize tabi olmak ve bu bapta kabul ettiğimiz milli prensiplerle tetabuk etmek şartıyla müracaat etmek ecnebi sermayelerini memnuniyetle kabul etmektir. Mevcut müessesatın mukaveme şartnamelerine müteakibin riayet, gerek bu müesseselerin ve gerek memleketimizin menfaati için lazımdır.”*¹²³ Diyerek yabancı sermayenin demiryolu inşası önemli olduğu vurgulamıştır.

Fethi Okyar 1924 yılında hükümet programını açıklarken yabancı sermaye hakkında şunları dile getirmiştir:

“....Şark vilayetlerimize doğru yapılacak demiryollarımızın temin edecek tedbire tevessül etmek vazifemizdir... Bu ihtiyaçtan bütçenin istitaatını haricinde kalmak suretiyle gayrı kabil olanlarının ecnebi sermayelerinde istifade edilerek teminini daima göz önünde bulunduracağız. Menafii umumiye hadim olacak ecnebi sermayesin azami

¹²¹Durukal, “Cumhuriyet Rejiminin Demiryolları Siyaseti ve Neticeleri” s.10.

¹²²İsmail Yıldırım, “Cumhuriyet Dönemi Demiryolu İnşaatlarının Mali Kaynakları ve İlk Borçlanmalar (1923-1950)”, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, Sayı:44, Ankara Temmuz 1999, s.603.

¹²³M. Arslan Abisel, “Demiryollarımızın 25. Yıl Dönümü”, *Demiryolları Dergisi*, Sayı: 284-287, (Eylül 1949), s.53.

teshilat ve teminat iradesi Meclisi Alice muvafık hattı hareket telakki edilir kanaatindeyiz.”¹²⁴ Diyerek yabancı sermayenin ülkenin menfaatleri doğrultusunda kullanılması gerektiğini söylemiştir.

Bu dönemde, Türkiye’de inşa edilen demiryolları genellikle devlet bütçesinden finanse edilmiştir. Ancak 1933’te inşasına başlanan Sivas-Erzurum Hattı için iç borçlanmaya gidilerek demiryolu inşaatlarına yeni bir mali kaynak yaratılmıştır. Mali kaynaklardan biri de 1933 yılında Türk inşaat şirketinin devlete açtığı orta vadeli kredi olmuştur. Milli sermaye ise ancak 36 km.’lik Samsun sahil demiryolu inşasını gerçekleştirerek çok az bir katkıda bulunmuştur. Yabancı sermayeden faydalanamayan Türkiye yabancı şirketlerin açtığı orta vadeli kredilerden yararlanabilmiştir.¹²⁵

1933 yılı Ekonomik Buhranın çok fazla bir şekilde hissedildiği bir yıl olmasına rağmen demiryolu yapımı faaliyetleri hız kesmemiştir. Bu dönemde Ulukışla-Boğazköprü arasındaki 173 km.’lik hat tamamlanmıştır. Yine aynı yıl Sivas-Erzurum hattının ihalesi bir Türk müteahhit firmaya verilmiştir. Ayrıca Fevzipaşa-Diyarbakır hattının, Ergani’ye doğru olan inşaatı sürdürülmüştür.¹²⁶

1923’ten II. Dünya Savaşı’nın sonuna kadar demiryolları ülkenin en önemli sorunu olmuş ve büyük bir önemle ele alınmıştır. “*Bir karış fazla Şimendifer*” parolasıyla “*milli vahdet, milli mevcudiyet, milli istiklal meselesi*” olarak Cumhuriyet yöneticileri tarafından görev kabul edilmiştir. Üretim merkezlerini tüketim merkezlerine bağlayarak iktisadi bir denge kurmak, bunun yanında demiryollarının geçtiği bölgelerde ekonomik yaşamda olduğu kadar sosyal yaşam üzerinde de bir gelişmenin sağlanması amaçlanmıştır. “*Milli emniyet*”, “*sosyal ve iktisadi bir vasıta*” gibi düşünülen demiryolları, Türkiye’nin “*iktisadi gelişmesi, iktisadi seviye ve zirai tutumu noktasından lazım olduğu kadar, vatanın geri kalmış bölgelerine ilim, irfan ve medeniyet nuru akıtmak; huzur, milli varlık ve milli emniyet açısından da bir zorunluluk*” olarak görülmüştü. Demiryolu yapımlarının ülkenin doğusuna yönelmesi

¹²⁴İsmail Arar, *Hükümet Programları, 1920-1965*, Burçak Yayınevi, Ankara 1968, s. 42.

¹²⁵Yıldırım, “Cumhuriyet Dönemi Demiryolu İnşaatlarının Mali Kaynakları ve İlk Borçlanmalar (1923-1950)”, s.604.

¹²⁶Şen, *Türkiye’de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci*, s.62.

hem bölgenin imarı hem de bu bölgedeki asayişsizliğin ortadan kaldırılması şeklinde açıklanmıştır.¹²⁷

Cumhuriyet yöneticileri, demiryolu politikasını, 1923 yılında kurulan bağımsız Cumhuriyet'in, Türk insanının ve inancının "*kendini ispatlama*" sınavı olarak görmüşlerdir. Demiryolu politikası, kuruluşu ile Batılı devletlerin izledikleri istismar siyasetine karşı, Türkiye'nin kapılarını kapatan yeni bir meydan okuyuşu olmuştur. Cumhuriyet'in kuruluşu demiryolu bağlamında, kilometre garantisi, tarife uygulamaları ve faiz oranları gibi uygulamaları ile devam eden bu istismar siyasetinin sona erme tarihinin de başlangıcı olmuştur.¹²⁸

1923-1938 yılları arası ülkemizde 3122 km demiryolu inşa edilmiştir. Bu amaçla 1939 yılına kadar 350.000.000 TL harcanmıştır. Demiryollarının bu kadar yüksek maliyetli olmasının sebebi arazinin engebeli ve dağlık olmasıdır. Yaklaşık 1 km hat 35-150 bin liraya mal olmuştur. Bunun sebebi birçok yerde tünellerin, köprülerin, yarmaların birbirlerini takip etmeleridir. Örneğin 546 km uzunluğunda ki Sivas-Erzurum hattında 131 tünel yapılmıştır.¹²⁹

Yeni rejimin ekonomik politikası, Osmanlı Devleti'nden tamamen ayrılmış ve baştan aşağı değişmiştir. Bu ekonomik politikada ulaştırma temel teşkil etmekte, ulaştırma içinde demiryolları ise önemli bir yer tutmuştur. Bu nedenle memleketin geniş toprakları göz önüne alınırken, demiryolu sadece bir ulaştırma ağı değil, aynı zamanda milli kalkınmanın başlıca unsuru sayılmıştır.¹³⁰

Yeni Türkiye Cumhuriyeti kurulurken; ülkenin siyasî, kültürel, sosyal ve iktisadî alanlarda gelişmesinde önemli bir unsur olan ulaşım öncelik verilmiş, bununla ilgili çalışmalar yapılmıştır. Hedeflenen ulaşım politikası; ilk önce merkezler arasındaki seyahat süresini azaltan, ülke içindeki gidilemeyen yerlere gidilerek bu bölgelerdeki yer altı ve yer üstü kaynaklarına ulaşarak bunları yurt ekonomisinin hizmetine sunan, ülke savunmasına hizmet eden, kültür sanat ve eğitim faaliyetlerini yaygınlaştıran bir ulaşım ağı oluşturmaktır. Özellikle ülkenin Doğu'sunun ulaşım yönünden çok fakir olması bu bölgenin devletin hizmetlerinden yeterince yararlanamamasına, ayrıca Cumhuriyetin ilk

¹²⁷ Yıldırım, "Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış", ss. 389-390.

¹²⁸ Şen, *Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci*, s. 49.

¹²⁹ Zarakolu, "Memleketimizde Demiryolu Politikası", s.579.

¹³⁰ Zübeyr Akçadurak, "Cumhuriyet Devrinde Türk Demiryolları", *Demiryolları Dergisi*, Sayı.293, (Mart 1950), s.63.

yıllarında asayiş problemlerinin yaşanmasına neden olmuş ülkenin Batısı ile Doğusu arasında büyük uçurumların oluşmasına neden olmuştur. Bunu gören Cumhuriyet Yöneticileri ulaşım politikasını belirlerken doğuya öncelik vermişler, Doğu'nun problemlerini çözmek için işe ilk önce ulaştırma altyapısını oluşturmakla başlamışlardır.

Sonuç olarak, Cumhuriyet Hükümetlerinin Doğu demiryolu politikasını özetlersek; bu dönemde demiryolu yapımı milli dava olarak ele alınmış, bağlantısı olamayan Doğu illeri birbirine bağlanmış, bu bölgenin yer altı yer üstü kaynakları kullanıma açılmış, Doğu ile siyasî bütünlük sağlanmaya çalışılmış, bunun yanı sıra Cumhuriyet Hükümetleri, şirket hatlarını satın almış ve yeni demiryolları inşa etmiş ve işletmiştir. Ayrıca Cumhuriyet Yöneticileri demiryolu personeli yetiştirmek içinde kurslar ve okullar açmıştır.

1.2.1.Chester Projesi

XIX. Yüzyılın başlarında itibaren Orta ve Yakındoğu ile Kuzey Afrika ve Akdeniz Amerika'nın ilgi alanına girmiştir. Amerika'nın ilgi alanına giren en önemli ve avantajlı ülkelerden biri olan Osmanlı, bu sıralarda kapitülasyonlar, borçlar, askerî ve siyasi daha birtakım ilişkiler çerçevesinde Avrupa devletlerin etkisindeydi. Osmanlı için Amerika, Avrupa'nın etkisinden kurtulmak için önemli amaç olmuştur. Amerika sanki Avrupa'ya alternatif gibi görülmüştür. Amerika'nın Orta ve Yakındoğu ile ilgilenmesinin sebebi, Avrupa emperyalizminin XIX. Yüzyıl içinde çok ilgi gösterdiği, hatta tekeline aldığı petrol ve madenler olmuştur. Amerika, Osmanlı-Amerikan ilişkilerinin erken sayılabilecek döneminde böyle bir girişimi gündeme getirmiştir. Charles Warning adında bir Amerikalı 1870 yılında Anadolu'da bir demiryolu projesi hazırlamış, fakat Kaliforniya Valisi Stanford'un desteğine rağmen hayata geçirilememiştir. 1885 yılında Amerikalı Jesse Grant'ın Basra Körfezi ile İskenderun Limanını birleştirmeye yönelik projesinin teklifi Osmanlı yönetiminden ilgi görmemiş, daha sonra II. Abdülhamit'in Amerika'nın İstanbul elçisi Cox'a Tarsus'tan denize ulaşacak 29 millik bir demiryolu projesi önermiş bu da Amerikalıların ilgisizliğinden dolayı hayata geçirilememiştir. II. Abdülhamit'in 1890'da Trablus-Yemen hattında

birdemiryolu yapımı için Amerikan sermayesi ve teknolojisini devreye sokmak istemiş, Amerikan elçisi Hirsch'i aracı koymasına rağmen olumlu bir sonuç alamamıştır.¹³¹

Osmanlı Devleti'nde İngiltere, Fransa ve Almanya'nın başlattığı demiryolu imtiyazları yağmasına XX. yy.ın başlarından itibaren Amerika'da Chester Projesi ile katılmıştır. Proje, önce 1908-1914 yılları arasında gündeme gelmiş, I. Dünya Savaşı ile rafa kalkmış daha sonrada 1922-1923 döneminde tekrar ele alınmıştır. ABD XIX. yy'ın sonu ve XX. yy'ın başlarında kendi içindeki sorunları halletmiş, uzun yıllardır uygulanan "Yalnızcılık Politikasını" terk etmiş bir ülke olarak hızlı bir emperyalist gelişme içindedir. Osmanlı devletine el atan Amerikan emperyalizmin çıkarları başta petrol olmak üzere maden yatakları ile yine başta tütün olmak üzere tarımsal zenginlikler üzerine yoğunlaşmıştır.¹³²

Ancak, Amerika'nın bu emelleri bölgede Bağdat Demiryollarından dolayı Almanve Irak petrollerinden dolayı da İngiliz emperyalizmi ile çatışma halindeydi. Bu sebeple Amerika devreye girmek için uygun zamanı beklemiştir. II. Meşrutiyet'in ilanından sonra demiryolu yapımı için açılan ihaleye başvuran yedi proje arasında Amerikalı Arthur Chester'in¹³³projesi de vardır. Aslında bu proje ile Amerikan emperyalizmi Doğu Anadolu'da Ermeniler lehine başlattığı bölücü kültürel etkinliklerini, ekonomik girişimlerle desteklemek istemişti. Bu sebeple Chester Projesi, geleceğin bağımsız Ermenistan'ı hazırlayacağına inanan Ermeni müteşebbisler tarafından da desteklenmiştir.¹³⁴

Yapılan görüşmelerde sonucunda 1909'dan Amiral Chester bir liman ve üç demiryolu hattı: Harput'tan, Ergani, Diyarbakır ve Bitlis üzerinden Van Gölü'ne; Van Gölü'nde, Yumurtalık'a inen hat; Musul ve Kerkük üzerinden Süleymaniye ve İran sınırına inşa etme imtiyazı için Türk hükümeti ile anlaşmıştır. İmtiyaz, hattın her iki yakasındaki 20 km.'lik alanda bulunan madenlerin, petrol dâhil haklarını da veriyordu ve Chester 20.000 Türk lirası tutarında "ihtiyat" akçesini depozito olarak getirmiştir. 99

¹³¹ Erdal Açıkşes, Rahmi Doğanay Amerika'nın Yüzyıllık Ortadoğu Hayalı(Chester Projesi), Fırat Üniversitesi Oratdoğu Araştırmaları Merkezi Yayınları No:19, Elazığ 2010, s.47-48.

¹³² As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları 1923-1960*, s.65.

¹³³ C.M. Chester Amerika savaş gemisi U.S.S. Kentucky'nin kaptanı olarak İstanbul'a resmi görevle gelmiş, amacı XIX. yy'daki Ermeni ayaklanmasında zarar gören Amerikan mallarının tazminatını tahsil etmektir. (Can, *Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923)*, s.113.)

¹³⁴ Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları*, s.26.

yıl sürecek demiryolu imtiyazındaki bu haklar Ergani'nin bakır, Musul'un petrol yatakları ve Chester tarafından tahmin edilen Bitlis ve Van petrol kaynaklarıdır.¹³⁵

Şirket anlaşmayı imzaladıktan sonra 600.000 dolar sermaye ile Osmanlı Amerikan Kalkınma Şirketini kurmuştur. Fakat bütün bunlara rağmen proje gerçekleşmemiştir. 9 Mart 1911'de Meclisi Mebusan'a sunulan bu sözleşme, Almanya ve İngiltere'nin Osmanlı Devleti üzerinde baskı uygulamalarına neden olmuş, uzun bir süre mecliste beklemiş ve onaylanmıştır. Anlaşmanın onaylanmasında İngiliz ve Alman baskısının yanında, Osmanlının pazarlıkları uzatarak Amerikan Hükümeti'ni kapitülasyonların kaldırılmasına yanaştırma isteği ile doğuda demiryolu yapımının Ermeni ve Rus sorunları açısından yaratacağı konusunda taşınan endişelerin de payı vardı.¹³⁶

Chester Projesi, Kurtuluş Savaşı'nın hemen arkasından tekrar canlandı. Bu sefer projenin kapsadığı demiryolları da daha geniş bir alana yayılmıştı. Fakat hedef yine Doğu Anadolu idi. Kasım 1922'de Arthur Chester ve A. Kenndy Ankara'ya gelerek savaştan önce ön anlaşması yapılmış olan anlaşmayı yeniden istediklerin TBMM Hükümeti'ne bildirmişlerdir.¹³⁷

Yapılan görüşmeler sonucunda imtiyaz anlaşmasını TBMM9 Nisan 1923'te onaylayarak kabul etmiştir. Bu projenin hedefi madencilik ve tarımdaki ilkel üretimin sanayiye yaratıcılıkla yenilenmesinden, eğitim ve sosyal yardım kuruluşlarına, hastanelere ve okullara dek, Ankara merkezli Türk Devleti'nin bütün iktisadî- kültürel hayatını modernleşmesi ve Amerikan nüfuzuna açılmasıydı. Bu imtiyaz anlaşmasıyla, şirket (Ottaman-American Development Compnay), hiçbir km garantisi ve ücret almadan Anadolu'da yaklaşık 4400 km uzunluğunda demiryolu inşa edecek; Akdeniz ve Karadeniz kıyılarında üç liman inşa edecek ve karşılığında da, inşa ettiği demiryolu hatlarıyla limanlarını ve hatların iki yanında toplam 40 km şerit içindeki, mevcut ve bulunacak tüm kaynaklarını 99 yıllığına işletme hakkına sahip olacaktı. Yapılacak 1485 m eninde normal tek hat olacaktı. Güzergâh ise şu şekildeydi:

1. Sivas, Harput, Ergani, Diyarbakır, Bitlis, Van
2. Harput- Yumurtalık

¹³⁵ Can, *Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923)*, s.123.

¹³⁶ Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları*, s.27.

¹³⁷ Yıldırım, s.27.

3. (Birinci hattın Diyarbakır- Bitlis kısmının bir noktasından başlayarak)
Musul- Kerkük Süleymaniye

Ayrıca yeni sözleşmeye yeni hatlar eklenmiştir:

4. Samsun, Havza, Amasya, Zile
5. Musaköy- Ankara
6. Çaltı- Erzurum- Doğu Beyazıt
7. Dikriç veya Aşkale- Karadeniz kıyısı
8. Hacı Şefaati- Kayseri- Ulukışla¹³⁸

Chester Projesi'nin tekrar gündeme gelmesiyle Fransa ve İngiltere bu işi engellemek için çalışmaları, bu arada Musul ve İran petrollerinden Amerikan Şirketi Standart Oil'e hisse verilmesi Amerikan Hükümetinin çekingen davranmasına neden olmuş. Üstelik Lozan'da Musul- Türkiye sınırları dışında kalınca Irak petrollerini sömürge imkânı elde eden ve temel hedefi Irak petrolleri olan Chester Grubu için yapılan anlaşmanın pek önemi kalmamıştır. Bunun üzerine Amerikan Hükümeti ve sermaye çevreleri desteklerini çekmişler, bunun sonucunda Chester Projesi ile ilgili sözleşme 17 Aralık 1923'te Türkiye Cumhuriyeti tarafından feshedilmiştir.¹³⁹

1.2.2. Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğünün Kuruluşu

Yeni Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasından sonra, Cumhuriyet Yöneticileri sosyal, kültürel, ekonomik ve genel olarak toplumsal kalkınmayı gerçekleştirmek için ülkedeki bütün kuruluşları tek tek ele almışlardır. Var olan kuruluşlar ya çağın gereklerine uyacak şekilde yeniden düzenlenmiş ya da kaldırılarak yerlerine yenileri kurulmuştur. Bunun yanı sıra ülkede bulunmayan ancak ülkenin ihtiyaçlarını karşılayacak yeni kuruluşlarda meydana getirilmiştir. Bunlardan bir tanesi de Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiye'sidir. Osmanlı döneminde Hicaz Demiryolu dışında kalan bütün demiryolları yabancılar tarafından yapıp işletildiği için Osmanlı Devleti'ne ait demiryolları kuruluşu yoktu. Ancak I. Dünya Savaşı'nın başlaması üzerine "Anadolu ve Bağdat Demiryolları ile Şark Demiryolları"¹⁴⁰ bütün

¹³⁸Can, *Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923)*, s.262-268.

¹³⁹Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları*, s.28.

¹⁴⁰Yukarıda ismi geçen demiryolları Almanlar tarafından işletildiği için Osmanlı bu demiryollarına el koymamıştır.

demiryollarına Osmanlı el koymuştu. Bu el konulan demiryollarını işletmek için “Askeri Demiryolları Müdüriyeti Umumiyesi” kurulmuş, I. Dünya Savaşı’nın sonunda el konulan demiryolları tekrar şirketlere geri verilmiştir.¹⁴¹

Milli Mücadele yıllarında ise 20. Kolordu Komutanlığı’nın 23 Mart 1920 tarihli emriyle demiryollarına tekrar el konuldu. TBMM’nin açılmasıyla birlikte Nafia Vekâleti’nin 18 Temmuz 1920 tarihli genelgesiyle “Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdüriyet-i Umumiyesi kurulmuştur.”¹⁴²

Sovyet Rusya’dan Osmanlı Devleti’ne intikal eden Erzurum-Sarıkamış-Kars hattı, 1918-1923 yılları arasında Askeri idare ile işletilmiş, daha sonra bu hat 1 Mart 1923’te Nafia Vekaleti Demiryollar Umum Müdürlüğüne devredilmiş, Doğu Anadolu’da devredilen bu hatlar için Nafia Vekaletine bağlı olarak genel müdürlük kurulmuş ve 1927’de de Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Müdürlüğüne katılmıştır.¹⁴³

Yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti’nde demiryolları teşkilatı ile ilgili düzenlemeler 22 Nisan 1924 tarihi 506 sayılı kanun ile gerçekleşmiştir.¹⁴⁴ Bu kanuna göre Nafia Vekâletine bağlı ve merkezi Haydarpaşa olmak üzere “*Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdüriyet-i Umumiyesi*” kurulmuştur. Fakat 1924’te Ankara-Sivas, Samsun-Sivas ve Arade-Diyarbakır-Ergani demiryollarının yapımı ve işletmesi için Nafia Vekâletine bağlı “*Demiryolları İnşaat ve İşletme Müdüriyet-i Umumiyesi*” görevlendirilmiştir. Nafia Vekâleti’ne bağlı olmalarına rağmen birbirlerinden bağımsız bu üç idare 1927’ye kadar çalışmalarını sürdürmüş, 1927 yılında Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Müdürlüğü’ne bağlanmışlardır.

Demiryollarının hızla devam eden inşası ve bunların yönetimi için demiryolu teşkilatının bir çatı altında toplanmasına ihtiyaç duyulmuştur. Bunun üzerine meclis 23 Mayıs 1927 tarih ve 1042 sayılı kanun¹⁴⁵ ile “Devlet Demiryolları ve Limanları İdaresi Umumiyesi” kurularak yeni bir yapılanma gerçekleştirilmiştir. Bu kanun ile 1924’den beri demiryolu yapımını yürütmekle görevli olan “*Demiryolu İnşaat ve İşletme Genel*

¹⁴¹ Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları*, s. 63.

¹⁴² Onur, *Türkiye Demir Yolları Tarihi (1860-1953)*, s.32-33.

¹⁴³ Yakup Kalgay, “Bir Karış Fazla Demiryolu Siyasetimiz ve Mesut Neticeleri”, *Demiryolları Dergisi*, 19, (224-226), (I. Teşrin- I. Kanun) 1943, s.64.

¹⁴⁴ TBMM, Kavanin Mecmuası, C:2, s.410.

¹⁴⁵ Düstur, 3.Tertip,C:8, s.572.

Müdürlüğü”, satın alınan mevcut demiryollarını işletmekle görevli olan “*Anadolu-Bağdat Demiryolları ve Haydarpaşa Rıhtımı Genel Müdürlüğü*” ve doğudaki hattı işletmekle görevli olan “*Erzurum-Sarıkamış-Kars ve Şubeleri Demiryolları Müdürlüğü*” tek bir çatı altında toplanmıştır. Bayındırlık Bakanlığı’na bağlı ve tüzel kişiliğe sahip bulunan, dolayısıyla katma bütçe ile yönetilecek olan bu Genel Müdürlüğün görevi; mevcut olan, yapım halinde bulunan ve gelecekte yapılacak olan devlet demiryolları ile bu demiryollarının uç noktalarında bulunan devlete ait limanları inşa etmek ve işletmektir. Bu kuruluşa verilen en önemli ayrıcalık ise; Muhasebe-i Umumiye Kanununa bağlı olmayıp hesaplarını ticari ve sanayi kuruluşlar gibi düzenleme yetkilerine sahipti. 1929 da yapılan değişiklik ise; demiryolları ile bağlantısı olsun olmasın devlete ait bütün limanların işletilmesi bu kuruluşa devredilmiştir. Genel Müdürlüğün bu statüsü Haziran 1931 yılına kadar devam etmiştir, bu yılda yapılan düzenlemeler ile işletme ve yapım işleri tamamen ayrılmıştır.¹⁴⁶

Genel Müdürlük, Haziran 1931 yılına kadar demiryollarını inşasını ve işletmesini beraber yürütmüş, ancak işletmeye açılan demiryollarının uzunluğunun artması ve Müdürlüğün işletmede ve demiryolu inşasında gerekli denetimi sağlayamadığı için meclis 1 Haziran 1931 tarih ve 1818 sayılı kanun ile Müdürlüğün merkez teşkilatında değişikliğe giderek Demiryolları İnşaat Dairesi’ni Devlet Demiryolları ve Limanları Umum Müdürlüğünden ayırmış doğrudan Bayındırlık Bakanlığı’na bağlamıştır. Müdürlüğün adı da “Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Müdürlüğü” olarak değiştirilmiştir. 1927’de müdürlük ve başkanlıkların sayısı 10 iken 1945’de bunların sayısı 22’ye ulaşmıştır. 1927 yılında kurulan Devlet Demiryolları ve Limanları Genel Müdürlüğü 1950 gelindiğinde ülkenin önemli büyük kuruluşlarından haline gelmiş, 22 Haziran 1953’te “*Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi*” adıyla iktisadi devlet teşekkülü olmuştur.¹⁴⁷

¹⁴⁶ Mutlu, *Bayındırlık Bakanlığı Tarihi (1848-2004)*, s. 251-252.

¹⁴⁷ Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları*, s.66-72.

1.2.3.1923-1938 Yılları Arasında Doğu'da Devlet Tarafından Yapılan Hatlar

1.2.3.1. Ankara-Kayseri-Sivas Hattı

1923'te Türkiye sınırları içinde 3126 km tek hatlı normal ölçülü demiryolu, 323 km'de dar demiryolu hattı mevcuttur. Hatların % 40'ı İzmir bölgesindeydi İstanbul'u Şam'a bağlayan demiryolu hattı da başlıca tarım merkezleri olan Eskişehir, Afyon, Konya ve Adana'dan geçmektedir. Doğu'da ise cumhuriyet öncesi demiryolu, Kars'ın Rus işgali sırasında 1899 yılında Tiflis-Kars arasına yapılan dar demiryolu hattıydı. Bu hat Cumhuriyet yıllarında Erzurum'a kadar uzatılmasına rağmen, Batı'dan henüz demiryolu gelmediği için diğer bölgeler irtibat kurulamamıştır.¹⁴⁸

I.Dünya savaşı ve milli mücadele döneminde Ankara'nın doğusunda demiryolunun bulunmamasından dolayı büyük sıkıntılar çekilmiştir. Bundan dolayı Cumhuriyet Hükümetlerinin önceliği Ankara-Sivas ve Samsun-Sivas demiryolunun yapımı olmuştur. Mustafa Kemal 1 Mart 1924'te TBMM'deki konuşmasında şunları söylemiştir:

*“ Yurdun gereksindiği şimendiferler, hiçbir zaman göz ardı edilmeyecektir. Sivas şimendiferinin derhal yapımına başlanması kararını sağlam bir gelişme önlemi sayıyoruz. Yurtta her fırsatta bir karış daha çok şimendifer kurmak memlekette her vasıta ile bir fazla şimendifer vücuda getirmek! Ancak durum her ne olursa olsun bir gün geri kalmamak! Ulusun gerçek gereksinimine tümüyle uygun olduğu görüşündeyim. ”*¹⁴⁹

Fethi Okyar 27 Kasım 1924 hükümet programını açıklarken şunları dile getirmiştir: *“ Cumhuriyet idaresinin memlekete bir abidesi olan Ankara-Sivas ve Sivas-Samsun hattın çalışılmak suretiyle bitirilmesi, en aziz bir hedefimizdir. ”*¹⁵⁰ Doğu'ya ulaşmak için demiryolu yapımına gereken önemin verildiğini söylemiştir.

¹⁴⁸Sönmez, *Doğu Anadolu'nun Hikâyesi Kürtler: Ekonomik ve Sosyal Tarih*, s.106-107.

¹⁴⁹ TBMM Zabıt Ceridesi, D:2, C:7, I. Bileşim, 1.03.1924, s.4.

¹⁵⁰ Arar, *Hükümet Programları, 1920-1965*, s.42.

Bunun üzerine mecliste 24 Mart 1924 tarih ve 449 sayılı kanun ile Ankara-Musaköy ve Samsun-Sivas arasında yapılacak demiryolları yapımı için 65.000.000 lira ödenek verilmiştir.¹⁵¹

Ankara-Sivas demiryolu yapımı için 1924 yılı bütçesinden ayrılan ödenekten gerekli malzeme alınmış ve 10 Ekim 1924'te Ankara-İzzettin dar demiryolunun normal hatta çevrilmesiyle Ankara-Musaköy demiryolu yapımına başlanmıştır. İnşaatı Türk müteahhitleri tarafından yapılan hattın Ankara'dan Yahşıhan'a kadar olan 86 km.'lik bölümü 17 Nisan 1925'te, Yahşıhan-Yerköy arasındaki 115 km.'lik bölümü ise 20 Kasım 1925'te işletmeye açılmıştır. İlk başta askeri düşüncelerle Ankara'dan Sivas'a ulaşılması düşünülmüş, ancak hattın 329 km'sinden sonraki Şevketli-Musaköy arasındaki bölümün çok pahalıya mal olacağı ortaya çıkmış birde bunun yanında Sivas'a kadar hiçbir önemli merkeze uğramayacağı ve iktisadi bir fayda sağlamayacağı gerekçesiyle hattın güzergâhı değiştirilmiştir. Hattın güzergâhı güneye yönelmiş ve Kayseri'ye ulaşmıştır. Ankara-Kayseri 380 km.'lik demiryolu hattının açılışı 20 Mayıs 1927'de Başvekil İsmet İnönü'nün katıldığı bir törenle yapılmıştır.¹⁵²

Ankara-Kayseri hattının yapımı sırasında hükümet Kayseri-Sivas hattının ve Samsun- Sivas hattının, Turhal-Sivas bölümlerinin inşası için Belçikalı Societe Industrielle des Travaux şirketiyle 18 Kasım 1926'da yeni bir sözleşme imzalanmıştır. Sözleşmeye göre şirket Kayseri-Sivas demiryolu inşaatına 1 Mart 1927'de başlayacak ve üç yılda inşaatı tamamlayacaktır. Kayseri-Sivas ile Turhal-Sivas hatlarının inşaat bedeli 15.000.000 dolar olacaktı, ancak şirket hattın inşasına başlamasına rağmen ekonomik yetersizlikten dolayı işi bitiremeyeceği anlaşılmış sözleşme feshedilmiştir. Fesih kararı hükümete herhangi bir sorumluluk yüklememiş ödemeler ise yaptıkları iş kadar olduğu için zarar söz konusu olmamıştır. Hatların yapımı aynı şartlarda Türk müteahhitlere verilmiştir.¹⁵³

Yapımına Türk müteahhitlerle başlanan hattın Kayseri-Şarkışla bölümü 1 Şubat 1930'da işletmeye açılmıştır. Şarkışla-Sivas hattı 19 Temmuz 1930'da bitirilerek Ankara-Sivas hattının tamamı 19 Temmuz 1930'da ihtisamlı bir törenle işletmeye

¹⁵¹ TBMM Kavanın Mecmuası, C: 3, s. 287.

¹⁵² Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları*, s.75-76.

¹⁵³ As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları 1923-1960*, s. 99.

açılmıştır. Toplamda 36 tünelin bulunduğu 602 km.'lik Ankara-Sivas hattına yapılan miktar 41.200.000 liradır.¹⁵⁴

İsmet İnönü 30 Ağustos 1930 Sivas istasyonunun açılışında şunları söylemiştir:

*“ Kurtuluş savaşı sırasında Büyük Millet Meclisi'nin kurulmasına karşı şaha kalkan padişahın çıkardığı kargaşalıkları bastırmaya yarayan başlıca araç Konya Eskişehir, Ankara gibi elimizde kalan beş altı yüzlük demiryollarıdır. Gene bu kadarcık demiryolu Kurtuluş Savaşını, İnönü günlerini ulusa gösterdi. Eğer Ankara-Erzurum demiryolu olsaydı Avrupa'nın Sakarya Savaşı'na girmesi kuşkuluydu.... Kesindir ki İzmir'in varıllık ve güveninin her tehlikeden uzak olmasının başlıca aracı Sivaslının yirmi dört saat sonra İzmir'i savunacak olanağı elinde bulundurmasıyla gerçekleşebilir.”*¹⁵⁵ İşte Cumhuriyet yönetimi Anadolu'da birbirinden kopuk, ulusal ihtiyaçlardan uzak, yabancı devletlerin çıkarlarına göre yapılmış hurda bir demiryolu ağı ile işe başlar. Sivas istasyonu başta olmak üzere *“İzmir-Lozan-Sivas... Daima ileri”* belgesiyle işletmeye açılan her istasyon yeni bir *“Ulusal bağımsızlık abidesi”* olarak görülmüştür.

1.2.3.2. Samsun-Sivas Hattı

Bu hattın yapımına Osmanlı döneminde devlet tarafından başlanmıştır. 1911'den 1914'e kadar Sivas'tan itibaren 33 km.'lik bölümün toprak düzeltme işleri, 152 km.'ye kadar kaba grafil işleri Sivas'a kadar güzergâh tespit işleri bitirilmiştir. Yine 33 km.'lik bölümünde köprü ve menfezler ile 9 tünel tamamen, 9 tünelde kısmen bitirilmiştir. Yapım halindeki Samsun-Sivas hattının imtiyazı 4 Eylül 1913'te imzalanan ve 1914'te onaylanan sözleşmeyle Redie Generale Şirketine verilmiş ancak şirket I. Dünya Savaşı nedeniyle inşaata başlayamamıştır. Bunun üzerine Osmanlı Devleti 'de imtiyazı yok saymıştır.¹⁵⁶

Cumhuriyetin ilanından sonra hem ekonomik yönden hem de Karadeniz'in önemli liman şehri olan Samsun'u Sivas üzerinden Ankara'ya bağlayacak olması sebebiyle Cumhuriyet hükümeti tarafından önemsenmiştir. Bunun üzerine mecliste 23 Mart 1924 tarih ve 449 sayılı kanun ¹⁵⁷ ile inşasına başlanmıştır. Samsun-Kavak

¹⁵⁴ Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları*, s.77.

¹⁵⁵ Ümit Sarıaslan, *Demir Ağlardan Örümcek Ağlarına*, Otopsi yayınları, İstanbul 2004, s. 39-42.

¹⁵⁶ Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları*, s.77.

¹⁵⁷ TBMM Kavanın Mecmuası, C: 3, s. 287

arasındaki hattın ilk kısım ihalesini Nuri Demirdağ kazanmıştır. Ankara-Yahşihan hattının tamamlanmasında ise mühendis Tevfik Bey ve Süreyya Bey ile aynı güzergâh üzerinde bir dekovil hattını yapan Şevki Niyazi Bey ilk çalışan müteahhitler olmuştur.¹⁵⁸ Aralık 1924 inşasına başlanan Samsun-Sivas hattının, Turhal-Sivas bölümün yapımını Aralık 1926 yılında hükümetin imzaladığı sözleşmeyle Belçikalı bir şirket olan Societe Industrielledes Travaux'a verilmiştir. Ancak şirketin finansman yetersizliğinden dolayı hükümet sözleşmeyi feshetmiş, aynı şartlarla Türk müteahhitlere vermiştir.¹⁵⁹

Hava koşulları ve arazi şartlarından dolayı Samsun-Kavak hattı ancak 23 Nisan 1926'da işletmeye açılmıştır. Kavak-Havza arası 9 Eylül 1927'de, Havza-Amasya arası 21 Kasım 1927'de, Amasya-Zile arası 23 Ağustos 1928'de,¹⁶⁰ Zile-Kunduz arası 11 Ağustos 1930'da, Kunduz-Yıldız arası 11 Ağustos 1931'de, Yıldız-Kalın arası 6 Eylül 1931'de bitirilerek işletmeye açılmıştır.¹⁶¹

Yapımı yaklaşık 7 yıl süren 372 km uzunluğundaki Samsun-Sivas hattı üzerinde 37 tane tünel vardır. Samsun-Sivas hattı güzergahının yüksek boğazlardan ve Çamlıbel ve Karadağ gibi dağlık araziden geçmesi hem inşaatın uzamasına hem de yapılan harcamaların artmasına sebep olmuştur. Bu hattın km'sine harcanan para 30.000 ile 250.000 lira arasında olup ortalama 70.000 liraya mal olmuştur.¹⁶² Hattın Samsun-Turhal kısmı 15.700.000 lira, Turhal-Sivas kısmı ise 13.5000.000 lira olmak üzere toplam 29.200.000 liraya mal olmuştur.¹⁶³

1.2.3.3. Fevzipaşa-Diyarbakır Hattı

Cumhuriyet Hükümetlerinin başlıca amacı yeni başkenti demiryolu ile Doğu illerine bağlamak ve Doğu'da bulunan yeraltı ve yerüstü kaynaklarını da Batı'ya ve limanlara ulaştırmak olmuştur. Böylelikle milli ekonomi oluşturma düşüncesi hedeflenmiş, üretim merkezlerini tüketim merkezlerine bağlayarak iç piyasada bütünlük oluşturmaya çalışılmıştır.

¹⁵⁸ As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları 1923-1960*, s.110.

¹⁵⁹ Hüseyin Yakup, "Samsun-Sivas Hattı", *Demiryolları Mecmuası*, Yıl:6, Sayı:61 (Mart 1930),s. 12

¹⁶⁰ Yakup, "Samsun-Sivas Hattı", s. 12.

¹⁶¹ Temizgüney, *Erzurum'a Demiryolu'nun Gelişi*,s. 30.

¹⁶² Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları*, s. 79.

¹⁶³ Kalgay, "Bir Karış Fazla Demiryolu Siyasetimiz ve Mesut Neticeleri", s.64.

Ergani demir madenlerinin işletilmesi ve bölge halkının ekonomik bakımdan kalkınması amacıyla TBMM’de onaylanan 22 Mart 1924 tarih ve 448 sayılı kanun ile Arade-Diyarbakır-Ergani arasında 0,75 m genişliğinde demiryolu yapılması için 2.738.000 lira ödenek verilmiştir.¹⁶⁴ Cumhuriyet tarihinde demiryolu yapımı için kabul edilen ilk kanundur.

26 Kasım1924 tarihli sözleşme ile hattın inşası itibari Milli Bankası’na ihale edilmiş, bu sözleşme 24 Aralık 1924’de mecliste onaylanmıştır. Bankada taahhüdünü Philip Halzman şirketine devretmiş, şirket 1925 yılında inşaat için çalışmalara başlamıştır. Ancak inşaatın başlamasından sonra yapılan incelemelerde dar hatta yeterli hız yapılamayacağı bundan dolayı güvenli olmadığı belirtilmiştir. Arade-Diyarbakır-Ergani hattının durdurulması için hazırlanan kanun teklifinde hattın askeri acıdan zaaflarının olduğu, ayrıca ekonomik ve idari yönden de ülkeye faydalı olamayacağı sebep olarak gösterilmiştir. Hazırlanan kanun teklifinin mecliste 24 Mart1926’da kabul edilmesiyle hattın yapımı durdurulmuştur.¹⁶⁵ Bunun üzerine daha fazla insanın faydalanabileceği ekonomik, idari ve askeri yönden yararlı olduğu görülen Ceyhan-Keller(Fevzipaşa) arasında Bağdat demiryolları ayrılarak Malatya-Ergani-Diyarbakır hattının yapılması24 Mart 1926 tarih ve 793 sayılı kanun ile 45.000.000 lira ödenek ile beş yılda yapılmasına karar verilmiştir.¹⁶⁶

Fevzipaşa- Diyarbakır demiryolunun yapımı Nydquist Halmue adlı İsveç-Danimarka ortaklığı olan bir şirkete verilmiştir. Şirkette 7 Şubat 1927’de imzalanan sözleşmeye göre demiryolu yapımı 1 Haziran 1927’de başlayacak, 31 Aralık 1932’de teslim edilecektir. Ancak bir yıl sonra anlaşma şartlarını yerine getiremediği görülmüş anlaşma iptal edilmiş ve yeni sözleşme imzalanmıştır. Yeni sözleşmeye göre şirket sadece işin teknik kısımları bırakılmış, hattın bölümlere ayrılarak müteahhitlere ihale edilmesi kararlaştırılmıştır.¹⁶⁷

¹⁶⁴ TBMM Kavanın Mecmuası, C: 2, s. 286.

¹⁶⁵ Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları*, s 86-87.

¹⁶⁶ TBMM Kavanın Mecmuası, C: 4, ss. 535-536.

¹⁶⁷ As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları 1923-1960*, s. 100-101.

8 Eylül 1929'da hattın 145 km.'lik bölümü tamamlanmış, Malatya bölümünün işletmeye açılması ise 15 Mart 1931 tarihinde gerçekleştirilmiştir. Malatya-Fırat bölümü ise 1 Şubat 1932'de işletmeye açılmıştır.¹⁶⁸

Ancak 1932-1933 mali yıllarında Dünya Ekonomik Buhran sebebiyle yeterli ödenek ayrılmamış, inşaat yavaşlamıştır. Hâlbuki bu hat siyasi ve ekonomik açıdan önemli oluşu özellikle Ergani madenlerinin işletilmesi ülke ekonomisine fayda sağlayacağından ilk borçlanma Fevzipaşa - Diyarbakır hattının inşasında kullanılmak üzere 12 Ocak 1933 tarih ve 2094 sayılı kanun ile gerçekleşmiştir. Bu kanunla tahviller üç tertipte çıkarılacak 12 milyon lirayı geçmeyecektir. Tahvillere % 5'i faiz ve % 2'si ikramiye olmak üzere % 7 faiz verilecektir. İkramiye çekilişleri noter huzurunda yılda iki defa yapılacaktır. Her türlü resim ve vergiden muaf bu borçlanma 16 Nisan 1933'ten itibaren 20 yılda ödenecektir.¹⁶⁹

Tahlil satışından elde edilen gelirle demiryolu inşaatı hız kazanmış ve 1 Nisan 1934'te Fırat-Yolçatı, 22 Nisan 1935'te ise Fevzipaşa - Diyarbakır hattının tamamı işletmeye açılmıştır. 504 km uzunluğundaki bu hat üzerinde toplam uzunluğu 13609 m'yi bulan 64 tünel, 37 istasyon ve 1910 adet menfez ve köprü vardır. Göksu üzerindeki büyük Demir Köprü ile Fırat üzerindeki beton Fırat Köprüsü ise bunların en önemlisidir.¹⁷⁰ 504 km uzunluğundaki Fevzipaşa - Diyarbakır hattının inşasına bütün malzemesiyle birlikte harcanan para 79.740.000lira olmuştur.¹⁷¹

1.2.3.4.Yolçatı-Elazığ Hattı

Bu hattın yapımı Fevzipaşa –Diyarbakır hattın inşası sırasında gündeme gelmiştir. Hattın güzergâhının belirlenmesiyle ilgili, 26 Ekim 1930 ile 26 Ekim 1933 tarihleri arasında Bayındırlık Bakanlığı yapmış olan Hilmi Uran hatıralarında şunları dile getirmiştir:

“ Merhum Fevzi Çakmak'ın yine askeri mülahazası ile bütün ısrarlara rağmen kabul etmediği bir güzergâh da Fevzipaşa - Diyarbakır hattının Elazığ'dan geçirilme isteğiydi. Elazığ halkı hattın ufak bir kavis çizerek kasabalarından geçmesini istiyor ve

¹⁶⁸ Temizgüney, *Erzurum'a Demiryolu'nun Gelişi*, s. 34.

¹⁶⁹ Yıldırım, “Cumhuriyet Dönemi Demiryolu İnşaatlarının Mali Kaynakları ve İlk Borçlanmalar (1923-1950)”, s. 611-613.

¹⁷⁰ Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları*, s.89.

¹⁷¹ Kalgay, “Bir Karış Fazla Demiryolu Siyasetimiz ve Mesut Neticeleri”, s.64.

mühassısalar bunda ne yüksek maliyet bakımından nede hattın uzaması bakımından bir mahzur görmüyorlardı. Fakat Genel Kurmay hattın daha cenugtan ve Elazığ'a uğramadan geçirilmesinde ısrar ediyordu... Hat Genel Kurmayın isteğine uygun olarak Elazığ kasabasının 24 km cenubundan Diyarbakır istikametine doğru geçti ve sonradan Yolçatı-Elazığ hattı ile Elazığ kasabası genel şebekeye bağlandı."¹⁷²Fevzipaşa - Diyarbakır hattı görüşülürken dönemin Elazığ milletvekilleri hattın Elazığ'dan geçmesi için teklif vermişler fakat mecliste bu teklif askeri nedenlerden dolayı kabul edilmemiştir.

Ancak daha sonra yapılması planlanan Elazığ-Muş-Van hattın Elazığ'a kadar olan kısmının Diyarbakır'a giden hatla aynı zamanda yapılabileceği belirtilmiştir.¹⁷³ Bunun üzerine Fevzipaşa – Diyarbakır hattı Elazığ'a yaklaşınca 1 Nisan 1933 tarih ve 2135 sayılı kanun ile Yolçatı'dan Elazığ'a demiryolu hattının yapılması için 600 bin lira ödenek verilmiştir.¹⁷⁴Kanun gereğince inşaatına başlanan Yolçatı-Elazığ hattının işleri 1 Temmuz 1934'te tamamlanmış, Fevzipaşa–Diyarbakır demiryolunun 344 km'sindeki Yolçatı istasyonundan Elazığ'a kadar olan 24 km uzunluğundaki hat 11 Ağustos 1933'te yapılan bir törenle işletmeye açılmıştır. Açılan bu hat ile bölge ekonomik olarak gelişme imkânı bulmuş ve bölgenin ürünleri de diğer bölgelere daha ucuz ve kolay taşınmıştır.¹⁷⁵

1.2.3.5.Sivas-Erzurum Hattı

Cumhuriyet öncesi demiryolları bir bütünlük arz etmiyor yabancı şirketlerin menfaatleri doğrultusunda işliyordu. Bundan dolayıhiç şüphesizCumhuriyet Hükümetlerinin en büyük eserlerinden biri demiryollarıdır. Çünkü Memleketin doğusunda yer alan önemli şehirler hem merkezden hem de birbirlerinden uzak kalıyorlardı. Edirne ile Erzurum, İstanbul ile Diyarbakır arasında Edirne ile Londra, İstanbul ile Paris arasındaki kadar ulaşım açısından yakınlık yoktu. Çünkü İstanbul'dan kalkan bir adam üç günde Paris'e, üç buçuk günde Londra'ya giderken, Erzurum'a ve Diyarbakır'a 45 günde gidebiliyordu. Medeni dünyada kıtalar arasındaki ulaşım günlere ve saatlere inmişken Anadolu da şehirlerarasında gidip gelme haftalar hatta aylar ile

¹⁷² Mutlu, *Bayındırlık Bakanlığı Tarihi (1848-2004)*, s. 269.

¹⁷³ As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları 1923-1960*,s.118.

¹⁷⁴Düstur, 3. Tertip, C:14, s. 457, Resmi Gazete 4 Nisan 1933, s. 2370.

¹⁷⁵ Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları*, s.94-95.

ölçülüyordu.¹⁷⁶ Bu yüzden Cumhuriyet Yöneticileri demiryolu yapımında ülke bütünlüğünü benimsemiş, ekonomik kalkınmanın sadece batıda değil, doğusuyla batısıyla tüm ülkede olmasını amaçlamıştır. Bu amaçla birlikte özellikle ülkenin doğu kısımlarında demiryolu yapımına ağırlık verilmiştir.

Sivas-Erzurum demiryolu Cumhuriyetin milli demiryolu politikasının Türk demiryolu tarihinde yapımı en sıkıntı demiryoludur. Dünyada yaşanan Ekonomik Buhran'a rağmen başarılmış bir istiklal abidesidir. 1908'den 1914'e kadar kâğıt üzerinde 1914'ten 1933'e kadar "ilk kazması" vurulu kalmış, Ankara-Erzurum demiryolu yapımını bölge halkı yıllarca beklemiştir. Bu hat Doğu Anadolu'nun yüksek dağlarından, Fırat ve Karasu'dan geçmesi milli bir gayenin yanında teknik açıdan da verilmiş en büyük sınav olmuştur.¹⁷⁷

1930-1933 tarihleri arasında Bayındırlık Bakanlığı yapan Hilmi Uran hatıralarında Sivas-Erzurum hattıyla ilgili şunları söylemiştir:

*“ O zamana kadar yabancı şirketler ve mühendislerin yanında çalışmış ve küçük parçaların müteahhitliğini yaparak hem işi kavramış hem de sermaye edinmiş olan müteahhit mühendislerimiz, büyük cesaretle bu önemli işe girişmişler ve alınlarının akıyla işin içinden çıkmışlardır. Bu itibarla Sivas-Erzurum arası demiryolu hattı tam bir yerli emeği ve sermayesiyle bitirilmiş ilk büyük ere olmuştur. ”*¹⁷⁸

Gazi Mustafa Kemal yurt gezisi esnasında Trabzon da iken 13 Eylül 1924'de Erzurum'da büyük bir deprem meydana gelmiş büyük hasarın ve kayıpların olduğunu öğrenen Mustafa Kemal Erzurum'a geleceğini söylemiştir. 30 Eylül 1924'te Erzurum'a gelen Mustafa Kemal depremde zarar görenleri ziyaret ederek onları teselli etmiştir. Gazi Mustafa Kemal akşam şerefine verilen yemekte demiryolları ile ilgili şunları söylemiştir.¹⁷⁹

“ Efendiler! Buraya gelirken ayrı ayrı mıntikalardan geçerek geldim. Memleketin şarkı ile garbı ve merkezi arasındaki irtibat, cumhuriyet idaresinin yeter görmeyeceği bir derecededir. Bunun için şarkı diğer vatanın aksamına(bölgelerine) bağlayacak bir şimendifer hattının buraya kadar temdidini(uzatılmasını) Türk

¹⁷⁶ Abidin Daver, “Ankara-Erzurum” *Ayın Tarihi*, Sayı:71 (30 ilkteşrin/Ekim 1939), s.55.

¹⁷⁷ Sariaslan, *Demir Ağlardan Örümcük Ağlarına*, s.9.

¹⁷⁸ Mutlu, *Bayındırlık Bakanlığı Tarihi (1848-2004)*, s. 268.

¹⁷⁹ Ortak, “ Atatürk'ün Doğu Anadolu Politikası ve Erzurum'a Demiryolunun Gelişi”, s.149.

Cumhuriyeti için hayati bir mesele addediyorum ve hükümetinde aynı ehemmiyeti vermekte olduğunu ve memleketin ahsa-yı şarki ile aksa-yı garbının medeni vasıtalarla birkaç sene zarfında behemal birleşeceğini size temin ederim”¹⁸⁰

Uluğ İğdemir’de Türk Sözü Dergisi’nde Şimendifer Yılı 24 Ağustos 1925 tarihli yazısında şunları kaleme almıştır: “*Demiryolu siyasetinin memleketin siyasi ve iktisadi durumu üzerine yapacağı inkılâbı bir an düşünmeyi faydalı buluyoruz. Bu Türkiye’yi hakiki bir esaretten kurtaracaktır. Erzurum’un ambarlarında çürümeye mahkûm olan mahsul bu sayede bütün Türkiye’ye yayılacak ve senelerden beri Amerikan unlarına muhtaç olan şehirlerimiz kendi mahsulünden istifade edecektir.*”¹⁸¹

Hilmi Uran hatıralarında Sivas-Erzurum hattı güzergâhı için hatıralarında şunları söylemiştir:

“*Hattın güzergâhı da uzun bir münakaşa konusu olmuştu. Mühendisler Zara istikametinden geçmeyi normal buluyorlardı. Fakat Genel Kurmay Başkanlığı ve bu makamı temsilen bilhassa merhum Mareşal Fevzi Çakmak hattın daha cenuptan ve Divriği istikametinden geçmesini iltizam ediyordu. Zaten öteden beri hatlarımızın güzergâhı tayinde ekonomik düşüncelerle askeri mülahazalar çarpışır dururdu ve daima son sözü asker söylerdi. Ancak bu defa hattın daha cenuba alınarak Divriği istikametinden geçirilmesinin çok daha pahalı olacağı söyleniyordu. Çünkü o taraflarda arazi arızalı idi. Bununla beraber her mülahazaya rağmen hattın cenuptan geçirilmesi ve askerlerin iltizam ettikleri istikametın takip edilmesi tekerrür etmiş ve hat o şekilde ihale edilmiştir.*”¹⁸²

Mühendislerin belirlediği ilk güzergâh, Ankara-Yozgat-Hacıbayram(Amasya) da Samsun-Sivas demiryolu ile birleşerek Amasya’nın Şamiller mahallesinden ayrılarak (Zigere Boğazı) ile Erbaa, Niksar ovalarından geçerek Sivas’a oradan da Zara-Kuruçay yolu ile hattın bugünkü 237’inci km’sinden Fırat Nehrinin sol sahiline geçerek meşhur Atma Boğazı yolu ile Kemah-Erzincan-Erzurum’a devam edecekti. Ancak Genel Kurmay Başkanlığı hattın daha güneyden Divriği’den geçmesini istemiştir. Bunun üzerine hat askeriye’nin istediği gibi Ankara-Kayseri-Sivas yolu ile Kangal’ın 7 km kuzeyindeki Koç Köprü-Çetinkaya (Malatya) iltikasından ayrılarak Cürek ve Divriği

¹⁸⁰ Atatürk, *Atatürk Söylev ve Demeçleri*, C:2, s. 210-212.

¹⁸¹ Enver Konukçu, *Mustafa Kemal Atatürk Döneminde Erzurum*, Eser Ofset Erzurum 1999, s. 375.

¹⁸² Mutlu, *Bayındırlık Bakanlığı Tarihi (1848-2004)*, s. 268.

Boğazlarıyla Çatlı Çayı civarında Fırat Nehri'nin sol kıyısına geçerek aynı sahili takip ederek Pingon Boğazı'na girer ve Bağıştaş Boğaz'ından çıkarak Atma Boğaz'ı yolu ile Erzincan ve Erzurum'a ulaşmayı amaçlamıştır.¹⁸³

İngiltere'nin meşhur gazetesi Taymis (Times) Sivas-Erzurum hattı ile ilgili şunları yazmıştır: “ *Sivas hattının Erzurum'a ulaştırılması kararlaştırılmıştır. Bu hususta ecnebi gruplar ve bahusus Amerikan ve Alman grupları ile müzakere başlamıştır. Yakın bir zamanda mukavele imzalanacak ve inşaat başlayacaktır. Bu hat Anadolu'nun merkezini ve şimali şarkisini Ankara'ya ulaştıracak ve Sarıkamış üzerinden Sovyet hududuna kadar doğrudan doğruya ulaşım temin edilecektir. Hükümet Sivas-Erzurum hattını Diyarbakır'a muntahi olacak hat ile ulaşmak için şimalden cenuba doğru bir hat daha inşa etmeyi düşünüyor. Bu hat şimdiye kadar ulaşım bakımından uzak olan vilayetleri birleştireceğinden iktisadi açıdan büyük önem taşımaktadır.* ”¹⁸⁴

1929 Ekonomik Buhran'ın etkilerinin azalmasından sonra TBMM 20 Mayıs 1933 tarih ve 2200 sayılı kanun ile Sivas-Erzurum hattı ve Malatya'dan gelen hattın Divriği civarında Sivas-Erzurum hattı ile birleşecek olan demiryollarının yapımına onay vermiştir.¹⁸⁵ Bu hatların 8 yılda bitirilmesi planlanmış ve 80.000.000 lira ödenek ayrılmıştır.¹⁸⁶

Bu hattın inşasına Fransız, Amerikan, Alman inşaat şirketleri daha kanun çıkmadan talip olmuşlardır. Bunlar arasında Fox Brothers International Corparation ve Julua Berger gibi Türkiye'de demiryolu inşaatı yapan şirketlerde vardır. Nafia Vekâleti bu şirketlerle görüşmeler yapmış ve çeşitli tekliflerde bulunmuşlardır. Ayrıca Nafia Vekâleti önceden demiryolu inşaatlarında başarılı olan ve sermayeleri bu işe yeterli olan Türk müteahhitlerle de görüşmelere başlamışlardır. Bakanlık yerli ve yabancı şirketlere son teklif olarak ödemenin 12 yılda yapılacağını ve % 7 faiz verileceğini bildirmiştir. Hattın ihalesi 12 Haziran 1933'te kapalı zarf usulü ile yapılmıştır. Bakanlığa Abdurrahman Naci Bey ve Mühürzade Nuri Bey ile ortakları teklif vermiş Nafia

¹⁸³ İsa Çavlı, “Sivas-Erzurum Demiryolu İnşaatı” *Bayındırlık İşleri Dergisi*, Yıl 5, Sayı: 65 (Kasım 1938), ss. 57-58.

¹⁸⁴ Hüseyin Yakup, “Sivas-Erzurum Hattı: Taymis Gazetesinin Dikkate Şayan Bir Makalesi Türkiye Demiryolları”, *Demiryolları Mecmuası*, 9(I-II. Teşrin/Ekim-Kasım 1933), s.505.

¹⁸⁵ TBMM Kavanin Mecmuası, C: 12, s. 347.

¹⁸⁶ TBMM Zabıt Ceridesi, D:4, C: 15, 54. Birleşim, 20.05.1933, s.2.

vekâleti ihale komisyonu, Mühürzade Nuri Bey ve ortaklarını bu işi teknik ve mali yönden başaracak nitelikte bulmuştur. Bunun üzerine Bakanlar Kurulu da 12 Haziran 1933 tarih ve 14567 sayılı kararı ile hattın yapımını Mühürzade Nuri Bey ve ortaklarına verilmesini onaylamıştır.¹⁸⁷

İhaleyi kazanan şirket ile 29 Haziran 1933'te sözleşme imzalanmıştır. Sözleşmeye göre şirketin yapmayı taahhüt ve kabul ettiği işler şunlardır:

1. Yaklaşık 520 km uzunluğunda olan Sivas-Erzincan-Erzurum demiryolunun etüt çalışmaları ve hattın fenni şartnamelere göre inşa ve ikmali
2. Bu hat hükümetçe gösterilecek bir noktasından başlamak(Divriği) ve Malatya istasyonundan Fevzipaşa-Diyarbakır hattı ile birleştirilmek üzere yaklaşık 140 km uzunluğunda bir iltisak hattının etüt çalışmaları ve hattın inşa ve ikmali
3. Gerekli demir köprülerle ve döner köprülerin tedariki ve bunların kurulma ve yerine takılmaları ve makas takımları, bilumum yol malzemesi ve her iki hatta ait ahşap traverslerle sair her nevi inşaat ve tesisat malzemelerin tedariki. Ayrıca hattın bütün taahhüt işlerinin Eylül 1933'te fiilen başlanıp,1940 senesine kadar bitmiş olması meşruttur.¹⁸⁸

Sivas -Erzurum demiryolunun ilk kazması Cumhuriyet'in temellerini kuran Sivas Kongresinin toplandığı günün yıldönümüne rastlayan 4 Eylül 1933 tarihinde Sivas'ta vurulmuştur.¹⁸⁹ Hükümet ısrarla demiryolu politikasını gerçekleştirmek istiyordu. Fakat bütçede buna pek olanak sağlamıyordu. Dolayısıyla iç borçlanma zorunlu hale geliyordu. Böyle bir ortamda birazda halkın Ergani tahvillerine gösterdiği yoğun ilgi Cumhuriyet yöneticilerini yeni bir borçlanmaya sevk etti. İsmet İnönü iç borçlanmaya olan ihtiyacı şöyle dile getirmiştir. “ *Ülkeyi imar edelim ve iktisadi vaziyetimizi yükseltelim de daha rahat ve kuvvetli olalım diye dışarıda bize bol para vermeyi kimse düşünmeyecektir. Ülkenin geleceği bizim hizmetimize bizim paramıza bağlıdır. Dâhili istikrar sistemi milli kalkınmanın en güvenilir vasıtasıdır.*”¹⁹⁰

¹⁸⁷Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları*, s.100-101.

¹⁸⁸ Yakup, “Sivas-Erzurum Hattı: Taymis Gazetesinin Dikkate Şayan Bir Makalesi Türkiye Demiryolları”, s.506.

¹⁸⁹ “ Cumhuriyetin Son Beş Yılında Başarılmış Abidelerinden “Sivas-Erzurum” Demiryolu ve Frat Kırıları”, *Bayındırlık İşleri Dergisi*, Sayı: 6, I. Teşrin/Ekim, 1943, s.28.

¹⁹⁰ Yıldırım, “Cumhuriyet Dönemi Demiryolu İnşaatlarının Mali Kaynakları ve İlk Borçlanmalar (1923-1950)”, s. 614.

TBMM’ de 18 Mayıs 1934’te kabul edilen 2463 sayılı kanun ile her yıl 10.000.000 lirayı geçmemek üzere ve 20 yılda ödemek üzere hamiline yazılı 30.000.000 liralık Sivas- Erzurum demiryolu tahvillerinin çıkarılmasına izin verilmiştir. Tahvillerin faiz ve ikramiyeleri % 7 olarak belirlenmiştir. Tahvillerin faiz ikramiyeleri % 7 olmasına karşın gerçek değerinin altında satıldığı için faiz oranı % 7,3 olmuştur. Sivas- Erzurum demiryolu borç tahvillerinden ilk çıkarılan ilk tertibi 6 gün gibi çok kısa bir sürede satılmıştır. Daha sonra çıkarılan diğer tertiplerde halktan ve milli bankalardan oldukça fazla ilgi görmüş ve tamamen satılmıştır. Böylece hattın yapımına sürekli bir mali kaynak sağlanmıştır.¹⁹¹

Sivas- Erzurum Demiryolu’nun tahvilleri aşağıdaki tabloda gösterilmiştir¹⁹²:

Tablo: 8

Tertip	Miktar	Satış Müddeti	Ödemenin Son Bulduğu Tarih
I	2.000.000	10.01.1935 - 15.01.1935	10.01.1955
II	4.500.000	20.11.1935 - 05.12.1935	05.01.1955
III	4.500.000	16.11.1936 - 05.12.1936	05.12.1956
IV	4.500.000	20.11.1937 - 05.12.1937	05.12.1957
V	4.500.000	19.11.1938 - 05.12.1938	05.12.1958
VI	4.500.000	25.11.1939 - 05.12.1939	05.12.1959
VII	5.500.000	20.11.1940 - 05.12.1940	05.12.1960

İnşaatin başlamasından 25 ay sonra Ekim 1935’e kadar gelindiğinde Sivas’tan itibaren 43 km’deki Tecer istasyonuna kadar ray döşemesi dâhil bütün işler, 113 km’deki Çetinkaya istasyonuna kadar da inşaat bitirilmiştir. 113 ile 177 km’ler arası ise

¹⁹¹ Yıldırım, ss. 614- 616

¹⁹² Yıldırım, s.615

inşaat devam etmektedir. Yapımı biten 43 km.'lik Sivas-Tecer arası 19 Aralık 1935'te işletmeye açılmıştır. 1 Kasım 1936'da Çetinkaya istasyonuna ulaşılmış ve 20 Kasım 1937 Sivas-Divriği arası işletmeye açılmıştır.¹⁹³ Fennin amansız kudreti karşısında Çürek, Divriği, Pingon ve Atma Boğazlarına sayısız yarmalar ve birçok tüneller açılarak 24 Ağustos 1938'de demiryolu Kemah'a ulaşmıştır. Hat çok arızalı ve dağlık arazilerden geçerek 8 Ekim 1938'de Erzincan'a bağlanmış açılış töreni ise Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya tarafından yapılmıştır.¹⁹⁴

Hattın Erzincan'a ulaşması ile birlikte 9 Ekim'de M. Kemal Atatürk Ali Çetinkaya'ya bir telgraf göndererek şunları söylemiştir: “ *Ankara-Erzurum demiryolunun Erzincan'a ulaştığı haberini büyük memnuniyetle aldım. Muhterem halkın bu mühim ve mesut hadiseden pek yerinde olarak duyduğu sevinç hislerini izhar ederken bana karşı gösterdiğini bildiğiniz duygulardan mütehassıs oldum. Kendilerine selam ve sevgilerimle iyi dileklerimin bildirilmesini rica ederim. Sizi tebrik muvaffakiyetinizin devamını temenni eder, muhabbetle gözlerinizden öperim.*”¹⁹⁵ Ayrıca 1 Kasım 1938'de kendi hasta olduğu için, Başvekil Celal Bayar tarafından okunan söylevinde. “ *...bu yıl Erzincan'a varan demiryolunun seneye Erzurum'a vasil olacağını müjdelemiştir.*”¹⁹⁶

20 Kasım 1937'de Erzurum istasyonunun temel atma töreni yapılmıştır. Erzurum temel atma töreni Umumi Müfettiş Tahsin Uzer'le, Orgeneral Kazım Orbay, Korgeneral Ergüder, Vali Haşim İşcan'ın bulundukları bir heyet huzurunda yapılmıştır. Umumi Müfettiş, Ulu Önderin Doğu'ya verdiği özel ehemmiyetten şükranla bahseden ve Tren'in bu mıntıkaya her bakımdan vereceği faydalardan bahseden bir konuşma ile bahseden veciz nutku çok alkışlanmıştır. Temele Umumi Müfettişimiz ve Generaller ile Vali ilk harcı atmışlardır.¹⁹⁷

Tercan'dan sonra ilerleyişi hızla devam eden demiryolu hattı 3 Temmuz 1939'da Erzurum il sınırına ulaşmıştır. Bu tarih Erzurumlular için ayrı bir anlam ifade ediyordu. Aynı gün M. Kemal Atatürk'ün Erzurum'a ilk gelişini ve Aziziye Tabyalarının düşman

¹⁹³ Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları*, s.101.

¹⁹⁴ Hüseyin Bulut, “ Erzincan Demiryolu” *Erzincan Eğitim Fakültesi Dergisi*, Yıl 1999, Sayı:2, ss.100-101

¹⁹⁵ Ayın Tarihi, S. 59, 9 Ekim 1938, s.4

¹⁹⁶ Ortak“ Atatürk'ün Doğu Anadolu Politikası ve Erzurum'a Demiryolunun Gelişi”, s.150.

¹⁹⁷ Ayın Tarihi, Sayı: 44, 20 Kasım 1937, s.10.

işgalinden kurtuluşunu kutlayan Erzurumlular artık şimendifere kavuşmak için gün sayıyordu. Demiryolu 28 Temmuz 1939'da Aşkale'ye 27 Ağustos'ta Ilıca'ya ulaşmış, nihayet 6 Eylül 1939'da Erzurum'a ulaşmıştır.¹⁹⁸ Resmi açılış ise 20 Ekim 1939'da Nafia vekili Ali Fuat Cebesoy tarafından yapılmıştır.¹⁹⁹

690²⁰⁰ km uzunluğunda olan Sivas-Erzurum hattında çoğu Atma Boğazı kısmında olmak üzere 132 tünel vardır. Malatya iltisak hattı ile birlikte tünellerin sayısı 153 tanedir. Bu 153 tünelin uzunluğu 31.949 metredir. Yani 32 km. yeni yapılan 3189 km uzunluğundaki demiryollarımızın üzerinde 77.100 metre uzunluğunda 370 tünel vardır. Bu rakamlar gösteriyor ki Sivas-Erzurum hattının nasıl dağlık araziden geçtiğini ve ne kadar çok tünel açıldığı ispat etmektedir.²⁰¹

Çatlı, Pingan, Atma gibi önemli boğazlardan geçen bu demiryollarının bölümlerine harcanan para arazinin durumuna göre değişmiştir. 158 km uzunluğunda ki Erzurum-Aşkale bölümünün keşif bedeli 8.500.000 lira iken, 161 km uzunluğundaki Divriği-Erzincan arasındaki bölümünün keşif bedeli 16.200.000 liradır. Bu hattın inşasına harcanan miktar 50.521.846 lira iken, Malatya iltisakı ile birlikte inşaat ve demiryolu malzemelerine harcanan para ise 84.413.463 lira olmuştur.²⁰²

Yakup Kalgay Sivas-Erzurum hattı için makalesinde şunları dile getirmiştir “*Bugün Erzurum'a varmış olan demiryolu da Türk feragat, fedakarlık idealinin tahakkuk ve tecelli etmiş sembollerden biridir. Çünkü sürekli giden yaz mevsimlerinde her kaya parçasından alev fışkıran boğazlarda rayları tutmak ve uzunlukları 28.000 metreyi bulan 138 tünelin dar geçitleri içerisinde malzemeyi boşaltmak ve yerlerine koymak ne kadar zor oldu ise kış mevsiminde çok sert rüzgârların kayganlaştırdığı Fırat kıyılarında ellere yapışan rayları manevra ederek demir döşeme işlerini başarmakta o kadar müşkül olmuş nihayet (Türk gücü) ve (Türk azmi) bu engelleri tamamen yenmiştir.*”²⁰³

¹⁹⁸ Temizgüney, *Erzurum'a Demiryolu'nun Gelişi*, s.77-78.

¹⁹⁹ Ortak, “Atatürk'ün Doğu Anadolu Politikası ve Erzurum'a Demiryolunun Gelişi”, s.151.

²⁰⁰ Bu mesafe kaynaklarda farklı olarak alınmış, ancak Bayındırlık İşleri Dergisinde hattın uzunluğu 548 km. olarak belirtilmiştir.

²⁰¹ Daver, “Ankara-Erzurum”, s.56

²⁰² Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları*, s.102-103

²⁰³ Yakup Kalgay, “Sarılmaz Bir Azmin Ve İradenin Parlak Zaferi-Sivas-Erzurum” *Demiryolları Dergisi*, 19 (224-226), (I. Tesrin, I. Kanun 1943), s.71.

Falih Rıfık Atay, 17 Ekim 1939 tarihli Ulus Gazetesi'nde "Yarın Erzurum'da" yazısıyla şunları kaleme almıştır: *"Ray döşemek artık bizim için övünmeğe değmez basit bir olmuştur. Rayımızı imal edecek Türk demir cevherini Karabük'te dökmeğe başladık. Yarın vagonlarımızın, öbürgün lokomotiflerimizin yüzde yüz Türk malı ve eseri olacaktır. Çünkü biz Erzurum'a doğru yahut Irak ve İran hudutlarına varmak için yola çıkmadık: Bizim hedefimiz Yirminci asrın ileri ve büyük milleti olmaktır. Biz hayat ve hürriyete gidiyoruz."*²⁰⁴

1.2.3.6. Malatya-Çetinkaya Hattı

Fevzipaşa'dan başlayıp Malatya Ergani güzergâhını takip edip ederek Diyarbakır'a ulaşacak demiryolu ile yapılacak olan Sivas Erzurum demiryolunu birbirine bağlayarak ülkenin doğusunu kısa yoldan Akdeniz'e bağlayacak olan bu demiryolunun yapımı, 20 Mayıs 1933 tarih ve 2200 kanun ile hayata geçirilmiştir. Kanuna göre Malatya'dan başlayacak olan hat, Sivas – Erzurum hattı ile Divriği yakınlarında birleşecekti. Hattın inşası, Sivas-Erzurum hattıyla birlikte 12 Haziran 1933 te yapılan ihale ile Mühürzade Nuri bey ile ortaklarına verilmiştir.²⁰⁵

Bu hattın inşasına Cumhuriyetin 10. Yıldönümü olan 29 Ekim 1933'te başlanmıştır. 1935'e kadar yavaş giden inşaat, 1935 de hızlanmış ve bu yılın sonunda 90km.'ye ulaşmış, ilk 45km.'nin rayları döşenmiştir. Hattın yapımının devam etmesiyle birlikte Malatya-Yazıhan arası 15 Haziran 1936 da Yazıhan-Hekimhan arası 1 Kasım 1936 da işletmeye açılmıştır. Hattın son bölümü olan Hekimhan-Çetinkaya arası 7 Haziran 1937 de bitirilmiş ve hat 16 Ağustos 1937 de işletmeye açılmıştır. 140 km uzunluğundaki bu hatta toplam 3000 metreyi bulan 15 tünel vardır. Bu hattın inşası ile birlikte ülkenin Doğu'su ile Güneydoğu'su arasında bir bağ kurulduğu gibi, ülkenin Doğu'su da Akdeniz'e bağlanmıştır.²⁰⁶

1.2.3.7. Diyarbakır-İran-Irak Hattı

Demiryolu hattının Diyarbakır'a gelişiyile birlikte, TBMM 14 Haziran 1937 tarih ve 3262 sayılı kanun ile demiryolunun Diyarbakır'dan Irak ve İran a kadar uzatılmasını onaylamıştır.²⁰⁷ Hattın her iki hududa kadar uzatılması ve Van gölü sahilinde gereken

²⁰⁴ Konukçu, *Mustafa Kemal Atatürk Döneminde Erzurum*, s.387.

²⁰⁵ As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları 1923-1960*, s.103-104.

²⁰⁶ Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları*, s.103-104.

²⁰⁷ TBMM, *Kavanın Mecmuası*, C.17, s.1057.

tesisatın yapılması için öngörülen bedel, 50.000.000 lira olmuş bunun için hazine bonusu da çıkarılması düşünülmüştür.²⁰⁸ İlk kısım olmak üzere 65km.'lik saha içerisinde bir taraftan Cizre üzerinden Irak hududuna, diğer taraftan Van gölü sahilinde Tatvan'a ve İran sınırlarına kadar etüt çalışmaları tamamlanmıştır. Hattın Siirt'ten geçerek Tatvan da Van Gölü kıyısına ulaştırma fikri M. Kemal in meclisteki nutuklarında da yer almış ve hattın yapımı bizzat M. Kemal in de 16 Kasım 1936 da katıldığı bir temel atma töreniyle başlatılmıştır.²⁰⁹

Diyarbakır- Irak sınır yaklaşık 324 km, Diyarbakır İran sınırı ise 520 km olacaktır. Fakat Tatvan–Van arası feribotla geçileceği için 143km.'lik yol yapılmayacaktır. Hattın yapımına 11 Aralık 1938 de başlanmış ve 1939 da 35 km ye ulaşmıştır. II. Dünya Savaşının etkisiyle yavaş giden hattın yapımı daha da yavaşlanmış, Diyarbakır'dan Bismil'e kadar olan 47km.'lik bölüm ancak 1 Eylül 1941'de işletmeye açılmıştır. 159.km.'ye kadar ray döşeme işlemleri dışında diğer işleri biten hattın, Batman'a kadar olan 90km.'lik bölümü 28 Haziran 1943'te işletmeye açılmıştır. II. Dünya Savaşının sonlarına doğru yapımı hızlanan hattın Kurtalan'a kadar olan inşaatı bitirilmiş ve 159 km uzunluğundaki Diyarbakır-Kurtalan arasında ilk tren 28 Ekim 1944'te sefere başlamıştır.²¹⁰

Bu projenin güzergâhının değiştirilmesi için Mayıs 1940 yılında TBMM ye kanun teklifi verilmiştir. Kanun teklifine göre:

1. Bu kısımda, uzun bir tül üzerinde devamlı bir arızalar ve zorluklar mevcuttur. Şöyle ki, Kurtalan istasyonundan Van gölü kenarına kadar mecmuu tül, 21km ye varan ve en büyük uzunluğu 700m olan 95 tane tünel ve 40 – 50 km yüksekliğinde 6 viyadük ve 4 adet köprü inşası zorunludur. Bundan başka, Bitlis ten evvel Deliktaş'tan Van gölü kenarına kadar 20 km.'lik bir uzunluk üzerinde daimi olarak çığlarla mücadele mecburiyetinden dolayı nakliyat sık sık kesintiye uğrayacak bu yüzden masraflara mecbur kılınacaktır.
2. Yine bu kısmın 20 km'sinde %2 ve 40 km'sinde %0,25 olmak üzere çok sert devamlı meyiller kabul etmek mecburiyeti hâsıl olacak ve bu suretle hattın

²⁰⁸ Mutlu, *Bayındırlık Bakanlığı Tarihi (1848-2004)*, s.302.

²⁰⁹ Temizgüney, *Erzurum'a Demiryolu'nun Gelişi*, s. 37.

²¹⁰ Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları*, s.104-105.

kabiliyeti nakliyesi çok azalacak ve trenlerin daima çift makine ile tahriki gerekeceğinden, işletme masrafları da çok büyük olacaktır.

3. Bu kısım inşaat ve yol malzemesi masrafı yaklaşık 40.000.000 varmış olacaktır.²¹¹ Sonuç olarak hattın güzergâhı Elâzığ-Palu-muş-Tatvan olarak 6 Mayıs 1940 tarihinde kabul edilen 3262 sayılı kanunun 1. Maddesi değiştirilmiştir. ²¹² Kanuna göre Diyarbakır'dan Irak a ve Elâzığ'dan İran sınırına demir yolu yapılacaktır. Elazığ İran hattı bölüm bölüm yapıldığından Tatvan a vardıktan sonra Tatvan Van arası feribotla gölden geçilerek kat edilecektir.²¹³

Bu hat için 50.000.000 lira ödenek verilmiş, ancak hükümet bu parayı karşılayamayınca, 2 Haziran 1941'de kabul edilen 4057 sayılı kanun ile Diyarbakır ve Elâzığ istasyonlarından Irak ve İran sınırlarına kadar uzatılacak demir yollarının inşasına harcanmak üzere 35 milyon liralık tahvil çıkarılmasına izin verilmiştir. Yıllık faizi %7 olarak, her yıl 15.000.000 lirayı geçmemek üzere ve 20 yılda ödenmek kaydıyla çıkarılacak tahviller her türlü vergi ve resimden muaf olacaktır. Bu kanunun verdiği yetkiyle I.tertipte, her bir 20 liralık 5milyon tutarında tahvil çıkarılmıştır. II. tertipte 10.000.000 III. tertipte 15.000.000 liralım çıkarılan tahvillerin değeri 20 liradır. Bu tahviller halktan büyük ilgi görmüş özellikle birinci ve ikinci tertip tahviller 4-5 günde satılmıştır. Demir yolu inşaatını devam ettirebilmek için 18 Temmuz 1944'te kabul edilen 4625 sayılı kanun ile verilen borç limiti 85.000.000 liraya yükseltilmiştir.1941 demir yolu borçlanması IV, V ve VI tertip tahvilleri 100'er liralık tahvillerdir. IV ve V tertip tahvilleri ikramiyeli ve %5 faizli IV. Tertip tahviller ikramiyesiz%6 faizlidir. Geri ödemesinin 1966 yılında sona ereceği bu borçlanmanın 25 milyonluk kısmı kullanılmamıştır.²¹⁴

II. Dünya Savaşı nedeniyle hattın yapımı iyice yavaşlamış, gerekli malzemeler temin edilememiştir ve normal şartlara göre çok pahalıya mal olmuş ihale bedelinin çok üstüne çıkmıştır. Savaşın bitmesiyle hatların yapımına hız verilmiş. Elazığ –Palu

²¹¹ TBMM Zabıt Ceridesi, D:6, C.11, 47. Birleşim, 6.05.1940, s.141.

²¹² TBMM Zabıt Ceridesi, D:6, C.11, 47..Birleşim, 6.05.1940, s.18.

²¹³ Barda, *Münakale Ekonomisi*, s.187.

²¹⁴ Yıldırım, "Cumhuriyet Dönemi Demiryolu İnşaatlarının Mali Kaynakları ve İlk Borçlanmalar (1923-1950)", s.616-617.

bölümü 1 Temmuz 1946 sonuna kadar 129 km.'lik bölümü yapılabilmektedir. Hattın Tatvan'a ulaşması ise 1964 yılında gerçekleşmiştir.²¹⁵

1.2.4.Demiryollarının Millileştirilmesi

Yeni kurulan Türk Devleti, Cumhuriyeti ilan ettiği zaman kendine ait hiçbir demiryolu hattı yoktu. Yabancılar ait 3786 km demiryolu mevcuttu. Türkiye Devleti'nin işletmekte olduğu Anadolu-Bağdat hattının büyük bir kısmı ise Alman şirketine aitti.²¹⁶ Bu yüzden demiryolu politikası, yabancı şirketlerin elindeki hatların millileştirilmesi ve aralarında malzeme, tarife ve işletme bütünlüğü olmayan hatların devlet elinde ve bir idare altında toplanması amacını da içermiştir.²¹⁷

Temmuz 1920'de, TBMM Hükümetinin kontrolü altındaki vatan topraklarında bulunan demiryollarının işletmesine el konulmuştu. Gerek bu kararın devamı gerekse, batılı devletlerin Türkiye üzerindeki ekonomik imtiyazlarına son verme politikasının ilk adımı olarak Anadolu- Bağdat demiryollarının satın alınmasına karar verilmiştir.²¹⁸ Hattın satın alınması için hükümetin hazırladığı kanun teklifi 22 Nisan 1924 tarih ve 506 sayılı kanunla Haydarpaşa- Ankara, Eskişehir-Konya ve Arifiye- Adapazarı ve Haydarpaşa liman ve rıhtımının satın alınmasına izin verilmiştir. Kurum, mülhak(sonradan eklenmiş) bütçesiyle ve Nafia Vekâletine bağlı bir genel müdürlük tarafından yönetilmesine karar vermiş, 507 sayılı kanun ile bu hattın tamiri için 15 milyon lira ödenek verilmesi kabul edilmiştir.²¹⁹

Bunun üzerine hattın satın alınması için oluşturulan komisyon Anadolu Demiryolları Haydarpaşa liman rıhtımı ile Mersin-Tarsus-Adana demiryolu şirketlerinin hisse senetleri ve tahvillerinin önemli bir kısmını elinde bulunduran, Zürih'teki şark demir yolları bankasına bu hisse senetleri ve tahvillerin satılmasını teklif etmiştir, banka teklifi kabul etmiş görüşmeler sonucu anlaşma sağlanmış, Anadolu, Adana- Tarsus- Mersin, Haydarpaşa liman ve rıhtım şirketleri ve şark demir yolları bankasının her biriyle ayrı ayrı olmak üzere 10 Aralık 1928 de sözleşme imzalanmıştır. Bu sözleşmeler 31 Aralık 1928 tarih ve 1375 numaralı kanun ile onaylanmıştır.²²⁰

²¹⁵ Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları*, s.110.

²¹⁶ Onur, *Türkiye Demir Yolları Tarihi (1860-1953)*, s.261.

²¹⁷ Şen, *Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci*, s.54.

²¹⁸ Mutlu, *Bayındırlık Bakanlığı Tarihi (1848-2004)*, s.240.

²¹⁹ Düstur, 3.Tertip, C:5, s.1126-1128.

²²⁰ Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları*, s.127-128.

Bu kanun ile 10 Ocak 1929 itibariyle satın alınması kesinleşen sözleşmenin konuları şunlardır:

- Mersin-Tarsus-adana demiryolu şirketinden: mersinden Adana ya kadar olan demiryolu hattı, bununla ilgili tesisler ile Mersin’de şirkete ait olan arsalar
- Anadolu demiryolu şirketinden: Haydarpaşa’dan Ankara’ya, Arifiye’den Adapazarı’na, Eskişehir den Konya ya ve Alayant’tan Kütahya’ya kadar olan demiryolu hattı ile Derince Limanı ve bunlarla ilgili tesisler, İstanbul/Yerebatan da ki arsa ile Galata’daki idare binası ve ellerindeki hisse senetleri ve tahviller
- Haydarpaşa limanı şirketinden Haydarpaşa garı, limanı, rıhtımları, antrepoları ile İskenderun da bir limanın yapılma ve işletme imtiyazı,
- Şark demiryolu bankasından yukarıda yazılı 3 şirket ile birlikte ortak yapmış oldukları hatları ile bu şirketlere ait hisse senetleri ve tahviller.²²¹

Böylece şirketlerin elinde bulunana demiryollarının millileştirilmesi konusunda ilk adım atılmış ve 1032 km uzunluğundaki Anadolu demiryolları ile 68 km uzunluğundaki Mersin-Tarsus-Adana demiryolu devletin malı olmuştur.²²²

Diğer hatların satın alınması ise şu şekilde gerçekleşmiştir:

"Samsun-Çarşamba Sahil Hattı: 11 Haziran 1929 tarih ve 1524 sayılı kanun ile 1.219.571 Türk lirasına satın alınmıştır.

Mudanya-Bursa attı: 30 Mayıs 1931 tarih ve 1815 sayılı kanun ile peşin para verilmek şartıyla 50.000 Türk lirasına satın alınmış 1 Haziran 1931 tarihinden itibaren devlet demir yollarına katılmıştır.

İzmir-Kasaba hattı: 31 Mayıs 1934 tarihli ve 2487 sayılı kanun ile bedeli %5 faizli tahvillerle en çok 50 yılda ödenmek şartıyla satın alınmış olup faizi ile beraber 14.957.000 Türk lirası ödenecektir. 1 Haziran 1934 tarihinden itibaren devlet demiryolları dairesine geçmiştir.

İzmir-Aydın Hattı: 30 Mayıs 1935 tarih ve 2475 sayılı kanun ile 1 Haziran 1935 tarihinden itibaren demiryolları teşkilatı için alınmıştır. Bu hatta 11.240.000 Türk

²²¹ Mutlu, *Bayındırlık Bakanlığı Tarihi (1848-2004)*, s.258.

²²² Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları*, s.129.

lirasına satın alınmış olup ihraç edilen %5 faizle tahvilatın karışık olarak faizle beraber 12.267.00 Türk lirası ödenecektir.

Bağdat demiryolları: 1932 tarihli beyanname ile Fransız sermayeli Bağdat demiryolları 18 Haziran 1933 tarih ve 2285 sayılı kanun ile Türk anonim şirketine verilmiştir. Bu şirketin işletme süresi 15 yıl olup, 1948 yılında devlet idaresine geçmiştir.²²³

*Böylece cumhuriyetin ilanı ile başlayan demiryolu politikası sonucunda 1928 de satın alınan şirket hatlarının son bölümü de 1948'de devlet tarafından alınarak 3840 km demiryolu millileştirilerek sonuca ulaşılmıştır."*²²⁴

Satın alınan hatlar ve ödenen miktarlar aşağıdaki tabloda gösterilmiştir²²⁵:

Tablo: 9

Satın alınan hatlar	Ödenen miktar	Tarih
Anadolu, Mersin-Tarsus-Adana Demiryolları ve Haydarpaşa liman şirketi	204.175.400 İsviçre frangı	31.01.1928
İzmir-Kasaba ve temdidi İzmir-Afyon ve Manisa-Bandırma	162.468.000 Fransız frangı	31.05.1934
Mudanya-Bursa. T.A.S	50000 TL	30.05.1935
Aydın Demiryolu	1.825.000 İngiliz sterlini	30.05.1935

²²³ Kalgay, "Bir Karış Fazla Demiryolu Siyasetimiz ve Mesut Neticeleri", s.68-69.

²²⁴ Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları*, s.144.

²²⁵ As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları 1923-1960*, s.120.

Şark Demiryolları	20.760.000 İsviçre frangı	26.04.1937
Ilıca-Palamutlu	10.000 TL	22.05.1941

1.2.5. Demiryollarının İşletimi

Memleketin savunması ve iktisadi menfaatlerinin korunması bakımından en önemli rolü oynayan demiryolu ulaşım işinin gerçekçi bir şekilde halledilmesi gerekiyordu. Bu önemli mesele yalnız yeni hatlar yapmakla halledilmiştir. Memlekette mevcut ve yeniden kurulacak şebekenin hem ülke menfaatlerine hem de halkın ihtiyaçlarına cevap verebilmesi için en uygun işletme şeklini ve şartlarını tespit etmek gerekiyordu. Böyle bir işletme şeklide hiç şüphe yok ki bütün şebeke üzerinde tatbik edilecek yolcu ve eşya şartlarının birleştirilmesiyle elde edebilecekti. Bu amaca ulaşmak için de memlekete milli bir demiryolları idaresi kurulmasına ve yurt içi demiryolları işletilmesi ve yenilerinin yapılması işinin bu milli teşkilatın idaresine verilmesine lüzum ve ihtiyaç vardı.²²⁶Bu birleştirme özellikle milli ekonomiye daha iyi hizmet edebilmek için tarifelerin ve işletme şartlarının tek bir elde toplanması amacıyla yapılan demiryollarının inşası Nafia bakanlığına ve işletmeleri de ilk önce 24 Nisan 1924 tarihli ve 506 sayılı kanun ile Anadolu Bağdat Demiryolu İşletme Umum Müdürlüğüne, daha sonra yeni yapılacak demiryolları içinde 1925 yılında demiryolu inşaat ve işletme müdüriyeti umum iyesi kurulmuştur. Demiryollarının devlet tarafından tek elden işletilmesi 23 Mayıs 1927 tarih ve 1042 sayılı kanun ile Devlet Demiryolları ve Limanları Müdüriyeti Umumiye sinin kurulmasıyla olmuştur.²²⁷

1924-1933 yılları arasında demiryolu yapına ağırlık verildiği için işletmecilik ikinci planda kalmış, bu yüzden devlet demiryolu işletmesinde tarife tespit etme olanaklarından, iktisadi bir araç olarak yararlanamamıştır. İşletme açığı verileceği korkusuyla tarifeler de indirimde gidilmemiştir. Ancak 1934 yılından itibaren demiryolları yalnız ülke savunması için bir araç değil, aynı zamanda ülke ekonomisini canlandırabilecek bir etken olarak görülmeye başlanmıştır. Yapımı biten hatların işletmeye açılması ve 1648kmlik şirket hatlarının satın alınmasıyla birlikte işletme

²²⁶Durukal, "Cumhuriyet Rejiminin Demiryolu Siyaseti ve Neticeleri", s.10.

²²⁷Onur, *Türkiye Demir Yolları Tarihi (1860-1953)*,s.57.

uzunluğu 6864km ye ulaşan demiryolları 1934-1939 yılları arasında daha süratli ve daha verimli işletmecilik için atılımlar yapılmıştır. Halkın ihtiyaçlarını karşılamak için bir taraftan personel sayısı artırılmış, diğer taraftan da vagon ve lokomotif gibi işletme araçları satın alınmıştır.

1.2.6. Tarife Sistemi

Cumhuriyet yönetimi yabancı şirketler elindeki demiryolu hatlarını imparatorluk döneminde verilmiş olan imtiyazların, yeni kurulan devlet içersindeki devamı olarak görüyordu. Bu hatlar her zaman yurdun ve ulusun zararına, Türk halkının refahı pahasına yabancı şirketlere en büyük geliri getirecek şekilde işletilmekteydiler.²²⁸

Demiryolu taşımacılığında verimi ve kapasiteyi artırmak, iktisadi ve ülkenin savunulması bakımından oldukça önemliydi. Hâlbuki hem yapıtları hem de kullanılan işletme araçları bakımından yeterli olmayan, üstelik çok bakımsız kalan imtiyazlı hatlar için, yabancı şirketler gerekli çalışmaları yapmamış, hatlar ilgisiz bırakmış para harcamaktan kaçınmışlardır. Diğer taraftan hükümet tarifelerde indirim giderek hem iktisadi hem de tarım kesimini ve ürünlerini korumaya çalışırken, şirketler uyguladığı yüksek tarifelerle özellikle tarım kesimini zor durumda bırakmıştır. Üstelik tarife indirimlerine rağmen devlet demiryolları kâr ederken şirketler yüksek tarifelere rağmen zarar etmekteydiler. Ancak sözleşmeye göre şirketlere bir km garantisi sağlandığı için aradaki fark, hükümet tarafından ödenmiş, bu durum da yabancı şirketlerin elindeki demiryollarının millileştirilmesi için gerekçe oluşturmuştur.²²⁹

Buhran yıllarında halkın çektiği sıkıntıyı gören hükümet Türk demiryolculuğunda bir devrim olarak adlandırılan tarife siyasetini bu dönemde başlatmıştır. Buhran yıllarında çok kötü durumda olan halkın yararına tarife de yeni uygulamaya gidilmesi kararlaştırılmıştır. 1931 yılında başlatılan tarife uygulamasında üç ana hedef belirlenmiştir. İlk hedef, ihraç edilebilecek tarımsal ürünlerin miktarını artırmak; ikinci hedef Türk mallarının fiyatlarını, dünya pazarlarında rekabet edecek düzeyde tutmak; son hedef ise ülke içerisinde kişilerin hareketliliğini artırarak entegrasyona ivme kazandırma olarak açıklanmıştır. Hükümet özellikle son hedefe büyük önem vermiştir. Ülkede mümkün olduğu kadar mahrumiyet ve uzaklık hissinin

²²⁸ Şen, *Türkiye’de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci*, s.55.

²²⁹ Yıldırım, “Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış”, s. 395.

kalmaması cumhuriyet yöneticileri için önemli bir konuydu. Bunun için halk yaşadığı yere kadar gelen demir yollarından mutlaka faydalanmalıydı. Bunun sağlanması ise ancak halkın gücünün yettiği düşük tarifelerle mümkün olabilirdi. Özel tarife 1931 yılında daha yaygın olarak uygulanmaya başlanmıştır. 1934 yılında orijinal tarifeler uygulanmaya başlanmıştır. Özellikle halk ticaret bileti uygulaması ile Türk girişimcilerin desteklenmesi hedeflenmiştir. Aynı şekilde mesire yerlerine gidişlerde uygulanan indirim ile turizmin canlanması hedeflenmiştir. Uygulanan tarife politikasının bir özelliği de esnek oluşudur. Halkın ödeme gücüne ve zamanın ekonomik istek ve gereklerine göre tarifeyi değiştirme ve yeni durumlara göre ayarlama amacı güdülmüştür.²³⁰

1924-1933 döneminde ülkenin şartlarına ve halkın ihtiyaçlarına göre süreli bazen süresiz indirimli tarifeler uygulanmıştır. Ancak 1924-1933 döneminde çeşitli indirimler uygulanmış ise de tarifeler genellikle pahalıydı. 1930 da sanayi kongresinde tarifelerin yüksekliğinden şikâyet edilmiş, gelişmekte olan sanayinin ilerlemesi için indirimli tarifeler uygulanması temenni edilmiştir, 1931 de I. Ziraat kongresinde, belli başlı mahsullere indirim yapılması, çiftçinin çeşitli tarım ürünleri yetiştirmesine engel olduğu söylemiştir. Diğer taraftan kamyon ve otobüs rekabeti, demiryollarının gelişmesini engellemeye başlamıştı. İşte bu sebeplerle hem ekonomik hem de kamyon ve otobüs rekabetini önlemek amacıyla 15 Haziran 1933te yeni bir tarife yapılmıştır. Ülkenin ekonomik ihtiyaçlarına ve halkın maddi gücüne göre yapılan bu tarife de uzaklık esas alınmış ve mesafe uzadıkça alınan ücret azalmıştır.²³¹

Yapımı biten hatların işletmeye açılması ve 1648 km.'lik şirket hatlarının satın alınmasıyla işletme uzunluğu 6864 km'ye ulaşmıştır. 1934-1939 döneminde daha süratli ve daha verimli işletmecilik için atılımlar yapılmıştır. Halkın ihtiyaçlarını karşılamak için bir taraftan personel sayısı artırılmış, diğer taraftan da vagon ve lokomotif gibi işletme araçları satın alınmıştır. Yapılan çalışmalar sonucunda 1934-1939 döneminde yük ve yolcu taşımacılığında önemli gelişmeler olmuştur. Taşınan yük ve yolcu sayısı her yıl artış göstermiştir. Örneğin bu dönemde hayvancılığın yoğun olduğu Erzurum'a

²³⁰Şen, *Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci*, s.57-58.

²³¹Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları*, s.182-183.

demiryollarının ulaşmasıyla, hayvan taşımacılığında çok önemli artış olmuştur. 1934'te 64.000 olan taşınan hayvan sayısı, 1939'da 519.932'ye yükselmiştir.²³²

1.2.7.Devlet Demiryolları Meslek Yüksek Okulu ve Demiryolu Personelinin Yetiştirilmesi

Yabancı demiryolu şirketleri, demiryollarının yapımında ve işletmesinde yabancı veya Osmanlı uyruğundaki Rum ve Ermenileri kullanmış, demiryolu işletmeciliğini de yabancı dilde yaptırmıştır.²³³

Ulusal demiryollarının ilk ve kurucu genel müdürü Kurmay Albay Behiç Erkin daha Selanik-Dedeoğlu Demiryolu Askerî Komiseri iken demiryollarında Türk dili ve Türk personel kullanılmasına yönelik bir rapor hazırlamıştır.16 Temmuz 1920'de Mustafa Kemal'in istek ve önerisiyle demiryolları Behiç Erkin'in sorumluluğuna verilmiştir. Behiç Erkin Kurtuluş Savaşı'dan sonra Konya'da Anadolu-Bağdat Demiryolları Şimendifer Mektebini açmıştır.(11 Haziran 1923) Konya'da eğitim vererek ulusal demiryolculuğun ilk personellerini yetiştiren okul, daha sonra 1 Ağustos 1927'de Devlet Demiryolları ve Liman İşletme Genel Müdürlüğüne devredilmiştir. "Şimendifer Mektebi" adı 11. Devrenin mezun oluşuyla birlikte " Hareket ve Münakalat Mektebi" adıyla değiştirilmiş; ancak 14. Devre mezunlarını izleyen yıl, okulun faaliyetleri geçici olarak durdurulmuştur. 14 Ekim 1930'da yeniden açılacak okul, 18. Devre mezunları verdikten sonra "Şimendifer Mektebi", 20. Devreden sonrada "*Hareket Kursu*" adını alacak, her iki okulda 44 devre demiryolu çalışanı mezun ettikten sonra 25 Şubat 1948'te kapatılmıştır.²³⁴

1.3. Ulaşım Politikasında Havayolu Ulaşımı (1923-1950):

Yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti'nde havayolu ulaşımı için ilk on yılda ciddi bir çalışma yoktur. Türkiye'de havacılık ile ilgili ilk çalışmalar 1911 yılında yapılmıştır. Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa, Kurmay Yüzbaşı Süreyya Bey'i balon ve uçak sağlanması ve bununla ilgili tesislerin yapımı için görevlendirmiştir. Bu amaçla Feza Bey ve Y. Kenan Bey Paris'e Blenot Havacılık Okulu'na gönderilmiştir. Ocak 1912'de Safraköy'de 2 hangar ve 1 meydan yapılmıştır. Şubat 1912'de Fransa'dan bir kişilik R.E.P ile iki kişilik Deperdussin uçağı satın alınmıştır. 3 Temmuz 1912'de Yeşilköy

²³² Yıldırım, s.174.

²³³ Temizgüney, *Erzurum'a Demiryolu'nun Gelişi*, s.38.

²³⁴ Sariaslan, *Demir Ağlardan Örümcek Ağlarına*, s.158.

Hava Mektebi açılmıştır. 1914'te Enver Paşa'nın talimatıyla 2 uçakla İstanbul-Kahire arasında sefere başlanmış ancak bu uçaklar Suriye ve Filistin'de düşmüş Fethi ve Sadık Beyler şehit olmuşlardır. Fethi ve Sadık Beyler, Türk havacılık tarihinin ilk hava şehidi olmuşlardır.²³⁵

Kurtuluş Savaşı yıllarında 174. Alay subayları aralarında topladıkları para ile bir, Erzurumlu Nafiz (Kotan) Bey 4 adet uçak bağışında bulunmuştur. Cumhuriyetin ilk yıllarında havacılığın kısa sürede güçlendirilmesi, milli birlik ve beraberliğin korunması kadar ülkenin içinde bulunduğu bölgenin hassasiyeti bakımından da önemliydi. Ancak o dönemde güçlü bir havayolu filosunun oluşturulması için yaklaşık 25.000.000 TL gerekiyordu. Bu ise o zamanın şartlarında mümkün değildi. Atatürk 1 Kasım 1924 günü meclisteki konuşmasında şunları dile getirmiştir: “*Yurt savunmasından söz ederken askerî alanda önemli ve etkin bir nitelik taşıyan hava kuvvetlerine Yüce Meclis’in özellikle ilgisini ve dikkatini ekmek isterim.*”Sözleriyle havacılığın önemini vurgulamıştır.²³⁶

Bu amaçla 16 Şubat 1925’de tarihinde Gazi Mustafa Kemal tarafından Türk Tayyare Cemiyeti’nin açılışı yapılmıştır. Açılışa “*İstikbal göklerde*.” sözünü söyleyen Mustafa Kemal Paşa havacılığın önemini belirtmiştir. Türk Tayyare Cemiyeti kuruluş tarihinden itibaren hava gücünün geliştirilmesi, güçlendirilmesi için çalışmaya başlamıştır.²³⁷

Türkiye’yi Avrupa’ya bağlayan ilk hava hattı “*Franco-Romen Hava Seyrüsefer Kumpanyasının*” 1922 yılında İstanbul’a uğrattıkları hattır. 1924 yılında Aero Expresso İtaliana şirketine 20 yıllık bir imtiyaz verilmiştir. Bu şirket Ankara-İstanbul-İzmir-Brindizi arasında sürekli seferler düzenlemeyi amaçlamışsa da, seferleri ancak İstanbul-Atina-Brindizi hattı ile sınırlı kalmıştır. Bir Alman şirketi olan Junkers, Türk hükümeti gözetiminde çeşitli girişimlerde bulunmuştur. Şirket önce “*Tayyare Motor Türk Anonim Şirketi’ne*” şekil vermek ve Türkiye’de hava nakliyatı yapmak için hükümet ile bir sözleşme imzalamak amacıyla görüşmeler yapmış fakat bir sonuç alamamıştır. Diğer bir Alman şirketi Lufthansa, Berlin-İstanbul arasında hava postası kurulması için Ekim

²³⁵ As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları 1923-1960*, s.90.

²³⁶ Osman Yalçın, *Türk Havacılık Tarihinde Bağış Uçakları ve Havacılık Sanayii Kurulmasına Tesirleri*, *Akademik Bakış*, 3(6), Yaz 2010, ss.197-199

²³⁷ Osman Yalçın, Mühürzade Nuri Bey’in (Demirdağ) Hayatı ve Çalışmaları (1886-1957), *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, S:44, Güz 2009, s.751.

1920'dan itibaren çalışmalara yapmıştır. Nisan 1930'da İstanbul-Berlin arasında uçakla posta taşımacılığı yapmak üzere Nakliyet-i Havaiye Şirketi ile Posta Müdürüyet-i Umumiyesi arasında bir sözleşme imzalanmıştır. Buna göre her gün İstanbul-Berlin arasında bir posta seferi teşkilatı düzenlenecek, mektuplardan 22 kuruş ücret alınacaktır. Türkiye'de hava hatları kurma girişimi yapan havayolu şirketlerinden biri de Amerikan Curtis Right Şirkettir. Şirket 1932'de bir uzman göndererek Türkiye'de hangi iller arasında hava nakliyatı yapabileceğini araştırmıştır. Amerikalı uzmanın öncelikle araştırma yaptığı iller İstanbul, Eskişehir, Ankara, Kayseri, Urfa, Diyarbakır, Mardin, Adana, İzmir ve Gaziantep'tir. Araştırılan bilgiler özellikle ülkenin doğu ve güneydoğu illerinin posta dağıtım sistemi ile ülkedeki tren, kamyon ve otobüs taşımacılığı hakkında bilgiler yer almaktadır.²³⁸

Türkiye'de havayolu ulaşımı, 1933 yılından itibaren sivil hava taşımacılığın ön plana çıkması ve Mustafa Kemal Paşa'nın "*İstikbal göklerde*." Direktifiyle havacılık alanında ki çalışmalara ağırlık verilmiştir. Bu amaçla Milli Savunma Bakanlığına bağlı, Türkiye ve Ortadoğu'nun ilk sivil havacılık teşkilatı olan "*Havayolları Devlet İşletme İdaresi*" 20 Mayıs 1933 yılında kurulmuştur.²³⁹ Ancak 30 Mayıs 1935 tarihli ve 2744 sayılı kanunla, Milli Savunma Bakanlığının işletme üzerindeki tüm tasarrufu Ulaştırma Bakanlığına bırakılmış ve işletme bu bakanlığa bağlı olarak çalışmalarına devam etmiştir.²⁴⁰

Ulaştırma Bakanlığı bünyesine yeniden teşkilatlandırılan Havayolları Devlet İşletme İdaresi, öncelikle uçak alımı için araştırmalar yapmış, sonuçta İngiliz De Haviland şirketine Dragon-Rapid tipinde ilk etapta üç uçak sipariş edilmiştir. Sipariş edilen uçaklar 10 Mayıs 1936'da Ankara'ya gelmiştir. Ayrıca Mart 1937'de Adana'da bir hava meydanı açılmıştır.²⁴¹

²³⁸ As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları 1923-1960*, s.91.

²³⁹ Barda, *Münakale Ekonomisi*, s.373-374.

²⁴⁰ Düstur, 3.Tertip, C:16, s.1242-1243.

²⁴¹ As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları 1923-1960*, s.239-240.

İKİNCİ BÖLÜM

ATATÜRK SONRASI DOĞU ULAŞIM POLİTİKASI(1938-1950)

2.1. Ulaşım politikasında (1938-1950): Karayolu Ulaşımı

II. Dünya Savaşı yıllarında demiryolları ihtiyacı karşılamakta zorlanmış, karayollarının da miktar ve kalite yönünden yetersizliği anlaşılmıştır. 1945 yılına gelindiğinde halkın yol isteği hala okul isteği kadar önemli bir istek olmuştur.²⁴²

Mevcut karayollarının yetersizliği, Türkiye'de yaşamın her yönünü olumsuz etkilemiştir. Tarım ürünleri ülke içindeki pazarlara tam olarak dağıtılamadığı için ya çok pahalıya satılmış, ya da üreticinin elinde kalmıştır. Örneğin 1939'da İstanbul'da Çin'den getirtilen pirinç Samsun'dan gelen pirinçten daha ucuza satılmıştır. Yetersiz ulaştırma sistemi ülkedeki hayvancılık faaliyetlerini de olumsuz etkilemiştir. Hayvancılık bölgesi olarak bilinen Doğu Anadolu Bölgesi'nin potansiyelini artırmak için Erzurum-Trabzon karayolunu ıslahının hayvancılık bakımından önemli bir belirleyici olduğu belirtilmiştir.²⁴³

Türkiye'de karayolu yapımı 1947 yılından sonra gerçekleşmiştir. Karayolu yapımında ABD'den maddi ve teknik yardım sağlanmış, yapılan programların hayata geçirilebilmesi için büyük çaba gösterilmiştir. Karayolu faaliyetlerinde 1947 yılından itibaren devrim yaratacak olan makineli çalışma dönemi başlamış ve yol çalışmalarını düzenleyecek bir teşkilata ihtiyaç duyularak 1 Mart 1950'de Karayolları Genel Müdürlüğü kurulmuştur. Böylece cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren benimsenen demiryolu ağırlıklı ulaşım politikası yerini karayolu politikasına bırakmıştır.²⁴⁴

2.1.1. II. Dünya Savaşı Döneminde Karayolu Ulaşımı

Türkiye'nin savaşa girme ihtimaline karşı ülke savunması açısından büyük önem taşıyan karayolu çalışmalarına bir program çerçevesinde ağırlık verilmesi görüşü benimsenmiş, arka arkaya pek çok yol planı ve programı hazırlanmıştır. Savaş koşullarına bağlı olarak Türkiye'nin askeri stratejisinin, dış politik ilişkilerinin ve kalkınma tercihlerinin sürekli değişiklik göstermesi yol programlarının da kısa zamanda

²⁴²Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları*, s.58.

²⁴³Şen, *Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci*, s.113-114.

²⁴⁴Özdemir, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası*, s.46.

önemli değişikliklere uğramasına neden olmuştur. Programların hiçbiri uygulanamamıştır.²⁴⁵

İlk karayolu programı savaş başlarken karayolu ağı ihtiyacı göz önünde tutularak 1940 yılında yapılmıştır. Programda; birinci ve ikinci sınıf yol ayrımı yapılmış, 16.500 km olan yolların inşası ile 27.500 km.'lik ikinci sınıf yolların tamirinin on yılda tamamlanması ve yılda ortalama 20 adet büyük köprü yapılması hedeflenmiştir. Ancak yöneticiler yol programını uygulayabilmek için gereken tedbirlerin alındığını söylese de Türkiye'nin savaşa girme ihtimalinin olması ve karayolu çalışmalarının ülke savunmasına hizmet edecek şekilde sürdürülmesi zorunluluğu karşısında program hayata geçirilememiştir.²⁴⁶

Karayolları uzunluğu, 1939 yılında 40.832km.'ye, 1945'te ise 43.511 km.'ye kadar yükselmiştir. Buna göre savaş yılları içinde toplam 2578, yılda ortalama 430 km yol inşa edilmiştir. Ancak nitelikleri itibariyle yol şebekesinde bu dönemde de önemli bir iyileşme görülmemiştir.²⁴⁷

Savaş yıllarında ulaşım olan ihtiyacın artması ile yol faaliyetlerine daha fazla ağırlık verilmeye başlanmıştır. Bayındırlık Bakanlığı, 1942 yılında TBMM'den aldığı emirlerle 1929 yılından itibaren yürürlükte olan Şose ve Köprüler Yasasının değişikliği için birkaç yıl boyunca yaptığı araştırmalara dayanarak bir yasa tasarısı hazırlamıştır. Bu tasarı Türkiye'nin ihtiyaç duyduğu yolları; Devlet Yolları, 1. Sınıf İl Yolları, 2. Sınıf İl Yolları ve Köy Yolları olmak üzere dört gruba ayrılmıştır. İlk üç yol grubunun yapım, onarım ve bakımlarından doğrudan doğruya Bayındırlık Bakanlığı sorumlu tutulmuştur. Yurdu doğudan-batıya, kuzeyden-güneye bağlayan, toplam 3000 km olan Devlet Yolları ve il merkezlerini birbirine bağlayan 12.000 km.'lik 1. Sınıf Yollarının on yılda, 2. Sınıf İl Yollarının otuz yılda bitirilmesi önerilmiştir. Ancak II. Dünya Savaşı'nın sonrasında ABD'nin teknik yardımından dolayı planlama revize edilmiş ve yeni bir planlama yapılmıştır.²⁴⁸

II. Dünya Savaşı, yol yapımını sekteye uğratmıştır. Savaşın getirdiği ekonomik sıkıntılar nedeniyle, devletin önemli gelir kaynaklarından birisi olan yol vergisinin peşin

²⁴⁵Özdemir, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası*, s.74.

²⁴⁶Özdemir, s.74-75.

²⁴⁷As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları 1923-1960*, s.249.

²⁴⁸Şen, *Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci*, s.84.

alınan kısmında değişiklik yapılmıştır. 1931'de 4 liraya düşürülen yol vergisi 1943'te çıkarılan bir kanunla 8 liraya çıkarılmıştır.²⁴⁹ Savaşın sona ermesi ve bu yasayla toplanan yol vergisinin, illerin kendi ihtiyaçları için kullanması, paranın yol yapımı için harcanmaması, ayrıca halkın ödeme gücünün üstünde olması ve halkın şikâyetleri üzerine bu yasa 1945 yılında yürürlükten kaldırılmış, yol vergisi tekrar 4 liraya indirilmiştir.

II. Dünya Savaşı döneminde askeri açıdan stratejik öneme sahip olan bazı yolların yapımıyla karayolu uzunluğu ve standartlarında da bir değişim yaşanmıştır. Savaşın başladığı 1939 yılında Türkiye Karayollarının uzunluğu 40.932 km. iken yapılan çalışmalar sonucunda 1945 yılında 43.511 km.'ye ulaşmıştır. Ancak ihtiyaçları karşılayacak yeterli bir karayolu ağı kurulamamıştır.²⁵⁰

2.1.2.II. Dünya Savaşı Sonrası Karayolu Ulaşımı

1939'da başlayan savaş yılları içerisinde ulaşım gereksinimin artmasıyla yol çalışmasına daha fazla ağırlık verme gereği duyulmuş ve 1943-1952 yıllarını kapsayan 10 yıllık bir program hazırlanarak yeni yol yapımı ve eski yolların standardının yükseltilmesi için 1942 yılı haziran ayında Bayındırlık Bakanlığı yetkili kılınmıştır. Ancak bu yetki 1947 yılında kaldırılmış ve program süresi ödenek değişmeksizin 5 yıla indirilmiştir. II. Dünya Savaşı sonrasında, 1945 yılında: asfalt, parke, kırma taş, şose, tefsiye ve araba yolu olarak sınıflandırılan 44.000km.'lik yolun 20.000km'sinin 15 yılda geçilir hale getirilmesine ve iyi halde tutulmasına devlet yolları dışındaki yolun ise illerin sorumluluğunda olmasına karar verilmiştir.²⁵¹

1946' da Recep Peker Hükümet programını açıklarken yol programı konusunda şunları söylemiştir. *“Yurdumuzda yol meselesini esaslı bir iş olarak ele alacağız. Bu işi başarmak için demiryolu yapımında olduğu gibi ciddi ve programlı bir çalışma yapacağız ilk 15 yıl içinde 20.000km.'lik iyi, kuvvetli, fenni bir şose şebekesi kurulması mümkün olduğunu hesapladık. Yeni yollar yapılırken şimdi mevcut iyi, kötü güzergâhlardan da faydalanmak tabiidir. Yeni yolların bakımı için fenni esas tutuyoruz.*

„252

²⁴⁹ Mutlu, *Bayındırlık Bakanlığı Tarihi (1848-2004)*, s.322.

²⁵⁰ Özdemir, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası*, s.87.

²⁵¹ Karayolları Genel Müdürlüğü, *Kara yolları Tarihi*, Pelin Ofset, Ağustos 2007, s.83.

²⁵² Arar, *Hükümet Programları, 1920-1965*, s.185.

Söz konusu programın kaynağı ise,1945 yılında ABD'ye giden Vecdi Diker ve Vehbi Ekesan adlı iki mühendisin çalışmaları sonucu elde ettikleri rapordur. Türkiye ile coğrafi yapısı benzer olan New Jersey, Kuzey ve Güney Carolina, Georgia, Alabama, Teksas, California, Colorado, Kansas City, Missovri ve Kentucky'de saha çalışmaları yapan Vecdi Diker'in raporunda Türkiye'nin yol sorunu çözümü için yüksek standartlı, geniş çaplı ve gerçekleştirilemeyecek bir yol programı yerine var olan yolların yapımı ile 15.000km.'lik bir yol ağının hızla yapılmasını önermiştir.²⁵³

Mevcut programın etkin bir şekilde uygulanabilmesi için yetersiz olan teşkilatlanma imkânlar ölçütünde genişletilmiştir. 1946 yılında Şose ve Köprüler Reisliğine bağlı olan 4 Bölge Müdürlüğünün sayısı 10'a çıkmış, var olan 4 bölgeden İstanbul ve Mersin II. Dünya Savaşı sırasında kurulmuştur. Trabzon Bölge Müdürlüğü, Trabzon-Erzurum-İran transit yolu, İzmir Bölge Müdürlüğü ise İzmir ve çevresi turistik çalışmaları sırasında kurulmuştur. 1946 yılında da bu dört bölge ilave olarak Ankara, Elazığ, Diyarbakır, Kayseri, Samsun ve Konya'da Bölge Müdürlükleri oluşturulmuştur. Yine bu yıl içinde sürekli bakım ve sistemli çalışma ilkesine uygun olarak Şose ve Köprüler Reisliği (Müdürlüğü) bünyesinde Bakım Başmühendisliği birimi oluşturulmuştur.²⁵⁴

Hükümet, devletin mali gücü çerçevesinde 15 yılda; 5'er yıllık üç devrede uygulanacak programa göre yapılacak işler şunlardır.

1.Birinci beş yıl: yapılacak yol 2932km ve tamir edilecek yol ise 10.562km'dir. Birinci beş yılda yapılması planlanan yollar şunlardır:

Tablo: 2

1. Edirne-İstanbul-Ankara-Hatay	265km
2. Ankara-İstanbul Asfalt Kaplaması	500 km
3. Eskişehir-Geyve	80 km
4. İzmir-Ankara-Erzurum	427 km
5. Hakkâri-Başkale-Van	205 km
6. Tuğ-Bitlis-Kurtalan	80 km
7. Hatay-İslâhiye-Maraş	145 km

²⁵³ As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları 1923-1960*, s.308.

²⁵⁴ Şen, *Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci*, s.89-90.

8. Ayancık-Sinop-Kargı-Çorum-Çevikli	206 km
9. Marmaris-Muğla	40 km
10. Ürgüp-Baş Köy	30 km
11. Hopa-Çoruh-Yusufeli-Erzurum	30 km
12. Diyarbakır-Urfa-Antep-Fevzipaşa	107 km
13. Manavgat-Beyşehir-Konya-Kadınhan	120 km
14. Hopa-Sinop	124 km
15. Gaziantep-Malatya	80 km
16. Tunceli-Muş-Bingöl	200 km
17. Elazığ-Selepür Köprülü	80 km
18. Kelkit-Koyun hisar-Amasya-Çorum-Çankırı-Bolu-Adapazarı	220 km

Toplam: 2939 km

2.İkinci beş yıl: yapılacak yol 3122km ve bakıma alınacak yol ise 14.464kmdir. İkinci beş yılda yapılması planlanan yollar şunlardır.

Tablo 3

1. Ankara – Aksaray Bor	180 km
2. Hopa – Sinop - Akçakoca	380 km
3. Erzurum – Çoruh	84 km
4. Çanakkale- Gönen – Bandırma	151 km
5. Çanakkale – Bursa – Bolu – Çorum-Amasya-Kelkit Kağızman	347 km
6. Çanakkale- Balıkesir-Kütahya	165 km
7. Malatya-Pınarbaşı	190 km
8. Van-Muş-Bingöl	280 km
9. Denizli-Muğla	100 km
10. Çerkeş- Karabük	40 km
11. Ankara-Konya	220 km
12. Tunceli- Kemah	250 km
13. Diyarbakır- Bingöl	130 km
14. Diyarbakır- Tunceli	80 km
15. Maraş- Pınarbaşı	200 km

16. İskilip- Germece	125 km
17. Gaziantep- Malatya	100 km

Toplam: 3.122 km

3- Üçüncü beş yıl: yapılacak yol 2.728 km ve bakımı yapılacak yol ise 17.499 km.'dir.
Üçüncü beş yılda yapılması gereken yollar şunlardır:

Tablo 4

1. Silivri – Çerkez Köy – Yassı Viran – Saray – Pınarhisar- Demirköy	121 km
2. Afyon-Denizli-Aydın-Kuşadası	260 km
3. Ulukışla-Karapınar-Konya	160 km
4. Fevzipaşa-Osmaniye	60 km
5. Diyarbakır-Siirt	127 km
6. Bingöl-Muş	100 km
7. Eleşkirt-Varyantı	35 km
8. Mersin-Manavgat-Antalya-Muğla	525 km
9. Muş-Pasinler	190 km
10. Erzurum-Çoruh	130 km
11. Siirt-Cizre	127 km
12. Bingöl-Kağı-Sasan Boğazı	180 km
13. Mardin Nusaybin	63 km
14. Malatya Arapkir	70 km
15. Orsu-Koyulhisar	40 km
16. Konya-Karaman-Silifke	265 km
17. Muş-Ağrı	240 km
18. Isparta-Burdur	35 km

Toplam: 2.728 km

Beş yıllık üç devrede 15 yılda uygulanacak programla toplamda 8.789 km yol yapımı, 51.000 km yol bakımı ve yol ağı dışındaki büyük köprülere toplam 600.000.000 harcanması öngörülmüştür.²⁵⁵

Bu on beş yıllık programa Demokrat Parti muhalefet etmiştir. Demokratik Parti adına konuşan Adnan Menderes, 20.000 km.lik yol programının 15 yıllık maliyetinin yaklaşık 4 milyar lira olacağını belirterek, bu programı dile getirmenin bir hayal olduğu iddiasında bulunmuştur. Demokratik Partililerin haklılığı tasarlanan yol programının uygulanmaya başlanmasıyla yaşanan finans yetersizliği ile ortaya çıkmıştır. 1946 yılı Bayındırlık Bakanlığı bütçe görüşmelerinde, dönemin Bayındırlık Bakanı Sırrı Day, kabul edilen yol programının 15 yıla yapılabilmesi için yılda 40 -50 milyon liralık bir ödenek ayrılması gerektiğini ifade etmesi rağmen Şose ve Köprüler Reisliği (Müdürlüğü) 1946 yılında ancak 10.753.000 TL ödenek ayrılabilmiştir. Bu miktar 11.920.694 TL'ye yükseltilmiştir.²⁵⁶

Büyük umutlarla hazırlanan 15 yıllık yol programı tam manasıyla hayata geçirilmese de bundan sonraki karayolu politikalarında önemli gelişmelerin ve değişikliklerin yaşanmasına sebep olmuştur.

2.1.3.Karayolu Ulaşımında Gerçekleşen (Yaşanan) Yenilikler

1923-1947 yılları arasında gerçekleştirilen karayolu çalışmaları sonucunda, 1947 yılında ülkemizde 4377 km uzunluğunda bir karayolu ağı mevcuttur. Ancak 932 km'si asfalt, 179 km'si parke, 19 km'si beton geri kalan ise makadam tavsiye ve ham olan bu yolların büyük bir kısmı her mevsim geçit vermeyen yollardır. Türkiye'de demiryolu yapı hızla ilerlerken karayolu ulaşım sistemi henüz işletilen düzeyde ilerlememiştir. 1940'ların sonlarına gelindiğinde Türkiye karayolları dünya standartlarının gerisinde kalmıştır. Örneğin; 1947 de 1 km² düşen yol uzunluğu, Almanya'da 1240 m, Fransa'da 1100m Yunanistan'da 170 m iken, bu miktar Türkiye'de sadece 17 m.'dir. Bu dönemde yeterli olmayan karayolu ulaşımı hayat pahalılığının önemli bir neden olarak görülmektedir. Nakliyat zor ve pahalı olduğundan, taşıma bedellerin ürünün satış

²⁵⁵Özdemir, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası*, s. 98-102.

²⁵⁶Şen, *Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci*, s. 87-88, Mutlu, *Bayındırlık Bakanlığı Tarihi (1848-2004)*, s.326.

fiyatına yansımakta ve yerli ürünlerin çevresi dışındaki pazarlarda alıcı bulunması zorlaşmıştır.²⁵⁷

II. Dünya Savaşı'ndan sonra ABD'nin dış politikasının temel unsuru komünizme açılan savaş olmuştur. Sovyetler Birliği'nin yayılmacı politikası ABD'yi SSCB'ye karşı önlem almaya zorlamış ve Truman Doktrini ilan etmiştir. Başkan Truman'ın isteklerine uygun olarak hazırlanan ve soğuk savaşın başlangıcı kabul edilen Truman Doktrini adıyla anılan Yunanistan ve Türkiye'yi yardım kanunu kongre tarafından kabul edildikten sonra 8 Mayıs 1947'de başkan Truman onayı ile yürürlüğe girmiştir.²⁵⁸

Yunanistan ve Türkiye'ye askeri amaçlı olarak 400.000.000 dolar verilmiştir. Bunun 300 milyon doları bir iç savaş yaşayan Yunanistan'a, 100.000.000 doları ise SSCB'nin tehdidi altında Türkiye'ye verilmiştir. Türk-Yunan yardım programı dışında Türkiye'ye karayolu ıslah ve yapımına yönelik bir başka kaynakta 13 Mart 1948 Amerikan parlamentosunda kabul edilen Marshall planından sağlanmıştır.²⁵⁹

Amerikan Savunma Bakanlığı mensubu General Lanufordo Oliver başkanlığındaki Amerikan Heyeti 22 Mayıs 1947'de 3 aylık bir saha araştırması yapmak için Türkiye'ye gelmiştir. Türkiye'deki karayollarının eksikliğini incelemenin yanı sıra, heyet 11 Haziran 1947'de yaptığı basın toplantısında Türkiye'nin her alanda askeri ekipmana ihtiyacının olduğunu altını çizirken, ülkenin izole olmuş bölgelerinin entegrasyonunu sağlamak bağlamında acilen karayollarının ıslah edilmesi gerektiği de eklenmiştir. Daha sonra Oliver, ülke genelinde yaptıkları inceleme sonunda ABD'nin Türkiye'ye yaptığı 100.000.000 dolar yeterli olmayacağı söylemiş,Mayu Raporunun aksine bu kez Türkiye'nin temel ihtiyaçlarının başında karayollarını geldiğini, karayolu planının, askeri, üretim alanının merkeze bağlanması ve gerçek anlamda işlevli olan bir ulaşımın sisteminin kurulması bağlamında zorunlu olduğu belirtmiştir.²⁶⁰

ABD ile yapılan anlaşma gereği, ilk malzemeler 22 Ekim 1498'de İskenderun limanına gelmiştir. İlk gelen malzemeler, Türkiye'de yolların hızlı, ucuz ve tekniğe uygun yapılabilmesi ve kaba işgücüne olan aşırı bağımlılığı son verilmesi gerekli olan yol makineleridir. Bununla birlikte 1948 yılı karayolu yapımı için bir dönem noktası

²⁵⁷ KGM, *Karayolları Tarihi*, s.84.

²⁵⁸ Özdemir, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası*, s.118.

²⁵⁹ Şen, *Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci*, s.116.

²⁶⁰ Şen, s.118.

olmuş ve ilkel araçlarla yol yapımında makineli yol yapımına geçilmiştir. Türk-Yunan yardım programından karayolu yapımı için 5 milyon dolar ile 306 taşıt ve 277 yol makinesi gelmiştir. Ancak makinelerin ikinci el olması makineyi tanımayan teknik elemanlar tarafından kullanılması gibi nedenlerden dolayı makinelerin sık sık tamir edilmesi gerekmiş, bunun için 376 bakım ünitesi ve 3 bölge atölyesi kurulmuş. Ayrıca 1950'ye kadar 10 tane seyyar tamirhane oluşturulmuştur. Buna rağmen 1950'ye geldiğinde makinelerin yarı kullanım dışı kalmıştır.²⁶¹

ABD den gelen makinelerle ilk planda ABD için stratejik (askeri açıdan) önemi olan İskenderun-Malatya-Elazığ-Erzurum yolunun yapımı öngörülmüştür. 1200 km uzunluğunda ve 9 m genişliğinde yolun yapımına hemen başlanmıştır. Ancak Türkiye ve Yunanistan'a yardım kanunu kısa ömürlü olmuş ve Marshall planı ile sürdürülen yardımların yönetimi Nisan 1948'de Ekonomik İşbirliği İdaresine geçmiştir. Türkiye'ye 9 aylık süre zarfında 69 milyon dolar gönderilmiş ve paranın tamamı askeri amaç için kullanılmıştır. Diğer taraftan dört yıllık dönemi kapsayan ve Marshall planı adı verilen Avrupa Kalkınma Projesine 4 Temmuz 1948'de yapılan Ekonomik İşbirliği Anlaşması ile Türkiye dâhil edilmiştir.²⁶²

2.1.4.ABD'nin Türk Karayolları için Yaptığı Çalışmalar ve Hilts Raporu

Savaş sonunda motorlu araçların hızlı artması yeni karayolu yapımının zorunlu hale getirmiştir. Aynı zamanda, Türkiye'nin ekonomisini, milli güvenliği, sağlık ve eğitim hizmetlerinin, yurdun her bölgesine götürülmesine, köy-şehir entegrasyonunun sağlanması iç ve dış turizm bakımından karayollarına büyük bir ihtiyaç duyulmaya başlanmıştır. Bütün faktörler ülkede mevcut olan karayollarının çağdaştırılması ve yeni tekniklerle yol yapılmasını ve bu amacı gerektirecek bir anlayış ve örgütü gerektirmişti. ABD'nin Türkiye'ye yaptığı yardım programına yol konusu olması ile karayollarının modernleşme sorunu için imkânlar sağlamıştır.²⁶³

Bu amaçla hükümet yeni bir yol hamlesi için harekete geçmiştir. 1949 yılı bütçesinde, yolar ve köprülere ayrılan ödeneğinin ilk kez demiryolları ve limanlara ayrılan ödeneğin üzerine çıktığı görülmüştür. Demiryolu ve limanlar için 25.755.588 TL yollar ve köprüler için ise 38.600.000 TL ödenek ayrılmıştır. Ayrıca Türkiye, Amerikan

²⁶¹ AS, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları 1923-1960*, s.310-314.

²⁶² Özdemir, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası*, s.126-128.

²⁶³ Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları*, s.58-59.

yardımdan yararlanarak karayolları ağını standartlara uygun hale getirmek için Amerikan'ın ekonomik yardımı içinde karayollarının da ele alınmasını sağlamıştır. Bu amaçla ABD'nin Yollar İdaresi Genel Müdür Yardımcı H.E Hiltz ve beraberindeki uzman heyet tarafından yapılan yollarımız ve yol teşkilatımız hakkında yapılan incelemeler sonucunda gerekli görülen tedbirler “*Türkiye'nin yol durumu*” başlıklı bir raporda ortaya konmuştur.²⁶⁴

M.G. Hiltz başkanlığında, uzmanlardan oluşan grup çoğunlukla, iklim ve topografi bakımından Türkiye ile hemen hemen aynı durumda olan ABD'nin Batı eyaletlerinde istihdam edilen personelden seçilmiştir. Yol Misyonunun sorumlulukları, yeni bir karayolu tasarısı, hazırlamak Türk karayolu çalışanlarını, Amerikan yapımı makineleri kullanmak konusunda eğitmek, Türk yetkililerle birlikte karayolu yapımını denetlemek ve Amerikan yol yapım ve planlama yöntemleri hızla öğrenmeye çalışan Türk personel ile olağan işleri planlamak olarak belirtilmiştir. 1948'te yirmi olan personel ihtiyacı yıllara göre değişiklik göstermiştir.²⁶⁵

Tablo 5: M.G. Hiltz Başkanlığında,Uzmanlardan Oluşan Grubun Yıllara Göre Dağılımı²⁶⁶

Personel Türü	Personel Sayısı		
	Ocak 1948	Ocak 1949	Ocak 1950
Mühendisler	11	12	12
Atölye Şefi-Ustabaşı	-	-	12
Ekip Uzmanları- eğiticiler	7	13	21
İdari personel	2	7	8
Toplam:	20	32	53

Aynı amaç için birlikte çalıştıkları yol faaliyetlerinde Amerikalı uzmanlar ile Türk Teknik personelleri arasında zaman zaman çalışmaları olumsuz yönde etkileyen olaylarla karşılaşmıştır. Dil sorunundan dolayı taraftar arasında sağlıklı iletişim

²⁶⁴ KGM, *Karayolları Tarihi* s.85, Mutlu, *Bayındırlık Bakanlığı Tarihi (1848-2004)*,s. 332.

²⁶⁵ Şen, *Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci*, s.123.

²⁶⁶ Şen, s.124.

sağlanamamış, Amerikalı uzmanların öğretmek istedikleri yeni yöntemlere Türk çalışanları uygulamakta direnç göstermiş, Türkiye'deki yol teşkilatının işleyiş tarzı ile Amerika'daki yol teşkilatının işleyiş tarzının farklı oluşu ve Amerika uzmanlarının mevzuatı bilmeyişi, ayrıca birebir ilişkilerde yaşanan temel sıkıntılar çalışmaları olumsuz yönde etkilemiştir.²⁶⁷

Yapılan çalışmalar ve incelemelerin sonucunda M.G. Hilts basın toplantısında şunları söylemiştir:

*“Teşkilatımız bitmiş, yapılacak yolların plan ve projeleri hazırlanmıştır. Yapılacak olan ilk iş memleketin çeşitli yerlerini birbirine bağlayacak yolların inşasıdır. Bunlar Amerika da olduğu gibi kurulacak ve devlet yolları ismi verilecektir. Mesela Edirne den başlayarak, İstanbul, Ankara, kayseri, Ulukışla, adana ve İskenderun'a kadar uzanan şaseye bir numaralı devlet yolu denilecektir. Şarktan garba ve Karadeniz ile Akdeniz e paralel olarak giden yollar da vardır. Bunlar da onar onar numaralandırılmıştır. Bir de İskenderun'dan Malatya ve Orta Anadolu'yu Erzurum'a bağlayacak bir yol da yapılacaktır.”*²⁶⁸

Türk karayollarını inceleyen M.G. Hilts ve ekibi; Türkiye'nin ihtiyacı olan karayolu programıyla ilgili çalışmalarını Bayındırlık Bakanlığına Türkçe ve İngilizce olarak hazırlanan raporda sunmuştur. “Türkiye'nin Yol Durumu” adını taşıyan rapor 26 Şubat 1948 yılında mahrem ve zata mahsus olduğu belirtilerek Bayındırlık Bakanı Kasım Gülek'e verilmiştir. Daha sonra bu rapor “*Hilts Raporu*” adıyla anılmıştır.²⁶⁹

Bu raporda iyi planlanmış ve geliştirilmiş bir ulaşım sisteminin, ülkelerin ilerlemesinde önemli rolü olduğu vurgulanmıştır. Raporda ayrıca, halkın ve ürettiği ürünlerin hareketinin serbestçe çoğalmasının, gelişen bir ekonominin fonksiyonu olduğu, tarım, sanayi ve hizmet sektöründeki gelişmelerin, ulusal güvenlik ve bağımsızlığın doğrudan doğruya iyi durumda hizmet veren yolların varlığı ile mümkün olacağı görüşüne yer verilmiştir. Bu gerçeklerden hareketle Türkiye'de uzun vadeli bir yol ıslah programının oluşturulup, yeterli bir devlet yolları sisteminin işlemesini sağlayacak gerekli idarenin oluşumu ile birlikte, bu idarenin fonksiyonları ile planlama,

²⁶⁷ As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları 1923-1960*, s.317.

²⁶⁸ Vatan, “Amerikan yol İnşaat Heyeti Başkanının Beyanatı”, 14 Şubat 1948, s.1-3.

²⁶⁹ Özdemir, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası*, s.136.

yapım ve bakım standartlarını tespiti ve bu iş için gerekli finansman kaynaklarının teminin şart olduğu ortaya konmuştur.²⁷⁰

Türkiye'nin yol durumu adını taşıyan raporda aşağıdaki başlıklar yer almıştır:

"1. Teşkilat

Raporda, yol teşkilatı olarak doğrudan doğruya Bayındırlık Bakanlığına bağlı bir Genel Müdürün yönetiminde, tüzel kişiliği olan ayrı bir Yollar Genel Müdürlüğünün kurulması önerilmiştir. Yollar Genel Müdürlüğü; Planlama ve Araştırma Dairesi, Bakım ve İnşaat Dairesi, Finansman ve Murakabe Dairesi olmak üzere üç bölümden oluşarak Taşra da en çok 10 adet bölge müdürlüğünü içeren bir yapıda olmalıdır. Raporda Yollar Genel Müdürlüğüne bağlı kurulması önerilen Bölge Müdürlükleri şunlardır: İstanbul, İzmir, Konya, Ankara, Mersin, Kayseri, Samsun, Elazığ, Diyarbakır ve Trabzon'dur.

2. Finansman

Raporda, maliye bakanlığından yollar Genel Müdürlüğü, faaliyetlerine ayrılmış tüm gelirleri içeren bir Yollar Fonunun kurulması öngörülmüştür. Yol vergisi gelirleri de bu fonun kapsamı içindedir. Bu verginin yarısı Devlet yollarında, diğer yarısı da Yollar Genel Müdürlüğünün inceleme ve onayına sunulan yol programlarında kullanılmak üzere il özel idarelerince kullanılmalıdır. TBMM, devlet yollarının günlük bakım harcamaları için her yıl en az 10.000.000TL, bakım ve inşası içinde en az 15.000.000TL ayırmalıdır. Motorlu taşıt ve yakıtlarla ilgili gümrük vergileri, devlet yollarında kullanılmak üzere Maliye Bakanlığının Yollar Fonuna yatırılmalıdır. Ayrıca, Türkiye'de üretilen bu maddelerin ithal edilenlerinden alma gümrük vergilerine karşılık bir vergi alınmalı ve bu verginin Yollar Fonunda kullanımı sağlanmalıdır. Maliye ve Bayındırlık Bakanları tarafından ortaklaşa olarak, özel otomobillerin, otobüslerin, kamyonların, treylerin ve yarım treylerin işletilebilmesi için Devlet sicil harcı tespit edilmeli; ticari nakliyat işlerinde kullanılan ve Maliye Bakanlığınca tescil edilen taşıtlardan ton-kilometre vergisi alınarak bu harç ve vergiler yollar fonuna yatırılmalıdır. Motorlu taşıtların tescilinde kullanılan yöntemler ülke savunması bakımında mevcudun her an anlaşılabilmesine imkân verecek bir envanterin elde bulundurulması düşüncesiyle tetkik edinmesidir. Ayrıca, Maliye Bakanlığı araçları

²⁷⁰ Şen, Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci, s.127.

işletenlerin şoförlerin, ülke ölçüsünden bir sicilini tutmalı ve makul bir tescil ücreti tespit etmelidir. Bu tescil ücretleri tahsil masrafları düşürüldükten sonra devlet yolları üzerindeki gidiş-geliş güvenliğini sağlayacak emniyet teşkilatının tesisi için iç işleri bakanlığına tahsis edilmelidir.

3.Yol İhtiyacı

Bu bölümde, Türkiye'nin devlet yollarının bütün yoğun nüfuslu merkezleri birbirine bağlayacak 35.000km.'lik bir yol sisteminden ibaret olması kademeli inşaat sistemi uygulanarak her mevsim geçit veren iki yönde gidiş ve geliş uygun olan gerekli köprüleri içeren, mümkün olduğu kadar uzun yolların yapılması önerilmektedir. Yolların stabilize toprak, çakıl veya makadam kaplama tekniği ile yapılması zorunludur. Mevcut kaplamaların ve yeni yapılan kaplamaların korunup ihtiyaç duyulanların bir bölümü sathi kaplama işine tabi tutulmalıdır. Bütün mevcut devlet yollarının istimlâk genişliği en az 35m olmalıdır. Belediye sınırları içerisine girişte bu yolların genişliği 55m olmalıdır.

4. Planlaştırma ve Programlaştırma

Bu kapsamda, demiryolu, su, hava ve karayolu taşımacılığı arasında eş güdüm sağlanarak, sivil ve askeri güvenlik açısından incelenmesi yer almaktadır. Bayındırlık Bakanlığı ve Genel Kurmay Başkanlığı tarafından ortak olarak tüm devlet yol ve köprülerin envanterinin yapılması, taşıtlara gidiş-geliş etüdünün gerçekleştirilmesi, yol gelir kaynaklarının ekonomik analizi, bakım ve iyileştirme programının ekonomik imkânlar ölçüsünde genişletilmesi önerilmektedir.

5.Etüt ve Planlar

Bütün yol etüt ve planlarının Yollar Genel Müdürlüğü teşkilatı tarafından yapılması, yol ve köprü planları arşivini oluşturmak üzere çalışmalara başlanması önerilmektedir.

6.Maliye – Denetim- Malzeme

Bu konuda iyi ve güçlü bir personel kadrosu sağlanarak kadroların meslek esası üzerine kurulması, merkez ve Taşra Teşkilatında konferansların düzenlenmesi teknik personel yetiştirilmesi ile ilgili olarak ordu ile işbirliğine girilmesi, yapılan analizlerde tüm bakanlıkların koordinasyon içinde olması gerektiğini işaret edilmektedir.

Malzeme kontrolünde, tüm yol malzemesini laboratuvarlarda teknik analizinin yapılması öngörülmektedir.

7.Mühendislik Standartları

Yol plan ve projelerini hazırlanması, bakım ve yapım tüm aşmaları ile ilgili mühendislik standartlarının sürekli incelenmesinin gözetilmesi ve bu standartların teşkilat içinde gerekli yerlere teknik notlar biçiminde bastırılarak gönderilmesi konularını kapsamaktadır.

8.Muhasebe

Devlet yolları sistemi muhasebe ve yönetsel denetim açısından yüzer km'lik kontrol kesimlerine ayrılmalıdır. Denilmekte ve düzenli bir muhasebe sistemi önerilmektedir.

9.Emniyet

Yollardaki trafik güvenliğinin sağlanması açısından yollar genel müdürlüğü başkanlığında; içişler, maliye ve milli eğitim bakanlıkları temsilcilerinden oluşan “yol emniyet heyetinin” kurulması, yollarda emniyetin ve yolları iyi işlenmesini temin amacıyla içişleri bakanlığında özel olarak yetiştirilmiş personelden oluşan bir trafik bürosu oluşturulmalıdır. Ayrıca yol emniyet heyeti ülkenin her tarafında uygulanacak trafik rehberi hazırlanmalıdır”.²⁷¹Raporun yayınlanmasının ardından hükümet ile Amerikan Yardım Heyeti arasında 12 Temmuz 1947 yardım anlaşması gereğince 26 Nisan 1948'de Ankara'da bir anlaşma imzalanmıştır.

Yapılan anlaşmaya göre, Amerikan Yollar İdaresi Türkiye ile olan ilişkilerini sıkılaştıracak, Türkiye’de görev yapan Amerikan yol grubu en kısa sürede yol inşa ve ıslah programına başlayacak. Malzeme kullanımı ve bakımı, Türk vatandaşlarına öğretmek için Bayındırlık Bakanlığına yardım edecekti. Türkiye yapılan anlaşma ve Amerikan yol grubu ile yapılan işbirliği sonucunda karayolları çalışmalarında inisiyatifi ABD ye vermiş, yol grubundan Hilts raporu doğrultusunda uzun vadeli bit yol programı hazırlanması, programı uygulayacak bir teşkilatın kurulması, makine teknik personel temini ve yerleştirilmesi konusunda hemen çalışmalarına başlamıştır.²⁷²

²⁷¹ KGM, *Karayolları Tarihi*, s.86.

²⁷²Özdemir, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası*, s.145-146.

2.1.5. Dokuz yıllık Yol Programı

Hükümet Hilts Raporu doğrultusunda 8 Ağustos 1948'de 9 yıllık yol programını ilan etmiştir. Bu programa göre 23.054 km.'lik “devlet yolları ağı” üçer yıllık devrelerde 9 yılda bitirilmesi planlanmıştır. Böylece bütün yurttaki geniş bir karayolu programının kararname ile onaylandığını görülmektedir.²⁷³

Yol Programının Bakanlar Kurulu'ndan geçmesinin ardından Ankara'da, Amerikalı uzmanlarında katıldığı, ülkenin çeşitli bölgelerinden gelen yol müdürleri ile ilk toplantılarını yapmışlardır. Toplantıda ilk konuşmayı yapan Bayındırlık Bakanı Nihat Erim, yollara harcanacak paraların boşa gitmemesi için yol inşaatında etkin yöntemlerin kullanılması ve yolların bakımına önem verilmesi gerektiğini söylemiştir. Ayrıca Bakan, üçer yıllık üç devrede yapılması düşünülen yol Programının dışarıdan temini ümit edilen kredilerle daha kısa bir zamanda tahakkukun mümkün olacağını söyleyerek, alınan sonuçlardan duyduğu memnuniyeti dile getirmiş ve 1949 yılının karayolu işlerinde büyük işlerin yapılacağını vaat etmiştir.²⁷⁴

Dokuz yıllık program ülke savunması, ekonomik gereklilikler, sosyal ihtiyaçlar, iç ve dış turizm kriterleri göz önünde bulundurularak 1525 sayılı Şose ve Köprüler Kanunu 2. Maddesi gereğince tespit edilmiştir. Önemlerine göre öncelik verilmesi 3 şebekeden birincisi önemli yerleşim yerleri ve coğrafya alanları birbirine bağlayan Türkiye'nin her tarafına ulaşarak “geniş bir can damarı oluşturan” birinci derecede önemli olan 6395 km.'lik yol ağıdır. İkinci üç yılda ele alınacak ikinci ağ 7.011 km uzunluğundadır. Birinci derecedeki yollar kadar önemli olup “*can damarlarının*” daha yaralı olmasına hizmet edilecektir. Üçüncü yıllık yol ağı devlet yol sisteminin her yere ulaşmasını sağlayacak olan 7.349 km.'lik yol ağıdır. Bu devlet yol ağına eki olarak özel ödenekle yapılmakta olan İskenderun- Erzurum yolu da vardır.²⁷⁵

Tablo 6

9 Yıllık Yol Programında İlk Üç Yılda Yapılması Planlanan Yollar

<u>Yolun Adı</u>	<u>Uzunluk (Km)</u>
İstanbul-Beypazarı-Ankara	474

²⁷³ Barda, *Münakale Ekonomisi*, s.285.

²⁷⁴ Cumhuriyet, “Üç Senelik Yol Programı”, 28 Ağustos 1948, s.1.

²⁷⁵ Şen, *Türkiye’de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci*, s.129-133.

Ankara-Aksaray-Tarsus	496
Mersin-Toprakkale	150
Ankara-Eskişehir-İzmir	750
Geyve-Eskişehir-Afyon-Antalya	540
Bandırma-Manisa	269
İzmir – Aydın –Kalaycıdağ	469
Kalaycıdağ-Bolu-Ankara	318
Yeniçağa - Zonguldak	116
Afyon-Ulukışla	449
Konya-Kulu İltisakî	164
Ankara- Yozgat- Erzincan	884
Gerikli-Çorum-Samsun	307
Sivas-Kayseri-Kemer hisar	345
Elazığ-Bingöl-Muş	283
Bahçe-Gaziantep-Urfa-Diyarbakır	421 ²⁷⁶

Dokuz yıllık yol programında yapılması planlanan yollardan; Ankara-Çorum-Erzincan yolu, Doğu Anadolu Bölgesini Orta Anadolu ve Batı Anadolu'ya bağlayan bu yol, İstanbul ile Doğu Anadolu arasındaki en kısa yoldur. Ayrıca işlenebilir madenler bu güzergâh üzerindedir. Sivas-Kayseri-Kemerhisar yolu, tarım bölgelerini ve İskenderun Limanına bağlar. Kayseri ve Sivas fabrikalarında üretilen ürünlerin tüm ülkede dağıtılmasına hizmet etmesi planlanmıştır. Elazığ-Bingöl-Muş yolu, özellikle canlı hayvancılıkta ve zengin tarım ürünlerinin yetiştirildiği Doğu'nun ana merkezlerini birbirine bağlar. Ve bu bölgede yetişen sığır ve tarım ürünlerinin dağıtılmasına hizmet edecekti. Bahçe-Gaziantep-Urfa-Diyarbakır yolu, tarım ve hayvancılıkta zengin olan bölgeleri İskenderun limanına bağlayacaktı.²⁷⁷

Tablo 7:

²⁷⁶ As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları 1923-1960*, s.324-325.

²⁷⁷ Şen, *Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci*, s.131-132

Dokuz Yıllık Yol Programında İkinci Üç Yılda Yapılması Planlanan Yollar

Bulgar Hududu-İstanbul

Havza-Ecebat

Çanakkale-İzmir

Aydın-İçel

Konya-Manavgat

Konya-Silifke

Baladız-Çeltikçi

Çanakkale-Bandırma

Sığırcı-Bilecik

Bursa-İzmit

İnebolu-Ankara

Gölbaşı-Boğaz Köprü

Eğirli-Hopa

Merzifon-Malatya

Adana-Karataş

Hatay-Yolları

Elazığ-Mardin

Diyarbakır-Silvan

Muş-Tatvan

Trabzon-Erzurum-İran Hududu²⁷⁸

2.1.5.1.İskenderun-Erzurum Karayolu

NATO'nun savaş ihtiyaçlarını karşılaması için planlanmıştır. Bu hattın alelacele yapılmak istenmesi NATO'nun savunma stratejisinin gereğidir. İnşaat mühendisleri odası eski başkanı Arif Merdoğlu'nun söylediği gibi “*Kimse bu yolun ekonomik*

²⁷⁸Şen, *Türkiye’de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci*, s.132-133.

amaçlara cevap verdiği için tasarladığını savunamaz.” Bunun dışında Türk ekonomisi ABD’nin kontrolü altına girişi Türkiye’de ulaşım sorunu açısından iki temel sonuç doğurmuştur. İlk başta demiryolları terk edilerek karayolları ön plana çıkmıştır; ikincisi de enerji açısından Türkiye petrole ve petrol tekellerine bağımlı hale gelmiştir.²⁷⁹

Soğuk Savaş sürecinde İskenderun-Erzurum yolu son derece stratejik öneme sahip olduğundan, Amerikan Askerî Yardım Heyetinin Türkiye’de yapılacak yollar arsında en çok üzerinde durduğu istikamet olmuştur. Özel ödenekle yapım çalışmaları yürütülen 883 km’lik İskenderun-Erzurum yolunun Güzergâhı şu şekilde olmuştur:

İskenderun-Toprakkale Yolu

Toprakkale-Bahçe Bağlantı Yolu

Bahçe-Fevzipaşa Yolu

Fevzipaşa-Kömürler İstasyonu-Eloğlu Bağlantı Yolu

Eloğlu-Maraş Yolu

Maraş-Narlı-Pazarcık-Doğanşehir-Malatya Bağlantı Yolu

Akçadağ-Malatya-Elazığ Yolu

Elazığ-Tunceli-Pülümür-Selepür Yolu

Selepür-Sansa-İstasyonu Yolu

İstasyonu Yolu-Aşkale Yolu

Aşkale-Erzurum Yolu²⁸⁰

Amerikan yol misyonunda görevli olan Mc. Junkins Ekonomik İşbirliği İdaresine(Eİİ) gönderdiği 11 Şubat 1950 tarihli gizli mektubunda, Fatih Rüştü Zorlu’nun Eİİ’ye gönderdiği mektuptan bahsetmiştir. Zorlu, mektubunda, Türk Hükümeti’nin Marshall Planı’nın başarıyla yürütülmesine fazlasıyla hizmet edeceğine inanılan ve Eİİ tarafında talep edilen bazı yol güzergâhlarının en öncelikli yol yapım kapsamına alındığını ifade etmiştir. Sözü geçen ve talep edilen yollardan biri Erzurum-Trabzon Transit karayolu, ikinci ise devlet yol ağında olmayan ancak sonra ele alınan Urfa-Mardin yoludur. Mektupta geçen diğer yollar ise Konya-Ankara ve İzmir-Dikili

²⁷⁹ İnşaat Mühendisleri Odası, *Türkiye’de Ulaşım Politikası*, s.196.

²⁸⁰ Özdemir, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası*, s.163.

yollarıdır. Aynı mektupta Zorlu, Kars-Artvin-Hopa, Rize-İspir-Erzurum, Muş-Tatvan, Patnos-Van-Hakkâri, Muş-Pasinler, Muş-Patnos-Karaköse yollarını, geniş, verimli ve hububat alanları olarak belirtmiş, ayrıca ülke içi ve dışı pazarlara açılan önemli güzergâhlar olarak tanımlamış; ancak askerî bakımdan esaslı şekilde ıslahları sakıncalı görüldüğünden bakımla yalnız geçit sağlanması gerekli yerlerde köprü yapılmasının uygun olabileceği ifade edilmiştir.²⁸¹ Mektuptan da anlaşılabileceği gibi yol yapımında ilk öncelik askerî çıkarlar ve ABD'nin istekleri doğrultusunda olmuş, bölgenin ihtiyaçları ikinci plana atılmıştır.

1948 yılı daha önce de ifade edildiği gibi bir karayolları için bir dönüm noktası olmuştur. Cumhuriyet'in ilanından 1948 yılına kadar demiryolu politikası ulaşım damgasını vurmuştur. Cumhuriyet Yöneticileri yaptıkları açıklamalarda, bu politikayı sık sık vurgulamışlardır. “*Bir karış fazla şimendifer*” ilkesi, ulusal bütünlüğü, varlığı ve bağımsızlığı da aynı zamanda sembolize etmiştir. Demiryolu politikası aynı zamanda Doğu Anadolu'nun imarı, kalkındırılması ve bu bölgedeki asayişsizliğin önlenmesindeki en önemli koz olarak görülmüştür. 1948 ve sonrasında karayollarına verilen önem ise “*yurt savunması, iktisadî sebepler, içtimâî icaplar ve iç-dış turizm*” şeklinde açıklanmıştır. Devlet yollarının seçiminde, “*anayolların bağlanması, nüfus kıstası, ticaret intikal eden istihsal değerler ve önemli turistik yerler*” üzerinde durulmuştur.²⁸²

Bu programın tam anlamıyla başarıya ulaşmadığını söyleyebiliriz. Barda'ya göre başarısızlığın temel nedeni, bu program için gerekli çabanın gösterilmeyişidir. Yardımın bittiği 1952'den sonra Türk Hükümetleri bu programı uygulamaya yalnız devam edememişler ve bu Dokuz Yıllık Yol Programını geciktirmişlerdir.²⁸³

2.1.6. Doğu Kalkınması Yol Planı

Dokuz yıllık “*devlet yolu*” programı kapsamındaki uygulamalara 1949 yılında başlanmıştır. Bunun yanı sıra, Doğu, illerine yönelik ayrıca bir yol programı hazırlanmıştır. 1949-1950 yıllarında, Doğu illerinde bulunan ve devlet yolları ağına dâhil olup üçüncü yıl kapsamında ya da bu kapsam dışında kalan 2.500km uzunluğundaki yolun yapılmasını sağlayacak bir yol programı hazırlanmıştır. Doğu

²⁸¹ Şen, *Türkiye’de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci*, s.136-137.

²⁸² As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları 1923-1960*, s.326-327.

²⁸³ Barda, *Münakale Ekonomisi*, s.287.

kalkınma projesini adını alan bu program 10 Mayıs 1949 ve 3/9223 sayı ile 18 Nisan 1950 tarihi ve 3/11056 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile onanmıştır. Hasan Saka Hükümeti tarafından Doğu illerinin kalkınması için bu programa 1949 yılı bütçesinden 10 milyon TL ayrılmıştır. Bu ödeneğin 5.260.000 TL'si Bayındırlık Bakanlığı 3 milyon TL si Milli Eğitim ve 2 milyon TL'si Sağlık Bakanlığına ayrılmıştır.²⁸⁴

2500km.'lik Doğu Kalkınması Yol Programında aşağıdaki yolların yapımı planlanmıştır:

Gaziantep- Urfa-Hilvan-Siverek-Diyarbakır Yolu

Elazığ-Bingöl-Muş-Bitlis-Gevaş-Van Yolu

Hakkâri-Van Yolu

Ağrı-Tutak-Patnos-Erciş-Van Yolu

Erzurum-İspir-Rize Yolu

Diyarbakır-Mardin-Savur-Midyat-Gercüş-Siirt-Kurtalan Yolu

Bingöl-Erzincan Yolu

Muş-Varto-Hınıs-Pasinler Yolu

Patnos-Malazgirt-Bulanık-Muş Yolu,

Erzurum-Tortum-Hopa Yolu

Muradiye-Doğu Beyazıt-Iğdır Yolu

Siirt-Eruh-Şırnak-Beytüşşebap-Hakkâri Yolu

Erzurum-Tortum-Yusufeli-Çorum-Hopa Yolu

Kars-Göle-Şavşat-Çoruh Yolu

Ağrı-Kağızman Yolu

Iğdır-Tuzluca-Kağızman Yolu²⁸⁵

Bu güzergâhlar üzerinde yol yapım çalışmalarına 1949 yılında başlanmıştır. Fakat 1951 yılında doğu kalkınması projesine son verilmiş, daha sonra ayrı bir program

²⁸⁴ Şen, *Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci*, s.145-146.

²⁸⁵ Akşam, "Yol Kalkınması", 3 Eylül 1948, s.1.

dâhilinde yapım çalışmaları devlet yol ağı programına dâhil edilmiştir. Karayolları Genel Müdürlüğü, önceki yıllarda başlanmış ve kısmen tamamlanmış. Doğu Kalkınması Programında, yolların yapım faaliyetlerine devam edilmesi ve daha önce devlet yollar ağına dâhil edilmemiş bazı yolları da yol ağına eklemek amacıyla, 5539 sayılı kanun 15. Maddesi gereğince devlet yolları ağına yeni yollar eklenmesini önermiştir. Böylece 29.306km.'ye ulaşan devlet yol ağı 26 Mart 1951 tarih ve 3/12760 sayı ile Bakanlar Kurulu onayından geçmiştir.²⁸⁶

2.1.7. Karayolları Genel Müdürlüğünün Kuruluşu

II. Dünya Savaşı yıllarında, milli savunma için gerekli olan karayolu ulaşımında eksikliklerle karşılaşılmasının yanı sıra, yol yapım ve bakımı için Osmanlı Devleti'nden beri bir mali kaynak olarak devam ettirilen yol vergisinin de, özellikle az gelirli vatandaşlar için bir sıkıntı kaynağı olması, karayolları konusunda her yönüyle önemli çalışmaların yapılmasını gerekli kılmıştır. II. Dünya Savaşı'nın sonunda Türkiye'nin batı bloğu içerisinde yer alması, Amerikalılar ile ilişkilerin gelişmesi ve bunun sonucunda ABD ile Türkiye arasına imzalanan 4 Temmuz 1948 tarihli anlaşma Türk karayolları için bir dönüm noktası olmuştur. Karayollarımızın gelişmesi için Türkiye'ye davet edilen Amerika Yolları idaresi Genel Müdür Yardımcısına Hilts'e; "yolarımız ve yol teşkilatlarımız hakkında incelemeler yaptırılmış gerekli gördüğü tedbirler hakkında tavsiyeler almıştır". Hilts'in üzerinde durduğu konuşmalardan birisi de teşkilattır. Rapora göre; yollar ile ilgili teşkilat, doğrudan doğruya Bayındırlık Bakanlığına bağlı genel müdürün idaresi altında tüzel kişiliği haiz bir genel müdürlüğün kurulmasıdır. Hilts yaptığı bir basın açıklamasında: "*Yollar teşkilatı, bir fabrika, bir banka gibi çalışmalıdır. Yollar İdaresinin muntazam bir kâr ve zarar hesabı olmalıdır.*"²⁸⁷ Diyerek yol teşkilatının önemini vurgulamıştır.

Amerikalı uzmanların teşkilatla ilgili önerileri Hükümet tarafından dikkate alınmış ve dokuz yılda yapılacak 23.000 km.'lik Devlet Yol Ağı Programının uygulanabilmesi için teşkilatla ilgili düzenlemelere hemen başlanılmıştır. Şose ve Köprüler Reisliği'nin varlığına son verilerek, 11 Şubat 1950 tarihinde kabul edilen ve 1 Mart 1950'de yürürlüğe giren 5539 sayılı kanunla tüzel kişiliğe sahip, katma bütçeli bir yönetim öngören Karayolları Genel Müdürlüğü kurulmuştur. Karayolları teşkilat

²⁸⁶ Özdemir, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası*, s.171.

²⁸⁷ Cumhuriyet, "M. Hilts'in Yollarımıza Dair Beyanâtı", 8 Nisan 1948, s.1-4.

kanunun hazırlanmasında, büyük emek harcayan Bayındırlık Bakanlığı Müşaviri Mühendis Vecdi Diker'de ilk Karayolları Genel Müdürü olarak atanmıştır.²⁸⁸

Karayolları Genel Müdürlüğü ile ilgili kanun 1 Şubat 1950 yılında TBMM ye “*yollar genel müdürlüğü kuruluş ve görevleri hakkında kanun*” isminde verilmiş fakat Bolu Milletvekili İhsan Yalçın kanun isminin, “*Yollar Genel Müdürlüğü*” yerine “*Karayolları Genel Müdürlüğü*” şeklinde değiştirilmesini teklif etmiştir. İ. Yalçın TBMM'deki konuşmasında şunları dile getirmiştir: “ *Bu kanun tasarısının başlığında yollar genel müdürlüğü tabiri vardır. Halk bu ki memleketin deniz yolları, havayolları ve demir yolları vardır ve bunlar ayrı ayrı genel müdürlük halindedir. “yollar” deyince bütün yolları içine alan bir kanun maliyeti almaktadır. Hâlbuki kanun karayollarına aittir.*” bunun üzerine İ. Yalçın'ın teklifi 3 Şubat 1950'de TBMM'de kabul edilmiştir.²⁸⁹

Bayındırlık bakanlığına bağlı tüzel kişiliğe sahip ve katma bütçeli bir kuruluş olan Karayolları Genel Müdürlüğünün görevleri şunlardır.

1. Devlet yolları ağına giren yol ve köprüleri seçip teklif etmek, yol güzergâhlarının tayin ve tespit eylemek veya değiştirmek, hazırlayacağı alanlara göre yolları ve köprüleri inşa etmek, onarmak ve emniyetle kullanılmasını sağlayacak şekilde sürekli bakım altında bulundurmaktır.
2. İl yolları ağlarının yapım, ıslah ve bakım programını inceleyerek onarılmasını bayındırlık bakanlığına teklif etmek ve denetlemek illerce yapılacak yol ve köprü, proje ve keşiflerini incelemek, onarmak ve kabul işlemlerinde üye bulundurmaktır.
3. Bütün yol ağlarının inşası onarımı bakım ve diğer hususlar hakkında teknik esaslarla vasıf ve şartları tespit etmek.
4. Yol inşa ve bakımına lüzumlu malzeme, makine ve teçhizat ile taşıtlarını seçmek, sağlamak, depo etmek, onarmak, kullanılır durumda bulundurmak ve gerekli tamirat öğeleri ve tesisleri kurmak.
5. Yollar idaresini görevi içinde bulunan işlerin yapılmasına lüzumlu arazi ve gayrimenkul kanunlara göre geçici olarak işgal etmek veya kamulaştırmak ve satın almak.

²⁸⁸ Ulus, “Karayolları Genel Müdürlüğü Faaliyete Geçti”, 3 Mart 1950 s.1-2.

²⁸⁹ TBMM Zabıt Ceridesi, D: 8, C:24,38.Birleşim, 3.02.1950, s.59.

6. Yolların yapım, onarım ve bakımına ve emniyetle işletilmesini muvazi garaj ve atölyeleri makine ve malzeme ambar ve depolarını, idare binalarını, servis ve akaryakıt tesislerini ve bakım emniyetini sağlayacak radyo verici istasyonlarını, Karayolları Genel Müdürlüğü görevlilerinin verimli yönetimine yarayacak diğer tesisleri yapmak, teçhiz etmek, kiralamak ve bakımlarını sağlamak.
7. Yolların kullanılmasına, teknik ve emniyet korunmasına ait esas ve kaideleri tespit etmek ve yürütmek ve uygun göreceği yol işaretlerini tesis etmek.
8. Karayolları genel müdürlüğünün çalışılmasına ait bütün bilgileri toplamak ve yayınlamak.
9. Yol ağları ile ilgili bir bütün işleri yapmak.²⁹⁰

Hilts'in raporu doğrultusunda yol işlerinin yapımı, bakımı ve onarımı Bayındırlık Bakanlığına bağlı Karayolları Genel Müdürlüğüne bırakılmıştır.

Karayolları Genel Müdürlüğü Kuruluş Kanunun 19. Maddesine göre karayollarının finansman kaynakları şunlardır:

1. Vergisinden Şose ve Köprüler kanununa göre bayındırlık bakanlığına ayrılan %15lik pay (29 Şubat 1952 de yürürlükten kaldırılmıştır).
2. Dâhili istihlak vergisi hakkındaki kanuna göre benzin ve benzerlerinden alınan; kiloda 7,50 kuruşun tamamı ve akaryakıttan alınan mazot ve motorinden 0,55 kuruşun tamamı ham petrolden alınan 10,00 kuruşun tamamı, (istihlak vergisi 1 Mart 1957 yılında kaldırılmıştır.)
3. Akaryakıt yol vergisi olarak alına kiloda 11,00 kuruşun tamamı (29 Şubat 1952 yılında yürürlükten kaldırılmıştır).
4. Akaryakıtların gümrük kesimleri
5. Devlet bütçesinden yapılacak yardımlar
6. Bağış ve diğer çeşitli gelirler
7. Faizler
8. İhtiyaç duyulmayan ya da hurda duruma gelen yol makine atölyeleriyle çeşitli gayrimenkullerin satışlarından elde edilen gelirler.

²⁹⁰ KGM, *Karayolları Tarihi* s.88.

9. Yol işleri müteahhitlerine sözleşmeleri gereğince verilecek malzeme, araç-gereç arazi vs. kira bedelleri.
10. Taahhütlerin kısmen veya tamamen yerine getiremeyen yol işleri müteahhitlerinden alınan gecikme vs. tazminatı.²⁹¹

Karayolları Genel Müdürlüğünü illerdeki kuruluşu: bölge müdürlükleri olarak öngörülmüş olup, karayolları genel müdürlüğü kuruluş kanunu ile 10 adet bölge müdürlüğü oluşturulmuştur. Daha sonra 1953 yılında Van'da 11.bölge müdürlüğü, 1956 da Erzurum'da 12. Bölge müdürlüğü, 1960 ta Antalya'da 13.bölge müdürlüğü, 1965te Bursa'da 14.Kastamonu'da 15. ve Sivas'ta 16. Bölge müdürlükleri; 1967 yılında ise İstanbul çevre yolu ve boğaz geçişi işlerini görmek üzere Zincirlikuyu- İstanbul'da 17.Bölge Müdürlüğü kurulmuştur.²⁹²

Karayolları Genel Müdürlüğü kanununa göre yollar üç sınıfa ayrılmıştır.

1. Devlet yolları; önemli bölge ve il merkezlerini, demir, deniz ve hava istasyon, iskele, liman ve alanlarını birbirine bağlayan anayollardır. Devlet yolları karayolları genel müdürlüğü tarafından yapılır ve bakılır.²⁹³
2. İl yolları; şehir, kasaba, ilçe ve bucak merkezlerini birbirine ve il merkezine ve komşu ildeki yakın ilçe merkezlerine, devlet yollarının ağlarını, yakın demiryolu istasyonlarına, limanlara, havaalanlarına ve kamu ihtiyacının gerektirdiği diğer yerler bağlayan yollar il yolları ağına girmektedir.²⁹⁴ Bu yolların yapımı il özel idarelerine aittir.
3. Köy yolları; devlet ve il yolları ağına girmeyen bütün yollar köy yollarıdır. Köy yollarının yapımı köy kanunu hükümlerine göre köylere aittir.

Karayolları Genel Müdürlüğü kurulurken; karayolu politikasında, “tekerlek dönsün” ilkesini benimsemiştir. At arabası tekerleğini bile güçlükle dönebildiği toprak yollarda, otomobil tekerleğinin dönmesini sağlayacak çalışmalarla bütün yurda sahip olma hedefi doğrultusunda çalışılmıştır. İzlenen karayolu politikasının temel amacı ülke kalkınmasına destek verecek sosyal yönü ağır basan, erişebilirlik sağlayacak yol

²⁹¹ Özdemir, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası*, s.179.

²⁹² KGM, *Karayolları Tarihi* s.89.

²⁹³ Mutlu, Bayındırlık Bakanlığı Tarihi (1848-2004), s.338.

²⁹⁴ Niyazi Kiper, “İl Yolları Programı” *Karayolları Bülteni* Yıl:2,Sayı:16,Şubat 1952, s.1.

tiplerine öncelik vermek olmuştur. Sağlık, eğitim gibi hizmetlerin ülkenin tüm bölgelerine götürülebilmesi için yolların yaz –kış geçit vermesi amaçlanmıştır.²⁹⁵

2.2 Ulaşım Politikasında Demiryolu Ulaşımı (1938-1950)

Bu dönemde demiryolu yapımları önemli ölçüde yavaşlamıştır. II. Dünya Savaşı'nın getirdiği ekonomik yük nedeniyle demiryolu inşaatlarına gerekli ödenek ayrılamamıştır. Gerçi 1941'de iç borçlanmaya gidilerek finansman sorunu çözümlenmeye çalışılmış ise de yine savaşın olumsuz etkisiyle demir, çimento, ray ve travers gibi malzemenin bulunmaması nedeniyle demiryolu yapımlarında oldukça fazla zorlanılmış, hatta inşaatlar durma noktasına gelmiştirler. Savaş sonrası dönemde gerekli malzemenin sağlanması ile demiryolu yapımına başlanmış ancak eski hızına asla ulaşamamıştır. Özellikle 1948 yılı Türkiye'nin ulaşım politikasında bir dönüm noktası olmuştur. II. Dünya Savaşı'nda demiryollarının savunma açısından güvenirliliğini kaybetmesinin yanında, savaş sonrasında motorlu araçların çoğalması karayoluna olan isteğin artmasına sebep olmuştur. Bununla birlikte dönemin yöneticileri Amerika'nın yönlendirmesiyle demiryolu yapımı terk etmiş, karayolu yapımına öncelik vermişlerdir.²⁹⁶

Bu dönemde 1939 yılında 7324 km olan demiryolu uzunluğu, 1945 yılında 7515 km.'ye çıkmıştır. Demiryolları altı yıllık bu süre zarfında 191 km artmıştır. Buna Hatay'ın anavatanına katılışıyla devlete geçen Toprakkale-İskenderun hattı da dahildir. Ayrıca bu dönemde bazı hatların yapımına da karar verilmiştir. Bunlar; Bozüyük-İnegöl-Bursa-Mudanya hattı(182 km), Mekece-Yenişehir-Boğazköy hattı (60 km), Osmaneli-Taşköprü hattı (8 km), Bursa-Mustafakemalpaşa-Okçugöl hattı (95 km), Okçugöl-Gönen-Biga-Çanakkale hattı (240 km), Somucak-Ilgaz-Tosya-Osmancık-Gümüşhacıköy-Merzifon-Amasya hattı (265 km), Arifiye-Akyazı-Mudurnu-Bolu-Gerede-İsmetpaşa hattı (260 km), Adapazarı-Hendek-İbrahimağa-Düzce hattı (95 km), İbrahimağa-Akçakoca-Ereğli hattı (95 km), Mudurnu-Ankara hattı (280 km), Amasya-Erbaa-Niksar-Koyulhisar-Kelkit-Tercan hattı (520 km), Erbaa-Çarşamba-Samsun hattı (140 km), Çarşamba-Terme-Ünye hattı (51 km), Bayburt-Gümüşhane-Trabzon hattı (220 km), Tercan-Muş hattı (250 km), Isparta-Antalya hattı (150 km),

²⁹⁵Özdemir, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası*, s. 180-181.

²⁹⁶Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları*, s.45-48.

Çumra-Seydişehir-Yenişehir-Şarkikaraağaç-Eğirdir hattı (320 km), Konya-Ankara hattı (300 km), Diyarbakır-Akdoğan hattı(140 km), Çerikli-Sungurlu-Alaca-Kayabaşı hattı (350 km)²⁹⁷

Eğer planlanıldığı gibi bu hatlar yapılmış olsaydı, yaklaşık 4000 km'lik bir demiryolu ağı, mevcut demiryolu ağı birleşecek ülke tam anlamıyla demir ağlarla örülecekti. 1943 yılında planlanan bu hatlara günümüzde dahi ihtiyaç duyulmaktadır. Ama maalesef dönemin yöneticileri Amerikan'ın yönlendirmesiyle bu programı yerine getirmemiştir. Ayrıca bu dönem içinde yabancı şirketlerin elinde bulunan hatların küçük bir kısmı millileştirilmiş ve yabancı şirketlerce işletilen demiryolu uzunluğu 405 km.2ye düşmüştür.

2.2.1.1938-1950 Yılları Arasında Doğu'da Devlet Tarafından Yapılan Hatlar

2.2.1.1. Maraş-Köprüağzı Hattı

1927 yılında yapımına başlanan Fevzipaşa-Diyarbakır hattı Maraş'ın yakınından geçmesine rağmen aradan geçen 17 yıllık bir süre içinde Maraş'a demir yolu bağlanmamıştı.²⁹⁸ Askerî ve ekonomik sebeplerden dolayı, Maraş şube hattı Fevzipaşa-Malatya hattı üzerinde Köprüağzı –Maraş istasyonu ile Maraş arasında²⁹⁹ 2 Ağustos 1944 tarih ve 4643 sayılı kanun ile Gaziantep ve Maraş yapılacak hatlar için 20 milyon ödenek verilmiştir.³⁰⁰

Hattın yapımına 1.861.000 lira tahmini bedelle ihaleyi kazanan Arı inşaat şirketi tarafından 3 Mayıs 1946'da başlanmıştır. Hattın yapımı ihalede belirtilen süre içinde tamamlanmış Fevzipaşa-Diyarbakır hattının 53.km'sinin Köprüağzı mevkisin den başlayarak Maraş'a ulaşan 28 km.'lik şube hattı 6 Mayıs 1948'de işletmeye açılmıştır.³⁰¹

²⁹⁷ As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları 1923-1960*, s.246.

²⁹⁸ As, s.258.

²⁹⁹ Mutlu, *Bayındırlık Bakanlığı Tarihi (1848-2004)*, s.324.

³⁰⁰ TBMM Zabıt Ceridesi, D: 7, C:13, 87. Birleşim, 2.08.1944, s.27.

³⁰¹ Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları*, s.110-111.

2.2.1.2.Narlı-Antep-Karamış Hattı

Bu hattın açılış amacı, Antep ve çevresinin mahsulünü ana hatta bağlamak (Fevzipaşa-Diyarbakır hattı) ve İslâhiye'den Suriye sınırına giden ve Çobanbey'de tekrar sınırimıza dâhil olan güney demiryolumuzun Suriye'ye girmeden ulaşımı sağlamaktır Ayrıca Antep'in bir endüstri merkezi olma yolundaki gelişmesi, şarap ve çimento fabrikalarının açılması, Nizip'in bir zeytin merkezi haline gelmesi, yapılacak olan demiryolunun önemini ekonomik açıdan daha da artmıştır.³⁰²

Bu hattın demiryolu yapımı için herhangi bir kanun çıkarılmadan, etüt çalışmaları için 23 Eylül 1943'te Hazakal Şirketine ihale verilmiştir.³⁰³ Etüt çalışmasını bitirilmesinden sonra TBMM'de 2 Ağustos 1944'te kabul edilen bir kanun ile Antep ve Maraş'a yapılacak demiryolu için 20.000.000 ödenek verilmiştir.³⁰⁴ Kanuna göre Fevzipaşa-Diyarbakır hattının 52.km sindeki Narlı istasyonundan, Antep'e kadar 84 km, Antep-Karakamış hattı ile 94 km, demiryolu yapılması planlanmıştır.

Hattın inşası 1946'dan üç kısma ayrılarak ihale edilmiş ise de, şirket inşaata başlamadığı için sözleşme bozulmuştur. Daha sonra 1947'de yapılan ihale ile inşaatına tekrar başlanan hat 1953'te bitirilmiş ve işletmeye açılmıştır.

2.2.1.3.Erzurum – Hasankale Hattı

1939 da Erzurum'a ulaşan Sivas-Erzurum hattının burada kalmayarak, Sovyet Rusya sınırından Sarıkamış'a kadar yapılmış geniş hatla birleştirilmesi amacıyla, 1938 yılında bir ödenek verilmiştir. Uzunahmetler kısmına kadar. İlk 20 km.'lik kısmın haritası hazırlanmış ve güzergâhı da tespit edilmiştir. 1939'da bu 20 Km.'lik kısmın yapılması için hazırlanan kanun teklifi kabul edilmiş. 2,5.000.000 liralıkta ödenek verilmiştir. ³⁰⁵ Fakat Erzurum'dan Rus sınırına kadar olan Erzurum- Sarıkamış dar (0,60m) hattı ile Sarıkamış-Sınır geniş (1.534m) hattı işletmecilik açısından ters bir durum meydana getirmiştir. Ankara'dan-Kars'a taşınacak yük, Erzurum ve Sarıkamış'ta aktarma yapıldıktan sonra Kars'a ulaşabilecekti. Dolayısıyla Erzurum'dan sınıra kadar olan dar ve geniş hattan normal hatta çevrilmesi işletmecilik açısından bir zorunluluktur. Diğer yönden hattın normal hatta çevrilmesi, bölgenin ekonomik yönden gelişmesine

³⁰² Barda, *Münakale Ekonomisi*, s.188.

³⁰³ As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları 1923-1960*, s.259.

³⁰⁴ TBMM Zabıt Ceridesi, D: 7, C:13, 87. Birleşim, 2.08.1944, s.27.

³⁰⁵ TBMM Zabıt Ceridesi, D:6, C:7, 13. Birleşim, 13.12.1939, s.51

katkı sağlamak yanında, ülke savunması açısından da zorunlu görünmekteydi. Ancak öncelikle Erzurum-Uzunahmetler istasyonu açısından da zorunlu görülmekteydi. Ancak, öncelikle Erzurum-Uzunahmetler istasyonu arasındaki 22 km.'lik bölümün normal hatta çevrilmesi düşünülmüştür. Çünkü 120m uzunluğunda ve 50-60 m yüksekliğinde bir viyadük ve 1800m uzunluğunda bir tünel inşası gerekiyordu.³⁰⁶

Bu amaçla 13 Aralık 1939 tarih ve 3475 sayılı kanun ile hattın Erzurum'dan Uzunahmetler istasyonuna uzatılması için 2,5 milyon lira ödenek verilmiştir.³⁰⁷ Hatta inşası ikiye ayrılmış ve Erzurum'dan itibaren iki bölümün ihalesi yapılmış ise de, Nafia ve maliye vekâletleri, arasındaki anlaşmazlıktan dolayı hattın inşasına başlanamamıştır.³⁰⁸

II. Dünya Savaşını etkisiyle hattın yapımı 1944 yılına kadar gündeme gelmemiştir. 2 Ağustos 1944 tarih ve 4643 sayılı kanun ile hattın yapımı için 40.000.000 lira ödenek verilmiştir.³⁰⁹ Ancak ekonomik yetersizlik sebebiyle hattın yapımına hemen başlanamamıştır.

1948 yılında "Türkiye iktisadi kalkınma planı" çevresinde Erzurum-Sarıkamış hattına 1948'de başlanarak, 1951'e kadar normal hatta çevrilmesinin planlanması üzerine ancak 1948'de inşasına başlanmıştır. Hattın Erzurum-Uzunahmetler bölümü Şubat 1949'da bitirilmiş, Ancak Amerika'ya sipariş edilen traverslerin gelmemesi nedeniyle ray döşemesine devam edilememiştir. Malzemenin gelmesiyle birlikte Hasankale'ye kadar olan 42 km.'lik bölüm kısa sürede bitirilerek 20 Aralık 1949'da işletmeye açılmıştır.³¹⁰

Sarıaslan yazdığı eserinde Erzurum demiryolunun Sarıkamış hattıyla birleşmesi üzerine şunları söylemiştir: *"1919'un Ağustos'unda Erzurum'da millî mücadelenin tohumu Anadolu toprağına atılmış.". aynı günlerde Erzurum'dan "Heyeti Temsiliye Reisi" sıfatıyla M. Kemal, Alaşehir kongresine bir telgraf çekmiştir. Telgraf, ulusal kuvvetlerin birleştirilmesi yönündeydi. Alaşehir kongresinde telgrafa verilen yanıt o gün ki adıyla Ankara-Erzurum-Kafkas Demiryolunun da esintisi gibidir. "doğudan batıya genişleyen vatansever teşkilatınızla batıdan doğuya doğru genişleyecek olan*

³⁰⁶ Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları*, s.259.

³⁰⁷ TBMM Kavanın Mecmuası, C:21, s.21.

³⁰⁸ As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları 1923-1960*, s.261.

³⁰⁹ TBMM Kavanın Mecmuası, C:26, s.739.

³¹⁰ Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları*, s.116.

*teşkilatımız birleştiği gün...” ulusal güçlerin birleştirilmesini düşünün ardından, ivedilikle ulusal alt yapının kurulup-geliştirilmesi düşüncesi doğacaktır.*³¹¹

2.2.2.Demiryollarının İşletimi

1939-1945 yılları arasında II. Dünya Savaşı döneminde karayolu taşımacılığı gelişmediği için demiryolları önemli görevler üstlenmiştir. Savaş yıllarına çok kullanılan demiryolları ve işletme araçlarının bakımı ve personel sayısının arttırılması işletme masraflarını yükseltmiştir. Bu nedenle 6 misli uygulanan tarifeler 15 Ağustos 1941'de itibaren 6.3 misline ve 1 Ağustos 1943'ten itibaren de 10 misline çıkarılmıştır. Bu dönemde, daha çok askerî amaçlı taşımalar yapılmıştır.³¹²

Sonuç olarak 1920'lerde başlayan yoğun çalışmalar neticesinde gerçekleştirilen demiryolu işletmeciliği,1930'lu yıllarda önemli gelişmeler kaydetmiş 1940'lı yıllarda bu gelişmesini devam ettirememiştir. Şirketlerden alınan ve hatları çok bozuk olan demiryolları da yenilenememiştir. Yeni hatların bakımları bile düzenli olarak yapılamamıştır. Raylar yıpranmış, traversler eskimiş, balast bozulmuştur. Sayıları yetersiz ve çok bakımsız olan vagon ve lokomotifler ihtiyacı karşılayamamıştır. İşletmecilik Ankara'nın batısında iyi olmasına rağmen doğunun tam tersi bir durum vardır. Ayrıca 1939 da 40-45 km'ye kadar çıkan hız 1950 de 30km'ye düşmüştür. Osmanlı'dan kalan işletme nizamnamesi değiştirilmemiş aynen uygulanmıştır. Bütün bunlara rağmen devlet demiryolları, şirket demiryolları gibi devlet bütçesine yük olmamıştır. Elde ettiği gelire şirketlerden satın alınan demiryollarının taksitlerini ödediği gibi, kendi masraflarını karşılayarak işletme açığı vermemiştir. Yaptığı hizmetle yurdun ekonomik, sosyal ve kültürel kalkınmasına önemli derecede katkıda bulunmuştur. Ancak II. Dünya Savaşından sonra karayollarına önem verilmesiyle demiryolu işletmeciliği geri plana atılmıştır.³¹³

2.2.3. Tarife Sistemi

1933'te kabul edilen tarife sistemi, II.Dünya Savaşı'na kadar devam etmiştir Savaşın olumsuz etkisiyle demiryollarının işletme masrafları artınca, Anadolu Demiryolları tarifesinin 6 katı olarak uygulanan tarifelere zam yapılarak 6.3 katına çıkarılmıştır. Daha sonra Bakanlar Kurulu kararı ile 22 Haziran 1943'te tekrar zam

³¹¹Sariaslan, *Demir Ağlardan Örümcek Ağlarına*, s.91.

³¹²Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları*, s.171-178.

³¹³ Yıldırım, s.179-180.

yapılarak Anadolu Demiryolları tarifesi 10 katına çıkarılmıştır. Tarife 1 Ağustos 1943'te yürürlüğe girmiştir. 1943-1950 döneminde yürürlükte kalan bu tarife yük taşımacılığında önemli değişiklikler yapmıştır. Bagaj, ticari eşyadan ayrılmış, ticari eşya da seyr-i seri ve seyr-i hafif olarak ikiye ayrılmıştır. Ancak 1943'te yürürlüğe giren zam ücret tarifelerine direk yansımamıştır. Yolcu tarifelerinde çeşitli indirimler yapılarak zam oarnı düşürülmeye çalışılmıştır. Yine yük tarifelerinde önemli indirimler yapılmıştır. Yapılan indirimlerde, kamyon ve otobüs rekabeti, halkın ödeme gücü göz önüne alınmıştır.³¹⁴

2.3.Ulaşım Politikasında Havayolu Ulaşımı (1938-1950):

II. Dünya Savaşı yıllarında dünyada havayolu ulaşımı alanında yaşanan gelişmeler Türkiye'de de kendini göstermiştir. 1943 yılında altı uçakla 2.600 km.'lik beş hat üzerinden uçulmuş, 1945 yılında uçak sayısı on dört, hat sayısı dokuz ve şebeke genişliği 10.000 km'ye ulaşmıştır. Türk Hava Yolları, 1945 yılında ABD'den alınan 22-28 yolcu kapasiteli otuz adet DC-3 ve üç adet C-47 uçağın filoya katılması ile Ortadoğu'nun en büyük havayolu seviyesine ulaşmıştır.³¹⁵

1946 yılında Recep Peker Hükümeti ile birlikte ilk kez bir hükümet programında havayolu ile ilgili çalışmalara yer verilmiştir. Recep Peker havayolu politikasını şu şekilde dile getirmiştir. “ *Uçaklarımızı çoğaltmak ve mükemmelleştirmek, alanlarımızı milletlerarası şartlara uygun bir seviyeye çıkarmak hava hatlarını önemli istikametlerde, her mevsimde işleyebilir bir kabiliyet vermek hedefimizdir.* ”³¹⁶

1944 yılında, Amerika'da Türkiye'nin katıldığı bir kongrede *Milletlerarası Sivil Havacılık Antlaşması*'na uygun olarak; Türkiye'de, milletlerarası sivil havacılığa elverişli havaalanlarını ve tesislerin yapımına karar verilmiştir. Bu amaçla Türkiye'yi hava ulaştırması bakımından belli bir seviyeye yükseltmek için, Şubat 1946 ve Haziran 1947'de çıkarılan iki kanun ile toplam 43 milyon lira ödenek verilerek Ulaştırma Bakanlığı bu iş için görevlendirilmiştir. Bunun üzerine ABD'den gelen yetkililere 1946 yılında Türkiye genelinde bir hava ulaştırma etüdü yaptırılmıştır. Bunun üzerine Ulaştırma Bakanlığı, Türkiye'de sivil havacılığın gelişmesi için gerekli mühendislik hizmetleri, elektronik teçhizat, hangar gibi binalar, aydınlatma malzemelerinin temini

³¹⁴Yıldırım, s.184-185.

³¹⁵ Özdemir, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası*, s.41.

³¹⁶Arar, *Hükümet Programları*, 1920-1965, s.177.

için *Westinghouse Electric International Company* ile bir sözleşme imzalamıştır. Havaalanı ve terminal binalarının projeleri için de yine Amerikalı bir firma olan *The J. G. White Engineering Corporation* ile anlaşmıştır. Ancak Ulaştırma Bakanlığındaki aksamalar nedeniyle bu görev Nisan 1949'da Bayındırlık Bakanlığına verilmiştir. Bunun için de genel bir yetki kanunu çıkarılır. 1983'e kadar yürürlükte kalan 5367 sayılı kanuna göre “ *her türlü hava ulaştırmasının sağlanması maksadı ile meydan, pist, hangar, işletme binaları ile bunlarla ilgili teçhizatın ve tesislerin hava, kara ve limanlarının yapılması, yaptırılması ve yerlerine konulması, halen mevcut olanların geliştirilmesi ve düzenlenmesi, bu hususta gerekli kamulaştırma işlemleriyle her türlü etüt işlerinin yapılması, bu işler için gerekli taşıt ve makinelerin alınması için Bayındırlık Bakanlığı görevlendirilir.*” Bu kanunun çıkmasıyla birlikte: Yeşilköy'de yeni bir pist ve terminal binası, Ankara Esenboğa Adana ve Trabzon'da bir havaalanı ve Türkiye'nin diğer küçük havaalanlarında muhtelif elektronik uçuş kolaylıkları sistemi yapılmıştır.³¹⁷

Türkiye Orta ve Yakındoğu ile Avrupa arasında en kısa yollardan biri olmasına rağmen, milletlerarası hava taşımacılığı dışında kalmış ve bu alanda havayolları güzergâhında bir uğrak yeri olarak önemli bir avantajı kullanamamıştır.³¹⁸ Havayolu ulaşımının çok maliyetli olması nedeniyle Doğu ve Güneydoğu Anadolu'da birkaç küçük çalışmalar bu dönemde yapılamamıştır.

³¹⁷ Mutlu, *Bayındırlık Bakanlığı Tarihi (1848-2004)*, s.332-333.

³¹⁸ Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları*, s.61.

SONUÇ

Türkiye'nin Doğu'su, eterli ulaşım ağının olmayışının sıkıntısını ve bunun olumsuz sonuçlarını uzun yıllar yaşamıştır. Türkiye Cumhuriyeti Kurtuluş Savaşı'nı kazanıp Lozan Antlaşması ile bağımsızlığını tüm dünyaya kabul ettirdiğinde ülke yoksul, yıkık ve harap bir haldeydi. Bundan dolayı ülkenin yeniden inşası ve bayındır hale getirilmesi, Türkiye Cumhuriyeti Hükümetlerinin temel misyonu olmuştur. Mustafa Kemal Atatürk'ün önderliğinde çağdaşlaşmayı hedef alan yeni Türk Devleti'nin hedefi, ülkenin siyasî, sosyal, iktisadî ve kültürel yönden kalkınmasında rol oynayan ulaşım sistemleri olmuştur.

Cumhuriyet Hükümetlerinin ulaşım sistemi ile temel amacı; ülke içindeki şehirlerin özellikle Orta, Doğu ve Güneydoğu Anadolu'daki yerleşim merkezlerinin birbiriyle bağlamaktır. Bu bölgelerde ki yer altı ve yer üstü doğal zenginlik kaynaklarına ulaşarak bunları işletmek, yurt savunması ve güvenliği için gerekli önlemleri almaktır. Çünkü yerleşim merkezlerinin birbirinden kopuk oluşu, şehirlerarasında ticaretin az oluşu, ülkenin Doğu'sunun eğitim ve sağlık hizmetlerinden yoksun oluşu ülkenin ekonomik ve sosyal kalkınmasını gerçekleştirebilmesinde engel oluşturmaktaydı. Bu nedenle yerel pazar ve kaynakların birbirine bağlanması gerektiğinden ulaşım verili önem daha da artmaktaydı.

Osmanlı Devleti döneminde yabancı devletlerin çıkarlarına hizmet eden “*ağaç görüntüsündeki*” demiryolu ulaşımı ülkenin batısına ve güneyine toplanmıştır. Böyle bir ulaşım sistemi ülkenin ekonomik sosyal ve kültürel ihtiyaçlarını karşılamaktan çok uzaktı. Böyle bir durumda Anadolu'da demiryolu ulaşımından söz etmek mümkün değildi, var olan hatlar ise, birbirinden farklı yapılmış ve birbirleriyle bağlantısı olmayan hatlardı. Ayrıca kilometre garantisinden daha fazla para almak amacıyla hatlar gereksiz yere uzatılmıştır. Cumhuriyet hükümetleri, Osmanlı döneminde izlenen ulaşım politikasının aksine ülke menfaatlerini ön planda tutmuş, milli birlik ve beraberliğin yanı sıra milli ekonominin ihtiyaçlarına cevap veren, yurdun en ücra köşesine giden, mevcut yer altı ve yer üstü kaynaklarına ulaşan bir ulaşım sistemi benimsemiştir.

Türkiye'de, Cumhuriyetin ilanıyla yapımına başlanan demiryolu hatlarında ülke savunmasının yanında, ülke genelinde geri kalmış bölgelere ulaşmak için yapılmıştır. Demiryolu ilk önce Orta, daha sonra da Doğu ve Güneydoğu Anadolu'ya ulaşmıştır.

Yeni yapılan demiryolu hatlarında ulusal çıkarlar göz önünde tutulmuş, ağ biçiminde demiryolu hatları yapılarak, geri kalmış Doğu ve Güneydoğu Anadolu'nun diğer merkezlere bağlanmasında temel unsur olmuştur.

Özellikle Anadolu'nun doğusuna yönelik planlamada ülke genelindeki dengesizlikleri en aza indirmek amaçlanmıştır. Demiryolu yapımında “ülke bütünlüğü” ilkesi çerçevesinde, ekonomik kalkınmanın belli bir alan ya da bölgede değil, tüm ülke yüzeyinde olması amacı da güdülmüştür. Bu amaç doğrultusunda demiryolu özellikle yurdun en az gelişmiş bölgelerine ulaşılmaya çalışılmıştır. Hedeflenen bu politika doğrultusunda demiryolu, 1930'da Sivas'a, 1931'de Malatya'ya, 1935'te Diyarbakır'a, 1939'da Erzurum'a ulaşmıştır.

TBMM, Ankara'yı başkent ilan ettiğinde, yeni merkezin İstanbul, Edirne, İzmir, Aydın gibi merkezlerle demiryolu bağlantısı mevcut olup ülkenin diğer bölgeleri ve Sivas, Erzurum, Kayseri, Diyarbakır, Malatya gibi önemli şehirlerle demiryolu bağlantısı yoktu. Hâlbuki başkent olarak seçilen bir şehir için önemli merkezlerle bir ihtiyaçtı. Bundan dolayı Cumhuriyet Hükümetleri ilk iş olarak Ankara'nın yeni hatlarla yurdun özellikle doğu ve diğer bölgelerine demiryolu ile ulaşılmasını hedeflemiştir.

1923-1950 yılları arasında Türkiye'de inşa edilen demiryolları genellikle devlet bütçesinden finanse edilmiştir. Ancak 1933'te inşasına başlanan Sivas-Erzurum Hattı için iç borçlanmaya gidilerek demiryolu inşaatlarına yeni bir mali kaynak yaratılmıştır. Mali kaynaklardan biri de 1933 yılında Türk inşaat şirketinin devlete açtığı orta vadeli kredi olmuştur. Milli sermaye ise ancak 36 km.'lik Samsun sahil demiryolu inşasını gerçekleştirerek çok az bir katkıda bulunmuştur.

Cumhuriyetin ilk on yılında demiryolu yapımında yabancı şirketler girişimlerde bulunmuşlardır. 1933'ten sonra demiryolu hatlarının yapımında Türk şirketleri ön plana çıkmıştır. “*Bir karış fazla şimendifer*” parolasıyla Türk sermayesi, Türk mühendisleri ve Türk işçisiyle demiryolu yapımı hız kazanmıştır. Cumhuriyetin milli demiryolu politikası yeni kurulan bir devletin kendini ispatlama ve ülke bütünlüğünün sağlanmasında belirleyici faktör olmuştur. Bu amaç doğrultusunda 1923-1947 yılları arasında ülke genelinde toplam 3.579 km demiryolu hattı yapılmış, yapılan bu hatlara 500.000.000 TL'den fazla para harcanmıştır.

Cumhuriyet hükümetleri bir yandan demiryolu yapımı ile uğraşırken diğer taraftan da yabancı şirketlerin elinde bulunan demiryollarını millileştirmeye çalışmıştır. Yabancı şirketlerin elinde bulunan demiryolu hatlarının satın alınmasına 1927 yılında başlanmış, 1934 yılında millileştirme politikasına hız verilmiş, 1937 yılında yabancı şirketlerin elinde buluna bütün demiryolları satın alınarak millileştirilmiştir. Böylece ülke genlinde bir bütünlük sağlanmıştır.

1923-1950 yılları arasında, Genç Cumhuriyet koyduğu hedeflerine büyük ölçüde ulaşmıştır. Yapılan demiryolları ülkenin doğusunda bulunan bakır, demir, kömür yataklarına ulaşarak hammadde kaynaklarının işletilebilmesi için imkân doğurmuştur. Ülkenin Orta, Doğu ve Güneydoğu Bölgeleri Akdeniz ve Karadeniz Limanlarına açılmıştır. Bu bölgede bulunan zengin tarım ürünlerinin dağıtımı tüm ülkede kolayca yapılabilmiştir. Böylece tüm yurttaki bölgeler arası bir iktisadî bütünlük sağlanmaya çalışılmıştır.

1923-1950 yılları arasında 3.840 km.'si şirketlerden satın alınan, 3579 km.'si yeni yapılan, 256 km.'si Ruslardan kalmış toplam 7675 km uzunluğunda demiryolu ağına ulaşılmıştır. Bu durum demiryolu politikasında amaçlanan noktaya önemli ölçüde geldiğini göstermektedir. Ülkenin Orta, Doğu ve Güneydoğu Bölgelerine ulaşılmış, böylece bölgeler arasında ekonomik sosyal ve kültürel bütünlük sağlanmıştır. Ancak 1948 yılından sonra dönemin yöneticileri Amerika'nın yönlendirmesiyle demiryolu politikasından vazgeçmiş, karayolu politikasına ağırlık vermiştir. Bu dönemden sonra, uzun bir süre demiryolları kaderine terk edilmiş, demiryollarının gelişimi için önemli adımlar atılmamıştır.

1923-1948 yılları arasında, yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti'nin ulaşım politikasında temel hedef demiryolları olmuştur. Karayolları daha çok demiryollarını yurdun üçra noktalarına kavuşturacak tamamlayıcı unsur olarak görülmüştür. Bu dönemde mevcut yolları korumak ve demiryollarını desteklemek amacıyla karayolu ile ilgili çalışmalar yapılmıştır. II. Dünya Savaşı'na kadar karayolu yapımını yerel yönetimler üstlenmiştir.

Cumhuriyetin ilanından sonra karayolu yapımında ilk planlı çalışmanın yapılması için 2 Haziran 1929 yılında Şose ve Köprüler kanunu çıkarılmış, ancak 1929 Dünya Ekonomik Buhranı nedeniyle hayata geçirilememiştir. Daha sonraki yıllarda

karayolu çalışmaları için çeşitli girişimlerde bulunulmuşsa da teknik alandaki yetersizlikler, maddi imkânsızlıklar ve II. Dünya Savaşı'nın çıkması üzerine uygulanamamıştır.

1947 yılından Türkiye Cumhuriyeti karayolu yapımında ABD'den yardım almıştır. ABD için askerî stratejik önem taşıyan Türkiye'de yolların yapımı ön plana çıkmıştır. Bu amaçla Truman Doktrini ile ABD'den gelen yardımla İskenderun-Erzurum karayolu yapılmıştır. Askerî amaçların dışında Türkiye'nin ihtiyaç duyduğu yolların yapımında da ABD'nin hem maddi hem de teknik desteği olmuştur. ABD Yollar İdaresi Müdürü Hiltz'in başkanlığındaki heyet Türkiye'de karayolu yapımı için incelemelerde bulunmuş ve bir rapor hazırlamıştır. Bu rapor üzerine dokuz senede yapılmak üzere 23.054 km.'lik *devlet yol ağı* programı yapılmış, 1949 yılında çalışmalara başlanmıştır. Karayolu çalışmalarında, tüzel kişiliğe sahip katma bütçeli Karayolları Genel Müdürlüğü 1 Mart 1950'de kurulmuş, karayolu ile ilgili çalışmalar bu müdürlük tarafından yürütülmüştür. Karayolu politikasında *tekerlek dönsün* ilkesi benimsenmiş, sağlık eğitim gibi sosyal devlet hizmetlerinin yurdun tüm bölgelerine götürülebilmesi için yolların yaz kış geçit vermesi amaçlanmıştır.

Dokuz yıllık yol programında Doğu'da yapılması planlanan yollardan; Ankara-Çorum-Erzincan yolu, Sivas-Kayseri-Kemerhisar yolu, Elazığ-Bingöl-Muş yolu ve Bahçe-Gaziantep-Urfa-Diyarbakır yolu ülkenin Doğu'su için önemli yollar olmakla beraber yapımları ancak 1950 yılında sonra olmuştur. Bu yollar, Doğu'yu önemli merkezlere ve limanlara bağlayarak Doğu'nun gelişmesinde önemli unsur olmuşlardır.

Dokuz yıllık "*devlet yolu*" programı kapsamındaki uygulamalara 1949 yılında başlanmıştır. Bunun yanı sıra, Doğu, illerine yönelik ayrıca bir yol programı olan Doğu Kalkınma Planı hazırlanmıştır. 1949-1950 yıllarında, Doğu illerinde bulunan ve devlet yolları ağına dâhil olup üçüncü yıl kapsamında ya da bu kapsam dışında kalan 2.500km uzunluğundaki yolun yapılmasını sağlayacak bir yol programı hazırlanmıştır. Doğu Kalkınma Projesini adını alan bu program 10 Mayıs 1949 Bakanlar Kurulu kararı ile onanmıştır. Hasan Saka Hükümeti tarafından Doğu illerinin kalkınması için bu programa 1949 yılı bütçesinden 10 milyon TL ayrılmıştır. Güzergâhlar üzerinde yol yapım çalışmalarına 1949 yılında başlanmıştır. Fakat 1951 yılında doğu kalkınması

projesine son verilmiş, daha sonra ayrı bir program dâhilinde yapım çalışmaları devlet yol ağı programına dâhil edilmiştir.

Zamanla gelişen Türkiye Cumhuriyeti'nde demiryolu ve karayolu çalışmaları birbirinden ayrı değil de, birlikte yürütülebilseydi, ülkemiz bugün baştan aşağı çok sağlam ulaşım ağı ile örülmüş olacaktı. Maalesef 1948 yılında itibaren demiryolu yapımından tamamen vazgeçilmiş, sadece karayolu yapımına ağırlık verilmiştir. Bu durum ülkedeki ulaşım ağının yeterince gelişmemesine sebep olmuştur. Ayrıca 1948 yılından sonra belirlenen karayolu ulaşım politikası da Amerikan menşei olduğu için, demiryolu ve karayolunun birbirini tamamlayacak şekilde yapılmasını engellemiştir.

Çağdaşlaşmanın gereği olarak görülen ulaşım sistemleri, siyasî, sosyal, iktisadî ve kültürel bütünlükle kalkınmayı gerçekleştirerek Türkiye'nin Doğu'su çeşitli imkânlar sunmuştur. Diğer merkezlerle ulaşımın zorlukla yapılabildiği kapalı ekonomiye sahip olan bölge, bundan sonra diğer bölgelere çok rahatlıkla mallarını göndermiş o bölgelerden de ihtiyacı olduğu malları kolaylıkla alabilmiştir. Kültürel ve sosyal alanlarda ki kaynaşma da mesafeler daha hızla kat edildiği için daha çabuk olmuştur.

BİBLİYOGRAFYA

ARŞİVLER

Türkiye Büyük Millet Meclisi Arşivi

DERGİLER

Bayındırlık İşleri Dergisi

Demiryolları Dergisi

Demiryolları Mecmuası

Karayolları Bülteni

Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi

Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi

Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi

Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi

Akademik Bakış

GAZETELER

Cumhuriyet

Ulus

Akşam

Vatan

KİTAPLAR, HATIRALAR VE ARAŞTIRMA ESERLERİ

Açıkses, Erdal, Doğanay, Rahmi, *Amerika'nın Yüzyıllık Ortadoğu Hayali Chester Projesi*, Fırat Üniversitesi Orta Doğu Araştırmaları Merkezi Yayınları No:19, Elazığ 2010.

Akandere, Osman, *Milli Şef Dönemi*, İz Yayıncılık, İstanbul 1998.

Arar, İsmail, *Hükümet Programları 1920-1965*, Burçak Yayınevi, Ankara 1968.

Atatürk, Mustafa Kemal, *Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri*, C.I, II, III, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1997.

As, Efdal, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960)*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), İzmir 2006.

- Barda, Süleyman, *Münakale Ekonomisi*, İsmail Akgün Matbaası, İstanbul 1958.
- Bayındırlıkta 50 Yıl*, Bayındırlık Bakanlığı Yayınları, Ankara 1983.
- Boratoğlu, Korkut, *Türkiye’de Devletçilik*, Savaş Yayınları, Ankara 1982.
- Bridges, J. K., *Kara Ulaşım Tarihi*, Arkin Kitapevi, İstanbul 1968.
- Can, Bülent Bilmez, *Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923)*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2000.
- Çetin, Mustafa, *Avrupa Topluluğu ve Türkiye’de Ulaştırma Politikaları*, TCDD Yayınları, Ankara 1992.
- Evren, Güngör, *Demiryolu*, Birsen Yayınevi, İstanbul 1999.
- Gülsoy, Ufuk, *Hicaz Demiryolları*, Eren Yayıncılık, İstanbul 1993.
- Gürel, Ziya, *Kurtuluş Savaşı’nda Demiryolculuk*, TTK Yay, Ankara 1989.
- Güven, H. Sami, *Türkiye’de Ulaşım Sistemi ve Karayolu Ulaştırma Kooperatifleri*, Ankara 1982.
- Karayolları Tarihi*, Karayolları Genel Müdürlüğü, Pelin Ofset, Ağustos 2007
- Koçak, Cemil, *Türkiye’de Milli Şef Dönemi (1938-1945)*, C.2, İletişim Yayınları, Ankara, 1986.
- Konukçu, Enver, *Mustafa Kemal Atatürk Döneminde Erzurum*, Eser Ofset, Erzurum 1999.
- Mutlu, N. Yücel, *Bayındırlık Bakanlığı Tarihi (1848-2004)*, Bayındırlık Bakanlığı Matbaası, Ankara 2005, 1989.
- Onur, Ahmet, *Türkiye Demiryolları Tarihi (1860-1953)*, Kara Kuvvetleri Kumandanlığı Yayınları, Ankara 1953.
- Özdemir, Nuray, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası (1923-1960)*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Ankara 2006.
- Özyüksel Murat, *Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, Arba Yayınları, İstanbul 1988.
- Sarıaslan, Ümit, *Demir Ağlardan Örümcek Ağlarına*, Otopsi Yayınları, İstanbul 2004.
- Sönmez, Mustafa, *Doğu Anadolu’nun Hikâyesi Kürtler: Ekonomik ve Sosyal Tarih*, Arkadaş Yayınevi, Ankara 1992.
- Şen, Leyla, *Türkiye’de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci*, TESAV Yayınları, Ankara 2003
- Temizgüney, Firdes, *Erzurum’a Demiryolunun Gelişi*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Erzurum 2008
- Tümertekin, Erol, *Ulaşım Coğrafyası*, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul 1987.

Türkiye’de Ulaşım Politikası, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Yayınları, İstanbul 1977.

Uyar, Hakkı, *Tek Parti Dönemi ve Cumhuriyet Halk Partisi*, Boyut Yayın Grubu, İstanbul 1998.

Yıldırım, İsmail, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)*, Atatürk Kültür Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 2001.

MAKALELER

Abisel, M.Arslan “Demiryollarımızın 25. Yıl Dönümü”, *Demiryolları Dergisi*, Sayı:284-287, (Eylül 1949), 53-59.

Akçadurak, Zübeyr, “Cumhuriyet Devrinde Türkiye Demiryolları”, *Demiryolları Dergisi*, Sayı.293, (Mart 1950), 63-65.

Arslan, A. M., “Münakalat Bakımından Demiryolu” , *Bayındırlık İşleri Dergisi*, Yıl.3, Sayı.7, (Aralık 1936), 26-30.

Atay, F.Rıfki, “Yol Politikamızın Esasları Neler Olabilir?” , *Ulus*, 19 Ocak 1938.

Cündübeyoğlu, Kemal, “Şark, Garp, Şimal, Cenup Hepsi Vatan...”, *Karayolları Bülteni*, Yıl.3, Sayı:36, (Ekim 1953), 1-2.

....., “Türkiye’nin Yol Davası”, *Karayolları Bülteni*, Yıl.5, Sayı:60, (Ekim 1955), 5-8.

Bulut, Hüseyin, “Erzincan Demiryolu” , *Erzincan Eğitim Fakültesi Dergisi*, Yıl.1999, Sayı:2, 96-113.

“Cumhuriyetin 16ncı Yılında Türkiye Demiryolları”, *Demiryolları Dergisi*, 15 (I.Teşrin/Ekim 1939), 14-17.

Çavlı, İsa, “Sivas-Erzurum Demiryolu İnşaatı”, *Bayındırlık İşleri Dergisi*, Yıl.5, Sayı: 6 (Kasım 1938),53-90.

Çolak, Filiz, “Türkiye’de Demiryolu Ulaşımı (1880-1940)”, *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, Sayı:111, (Aralık 1997), 8-18.

Esirci, Şükrü, “Karayolları ve Ekonomi” *Karayolları Bülteni*, Yıl.5, Sayı:48, (Ekim 1954), 9.

Daver, Abidin, “Ankara-Erzurum”, *Ayın Tarihi*, Sayı:71, (1-31 İlkteşrin/Ekim 1939), 55-57.

-----, “Sivas-Erzurum Hattı”, *Demiryolları Mecmuası*, Yıl:9 (I-II. Teşrin/Ekim-Kasım 1933), 282-283.

“Demiryollarımızın İnşa ve İşletmesindeki Ana Prensiplere Bir Bakış”, *Demiryollar Dergisi*, Haziran 1931, 197-204.

“Cumhuriyetin Son Beş Yılında Başarılmış Abidelerinden “Sivas-Erzurum” Demiryolu ve Frat Kırıları”, *Bayındırlık İşleri Dergisi*, Yıl.5, S. 5-6 (I.Teşrin/Ekim 1943), İstanbul 1943, 27-37.

Durukal, Hüsnü Sadık, “Cumhuriyet Rejiminin Demiryollar Siyaseti ve Neticeleri”, *Demiryollar Dergisi*, 24(291-293), (Mart 1950), 10-11.

Gözen, Abdülkadir, “Demiryolu İşletmesinin Acıklı Hali” , *Cumhuriyet*, 28 Kasım 1950.

Kalgay, H.Yakup, “Bir Karış Fazla Demiryolu Siyasetimiz ve Mesut Neticeleri”, *Demiryolları Dergisi*, 19(224-226), (I.Teşrin-I. Kanun 1943), 64-69.

..... , “Sarılmaz Bir Azmin Ve İradenin Parlak Zaferi-Sivas-Erzurum” , *Demiryolları Dergisi*, 19(224-226), (I.Teşrin-I. Kanun 1943), 70-79.

Kiper, Niyazi, “İl Yolları Programı”, *Karayolları Bülteni*, Yıl.2, S.16, Şubat 1952, 1-8.

Koçak, Şükrü, “Ulaştırma Politikamız”, *Demiryollar Dergisi*, Sayı:266, Aralık 1947, 3-5.

Kozikoğlu, Sahir, “Ulaştırma Politikasının Esas Faktörleri”, *Demiryollar Dergisi*, S.272-274, Haziran-Ağustos1948, 42-43.

Nadi, Yunus, “Sivas Hattı Açılırken” *Cumhuriyet*, 30 Ağustos 1930 .

Ortak, Şaban, “Atatürk’ün Doğu Anadolu Politikası ve Erzurum’a Demiryolunun Gelişi”, *Atatürk Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Dergisi Mustafa Kemal Atatürk Özel Sayısı*, II/I (Temmuz 1997) 141-151.

Tan, Nemci, “Ulaştırma Politikamız ve Yol Davamız”, *Karayolları Bülteni*, Ocak 1952, Yıl.2, Sayı:15,2-4.

Yakup, Hüseyin, “Sivas-Erzurum Hattı; Taymis Gazetesinin Dikkate Şayan Bir Makalesi Türkiye Demiryolları”, *Demiryolları Mecmuası*, Yıl:9 (I-II. Teşrin/Ekim-Kasım 1933), 505-508.

..... , “Samsun-Sivas Hattı” , *Demiryolları Mecmuası*, 6(61), (Mart 1930), 11-18.

Yalçın, Osman, “Türk Havacılık tarihinde Bağış Uçakları ve Havacılık Sanayii Kurulmasına Tesirleri”, *Akademik Bakış*, 3(6), Yaz 2010, 191-211

Yalçın, Osman, “Mühürzade Nuri Bey’in (Demirdağ) Hayatı ve Çalışmaları (1886-1957)”, *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, Sayı:44, Güz 2009, 743-769

Yıldırım, İsmail, “Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış” *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 7(35), Ankara (Temmuz1996), 387-397.

..... , “Cumhuriyet Dönemi Demiryolu İnşaatlarının Mali Kaynakları ve İlk İç Borçlanma (1923-1950)”, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, Sayı:44, Ankara (Temmuz 1999), 603-626.

Zarakolu, Avni, “Memleketimizde Demiryolu Politikası”, *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Sayı.3-4, (Ankara 1950), 573-589.

RESMÎ YAYIN VE TUTANAKLAR

Düstur

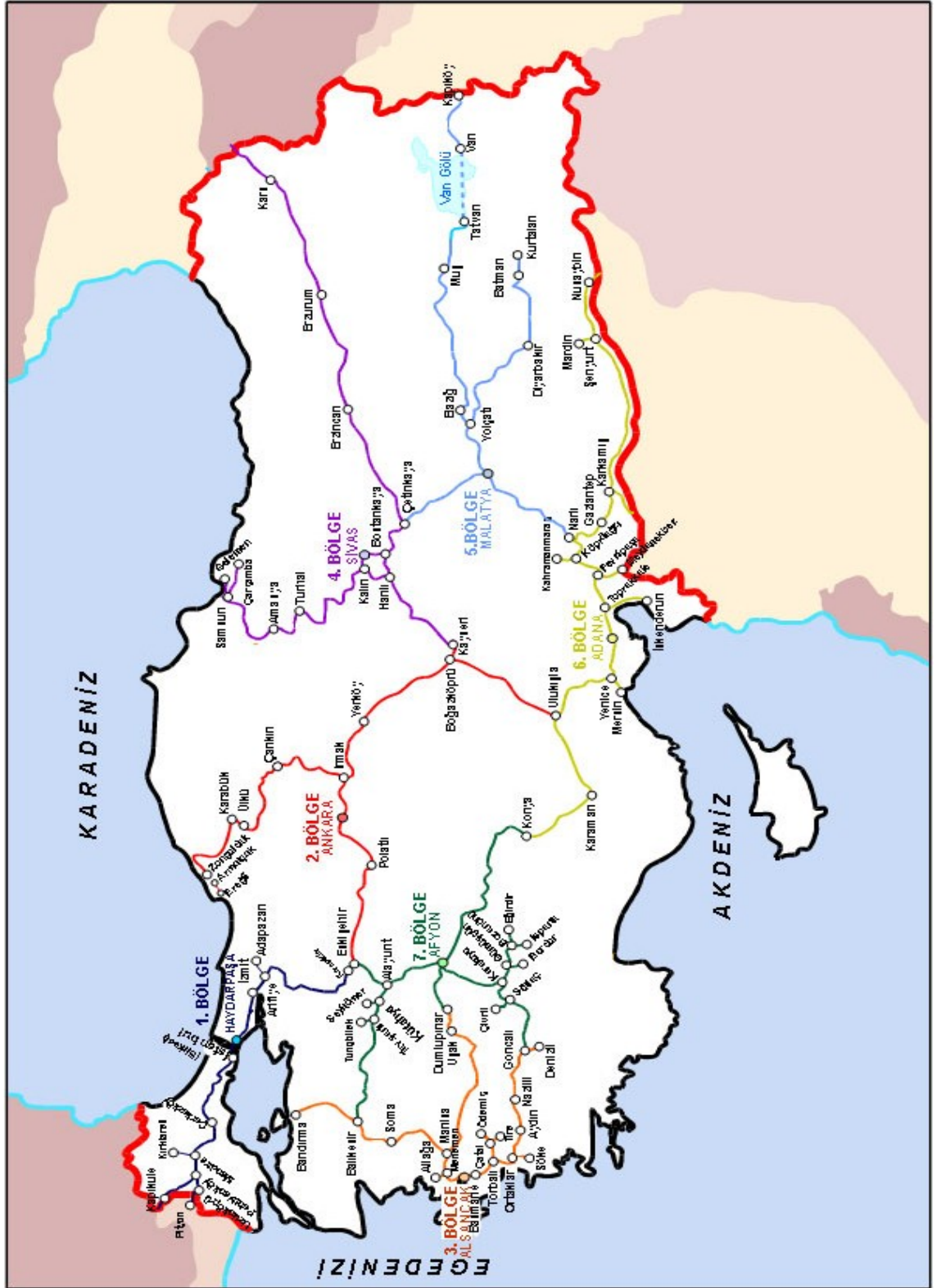
Resmi Gazete

TBMM Zabıt Ceridesi

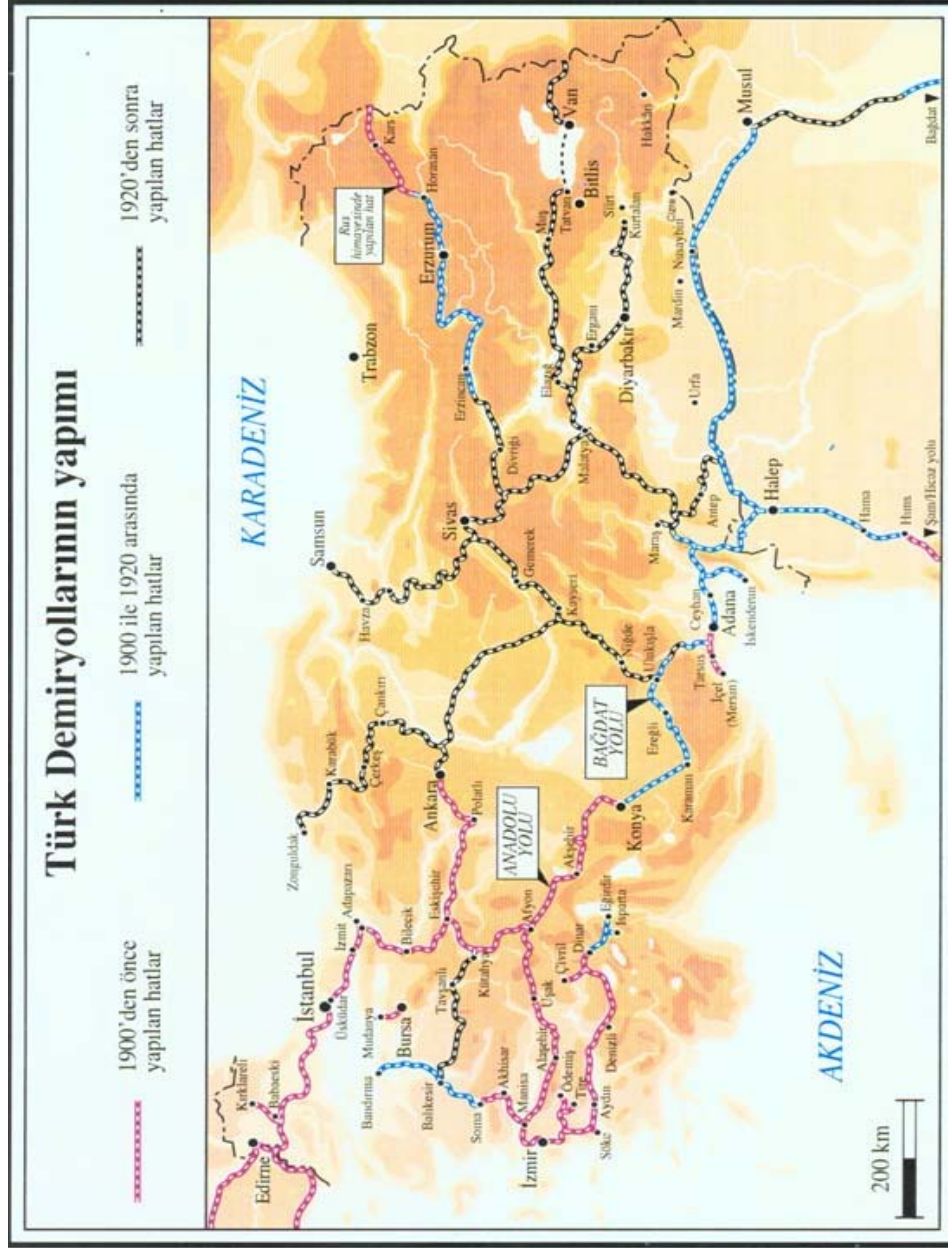
TBMM Kavanîn Mecmuası

EKLER

EK: 1 Türkiye Cumhuriyeti Demiryolu Haritası

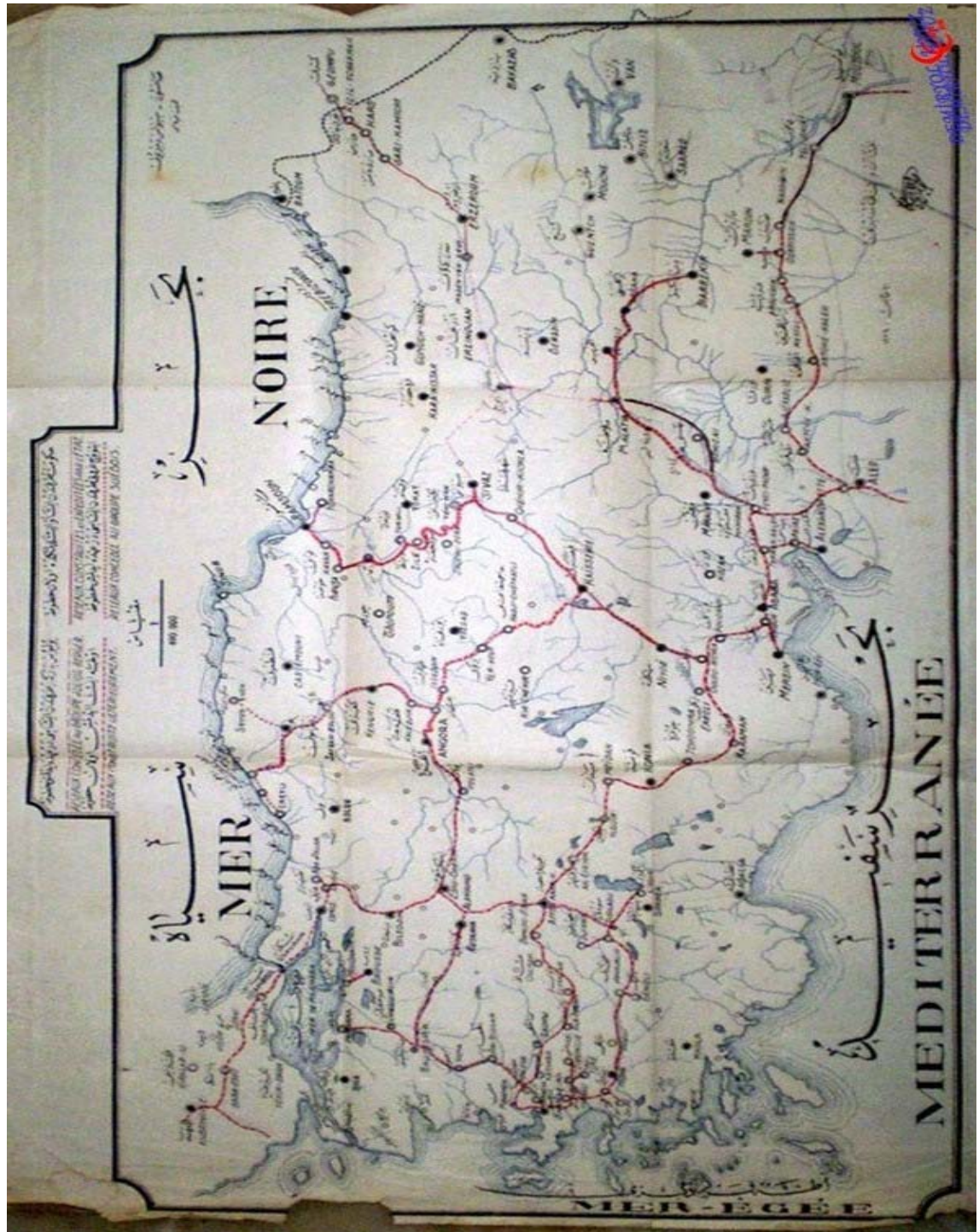


EK: 2 Türk Demiryollarının Yapımı



EK: 3 Sivas-Erzurum Demiryolu Çalışması

EK: 4 Türkiye Cumhuriyeti'nin 1928 Yılına Ait Demiryolu Haritası



EK: 5 Yıl 1946 Makineli Yol Yapımına Geçiş



EK: 6 1948 Yılından Sonra Makineli Çalışma Dönemi



EK: 7 Bedeni Yol Mükellefiyeti Kanunu İle Çalışan Yükümlüler



EK: 8 1928 Yılında Samsun-Sivas Treni ve Personeli



EK: 9 Sivas-Erzincan Hattının Açılışı



EK:10 1923 yılında Türkiye'deki demiryolları

Hattın Adı	Genişliği (m)	Uzunluğu (km)
Anadolu Hattı ¹	Normal (1.435)	1032
Bağdat Hattı	Normal (1.435)	966
Adana-Mersin Hattı	Normal (1.435)	68
İzmir-Kasaba Hattı	Normal (1.435)	703
İzmir-Aydın Hattı	Normal (1.435)	609
Şark Demiryolları	Normal (1.435)	337
Mudanya-Bursa Hattı	Dar (1.050)	41
Erzurum-Sankamış Hattı	Dar (0.750)	232
Sankamış-Sınır Hattı	Geniş (1.524)	124
Toplam		4112

Tablo 1:1923 Yılında Türkiye'deki Demiryolları

EK:11 Demiryolları İle İlgili Bir Kartpostal



Çelik ağlar- Oldukçe bilinen bu kartpostal kendini anlatıyor. (Bir İhup Hulusi çalışmasıdır, Kartpostalın kırmızı Türkiye bölümünün sağ üst köşesinde imzası görülmüyor).

EK:12 Kayseri İstasyonunun Açılışı



Yine bir açılış- Ankara-Kayseri-Sivas demiryolu hattındaki Kayseri İstasyonunun açılışı, 29 Mayıs 1927. Lokomotifler ve trenler solda. Sağdaki gösterişli kürsüde İsmet Paşa konuşuyor. Fotokartın arkasında "Hayri Tayfur Foto Zafer Kayseri" damgası var.

Ek:13**Tablo:11923-1950 Yılları Arasında Karayolları Ağ Durumu**

<u>Yıl</u>	<u>İyi Makadam Yol Uzunluğu (km)</u>	<u>Sathi Asfalt Yol Uzunluğu (km)</u>	<u>Toplam Yol Uzunluğu(km)</u>
1923	6943	-	18.335
1929	7390	-	23.670
1930	6881	-	29.636
1931	7675	-	34.312
1932	7903	-	36.941
1933	7946	-	37.409
1934	8102	-	37.976
1935	8677	-	39.583
1936	9149	-	38.864
1937	9558	-	39.633
1938	9801	-	40.235
1939	10.039	-	40.932
1940	10.559	-	41.582
1941	10.598	-	41.491
1942	10.820	-	41.629
1943	11.513	-	43.743
1944	11.204	-	43.628
1945	11.464	-	43.511
1946	11.743	-	43.463
1947	11.292	-	43.977
1948	10.582	430	44.186
1949	10.692	2830	44.903
1950	11.214	4625	47080

Kaynak: KGM, *Karayolları Tarihi*,s.84.

Ek:14**Tablo: 21923-1950 Yılları Arasında Karayollarına Ayrılan Ödenek**

<u>Yıl</u>	Karayollarına Verilen <u>Ödenek(TL)</u>	<u>Toplam Bütçe</u>
1923	1.000.000	144.802.602
1924	2.500.000	140.433.369
1925	3.000.000	183.932.767
1926	2.150.000	190.103.544
1927	1.633.000	194.454.619
1928	1.087.000	207.169.338
1929	786.360	220.408.481
1930	800.000	222.646.523
1931	535.514	186.582.005
1932	360.440	169.146.747
1933	360.440	170.474.794
1934	297.920	184.075.636
1935	527.610	195.011.053
1936	1.028.000	238.535.585
1937	527.610	241.403.776
1938	1.704.160	307.872.020
1939	2.150.538	319.981.192
1940	4.803.596	442.398.321
1941	4.310.311	309.740.396
1942	5.916.217	394.326.938
1943	6.596.049	686.717.349
1944	8.551.323	952.434.317
1945*	4.978.200	603.404.824
1946	10.753.500	990.572.884
1947	11.921.694	1.136.215.530
1948	15.200.000	1.243.551.197
1949	38.600.000	1.371.875.627
1950	60.303.378	1.487.208.563

* 1945 yılı bütçesi malî yıl Ocak ayına çekildiği için 7 aylık yapılmıştır.

Kaynak: Mutlu, *Bayındırlık Bakanlığı Tarihi*, s.220-340

Ek:15**Tablo: 31948 Yılında Avrupa'nın Bazı Ülkelerinde 1 km² Düşen Yol Miktarı**

<u>Ülke</u>	<u>Yol Uzunluğu (m)</u>
Fransa	1100
İngiltere	1210
Çekoslovakya	750
İtalya	593
Romanya	580
Bulgaristan	340
Yugoslavya	270
Yunanistan	170
<u>Türkiye</u>	<u>17</u>

Kaynak: Barda, *Münakale Ekonomisi*, s.299.

EK:16**Tablo: 4 Anadolu ve Bağdat Demiryollarında 1923-1931 Yılları Arasında Uygulanan Esas Tarifeler (% 7,5 Nakliye Vergisi Hariç)**

Yolcu Tarifesi (Km Başına Krş)	Yük Tarifesi (Ton/Km Başına Krş)
I. Mevki $0,675 \times 5 = 3,375$	I. Sınıf $0,875 \times 5 = 4,375$
II. Mevki $0,5 \times 5 = 2,500$	II. Sınıf $0,675 \times 5 = 3,375$
III. Mevki $0,325 \times 5 = 1,625$	III. Sınıf $0,550 \times 5 = 2,750$

Kaynak: Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları*, s.180.

Tablo: 5**Yeni Hatlarda 1925-1931 Yılları Arasında Uygulanan Esas Tarifeler (% 7,5 Nakliye Vergisi Hariç)**

Yolcu Tarifesi (Km Başına Krş)	Yük Tarifesi (Ton/Km Başına Krş)
I. Mevki $0,675 \times 8 = 5,400$	I. Sınıf $0,875 \times 8 = 7,000$
II. Mevki $0,5 \times 8 = 4,000$	II. Sınıf $0,675 \times 8 = 5,400$
III. Mevki $0,325 \times 8 = 2,600$	III. Sınıf $0,550 \times 8 = 4,400$

Kaynak: Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları*, s.181.

Tablo: 6**Devlet Demiryollarında 1931-1933 Yılları Arasında Uygulanan Esas Tarifeler (% 7,5 Nakliye Vergisi Hariç)**

Yolcu Tarifesi (Km Başına Krş)	Yük Tarifesi (Ton/Km Başına Krş)
I. Mevki $0,675 \times 6 = 4,050$	I. Sınıf $0,875 \times 6 = 5,250$
II. Mevki $0,5 \times 6 = 3,000$	II. Sınıf $0,675 \times 6 = 4,050$
III. Mevki $0,325 \times 6 = 1,950$	III. Sınıf $0,550 \times 6 = 3,300$

Kaynak: *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları*, s.182

EK: 17**Tablo: 715 Haziran 1933 Tarih İndirimli Yolcu Tarifesi (% 7,5 Nakliye Vergisi Hariç)**

	Yolcu ve Km Başına Krş		
	I.Mevki	II. Mevki	III. Mevki
0-600 km	4,05	3,00	1,95
601-800 km (600 km ücretine ek olarak)	1,60	1,20	0,75
801-1700 km (800 km ücretine ek olarak)	0,80	0,60	0,40
1701 km ve daha fazlası için (1700 km ücretine ek olarak)	1,30	1,00	0,65

Kaynak: Yıldırım,*Cumhuriyet Döneminde Demiryolları*,s.184

EK:18**Tablo: 8Devlet Demiryolları ve Liman İşletme Genel Müdürlüğü Personeli**

<u>Yıl</u>	<u>Personel sayısı</u>	<u>Yıl</u>	<u>Personel sayısı</u>
1923	5558	1938	24253
1924	5564	1939	25949
1925	5359	1940	29364
1926	5369	1941	32575
1927	5673	1942	36017
1928	-	1943	41450
1929	8326	1944	44048
1930	9731	1945	44503
1931	10715	1946	43053
1932	10137	1947	-
1933	10745	1948	-
1934	12641	1949	-
1935	19075	1950	-
1936	17653	1951	50195
1937	15968		

Kaynak: Yıldırım,*Cumhuriyet Döneminde Demiryolları*,s,192.

EK: 19**Tablo: 91924-1950 Yılları Arasında Demiryollarına Ayrılan Ödenek**

<u>Yıl</u>	<u>Karayollarına Verilen</u> <u>Ödenek(TL)</u>	<u>Toplam Bütçe</u>
1924	9.800.000	140.433.369
1925	11.558.000	183.932.767
1926	12.858.000	190.103.544
1927	21.740.000	194.454.619
1928	28.975.000	207.169.338
1929	28.200.000	220.408.481
1930	27.994.767	222.646.523
1931	21.281.382	186.582.005
1932	7.009.158	169.146.747
1933	11.109.158	170.474.794
1934	8.666.977	184.075.636
1935	8.061.165	195.011.053
1936	7.221.021	238.535.585
1937	8.879.501	241.403.776
1938	10.892.040	307.872.020
1939	17.471.000	319.981.192
1940	19.781.000	442.398.321
1941	6.571.841	309.740.396
1942	6.671.841	394.326.938
1943	8.127.761	686.717.349
1944	8.097.761	952.434.317
1945*	10.089.000	603.404.824
1946	20.743.550	990.572.884
1947	21.715.688	1.136.215.530
1948	22.432.588	1.243.551.197
1949	25.755.588	1.371.875.627
1950	24.208.720	1.487.208.563

* 1945 yılı bütçesi malî yıl Ocak ayına çekildiği için 7 aylık yapılmıştır.

Kaynak: Mutlu, Bayındırlık Bakanlığı Tarihi (1848-2004) s.220-340, Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları*, s.153 .

EK:20**Tablo: 101924-1948 Yılları Arasında Yeni Yapılan Demiryollarına Ayrılan Bütçe Tahsisatı**

<u>Yıl</u>	<u>Yeni Yapılan hat</u> <u>Uzunluğu(km)</u>	<u>Bütçe Tahsisatı(TL)</u>
1924	-	8.700.000
1925	203	20.300.000
1926	48	14.900.000
1927	386	28.400.000
1928	69	79.200.000
1929	202	9.909.000
1930	351	41.900.000
1931	138	22.300.000
1932	286	7.000.000
1933	172	13.100.000
1934	122	15.100.000
1935	385	21.500.000
1936	246	19.000.000
1937	79	19.100.000
1938	188	21.200.000
1939	247	21.400.000
1940	74	20.900.000
1941	-	14.600.000
1942	84	12.200.000
1943	-	27.300.000
1944	-	16.700.000
1945	4	8.800.000
1946	-	16.120.000
1947	157	17.165.688
1948	29	17.165.688
TOPLAM	3470	514.051.376

Kaynak: Şen, *Türkiye’de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci*, s.64

EK: 21**Tablo: 111923-1949 Yılları Arasında Doğu ve Güneydoğu'da Yapılan Demiryolu Hatları**

<u>Hattın Adı</u>	<u>Uzunluğu(km)</u>	<u>Açılış Yılı</u>
Samsun- Sivas	377	
Ankara-Kayseri	379	
Kayseri-Sivas	222	
Gölbasi-Malatya	113	1931
Malatya-Fırat	102	1931
Fırat-Yolçatı	62	1934
Yolçatı-Elazığ	24	1934
Yolçatı-Maden	76	1935
Maden-Diyarbakır	83	1935
Malatya-Yazihan	33	1936
Yazihan-Hekimhan	37	1936
Hekimhan-Çetinkaya	70	1937
Çetinkaya-Divriği	65	1937
Divriği-İliç	54	1938
İliç-Kemah	54	1938
Kemah-Erzincan	48	1938
Erzincan-Aşkale	159	1939
Aşkale-Erzurum	55	1939
Diyarbakır-Bismil	47	1940
Bismil-Sinan	28	1942
Sinan-Batman	15	1943
Batman-Beşiri	33	1944
Beşiri-Garzan	23	1944
Garzan-Kurtalan	13	1944
Elazığ-Palu	70	1947
Erzurum-Hasankale	41	1949

Kaynak: Sönmez, *Doğu Anadolu'nun Hikâyesi Kürtler; Ekonomik ve Sosyal Tarih*, s.107

EK: 22**Tablo: 12Yapılan Demiryolu Hatlarında Tünel Sayısı ve Uzunlukları**

<u>Hattın Adı</u>	<u>Tünel Sayısı</u>	<u>Tünel Uzunluğu(m)</u>
Samsun-Sivas	37	4914
Ankara-Sivas	36	4128
Kayseri-Ulukışla	4	535
Fevzipaşa-Diyarbakır	64	13609
Malatya-Çetinkaya	15	3200
Sivas-Erzurum	138	22720

Kaynak: Kalgay,“Sivas-Erzurum”,s.75.

EK: 23**Tablo: 131948 Yılında Bazı Ülkelerinde 100 km² Düşen Demiryolu Miktarı**

Ülke	Demiryolu Uzunluğu(km)	100 km ² Düşen Demiryolu
Çekoslovakya	10527	7.5
Yugoslavya	9471	3.8
Bulgaristan	3405	3.1
Romanya	11216	5.8
Yunanistan	2650	2.0
Suriye-Lübnan	1100	0.9
Filistin-Ürdün	1003	0.8
İran	1500	0.1
Mısır	3619	0.4
<u>Türkiye</u>	<u>7625</u>	<u>1.0</u>

Kaynak: Şen, *Türkiye’de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci*, s.65.

ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler	
Adı Soyadı	Kadir ERTURAN
Doğum Yeri ve Tarihi	Oltu-ERZURUM 27.07.1981
Eğitim Durumu	
Lisans Öğrenimi	Atatürk Üniversitesi Kazım Karabekir Eğitim Fakültesi Sosyal Bilgiler Öğretmenliği
Y. Lisans Öğrenimi	
Bildiği Yabancı Diller	
Bilimsel Faaliyetleri	
İş Deneyimi	
Stajlar	
Projeler	
Çalıştığı Kurumlar	Milli Eğitim Bakanlığı
İletişim	
E-Posta Adresi	kaesiyah@hotmail.com
Tarih	27.01.2012