



ATATÜRK DÖNEMİ'NDE TÜRKİYE CUMHURİYETİ'NİN ULAŞIM POLİTİKASINA GENEL BİR BAKIŞ

*Filiz ÇOLAK**

Bir ülkenin sosyal ve ekonomik açıdan gelişmesinde birinci sırayı ekonomik faaliyetler aldığı gibi ikinciliği de bayındırlık çalışmaları almaktadır. Bayındırlık çalışmaları içerisinde ulaşım, eski tabiri ile münakâle, önemli bir yer tutmaktadır. Ulaştırma sistemi ve bu sistemin ürettiği hizmetler ülkelerin gelişmişlik düzeylerini belirleyen önemli bir göstergedir. Çünkü ulaşım sistemi insanların ihtiyaçlarının karşılanmasını sağladığı gibi, üretimden tüketime kadar diğer ekonomik faaliyetlerin işleyişini, bazı hallerde vücut bulmasını büyük oranda etkilemektedir.

Türkiye Cumhuriyeti kuruluşundan itibaren, en sıkıntılı ve yokluk dönemlerinde bile, ulaşım sistemini geliştirmeye özel bir önem vermiştir. Osmanlı Devleti'nden miktar bakımından çok yetersiz, kalite bakımından da çok geri bir ulaşım sistemi devralınmıştır. Ülkenin eksik ve yetersiz olan ulaşım şebekesi, uzun süren savaşların getirdiği yıpranma bozulmaya karşı koyamamıştır. Ayrıca, İmparatorluğun, büyük fedakarlıklara katlanarak inşa ettirdiği demiryolları ve karayollarının büyük bir kısmı, önce Balkan Savaşları sonra da I. Dünya Savaşı yenilgilerinde kaybedilen topraklarda kalmıştır.

Türkiye Cumhuriyeti'nin ulaşım politikasında öncelik demiryolu siyasetinin olmuştur. Çünkü İmparatorluk döneminde Anadolu ve Rumeli'de bulunan demiryollarının yapım ve işletmesinde yabancı yatırımcılar etkili olmuştur. Bu nedenle milli bir devlet amaçlayan Cumhuriyetin kurucularının öncelikli hedefi yabancı işletmelerin elindeki demiryolları devletleştirmek ve ardından yeni hatlar açmak olmuştur. Şüphesiz ki, Türkiye'nin ulaşım politikasını sadece demiryolu oluşturmamaktadır. Elindeki kısıtlı imkânlarla öncelikle demiryolu politikası ile birlikte karayolları, denizyolları ve havayolları da geliştirilmeye çalışılmıştır. Bu çalışmada, Atatürk döneminde bu alanlarda yapılan faaliyetler değerlendirilmiştir.

Anahtar kelimeler: Ulaşım, Demiryolu, Karayolu, Cumhuriyet, Atatürk

A GENERAL OVERVIEW OF THE TRANSPORTATION POLICY OF THE TURKISH REPUBLIC IN THE ATATÜRK ERA

As the economic activities take the first place in the social and economic development of a country, public works take the second place. Transportation ("münakâle") has an important place in the area of public works. Transportation system and services provided by this system are important determiners of development levels of countries,

* Yrd. Doç. Dr., Uşak Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü. Elmek: colakfiliz@yahoo.com

because transportation system, not only fulfils the needs of people, but also substantially affects the economic activities from their production to their consumption.

Since its foundation, the Turkish Republic, even in the periods of economic depression, has placed particular importance to the development of transportation system. An inadequate and underdeveloped transportation system was taken over from the Ottoman State. This inadequate and underdeveloped transportation network could not withstand the destructive effects of long wars. Furthermore, majority of the railroads and land roads that the Ottoman State had built with great sacrifices were in the lands lost in the Balkan Wars and the First World War.

The Turkish Republic gave priority to railroads in their transportation policy, because during the Ottoman era, the foreign investors were effective in the construction and management of the railroads in Anatolia and Rumelia and primary intention of the founders of the Republic, who aspired a national state, was to nationalize the railroads belonged to foreign investors and to construct new railways.

The transportation policy of Turkey did not consist only of railroads. Despite its limited means, the Republic tried to develop the land, maritime and airline transportation. In this study, activities in these areas during the Atatürk Era will be discussed.

Keywords: Transportation, Railroad transportation, Land transportation, Republic, Ataturk

Bir ülkede değişik ekonomik faaliyet sektörleri arasında ulaştırma sisteminin ve bu sistemin ürettiği hizmetlerin özel bir yeri vardır. Ulaştırma sistemi insanların belirli ihtiyaçlarının karşılanmasını sağladığı gibi, üretimden tüketime kadar diğer ekonomik faaliyetlerin işleyişini, bazı hallerde vücut bulmasını büyük oranda etkilemektedir.

Cumhuriyet Türkiye'si, Osmanlı Devleti'nden miktar bakımından çok yetersiz, kalite bakımından da çok düşük bir ulaştırma sistemi devralmıştır. Ülkenin zaten eksik ve bozuk olan ulaşım şebekesi, uzun süren savaşların sebebiyet verdiği aşırı kullanma ve ihmal eksikliğinden dolayı yıpranmıştır. Ayrıca karayollarının önemli bir kısmı da, önce Balkan Savaşları ve ardından da Birinci Dünya Savaşı'nın getirdiği mağlubiyetler sonucunda kaybedilen topraklarda kalmıştır. Demiryollarının büyük bir kısmı da yabancı sermayenin elinde olduğundan Türkiye Cumhuriyeti ilk yıllarından itibaren ulaştırma politikasına özel bir önem vermek zorunda kalmıştır. Dönemin ulaştırma politikasında öncelik demiryolu siyaseti olmakla beraber, biz burada konuya ulaşım çeşidinin başlangıcı olan karayolu ile başlayıp demiryolu, denizyolu ve hava yolu ile devam edeceğiz.

1-Karayolu Ulaşımı:

Türkiye, coğrafi konumu itibariyle tarihin en eski devirlerinden itibaren Avrupa ve Asya kıtaları arasında bir köprü vazifesi görerek medeniyetin ilk merkezlerinden olan

Yakın Doğu ve Akdeniz havzasının başlıca karayolu ulaşım merkezinde yer almıştır. Bu bölgede kurulan devletlerde coğrafi durumun bahsettiği bu olanaktan nasiplerini almışlar ve bu güzergâh üzerine köprüler, hanlar, kervansaraylar tesis ederek bölgenin gelişimine destek olmuşlardır.

Türkiye Cumhuriyeti kuruluş yıllarında, ulaştırma sisteminin geliştirilmesi konusundaki gayretlerini, aşağıda izah edileceği gibi daha çok demiryolları alanında yoğunlaştırmıştır. Bu tercih, ülkeyi oldukça uzun ve yurdun uzak yerlerini merkeze bağlayan bir demiryolu şebekesine sahip kılmış ise de, karayollarının uzun zaman, yetersiz durumda kalmalarına neden olduğu gibi; demiryollarının da, onları tamamlayan bir karayolu şebekesi olmadığı için verimli biçimde işletilmesini ve ekonominin gelişmesinde mümkün olan etkiyi sağlamasını engellemiştir.

Osmanlı Devleti'nden Türkiye Cumhuriyeti'ne 18.335 km yol intikal etmiştir. Bunun 13.885 km'lik kısmı harap ve tamire muhtaç yol, 4450 km.si ise toprak yoldur¹.

Milli Mücadele döneminde yol işleri 21 Şubat 1921 tarih ve 102 sayılı *Tarik-i Bedel-i Nakdisi Kanunu* ile ele alınmıştır. Bu kanunla beraber yol işlerinde, Meşrutiyet devrinde meydana getirilmiş 13 Mart 1329/1911 tarihli *İdare-i Hususiye-i Vilayet Kanunu*'nun 78.maddesinin birinci fıkrası çerçevesinde çalışmalara başlanmıştır. Vilayetlerin Nafia işlerindeki vazifelerini tarif ve tespit eden kanunun bu fıkrası şöyledir: "*Memalik-i Osmaniye'de devair-i devletçe görülecek lüzum üzerine küşâd ve tesviyesi ve tamiri Nafia Nezareti'ne ait olan Turuk-ı Umumiye'den maada vilayet dâhiline münhasır olarak liva, kaza ve nahiyeleri yekdiğerine bağlayan Turuk ve Meabir'in küşâd ve inşası ile tamirat-ı mütemediyesi ve gerek Turuk-ı Umumiye'nin ve Turuk-ı Hususiye-i Vilayetin şehir ve kasabalar dâhilinde tesadüf eden aksamının inşa ve tamiri dahi nevine göre Nafia Nezareti'ne ve vilayete aittir*"².

Sonraki yıllarda bu kanun yeterli olmamış ve 19 Ocak 1925 tarihli ve 5542 sayılı Yol Mükellefiyeti Kanunu'nun kabulü ile bedeni mükellefiyet ortaya konulmuştur. Kanunun 1.maddesine göre; "*Türkiye'de bi'l-umum erkek nüfus 18 yaşından 60 yaşına kadar yol mükellefiyetine tabi, ancak maluliyeti sabit olan fakirlerle bi'l-umum talebe, silâh altında bulunan ordu ve jandarma efradı ve hayatta 6 evladı olanlar bu mükellefiyetten müstesna*" idi. Yol işlerinde çalışma hükümlülüğü yılda 6 gün ve beş yıllık yol planlarının da illerce yapılması kabul ediliyordu. Böylece yol yapımı küçük ölçekte de olsa planlamaya başlanılmıştır³.

Aslında yol yapımını sağlamak için getirilen sistem aynî veya nakdî olarak ödenebilen bir baş vergisinden başka bir şey değildir. Ayrıca yol mükellefiyeti, o sırada uygulanmakta olan "Tahsil-i Emval-Devlet Alacaklarının Tahsili" kanununun da etkisiyle, bir baskı aracı haline gelmiş, özellikle merkezden uzak ve fakir yörelerde halkın olumsuz

¹ Filiz Çolak, "*Türkiye'de Karayolu Ulaşımı (1880-1940)*", Türk Kültürü, sayı: 411, Temmuz 1997, s.431-438 ; Arif Mendol, "*Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Modelleri*", Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi, İstanbul, 1985, cilt:10, s.2769-2772, ; Reşat İzbirak, *Türkiye-II*, İstanbul, 1996, s.613 ; "*Türkiye'de Yol Faaliyeti*", Bayındırlık İşleri Dergisi, yıl: 2, sayı: 5, İlkteşrin 1935, s.21-34

² "*Münakale İşlerine Umumi Bir Bakış*", Bayındırlık Dergisi, yıl:5, sayı:5, Ekim 1938, s.29

³ Afet İnan, *Medeni Bilgiler*, Ankara,1988, s.303-304

bir tutum içerisinde girmesine neden olmuştur⁴.

12 Haziran 1927 tarihli ve 1131 sayılı kanun ile de Turuk-ı Hususiye ve Turuk-ı Umumiye tabir ve tasnifleri kaldırılmış ve yol bakım işleri vilayetlere bırakılmıştır⁵.

1131 sayılı kanun da 2 Haziran 1929 gün ve 1525 sayılı Şose Köprüler Kanunu'nun kabul edilmesiyle yürürlükten kalkmıştır. Bu kanun ile hükümetçe umumi gelirden finanse edilmek üzere *Milli Şoseler* adı altında bir *Devlet Yolları Şebekesi* kurulması kararlaştırılmıştır(Madde-2). Yol vergisi yılda 8 lira olarak tespit edilmiş ve bunun %50'si Nafia Vekâletine geri kalan % 50'si de yalnız vilayet yollarının inşa ve bakımı için illere tahsis olunmuştur. Yine bu kanunla vilayetlerin üçer senelik yol programları yapmaları kararlaştırılmıştır(Madde-8). Ayrıca Nafia Vekâleti de 45.000.000 lira sarfiyatla yaklaşık olarak 3600 km'lik bir yol şebekesinin inşası kararlaştırılmıştır⁶. Ne yazık ki bu yol şebekesi ekonomik bunalım döneminde uygulanamamıştır.

Vilayet Hususi İdareleri'nin mali sıkıntıları ile yukarıdaki 1525 sayılı kanundaki mali mükellefiyetler azaltılmış ve 15 Ağustos 1931 gün ve 1882 sayılı kanunla, yol vergisi 4 liraya, Nafia Vekâleti hissesi % 15'e indirilmiş ve kalanı Vilayet Hususi İdareleri'ne devredilmiştir⁷. Bu yol vergisi 25 Şubat 1952 tarihli bir kanunla akaryakıtta bindirilerek kaldırılmıştır⁸.

Karayolları inşaatında 1923-1933 döneminde görülen yetersizlik, esas itibariyle devletin mali sıkıntılarında kaynaklanmaktadır. Mahiyet icabı devletçe finanse edilmesi gereken yol inşa ve bakımına hükümetler, yeterli kaynaklar sağlayamamışlardır. Ulaştırma türleri içinde tercihin demiryollarına verilmiş olması, devletin zaten yetersiz olan kaynaklarından, karayolları için ayrılacak olan parayı sınırladığıdır.⁹ Bu olumsuzluklara rağmen 1923-1933 yılları arasında doğrudan doğruya Nafia Vekaleti tarafından yaptırılan yollar ise şunlardır¹⁰:

1-Balya-Çanakkale Asfaltı yolu (160 km)

2- İstanbul-Edirne Asfaltı yolu (328 km) : Bu yol hemen hemen bütün Trakya bölgesini karadan İstanbul'a ve merkeze bağlayan en yoğun karayolumuzdur. 1940 da tamamlanmıştır.

3-Hopa-Borçka yolu (35 km)

4-Malatya-Elazığ arasındaki varyant yol (19 km)

5-Ankara-Çubuk yolunda bir varyant (14 km)

6-Ankara civarı asfalt yolları (30 km)

7-Trabzon-İran Transit Yolu (642 km): Bu yol Trabzon'da sahilde başlayıp,

⁴ Efdal As, Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960), DEÜ, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Basılmamış Doktora Tezi, İzmir, 2006

⁵ Yol Davamız/ 9 yılda 2000 km, s.11

⁶ Düstur, cilt:10, s.907-911

⁷ Muhlis Ete, Münakalat, İstanbul,1938, s.279

⁸ Arif Mendol, agm, s.2770

⁹ Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi 1923-1978, İstanbul,1980, s.272

¹⁰ "Türkiye'de yol işleri", Bayındırlık Dergisi, yıl:3, sayı:5, Ekim 1936, s.41-56 ; "Yol İşleri" Bayındırlık Dergisi, sayı:5, Ekim 1938, s.247 ; "Şoseler", Bayındırlık İşleri Dergisi, yıl:4, Sayı:5, Ekim 1937, s.42.

Trabzon, Gümüşhane, Erzurum ve Ağrı vilayetlerini baştanbaşa geçerek İran hududu ile Gürbulak civarında birleşir.1940'da tamamlanmıştır.

8-Florya İltisat yolu (2.5 km)

9-Elazığ-Plür yolu

10-Persek-Mamiki yolu

11-İstanbul-Ankara-Tayyare Meydanı Kısmı

12-Diyarbakır İstasyonu-Urfa Kapısı yolu

13-Malatya-İstasyon Parke Yolu

1924-1938 yılları arasında Türkiye Cumhuriyeti'nde yeniden yapılan ve tamir edilen yolların yıllara göre dağılımı da şöyledir ¹¹:

Sene	Yeniden Yapılan Yollar(km)	Tamir Edilen Yollar(km)
1924	3	233
1925	-	-
1926	-	880
1927	488	467
1928	335	573
1929	260	701
1930	282	577
1931	282	548
1932	322	785
1933	273	669
1934	225	757
1935	256	633
1936	254	623
1937	320	623
Toplam	3420	8069

¹¹ T.C. Başvekalet İstatistik Yıllığı, Ankara 1930, s.373-374 ; "Türkiye'de Yol Faaliyeti", Bayındırlık İşleri Dergisi, yıl:2, sayı:5, Birinci Teşrin 1935, s.22.

1927-1937 yılları arasındaki yolların toplam miktarları ise şöyledir¹²:

Sene	Şoseler(km)	Toprak Yollar(km)
1923	13885+000	4450+000
1927	14798+000	7255+000
1929	14830+000	9240+000
1930	13696+629	15940+000
1931	15301+000	19011+000
1932	16044+034	20897+706
1933	16181+920	21226+584
1934	16469+393	21506+272
1935	16363+592	22436+408
1936	16728+675	22135+394
1937	16703+343	22949+197

1933-1938 yılları arasında ise 1089 km yeni yol, 3305 km esaslı tamir, 9330 adet yeni menfez inşası ve 6981 adet eski menfez tamiri yapılmıştır. Aydın ili kendisine komşu Isparta, Konya, Kütahya, Denizli ve Eskişehir illerine giden ve sınırları dâhilinde kalan 385 km ana yol şebekesine muhtelif kısımlarında 87 km şose inşa ve tamiratını yapmıştır. Açılan diğer yollar şunlardır¹³:

1. Amasya-Tokat, Amasya-Merzifon, Merzifon-Osmancık(161 km)
2. Ankara-İstanbul (573km)
3. Ankara-Kırşehir (122 km)
4. Ankara-Kızılcahamam-Gerede Hududu(122km)
5. Çerikli-Sungurlu Hudud Yolu (16 km)
6. Yenişehir-İzmit yolu
7. Eskişehir-Çifteler-Emirdağ yolu (52 km)

Görüldüğü üzere Türkiye Cumhuriyeti'nde yol yapımına önem verilmekle beraber ekonomik yetersizlikten dolayı çok fazla yol yapılamamıştır. Uzun bir savaş döneminin yarattığı kaynak yetersizliği, daha sonra gelen dünya ekonomik bunalımı ve son olarak II. Dünya Savaşı, çalışmaları engelleyici unsurlar olmuştur. Savaştan sonra yol yapım çalışmalarına yeniden başlanılmış ve 1950'de *Karayolları Genel Müdürlüğü* kurularak çalışmalara hız verilmiştir.

2. Demiryolu Ulaşımı:

Demiryolu siyaseti cumhuriyet devrinin ilk yıllarında Atatürk Türkiye'sinin izlediği politikanın ana hatlarından biri olmuştur. Ulu Önder Atatürk'ün; *"Demiryolları; bir ülkeyi medeniyet ve refah nurlarıyla aydınlatan kutsal bir meşaledir. Cumhuriyetin ilk senelerinden beri, dikkatle, ısrarla üzerinde durduğumuz demiryolları inşaat siyaseti,*

¹² Bayındırlık Dergisi, yıl:5, sayı:5, Birinciteşrin 1938

¹³ "Yol İşleri", Bayındırlık Dergisi, yıl:5, Birinciteşrin 1938, s.247.

hedeflerine ulaşmak için, durmadan başarı ile tatbik olunmaktadır.”¹⁴ ifadesi de konuya ne kadar önem verdiğini açıkça göstermektedir. Ülke savunmasını, sosyo-ekonomik ve kültürel kalkınmayı akılcı bir ulaşım politikasıyla çözümlenebileceğini düşünen Türkiye Cumhuriyeti Hükümetlerinin programında demiryolu ulaşımı önemli bir yer tutmaktadır. Bunun en açık göstergelerinden birisi de 10. Yıl Marşı'ndaki “*Memleketi Demirağlarla örmek*” mısrasında görülmektedir. Demir yolculuğumuzun önderlerinden dönemin başbakanlarından İsmet İnönü'nün şu sözleri de Cumhuriyet Türkiye'sinin demiryoluna verdiği önemi göstermektedir: “*O zamanlar karşısında bulunduğumuz memleket meselelerinin başında demiryolu meselesi vardı. Bütün dünyada otomobilin büyük ölçüde ulaşım ihtiyacını yapabileceği henüz tecrübe edilmişti. Demiryolu askeri ve sosyal ihtiyacın belkemiğini teşkil ediyordu. Yalnız bizim özentilerimize ve hayalimize umut olmadı. Demiryolu yapmayı politika olarak tespit edip yürütmeye başladıktan sonra, bizde büyük ihtiyaçların hepsini bu şekilde bir hal tarzına bağlamak ümit ve tasavvuru uyandı.*”¹⁵

Bu ümit ve tasavvurla yola çıkan Türkiye Cumhuriyeti'ne Osmanlı Devleti'nden 3756 km.si imtiyazlı, yani yabancı şirketlerde inşa ettirilip işletilebilen, 356 km.si de Rusya'dan geri alınan topraklarda elde edilen toplam 4112 km. demiryolu kalmıştır¹⁶. Bunun 232 km.lik Erzurum-Sarıkamış demiryolu dar hat olduğu gibi, ülkenin büyük kısmı da (Doğu, güneydoğu ve kıyı kesimler) demiryolu şebekesi dışında bulunmaktadır. Bunun % 67.5'i Alman, % 19.8'i Fransız, % 12.7'si İngiliz şirketlerince gerçekleştirilmiştir¹⁷.

Cumhuriyet Türkiyesinin demiryolu siyasetinde izlenen “Milli” politikaların başlangıç tarihi Milli Mücadele döneminin başlarına, 1920 senesine aittir¹⁸. TBMM'nin açılışı sonrasında, 18 Temmuz 1920'de BMM İcra Vekilleri Heyeti'nin kararı ile demiryollarına el konulmuş ve Anadolu Demiryolları Nafia Vekaleti'ne bağlanmıştır. Demiryolu Hattı Müfettişliği, 18 Temmuz 1920 tarihli Bakanlar Kurulu kararıyla Anadolu Demiryollarının Nafia Vekaleti'ne bağlanmasından sonra kurulmuş ve burada özellikle askeri personel görev almıştır¹⁹.

Bundan sonra seri olarak el konulan demir yollarında yeni bir idari düzen kurulmaya çalışılmıştır. İstanbul'un işgalinden sonra (16 Mart 1920) milli hükümet Anadolu'daki hatları çalıştırmaya başlamıştır. Bu hatlar; Büyükderbend'den itibaren 926 km'lik Anadolu hattı, Konya'dan Gelebe 'ye kadar olan 326 km'lik Bağdat hattının bir kısmı ile İzmir-Kasaba ve temdidi hattından Afyon-Uşak ve ilerisine kadar 223 km'lik bir kısımdan ibarettir²⁰. Ordunun muhafazası ve denetimindeki demiryollarının işletilmesi

¹⁴ Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, c:I-III, Ankara, 1997, s.416

¹⁵ İsmet İnönü, Hatıralar, c:II, İstanbul, 1987, s.263

¹⁶ Seyfi Yıldırım, “Cumhuriyet Dönemi Demiryollarının Gelişiminde Etkili Olan Faktörler”, Cumhuriyet Devrinde Demiryolları Sempozyumu, Yay.Haz.Mukaddes Arslan, Ankara, 2010, s.94

¹⁷ Efdal As, agt, s.69

¹⁸ H.K. “Milli Demir Yol İnşa Politikamız ve Cumhuriyetin 17.Yılındaki Verimleri”, Demiryolları Dergisi, Ekim 1940, sayı:187, s.219-233 ; E.R.Erem, “Cumhuriyet 15, Devlet Demiryolları 11 yaşında” Demiryolları Dergisi, Ekim 1938, sayı:164-165, s.831-837 ; H.K. “Cumhuriyetin Yüksek Eserleri Önünde 15.Yıldönümü Tesis Hazırlıkları”, Demiryolları Dergisi, Eylül 1938, sayı:789-794 ; Muhlis Ete,age, s.100.

¹⁹ Mukaddes Arslan, “Milli Mücadele Tarihimize Demiryolları ve Demiryolcular”, Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu, Yay. Haz.Mukaddes Arslan, Ankara, 2010, s.56

²⁰ T.C.Ulaştırma 50.Yıl, 1973, s.41

içinde *Hudud-u Askeriye Müfettişlikleri* oluşturulmuştur. Aynı zamanda *Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdüriyet-i Umumiyesi* kurulmuştur²¹. (01.12.1921-1926 tarihleri arasında *Hakkı Behiç Bey* müdür olarak bu teşkilatta görev almıştır.) 7 Nisan 1920 tarihli ve 448 sayılı kanunla 75 cm genişliğinde olmak üzere Adana-Diyarbakır-Ergani Hattı ve 449 sayılı kanunla da Samsun-Sivas ve Ankara-Musaköy hatlarının yapılması kabul edilmiştir²². 26 Ağustos 1920’de Anadolu Hattı’nın Bağdat kısmı ile Toros ve Afyon-Uşak kısımları adı geçen müdüriyete bağlanmıştır²³.

Gazi Mustafa Kemal, 1921 yılında yapılan Nafia işleriyle, Nafia siyaseti hakkında düşündüklerini, devlet ve hükümet reisi sıfatıyla Büyük Millet Meclisi’nin 1 Mart 1922 celsesinde şöyle anlatmaktadır:

“Efendiler, sırası gelmişken nafia işleri hakkındaki fikirlerimi de arz edeyim: inşaat ve tesisat ve işletilmesi mahalli ve umumi varidat menbalarımızla kabil olabilecek nafia işlerinde en ehemmiyetliyi tercih suretiyle memleket ihtiyaçları tatmin edilecektir. Ancak inşaat ve tesisat işlenmesi ve bugünkü mali takatimizle mütenasip olmayan cesim sermayelere mütevakkıf nafia işlerinde ecnebi sermayesinden ve icabına göre ecnebi mütehassıslarından azami derecede istifade etmek memleketimizin menfaat ve memuriyetini ve milletimizin saadet ve refahını az zamanda temin nokta-i nazarından zaruridir. Bununla beraber bundan da müstahsillerin ve mesai erbabının, umumi menfaatleri nazari dikkatten uzak tutulmayacaktır.

*Nafia Vekâletimizin bu sene zarfındaki mesai muhassalası hal ve iktidarı ile mütenasip görülecek mertebededir. Filhakika mevcut demiryolları muvaffakiyetle işletilerek münakalat ve askeri sevkıyat temin edilmektedir. Askeri hareketler esnasında düşman tarafından tahrip edilmiş olan bir kısım demiryolları ve imalathaneler tamir ve yeniden tesis edilmiştir. Ankara-Sivas hattının mühim bir tünelinin inşaatı ikmal edilmiş ve diğer na-tamam bulunan iki tünel etrafına güzergâhlar tebdil edilerek hat temdit olunmuştur.”*²⁴

Ertesi yıl, yani 1923’te zaferin kazanılması sonrasında, nafia alanındaki tasavvurların daha geniş ölçüde uygulama sahasına geçirilmesi devresinin teminine ayrıldı. Bir yandan Lozan görüşmeleri sürerken diğer yandan konuya verdiği önemi İzmit’te İstanbul gazetecilerine verdiği beyanatta Gazi, şöyle ifade ediyordu:

*“Nafia teşebbüsleri, yakında fiile munkalip olabilecek ümitbahş bir zemindedir. Bunun neticesinde memleketin bilcümle mühim merkezleri yekdiğerine az zamanda şimendüferle bağlanacaktır. Mühim maden hazineleri açılacaktır. Memleketimizin baştan nihayete harap manzarasını mamureye tahvil etmekten ibaret olan gayenin temel taşları her yere tesrir edecektir.”*²⁵

Bu sözlerden bir ay kadar sonra İzmir İktisat Kongresi’ni açarken yaptığı

²¹ İsmail Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1938)*, Ankara, 2001, s.63

²² *“Nafia Vekaleti’nin Kuruluşundan İtibaren Bugüne Kadar Geçirdiği Muhtelif karakteristik Devirleri”*, Bayındırlık Dergisi, yıl:5, Ekim 1938, s.16-24

²³ Ünsal Yavuz, *“Askeri Strateji Bakımından Türkiye’deki Demiryolları”*, I.Askeri Tarih Semineri/Bildiriler II, Ankara,1983, s.184-185.

²⁴ Atatürk’ün Söylev ve Demeçleri, I-III, Ankara,1997, s.115.

²⁵ Tarih IV, İstanbul,1934, s.321.

konuşmada da nafia işlerinin önemine tekrar dikkat çekmiştir: “Memleketimizi şimendiferlerle ve üzerinde otomobiller çalışır şoseler ile şebeke haline getirmek mecburiyetindeyiz. Çünkü garbın ve cihanın vesaiti bunlar oldukça, şimendiferler ve şoseler oldukça bunlara karşı merkezler ve kağıt ile ve tabii yollar üzerinde müsabakaya çıkışmanın imkânı yoktur.”²⁶ Kongrenin sonunda ilan edilen İktisat Esasları'ndaki kararlardan birisi de “demiryolu inşaatı programa bağlanmalıdır” şeklinde olmuştur²⁷.

24 Temmuz 1923'te Lozan Antlaşması'nın imzalandığı zaman Ankara Hükümeti uzunluğu 1378 km tutan *Haydarpaşa-Ankara, Arifiye-Adapazarı, Alayunt-Kütahya, Eskişehir-Konya ve Konya-Yeni* hatlarını işletmekteydi²⁸. Cumhuriyetin ilanından sonra hazırlanan *Umur-u Nafia Programı*'nda ülkeyi doğu-batı doğrultusunda geçen ve şube hatlarla merkez ve limanlarla bağlantı kuran bir demiryolu ağının kurulması planlanmıştır. Ulaşıma verilen önem Cumhuriyet Halk Partisi'nin programında da kendisini göstermektedir. “*Nafia işlerimizin her şubesinde ameli ve verimli bir tatbik programına tevfikân takip olunacaktır. Bu işlerden büyük feyiz ve kuvvet vasıtası olan demiryolları inşasına devam edeceğiz. Limanlar inşaatına münasip zamanlarda başlamak lüzumu göz önünde toplanacaktır.*”²⁹

1924 yılındaki ilk cumhuriyet bütçesinde demiryolu inşaatı için 13 milyon lira fazla para ayrılmış ve ray döşeme faaliyetine başlanması kararlaştırılmıştır³⁰. 22 Nisan 1924 tarihinde kabul edilip 24 Mayıs 1924 tarihinde yürürlüğe giren 506 sayılı kanunla hükümete geçici idare tarafından işletilen *Haydarpaşa-Ankara-Eskişehir-Konya ve Arifiye-Adapazarı ile Haydarpaşa* liman ve rıhtımının tümüyle alınması yetkisi verildi.³¹ Yine aynı gün *Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İdaresi* kurulmuş ancak bu idare 1 Haziran 1927'de faaliyete geçebilmiştir.³²

1925'te 625 sayılı kanun ile Kütahya-Tavşanlı ve Temdidi, 29 Mart 1926'da 787 sayılı kanun ile Kayseri-Ulukışla ve 6 Nisan 1926'da 793 sayılı kanun ile *Fevzipaşa-Malatya-Ergani-Diyarbakır* ve 25 Aralık 1926'da *Irmak-Çankırı-Filyos* Hatlarının inşası kararlaştırılmıştır.³³

23 Mayıs 1927'de 1042 sayılı kanunla *Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi* ile Nafia Bakanlığına bağlı bir kurum kurulmuş ve 30 Mayıs 1929 tarih ve 1483 sayılı kanun ile yeniden düzenlenerek *Türkiye Cumhuriyeti Devleti Demiryolları ve Limanları Umum Müdürlüğü* adını alarak 1 Haziran'dan itibaren faaliyete geçmiştir.³⁴

1929 yılında 2766 km.si devlete, 2378 km.si yabancı şirketlere ait olmak üzere

²⁶ Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, I-III, Ankara, 1997, s.115

²⁷ Mukaddes Arslan, agm, s.70

²⁸ H.K., agm, Demiryolları Dergisi, Ekim 1940, sayı:187, s.223.

²⁹ Demiryolları Dergisi, Mayıs 1931, sayı:75, s.193

³⁰ Tarih IV, s.322

³¹ Mehmet Emin Yenigün, “1856'dan 1987'ye Demiryollarımız/Türkiye'de Demiryolları Ulaşımının Tarihi”, Demiryolları Dergisi, Mayıs 1987, sayı:736, s.4-9.

³² Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma 50. Yılı, 1973, s.39

³³ Bayındırlık Dergisi, Ekim 1938, sayı:5, s.16-24.

³⁴ Mehmet Emin Yenigün, agm, s.5

toplam 5144 km. demiryolu işletilmekteydi.³⁵

1933 yılına kadar aşağıdaki hatlar işletmeye açılmıştır.³⁶

1. Kütahya-Balıkesir Hattı:16 Nisan 1925 tarih ve 625 sayılı kanunla inşası kararlaştırılan 252 km. uzunluğundaki bu hattın yapımına 1927 yılında başlanmıştır. Hattın Kütahya-Tavşanlı kısmı 1928'de, Tavşanlı-Değirmisaz kısmı 1930'da ve Değirmisaz-Balıkesir kısmı 1931'de işletmeye açılmıştır. 1944'de hükümet tarafından Tavşanlı-Tunçbilek şube hattı ilave edilmiştir.

2. Boğazköprü-Kardeşgediği Hattı (172 km)

3. Ankara-Kayseri Hattı (380 km)

4. Kayseri- Sivas Hattı (222km)

5. Samsun-Kalın Hattı (387 km)

6. Fevzipaşa-Ergami-Diyarbakır Hattı (320 km)

7. Irmak-Filyos-Bakuk Hattı (286 km)

8. Ankara-Sivas Hattı (602 km): İnşasına 1024 senesinde başlanmıştır. Hattın Yerköy-Kayseri kısmı 1927'de, Kayseri-Şarkışla kısmı ile Şarkışla-Sivas kısmı 1930'da işletmeye açılmıştır.

9. Samsun-Sivas Hattı (380 km): Orta Anadolu'yu Karadeniz'de Samsun Limanı'na bağlayan bu hattın inşasına 1924'de başlanmıştır³⁷. Hattın Kavak-Havza kısmı 1927'de, Havza-Amasya kısmı 1927'de, Amasya-Zile kısmı 1928'de, Samsun-Gümrük kısmı 1929'da, Zile-Kuduz kısmı 1930'da ve Kuduz-Kalın kısmı 1932'de işletmeye açılmıştır.

10. Ulukışla-Boğazköy Hattı (173 km)

11. Samsun-Çarşamba Sahil Hattı (37 km): Bu hattın imtiyazı 6 Kanunvevel 1923'te bir mukavele ile Nemlizade ve mahdumların teşkil edecekleri bir şirkete verilmiş ve Samsun'dan Çarşamba'ya ve Terme'ye, Samsun'dan Bafra'ya ve Alaçam'a kadar 150 km.lik bir inşaat göze alınmıştır. Fakat netice itibariyle sadece Samsun-Çarşamba kısmı yapılabilmıştır. İnşaata 21 Eylül 1925'de başlamıştır. 15 Nisan 1933'den itibaren Devlet Demiryolları tarafından işletilmeye başlanmıştır.

³⁵ Emin Banguoğlu, Ulaştırma Politikası Dersleri, İzmir, 1966, s.24

³⁶ H.Yakup, "Cumhuriyet Hükümetinin 10 Sene İçinde Anayurda Döşediği Yollar" Demiryolları Dergisi, Ekim 1933, sayı:1044-105, s.544-545 ; H.K, "Kütahya-Balıkesir Hattının İşletmeye Açıldığı Gün", Demiryolları Dergisi, Ekim 1938, sayı:164-165, s.931-934 ; "Cumhuriyet Devrinde Demiryolları", 10.Yıl Dergisi, 1933, s.131-133 ; A.R.Erem, agm, s.836 ; H.K, "Cumhuriyet Hükümeti'nin Demiryolu İnşa Politikası ve İlk 10 Yılda Ne Kadar Demiryolu Yapıldı?", Demiryolları Dergisi, Ekim 1938, sayı.164-165, s.920-925 ; Mehmet Emin Yenigün, agm, s.7 ; Mühendis Nazır, "Samsun Sahil Demiryolları" Demiryolları Dergisi, Temmuz 1933, sayı:101, s.247 ; Kemal Arı, "Samsun-çarşamba Demiryolunun Temel Atma Tiren ve Reiscumhur Gazi Mustafa Kemal Paşa'nın Samsun Gezisi", Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi, Temmuz 1991. s.609-622 ; Ahmet Onur, age, s.58 ; Servet Zengin, "Devlet Demiryolları Otuz Yaşına Basarken", Kalkınan Türkiye, Mart 1957, sayı:29, s.9-15 ; "Demiryolları", Bayındırlık Dergisi, Aralık 1948, s.65 ; Yakup Kalkay, "Milli Sınırlar içinde Demiryollarına Genel Bir Bakış", Demiryolları Dergisi, 1943, sayı:224-226, s.64 ; Türkiye Cumhuriyeti, İstatistik Yılığ, 1930, s.377 ; "Nafta Vekâletinin Kuruluşundan itibaren Bugüne Kadar Geçirdiği Muhtelif Karakteristik Devirler", Bayındırlık Dergisi, Ekim 1938, sayı:5, s.16-24.

³⁷ Ünsal Yavuz, "Cumhuriyet Devri Demiryolu Politikasına Yaklaşım Biçimi", Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu, Yay. Haz. Mukaddes Arslan, Ankara, 2010, "s.87

1936'da demiryolu hatları eski ve yeni hatlar olmak üzere 15 iktisadi bölgeye ayrılmıştır. Bunlar³⁸:

A. Eski Hatlar

1. Eski Anadolu Hattı
2. Eski Bağdat Hattı
3. Eski İzmir-Kasaba Hattı
4. Eski Aydın Hattı
5. Eski Şark Demiryolu Hattı
6. Eski Mersin-Tarsus-Adana Hattı
7. Eski Erzurum Geniş Hattı
8. Eski Mudanya Dar Hattı
9. Eski Erzurum Dar Hattı
10. Samsun-Çarşamba Hattı

B. Yeni Hatlar

1. Afyon-Karakuyu Hattı
2. Kütahya-Balıkesir Hattı
3. Ankara-Ulukışla- Zonguldak Hattı
4. Kayseri-Samsun-Erzincan
5. Fevzi-Diyarbakır-Malatya-Çetinkaya

1933-1938 yılları arasında yapılan hatlarda şunlardır³⁹:

1. Afyon-Karakuyu Hattı (112 km): 1 Nisan 1933 tarih ve 2134 sayılı kanunla inşasına başlanmıştır ve 26 Mart 1936'da işletmeye açılmıştır.

2. Boğazönü-Isparta Hattı (13 km): 26 Mart 1936'da işletmeye açılmıştır.

3. Zonguldak-Ereğli Hattı (45 km)

4. Sivas-Erzurum Hattı (548 km)

5. Çetinkaya-Malatya Hattı (143 km): 1937'de işletmeye açılmıştır.

6. Filyos-Zonguldak Hattı (21 km)

7. Diyarbakır-Irak Hattı (159 km): 16 Kasım 1937'de inşaatı başlamıştır. 47 km. uzunluğundaki Diyarbakır-Bismil kısmı 1 Eylül 1940'da işletmeye açılmıştır.

8. Fevzipaşa-Diyarbakır Hattı(508 km): İnşaatı 1926'da başlayan bu hat 1935 yılında tamamlanabilmiştir. Bu hat Fevzipaşa-Malatya (251 km), Malatya-Yolçatı (95 km), Yolçatı-Diyarbakır (159 km) ve Diyarbakır-Kurtalan (158 km) kısımlarından oluşmaktadır.

9. Irmak-Filyos (309 km): İnşaatına 1926'da başlamıştır ve 1935'te tamamlanmıştır.

10. Ulukışla-Kayseri Hattı (172 km)

³⁸ A.R.Erem, agm, s.836

³⁹ "Demiryollarımız", Bayındırlık Dergisi, Aralık 1948, s.65-66 ; Ahmet Onur, age, s.59 ; "Cumhuriyet'in 17. Yılı, Demiryollarının Son iki Senelik İşletme Neticeleri", Demiryolları Dergisi, Ekim 1940, sayı:187-188, s.210-213,278-294 ; "Son Beş Senede Devlet Demiryollarımız", Demiryolları Dergisi, Mart 1937, sayı:154, s.419-422 ; "Türkiye'de Nafia İşleri", Demiryolları Dergisi, Mart 1937, sayı:154, s.1-8 ; H. K. "Cumhuriyet'in 5 Yılında (1933-1938) Demiryollarının Daha Ne Kadar Uzadı ve Nerelere Kadar Yayıldı?" , Demiryolları Dergisi, Ekim 1938, sayı:164-165, s. 926 ; H. K. "Cumhuriyet'in 17. Yılında Diyarbakır-Irak Hattında İnşaat Faaliyeti", Demiryolları Dergisi, Birinci teşrin 1940, sayı:187-188, s.278.

11. Hekimhan-Çetinkaya Hattı (69 km)

Yaptırılan bu hatlar dışında devlet tarafından şirketlerden satın alınan hatlarda şunlardır:⁴⁰

1. Mersin-Adana hattı(68 km): 31 Aralık 1928

2. Bursa-Mudanya hattı: 5 Mayıs 1931

3. Samsun-Çarşamba Sahil Demiryolu Hattı(36 km): 15 Nisan 1933'te satın alındı ve 2215 sayılı kanunla 15 Mayıs 1935'ten itibaren Devlet Demiryolları tarafından işletilmeye başlamıştır.

4. Bağdat hattı: Uzun yıllar Fransa tarafından işletilen bu hat 1934'te 2401 sayılı kanunla 15 yıl müddetle "Cenup Demir Yolları Türk Anonim Şirketi"ne verilmiştir. Bu hattın Ankara-Fevzipaşa kısmı; 27 Nisan 1931'de, Çobanbey-Nusaybin kısmı; 1 Temmuz 1937'de, Fevzipaşa-Meydanekbez kısmı; 1 Temmuz 1937'de, Şenyurt-Mardin kısmı; 1948'de, Derbesiye-Mardin kısmı; 1948'de ve Toprakkale-Payas-İskendurun kısmı; 1937'de satın alınmıştır.

5. İzmir-Kasaba ve Temdidi: 1 Haziran 1934'te 2487 sayılı kanunla Devlet Demiryollarına ilhak edilmiştir.

6. Aydın Demiryolu: 1 Haziran 1935'te 2745 sayılı kanunla satın alındı ve 2764 sayılı kanunla Devlet Demiryollarına verildi.

7. Toprakkale-Payas: 1937'de

8. Şark Demiryolları: 1888'de işletmeye açılan hattın sınırlarımız içinde kalan kısmın(İstanbul-Edirne, Alpullu-Kırklareli / 338 km) işletme hakkı 1931'de

Şark Demiryolları Türk Anonim Şirketi'ne verilmiş ve daha sonra 1997'de 3156 sayılı kanunla Devlet Demiryolları İdaresi'ne verilmiştir.

Görüldüğü üzere Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk yıllarında demiryolu politikasının saptanmasında yaşanan yılların içinde bulunduğu ortam göz önüne alınarak, ülkenin her tarafına devlet otoritesinin ivedilikle götürülmesi ve ülke savunması gibi amaçlar göz önünde tutularak demiryolu yapımında oldukça ileri gitmiş ve memleketin dört bir yanını çelik ağlarla sarmıştır. Cumhuriyetin kuruluşundan itibaren demiryolu yapımı milli bir politika olarak benimsenilmiş ve her yıl yeni hatlar inşa edilmesinin ülkenin sosyo-ekonomik ve kültürel kalkınmasına yapacağı katkı da düşünülmüştür.

3. Denizyolu Ulaşımı:

Anadolu üç yanı denizlerle çevrili bir yarımadadır. Bu coğrafi durum nedeniyle denizcilik faaliyetleri ülke ekonomisi açısından büyük önem arz etmektedir. 1990'ların Türkiye'si bunun önemini farkındadır. Ancak sahillerimizde suni ve tabii liman bulunmaması ülkemizde denizciliğin gelişmesine engel olmuştur. Osmanlı Devleti zamanında Akdeniz'in iç deniz haline gelmesine rağmen deniz ticareti alanında esaslı bir

⁴⁰ "Demiryollarımız 132 Yaşında" s.5-7 ; "Devlet Demiryolları", Bayındırlık İşleri Dergisi, Ekim 1936, sayı:5, s.179-191 ; "Son Beş Senede Devlet Demiryollarımız", Demiryolları Dergisi, İlkkanun 1937, sayı:154, s.419-422 ; Ahmet Onur, Türkiye Demiryolları Tarihi, İstanbul, 1958, s.61 ; T.C. Ulaştırma 50. Yıl, 1973, s. 43.

gelişme gerçekleştirilememiştir. XVI. yy.da Fransa ile imzalanan bir anlaşma gereğince kara sularımızda gemi işletme imtiyazı bu devlete verilmiş ve daha sonra bu imtiyazdan diğer devletler de (Hollanda, Avusturya, Rusya, İsveç, İspanya, Prusya) faydalanmıştır⁴¹.

Türk sularında Türk vapurlarının nakliyesi XIX.yy başlarına tesadüf etmektedir. 1827'de bir buharlı gemi satın alınarak deniz filosuna katılmış ve personel yetiştirilmesine başlanılmıştır⁴².

1847'de Bahriye Nezareti tarafından Avrupa'dan getirilen bir vapurla İstanbul-Gemlik-İzmit-Tekirdağ hattı tesis edilmiş ve bunun işletilmesi için adı geçen nezarete bağlı ayrı bir idare kurulmuştur. 3 gemi ile yolcu taşımacılığına başlayan bu idare yabancı devletlerin rekabetine dayanamamış ve imtiyazını bir Fransız şirketine devretmeye mecbur kalmıştır⁴³. Dolayısıyla XIX.yy boyunca Osmanlı Devleti, düzenli bir denizyolları politikasına geçememiştir.

XX.yy başlarında, İmparatorluktaki 18 ve yukarı grostonluk gemi sayısı 45'i geçmiyordu. 1915 yılında bu sayı 73'e çıkarılmıştır. I. Dünya Savaşı'nda kapitülasyonların kaldırılması ile Türk denizciliği daha serbest bir saha bulmuştur. Fakat harp senelerinde mevcut vapurlardan birçoğu düşman tarafından tahrip edildiğinden ticaret filomuz daha da küçülmüştür⁴⁴. Bu nedenle imparatorluğun son günlerinde Türk deniz ticareti birkaç köhne geminin faaliyeti ile sınırlı kalmıştır. İmparatorluktan Cumhuriyet Türkiye'sine işleyebilir vasa sahip ancak 35.000 tonluk bir filo miras kalabilmiştir⁴⁵.

Milli Mücadeleden sonra 1923'te Cumhuriyetin ilanı ile kabotaj hakkının Türk gemilerine inhisar ettirilmesinden sonradır ki, milli menfaatleri gözeten bir denizyolu politikası geliştirilmiştir. Bu yıllarda ticaret filomuz sadece 35.000 tondan ibaretti. Deniz taşımacılığın geliştirilmesi yönünde olumlu bir takım adımlar atılmıştır. Bunlardan ilki, *Bayrak İnhisarı* diye de adlandırılan *Kabotaj Hakkı'nın* sağlanmasıdır. Bu hakla Türk liman ve iskeleleri arasında yük ve yolcu taşımacılığı münhasıran Türk bayrağı taşıyan gemilere verilmiş oluyordu. Böylece deniz ticaret filosu, kapitülasyonlarla Türk liman ve iskeleleri arasında her türlü yolcu ve yük taşıma ve başka imtiyazlara da sahip bulunan yabancı bayraklı gemilerin rekabetinden korunmuştur. Kabotaj hakkı gerçi ancak 1926'da çıkarılan bir kanunla sağlanmış ise de bu hakkın kullanılması imkânı Lozan Antlaşması ile elde edilmiştir⁴⁶.

Diğer önemli tedbir, devletin gemi inşa ve işletme faaliyetini elinde bulunduran Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'nin 4 Nisan 1923 gün ve 547 sayılı Seyr-i Sefain Müdüriyet-i Umumiyesi'nin *Suret-i İdaresine Dair Kanun* ile *Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi* adıyla yeniden ve daha müstakil bünyeye sahip bir biçimde teşkilatlandırıldıkta sonra, imkânlarının kuvvetlendirilmesi ve teşebbüs serbestisine kavuşturularak sahillerimiz

⁴¹ Süleyman Barda, Münakale Ekonomisi, İstanbul, 1958, s.341

⁴² Muhlis Ete, age, s.217

⁴³ Enver Ziya Karal, age, c:VI, s.266

⁴⁴ T. C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı, Deniz Ulaştırması, Ankara, 1964, s.8-10 ; Demiryolları Dergisi, "Cumhuriyetin Münakalat Ekonomisi", sayı: 236-238, 1944, s.8-9.

⁴⁵ T. C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı, Deniz Ulaştırması, Ankara, 1960, s.9

⁴⁶ Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi 1923-1978, İstanbul,1980, s.276.

arasında yolcu ve yük transferi işini üzerine almasıdır⁴⁷.

Bu dönemin, deniz taşımacılığının gelişmesi yönünde aldığı önemli tedbirlerin sonuncusu da, özel sektör gemi inşa ve işletmeciliğinin teşviki olmuştur. Bir kısmı Teşvik-i Sanayi Kanunu içerisinde yer alan teşvik hükümleri ile Türk armatörlerine hazineden avans ve kredi kolaylıkları, vergi ve gümrük muafiyetleri, devlet sektörü ile eşit rekabet şartları sağlanmıştır.⁴⁸

1930 senesinde Türk Ticaret gemilerinin sayısı toplam 240 adettir⁴⁹. Cumhuriyet Türkiye'si 10 yılda tonajını hemen hemen 3 kat arttırarak 95.000 tonaja çıkarmıştır. 1932 yılına ulaşıldığında ortaya çıkan filo çok yaşlı gemilerden meydana geliyordu. Bu durumda yabancı ülkelerin limanlarına girişte önemli sorunlar meydana getiriyordu. 1933 yılında 2248 sayılı kanunla Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi üçe ayrılmış ve Devlet Denizyolları kurulmuştur. Böylelikle deniz ulaşımındaki filonun modernleştirilmesinde devlet sorumluluk almaya başlamıştır. 1936 tarihinde hazırlanan II. Sanayi Planı'nda yeni gemi alımına önemli yer verilmiştir⁵⁰.

1 Haziran 1933 gün ve 3633 sayılı kanunla Devlet Denizyolları ve Limanları Umum Müdürlüğü ile Devlet Limanları İşletmesi Umum Müdürlükleri kurulmuştur⁵¹.

Bu dönemdeki yabancı şirketler elindeki liman işletmeleri de devlet eline geçmiştir; İstanbul ve İzmir Limanları 1925, Haydarpaşa Limanı 1927, Cumhuriyetin ilk 15 yılında daha çok demiryolu inşaatlarına malzeme taşımaları için Samsun, Mersin, Filyos, Bandırma ve Derince'de küçük limanlar yağılmış, 1939 yılından sonra askeri gerekçelerle Maltepe(İstanbul), Zeytinburnu, Mudanya, Gemlik, Mersin ve İskenderun iskeleleri yapılmıştır. 1940'ta 18 ve yukarı grostonluk gemi sayımız 166'yı bulmuştur. 1945'te ise Şirket-i Hayriyye'nin 94 yıllık bağımsız faaliyetine son verilerek Genel Müdürlüğe bağlanmıştır.⁵²

4. Havayolu Ulaşımı:

Ulaşım ağının en genç kolunu havayolları teşkil etmektedir. Türkiye'de havacılık alanında ilk kesin adım, 1911 yılında atılmıştır. Bu tarihte İtalyanların Trablusgarp'a saldırması ile 12 Ada düşman eline geçmiştir. Donanma yeterli olmadığından, gerekli keşif ve Kuzey Afrika ile bağlantı sağlanamamıştır. Bu nedenle Avrupa'da askeri amaçlarla kullanılan araçlardan yararlanma gereksinimi duyulmuştur⁵³.

Bu konuda ilk tarihi kararı Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa vererek Kurmay Yüzbaşı Süreyya Bey'i balon ve uçak sağlanması ve bunlarla ilgili tesislerin yapımı ile görevlendirmiştir. Aynı amaçla *Kıtaat-ı Fenniye ve Mevali-i Müstahkeme Müfettişi Umumiliği*'nin ikinci şubesine bağlı bir *Hava Komisyonu* kurulmuştur. 1 Haziran 1911'de

⁴⁷ Deniz Ulaştırması(1960), s.9

⁴⁸ Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi 1923-1978, s.276.

⁴⁹ T.C, 1930 İstatistik Yılı, s.411.

⁵⁰ T.C Ulaşımında 50. Yıl 1973, s.109

⁵¹ Deniz Ulaştırması, s.10

⁵² İlhan Tekeli-Selim İlkin, “Türkiye’de Ulaştırmanın Gelişimi”, Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi, c:X. s. 2758-2768

⁵³ T.C Ulaşımında 50. Yıl 1973, s.110

kurulan bu çekirdek örgüt ile Türk Hava Kuvvetleri'nin ilk temeli atılmış oldu⁵⁴.

1911 yılı başında havacı yetiştirmek üzere ordudan istekli subaylar aranmıştır. İlk olarak Süvari Üsteğmeni Fasa Bey ile istihkam teğmeni Y. Kenan Bey Paris'e Blenot Havacılık Okulu'na gönderilmiştir. Mahmut Şevket Paşa'nın sıkı takibi sonucu 1912 Ocak ayında bugünkü Yeşilköy Hava Limanı'nın kuzey sınırında bulunan Safraköy'de 2 hangar ve 1 meydan yapıldı. Aynı yılın şubat ayında Fransa'dan bir kişilik ve bir R.E.P iki kişilik, bir Deperdussin uçağı satın alındı ve 15 Mart 1912'de İstanbul'a getirilmiştir; Fasa ve Kenan Beyler bunlarla uçmaya başladılar. Safraköy'deki ilk hava örgütü 3 Temmuz 1912'de Yeşilköy Hava Mektebi olarak hizmete girmiştir⁵⁵.

Türkiye'yi Avrupa'ya bağlayan ilk ticari hava hattı, Franko-Romen hava Seyrüsefer Kumpanyası'nın 1922'de İstanbul'a uğrattıkları hattır. 1924'de "Aero Espresso Italiana" şirketine 20 senelik bir imtiyaz verilmiştir. Bu şirket Ankara-İstanbul-İzmir ve Brindizi'ye muntazam seferler tesis etmek istenmişse de, faaliyet alanı ancak İstanbul-Atina-Brindizi hattı ile sınır kalmıştır. 1925'de Fransız Romanya ve Alman "Yunkers" tayyare şirketine Ankara-İstanbul arasında bir hat işletilebilmek üzere verilmiştir⁵⁶.

Havayolları ile nakliyat devlet işi olarak ilk defa Milli Savunma Bakanlığı'na bağlı olarak 1933'te ele alınmıştır. Yine bu yıl da 2186 sayılı kanunla Havayolları Devlet İşletme İdaresi kurulmuştur. Bu ilk havayolları teşkilatı 5 uçak ve 28 kişilik bir personel kadrosu ile işe başlamıştır. Personelin büyük kısmı ordudan alındığı gibi, sivil havacılığın gerçekleştirebilmesi için de askeri hava alanları kullanılmış, bu yeni ihtiyaç için ayrı meydan inşasına girilmemiştir⁵⁷.

Havayolları Devlet İşletme İdaresi 6 kişilik De Havilland tipi uçaklarla İstanbul Ankara seferine başlamıştır. Daha sonra seferler İstanbul-İzmir, Ankara-Adana 'ya uzatılmıştır. 3 Haziran 1938 tarih ve 3424 sayılı kanun ile bu idare Bayındırlık Bakanlığı'na devredilmiştir. Bakanlık bu işi üzerine aldıktan sonra personel sayısını arttırmakla beraber Dragon Rapid tipinde üç tayyare satın alınmıştır. 1952'de Milli Savunma Bakanlığı ile Ulaştırma Bakanlığı sivil havacılık işlerini beraber yürütmeye başlamıştır⁵⁸.

1933'de 5 ton ve 460 yolcudan itibaren olan havayolları taşımacılığı, 1939 ancak 110 tona ve 1221 yolcuya çıkabilmiştir⁵⁹. 1938'de Devlet Havayolları için 4 senelik bir program hazırlanmıştır. Programın ilk senesinin de şebekeye İzmir-Adana hattı ilave edilecek, 1939'da Adana-Diyarbakır seferleri başlayacak; 1940'ta Diyarbakır-Van, 1941'de Ankara-Sivas-Erzurum hava hatlarının açılması planlanmıştır.⁶⁰

1937'deki 6 uçak sayısı 1944'e geldiğinde 12'ye çıkarılmıştır. Hat sayısı da Ankara, Adana, Afyon, Antalya, Diyarbakır, Elazığ, Erzurum, İzmir, İstanbul, Konya,

⁵⁴ Muhlis Ete, age, s.242

⁵⁵ T.C.Ulaşım 50.Yıl,1973, s.173-174.

⁵⁶ İlhan Tekeli-Selim İlkin, agm, s.2763 ; Muhlis Ete, age, s.242-244.

⁵⁷ Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi 1923-1978, s.278

⁵⁸ "Türkiye'de Nafia İşleri", Demiryolları Dergisi, sayı: 145, Mart 1937, s.1-8 ; İlhan Tekeli-Selim İlkin, agm, s. 2763 ; E. Panguoğlu, age, s.85-86 ; Süleyman Barda, Münakale Ekonomisi, age, s.373-378

⁵⁹ Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi 1923-1978, s.282

⁶⁰ Muhlis Ete, age, s.244

Sivas, Van ve Gaziantep’i birbirine bağlayan 7 hatta çıkarılmıştır⁶¹.

1939 yılına kadar ki dönem içinde, hava ulaştırma faaliyetlerinin ihtiyaçlarının karşılayacak hiçbir meydan inşa edilmemiş, sivil ihtiyaçları için askeri meydanlardan faydalanmıştır. Bu durum, 1939’dan sonra da uzun zaman devam etmiştir.

SONUÇ

Osmanlı Devleti’nin son yıllarında ihmal edilen yollar, I.Dünya Savaşı ve ardından Milli Mücadele döneminde tamamen bozulmuştur. Yabancı şirketler tarafından işletilen demiryolları da kendi emperyalist çıkarları doğrultusunda inşa edildiği için ülke ihtiyacını karşılamaktan uzaktır. Bu nedenle Cumhuriyet’in ilk yıllarında ulaşımın alt yapısının geliştirilmesi acil bir zorunluluk olarak ele alınmış ve ilk günden itibaren kurulan hükümetlerin faaliyet alanları içerisinde yer almıştır.

Atatürk döneminde cumhuriyetin ulaşım sorunu öncelikli olarak demiryolu ile çözümlenmeye çalışılmış, diğer alanlar geri planda kalmıştır. Kuruluş ve gelişme sürecindeki Türkiye’de demiryolu yapımı sadece bir ulaşım aracı olarak görülmemiş, aynı zamanda ülke savunması, iktisadi kalkınma ve sosyo-kültürel gelişmenin temel unsurlarından birisi olarak kabul görmüştür. Bu amaçla, 1923-1938 arasında dış etkilerden uzak, ülke ihtiyaçlarını ön planda tutan “*Milli ve Bağımsız*” bir demiryolu politikası takip edilmiştir. Bu politika, biri yeni demiryolu yapımları, diğeri de yabancı şirketlerin elindeki mevcut demiryollarının satın alınarak, demiryollarına milli bir nitelik kazandırmak şeklinde iki yönde ilerlemiştir.

Yabancı şirketlere ait demiryollarının millileştirilmesi, esas itibariyle satın alma şeklinde yapılmıştır. Ancak hükümetin mali imkânlarının yetersizliği dolayısıyla bu satın almalar borçlanarak gerçekleştirilmiştir. 1923-1933 arasında devletleştirilen demiryolları, limanlar ve imtiyazlı kuruluşlar dolayısıyla Cumhuriyet Hükümetlerinin ödemeyi kabul ettiği tutarlar, Türkiye’nin o tarihlerdeki dış borçlarının önemli bir kısmını oluşturmuştur.

Devlet tarafından işletilen demiryolları ise iç kaynaklarla finanse edilmiştir. Bu finansmanda normal bütçe gelirleri yani vergi kazançları kullanıldığı gibi, özellikle uzun demiryolları için iç istikrazlara da başvurulmuştur. Cumhuriyetin ilk uzun vadeli borçlanması, 1933 tarihli 12 milyonluk Ergani (Fevzipaşa-Diyarbakır hattı inşası için) istikrazı olmuş, bunu 1934 tarihli 30 milyon liralık Sivas (Sivas-Erzurum hattı inşası için) istikrazı izlemiştir⁶².

Cumhuriyet döneminde yapılan demiryollarının % 75’i Ankara’nın doğusunda % 25’i ise Ankara’nın batısında yapılmıştır. Kütahya-Balıkesir, Tavşanlı-Tunçbilek ve Afyon-Burdur hattı hariç tüm yeni inşa edilen demiryolları Ankara’nın doğusunda yapılmıştır. Eski demiryolları yeni demiryollarının yapılmasında önemli bir etken olmuştur⁶³.

Ulaşımın diğer araçları olan karayolu, denizyolu ve havayoluna cumhuriyetin ilk yıllarında gereken önem verilmemiş, kısır bir ilerleme sağlanmıştır. Bu alanlarda

⁶¹ “*Cumhuriyetin Münakalat Ekonomisi*”, Demiryolları Dergisi, sayı: 236-238, 1944, s.8-9

⁶² Efdal As, agt, s.72

⁶³ Seyfi Yıldırım, agm, s.95

kaydedilen gelişmeler özetle şöyledir: Osmanlı Devleti'nden Türkiye Cumhuriyeti'ne 18.335 km yol intikal etmiştir. Bunun 13.885 km'lik kısmı harap ve tamire muhtaç yol, 4450 km.si ise toprak yoldur. Atatürk döneminde, on beş yılda yeniden yapılan yollar 3430 km. ve onarılan yollar ise 8069 km. olarak gerçekleştirilmiştir.

1923'de 34.902 ton olan deniz taşımacılığı, 1929'da 102.000 tona yükselmesine rağmen, 1932'de eski gemilerden bir kısmının hizmetten çıkarılması ve ekonomik buhran nedeniyle bunların yerine yenilerinin alınmaması ile 99.500 tona düşmüştür⁶⁴. Devletçilik politikası ile geçen otuzlu yıllarda, denizcilik sektörü farklı oluşumlar denenmesine rağmen, istenen duruma gelememiştir. 1933'de kamuya ve özel sektöre ait büyük gemi sayısı 1220 ve tonajı 216.458 iken, 1939'da bu rakam sırasıyla ancak 1692 ve 260.170 olmuştur. Bundan sonra da deniz ticaret filosuna yılda ortalama 6.500 gros tonluk bir ek kapasite eklenebilmiştir. 1933-1939 arasındaki dönemde Türkiye'de inşa edilen 18 ve yukarı gros tonluk gemilerin toplam kapasitesi 32.256 tonilatodan ibarettir⁶⁵.

XX.yy'ın en yeni ulaştırma türü olan Havayolu alanında, Türkiye dünyadaki gelişmelerin dışında kalmıştır. İlk sivil havacılık teşkilatı ancak 1933'de kurulabilmiştir. Bu ilk havayolu teşkilatında sadece 5 uçak ve 26 kişilik bir personel kadrosu bulunmaktadır. Bu dönemde sivil havacılıkta askeri havaalanları kullanılmış, ayrı bir meydan inşasına girilememiştir.

1923-1938 arasında karayolu, denizyolu ve havayolunun yetersiz kalmasının en önemli nedeni ekonomik yetersizlikler ve demiryolu yapımına öncelik verilmiş olmasıdır. Bu alanlardaki ilerlemeler ancak 1950 sonrasında etkisini gösterecek, gelişen ve büyüyen Türkiye Cumhuriyeti ulaşımın dört saçı ayağında da ilerleme kaydedecektir.

⁶⁴ Süleyman Barda, *age*, s.351

⁶⁵ Efdal As, *age*, s.91

KAYNAKÇA**Resmi Yayınlar:**

Düstur

1925-1926 T.C. Devlet Salnamesi

1926-1927 T.C. Devlet Salnamesi

1927-1928 T.C. Devlet Salnamesi

1930 T.C. İstatistik Yıllığı

1941-42 T.C İstatistik Yıllığı

T.C.Ulaştırmada 50.Yıl, Ankara, 1973

T. C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı, Deniz Ulaştırması, 1964

Dergi:

Demiryollar Dergisi, 1925-1951

Demiryol Dergisi, Ocak 1987-Aralık 1988

Bayındırlık Dergisi, 1934-1946

Demiryolcu Dergisi, Mart 1989-Aralık 1992

Demiryollar ve Limanlar Dergisi, 1958-1961

Cumhuriyetin 10.Yılı Dergisi, 1933

Kitap:

Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, I-III, Ankara,1997

Banguoğlu, Emin, Ulaştırma Politikası Dersleri, İzmir,1966

Barda, Süleyman, Münakale Ekonomisi, İstanbul, 1958

Ete, Muhlis, Münakalat, İstanbul,1938

İnan, Afet, Medeni Bilgiler, Ankara,1988

İnönü, İsmet, Hatıralar, c:II, İstanbul, 1987

İzbrak, Reşat, Türkiye-II, İstanbul, 1996

Onur, Ahmet, Türkiye Demiryolları Tarihi, İstanbul, 1958

Tarih IV, İstanbul,1934

Yıldırım, İsmail, Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1938), Ankara, 2001

Yol Davamız/ 9 yılda 2000 km, Ankara, 1948

Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic
Volume 8/2, Winter 2013

Makale:

- Arı, Kemal, “Samsun-Çarşamba Demiryolunun Temel Atma Töreni ve Reiscumhur Gazi Mustafa Kemal Paşa'nın Samsun Gezisi”, Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi, Temmuz 1991, s.609-622
- Arslan, Mukaddes, “Milli Mücadele Tarihimizde Demiryolları ve Demiryolcular”, Cumhuriyet Devrinde Demiryolları Sempozyumu, Yay.Haz.Mukaddes Arslan, Ankara, 2010, s.47-82
- Çolak, Filiz, “Türkiye’de Karayolu Ulaşımı (1880-1940)”, Türk Kültürü, sayı: 411, Temmuz 1997, s.431-438
- Erem, E.R., “Cumhuriyet 15, Devlet Demiryolları 11 yaşında” Demiryolları Dergisi, Ekim 1938, sayı:164-165, s.831-837
- H.K. “Milli Demir Yol İnşa Politikamız ve Cumhuriyetin 17.Yılındaki Verimleri”, Demiryolları Dergisi, Ekim 1940, sayı:187, s.219-233
- H.K. “Cumhuriyetin Yüksek Eserleri Önünde 15.Yıldönümü Tesis Hazırlıkları” , Demiryolları Dergisi, Eylül 1938, sayı:789-794
- H.K, “Kütahya-Balıkesir Hattının İşletmeye Açıldığı Gün”,Demiryolları Dergisi, Ekim 1938, sayı:164-165, s.931-934
- H.K, “Cumhuriyet Hükümeti’nin Demiryolu İnşa Politikası ve İlk 10 Yılda Ne Kadar Demiryolu Yapıldı?”, Demiryolları Dergisi, Ekim 1938, sayı.164-165, s.920-925
- H. K. “Cumhuriyet’in 5 Yılında (1933-1938) Demiryollarının Daha Ne Kadar Uzadı ve Nerelere Kadar Yayıldı?” , Demiryolları Dergisi, Ekim 1938, sayı:164-165, s. 926
- H. K. “Cumhuriyet’in 17. Yılında Diyarbakır-İrak Hattında İnşaat Faaliyeti”, Demiryolları Dergisi, Birinci teşrin 1940, sayı:187-188, s.278
- Kalkay, Yakup, “Milli Sınırlar içinde Demiryollarına Genel Bir Bakış”, Demiryolları Dergisi, 1943, sayı:224-226, s.64
- Mendol, Arif, “Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Modelleri”, Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi, İstanbul, 1985, cilt:10, s.2769-2772
- Mühendis Nazır, “Samsun Sahil Demiryolları” Demiryolları Dergisi, Temmuz 1933, sayı:101, s.247
- Tekeli, İlhan-Selim İlkin, “Türkiye’de Ulaştırmanın Gelişimi”, Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi, c:X, Ankara, 1985, s. 2758-2768
- Yakup, H., “Cumhuriyet Hükümetinin 10 Sene İçinde Anayurda Döşediği Yollar” Demiryolları Dergisi, Ekim 1933,sayı:1044-105, s.544-545
- Yavuz, Ünsal, “Askeri Strateji Bakımından Türkiye’deki Demiryolları”,I.Askerî Tarih Semineri/Bildiriler II, Ankara,1983, s.184-185
- Yavuz, Ünsal, “Cumhuriyet Devri Demiryolu Politikasına Yaklaşım Biçimi”, Cumhuriyet Devrinde Demiryolları Sempozyumu, Yay.Haz.Mukaddes Arslan, Ankara, 2010, s.83-90
- Yenigün, Mehmet Emin, “1856’dan 1987’ye Demiryollarımız/Türkiye’de Demiryolları Ulaşımının Tarihi”, Demiryolları Dergisi, Mayıs 1987, sayı:736, s.4-9

- Yıldırım, Seyfi, "Cumhuriyet Devri Demiryollarının Gelişiminde Etkili Olan Faktörler", Cumhuriyet Devrinde Demiryolları Sempozyumu, Yay.Haz.Mukaddes Arslan, Ankara, 2010, s.93-100
- Zengin, Servet, "Devlet Demiryolları Otuz Yaşına Basarken" , Kalkınan Türkiye, Mart 1957, sayı:29, s.9-15
- "Türkiye'de Yol Faaliyeti", Bayındırlık İşleri Dergisi, yıl: 2, sayı: 5, İlkteşrin 1935, s.21-34
- "Münakale İşlerine Umumi Bir Bakış", Bayındırlık Dergisi, yıl:5, sayı:5, Ekim 1938, s.29
- "Türkiye'de yol işleri", Bayındırlık Dergisi, yıl:3, sayı:5, Ekim 1936, s.41-56
- "Yol İşleri" Bayındırlık Dergisi, sayı:5, Ekim 1938, s.247
- "Şoseler", Bayındırlık İşleri Dergisi, yıl:4, Sayı:5, Ekim 1937, s.42.
- "Nafta Vekaleti'nin Kuruluşundan İtibaren Bugüne Kadar Geçirdiği Muhtelif karakteristik Devirleri", Bayındırlık Dergisi, yıl:5, Ekim 1938, s.16-24
- "Cumhuriyet Devrinde Demiryolları", 10.Yıl Dergisi, 1933, s.131-133
- "Demiryolları", Bayındırlık Dergisi, Aralık 1948, s.65
- "Nafta Vekâletinin Kuruluşundan itibaren Bugüne Kadar Geçirdiği Muhtelif Karakteristik Devirler" , Bayındırlık Dergisi, Ekim 1938, sayı:5, s.16-24.
- "Cumhuriyet'in 17. Yılı, Demiryollarının Son iki Senelik İşletme Neticeleri", Demiryolları Dergisi, Ekim 1940, sayı:187-188, s.210-213,278-294
- "Son Beş Senede Devlet Demiryollarımız", Demiryolları Dergisi, Mart 1937, sayı:154, s.419-422
- "Türkiye'de Nafta İşleri", Demiryolları Dergisi, Mart 1937, sayı:154, s.1-8 ¹
- "Demiryollarımız 132 Yaşında" s.5-7
- "Devlet Demiryolları", Bayındırlık İşleri Dergisi, Ekim 1936, sayı:5, s.179-191
- "Cumhuriyetin Münakalat Ekonomisi", Demiryolları Dergisi, sayı: 236-238, 1944, s. 8-9.
- "Türkiye'de Nafta İşleri", Demiryolları Dergisi, sayı: 145, Mart 1937, s.1-8 s.373-378
- "Cumhuriyetin Münakalat Ekonomisi", Demiryolları Dergisi, sayı: 236-238, 1944, s.8-9

Tez:

As, Efdal, Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları(1923-1960), DEÜ, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, İzmir, 2006