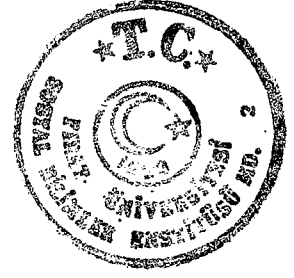


62227

.T.C.
FIRAT ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİM DALI



**CUMHURİYET DÖNEMİNDE
KARAYOLLARINDAKİ GELİŞMELER
(1923 - 1938)**

(YÜKSEK LİSANS TEZİ)

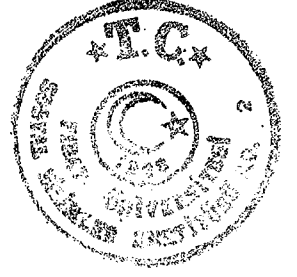
T.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
DOKÜMANTASYON LABORATUVARI

DANIŞMAN
Yrd. Doç.Dr. İsmail YILDIRIM

HAZIRLAYAN
Enver GÜRGÖZELER

ELAZIĞ - 1997

T. C.
FIRAT ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİM DALI



CUMHURİYET DÖNEMİNDE
KARAYOLLARINDAKİ GELİŞMELER
(1923-1938)

(YÜKSEK LİSANS TEZİ)

DANIŞMAN

Yrd. Doç. Dr. İsmail YILDIRIM

HAZIRLAYAN

Enver GÜRGÖZELER

Bu tez **18/03**/1997 tarihinde aşağıda belirtilen jüri tarafından
oybirliği/~~oyçokluğu~~ ile başarılı/~~başarısız~~ olarak değerlendirildi.

Danışman
Yrd. Doç. Dr. İsmail YILDIRIM

Üye
Yrd. Doç. Dr. Erdal AÇIKSES

Üye
Yrd. Doç. Dr. Harun TUNÇEL

ELAĞIĞ-1997

İÇİNDEKİLER



İÇİNDEKİLER	
ÖNSÖZ	
TABLolar LİSTESİ	V
KISALTMALAR	VI
GİRİŞ	1
A. Amaç ve Yöntem	1
B. Yol Kavramı, Karayollarının Tarihi Gelişimi ve Türklerde Yol	4
C. Türkiye Yollarının Tarihi Gelişimi	9

BİRİNCİ BÖLÜM

CUMHURİYET DÖNEMİ İKTİSAT VE ULAŞTIRMA POLİTİKASI	30
I. Cumhuriyet Dönemi İktisat Politikası	30
1. 1923-1932 Dönemi	35
2. 1933-1938 Dönemi	39
II. Cumhuriyet Dönemi Ulaştırma Politikası	41
1. Yurt Kalkınmasında Yollar ve Ulaştırmanın Önemi	45
a) Ekonomik Fonksiyonları	48
b) Sosyal Fonksiyonları	48
c) Politik Fonksiyonları	48
2. Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası ve Hedefleri	49
3. Demiryolu Politikası	63
4. Denizyolu Politikası	67
5. Havayolu Politikası	68



İKİNCİ BÖLÜM

CUMHURİYET DÖNEMİNDE KARAYOLLARI TEŞKİLATI VE KARAYOLLARININ GELİŞİMİ İÇİN YAPILAN İDARİ DÜZENLEMELER

1. 1923-1928 Dönemi	70
2. 1929-1938 Dönemi	74

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

CUMHURİYET DÖNEMİNDE KARAYOLLARININ GELİŞİMİ

1. 1923-1928 Dönemi	89
2. 1929-1938 Dönemi	107
SONUÇ	130
KAYNAKLAR	137



ÖNSÖZ

Ulaşım, insanlığın ilk uğraştığı, öğrendiği faaliyet alanlarından biri ülkelerin, siyasal, sosyal, kültürel ve iktisadi hayatlarını etkileyen önemli bir faktör, sanayi gibi, tarım gibi üretmeyen, fakat onların üretimini etkileyen önemli bir araç, vücuttaki kan damarları gibi çalıştığı düzenli olduğu zaman ülkeyi ve üzerinde yaşayan insanları rahat ve huzura götüren gerekli bir araçtır. Yer altı ve yerüstü kaynaklarının değerlendirilmesi, ticaret ve sanayinin gelişmesi düzenli bir ulaşım ağıyla mümkündür. Bir ülkede milli birlik ve bütünlüğün, güvenliğin sağlanmasında da ulaştırmanın önemli yeri vardır. Çağımız modern devlet anlayışını incelediğiniz zamanda devletin en önemli hizmetlerinden birinin alt yapı hizmetleri dolayısıyla yol ve ulaşım olduğunu görmekteyiz.

Yollar, ülkelerin tabii şartlarıyla ilgili olarak daha fazla gelişme gösterebilir. Ama yinede yollar ülke ve milletlerin erişmiş oldukları gelişme seviyesiyle de yakından ilgilidir.

Konuya ağırlıklı olarak Cumhuriyetle birlikte ele aldığımızdan dolayı, Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinde ihmal edilen, Birinci Dünya Savaşı ve Milli Mücadele döneminde ise tahribata uğrayan yollarımızın yeniden ele alınması gerekli görülmüştür. Ülkemizin gelişmesinde alt yapı hizmetleri içinde, yolların önemli bir unsur olduğunu gören Cumhuriyet yöneticileri yol çalışmalarına daha meclisin açıldığı tarihten itibaren büyük ağırlık vermişlerdir. Fakat ulaştırma işlerinde İkinci Dünya savaşı sonrasına kadar demiryollarının öncelikle ele alındığını, karayollarının ise ikinci planda kaldığını görmekteyiz.

1923-1950 yılları arasında ülkemizin iktisadi, siyasi, askeri ve sosyo kültürel açıdan gelişmesini sağlamak amacıyla yol faaliyetlerine önem verilirken, ağırlığın demiryollarına kaydırılması, karayollarına



gerekli desteğin sağlanması karayolu yapımını engellemiştir. İkinci Dünya Savaşı öncesinden başlayarak motorlu taşıtların üretiminde meydana gelen artışlar, A. B. D. ve batı ile girdiğimiz yakın ilişkiler karayolunu ön plana çıkarmıştır.

Bu çalışmamızda karayolu konusuna ilgi duyanlara bir fikir verebilmişsek kendimizi mutlu sayarız. Araştırmalarımızda konuyu çeşitli yönleriyle ele almaya çalışmakla birlikte bir çok eksiklerimizin olabileceği bir gerçektir. Amacımız "Ghothe"nin "Terakki, Dünden ayrılmak değil. Dünyü yarına bağlamaktır." sözünden hareketle geçmişte yapılan çalışmaları günümüz insanlarına ve gelecek nesillere aktarmak dün-bugün-yarın bağlantısını sağlamaktır.

Bu araştırmanın yapılmasında desteklerini esirgemeyen, her zaman teşvikçi ve yardımcı olan hocam Yrd. Doç. Dr. İsmail YILDIRIM'a teşekkürlerimi borç bilirim. Yine çalışmalarımda yardımcı olan, moral desteklerini esirgemeyen hocalarım ve arkadaşlarıma da kalbi teşekkürlerimi sunarım.

Enver GÜRGÖZELER

1997-Elazığ

TABLolar LİSTESİ

Sayfa No

Tablo 1. Osmanlı Devleti'nde sınıflarına göre yol genişlikleri	24
Tablo 2. Cumhuriyet sonrası 1929'a kadar Milli Gelir artışları	37
Tablo 3. 1914 yılı motorlu araç sayıları	97
Tablo 4. 1922-1928 yılları arasında karayolları bütçelerindeki tahsisat ve ödemeler	100
Tablo 5. 1924-1928 yılları arasında demiryolları inşaatları için mali yılbaşında verilen ödenekler	101
Tablo 6. 1929-1938 yılları arasında karayolları bütçelerindeki tahsisat ve ödemeler	119
Tablo 7. 1929-1938 yılları arasında demiryolları inşaatları için mali yılbaşında verilen ödenekler	120
Tablo 8. 1923-1938 yılları arasında yol durum cetveli özeti	123
Tablo 9. 1914-1938 yılları arasında cinslerine göre motorlu kara taşıtları sayısı	124
Tablo 10. 1923-1938 yılları arası, yıllar itibariyle yol ve köprülere genel bütçe ile birlikte harcanan toplam para miktarları	125
Tablo 11. Cumhuriyet döneminde yapım ve onarımı yapılan (1923-1938) büyük ve küçük köprülerle menfezler	127

**KISALTMALAR**

ABD	Amerika Birleşik Devletleri
A. Ü.	Ankara Üniversitesi
a.g.e.	Adı Geçen Eser
a.g.d.t.	Adı Geçen Doktora Tezi
Bkz. bkz.	Bakınız
B.M.M.	Büyük Millet Meclisi
C.	Cilt
C.A.	Cumhuriyet Arşivi
C.H.F.	Cumhuriyet Halk Fıkrası
Cm.	Santimetre
G.S.M.H.	Gayri Safi Milli Hasıla
İ.Ö.	İsadan önce
Km. km.	Kilometre
Kr. kr.	Kuruş
M., m.	Metre
M.E.B.	Milli Eğitim Bakanlığı
M.Ö.	Millattan Önce
M.S.	Millattan sonra
No	Numara
S.	Sayfa
S.B.F.	Siyasal Bilgiler Fakültesi
T.D.K.Y.	Türk Dil Kurumu Yayınları
T.B.M.M.	Türkiye Büyük Millet Meclisi
T.C.	Türkiye Cumhuriyeti
T.L.	Türk Lirası
T.M.M.O.B.	Türkiye Mimarlar ve Mühendisler Odası Başkanlığı

T.T.K.	Türk Tarih Kurumu
vd.	Ve devamı
v b.	Ve bunun gibi
v.s.	Vesaire
yy.	Yüzyıl



GİRİŞ

A- Amaç ve Yöntem

Birinci Dünya savaşıyla birlikte tarihe karışan Osmanlı Devleti'nin yerine Milli Mücadele sonrası kurulan Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluş ve gelişme dönemiyle ilgili konulara, birazda savaş sonrası, şartlar sebebiyle daha ziyade askeri ve siyasi yönden yaklaşılmıştır. Ülkemizle ilgili olarak son yıllarda iktisadi ve siyasi konularla ilgili olarak bir kısım araştırma ve incelemeler yapılmışsa da Bayındırlık ve Ulaştırma konularında yapılan çalışmaların yetersiz olduğunu görmekteyiz. Öncelikle araştırma konumuzla ilgili olarak yaptığımız incelemelerde çok az kaynağa rastlayabildik.

1950'li yıllara kadar ülkemizde ulaştırma sektöründe demiryolları tek başına bir ulaştırma aracı görülmüştür. Ulaştırmanın diğer kolları olan kara, deniz, hava yolları ve diğer alanların ikinci planda kaldığını görmekteyiz. Yeri gelmişken şunu da belirtelim ki bütün diğer dünya ülkelerinde de 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren bir demiryolları asrının başladığını görüyoruz. Yalnız demiryolu asrı batılı ülkelerde yerini 1920'li yıllardan sonra karayollarına bırakırken bu süreç bizde biraz daha fazla devam etmiştir. Cumhuriyetle birlikte karayolları konusunda da önemli kararların alınması, programların hazırlanması ve kanunların çıkarılmasına rağmen istenen neticeye ulaşılamamıştır. Bunda ülkemizde Cumhuriyet sonrası meydana gelen bir kısım olaylarında etkileri vardır. Ülkede bir yandan hızlı bir şekilde demiryolları çalışmaları, diğer yandan iktisadi ve sosyal alandaki çalışmalar hızla devam ederken karayollarına gerekli kaynakta ayrılamamıştır. Zaman zaman ayrılan kaynakların eğitim, sağlık gibi başka alanlara kaydırıldığıda görülmektedir. Bunda da dış yönlendirmelerin etkisi

büyükür. Osmanlı döneminde başlayan demiryollarının doğrultularına ve ulaştıkları noktalara bakarsak birinci sırada önem verilmesine rağmen demiryolları yapımında da istenen netice alınamamıştır. Bunda da en başta ölkemizin coğrafi yapısını, o günlerde yaşadığı ekonomik sıkıntılarını, bunun dışında 1929-1930'lu yıllarda had safhaya ulaşarak bütün dünyayı, onlar kadar olmasada bizide etkiliyen dünya ekonomik buhranı ardından 1937'lerden itibaren dünyanın yeniden büyük bir savaşa yönelmesi ve 1939-1945 yılları arasında bütün dünyayı temelinden sarsan İkinci Dünya Savaşı önemli engeller olarak sayılabilir. Ulaştırma konularını incelerken dikkatimizi çeken önemli bir konuda milli konuların ve politikanın yanında, Milletlerarası politikalarında konuya etkilerinin görölmesidir.

Karayolları konusu insanlık tarihi kadar eskiye varan bir olay, insanların ve eşyaların bir yerden diğer bir yere taşınması hedefine varmak için kullanılan "yol" sürekli olarak önemini koruyan ve vazgeçilmez bir araçtır. Karayolları konusuna tarihi dönemler içinde Ana yurdumuzda yaşıyan ecdadımızda büyük önem vermiştir. Bugünkü ana vatanımız ağısından ele aldığımızda ise buralarda yaşıyan bütün toplulukların yol konusuna önem verdiğini görmekteyiz. Selçuklular ve Osmanlılar döneminde de yol faaliyetlerine geniş yer verildiğini, bu çalışmaların bazen devletin, bazan yerel yöneticilerin, hatta bazende hayır sahiplerinin çalışmalarıyla yürütöldüğünü, Anadolu ve çevresindeki belirli merkezler arasında yol ağının geliştiğini görmekteyiz.

Cumhuriyet dönemine gelindiğinde Misak-ı Milli sınırlarımız içinde kalan karayolları ağının yetersiz olduğu görölerek yeni yolların yapılması ve yerleşim alanlarının bir birine bağlanması düşünölmüş bu konuda büyük bir hamle başlatılmıştır.

Araştırmamıza giriş bölümü ile başladık, bu bölümde konumuza ismini veren yol kavramının anlamı, tarihi gelişimi ve Türklerde yol kavramı üzerinde durulduktan sonra, Türkiye yollarının tarihi gelişimi açıklanmaya çalışıldıktan sonra bölümlere geçilmiş ve araştırmamız üç bölüm halinde ele alınmıştır. Birinci bölümde konunun ekonomik temellerini oluşturması ve alt yapının tespiti amacıyla Cumhuriyet döneminden başlayarak 1938 yılına kadar geçen dönemdeki iktisad ve ulaştırma politikasını inceledik.

İkinci bölümde, karayollarımızın yapılmasında anahtar rolü oynayan karayolları teşkilat çalışmaları ve idari düzenlemeler hakkında bilgi vererek konuyu 1923-1928 ve 1929-1938 dönemleri olarak iki kısımda inceledik.

Üçüncü bölümde ise 1923-1938 yılları arasında geçen sürede karayollarında yapılan çalışmaları yine 1923-1928 ve 1929-1938 dönemleri şeklinde iki kısımda incelemeye çalıştık.

Yaptığımız bu araştırmada Cumhuriyet sonrasında ulaştırma altyapısına büyük önem verildiğini görmekteyiz. Fakat bu çalışmalar daha ziyade demiryollarına kaydırılmıştır. Ancak ülkemizde meydana gelen siyasi olaylar, milli birliğin sağlanması düşüncesi, I. Dünya savaşından sonra motorlu taşıt sanayii ve sayısında meydana gelen artışlar sebebiyle ülkemizde de karayollarına ihtiyaç duyulduğunu göstermiştir. Bu duruma paralel olarak karayollarında çalışmalar başlatılmıştır. Fakat 1948 yılına kadar geçen dönemde bu çalışmalar istenilen seviyede gerçekleşmemiştir.

Konu ile ilgili olarak Cumhuriyet döneminde yeterli araştırmaların yapılmaması, yapılanlarında daha ziyade 1948 ve sonrası "Marshall Yardımı" ile başlayan döneme rastlanması en büyük sıkıntımız oldu. Bayındırlık Bakanlığında ve Karayolları Genel Müdürlüğünde yaptığımız

araştırmalarda 1923-1938 arası yeterli kaynağa ulaşamadık. 1938 öncesine ait belgeleri Cumhuriyet Arşivinden, Kanunlar ve Bakanlar Kurulu kararlarını ise T.B.M.M. kütüphanesinden temin etmeye çalıştık. Ayrıca Devlet İstatistik Enstitüsü, Genel Kurmay ATASE Başkanlığı kütüphanesindeki ve yayınlarından, Milli kütüphane, Fırat Üniversitesi kütüphanesinde konu ile ilgili yayınlardan faydalanmaya çalıştık.

Yine araştırmamızda başvurduğumuz önemli kaynaklardan biriside Bayındırlık Bakanlığınca yayınlanan dergilerdir. Ayrıca Türk Kültürü dergilerinden de faydalanılmıştır.

Konular araştırmamızın sonunda yer alan istatistikler ve haritalarla da zenginleştirilmeye çalışılmıştır. Çalışmalarımızda kronolojik bir sıra takibine elden geldiğince dikkat edilmiştir. Ulaşılan kaynaklardaki bilgi ve belgeler yer yer değerlendirilerek bazanda aslına bağlı kalınarak aynen alınmıştır. Zaman zamanda Mustafa Kemal ve dönemin Başbakanı ile Bayındırlık Bakanlarının konu ile ilgili düşüncelerine de yer verilmiştir.

B- Yol Kavramı, Karayollarının Tarihi Gelişimi ve Türklerde Yol

Yol sözcüğü anlam bakımından çok çeşitli anlamlar ifade etmektedir. Yol, adeta dilimiz için, bizim için bir çok anlam yüklenmiş esrarlı bir sözcük gibidir. ¹ Karada, havada, suda biryerden bir yere gitmek için açılan uzaklık, kendi kendine oluşmuş yürümeye uygun yer, davranış, tutum gibi, Divanü Lügat-it Türk'de ise ² yol; sefer, ani yola çıkma, yolmak, salıvermek gibi anlamlar ifade eder. Çeşitli Türk lehçelerinde de farklı karşılıklarla ifade edilmektedir. ³ Türkiye ve

¹ İsmet İter, Türkiye Karayollarının tarihsel gelişimi, T.M.M.O.B. İnşaat Mühendisleri Odası, İstanbul Şubesi, İstanbul 1995, s.3.

² Besim Atalay, Divanü Lügat-it Türk Dizini "Endeks" Türk Tarih Kurumu Basınevi, Ankara 1991. s.798.

³ Karşılaştırılmalı Türk Lehçeleri Sözlüğü, Klavuz kitap 1 Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1991.

Azarbeycan Türkçesinde yol, Kazak Türkçesinde jol, Kırgız Türkçesinde ise ⁽⁴⁾ col gibi karşılıklarla ifade etmektedir. Genel itibariyle insanların yerleşme yerlerini birbirine bağlayan "Açık Arazi Şeritlerine" Karayolu denilmektedir. Bir başka tanımda ise yol kavramı ⁽⁵⁾ bir tabiat parçası üzerinde insanların gidiş gelişini bu akışın araçlarını ve taşıdıklarını içine alır.

En eski ve ilkel yol karayoludur. İlk insandan itibaren insanlar çeşitli yerleşim yerlerine gidip gelmiş ve eşyalarını taşımışlardır. Toplu halde yaşayan, sosyal ihtiyaçlar içinde bulunan insan oğlu için yol çok önemli bir ihtiyaçtır. Bu ihtiyacın önemi asrımızda çok daha iyi görülmektedir. Bu sebeptendir ki yollar ile yerleşme noktaları yani münferid merkezler, köyler kasabalar ve şehirler arasında sıkı bir bağlılık vardır.

En iptidai cemiyetlerde bile köyleri, birbirine, pazar yerine ve kasabaya, izi belli bir yol ile bağlıdır. Yerleşme noktalarının önemi arttıkça ve nüfus çoğaldıkça, yollar üzerindeki gidiş-geliş faaliyetleri de artar ve başlangıçta belki basit bir izden (Patika) ibaret olan yol zamanla muntazam bir şose halini alır ⁽⁶⁾.

Ülkelerin iktisadi, sosyal, siyasal ve kültürel yönden gelişmesindeki en önemli unsurlardan biri de yol olduğu için bu işe bütün devletler önem vermişlerdir. Bilhassa XIX yüzyıldan başlamak üzere ülkelerin gelişme ölçüleri düzenli yol ağıyla birlikte seyrederek günümüzde çok ileri düzeylere çıkmaktadır.

Bugün hiç şüphe yok ki, Avrupa ile Amerika arasında muntazam işleyen deniz, hava ve kara münakele vasıtaları sayesinde, Avrupalı

⁴ K.K. Yudahin, Çeviren Abdullah Taymas, Kırgız Sözlüğü, T.D.K.Y. Ankara 1994.

⁵ Cavit Orhan Tütengil, İctimai ve İktisadi Bakımından Türkiye'nin Karayolları, İstanbul, 1961, s. 1.

⁽⁶⁾ Prof. Dr. Besim Darkot, "Türkiye İktisadi Coğrafyası", İstanbul, 1958, s. 213.

tüketici Brezilya'nın kahvesini, Arjantin'in dondurulmuş etlerini, Amerikan otomobillerini rahatça Avrupa pazarlarında bulabilmektedir (7).

Avusturyalı bir münakale uzmanının 1955'de yayınladığı eserinde belirttiği gibi, "Bir memleketi büyük ve müreffeh yapan üç şey vardır: Verimli bir toprak, iş bulma imkanları, insan ve eşyanın bir yerden diğerine kolayca nakli" (8).

Türklerde ise bir bölgede büyük bir devlet yok ise, orada büyük yolların varlığı da elbetteki söz konusu olamazdı. Yollar daha çok devletin idaresi ile orduların sevk ve idaresi için gerekli idi. Bu bakımdan Türklerin tecrübeleri de çok eski idi.

Ayrıca büyük "ipekyolu" da, Türk yurtlarının içinden geçiyordu. Bu yolların düzenli ve emniyet içinde işlenmesi, Türklerin yararına idi. Önyasya'yı baştan başa geçerek, Avrupa'ya kadar uzanıyordu. Bu bakımdan, ipekyolu üzerindeki konaklar ile Anadolu'daki ticaret merkezleri arasında, bazı benzerlikler doğmuştu⁽⁹⁾. Türkler Orta Asya'dan itibaren ulaştırmaya ve özellikle de karayollarına büyük önem vermiş, bunda özellikle siyasi gücün sağlanması, orduların sevk ve idaresinin kolayca yapılmasının etkisi büyüktür.

Türklerde araba gibi bazı nakliye vasıtaları da önemli yer tutmaktadır. Özellikle göçebe hayatın yaygın olmasının, Türklerin hareketli bir hayat sürmelerinin etkisini göz önünde bulundurmalıyız. Türklerde araba, "çadırın üzerine konduğu, gezer bir ev gibi idi. Ayrıca ordunun ağırlıkları da, arabaya ihtiyaç gösteriyordu" (10).

Araba, Çin'de ve Ortaasya'da çok eski çağlardan beri bilinen bir taşıma ve nakliye vasıtası idi. Araba da, bir Çin icadı değildir. Herhalde

(7) Süleyman Barda, Münakele Ekonomisi, İsmail Akgün Matbaası, İstanbul, 1958, s. 5.

(8) Süleyman Barda, a.g.e., s. 5.

(9) Prof. Dr. Bahaeddin Ögel, Türk Kültür Tarihine Giriş, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1978, cilt. 1, s. 318 vd.

(10) Prof. Dr. Bahaeddin Ögel, a.g.e., s. 319.

kuzeyden, Türk kavimlerinden gelmiş olmalı idi. Bunların, Önasya savaş arabaları ile ilgili olduğu da söylenmiştir (11).

Türklerde yol, devlet sahibi olmanın ve devleti idare etme mes'uliyetinin bir işaret ve özelliğidir. Gerçi devlet haline gelmemiş küçük ve dağınık topluluklarda da bir yol anlayışı vardır. Fakat bu yollar, eski çağlarda, bir çığır veya cılga yoldan başka bir şey değildir. Yol devlet teşkilatı ile düzenlerinin de bir sembolüdür. Büyük devlet yolları, özellikle "savaş ve akın yolları" bakımlı yollardı. Çünkü Türkler, ordunun ağırlıklarını arabalar ile götürürlerdi (12).

Dağ yolu ise; genel olarak keçi yolları gibidir. Türkler buna ince yol veya çığır da derler (13).

Merhum Bahaeddin Ögel hocamızın geniş araştırmalarından edindiğimiz bilgiler Türklerin yol ve ulaşım konusuna büyük önem verdiklerini, ayrıca yol güvenliğinin sağlanması içinde gerekli tedbirleri aldıklarını göstermektedir. Bu sayededir ki Orta Asya'dan başlayan ticaret yollarında kervanlar güven içinde mallarını Anadolu ve balkanlara kadar ulaştırabilmişlerdir.

Yol kavramı ve Karayolunun tarihi gelişimine baktığımızda ilk insanın klanlaşması ile birlikte medeniyetinde tohumları atılmış ve insan cemiyet hayatının zorunluluğu içinde artan ihtiyaçlarını karşılamak üzere alt yapı hizmetlerine eğilmiştir. Çünkü insanın tek başına yaşaması ve çeşitli sosyal ve ekonomik ihtiyaçlarını karşılaması çok zordur.

İnsan öncelikli ihtiyacı olan suyun başında barınağını kurmuş suyu menbada tarlasına ulaştırmak için kanal fikrine sahip olmuş, ürettiği, ektiği ürünü önce ihtiyacı için kullanmış ve sonunda onun ticaret metaı olduğu şuuruyla en yakın pazara nakletmek için kızak, sonra tekerlekli

(11) Prof. Dr. Bahaeddin Ögel, a.g.e., s. 391 vd.

(12) Prof. Dr. Bahaeddin Ögel, a.g.e., s. 319, vd.

(13) Prof. Dr. Bahaeddin Ögel, a.g.e., s. 325, vd.

araba ve araba ile beraber yol nosyonuna sahip olmuştur. Neticede, alt yapı hizmetleri insan oğlunun hayatını idame ettirme mecburiyeti sonucu ortaya çıkmıştır. Tarihte alt yapı hizmetlerini sistematik olarak organize etme şerefi Saba Melikesi Samiramis'e ait olmuştur ⁽¹⁴⁾.

Meşhur Yunan Coğrafyası Strabo (M.Ö. 63-M.S. 24) Babil'den Ninevaha (Musul) giden meşhur yolun Semiramis tarafından asfalt, harç ve tuğladan yapıldığını yazmıştır. Bu yolun kalıntıları bugün dahi tarihçilerin ve meraklıların ilgisini çekmektedir. Fakat Babil'lilerin M.Ö. 2200 yılından itibaren yol yapımına önem verdiklerini görmekteyiz. Babil'in taşçı ustaları tekerlekli öküz arabalarının dingil genişliği 152.5 cm. geçebileceği kesme taşlardan kaldırım yolu yapmışlardır. Aynı şekilde kesme taşlardan yapılmış kaldırım yollarının M.Ö. 1500 senesinde Girit adasında da yapıldığı tesbit edilmiştir ⁽¹⁵⁾.

İnsanlar, ilk zamanlar, coğrafyacıların "doğal yollar" adını verdikleri insanların ve hayvanların kolaylıkla yol alabildikleri alanlardan yararlanıyorlardı ⁽¹⁶⁾.

Beşer tarihinin ilk devirlerinden itibaren, bilhassa göçebe hayatın başlaması nakil ihtiyacını da doğurmuş, tabii nakil yolları olan deniz ve nehirlerin yanında, kara üzerinden de ilk devir insanların en kıymetli eşyalarını bizzat taşıdığı veya başkalarına taşıttığı görülmüştür. Göçebe hayatın mübadele ihtiyacını da tatmin etmesi kara üzerinden nakliyatı ilk planda genişletmiştir ⁽¹⁷⁾.

Eski devirlerin yolları tuz ticareti, çakmaktaşıdan yapılmış araçlar alışverişi, maden cevheri ve külçesi değişimi, işlerinde önemli yer tutmuştu. Böylece geçiş ve gidiş-geliş yerleri, zamanla "yol" dediğimiz

(14) Karayolları Bülteni, Mart 1968, Sayı: 214, sayfa, 31-32.

(15) Karayolları Bülteni, Mart 1968, sayı: 214, s. 32.

(16) Erol Tümertekin, Ulaşım Coğrafyası, İstanbul Üniversitesi Yayınları, No: 2053, İstanbul, 1987.

(17) Süleyman Barda, a.g.e., s. 195.

özel bir yapıya yani yol yapımına yer vermiştir (18). Yol konusu ilk çağlardan itibaren çeşitli devletlerin askeri, siyasi ve ticari açıdan üzerinde durdukları önemli bir konu olmuştur.

Yol konusunda İran'da yaşayan Ahmanişler Romalılardan önceki devletler arasında yolların önemini takdir etmiş olan ilk büyük devlettir. İmparatorluğun Sus, Mısır, Suriye Filistin gibi önemli merkezlerini yollarla birbirlerine bağlamışlardır. (19).

Ortaçağda ticaret yolları, orduların geçtiği sefer yolları ve kutsal yerlere gitme yolları gelişmiştir. Bu gün her çeşit yollar, ilerlemiş bir ülkeyi ağ gibi örmüştür (20).

Eski dünya karaları arasında önemli bir geçit yeri olmuş bulunan Türkiye'de yol açısından önemli bir yere sahiptir. Anadolu'nun yol tarihi M.Ö. 3000 yıllarına kadar çıkmaktadır (21).

C. Türkiye Yollarının Tarihi Gelişimi

Ülkemiz ilk çağlardan itibaren dünyanın en önemli yerleşim yerlerindedir. Eski dünya karaları dediğimiz, Asya Avrupa ve Afrika kıtalarının orta kısmında bulunması, bunun yanında özellikle Avrupa ile Asya arasında önemli bir köprü konumunda oluşu, Akdeniz ve Karadeniz gibi dünyanın önemli denizleri arasında geçiş alanı oluşu, dünyadaki önemli uygarlıkların merkezi durumunda olması gibi sebeplerle, çok farklı doğrultulara yönelen yollara sahip olmuştur.

Anadolu toprakları üzerinde kurulmuş uygarlıkların oluşturduğu yol ağlarının bazılarını şöyle sıralamak mümkündür.

(18) Prof. Dr. Reşat İzbrick, Türkiye 2, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, 1973, s. 2.

(19) Ord. Prof. M. Şemseddin Günaltay, İran Tarihi, I. Cilt, T.T.K. Basımevi-Ankara, 1984, s. 283-284.

(20) Prof. Dr. Reşat İzbrick, a.g.e., s. 3.

(21) Prof. Dr. Reşat İzbrick, a.g.e., s. 154.

2. Tabaka: Taş kırığı ve yağlı kireçle yapılmışken beton 20-25 cm.

3. Tabaka: Balats 30-60 cm.

4. Tabaka: 1 ya da 2 sıra düz taş plaka 22-30 cm.

Böylece ortalama 90 cm. yüksekliğinde bir yol kalınlığı oluşuyordu. Yol genişliği ise genellikle 4.5 m. oluyor ve iki yandan yaya yolları bulunuyordu. Yol boyunca uzaklıkları bildiren taşlar dikiliyor. böylece yapılan yolların artıkları, zamanımıza kadar gelebilmiştir.

Roma Anadolu'sunu 6 büyük eyalete ayırmıştı. Eyalet şehirleri arası yukarıda tanımlanan kısaca verilen düzgün yollarla birbirine bağlanıyordu (27). Bizans Yolları Romalıların Anadolu'daki yolları ile, imparatorluğun, ikiye ayrılmasından sonra aldığı adla Bizans yolları aynı idi. Ancak kuzey, güney ve merkez yollarının başlangıcı Roma devrinde, Efes iken, Bizans devrinde önceleri İzmit ve daha sonra İstanbul olmuştur.(28).

Anadoludan geçen önemli tarihi yollardan biriside "İpek ve Baharat yoludur." Bu yolun güzergahı üzerinde bazı tartışmalar vardır. İpekyolu ile ilgili çalışmalar günümüzde de devam etmektedir(29).

Roma ve Bizanslılar döneminde İstanbul'dan Antakya'ya ulaşan ve oradan da topraklarımız dışında devam ederek mukaddes yerlere giden, Selçuklu ve Osmanlılar döneminde de Mekke'ye yönelen "Hacı Yolu" da önemli yollardandır(30).

Selçuklu Dönemi Yolları

Anadolu'da önemli bir yol faaliyetide Selçuklular devrinde kendini gösterir. Karadeniz ve Akdeniz arasındaki bağlantı bu dönemde temin

(27) Bayındırlıkta 60. yıl, s. 7.

(28) Bayındırlıkta 60. yıl, s. 8.

(29) İsmet İlter, a.g.e., s. 89.

(30) İsmet İlter, a.g.e., s. 87.

edilmiştir⁽³¹⁾. Selçuklu İmparatorluğu zamanında açılan yolların yanında inşa edilen mükemmel köprüler, han ve kervansaraylar, askeri ve ticari mahiyetteki münakeleyi geliştiren sağlam eserler halinde zamanımıza kadar devam etmişlerdir⁽³²⁾. Selçuklular zamanında (XI-XIV. y.y. ilkyarısı) Antalya-Alaiye-Konya-Aksaray-Sivas-Erzincan-Erzurum eksenini çevresinde kervan yollarının büyük rol oynadığını görüyoruz. Konya bir yandan Alanya'ya öte yandan Karaman üzerinden Silifke'ye ve Ereğli'den geçerek Kilikya'nın kapısı Gülek boğazına bağlanıyordu. Sivas'ta ise Samsun bağlantısı vardı. Antalya-Erzurum arasındaki yakın uzantısı Anadolu'yu İran ve Türkistan'a bağlıyordu. Elbistan-Kayseri-Sivas-Tokat-Sinop ve Samsun'a ulaşan güney-kuzey yolu, Akdeniz yoluyla gelen ticaret mallarını Antalya-Alanya ve Yumurtalık limanlarından kuzey memleketlerine aktarılmasını sağlıyordu. Yolların düğümlendiği ticaret merkezleri ve bu merkezlerden dağılan yolları şöylece sıralayabiliriz⁽³³⁾.

1- a) Tebriz-Bargiri, Erçiş, Malazgirt, Hınıs, Erzurum, Tercan, Erzincan, Sivas, Sarkışla, Kayseri, Aksaray, Konya, Ereğli, Adana, Ayas

b) Tebriz, Nahçıvan, Iğdır, Pasinler, Erzurum (daha sonra (a)'daki güzergahın aynı)

2- Tebriz, Erzurum, Sivas, Kayseri, Aksaray, Konya, Antalya, Alanya

3- a) Tebriz, Erzurum, Bayburt, Gümüşhane, Trabzon

b) Tebriz, Erzurum, Erzincan, Trabzon

4- Tebriz, Erzincan (Erzincan'a kadar 1-a'ya da 1-b güzergahı), Zara, Sivas, Tokat, Amasya, Samsun, Sinop

(31) Prof. Dr. Hamit Sadi Selen, Türkiye'nin Yol Sistemi Türk Coğrafya Dergisi, Cilt. 1, s. 352-358, Sayı: III., IV., Ankara, 1943.

(32) Süleyman Barda, a.g.e., s. 274.

(33) Bayındırlıkta 60. yıl, s. 8 vd.

5- Tebriz, Sivas, (arası 4 gibi) Yozgat, Yerköy, Kırşehir, ya da Yahşihan üzerinden Ankara, İstanbul

6- a) Bağdat, Musul, Mardin, Amid (Diyarbakır), Ergani, Gölcük, Harput, İzdi, Malatya, Ankara

b) Bağdat, Harput, (Buraya kadar 6-a güzergahı) Pertek, Çemişgezek, Egin, Divriği, Zara veya Buzbel dağlarını aşarak Sivas

7- Sinop, Kastomonu, Çankırı, Ankara, Konya, Beyşehir, Seydişehir, Antalya, Alanya

8- Samsun-Havza-Merzifon-Amasya-Aksaray-Konya-Ayaş Amasya-Aksaray arasında;

a) Amasya-Sivas, Kayseri, Aksaray

b) Amasya-Zile-Kırşehir-Aksaray

9- Trabzon ve Samsun'dan - Sivas - Konya - Beyşehir veya Gelendost'tan - Burdur-Denizli-Alaşehir-Foça-İzmir, Efes

10-a) Trabzon-Sivas-Malatya-Bağdat (Malatya-Bağdat güzergahı için 6-a),

b) Trabzon-Sivas-malatya-Antep-Halep

11-a) Sinop-Vezirköprü-Amasya ya da

b) Sinop-Vezirköprü-Samsun-Amasya-Sivas-Malatya-Bağdat veya Halep

12-Halep-Gaziantep-Göynük-Elbistan-Kayseri-Hacıbektaş-Kırşehir-Lalahan-Ankara-Afyon-Kütahya-İstanbul

13- Antalya-Burdur veya Denizli üzerinden Dinar-Afyon-İstanbul

14- Ayas-Konya-Ilgın-Akşehir-Çay-Afyon-Kütahya-İstanbul⁽³⁴⁾

Selçuklu yollarında dikkat çeken bir husus Anadolu'nun doğusu ile Anadolu bağlantısının önemli yer tutmasıdır. Anadolu Selçuklularında ise Başkent Konya çevresinde yollar yaygınlaşmıştır.

⁽³⁴⁾ Bayındırlıkta 60. yıl, s. 8-10.

Doğu Anadolu'da kurulan Türk devletlerinde de yol ve imar faaliyetlerine önem verilmiştir. Mengücekler döneminde Anadolu'yu Tebriz'e ve İran'a bağlayan büyük bir kervan yolu da iktisadi ve medeni yükselik artırıyordu⁽³⁵⁾. Artuklular döneminde ise Musul, Nusaybin, Dünyeser ve Harran arasında büyük ticari faaliyetlerin yapıldığı bilinmektedir. Ayrıca Dicle Irmağı üzerinde, Siirt altında ve bu şehir ile Erzen arasında güzel köprüler yaptırdıklarını tesbit edebildik⁽³⁶⁾.

Yine Büyük selçuklu Sultanı Alaeddin Keykubat zamanında ticaret kervanlarının hem emniyeti, hem de istihbaratı için büyük yollar üzerinde bir takım kervansaraylar inşa ettirmiştir. Bunlardan Kayseri yakınlarındaki kervansarayın yolcuların iaşesi için vakıf koyun sürüleri olduğunu kaynaklar yazmaktadır⁽³⁷⁾.

Yolla İlgili Örgütler : O zamanın yolu, her çeşit standardı ile daha çok hayvanların geçebildiği, konforu ve hızı, hayvan yapısı ve kapasitesi ile ölçülebilen bir bayındırlık yapısı idi ⁽³⁸⁾.

Selçuklu yollarıyla ilgili örgütleri şöyle sıralamak mümkündür:⁽³⁹⁾

1. Ribat'lar:

Askeri amaçlarla yapılan, aynı zamanda dini karakteri de olan küçük koruma yerleri, Ribat'lar prens, hükümdar ve zengin tüccarlar tarafından vakıf olarak yapılıyordu.

Ribat'lar XII. y.y.'da yazılmış bazı eserlerde kervansarayın karşılığı olarak kullanılmıştır.

2. Tutkavul; Yol ve geçit güvenliğini sağlayan teşkilat

(35) Prof. Dr. Osman Turan, Doğu Anadolu Türk Devletleri Tarihi, İstanbul, 1973, s. 73.

(36) Prof. Dr. Osman Turan, a.g.e., s. 207-215.

(37) Prof. Dr. Osman Turan, Selçuklular Zamanında Türkiye Siyasi Tarihi, İstanbul, 1971, s. 396.

(38) Cumhuriyet'in 50. Yılında Karayollarımız, T.C. Bayındırlık Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü, Ankara, 1973, s. 8.

(39) Cumhuriyet'in 50. Yılında Karayollarımız, s. 10, vd.

3. Kuşçu,
 4. Parsçı,
 5. Gemici,
 6. Köprücü
 7. Geçücü (Geçit muhafızı)
 8. Yamcı (Postacı)
 9. Susuncu (Yolcuya yiyecek hayvanına yem veren)
- Bu kuruluşlar Osmanlılarda da devam etmektedir.

Osmanlı Dönemi Yolları

Osmanlılar kısmen Selçuklu tesirlerinden istifade etmişler, fakat aynı zamanda yeni askeri yollar vücuda getirmişlerdir. kuzey Anadolu vadileri boyunca Bolu, Amasya üzerinden Erzurum'a kadar uzanan bir kuzey yolu meydana getirmişlerdir. Piri Reis'in "Denizyollarına dair Bahariye" adlı eseri o zamandaki yol sistemini pek güzel izah etmektedir (40).

Bu dönemdeki Karayolları ağının özelliği Beyliklerin teşekkülü ile oluşan, kendi merkezlerinden çevreye doğru yayılan bir yol şebekesine sahip olmalarıdır. Bu dönemde İstanbul'dan kalkıp Anadolu'ya geçmek isteyen bir kişi Osmanlı'nın Bursa'sına, Germiyanolu'nun Kütahya'sına ve Akşehir'e doğru seyahatını yapar, oradan da Karaman Beyliği'nin Konya'sına giderdi.

Daha güneye gitmek isterse; Konya Ereğlisi yoluyla Torosların Gülek boğazından geçerek Silifke'ye (Ramazan Oğullarının merkezi olan Tarsus'a) giderdi.

(40) Prof. Dr. H. Sadi Selen, a.g.e., s. 352,358.

1453 yılında Fatih Sultan Mehmed'in İstanbul'u fethetmesi ve bu şehri başkent olarak ilanı bütün Balkan ve Anadolu Karayollarının bir elde toplanmasını sağlamıştır ⁽⁴¹⁾.

Ünlü Münakale uzmanı Süleyman Barda ve onun adı geçen eserinden faydalanan Cavit Orhan Tütengil, "bu uzun devrin yol politikası, kudretli padişahların askeri gayelerle fetih için açtırdıkları karayolları şeklinde hülasa edilebilir. Bütün bu geçitler sonradan iktisadi hedeflere tahsis edilememeleri dolayısıyla terkedilmiş ve ileride gelişecek bir umumi karayolu politikasına iskelet olabilme imkanına dahi kavuşmamıştır."⁽⁴²⁾ demektedir. Nazım Berksan ise "Yol Davamız Nerede" isimli eserinde; Büyük fetihler ile geniş bir ülkeye sahip olan ecdadımız, karayolları istikametlerini tayin ederken ön planda askeri görüşleri ele alırlardı demektedir.

Ordular hudut vilayetlerine en çabuk hangi yollardan sevk edilmelidir? sual ve düşüncesi; bütün Osmanlı Padişahlarının başlıca kayguları olmuştur.

Bir vakitler ticaret kervanları her hangi bir seferin açılmasını müteakip orduları takip ederek büyük kafileler halinde yolculuğa çıkarlardı. Fakat bu durum Osmanlı ülkesinin İktisadi inkişafında gereği ölçüde müsbet ve verimli olmadığından daha sonra yalnız ticari maksatlar amacıyla ana kervan yollarının yapılmasına başlanmıştır. İstanbul-Toroslar-Suriye ve İran irtibat yolları ile İzmir-Ankara irtibat yolları gerek kervan yolları ve gerekse askeri düşüncelerle yapılmış ana yolları teşkil etmişti demektedir ⁽⁴³⁾.

Osmanlı Devleti gibi, yaşadığı dönemde ve özellikle 1700'lü yıllara kadar cihanın her yönüyle en güçlü müesseselerini kuran bir

(41) Nazım Berksan, Yol Davamız Nerede, Ankara, 1951, s. 67.

(42) Süleyman Barda, a.g.e., s. 275.

(43) Nazım Berksan, a.g.e., s. 7.

devletin karayolları meselesini sadece askeri amaçlara bağlamak kanaatimizce çokta gerçekçi bir yol olamaz Osmanlı Devleti'ni kuranların elbetteki fetih düşüncesi doğrultusunda yol yaptırma hareketlerine girdikleri doğrudur.

Orduların hudut vilayetlerine en çabuk hangi yollardan sevk edilebileceği fikrini de normal karşılamamız gerekir. Fakat Osmanlının iktisadi faaliyetlere verdiği önemide unutmamamız gerekir. Bu sebeple Osmanlı İmparatorluğu'nun karayolları politikasında "askeri gayelerle fütuhat için" yol açma düşüncesine öncelik ve ağırlık verildiğini söylemek daha gerçekçi olacaktır.

Bu dönemde; Üsküdar-İzmit-Sapanca, Geyve, Göynük-Mudurnu-Bolu-Gerede-Merzifon-Amasya-Niksar-Erzurum caddesi açıldı. XVI.'ıncı asırda Merzifon civarında bir noktadan Amasya, Tokat, Sivas, Malatya yolu ile Diyarbakır'a uzanan esaslı bir yol yapılmış ve böylece Mezopotamya ile Kuzey Anadolunun iktisadi bakımından birbiriyle irtibatı sağlanmış oldu; ve bu yol Sivas, Tokat ve Samsun çevresi ticari hayatına büyük katkıda bulunmuştur.

Anadolu'nun önemli şah damarlarından birisi de "Hac" yolu olarak yapılan, İznik-Eskişehir-Konya-Halep-Şam-Kudüsü Şerif-Mekke ve Medine yoludur.

Bunların dışında Anadolu yarımadasında 6 büyük posta yolu vardı.

1. İstanbul-İzmit-Bolu-Merzifon-Amasya-Tokat-Sivas-Diyarbakır;

Bu yol; kuzey kervan yolunu Erzurum'a varmadan Arabistan çevresine bağlamakta idi.

2. Üsküdar-Hersek-Bursa-İznik-Lefke-Geyve-Göynük-Mudurnu-Beyazıt-Ankara-Kırşehir-Kayseri;

3. İstanbul-Hersek-Bursa-Lefke-Eskişehir-Akşehir (veya Kütahya-Afyonkarahisar-Akşehir)-Konya-Ereğli-Adana-Antakya-Halep;



4. Üsküdar-Kütahya - Afyonkarahisar - Isparta - Antalya - Alaiye
(ve Beyşehir-Alaiye)

5. Üsküdar-Bursa-Balıkesir-Akhisar-Manisa-İzmir;

6. Trabzon-Gümüşhane-Bayburt-Erzurum yolları;

Anadolu Kervan yollarının ve posta sürücülerinin (tatarların) takip ettikleri bu yollardan başka birde Ege sahillerini çevreleyen yollar vardı.

İzmir-Bursa yolu Ege'nin trafik itibariyle en kuvvetli iktisadi hareketlerine sahne olmuş bir yoldu.

İzmir çevresi yolları, bu limanın iktisadi hinterlandı ile ilgili yolları teşkil etmekte idi. Mesela; İzmir-Alaşehir-Uşak-Afyonkarahisar yolu Ankara'ya kadar uzanırdı; ve Ankara'dan da Erzurum'a ulaşırdı. Bu yol bütün tarih boyunca yurdumuzun "bel kemiği" olarak kabul edilmiştir. Tokat bu bel kemiğinin önemli bir kesişme noktasını teşkil etmekteydi. Bu yolun kese olması sebebiyle çok kullanılan bir istikameti de; İzmir-Afyon-Cihanbeyli-Koçhisar-Kırşehir-Kayseri-Sivas-Erzurum-Azerbaycandı.

İzmir-Denizli-Antalya yolu da Ege limanlarının iktisadi hinterlandına giren bir kara yoludur.

Osmanlılar Orta Asya yollarına da önem vermişlerdir. Tuna ve Balkanlar yolu ile Kırım Yarımadası üzerinden Azak denizine kadar yapılan kara yolları bunu göstermektedir. Ancak Ruslarla yapılan devamlı savaşlar bu ana yolların esaslı olarak tesis edilmesine imkan vermemiştir.

Orta Avrupadan gelen Tuna-Balkan yolu İstanbul'a kadar uzanmakta idi. İstanbul-Basra Körfezi ve Hind yolu Mutad Kervan yolunu teşkil etmekte idi.

Osmanlılar bu uzun kara yolunun Balkanlar'a ve Orta Avrupa'ya isabet eden kısımlarını çok iyi korumuşlardır. Bu yol sonraları Budapeşte'ye kadar uzatılmış ve üzerinde bir çok büyük köprüler inşa

edilmiştir. Bu yol askeri ve iktisadi olarak Osmanlı tarihinde bir çok mücadeleye sahne olmakla ünlüdür. Bu devrelerde Osmanlılar Balkan yarımadasındaki bölgelerde bir çok kervan yolları yapmışlardır. İktisadi trafiğin bu bölgelerde gelişmesi Osmanlıların yol çalışmaları ile temin edilmiştir.

Böylelikle Osmanlılar yalnız akıncıların ve ana ordularının geçmesine mahsus yolları yapmakla kalmamışlar, Balkan Yarımadasında ve bütün ana yurttaki iktisadi ve ticari bakımından lüzumlu bir çok karayollarını kurucuları olmuşlardır (45).

Buraya kadar bahsettiğimiz yol çalışmalarında inceleyebildiğimiz kadarıyla yol yapım işi merkezi bir devlet teşkilatından ziyade eyalet yöneticileri ve valiler eliyle yapılmaktadır. Bu işlerle ilgili olarak yollar boyunca kurulan köyler ve bir çok teşkilatlar vardır.

Ayrıca yol konusunda çok önemli bir hususta Osmanlı'nın olayı bir hayır işi olarak görmesinden geçmektedir. Bu düşünce yolların korunması ve düzenli olarak işlenmesinde etkili olmuştur.

Bir kısım yolların tamamının başlatıcısı ve yapanları bizzat hayır sahipleridir. Ankara caddesi olarak bildiğimiz yol bizzat hayırsever insanlarımızın katkıları sonucu yapılmıştır (46).

Osmanlılar devrinde, memleket ölçüsünde bir yol inşaa faaliyetine tesadüf etmiyoruz. Yol İnşaaası Beylerbeyi'nin kendi bölgesindeki faaliyetleri içinde yer alır (47).

Devletin kuvvetli olduğu devirlerde kısmen yüreyen bu politika, sonradan tamamıyla çözülmüş ve bakımsız bir sürü ana kara yolu tarihe

(45) Nazım Berksan, a.g.e., s. 6-10.

(46) Nazım Berksan, a.g.e., s. 8.

(47) Cengiz Orhonlu, Osmanlı İmparatorluğunda Derbent Teşkilatı, İstanbul, 1990, s. 70.

gömölüp kaybolmuş gitmişlerdi. Ve memleketemiz bu devirlerde garp alemindeki gelişmelerden de bu sahada tamamı ile uzak kalmıştı⁽⁴⁸⁾.

Anadolu Yarımadasının iktisadi bakımdan gerçekten gerilemeye yüz tutması, kervan yollarının milletlerarası önemini yitirmesiyle başlayacaktır. Doğu-Batı ticareti Akdeniz'den okyanuslara geçecektir. Osmanlı İmparatorluğu yollarının Selçuklu yollar ağınının tıpkısı olmaması da kervansarayların önemini azaltacaktır. Amerika'nın keşfi ve Ümit Burnu yolunun bulunması Doğu-Batı doğrultusunda Anadolu Yarımadasını aşan milletlerarası ticaret yollarını önemsiz bir hale getirecektir. Süveyş kanalının açılması da eski yollar ağının değişmesinde rol oynayacaktır⁽⁴⁹⁾.

Deniz yollarındaki ulaşımın ucuzluğu ve kolaylığı da Osmanlı kara yollarını olumsuz yönde etkilemiştir.

Osmanlı ülkesinde büyük hacimde ticaret hareketlerinin olduğu ve zamanın en kudretli ordularının bir uçtan ötekine gidebildiği göz önüne alınırsa, bu ulaşımlara imkan sağlayan hizmetleri yapan, bir örgütün var olması gerektiği ortaya çıkar.

Osmanlılar eski devirlerden ve başka devletlerden geçen törelere vilayet Kanunnamelerinde yer vermişlerdir.

Akkoyunlu Uzun Hasan'a ait Kanunlar, Mısır Memluklarına Dulkadıroğlu Alaaddin Bey'e ait kanunlar sayılabilir. Balkan Devletleri örgütlerinden de kendi bünyelerine uygun olanları almışlardır⁽⁵⁰⁾.

(48) Süleyman Barda, a.g.e., s. 275.

(49) Cavit Orhan Tütengil, a.g.e., s. 16.

(50) Cumhuriyet'in 50. Yılında karayollarımız, s. 15.

Derbentçiler ve Derbent Örgütü ⁽⁵¹⁾.

Yol ve geçit güvenliğini sağlayan bir çeşit kır Jandarması şeklinde çalışan ve aynı zamanda gerekli yerlerde yakın bakım ve onarımını yapanlara deniliyordu. Derbent teşkilatının tarihi Orhan Bey'e kadar çıkmaktadır.

Derbentleri önemli geçit ve kavşaklarda ve tehlikeli yerlerde kurulan Derbent niteliğindeki kaleleri koruyan derbentler, işlenmeyen toprakları işlemek amacıyla vakıf şeklinde kurulan Derbentler ve önemli köprüleri koruyan derbentler olarak görüyoruz. Derbent teşkilatına dahil olan birimler ise; geçit ve boğazları tutan Beldarlar, hudut boylarında kale muhafızlığı yapan Martoloslar, ücretli asker olarak çalışan Pandorlar ve geçit bekçileridir. Kaldırımcılar teşkilatı ise yol ve kaldırımları yapanlara verilen bir ünvanıdır. Gemiciler teşkilatı da deniz gemiciliği ile ilgisi olmayan köprüsüz sularda karayolu ulaşımını sağlayan bir kuruluştur. Ayrıca köprücüler teşkilatı da yapılan ve yapılmış olan köprüleri koruyanlar anlamındadırlar.

Tanzimat dönemine kadar Osmanlıda yol meselesinin genelde valiler ve mahalli yöneticilerin kabiliyet ve çalışmaları ölçüsünde geliştiğini görüyoruz.

Osmanlılar Bizans ve Selçukludan devraldıkları ulaştırma imkanlarını geliştirmişlerdi ⁽⁵²⁾.

Buna rağmen 1700'lü yıllardan sonra Osmanlı devletinin içinde bulunduğu sosyal ve siyasi durum yapılan çeşitli harpler yol meselesine gereken önemin verilmesini engellemiştir.

Şii meselesi yüzünden İran yolunun kapanması, Anadolu'da tımar sisteminin zayıflamasıyla birlikte artan güvensizlik ve asayişsizlik iç

(51) Bayındırlıkta 60. Yıl, s. 15 vd.

(52) Ahmet Tabakoğlu, Türk İktisat tarihi, İstanbul, 1986, s. 369.

ticaretin de geniş ölçüde daralmasına sebep olmuştur. Evliya Çelebi Seyahatnamesinde harap olan yollardan, yıkılmaya yüz tutan hanlardan bahseder⁽⁵³⁾.

İşte bir zaman gelmiş bu teşkilatların ihtiyaca cevap vermiyeceği anlaşılmış ve kara yolları davasının bir büyük memleket meselesi olarak ele alınmasına karar verilmiştir ⁽⁵⁴⁾.

Tanzimat dönemi her konuda olduğu gibi yol konusunda da önemli bir başlangıç olmuştur. Yol meselesi ilk olarak bir devlet meselesi olarak görülmeye başlanmıştır.

Bu iş için 1826'da kurulan "ihtisap Nezareti" bugünkü belediyenin başlangıcı oluyordu.

1831'deEbniye-i Hassa Müdürlüğü kurulmuştur.

1848 tarihli "Ebniye Nizamnamesi" ne göre yapılan yolların harcamaları "bütçe"den ayrılmaya başlamış ve "kaldırım tertibatı"ndan ödenmiştir. Yapılan yeni yollarda da ilk kez "Şose Kaldırımları" deyimini kullanılmıştır.

İlk dürbünlü pusula (teodolt) kullanımına da 1856'da başlanmıştır.

İstanbul şehri ve çevresinin yol, su gibi ihtiyaçlarının giderilmesi amacıyla, 1848 tarihinde bir Nafia Nezareti kurulmuştur. Bu nezaret Ticaret, Tarım, Orman, Posta-Telgraf hizmetlerini de yapmakla görevli idi.

1864 tarihinde bir "Turuk ve Ebniye Nizamnamesi" çıkarıldı. 1882'de ise bu kanun değiştirilerek yerine "Ebniye Kanunu" çıkarılmıştır ⁽⁵⁵⁾.

(53) Aydın Yalçın, Türkiye İktisat Tarihi (Osmanlı İktisadında Büyüme ve Gerileme Süreci), Ankara, 1979, s. 394.

(54) Nazım Berksan, a.g.e., s. 11.

(55) Cumhuriyet'in 50. Yılında Karayollarımız a.g.e., s. 22-23.

Bu kanunla getirilen çok önemli yenilikler vardır. Şehir planlarının düzenlenmesi, sokakların açılması, plan ve haritaların hazırlanması konusunu işleyen ve mabetlere sataşmayı yasaklayan bu kanun 1925 tarih ve 642 sayılı kanunla değiştirilmiştir. Bu kanun gereğince alınan yol vergileri yol yapımında önemli bir destektir (56).

1866 yılında çıkarılan "Yol ve Köprüler Nizamnamesi" Karayolları için çok önemli ve gerekli kuralları getirmiştir. Yol yapımı ve bakımı işlerinin köklü ve düzenli biçimde ele alındığını görüyoruz. Çıkarılan nizamname ile yol işlerinin fiilen Devlet tarafından ele alınması sağlanmıştır (57).

1870'de de bu nizamnamede bazı değişiklikler yapılmış ve yalnız Bayındırlık hizmetlerine bakan bir NAFİA NEZARETİ'nde kurulmuştur. İlk nizamnamede yollara ait bilgiler "arşın" esasına göre verilmişken 1870'deki Nizamnamede metrik sisteme dönülmüştür(58).

"Turuk-u Muabir" nizamnamesine göre yolların(59) birinci bölümde tarifi ve çeşitleri belirtilerek yollar, illeri İstanbul'a iskelelere ve demiryollarına bağlayan büyük yollar, il ve sancak merkezleri arasındaki il yolları, ilçeyi ilçeye, büyük yollara, demiryollarına iskelelere bağlayan sancak yolları ve ilçeyi ilçeye bağlayan yollar olarak ayrılmıştır. Sınıflara ayrılan yolların genişlikleri şöyledir.

(56) Bayındırlıkta 60. yıl a.g.e., s. 22.

(57) Nazım Berksan, a.g.e., s. 11.

(58) Cumhuriyetin 50. yılında Karayollarımız a.g.e., s. 22-23.

(59) Geniş bilgi için Bkz., Nazım Berksan, a.g.e., s. 13 vd.

Tablo 1: Osmanlı Devleti'nde sınıflarına göre yol genişlikleri

Yollar	Şose (m)	İki taraf satırlar (m)	Toplam (m)
1. Sınıf Yollarda	7.00	2.00	9.00
2. Sınıf Yollarda	5.50	1.50	7.00
3. Sınıf Yollarda	4.50	1.00	5.50
4. Sınıf Yollarda	3.00	0.00	3.00

Kaynak: Bayındırlıkta 60. yıl, s. 23.

Ayrıca yolların eğimleri, kullanılan malzemelerin cins ve kalınlığı, yol kenarlarına kazılacak hendekler, akarsular üzerine yapılacak köprü ve kasislerle ilgili bilgiler vardır.

Diğer bölümlerinde ise; yol vergisinin toplanması, yolların yapımında idari ve mali konular, yolların korunması ve tamiri ile ilgili hususlar yer almaktadır. Bu tüzüğe bağılı olarak yayınlanan "Osmanlı Ülkesindeki Yol ve Köprülerin Yapılması ve İdaresine ait Genel Talimat" tada, teknik personelin nasıl görevlendirileceğı, yol bekçilerinin çalışma sistemleri ve işçilerin vilayetlerdeki çalışma sistemleri belirtilmektedir. Tüzükle yollar; ana, vilayet, sancak ve karayolları olmak üzere dört sınıfa ayrılmaktadır. Yol yapma mecburiyeti getirmektedir. 18-60 yaş arasındaki asker vatandaşların, yılda 10 gün yollarda çalışması mecburiyeti, bunların hangi şartlar altında çalıştığı ya da çalışma yerine nasıl para ödeneceğı açıklanmaktadır.

Ticaret Nezareti'ne bağılı olarak, Merkez'de bir Yollar, köprüler meclisi ile, vilayetlerde bayındırlık işleri örgütünün çalışma şekli açıklanmaktadır. Ayrıca sürekli bakım örgütünün kurulması da sağlanmaktadır.

Bu dönemde teknik kadro çok az olduğundan, yabancı teknisyenlerden, istihkam subaylarından yararlanılmıştır.

Bu dönemin bir diğer ilginç yanı, bazı valilerin nizamname ile yükümlü kıldıkları, yol yapımı işleri dışında illerine ait yolları büyük

bir güç ve ileri görüşle mükemmel hale getirmiş olmalarıdır. Özellikle Tuna ve Bağdat valiliklerinde bulunan MİTHAT PAŞA, Sivas ve Aydın Valiliklerini yapan HALİL RİFAT PAŞA ile REŞİT PAŞA İmarcı valilerin en değerlileridir.

Halil Rifat Paşa, karayollarının piri olarak kabul edilmiştir, çevremizde ve toplumumuzda ona ait olan "gidemediğin yer senin değildir" sözüne yolun önemini belirten en derin anlamlı bir deyiş olarak gereken ilgiyi görmüştür. Bu söz Karayolcuların başarıma güçlerini dirileştiren bir özellik kazanmıştır.

Halil Rifat Paşa yol yapımı konusunda en yoğun çalışmalarını Sivas'ta vali iken yapmıştır. Yol yapım çalışmalarında devlet katkısı yanında halkın gücündende faydalanmıştır.

Valinin Mutasarrıflara gönderdiği emirnamelerle yol yapımına başlanır ve "Recep ayının 15'inde orada olacağım, atımın ayağına taş değmeye" şeklindeki emirlerine uyulurdu.

Valinin tenbihnamelerinde "bozulan yolların çevredeki köylülerin, yetmezse oradan geçen uzak köylülerin katkılarıyla sürekli bakım altında tutulması" istenmektedir.

1879'da ilk kez bütün imparatorluk bayındırlığını kapsayan bir proje hazırlanmış ve Nafia Nazırı Hasan Fehmi Efendi tarafından Babı Ali'ye sunulmuştur. Hasan Fehmi Efendi'yi Bayındırlığımızın ilk planlayıcısı olarak kabul etmek yerinde olur.

1879'dan sonraki yıllarda ve Meşrutiyet devrinde yapılan Bayındırlık çalışmaları Hasan Fehmi Efendi'nin hazırlamış olduğu pojenin uygulanması şeklindedir. Yollar Turuk-u Umumiye (Devlet Yolları) ve Turuk-u Hususiye (Vilayet Yolları) diye sınıflandırılmış;

devlet yollarına numara verilmiştir. Bu tarihte henüz Amerika yolları dahi numaralanmış değildir ⁽⁶⁰⁾.

Yapılan programda Asya'yı Osmani'deki 26 yol 1609 km. olarak Avrupa-İ Osmani'deki 21 yol ise 2567 km. olarak planlanmıştır. Devlet yollarının dışında vilayet yolları ise 27.500 km. olarak verilmiştir.

Bu yollar aşağıda gösterilmiştir; ⁽⁶¹⁾

1. Asya-i Osmani

1. İstanbul (Haydarpaşa) İzmit-Nallıhan-Ankara-Yozgat-Sivas-Karahisar-Erzincan-Erzurum
- 2.(Samsun-Havza-Merzifon-Amasya-Tokat-Sivas-Kayseri-Niğde-Tarsus-Mersin)
- 3.İskenderun-Kilis-Ayıntap-Birecik-Urfa-Siverek-Diyarbakır-Ergani-Mezrea-Dersim-Erzincan
4. (İskenderun yolu) Kilis-Halep-Zor-Bağdat
5. Üsküdar-Şile
6. Adapazarı (Kalaycı dağı) Düzce-Bolu
7. Düzce-Akşehir
8. Ankara-Kalecik-Kengiri-Kastamonu-İnebolu
9. Sinop-Boyabad-Havza
10. Giresun-Karahisar
11. Trabzon-Gümüşhane-Bayburt-Erzurum
12. Rize-Erzurum hududu
13. Sivas-Malatya-Mezrua
14. Bitlis-Tadvan-Muş-Hınus-Erzurum
15. Erzurum-Kiğı Mamuretilaziz iltisakı (birleşmesi)

⁽⁶⁰⁾ Nazım Berksan, a.g.e., s. 27.

⁽⁶¹⁾ Nazım Berksan, a.g.e., s. 27-29.

16. Adilcevaz-Molla Zikred-Hunus
17. Mudanya-Bursa-Yenişehir-Bilecik
18. Susıǧırlı-Mihaliç-Bursa
19. Bandırma-Susıǧırlı-Balıkesir
20. İzmir-Tire-Aydın-Çine-Muğla-Gökabad-Marmaris
21. Antalya-Burdur-İsparta-Eğridir
22. İskenderun-Payas-Erzin Hamidiye-Adanan-Tarsus
23. Adana-Sis
24. Beyrut-Şam
25. Beyrut-Savur-Aka-Hayfa
26. Yafa-Beni Saib-Nablıs-Kudüs-Yafa

2. Avrupa-i Osmani

1. Mustafa Paşa-Edirne-Babaeski-Lüleburgaz-Çorlu-Ereğli
2. Edirne-Hasköy-Kırkkilise-Vize-Saray
3. Silivri-Çorlu
4. Derseadet-Büyük Çekmece
5. Tekfur dağı-Muradlı
6. Gelibolu-Keşan-Uzunköprü
7. Edirne-Ortaköy-Kuşıkvak-Mestanlı-Kırca Ali
8. Mestanlı-Gümölcine
9. Kavala-Drama
10. Serez-Demirhisar-Menlik-Salihağa Köprüsü-Cumalı bala (Brakve)
11. Salihağa Köprüsü-Osmaniye-Koçana-İştib
12. Demirhisar-Toyran-İstrumca-Raduişte
13. Üsküp-Komanve-Planga-Köstendil
14. Frizvik-Prezrin-Yakse-İpek-Metrovice
15. Priştine-Prepalas

16. İşkodra-Şinkin

17. Selanik Yenice-Vudine-Kanalı-Manastır-Resne-Uhri-İstruga-İlisan-Drač

18. Prevze-Yanya-Serandapur-Görice-Resne

19. Avlunya-Berat-Serandapur

20. Kanalı-Sorviç-Kozana-Serfice-Alasunya-Dumnik-Köstem Köprüsü

21. Manastır-Perlepe-Köprülü-Tikveş-Haduvve

Bu yollardan başka, değişik tarihlerde muhtelif Seniye ve daha sonraları kanunlarla İşkodra-Perzerin, Yanya-Reşadiye, Struga-Debre, Debre-Şenkin gibi Avrupa-i Osmani'de yapılan 1100 kilometre kadar yollar da vardır. Bu arada; Asya-i Osmaniye Yemen müstakil vilayeti dahilindeki yollarla; Bağdat-musul-Diyarbakır-Mamuratilaziz yolları ile Hicaz-Hac karayolu da programa dahil edilmiş, yalnız Hac yolu Hicaz demiryoluna başlanması üzerine ihmal edilmiştir.

Afrika-i Osmanide ise Trablusgarp vilayeti ile Bingazi ve çevresi yolları yapılmakta bulunmuştur. Bütün bu sayılan yolların miktarı 48.900 kilometre civarındadır.

1879'dan sonraki yılların olumlu çalışmalarından birisi de "Yol Bütçesinin" hazırlanmış olmasıdır. Bu yıllarda yol işlerinin nasıl yapılacağını mali ve teknik yönleriyle anlatan ve ayrıca "Yollar Genel Müdürlüğü" diye nitelendirebileceğimiz bir kuruluşa ışık tutan "Turuk-u Muabir Talimatı Umumiyesi" kabul edilmiştir.

II. Meşrutiyet'ten sonra, 2 Haziran 1910'da çıkarılan bir kanunla yollar için ayrılan ödenek artırılmış ve kanuna ek bir liste ile de yapılacak yollar işaret edilmiştir.

Bu cetvele göre; Rumeli'de yapılacak yollar 435 km. Anadolu'da yapılacak olanlarda 1200 km. idi. Anadolu'da yapılacak yollar daha çok

doğuda yoğunlaştırılmıştır. Bunda, asayişin sağlanmasının ön planda tutulmasının etkili olduğu ileri sürülmektedir.

27 Şubat 1913'te yeni bir kanunla yol vergisi 12-40 kuruş olarak tesbit ediliyor. Ve vilayet hissesi olarak emlak ve gelir vergilerine % 5 zam öngörülüyordu. Ayrıca yollar da; Devlet Yolları ve Vilayet Yolları diye iki sınıfa ayrılıyordu

1914 tarihli NAFİA NEZARETİ TEŞKİLATI HAKKINDA NİZAMNAME ile yeni baştan bir teşkilatlanmanın olduğunu görmekteyiz

Buna göre; Nafia Nezareti Nazırdan başka Bakanlık Müsteşarı ile Nafia Meclisi ve aşağıda belirtilen idare ve şubelerden oluşmaktadır.

- a. Demiryolları ve Limanlar Müdüriyeti Umumiyesi
- b. Turuk-u Muabir Müdüriyeti Umumiyesi
- c. Umur-u Nafia Müdüriyeti Umumiyesi ve Muhasebe, Hukuk, Memurin, evrak, tercüme müdürlükleri bulunuyordu.

Bunlardan Turuk-u Muabir Müdüriyeti Umumiyesi, bugünkü Karayolları Genel Müdürlüğünün aşağı yukarı karşılığıdır.

Programlaştırılan yol yapımının gerçekleştirilmesi için bir Fransız firması olan Regie Général'a iş ihale edilmiştir. Firma 400 km. kadar yol yapmış ise de; Birinci Dünya Harbinin 1914'te başlaması ile çalışmalar durmuştur.

BİRİNCİ BÖLÜM

CUMHURİYET DÖNEMİ İKTİSAT VE ULAŞTIRMA POLİTİKASI

I. Cumhuriyet Dönemi İktisat Politikası

Milli Mücadele devam ederken bile Kuva-yı Milliye liderleri sadece siyasi bağımsızlığı değil, mali ve iktisadi bağımsızlığı da düşünmüşlerdir. 17 Şubat 1920 tarihinde kamu oyuna duyurulan "Misak-ı Milli"'nin 6. maddesinde şöyle denilmekteydi; Türkiye'nin "Siyasi, adli, mali" gelişmesine engel olacak kayıtlar kabul edilmeyecek; "tahakkuk edecek" borçlarının ödenmesi şartları da bu esaslara aykırı olmayacaktır⁽⁶²⁾.

Milli Mücadele'den sonra Türkiye'nin karşılaştığı en önemli mesele, ülkenin iktisadi düzensizliğiydi. Ticaret, tarım ve sanayisi geri kalmış, yeraltı kaynakları gerektiği gibi işletilemiyordu. Son yüzyılda meydana gelen önemli savaşlar ve uygulanan israfçı politikalar iktisadi gelişmeyi sarsmıştı.

1915'te yapılan bir sayımla memleketimizde beş ve daha yukarı sayıda işçi çalıştıran 284 işyeri tesbit edilmişti. 284 işyerindeki sermayenin % 50'si Rumların, % 25'i Ermenilerin, % 15'i Türklerin, %10'u da sair azınlıklarındı. Şu küçük rakam bile Türkiye'de Türklerin arasında, sermaye sahibi kimselerin parmakla sayılacak kadar az olduğunu ve milletin fakirliğini göstermeye yeter ⁽⁶³⁾.

İç ticaretin önemli bir bölümü, dış ticaretini tamamı, yabancı ve azınlıkların elindeydi. Maden işletmeleri, demiryolları, sigortacılık,

(62) Selahattin Tansel, Mondrostan Mudanya'ya Kadar, M.E. Basımevi, İstanbul, 1991, Cilt. III. s. 18-19.

(63) Tahsin Ünal, Milli Mücadele de Ekonomik Durum, Türk Kültürü Dergisi, Ankara, 1972, Yıl X. Sayı, 118, s. 952.

bankacılık, elektrik, su, gaz gibi hizmetler yabancılar tarafından işletilmekteydi. Devletin para işleri yabancı bir banka olan Osmanlı Bankası tarafından yürütülmekteydi. Sanayileşmek için gerekli sermaye olmadığı gibi, ülke insanları ekonomi ve sanayi için gerekli bilgi ve tecrübeden yoksundu (64).

Yabancı propagandaların tesirinde kaldıklarından ülkemizde fabrika tesis edilmeyeceğini, gümrük tahditleri koymağa lüzum olmadığını ileri süren iktisatçılara bile rastlanmaktaydı. Hatta 1917'de Ziya Gökalp "İktisadiyat Mecmuasında" bu insanlara şu acı tarizlerde bulunmaktadır. "Fabrikalar kurar, sanayi ve ticaretimizi himaye edersek, sanki Manchester iktisatçılarının ruhları incinecektir."(65).

Kurulan sanayiler ve işyerlerinde belirli merkezlerde toplanmıştır. 284 işyerinin, yahut sanayi kuruluşunun % 50'si İstanbul'da % 25'i İzmirde, % 5'i Adana'da geri kalan % 20'si de Anadolu sathına yayılmış vaziyette idi ve bunlar demir, çelik, makina ve motor gibi ağır sanayi değil, yarı sömürge memleketlerine has tekstil, deri, kundura, marangozluk, çömlekçilik vb. iptidai sanayiden ibaretti(66). Ülkemizde eğitim seviyesi de yeterli durumda değildi.

Bu sebeple Milli Mücadele'nin başarı ile sonuçlanmasından sonra Mustafa Kemal ve arkadaşları yoğun bir şekilde iktisadi gelişme sorunu ile uğraşmaya başladılar. Atatürk için iktisadi gelişme, en yüksek askeri zaferlerden bile daha değerlidir. 1923 yılının Ocak ayında, Atatürk hem de, askeri utkunun bütün görkemi ile egemen olduğu bir konjonktürel ortamda, bakın ne düşünceler ileri sürüyor: "Yeni Türkiye Devleti temellerini süngü ile değil, süngünün dahi isnat ettiği iktisadiyatla

(64) İsmail Yıldırım, Cumhuriyet Döneminde Demiryollarımızdaki Gelişmeler, (1923-1950). Basılmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi T.İ.T. Enstitüsü., Ankara, 1993, s. 45.

(65) İbrahim Kafesoğlu, Milliyetçilik ve İktisat, Türk Kültürü, Ankara, 1967, Yıl V. Sayı: 51, s. 165.

(66) Tahsin Ünal, a.g.m., s. 953.

kuracaktır. Yeni Türkiye Devleti cihangir bir Devlet olmayacaktır. Fakat yeni Türkiye Devleti iktisadi bir devlet olacaktır"⁽⁶⁷⁾.

Memleketin iktisadi problemleri ve çözüm yollarının tesbiti amacıyla Cumhuriyetin ilanından önce bir kongre toplanması çok önemli bir hadisedir. Bu kongre 17 Şubat-4Mart 1923'de toplanmış ve ülkenin çeşitli yerlerinden, tüccar, sanayici, çiftçi ve işçi temsilcilerinden 1135 delege katılmıştır⁽⁶⁸⁾. Mustafa Kemal Kongrenin açılışında yaptığı konuşmada "Bence yeni devletimizin, yeni Hükümetimizin bütün esasları, bütün programları iktisat politikası'ndan çıkmaktadır."⁽⁶⁹⁾ diyerek iktisatın millet hayatındaki önemini belirttikten sonra "Bence halk devri, iktisat devri mefhumu ile ifade olunur. Öyle bir iktisat devri ki memleketimiz mamur milletimiz müreffeh ve zengin olsun"⁽⁷⁰⁾ diyerek iktisat politikasının hedefinide gösterdi. İktisat vekili Mahmut Esat Bey ise yaptığı konuşmada "Memleketimizin İktisadi mana ve ihtiyacına, iktisat tarihimizin ruhiyatına muvafık başlı başına bir iktisad siyaseti takip etmek zorundayız" diyerek ülke şartlarına uygun bir politikanın takip edileceğini vurguluyordu.

Kaldı ki konumuzun başında da belirtmiştik; İktisat meselesi T.B.M.M.'sinin açılışıyla gündeme gelmiştir. 23 Nisan 1920'de Ankara'da toplanan T.B.M.M. 2 Mayıs 1920'de onbir bakandan oluşacak bir hükümetin kurulması ile ilgili 3 numaralı kanunu kabul etmiştir. Bu hükümette bir iktisat (Ekonomi) Bakanlığı da bulunmaktadır. Hükümet programında mali ve ekonomik meseleler üzerinde önemle durulacağı da belirtilmiştir. Ancak 1920-1922 yıllarında Türkiye, Kurtuluşu Savaşı

(67) Beşir Hamitoğulları, Atatürk Dönemi Ekonomi Politikası ve Türkiye'nin Ekonomik Gelişmesi. A.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi ve Türkiye Ekonomi Kurumu. Ankara, 1982, s. 117.

(68) Afet İnan, İzmir İktisat Kongresi 17 Şubat-4 Mart 1923, Ankara, 1989, s. 12.

(69) Gündüz Ökçün, Türkiye İktisat Kongresi, Ankara, 1981, s. 255).

(70) Gündüz Ökçün, a.g.e., s. 251.

içinde bulunduğundan T.B.M.M. Hükümeti'nin bu dönemdeki başlıca amacı, yurdu istiladan kurtarmaktadır⁽⁷¹⁾.

İktisatla ilgili olarak toplanan bu kongrede belirtilen "Misak-ı İktisadi" esaslarına dikkat edersek bu günde bu isteklerin ve tesbitlerin ne kadar geçerli olduğu ortaya çıkar. Bu esaslar 12 madde halinde belirlenmiştir⁽⁷²⁾. Bu maddelerde;

Türkiye, Milli sınırlar içerisinde, lekesiz bir istiklal ile dünyanın barış ve gelişme unsurlarından biridir.

Türkiye halkı milli hakimiyetini, kanı ve canı pahasına elde ettiğinden, hiç bir şeye feda etmez; ve Milli hakimiyete dayanan, Meclis ve Hükümetine daima yardımcıdır.

Türkiye halkı tahribat yapmaz; imar eder. Bütün gayesi ve mesaisi memleketi iktisaden yükselmektedir.

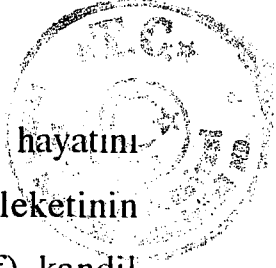
Türkiye halkı sarfettiği eşyayı mümkün merteye kendi yetiştirir. Çok çalışır; vakitte, servette ve ithalatta israftan kaçır. Milli üretimi temin için icabında geceli gündüzlü çalışmak en önemli özelliğidir.

Türkiye halkı servet itibariyle bir altın hazinesi üzerinde oturduğuna vakıftır. Ormanlarını evladı gibi sever, bunun için ağaç bayramları yapar; yeniden orman yetiştirir. Madenlerini kendi milli üretimi için işletir ve servetlerini herkesten fazla tanımağa çalışır.

Hırsızlık, yalancılık, riya ve tenbellik en büyük düşmanımız; taassubdan uzak dindarane bir sağlamlık ve her şeyde maneviyat esasımızdır. Her zaman faideli yenilikleri severek alırız. Türkiye halkı mukaddesatına, topraklarına, şahıslarına ve mallarına karşı yapılan düşman fesad ve propagandalarından nefret eder ve daima bunlarla mücadeleyi bir vazife bilir.

(71) Prof. A. Afetinan, a.g.e., s. 12-14.

(72) İktisat Esaslarımız, Tecelli Basımevi, İstanbul, 1940, s. 3-4.



Türkler, irfan ve marifet aşığıdır. Türk, her yerde hayatını kazanabilecek şekilde yetişir. Fakat her şeyden evvel memleketinin malıdır. Marife verdiği kudsiyet dolayısıyla (Mevlûdü Şerif) kandil gününü, aynı zamanda bir kitap bayramı olarak kutlar.

Birçok harbler ve zaruretlerden dolayı eksilen nüfusumuzun fazlaşması ile beraber, sıhhatlerimizin, hayatlarımızın korunması en birinci emelimizdir. Türk, mikroptan, pis havadan, salgından ve pislikten çekinir, bol ve saf hava, bol güneş ve temizliği sever. Ecdad mirası olan binicilik, nişancılık, avcılık, denizcilik gibi bedeni terbiyenin yapılmasına çalışır. Hayvanlarına da aynı dikkat ve himmeti göstermekle beraber cinslerini düzeltir ve miktarlarını çoğaltır.

Türk, dinine, milliyetine, toprağına, hayatına ve yapılmış olan eserlerine düşman olmıyan milletlere daima dosttur; ecnebi sermayesine aleyhdar değildir. Ancak kendi yurdununa kendi lisanına ve kanuna uymayan müesseselerle münasebette bulunmaz. Türk, ilim ve sanat yeniliklerini nerede olursa olsun, doğrudan doğruya alır ve her türlü münasebette fazla aracı istemez.

Türk açık alın ile serbestçe çalışmayı sever; işlerde tekellik istemez.

Türkler, hangi sınıf ve meslekte olurlarsa olsunlar, candan sevişirler, mesele, zümre itibariyle el ele vererek birlikler, memleketlerini ve birbirlerini tanımak, anlaşmak için seyahatler ve birleşmeler yaparlar.

Türk kadını ve hocası, çocuklarını iktisadi misaka göre yetiştirir, diyerek Türk milletine gelecekteki hedeflerini göstermiştir.

Kongrede çeşitli sosyo-ekonomik gruplarla ilgili kararlarda söz konusudur. Saniyecilerle ilgili olarak, koruyucu gümrük politikası, 1913 tarihli Teşvik-i Sanayi Kanunu'nun genişletilmesi bir sanayi kredi

bankasının kurulması, çiftçilerle ilgili olarak tütün tekelinin kaldırılması, ulaşım kolaylıklarının sağlanması, aşarın kaldırılması vb. gibi işçilerle ilgili olarak sendika kurma, grev yapma, asgari ücret, sigorta vs. gibi. İktisat Kongresinde belirlenen yeni devletin iktisat politikasının ana hedefi halkın refah ve mutluluğunu temel alan milli iktisadi çıkarların gözetildiği, yabancı iktisadi bağımlılığın kaldırıldığı, dıştan gelen olumsuz etkilere karşı korunan ve kendi kendine yeten milli bir iktisad düzen kurmaktı. Bu düzen ise, özel sektörün önderliğinde liberal iktisadi sistem çerçevesinde kurulacaktı. Ancak devletinde ekonomik hayata özendirici olarak el atması istenmekteydi⁽⁷³⁾. Cumhuriyet sonrası iktisat politikasını konumuzla ilgili olarak 1923-1932 ve 1933-1938 dönemleri halinde incileyebiliriz.

1. 1923-1932 Dönemi:

Ülkede Cumhuriyet'in ilanı ile iktisadi siyaset yeni bir düşünce ile ele alınmıştır. Bu dönemin en önemli özelliği özel teşebbüsü koruma gayretidir. Bu dönemin önemli bazı problemleri vardır.

Bunlar: a) Yeterli iktisadi ve sınai bilgi ve tecrübelerin olmaması,
b) Eğitim seviyesinin düşüklüğü,
c) Nihayet sanayileşme ve gelişmek için gerekli tasarruf sermayesinin bulunmaması⁽⁷⁴⁾.

Cumhuriyetin ilk günlerinde ekonomiyle ilgili çalışmaları başlıca iki grupta toplamak mümkündür. Bunlardan birincisi en geniş anlamı ile "envanter tesbiti", ikincisi ise; "teşhis"tir.

Envanter tesbiti; Ana çizgileri ile "ekonomik potansiyel" in tahmininden ibarettir. Teşhis ise: "iktisaden gelişmemiş" olarak kabul

(73) İsmail Yıldırım, a.g.d.t., s. 47.

(74) Haluk Cillov, Türkiye Ekonomisi, Sermet Matbaası, İstanbul, 1962, s. 134-135.

edilen ekonominin sıkıntıları ve bunların özellikleri oldukça genel çizgileri ile araştırılmış ve az gelişmişliğimizin sebepleri üzerinde durulmuştur⁽⁷⁵⁾.

Bu dönem, "kuruluş yılları veya ekonomik toparlanma ve milli ekonomi politikasının doğuş yılları" sayılabilir ⁽⁷⁶⁾. Çünkü Kurtuluş Savaşı sonrasında Cumhuriyet Türkiye'si yalnız harap ve yıkık bir yurt, geri bir tarım ve ilkel bir sanayi yapısı miras almıyordu, bunlarla birlikte giden bir sınıfsal yapı ve özellikle İttihat ve Terraki'nin Osmanlı İmparatorluğu'ndan son yılları içinde uygulamaya çalıştığı, İktisadi Politika özelemlerini de devir alıyordu. "Milli Tüccar" yaratma eğilimleri, Cumhuriyet Türkiye'sinin yeni yöneticilerinde de hakimdi⁽⁷⁷⁾. Ekonomiyi geliştirmek için bir yandan yabancı şirketler elindeki imtiyazlar satın alınarak millileştirilirken, diğer yandan endüstri için ulaştırmaya ağırlık verilmiştir⁽⁷⁸⁾. Kurumlaşma yönünden önemli adımlar atılmıştır. 1925-1928 döneminde Ticaret ve Sanayi Odaları yeniden düzenlenmiş. Ali İktisat Meclisi, İstatistik Umum Müdürlüğü ve İktisat Bakanlığı kurulmuştur⁽⁷⁹⁾. 1924'lerde İş Bankası, 1925'lerde Sanayi ve Maadin Bankası ve 1930'larda T.C. Merkez Bankası kurulmuştur⁽⁸⁰⁾. Fakat en önemli hadiselerden birisi 1927'de "Teşvik-i Sanayi Kanunu"nun çıkarılmasıdır. Bu kanunla, belli şartlardaki bütün özel sınai teşebbüsler ile maden işletmelerine geniş avantajlar sağlanmaktadır. Bunlar ucuz veya parasız arsa temini, bazı vergi muafiyetleri, özel telefon, telgraf hatları yapımı, nakliye indirimi, ürettikleri mallar için % 10 prim gibi ⁽⁸¹⁾.

(75) Ahmet Kılıçbay, Türk Ekonomisi, Ankara, 1984, s. 43.

(76) Koray Başol, Türkiye Ekonomisi, İzmir, 1983., s. 52.

(77) İlhan Tekeli-Selim İlkin, 1929 Dünya Buhranında Türkiye'nin İktisadi Politika Arayışları, Ankara, 1983, s. 33.

(78) Afet İnan, Devletçilik İlkesi ve Türkiye Cumhuriyeti'nin Birinci Sanayi :Planı, 1993, T.T.K.B., Ankara, 1972, s. 12.

(79) İlhan Tekeli, Selim İlkin, a.g.e., s. 57.

(80) Koray Başol, a.g.e., s. 53.

(81) Doğan Avcıoğlu, Türkiye'nin Düzeni, Dün-Bugün-Yarın, İstanbul, 1979, s. 381-382.

1923-1932 döneminde tarım faaliyetlerine de önem verilmiş, tarımda makineleşmenin gelişmesine çalışılmıştır. Sulama işlerine önem verilmiş, halka kaliteli tohumluk dağıtılmıştır. 1926 da çıkarılan Medeni Kanun ile özel mülkiyete imkan sağlanmıştır, yine tütün tekeli imtiyazlarına son verilmiştir. Tarıma yapılan en büyük destek ise 1925'te aşar'ın kaldırılmasıdır⁽⁸²⁾.

1923-1932 dönemlerinde ulaştırma konularına da yer verilmiştir. Bu konuda özellikle demiryolları ağırlık taşımaktadır. Demiryollarında millileştirmeye önem verilmiştir⁽⁸³⁾.

Kuruluş yılları sayılabilecek bu dönem yapılan bütün iyi neyitli çalışmalara rağmen istenen neticeyi vermemiştir. Burada sermaye azlığı, teknik bilgi yetersizliği, teknoloji, iş tecrübesi alt yapı hizmetleri gibi eksiklerin yanında 1929'larda ortaya çıkan "Dünya Ekonomik Buhranı"nın da önemli etkileri olmuş, liberal iktisat denemelerine karşı da güvensizlik oluşmuştur. Bu konuda değişik görüşler vardır. Bazı yazarlar buhranın daha önceden başladığını iddia etmektedirler.

Savaş sonrasında ülke ekonomisi kendine gelirken dünya ekonomisi de bir genişleme içinde olduğundan, Tablo 2'de görüldüğü gibi;

Cumhuriyet Sonrasında Milli Gelirin Gelişimi (1923-1929) şöyledir:

(MİLYON TL.)

Tablo 2. Cumhuriyet sonrası 1929'a kadar Milli Gelir Artışları

Milli Gelir (Yıllar)	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929
G.S.M.H 1938 yılı üretici fiyatlarıyla	633.1	758.4	846.2	981.8	892.3	990.9	1150.1

Artış % 19.8 11.6 16.0 -9.1 11.0 11.7

Kaynak: İlhan Tekeli, Selim İlkin, 1929 Dünya Buhranında Türkiye'nin İktisadi Politika Arayışları, Ankara 1983, s. 33,

(82) İsmail Yıldırım, a.g.d.t., s. 48.

(83) Afet İnan, a.g.e., s. 14.

G.S.M.H. çok hızlı artış göstermiştir. Bundan sonraki yıllarda bütün dünya ülkelerinde görülen 1929 buhranının etkisinin Türkiye'de de hissedildiği belirtilmektedir⁽⁸⁴⁾.

Türkiye ekonomisinin yapısı ve özellikle dış kredi-dış ticaret sorunlarından doğan dar boğazlar ekonomiyi 1926'dan başlayarak hızla, kendi dinamiğinin etkisiyle de bir buhrana doğru sürüklemiş ve 1929 Dünya buhranı da var olan bu gidişi hızlandırmıştır⁽⁸⁵⁾.

Yeni Cumhuriyetin uyguladığı uyguladığı "liberal" ekonomi tam bir başarısızlıkla sonuçlanmış, Cumhuriyet idaresi 1930'lardan itibaren devletçi yanı ağır basan bir deneye girişmiş ve bunu savaş yıllarına kadar sürdürmüştür. Bunda 1929 dünya buhranının rolü büyüktür⁽⁸⁶⁾. 1929 dünya ekonomik buhranı Türkiye'yi de zor duruma soktu ve ödeme güçlükleri ile karşılaştı⁽⁸⁷⁾.

Karşılaşılan bu başarısızlıklar üzerine "devletin bizzat kendi sanayiini kurması, temel altyapı yatırımlarına bizzat girişmesi ve bunu yaparken ekonomik hayatın diğer yanları üzerinde kontrolünü artırması"⁽⁸⁸⁾ düşüncesine doğru bir gidişin başladığını görmekteyiz. Bu düşüncede devletçilik fikrinin benimsenmesinde etkili olmuştur. Devletçilik politikasının oluşmasında liberal ekonomi politikasına, müdahaleci ve devletçi politikayı alternatif olarak sunan "kadro Hareketi" de etken olmuştur. "Kadro dergisinde" toplanan bir küme aydın, devletin kurucu olması gerektiğini savunmuştur ve planlamanın önemini vurgulamışlardır⁽⁸⁹⁾. Bunun dışında dönemin iç siyasi çekişmeleri, yabancı sermayenin

(84) İlhan Tekeli, Selim İlkin, a.g.e., s. 33.

(85) Yalçın Küçük, Türkiye Üzerine Tezler, 1908-1978, Tekin Yayınevi, Ankara, 1977, s. 120.

(86) İsmail Cem, Türkiye'de Geri Kalmışlığın Tarihi, Cem Yayınları, İstanbul, 1973, s. 298.

(87) Fahir Armaoğlu, 20. yüzyılın Siyasi Tarih, 1914-1980, Türkiye İş Bankası, Kültür Yayınları, Ankara, 1984, s. 324.

(88) Korkut Boratav, Türkiye'de Devletçilik, İstanbul, 1974, s. 138.

(89) İlhan Tekeli, Selim İlkin, Uygulamaya Geçerken Türkiye'de Devletçiliğin Oluşumu, Ankara, 1982, s. 82.



ülkeye gelmeyişi devletçilik uygulamasının başlamasında etkili olan diğer unsurlardır⁽⁹⁰⁾.

Ekonomi de "Devletçilik" prensibini ilke olarak tesbit eden Atatürk 10 Mayıs 1931'de C.H.P. programına ve 5 Şubat 1937 tarihinde de Anayasanın 2. maddesine koydurmuştur ⁽⁹¹⁾.

2. 1933-1938 Dönemi:

Bu dönem devletçiliğin hakim olduğu bir dönemdir. Devletçiliğe verilen mana "memleketin iktisadi bünyesine yine özel teşebbüs hakim olmakla birlikte iktisadi kalkınmayı, mümkün mertebe hızlandırmak için devlet iktisadi faaliyete iştirak edecektir"⁽⁹²⁾. Burada "asıl itici kuvveti ve öncülüğü kamu yatırımlarının sağlaması devletçilik yahut etatism olarak adlandırılmıştır". Bu rejim yoğun devlet yatırımlarına yer veren karma ekonomi sisteminden başka bir sistem değildir⁽⁹³⁾. Bu sistem ekonomik meselelere devletçe yön verilmesine ve çeşitli konuların birer birer incelemeye tabi tutularak programlaştırılmasına yol açmıştır. İncelemeler yapıldıkça Hükümet Atatürk'e bilgi vermekte ve özellikle endüstri kuruluşlarının yeri üzerinde Genel Kurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak ile uzun müzakerelerde bulunmakta idiler⁽⁹⁴⁾. "Atatürk'ün devletçiliği, basit bir devlet müdahalesi değildir. Yani özel bir kesim oluşturmak veya özel kesime özendirici destekler sağlamanın ötelinde, yeni bir olgudur. Ekonomik olduğu kadar sosyal yönleri olan, ekonomik gelişmeyi, ekonomik bağımsızlığı gerçekleştirecek tarzda oluşturup

⁽⁹⁰⁾ Yahya Sezai Tezel, "Birinci Millet Meclisi Anti-Emperyalist miydi? Chester Ayrıcalığı" A.Ü. S.B.F. Dergisi, cilt XXV, (Aralık, 1979), Ankara, 1970, s. 173.

⁽⁹¹⁾ Afet İnan, a.g.e., s. 15.

⁽⁹²⁾ Haluk Cillov, a.g.e., s. 137-138.

⁽⁹³⁾ Mükerrerem Hiç, Kapitalizm, Sosyalizm, Karma Ekonomi ve Türkiye, İstanbul, 1974, s. 115-116.

⁽⁹⁴⁾ Afet İnan, Devletçilik İlkesi, s. 13.

uygulanması ve dönüşen ekonomik/sosyal yapılara göre uyarlanabilen esnekliği olan nitelikleri bulunmaktadır"⁽⁹⁵⁾.

Bu dönemde uygulama hız kazanmış, uygulamada elde edilen tecrübeler ve karşılaşılan zorluklar yenilmeye çalışılmış yatırımlar gerçekleştirilmeye gayret edilmiş ve ekonomik karakterli müesseseler kurulmuştur. Planlı devletçilik yılları diye tanımlanan bu devre endüstrileşme çabalarının arttığı, bir çok endüstriyel kuruluşun, Devlet tarafından kurulması ile karakterize olunmaktadır. Bu dönemde devlete bir sorumluluk vermenin yanında planlı bir devreye geçişi de sağlamıştır. 1933 yılında hazırlanan "Birinci Sanayi Planı" Türkiye'de ilk defa planlı teşebbüse girişilmesi bakımından önemlidir⁽⁹⁶⁾. Devlet 1933-1937 yıllarında doğrudan doğruya gerçekleştirmeyi düşündüğü yatırımları programlaştırmıştır. Bu planda öncelikle demir-çelik, kağıt, toprak, dokuma endüstrileri üzerinde durulmuştur⁽⁹⁷⁾.

1933 yılında Sümerbank kurulmuştur. Ayrıca Etibank (1935), Maden Tetkik Arama Enstitüsü ve Elektrik İşleri Etüt idaresi çalışmalara başlamıştır⁽⁹⁸⁾. 1934'te dış borçlanmada olmuş, Rusya'dan 8 milyon dolar, daha ziyade tekstil endüstrisinde kullanmak üzere alınmıştır. Bu dönemde demiryolları inşaa edilmiş, ufak çapta baraj ve silolar yapılmış, madencilik, kağıt ve cam endüstrilerinde aşamalar görülmüştür. Bütün bunlara rağmen ikinci Beş Yıllık Sanayi Planı 1937'de hazırlanmasına rağmen, II. Dünya savaşının ortaya çıkışı ile uygulama alanına konulamamıştır. 1933-1937 dönemindeki yatırımlar ve devletleştirmelerin mali kaynağı geniş ölçüde vergiler, iç borçlanma ve devlet bankalarından sağlanan kredilerle karşılanmıştır ⁽⁹⁹⁾.

(95) Beşir Hamitoğulları, a.g.m., s. 108.

(96) Afet İnan, Devletçilik İlkesi, s. 19.

(97) Koray Başol, a.g.e., s. 53-54.

(98) Koray Başol, a.g.e., s. 54.

(99) Koray Başol, a.g.e., s. 53-54.

Cumhuriyetimizin ilk on beş yılı, her bakımdan bir kuruluş devridir. 1933-1936 endüstri planı Devletçilik Prensiplerinin tatbikatını bize belgeleriyle vermektedir. Atatürk'ün koyduğu bu ilke, şartlara göre uygulamaya ve geliştirmeye müsaittir⁽¹⁰⁰⁾. Genel Ekonomik karakter şudur; Şuurlu, dikkatli ve temkinli adımlarla ilerleme. Dönem, ekonomiyi durur halden harekete geçirme dönemi olmuştur. Bütün olumlu sonuçlara rağmen, büyük başarılar ile birlikte, ekonomi, kısmen de dış sebeplerle "birinci ve ikinci vitesdedir". Bu iki vitesin bilinen karakteri büyük güç tüketmesine rağmen aracın yavaş hareket etmesidir. Atatürk dönemi ekonomiye fikri ve moral ölçülerle büyük bir "momentum" kazandırmış, müesseselerde, zihniyette ve ekonomik felsefede gerekli alt yapı hazırlamıştır⁽¹⁰¹⁾.

II. Cumhuriyet Dönemi Ulaştırma Politikası

Osmanlı devletinin son yüzyıl içinde yaşadığı iç ve dış olaylar ulaştırma alanındaki gelişmeyi engellemiştir. Türkiye Cumhuriyeti kurulduğunda ülkedeki ulaştırma imkanları, ülke ihtiyaçlarını karşılamaktan çok uzak ve oldukça kötü durumdaydı. Yolsuzluk ve taşıma araçlarının azlığı ülkenin en önemli sorunuydu.

Cumhuriyetin daha ilk günlerinde başlıyarak yöneticiler ulaşım ve özellikle demiryolu sorunu üzerine titizlikle eğilmişlerdir. Bu durumu C.H.F.'nin ilk resmi belgesi olan "Dokuz umde"de görmekteyiz. Bu belgede, "müstacelen muhtaç bulunduğumuz demiryolları için hemen teşebbusat ve fiiliyata başlanacaktır" denilmekteydi⁽¹⁰²⁾. Demiryollarının halihazırdaki durumu ise şöyledir. Ülke'de tamamı yabancılar tarafından inşa edilmiş 4112 km. uzunluğunda demiryolu vardı. Karayollarının

(100) Afet İnan, Devletçilik İlkesi, s. 17.

(101) Ahmet Kılınçbay, a.g.e., s. 104-105.

(102) Şevket Süreyya Aydemir, İkinci Adam, C.I, Remzi Kitabevi, Ankara, 1976, s. 362.

durumu ise daha kötüydü. Büyük bir bölümü bozuk olmak üzere ancak 18.335 km. karayolu vardı. Deniz ticaret filosunun kapasitesi çok düşüktü. İhtiyacı karşılayabilecek sayıda liman yoktu mevcut limanlar ise, tesis yönünden çok yetersizdi ⁽¹⁰³⁾.

Ülkenin yol ihtiyacı daha milli mücadele yıllarında ele alınmaya başlanmıştır. Yapımına birinci Dünya Savaşı yıllarında başlanan ve 80 km.'si yapılan Ankara-Sivas hattının inşasına devam edilerek 127. km.'deki İzzettin İstasyonu'na kadar dar bir demiryolu yapıldı⁽¹⁰⁴⁾. Karayollarının geliştirilmesi için 21 Şubat 1921'de kabul edilen "Tarik Bedeli Nakdisi" kanunu ile 18-60 yaşları arasındaki erkekler yol vergisine tabi tutulmuşlardır ⁽¹⁰⁵⁾.

Milli Mücadele başarıya ulaşmış ve bağımsızlık kazanıldığı zaman ülke geri kalmışlığın yanında bir de savaş nedeniyle tahrip olmuştu. Hem geri kalmışlığı yenmek, hemde tahrip olmuş ülkeyi yeniden imar etmek için büyük ve geniş bir çalışma programına ihtiyaç vardı. İşte bu düşüncelerle ülkenin iktisat politikasını tesbit etmek için İzmir'de toplanan İktisat Kongresi'nde ulaştırma meselesi oldukça geniş bir biçimde ele alındı. kongreyi açış konuşmasında Mustafa Kemal "Memleketimizi bundan başka Şimendiferler ile üzerinde otomobiller çalışır şoseler ile şebeke haline getirmek mecburiyetindeyiz. Çünkü garbın ve cihanın vesaiti bunlar oldukça, şimendiferler oldukça, bunlara karşı merkepler ile, kağıt ile, tabii yollar üzerinde müsabakaya çıkmanın imkanı yoktur."⁽¹⁰⁶⁾ diyerek ulaştırma ve yolların önemini dile getiriyordu.

(103) İsmail Yıldırım, a.g.d.t, s. 54-55.

(104) Alptekin Müderrisoğlu, Kurtuluş Savaşının Mali Kaynakları, Ankara, 1990, s. 83.

(105) Cumhuriyetin 50. Yılında Karayollarımız. s. 35.

(106) Gündüz Ökçün, a.g.e., s. 255.

Kongreye katılan çiftçi, tüccar ve sanayi gruplarının temsilcileri de ülkedeki ulaşım alt yapısının eksikliğinden ve demiryollarındaki tarifelerin yüksekliğinden şikayet etmekteydiler. Çiftçi grubu tarafından "mümkün mertebe kısa bir müddet zarfında memleketin her tarafının örümcek ağı gibi asri vesaiti nakliye ile teçhiz"⁽¹⁰⁷⁾ istenirken tüccarlar ise "demiryolları inşasının hükümetçe bir program olarak kabulünü"⁽¹⁰⁸⁾ istemekteydi. Sanayi grubu ise "Türkiye'nin demiryollarına malik olmasının ve sanat merkezleri olan büyükşehir ve limanlarla dahilindeki kasabalar arasında şimendifer yoksa herhalde şoseler yapılmasının müstacelen temini⁽¹⁰⁹⁾ suretiyle yine ülke içinde ulaşım imkanlarının geliştirilmesini istemekteydi.

Ülkenin ulaşım meselesiyle ilgili olarak da ittifakla bazı kararlar alınmıştır. Bu kararlarda⁽¹¹⁰⁾

Genel ulaşımdan, karayolları ile demiryollarının, limanlarla, kanalların ve taşıma imkanı bulunan akarsuların, inşa şekli ve yönetilmesi konusunda yapılacak işleri, Hükümetimizle bayındırlık ve ekonomi uzmanlarına bırakıyoruz. Yalnız millet ve memleket için yararlı olacak usulün tesbiti ile, çalışmaların uygulanmaya konularak, en kısa zamanda memleketin her tarafına örümcek ağı gibi yollar yapılması ve modern araçlarla taşınmaya başlanması millet fertleri ve özellikle çiftçi grubu, her yıl yol vergisi adıyla bir ödemede bulunmakta oldukları halde, birçok nedenlerden yine yoldan yoksun kaldığını gördüklerinden ve bu uygulama ile daha yıllarca köy ve kasabalarına yol yapılması, ihtimali olmadığını anladıklarından, yol vergisi ödenmesinin kaldırılarak, işçilik vergisinin konulması ve çalışmalardan şahsi bedel alınması köylerden

(107) A. Gündüz, Ökçün, a.g.e., s. 396.

(108) A. Gündüz Ökçün, a.g.e., s. 424.

(109) A. Gündüz Ökçün, a.g.e., s. 427-428.

(110) Afet İnan, Devletçilik İlkesi, s. 63.

kasabalara, istasyonlara ve kaza merkezlerinden il merkezlerine doğru yapılacak olan, özel idare yolları için; mühendis ve denetçiler atanması ile teknik ve endüstri araçlarının sağlanması gibi hususlar öngörülmüştür.

Ülkenin topyekün kalkınmasını hedefleyen yöneticiler İktisat Kongresinde alınan bu kararlar doğrultusunda, ülkenin gelişmesinin ana unsurlarından birisinin de ulaştırma alt yapısı olduğu görüşünden hareketle; başta demiryolları olmak üzere ulaşım imkanlarının geliştirilmesi için çalışmalara başlamışlardır. 1923 Umuru Nafia programında ülkeyi doğu batı yönünde geçen ve şube hatlarıyla merkez ve limanlara bağlayan demiryolu ağı planlanmıştır⁽¹¹¹⁾. Cumhuriyetin ilk yıllarında genellikle ülkemizde demiryolu politikasından bahsetmek daha doğru olur. Demiryolu siyasi, iktisadi ve savunma açısından önemli görülmüştür. Mustafa Kemal demiryollarının ülke savunması açısından önemini şöyle belirtmektedir; "Demiryolları memleketin tüfekten, toptan daha mühim bir emniyet silahıdır."⁽¹¹²⁾ derken, iktisadi ve siyasi açıdan da; "Ülkenin demir ağlarla örülmesi iktisadi alanda olduğu gibi siyasi alanda da milletin bir tek kaya parçası gibi perçinlenmesidir"⁽¹¹³⁾ demektedir.

Cumhuriyetin ilanından İkinci Dünya savaşına kadar geçen dönemde ulaşım deyince aklımıza gelen demiryolları ve denizyollarıdır. Toplu taşımada kolaylıklar ve ucuzluğu ile ülkenin o günkü şartları sebebiyle demiryolu ve denizyolu taşımacılığına önem verilmiş ve bu alanda daha fazla yatırım yapılmıştır. Bir ulaştırma alt sistemi olarak karayolu demiryollarını bütünleyecek, onları besleyecek bir yaklaşımla ele alınmıştır. Mustafa Kemal'in demiryollarını destekleyecek şekilde yapılacak karayollarının ülkenin gelişmesine hizmet edeceğini şu sözle

(111) İsmail Yıldırım, a.g.d.t. , s. 56.

(112) Mustafa Kemal Atatürk, Söylev ve Demeçler, cilt 2, Ankara, 1989, s. 301.

(113) Mustafa Kemal Atatürk, a.g.e., cilt 1, s. 416.

dile getirmektedir. "Demiryolu hatlarımızı, iç sahalara bağlayacak ve bfi hatların azami hizmetini temin edebilecek olan karayolu inşaatı, önümüzdeki devrelere teksif ve bir plan dahilinde tevsi edilmek gerekir" (114) demektedir.

Karayollarının, demiryollarının azami verimliliğini sağladığı ölçüde ve bir plan çerçevesinde geliştirilmesi, ulaşım siyasasının temelini oluşturmuştur(115).

1- Yurt Kalkınmasında Yollar ve Ulaştırmanın Önemi

Dünyada yapılan yollar içinde demiryolları insan vücudaki şah damarlara benzetilirse, karayolu ise, vücudumuzdaki hayat şartı olan kanı en uzak hücrelerimize kadar ulaştıran "atardamarlara" benzetilebilir. Hakikaten demiryolları kurdukları ana nakil hatları ile başlıca merkezleri bağlayarak milli bünyeyi beslerken, bu ana yollarla ekseriya birleşik ve ilişki halinde bulunan karayolları da yurdun uzak hayat köşelerini bu temel iskelete ulaştırmaktadır. Şu halde diyebiliriz ki, insan hayatının kaynağı olan "hücre" yaşayabilmek için muhtaç olduğu kanı nasıl atardamarlar yoluyla temin ediyorsa, bir milli cemiyet te iktisadi ihtiyaçlarını, ayarlayabilmek ve muntazaman temin edebilmek için karayollarına muhtaçtır. Aslında demiryolları da bünyeleri itibariyle bir nevi karayoludur(116).

Düzenli bir yol şebekesinin ülke açısından önemini kısaca şöyle sıralayabiliriz (117).

1. İktisadi, ticari ve zirai gelişmeyi sağlar. Yurdun tabii kaynaklarından faydalanma imkanlarını artırır.

(114) Mustafa Kemal Atatürk, a.g.e., cilt 1, s. 417.

(115) H. Sami Güven, Türkiyede Ulaşım Sistemi ve Karayolu Ulaştırma Kooperatifleri, Ankara 1982, s. 73.

(116) Süleyman Barda, a.g.e., s. 193.

(117) Yol şebekesinin önemi, Bayındırlık dergisi, Aralık, 1948, İstanbul, s. 14.

2. Yurt savunması bakımından ordularımızın hareket kabiliyetini çoğaltır.

3. Eğitimin memlekete yayılmasını, kültür seviyesinin yükselmesini sağlar.

4. Mahalli pazarlar yerine bölgelerarası ulaştırmayı sağlamak suretiyle milli pazarların kurulmasını sağlar.

5. komşu milletlere müşterek olan dış pazarlara yapılacak ihracatın nakliye maliyetini ucuzlatır ve rekabet imkanı sağlar.

6. Türkiye'mizin; siyasi, iktisadi ve coğrafi mevki çok önemlidir. Bu sebeple sadece yurt içi değil, ülkelerarası yolların önemini ortaya çıkarır ve iktisadi kalkınmayı sağlar.

7. Sağlıklı bir korunma ve sosyal yardım imkanlarını kolaylaştırır.

8. Devlet ve halkın elindeki taşıtların kısa zamanda harap olmalarını önleyerek milli servet kaybını önler.

9. Arkeolojik zenginliklerimizi düşünürsek, turizm gelişmesini sağlar.

10. Üreticiden tüketiciye doğrudan doğruya nakliyat yapılması temin edilmiş olur ki, bu suretle hayatın ucuzlaması para kıymetinin artması ve halkın refah seviyesinin yükselmesi kolaylaşır.

11. Karayollarındaki gelişme basın sanayii içinde geniş ufuklar açmaktadır (118).

Türkiye'nin karayolu çalışmaları, istatistiklerde yer alan bir uzunluk artışı ya da standart gelişmenin çok üstünde, hayatımızın her sahasında etkileri görülen "temel" çalışmalardan biridir (119).

Mustafa Kemâl'de; "İktisadiyatın inkişafında başlıca lüzumlu olan yollar, demiryolları, limanlar, kara ve deniz nakliye vasıtaları milli

(118) Cavit Orhan Tütengil, a.g.e., s. 81.

(119) Cavit Orhan Tütengil, a.g.e., s. 161.

mevcudiyetin maddi ve siyasi kan damarladır" (120) diyerek ulaşımın ülke açısından önemini ortaya koymaktadır.

Her zengin ve hareketli sistemde görüleceği gibi, ticaret sektörü, ulaştırma sektörüyle birlikte, iktisat tarihinin ön önemli konularından biridir (121).

İyi bir yol sistemi bulunamayan memleketler, ancak taşıma masrafını kaldırabilen kıymetli maddeleri (yeter miktarda üretiliyorsa) başka memleketlere satabilirler ve dışarıdan en lüzumlu şeyleri almakta büyük güçlükler çekerler ve kendi sınırlı geçim kaynakları ile yetinmek zorunda kalırlar. Böyle "kapalı ekonomi" halinde bulunan memleketler adeta cihandan ayrı ve sönük bir şekilde yaşarlar. Ulaşım sistemi gelişmemiş memleketlerde bölgeler birbirlerini tamamlayamazlar. Ulaşım yollarının gelişmesi ile, iktisadi kaynakların hem memleket bütünü için, hem de dünya ticareti için geniş ölçüde işletilmesine imkan olur. Endüstri tesisleri ulaşım bakımından elverişli bir kaç yerde yığılmak yerine memleket üzerinde daha dengeli bir şekilde yayılabilir. Fakat yolların önemi yalnız geçim kaynaklarını işletmek için değil, memleketin milli bütünlüğünü kurmak ve korumak için de son derece lüzumludur. Ayrıca, Türkiye'nin yürüyündeki durumu gözönüne alınacak olursa, memleketimizden geçen ulaşım yollarının, kıt'aları birbirine bağlamak bakımından da önemli olduğu hemen dikkati çeker(122).

Ulaştırmanın ülke açısından önemli fonksiyonlarını ana başlıklarla şöyle sıralayabiliriz (123).

(120) H. S. Selen, Amadolu'dan Geçen Kadim Transit Yolları, Türk Yurdu, C. 5, No: 28, İstanbul, 1928.

(121) Aydın Yalçın, a.g.e., s. 388.

(122) Besim Darkot, a.g.e., s. 200.

(123) Dündar Sağlam, Türkiye Ekonomisi, Yapısal ve temel Sorunları, Ankara, 1986, s. 208-209.

a) Ekonomik Fonksiyonları:

Günümüzün iş ve yaşayış düzeni, ulaştırma hizmetlerinin arızasız işleyişine bağlıdır.

Ulaştırma hizmetlerinin geliştirilmesi, malların faydasını, yayarak, üretim faktörlerinin seyyaliyet ve verimini artırır.

Ulaştırma masrafları, mal ve hizmet üretiminde üretim maliyeti içinde yer almaktadır, dolayısıyla üretimi etkileyen unsur olarak karşımıza çıkmaktadır.

Ekonomi içinde, insan ihtiyaçlarının tatmini bakımından tüketim kolaylıklarının sağlanması ulaştırma ile mümkün olabilir.

Bunların sonucunda ulaştırma, ekonomide toplam mal arzının, toplam talebe intibakını sağlar. Arz ve talepte denklik temin edilmiş olur.

Ulaştırmanın diğer bir ekonomik fonksiyonu da gelir dağılımını düzenlemesinde görülür.

b) Sosyal Fonksiyonları:

Ulaştırma hizmetleri, ülkede şehirlileşme hareketlerini hızlandırdığı gibi, nüfusun ülke içinde rahatça yayılabilmesi imkanında kolaylaştırır.

Ulaştırma toplumun dış dünya ile ekonomik ve sosyal ilişki kurmasına yol açar.

Ulaştırma toplumun örf ve adetlerinin değişmesine etken olur.

Ulaştırma, çeşitli bölge ve toplulukları birleştirdiğinden ülkede kültür birliğinin kurulmasına da yardım eder.

c) Politik Fonksiyonları:

Ulaştırma ülke içinde siyasal, birliğin ve şuurun kuvvetlenmesini destekler.

Milli savunma ve güvenliğin tam manasıyla gerçekleştirilmesinde ulaştırmanın payı büyüktür.

Ulaştırma devletinin görevlerini iyi yapmasını sağlar.

Ulaştırma, bir kalkınma hedefi olmayıp, diğer sektörler üzerinde en etkili ve gerekli bir araçtır. kısaca ulaştırma, özellikle gelişmekte olan ülkelerde ekonomik ve sosyal kalkınmanın garantisi olmamakla beraber, vazgeçilmez bir ön şartıdır.

2- Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası Ve Hedefleri

Cumhuriyet dönemine geldiğimizde eldeki toplam karayolu miktarının 13.885 baştan başa tamire muhtaç şose ve 4.450 toprak yol olmak üzere toplam 18.335 km. olduğunu görmekteyiz⁽¹²⁴⁾. Bu yollarında büyük çoğunluğu bozuk ve her mevsim geçit veren yollar değillerdir. Bunda özellikle cumhuriyet öncesinin yaşadığı olağüstü durumları göz önünde bulundurmamak gerekir.

Cumhuriyet devrinde yapılan karayolu çalışmalarını iki kısımda inceleyebiliriz ⁽¹²⁶⁾.

1. Kazmalı çalışma devri,
2. Makinalı çalışma devri

İncelediğimiz dönem daha ziyade kazmalı çalışmayla yol yapımına girişildiği bir dönemdir. "Önümüzdekilere yetişmek için bir hayli hızlı yürümeye mecburuz. Ancak, süratli yürümek için de, iyi yollara ihtiyaç vardır. Ayaklarımız henüz yarı çamurlu yollar üzerinde yürümektedir. İşte hedefimiz; evvela iyi yollar; sonra süratli yürümek ve böylece milletlerarası büyük yarışmada layık olduğumuz safta yerimizi almak" ⁽¹²⁷⁾. İşte bu düşünceden hareket eden Cumhuriyet yöneticileri daha

(124) Nazım Berksan, a.g.e., s. 59.

(126) Nazım Berksan, a.g.e., s. 59.

(127) Nazım Berksan, a.g.e., s. 60-61.

1923'ten başlamak üzere Bayındırlık konusunda çalışmalar yapmışlardır. 1923 yılında bir "Bayındırlık programı" hazırlanmış ve bu programla 19.5 milyon liralık bir bütçe hazırlanmıştır ki o güne göre önemli bir miktardır.

1925 yılında yol konusunda "Mükellefiyet-i Bedeniye" kanununun çıkarıldığını görmekteyiz. Bu kanunla 1921 yılında çıkarılan yol para bedelinde karşılaşılan zorluklar aşılmaya çalışılmıştır. Çünkü Cumhuriyetin ilk yılları fakirlik ve yoksulluğun kol gezdiği bir dönemdir.

1926 yılında Paris'te otomobil seyruseferi ile ilgili bir konferansın yapıldığını Türkiye'nin de bu konferansa katıldığını görmekteyiz. Artık otomobil dolayısıyla karayolu konusu dünya gündemine girmiştir.

Daha önce Türkiye'de karayolları davasının demiryolu ile başladığından bahsetmiştik. Aslında sadece Türkiye'de değil dünyanın birçok devletinde de durum Türkiye'den çok fazla farklı değildir. Çünkü Amerikalı yol uzmanı Macdoonald ve birçok uzmanın dediği gibi 19 asır dünyada demiryolları asırıdır. Batıda bu durum 20 yüzyılın ilk çeyreğinden itibaren yerini karayollarına bırakmışsada Türkiye'de demiryolları çağı ikinci dünya savaşının sonlarına hatta 1948 yılına kadar devam etmiştir. İkinci dünya savaşı sonunda Türkiye'nin A.B.D.'nin kontrolü altına girişi ulaşımında demiryolunun terkedilerek karayolunun birinci plana çıkmasına yol açmıştır⁽¹²⁸⁾. Karayollarının gelişmesinde önemli bir etken de motorlu taşıtların gelişmesidir.

Dünyada dört zamanlı bir motorun taşıta ilk olarak uygulanması GIEGFİRED MARCUS adlı bir Alman tarafından 1875 yılında gerçekleştirilmiştir⁽¹²⁹⁾. 1893'te Paris'teki otomobil sayısı yüz civarındadır

(128) Türkiye'de Ulaşım Politikası, T.M.M.O.B, s. 36.

(129) J.K. Bridges, Başlangıçtan Bu Güne Kadar Kara Ulaştırma Tarihi Genel Kurmay Atase Başkanlığı Kütüphanesi, İstanbul, 1968, s. 134.

(130). İtalya'da 1900'lü yıllarda, A.B.D.'inde 1895'li yıllarda otomobil sanayinde gelişmeler görülmüştür. Ardından Almanya, Fransa gibi ülkelerde de gelişmeler başlamıştır. I. Dünya savaşı öncesinde artık yaygın bir taşıt niteliğine kavuşmuş olan otomobil, iki dünya savaşı arasında kalan dönemde teknik yeniliklere kavuşmuştur. 1939 yılında motorlu taşıt üretimi yılda 45 milyonu bulmuştur (131). Bu araçların büyük çoğunluğunun başlangıçta otomobil olduğunda belirtmek gerekir. Türkiye'de ise 1914 yılında motorlu araç mevcudu 187, 1920'li yıllarda ise 1000 civarındadır. Bunlarında 800 adedinin İstanbul, 100 adedinin İzmir'de olduğu görülmektedir. 1933 yılı istatistiklerine bakıldığında ülkemizde; 4.257 otomobil, 315 otobüs, 2.561 Kamyon, 442 Motosiklet olduğunu görülür. Bu rakam 1938'de ise; 5713 otomobil, 1297 otobüs, 4352 Kamyon, 779 Motosiklet olduğu bilinmektedir(132). Bazı illerimizin 1934-1935 yıllarında Belediyelerine kayıtlı motorlu kara Taşıtlarından otobüs miktarına baktığımızda, toplam olarak Antalya'da 1, Aydın 28, Burdur 5, Erzurum 4, Giresun'da ise 3 adet olduğunu görüyoruz (133). Verilen bilgilere baktığımız zaman motorlu taşıtların I. Dünya savaşı öncesinden itibaren artmaya başladığını ve II. Dünya Savaşına doğru dahada hızlandığını görmekteyiz. Otomobil sanayinin dağılımına doğru baktığımızda A.B.D.. İtalya, Almanya, Fransa, İngiltere gibi ülkelerin başta geldiğini görüyoruz. Bu ülkelerde 19. yüzyılda demiryollarının yerini hızla karayolu çalışmalarının almasında bir noktada bu sebeple açıklanabilir. Çünkü üretilen bu araçların çalışabileceği yollara ihtiyaç vardır.

(130) J.K. Bridges, a.g.e., s. 138.

(131) J.K. Bridges, a.g.e., s. 143 vd.

(132) İstatistik göstergeler 1923-1992, T.C. Başbakanlık, D.İ.E., s. 236.

(133) T.C. Başbakanlık İstatistik Genel Müdürlüğü, Motorlu Kara Taşıtlar İstatistiki. 1934-46, Ankara, 1947, s. 122.

Olaya Türkiye Cumhuriyeti açısından baktığımızda ise, 1922 yılı sonunda kurtuluş mücadelesini büyük sıkıntılara rağmen kazanmış bir ülke görmekteyiz. Cumhuriyet yöneticileri harap ve bitap düşmüş ülkemizi yeniden onarmak için kolları sıvamıştır. Ülkenin her yönüyle kalkınmaya ihtiyacı var, bu alanlardan elbetteki birisi de ulaşım konusu. Burada tercihin daha önce başlamış olan demiryolu çalışmalarına kaydırıldığını görmekteyiz. Bunda ülkemizdeki motorlu araçların sayısında büyük rolünün olduğu muhakkaktır. 1920 yılı başlarında 1000 civarında aracın bulunduğu ve bunlarında büyük kısmının İstanbul'da bulunduğunu düşünürsek yığınla sorun arasında düzenli ve geniş yolların yapılması öncelikli konular arasına elbetteki alınmamıştı. Buna rağmen 1924 yılında tekerlekli araçların kullanılacakları yol miktarının 10.000 km. kadar olduğu tahmin ediliyordu. Ne varki, bu toplamın ancak üçte biri bakımlı durumdaydı⁽¹³⁴⁾.

1928 yılına doğru geldiğimizde karayolu çalışmalarına hız verildiğini görmekteyiz. Bunda öşürün yerine getirilen yol vergisinin etkisi önemlidir. Bu vergi yoluyla sağlanan iş gücü getirdiği nakti gelirden daha önemliydi. Vergi aslında bütün yetişkin erkekleri belirli sayıda işgünü çalışmakla yükümlü tutuyordu. Ancak bu yükümlülüğü yerine getirmeyenler nakten ödeme yapmak zorundaydılar. Yoksul köylüler para vermek yerine fiilen çalışmayı tercih ettiler. Cumhuriyetin karayolu şebekesinin genişlemesine bu yöntemin önemli katkısı olmuştur⁽¹³⁵⁾.

1927 yılında çıkarılan "Tevhidi Turuk" (yolların berleştirilmesi) kanunuyla bu işin vilayetlere bırakılması, yol yapımına zarar vermiştir. Bu kanuna göre genel bütçeden illere yardım yapılması

(134) Çağlar Keyder, Dünya Ekonomisi İçinde Türkiye, (1923-1929), Ankara 1982, s. 51.

(135) Çağlar Keyder, a.g.e., s. 51.

kararlaştırılmışsada yeterli kaynak sağlanamamıştır. Halbuki artık yol önemli bir ihtiyaçtır. İktisadi hayatın gelişmesi içinde gereklidir. 1928 yılında toplanan Ali İktisat Meclisinin hazırladığı raporlarda; "İktisadi hayatta yollar dolaşımı düzenler ve üretimin yoluna konulmasını sağlar." şeklinde denilmesine rağmen Türkiye'de yollar şimdiye kadar, bu önemiyle ölçülü bir seviyeye yükselememiştir. Bizde nakil ve ulaşım demir yollar devrinden evvel genelde, bugün ise ekseriyetle yavaş ve fenne uygun olmayan bir şekilde gelişmektedir.

Bu yavaş ve ağır çalışma ile fensizliğin ilk tesiri iktisadi hayatımızda, üretim ve tüketim münasebetleri arasındaki düzensizliktir. Üretim bölgelerindeki bolluğa rağmen, tüketim merkezlerinde bir darlık şeklinde ortaya çıkan bu dengesizlik fiatları da etkilemekte ve hayat şartlarını ağırlaştırmaktadır. Bu durum üretimin ancak mahalli ihtiyaçlara uygun şekilde olması, üretim yoğunluğu üzerinde de etkili olmaktadır. İktisadi faaliyet de bu suretle daima mahdut bir sahaya yönelerek gelişmemektedir.

Nakil ve ulaşımın geliştiği ölkelerde ise üretimin arttığını iktisadi faaliyetlerin yaygınlaştığını görmekteyiz.

Nakil ve ulaşımın imkanlarının gelişmesi iktisadi hayatında ölçüsüdür.

Nakil olayı her yerde ticarete rehberlik vazifesi görmüştür.

Bu sebeple demiryolları kadar ehemmiyetli bir ulaşım vasıtası olan ve demiryollarının damarlarını teşkil eden yollarımız var veya yok olduğu bilinmeyen iyi bir durmada değildir.

Eldeki rakamlara göre bugün 1928 yılı itibariyle Türkiye sınırları içinde 30.000 km. uzunluğunda yol mevcuttur. Buna rağmen seferlere uygun temiz ve düzgün yol Batı Anadolu vilayetleriyle belli başlı vilayetlerimizden bazılarının sınırlar içinde 3.000 km.'den ibarettir.

Mevcut yollarımızın sefere uygun hale getirilmesi ilk hedeflerimizdendir.

Memlekette yol inşaatı devamlı faaliyetlere konu olmakla beraber şimdiye kadar bu sahada "yüksek verimli" müsbet sonuçlar sağlayamadığı aşikardır.

Yeni yol siyasetimizde her şeyden evvel iktisadi ihtiyaçlarımıza uygun yollarla, programlı bir düzeyde gelişmek zorundadır"⁽¹³⁶⁾ derken sanayi konusunda ise; Cumhuriyet Hükümetlerinin yeni sanayilerin kurulabilmesi için yol meselesini önem vermekten başka nakliye tarifeleri üzerinde de gerekli tenzilatları yapmalarının şart olduğunu, sanayi hareketlerinin yayılması sonucu sosyal gelişmenin de sağlanacağını bu faydalardan ülkenin bir çok yerlerinin daha fazla istifade edeceğini belirtmektedir⁽¹³⁷⁾.

Bu raporlarda yol meselesine hükümet programlarında yer verildiği halde yol çalışmalarının yeterli olamadığı belirtilirken, yolun sadece bir iktisadi hadise değil, aynı zamanda sosyal bir hadise olduğunda belirtilmektedir.

Yol konusunun programlı bir şekilde ilk olarak 1929 yılında ele alındığını görüyoruz. Çıkarılan 1525 sayılı kanunla yolların belirli bir program dahilinde yapılması, yollar yapılırken iktisadi ve askeri görüşlerin dikkate alınması istenmektedir. Bunun yanında burada yol konusunda askeri ve savunma düşüncelerinin önemide belirtilmektedir. "Yol ve köprü inşaatı kadar, bürodaki, arazideki ve labaratuvardaki teknik çalışmalar, bakım ve ıslah işlerinde önemli olduğu ve bununda

(136) T.C. Ali İktisat Meclisi Raporları, 1928 yılı ikinci dönemi, 1- Hayat Pahalılığı, 2. Gümrük Siyasetimizin Esasları, Hakimiyeti Milliye Matbaası, Ankara, 1929, s. 68, 69, 70, 71, T.B.M.M. Kütüphanesi.

(137) T.C. Ali İktisat Meclisi Raporları, Türkiye'de Sanayi Nasıl Teessüs ve İnkişaf edebilir? T.B.M.M. Kütüphanesi, Ankara, 1933, s. 17.

milli savunma faaliyeti için geniş bir saha arzettiği"⁽¹³⁸⁾ yolların sadece yapılması değil tamiratları ve ileri teknolojilerin kullanılmasında önemi vurgulanmaktadır.

Çünkü "bir yolu yapmak zor bir iştir. Fakat onu muhafaza etmek daha güç bir iştir. Bu itibarla yüksek kalitede yol yaparak az ve özlü değil; bu günün ihtiyaçlarına uygun, kaabil olduğu kadar sağlam, fakat miktar itibariyle çokça yol yapmak zorundayız. İşte bu sebeptendir ki, yurdumuz, yollarının bakım davası batı memleketlerindeki yol bakımından daha önemlidir⁽¹³⁹⁾. Yine getirilen önemli bir hususta yol parasının bu kanunda belirtilen hususlara harcanmasıdır. Çünkü yol için ayrılan paralar zaman zaman başka alanlara kaydırılmış ve yol yapımları aksamıştır, maarif vs. gibi.

Konumuzla ilgili bazı kararnamelerden yeri gelmişken bahsetmekte fayda var. Bunlardan 16 Haziran 1929 tarihli kararname ile yol ve köprüler kanunun dördüncü maddesi gereğince sıraya dahil olacak milli yolların hangilerinden ibaret olduğunun tesbiti Büyük Erkanı Harbiye ve İktisat Bakanlığı yetkililerinin iştirakiyle bir toplantının yapılarak bazı kararların alındığı, bu çerçevede 45 milyon harcanarak 3.594 km yolun 12 senelik bir program çerçevesinde yapılması kararlaştırılmıştır⁽¹⁴⁰⁾.

17 Ekim 1929 tarihli kararnamede ise memleket dahilinde yapılacak yolların en son teknoloji çerçevesinde yapılması ve bunun için incelemelerde bulunmak amacıyla Bayındırlık Bakanlığı Yollar Genel Müdürü Nadir ve Fen heyeti mühendislerinden Ali talip Beylerin İtalya., İsviçre ve Fransa'ya gönderilmeleri kararlaştırılmıştır⁽¹⁴¹⁾.

(138) Türkiye'nin Yol Durumu, T.C. Karayolları Genel Md., Ankara, Şubat, 1948, s. 33.

(139) Bayındırlık Dergisi, Aralık, 1948, İstanbul, s. 20.

(140) C.A. 030.18.01/5.47.8.

(141) C.A. 030.18.01/5.50.14.

15 Ekim 1930 tarihli kararname ile de Bolu ve Ankara vilayeti yolunun yapılması için ise gerekli olan teknik malzemelere nafia işlerinde kullanılacak eşya ve malzeme için 1.250 lira 45 kuruş ve Ankara vilayeti nafia işleri için de 2.655 lira ayrılmıştır⁽¹⁴²⁾. Yine sağnak yağışlardan zarar gören Şebinkarahisar ve Trabzon çevresindeki yol ve köprülerin harap olduğu Of-Bayburt yolu için Trabzon il özel idaresine 20.000 TL., Şebinkarahisar-Suşehri yolu ve Kelkit ırmağı üzerindeki Tünük köprüsünün inşaatı için Şebinkarahisar vilayeti özel İdaresine 12 Şubat 1930 tarihli kararname ile de 11.400 TL. ⁽¹⁴³⁾ verilirken, 19 Şubat 1930 tarihli kararname ile Balıkesir-Çanakkale ve Hopa-Borçka yollarının yapımı için birincisine 2.200.000 lira ikincisine de 505.000 liranın bu yolların inşaatından başka yerlere sarfedilmemek şartıyla verilmesi kabul edilmiştir⁽¹⁴⁴⁾.

Bu arada 14 Temmuz 1930 tarihinde Bayındırlık Bakanlığı Yollar Genel Müdürlüğü tarafından yol parasının daha düzenli bir şekilde toplanması amacıyla "1525 sayılı yol ve köprüler kanununun gereğince nakdi yol mükelleflerinden borçlarını taksit süresinde vermiyenler hakkında Tahsili Emsal Kanununun sureti tatbikini gösteren bir talimatname yayınlanarak ⁽¹⁴⁵⁾ tahsilatın hızlandırılmasına çalışılmıştır. Bu dönemde Ankara çevresinde yol yapımına ağırlık verildiğini görmekteyiz. 17 Kasım 1930 tarihli kararnamede; Bayındırlık Bakanlığınca yazılan 17 Kasım 1930 tarihli ve 1908/6478 nolu resmi yazıda; Ankara civarı yollarından 42 km. asfalt yol inşaatı için 1.179.000 lira ve 40 km.'lik Kızılcahamam yolu içinde 750.000 lira masraf kabul edildiği ve evvelce ihale edilen 3.919.000 liralık inşaattan yalnız

(142) C.A. 18.157.47.1930 Ek.

(143) C.A. 030.18.01/8.9.8.

(144) C.A. 030.18.01/8.9.8.

(145) C.A., 18.159.08.1930 Ek.

1.929.000 liralık inşaat yapıldığı ve geri kalan kısmın tasarruf edilebileceği belirtilerek, kalan miktar ile Kızılcahamam yolu yerine Trabzon-Erzurum-Karaköse ve Erzurum-Sarıkamış yollarının aynı müteahhit tarafından yapılması kabul edilmiştir⁽¹⁴⁶⁾.

Yapılan planlı ve programlı çalışmalarda yol ve köprülerin yapımına özen gösterilen bu dönem 1929'da başlayan ve Türkiye'yi de etkisine alan Dünya Ekonomik Buhranı sebebiyle öngörüldüğü şekilde uygulanamamıştır⁽¹⁴⁷⁾. Bu buhranın Türkiye için en ağır darbesi, dünya pazarlarında tarım ürünleri ve hammadde fiyatlarının düşmesiydi. Hala büyük ölçüde tarıma dayalı olan Türk Ekonomisinde, 1929'da 224 milyon TL. olan dış ticaret gelirleri 1933'de 170 milyon TL.'ye kadar düştü ⁽¹⁴⁸⁾. Devlet bu dönemde sıkıntıları kısmende olsa önleyebilmek amacıyla 30 Kasım 1931 tarih ve 1890 sayılı "İktisadi buhran vergisi kanunu" adıyla bir kanun çıkararak yeni vergiler koymuştur. Yol yapılamamasındaki sebepler sadece buhranla alakalı değildir. Elbetteki buhran kadar yol için toplanan paraların eğitim, sağlık vb. gibi alanlara harcanmasıyla da yakından ilgilidir.

Bütün bu sıkıntı ve zorluklara rağmen 1930'da başlayan devletçilik döneminde yol yapımına önem verilmiştir⁽¹⁴⁹⁾. Her nevi yollar, limanlar ve nakil vasıtalarının, devlet tarafından genel programların emir ve müsaade ettiği şekil ve ölçüler dahilinde alaka ve himaye göreceği, devletin bu alaka ve himayesinin ayrıca bir program konusu olduğu belirtilmiştir ⁽¹⁵⁰⁾. Ülkenin kara yollarına olan ihtiyacı çok fazlaydı. 1931 yılında

(146) C.A. 030.8.01/15.76.13.

(147) İsmet Ergün, Türkiye'nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü, No: 10, Ankara, 1985, s. 75.

(148) Muharrem Tünay, Atatürk Dönemi Ekonomi Politikası, Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi, Cilt II, Kasım 1985, Sayı:4'den ayırtasım, Ankara, 1985, s. 149.

(149) İsmail Cem, a.g.e., s. 306.

(150) Ahmet Hamdi, İktisadi Devletçilik, I. cilt, İstanbul, 1931, s. 68.

toplanan Birinci Ziraat Kongresinde yol konusu dile getirilirken hazırlanan raporda Şu görüşlere yer veriliyordu.

Yollar encümenimize tevdi olunan 114 Ziraat Odası raporundan bazı yolların inŐaası hakkında ortaya çıkan mahalli istek ve temenniler incelenerek aşağıdaki umumi neticelere ulaŐılmıştır.

Meleketimizin yol ihtiyacı büyüktür. Köyleri nahiye ve kasabalar, kasabaları birbirlerine ve ana yollara bağlamak suretiyle memleketimizin yol Şebekesini tamamlama ve bu suretle milli pazarlarımızın birliğini ve iliŐkilerini temin etmek en önemli iktisadi hedeflerimizden biridir.

Bu hedefe suratle varabilmek için planlı bir yol siyaseti takibi teminnilerin başında gelmektedir. Yol inşaatında modern⁽¹⁵¹⁾ tekniğin icabı ihmal edildiği için bu uğurda sarfolunan paralardan azami randıman elde edilememektedir. Bir sene yapılan bir yol daha o sene zarfında tamire muhtaç bir hale gelmekte ve çok defa tamamen bozulmaktadır.

Bu netice gösteriyor ki, yol inşaatında tatbik olunagelen eksiltme ve ihale usulleri faydalı neticeler vermemekte ve milli servetimizin israf ve hebasına, kaybolup gitmesine sebep olmaktadır.

Bu itibarla;

a) İhtiyacı koruyamadığı, senelerin verdiği tecrübelerle anlaŐılan bu günkü yol ihale ve eksiltme usullerimizin esaslı suretle ve bu uğurda harcanan paraların israfına mani olacak bir Şekilde yeniden tesisini,

b) Memleketimizde ihmal ettiğimiz sürekli tamirat işlerinin yol olayı için gerekli olduğunu bilerek inşaat faaliyetine paralel bir tarzda tanzim ve gelişmesini,

c) Yolların bu günkü yol inşaat tekniğine uygun olmaması neticesi, olarak vaktinden evvel bozulmasından, köprülerin yıkılmasından hulasa yol işlerine yatırılan milli servetlerin israf edilmesinden dolayı meydana

gelecek neticelerin bir suç olarak kabul edilmesini ve sorumlularının muhakkak bulunarak ceza kanununa ilave edilecek özel maddelerle şiddetle ve süratle cezalandırılmalarını,

Encümenimizin tasvibinize arzettiği başlıca temenniler olarak kabul etmiştir⁽¹⁵¹⁾.

1933 yılında çıkarılan bir kanunla Ankara ili İmar Müdürlüğüne yol yapımındaki istimlaklar için 50.000 liranın verilmesiyle⁽¹⁵²⁾ Ankara içi ve çevre yollarının yapılmasına hız verilmiştir.

Bu arada Bayındırlık teşkilatında çalışan memur ve müstahdemlerin buldukları işlerden ayrıldıktan sonra beş yıl süreyle, bu teşkilatla ilgili ihalelere giremeyecekleri ve müteahhitlerin yanında çalışamayacakları konusunda 1934 yılında bir kanun çıkarılarak kaliteli elemanların teşkilattan ayrılmalarının önlenmeye çalışıldığını görüyoruz⁽¹⁵³⁾. Yol konusunda diğer bir önemli çalışmanın 1934 yılında çıkarılan Bayındırlık Bakanlığı teşkilat ve görevlerine ait kanun olduğunu görüyoruz. 29 Mayıs 1934'te mecliste yaptığı bir konuşmada Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya "Ülkemizin müdafası açısından bir takım yollar yapmak mecburiyetindeyiz" ⁽¹⁵⁴⁾ diyerek iktisadi açıdan olduğu kadar askeri açıdan da yolun önemini dile getirmekteydi. Bu yıllarda ülkemizde motorlu araçların sayısındaki artış sebebiyle yola ihtiyaç daha fazla artmıştır.

1935 senesinde Zonguldak'ta Somi-kok fabrikasının açılışı ile ilgili olarak anlatılan aşağıdaki yazı yol açısından ilginçtir⁽¹⁵⁵⁾. Açılış törenini yaptıktan sonra Sayın Celal Bayar karayolu ile Ankara'ya dönme kararını

(151) 1931 Birinci Ziraat Kongresi İhtisas raporları, Milli İhtisas ve tasarruf Cemiyeti, Ankara, 1931, s. 2489-2490.

(152) T.B.M.M., Kavanin Mecmuası Dönem 4, Cilt 13, s. 360.

(153) T.B.M.M. Kavanin Mecmuası, Dönem 4, Cilt 13, s. 238.

(154) İsmail Yıldırım, a.g.d.t., s. 81,82, Bkz. T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, Dönem 4, Cilt 22, s. 448.

(155) Orhan Conker, Büyük Türkiye, Ankara, 1939, s. 14 vd.

verdi. Böylelikle demir sanayimizin kurulduğu yer olan Karabük'te görülmüş olacaktı. 1935'te tren hattı henüz Zonguldak'a varmadığından otomobille Çaycuma'ya gidilecek ve trene oradan binilecekti. Acaba yol nasıldı? Celal Bayar ilgililerden bilgi alıyor... Verilen bilgide yol iyidir deniliyordu. Zonguldak yakınlarında bir kaç km.'lik iyi yoldan sonra otomobiller yavaşlıyor birçok yerde patinaj tehlikesi, müthiş sarsıntılar. İyi bir yolda haydi haydi bir saatte gidilecek bir yere biz üç saatte güç varıyoruz. (Zonguldak ile Çaycuma arası ancak 60 km.) Otomobilde yanıma oturan bir Zonguldak'lı kulağıma fısıldıyor: "Başvekil ile İktisat Vekilinin buradan geçmeleri ihtimali düşünülerek bu yol epeyi zamandır elden geldiği kadar tamir de edilmişti."

İyi yol ihtiyacı Türkiye'nin en evvel tatmini icap eden hayati ihtiyaçlarındandır.

İnsan vücudunda damarlar ne ise Türkiye için liman ve yollar aynı durumdadır. Memleketimize medeniyet limanlardan gelecek ve iyi yollar ile yurdun her tarafına dağılacaktır. Kansız kalan bir organ nasıl ölmeğe mahkum ise yolsuzluk yüzünden dış dünya ile bağlantısı kesilmiş yurt parçası da öyledir.

Memleketimizin Milletlerarası şöhreti namına dahi milli yol siyasetini "Türkiye'nin en mühim davası" olarak bir an evvel ele almalıyız.

Yol, yol, daima ve her şeyden evvel: Yol

Köylü mahsülünün iskele ve tren istasyonlarına rahatça taşınması için: Yol

Sınai mamüllerin kasaba ve köylere ucuza ve her mevsimde emniyetle gidilebilmesi için: Yol

Vatan müdafası için: Yol

Öğretmen ve doktorun köye gitmesini istiyorsak: Yol denilirken Atatürk daha Cumhuriyetin ilk yıllarında "Efendiler; Eğitim, sağlık, İktisat mevhumları, bir ilahi seda gibi gökten inmezler. Bunlar; ancak, bu ilimlerle bezenmiş, doldurulmuş insanlar ve vasıtalar tarafından; kasabalara, köylere götürülürler. Bu insanları vasıtaları lüzumlu yurt köşelerine göndermek için yol lazımdır. Eğer yol olmazsa; ne maarif ne sıhhat; bilhassa buna daha çok muhtaç bulunan köylerimize gidemez ve giremez.

Efendiler; bu vatanın iktisadiyatı, siyasal ve diğer alanlardaki inkılapları ancak bu yoldan; iyi yollarla istenilen hedeflerine varacaklardır.

İşte Türk Cemiyetinin yıllardan beri birinci derdi budur. "Yolsuzluk..." diyerek köy ve bütün ülke için yolun önemini belirtiyordu.

14 Haziran 1935'te yapılan bir değişiklikle "Yollar ve Köprüler Genel Müdürlüğünün" ayrı bir yapıya kavuşması ihmal edilen yolların yapılması açısından önemlidir.

1935'te çıkarılan bir kararname ile de Londra-İstanbul yalunun ihtiyaçlara uygun hale getirilmesi için toplanan Peşte konferansına Türkiye'de katılmıştır⁽¹⁵⁶⁾.

1936 yılında ise İsveç grubundan alınan paranın inşaat ve tamirat için harcanması için bir kanun çıkarılarak dış yardım sağlanmışır ⁽¹⁵⁷⁾.

1937 yılında kurulan Celal Bayar Hükümetinin programında karayollarına geniş yer verildiğini görmekteyiz. Demiryollarını destekleyecek şekilde yapılacak karayollarının ülkenin gelişmesine yardımcı olacağını düşünen Mustafa Kemal 1937'de "Demiryol hatlarımızı iç sahada bağliayacak ve bu hatların azami hizmetlerini temin

(156) C.A. 030.18.01/57.69.14.

(157) T.B.M.M. Kavanin Mecmuası, Dönem5, Cilt 16, s. 947.

edebilecek olan karayolu inşaatını önümüzdeki devrelerde teksif ve bir plan dahilinde tevsi etmek lazımdır."⁽¹⁵⁸⁾ diyerek artık ülkede karayolu yapımlarına ağırlık verilmesini istemiştir.

1938 yılında kabul edilen İzmir ve Çevresi Turistik yolar projesi ise yol yapımında önemli bir gelişimdir.

Bu arada Doğu ve Güneydoğu Anadolu bölgesinde bazı olayların çıkması da yolun gerekliliğini ortaya çıkarmaktadır. "Ordular ve askeri ıslahat derebeylik rejimi içinde ancak idari değişiklikler meydana getirebilir. Halbuki asri nakil vasıtaları ve bunun çevresinde gelişecek makinalı sanayi, derebeylik bünyesini temelinden tahrip eder."⁽¹⁵⁹⁾ deniyordu.

21 Mart 1938 yılında ise Genel Kurmay Başkanlığı yayınladığı bir emirle; "Dersim olayları sebebiyle bölgede acilen yol, köprü yapılması, Pülümür-Nazimiye yolunun toprak tesviyesi halinde yeniden açılması"⁽¹⁶⁰⁾ gerektiğini belirtmesi yolun askeri ve siyasi açıdan da ne kadar önemli olduğunu göstermektedir.

Fakat buna rağmen karayolu ulaşımı, bütün tek-parti dönemi boyunca ikincil önemde kalacak, ancak İkinci Dünya Savaşından sonraki yıllarda hızlı bir büyüme gösterecektir⁽¹⁶¹⁾.

Bununla birlikte Cumhuriyet'in ilanında 18.335 km. olan karayolu şebekesi 1938'e gelindiğinde 40.235 km.'ye ulaşmıştır⁽¹⁶²⁾.

(158) M. Kemal Atatürk, a.g.e., Cilt, I. s. 417.

(159) Şevket Süreyya, Cihan İktisadında Türkiye, Yayımlayan Milli İktisadi ve Tasarruf Cemiyeti, Ankara, 1931, s. 137.

(160) Suat Akgül, Yakın Tarihimizde Dersim İsyanları ve Gerçekler, İstanbul, 1992, s. 153.

(161) Mete Tuncay, Türkiye Cumhuriyetinde Tek-Parti Yönetiminin Kurulması (1923-1931), Ankara, 1981

(162) Türkiye'de Toplumsal ve Ekonomik Gelişmenin 50. Yılı, Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü Matbaası, Ankara, 1973.

(163) İsmail Yıldırım, a.g.e., s. 259.

(164) Bu konuda Bkz. İsmet İnönü'nün 30 Ağustos Tarihli Sivas Konuşması, Demiryolları Mecmuası, C. 6, S. 66-70, I. Kanun 1930, s. 270-285.

3- Demiryolu Politikası

Türkiye Cumhuriyeti kurulduğu sırada ülkede 4112 km. demiryolu vardı. Bu demiryollarından 3756 km.si imtiyazlı yabancı şirketler tarafından inşaa edilmiştir. Doğu Anadoludaki 356 km demiryolu ise işgal yıllarında Ruslar tarafından inşaa edilmiştir. Bir ağaç görüntüsünde limanlardan iç bölgelere uzanan bu demiryolları ülke çıkarlarından ziyade emperyalist devletlerin çıkarlarına göre inşaa edilmişti. Ruslardan kalan Erzurum-Sarıkamuş-Sınır demiryolu hattının haricinde Ankara'nın doğusunda demiryolu yoktu⁽¹⁶³⁾. Ülke topraklarının geniş bir kısmında demiryolu ağına rastlanmıyordu. Var olanlarında ülke ihtiyacını karşılaması sözkonusu değildir. Bu sebeplerle Cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren ulaşım konusunda 19. yy. en etkili ve güvenilir ulaşım sistemi olan demiryolları gündeme gelmiştir.

Milli Mücadeleyi zaferle sonuçlandıran Türkiye Cumhuriyeti demiryolu politikasını milli çıkarlarına uygun bir şekilde düzenlemeye çalışmıştır. Dış baskılardan ziyade ülke çıkarlarına önem verilmiştir.

1924-48 döneminde demiryolları ülkenin en önemli sorunu olmuş ve büyük bir ciddiyetle ele alınmıştır. "Bir Karış Şimendifer" parolası ile "Milli vahdet, milli mevcudiyet, milli istiklal meselesi" olarak görülmüştür⁽¹⁶⁴⁾. Üretim merkezlerini tüketim merkezlerine bağlayarak iktisadi bir denge kurmak, bunun yanında demiryollarının geçtiği bölgelerde iktisadi hayatta olduğu kadar sosyal hayat üzerinde de bir gelişmenin sağlanması amaçlanmıştır. "Milli Emniyet", "Sosyal ve İktisadi bir Vasıta" gibi düşünülen demiryolları Türkiye'nin "İktisadi Gelişmesi, İktisadi 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"⁽¹⁶⁵⁾ olarak kabul ediliyordu. Demiryolu yapımlarının ülkenin doğusuna yönelmesi

hem bölgenin imarı hem de bu bölgedeki asayişsizliğin ortadan kaldırılması şeklinde açıklanıyordu⁽¹⁶⁶⁾.

Cumhuriyet döneminde demiryolu politikası herşeyden önce inşaa politikasına dayanmaktaydı. Ülkedeki demiryolu şebekesini genişletmek en büyük amaçtı. Demiryollarının inşaa işleri ile millileştirme işlemleri paralele olarak yürütülmüştür⁽¹⁶⁷⁾.

Cumhuriyet hükümeti Ankara'yı başkent seçtiğinde yeni hükümet merkezini İstanbul, İzmir, Aydın, Konya, Eskişehir, Adana gibi şehirlerle bağlantısı olup, ülkenin diğer bölümleri ve Sivas, Samsun, Erzurum, Kayseri, Malatya, Diyarbakır gibi önemli şehirleri ile demiryolu bağlantısı yoktu. Halbuki hükümet merkezinin önemli şehirler ile demiryolu bağlantısı ilk akla gelen zorunluluktadır⁽¹⁶⁸⁾.

1920'li yıllarda demiryollarının güzergah tesbitlerinde ve demiryollarının dar yada normal olarak inşaa edilmeleri konusunda bazı tartışmaların olduğunu görüyoruz. Yolların bir kısmının dar bir kısmının geniş olması konusuna Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Reisi Fevzi Paşa'nın askeri düşüncelerle karşı çıktığını ve hatların aynı genişlikte olmasını istediğini görüyoruz⁽¹⁶⁹⁾. 1924-30 döneminde giderek artan bir hızla devam eden demiryolu inşaatları 1929 dünya ekonomik buhranın Türkiye'yi etkisi altına alması ile 1931-32 yıllarında yavaşladığı gibi planlanan yeni demiryollarının yapımlarına da başlanamamıştır⁽¹⁷⁰⁾.

1923'den sonra başlayan dönemde milli savunma ile ilgili kaygılar ağır basmakla birlikte bütünleşmiş bir iç pazar yaratmaya yönelik çalışmalar olumlu sonuç vermiş, Ankara-Zonguldak, Fevzi Paşa-Diyarbakır, Elazığ-Genç, Samsun-Sivas gibi ana hatların yapımı gerçekleştirilmiştir. Yine bu dönemde ana hatların yanısıra iltisak hatlarının yapımına önem verilerek, 19.yy. da yarı sömürge iktisadi

yapının yarattığı ağaç biçimindeki demiryolları yerine milli iktisadın ihtiyaç duyduğu ağ şekline dönüştürülmeye çalışılmıştır⁽¹⁷¹⁾.

1933-40 döneminde yapımına daha önceki yıllarda başlanan Fevzi Paşa-Diyarbakır, Irmak-Filyos hatları yanında, Sivas-Erzurum, Malatya-Çetinkaya, Afyon-Karakuyu, Filyos-Zonguldak gibi önemli hatların inşasına başlanarak bitirilmiştir. Ancak bu dönemde de güzergahların tesbitinde kararsızlıkların olduğu görülmektedir⁽¹⁷²⁾. Bu dönemde millileştirme konusunda da çalışmalar yapılmıştır. Demiryollarının millileştirilmesinde I. Dünya Savaşı ve Milli Mücadele yılları sırasında hatların yabancı şirketlerin elinde bulunmasının yarattığı stratejik sakıncalar önemli rol oynamıştır⁽¹⁷³⁾. Aslında Cumhuriyetin ilk yıllarında hükümet yabancı demiryolu şirketlerinin millileştirilmesinden yana değildi. Ancak hükümet Milli Mücadele'de el koyduğu Anadolu hattını şirkete devretmek için konuyu T.B.M.M. ne gönderdiğinde, şirket hisselerinin İngiliz sermayesinin eline geçtiği ortaya çıktı⁽¹⁷⁴⁾. T.B.M.M.de yapılan görüşmelerde⁽¹⁷⁵⁾. İstanbul'dan başlayarak Anadolu ortalarında Ankara ve Konya'ya ulaşan, stratejik önemi olan bu hattın İngilizler tarafından siyasi baskı aracı olarak kullanılabileceği dolayısıyla hattın satın alınması hakkında görüş birliğine varılmıştır. Bunun üzerine yeni sözleşme onaylanmayarak 24 Nisan 1924'de kabul edilen 506 numaralı kanunla ⁽¹⁷⁶⁾ hattın satın alınması için hükümete yetki verilmiştir. Bu hattın satın alınması için şirketle yapılan pazarlıklar uzun sürmüş ve nihayet 1928'de bu hat satın alınmıştır.

(170) T.C. Nafia Vekaleti, Bayındırlık İşleri Dergisi, Yıl 5, S. 5, 1 Teşrin 1938, s. 18.

(171) Saffet Atik, "Türkiye'de Demiryollarının Tarihi gelişim süreci ve Mekan Organizasyonuna etkileri" I. ulusal Demiryolu kongresi, Ankara, 1979 s. 125.

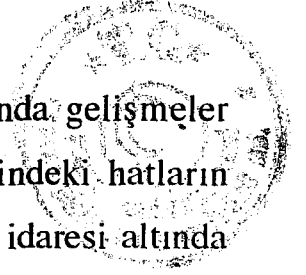
(172) T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, Dönem 6 Cilt. 11 s. 18.

(173) Yahya Sezai Tezel, Cumhuriyet Dönemi İktisat Tarihi (1923-195), Ankara 1972, s. 177.

(174) İsmail Yıldırım, a.g.d.t., s. 67.

(175) T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, Dönem 2, Cilt 8/1, s.1066-1081.

(176) T..B.M.M. Kavanin Mecmuası cilt. 2, s. 410.



1934 ten itibaren bir taraftan demiryolu inşaatlarında gelişmeler olurken, diğer yandan artık sıra yabancı şirketlerin ellerindeki hatların millileştirilerek bütün ülke şebekesinin milli bir demiryolu idaresi altında toplanmasına gelmiştir⁽¹⁷⁷⁾. Dolayısıyla 1934-37 döneminde millileştirme işlemine hız verilmiştir. 1934 ve 1935 deki millileştirmelerde iktisadi sebepler etkili olurken, 1937 de şark demiryollarının millileştirilmesinde yaklaşan 2. Dünya Savaşı sebebi ile askeri etkenler rol oynamıştır.

Demiryolu taşımacılığında verimi ve kapasiteyi arttırmak, hem iktisadi açıdan ve hemde ülkenin savunulması bakımından oldukça önemliydi. Halbuki hem yapıları hem de kullanılan işletme araçları bakımından yeterli olmayan üstelik çok bakımsız kalan imtiyazlı hatların sahibi yabancı şirketler bu konulara ilgisiz kalıyor, para harcamaktan kaçınıyorlardı⁽¹⁷⁸⁾. Diğer taraftan hükümet, tarifelerde indirim giderek hem iktisadi hem de tarım kesimi ve tarım ürünleri ihracatını korumaya çalışırken şirketler uyguladıkları yüksek tarifelerle özellikle tarım üreticilerini zor durumda bırakmıştı⁽¹⁷⁹⁾. Bu sebeple hükümet zaman zaman şirketlerle uğraşmak mecburiyetinde de kalmıştır.

1923-48 döneminde ulaştırma sorununa demiryolları ile çözüm bulunmaya çalışılmıştır. Demiryolları hükümet programlarında⁽¹⁸⁰⁾ önemle ele alınmış, bir taraftan yeni hatlar yapılırken, diğer taraftandan da yabancı şirketlerin elindeki hatlar satın alınarak millileştirilmiştir. Fakat 2. Dünya Savaşından sonra ekonomide beliren yapısal değişime paralel olarak iktisadi ve askeri ihtiyaçlarından dolayı ulaşım politikasında da köklü değişiklikler görülmüştür. Özellikle 1948 yılı Türkiye'nin ulaşım politikasında bir dönüm noktası olmuştur. 2. Dünya Savaşında

(177) Yunus Nadi, "Ecnebi Sermayeli Son Şimendiferde satın alınıyor" Cumhuriyet, 30 Ocak 1936.

(178) T.C. Nafia Vekaleti, Bayındırlık İşleri Dergisi, yıl 5 sayı 5, 1. Teşrin 1938 s. 68.

(179) Devlet Demiryollarında nakliyat kolaylıkları hakimiyet-i milliye, 25 Ağustos 1934.

(180) Hükümetlerin Demiryolu programları için bkz. Nuran Dağlı, Belma Aktürk, a.g.e. s. 4-17-29-37-73.

demiryollarının savunma açısından güvenilirliğini yitirmesi ⁽¹⁸¹⁾ yanında savaş sonrasında motorlu araçların çoğalması karayoluna olan isteğin artmasına sebep olmuştur.

4- Denizyolu Politikası

Cumhuriyet ile birlikte denizyolu ulaşımında da çalışmaların başladığını görmekteyiz. Fakat 1923-33 döneminde denizyolu taşımacılığına çok fazla önem verildiğide söylenemez.

Osmanlı Seyrû Sefatın idaresi 4 Nisan 1925 tarih ve 579 sayılı kanunla bir müdüriyeti umumiye halinde yeniden teşkilatlanmıştır. Bir yıl sonra 19 Nisan 1926'da 815 sayılı kanunda Kabotaj hakkı yalnız Türk vatandaşlarına tanınmıştır⁽¹⁸²⁾. 1926-1932 döneminde şahıs ve şirketlere ait gemiler deniz taşımacılığında hem kendi aralarında hemde devlet ile yıkıcı rekabete girişmişlerdir⁽¹⁸³⁾. Bunun üzerine 9 Temmuz 1932 de çıkarılan 2068 sayılı kanunla Türk limanları arasında düzenli posta seferleri yaparak yolcu, hayvan, eşya taşımacılığı devlet tekeline alınmış. özel sektöre şilepcilik, özel tertibatlı hayvan nakli, liman içi, körfez içi taşımacılık ve devletin düzenli gemi işletemediği limanlar arasındaki taşımacılık bırakılmıştır⁽¹⁸⁴⁾.

Ancak bu kanunun özel kesimi engelleyeceği ve tasfiye edeceği düşüncesiyle 29 Mayıs 1933 te 2239 numaralı yeni bir kanun çıkarılmıştır⁽¹⁸⁵⁾. Bu kanuna göre Türkiye sahillerinde düzenli posta seferlerinin devlet elinde olması ve denizyolları işletme müdürlüğü tarafından yürütülmesi kararlaştırılmıştır. Buna karşılık 6 ay içinde

(181) Nazım Berksan a.g.e s. 26.

(182) Mete Tuncay, a.g.e. s. 196.

(183) Haluk Cillov, a.g.e. s. 369.

(184) İlhan Tekeli, Selim İlkin, Uygulamaya Geçerken Türkiye'de Devletçiliğin Oluşumu, Ankara 1982, s. 252.

(185) İlhan Tekeli, Selim İlkin, a.g.e. s. 252.

kurulacak bir anonim şirketin Denizyolları İşletme Müdürlüğü ile birlikte çalışma hakkı olacaktır. Bunun üzerine "Vapurculuk Anonim Şirketi" kuruldu isede çok uzun yaşamamış ve 1935'te dağılmıştır⁽¹⁸⁶⁾.

Çıkarılan 2239 numaralı bu kanunla tek cins eşya nakliyatı, sırf iki liman arasında olmak şartıyla her cins yük ve hayvan nakliyatı şilepcilik olarak nitelendirilmiştir⁽¹⁸⁷⁾. Yine bu kanunun yürürlüğe girmesi ile kurulan "Şilepcilik Türk Anonim Şirketi" 1939 da Denizyolları Genel Müdürlüğü aracılığıyla deniz taşımacılığının devlet tekeline alınışına kadar devam etmiştir⁽¹⁸⁸⁾.

Yapılan bütün idari düzenleme ve çalışmalara rağmen deniz ulaşımına elverişli olan Türkiye'de yeterli liman ve tesisin bulunmayışı sebebi ile deniz taşımacılığının çok fazla geliştiğini söylemek mümkün değildir. 1923 'de Yüzbin tonun altında olan deniz ticaret filosu yapılan çalışmalarla 1950 de ancak 500 bin tonun üzerine çıkabilmiştir⁽¹⁸⁹⁾.

5- Havayolu Politikası

Dünyada havacılık olayının tarihi 18. asıra kadar çıkmaktadır. Havacılık olayı bu asırda Mongolfiye kardeşlerle başlamıştır⁽¹⁹⁰⁾. 20.yy. da yapılan muazzam balonlarla gelişme göstermiştir. Bu gelişme bugün için eşya nakliyatından ziyade bilhassa yolcu nakliyatında zamandan sağladığı muazzam tasarrufla yüksek bir seviyeye ulaşmıştır⁽¹⁹¹⁾.

Türkiye'de cumhuriyetin ilk on yılında hava taşımacılığı yoktur. Ancak 1933 ten itibaren sivil hava taşımacılığı önem kazanmaya başlamış ve 20 Mayıs 1933 te 2186 sayılı kanun ile Milli Savunma Bakanlığı'na

(186) Süleyman Barda, a.g.e . s.344.

(187) İlhan Tekeli, Selim İlkin, a.g.e. s. 253.

(188) Süleyman Barda, a.g.e s. 344.

(189) Yahya Sezai Tezel, a.ge. s. 116.

(190) Süleyman Barda. a.g.e. s. 368.

(191) Süleyman Barda, a.g.e . s. 368.

bağlı "Devlet Havayolları İşletmesi" kurulmuştur⁽¹⁹²⁾. O yıl İstanbul ile Ankara arasında uçak seferlerine başlanmıştır. Bir senede 460 yolcu ve 1112 kg. ağırlığında mektup taşınmıştır⁽¹⁹³⁾. Daha sonraları çeşitli şehirlerimiz arasında uçak seferleri açılmıştır. Bu teşkilat 1938 te çıkarılan bir kanunla Bayındırlık Bakanlığı'na, daha sonra Ulaştırma Bakanlığına bağlanmıştır. Tüzel kişiliği olan ve katma bütçe ile yönetilen bu kuruluş Türkiye sınırları içinde ve dışında havayolları kurar, bu yollarda uçaklarla yolcu, eşya ve posta taşıma görevlerine yapar⁽¹⁹⁴⁾.

Ülkemizde sivil hava taşımacılığının gelişimide 1938 yılından sonra başlamıştır. 1938-47 yılları arasında yalnız iç hatlarda yolcu ve gazete taşımacılığı yapan Türk Havayolları ancak 1945 ten itibaren düzenli seferler yapmaya başlamıştır. 1938 de iç hatlarda 11.000 km. uçuş yapılmış ve yalnız 33 yolcu taşınmış iken 1946 da uçulan mesafe 71.000 km. ye ve taşınan yolcu sayısında 3109'a yükselmiştir⁽¹⁹⁵⁾.

Fakat buna rağmen Türkiye orta ve yakınoğu ile Avrupa arasında en kısa yollardan biri olmasına rağmen, milletlerarası hava taşımacılığı dışında kalmış ve bu alanda milletlerarası havayolları güzergahında bir uğrak yeri olarak önemli bir avantajı istenilen ölçüde kullanamamıştır.

(192) Koray Başol, a.g.e. s. 195.

(193) Reşat İzbirak. a.g.e. s. 182.

(194) Reşat İzbirak. a.g.e. s. 182-183.

(195) İsmail Yıldırım. a.g.d.t. s. 87

İKİNCİ BÖLÜM

CUMHURİYET DÖNEMİNDE KARAYOLLARI TEŞKİLATI VE KARAYOLLARININ GELİŞİMİ İÇİN YAPILAN İDARİ DÜZENLEMELER

Birinci Dünya Savaşı öncesi karayollarında başlayan çalışmaların savaş sebebiyle kesintiye uğradığını görmekteyiz. Cumhuriyetle birlikte ulaşım ülkenin önemli bir sorunu olarak ele alınmaya başlamıştır. Bu dönemdeki çalışmaları iki başlık altında inceleyebiliriz.

- a) 1923-1928 Döneminde Yapılan Çalışmalar
- b) 1929-1938 Döneminde Yapılan Çalışmalar

a) 1923-1928 Dönemi

Savaş öncesi çalışmalara fazla rastlayamıyoruz. Yalnız savaşın başlamasıyla birlikte yolun önemi daha iyi anlaşılmıştır. Bu amaçla askeri birliklerin sevki dolayısıyla Afyonkarahisar-Sandıklı-Dinar-Baladız yolunun devlet yollarına dahil edilmesiyle ilgili olarak 28 Ekim 1920 tarihinde, daha önce hazırlanan teklif kanunlaşmıştır.

Yol konusunda Cumhuriyet öncesi önemli bir düzenleme olarak 1921 tarih ve 102 sayılı "Tarık Bedeli Nakdisi" hakkındaki kanunu görmekteyiz. Bu kanunla yol yapımında meydana gelen zorlukları aşmak için yol yapımı için toplanacak paranın nakden alınması düşünülmüştür.

1922 Mali yılında TBMM'inde kabul edilen "Askeri Ulaştırma Mükellefiyeti" kanunu ile de 1 defa ya mahsus olmak üzere makdu ve nisbi olarak 2 çeşit vergi konulmuştur. 16 Kasım 1922 tarihinde ise yol para bedeli kanununda bazı değişiklikler yapılarak istisnalar yeniden ve şu şekilde düzenlenmiştir.

Yol Bedeli Nakdisi Kanununun birinci maddesinin köy ve mahalle imam ve muhtarlarının yol nakit para bedelinden istisnaları hakkındaki fıkrası kaldırılmıştır.

Yol nakit para bedeli özel idare tahsildarları tarafından tahsil olunur. Bunun için istihdam olunacak tahsildarların aidatı, tahsilatın yüzde dördünden ziyade olamaz. Tahsilatı yüzde seksen beşten aşağı olan tahsildarlar değiştirilir. Tahsilatı yüzde seksenbeşten fazla olan tahsildarlara ise bu fazla miktara göre başkaca yüzde bir ikramiye verilir. Bu kanunla hükümet suistimallerin önüne geçmeye çalıştığı gibi tahsilatları artırmak için de tedbirler koymuştur.

1923 yılında toplanan İzmir İktisat Kongresinde yol meselesine büyük önem verildiğini görüyoruz. Yollarla ilgili olarak alınan bir kararla yol konusunun hükümetle Nafia Nezaretine bırakıldığını görmekteyiz. Bu çalışmalar sonucu Tarık Bedeli Nakdisi kanunundan istenilen neticenin alınamadığı görüldüğünden, çiftçi temsilcilerinin istekleri de gözönünde bulundurularak 19 Ocak 1925 tarih ve 542 numaralı "Mükellefiyet-i Bedeniye Kanunu" çıkarılmıştır.

Bu kanuna göre "Türkiye'de sakin bilumum erkek nüfus on sekiz yaşından altmış yaşına kadar yol mükellefiyetine tabi, ancak maluliyeti sabit olan fakirlerle, bilumum talebe ve silah altında bulunan ordu ve jandarma efradı ve hayatta altı evladı olanlar bu mükellefiyetten müstesna" tutuluyordu ⁽¹⁹⁶⁾.

102 sayılı kanunda olduğu gibi bu kanunda da Turuk Umumiye ve Turuku Husisiye ayrımı vardı. Yol işlerinde çalışma yükümlülüğü yılda, altı günden az, on iki günden çok olmamak üzere her yıl vilayetlerce tesbit ediliyor ve yükümlülüklerin buldukları yerden en çok sekiz

(196) İsmet İler, a.g.e., s. 49-50, Kanunlarla İlgili geniş bilgi için. Bkz. Y. Mutlu, Bayındırlık Bakanlığı Tarihi (1920-1988), Ankara, 1989.

saatlik yere kadar giderek "Turuku Hususiye" üzerinde çalışmayı öngörüyordu. Ancak vilayetler gerekli görürlerse acil hallerde "Turuk Umumiye"de de yükümlüler çalıştırabiliyordu.

Bedenen çalışmak istemiyenler, o bölgedeki işçi rayicini göre tasbit edilen yol vergisini ödiyebiliyorlardı.

Genel ve Özel bütçelerden aylık alanların yıllık vergileri, iki taksitle alınıyordu.

Vilayet yollarının yapımı, yapılacak beş yıllık planlara göre yürütülecekti. Öncelik sırasına göre düzenlenecek 5 yıllık planları, İl Genel Kurulları'nın yapması gerekiyordu. Yol yapımı için gerekli araç ve gereçler ile, yolda çalışma yükümlülüğünde olan işçilerin barınma yerlerinin sağlanması hususunda il özel idareleri görevli kılınıyordu. Gerekli görülecek hallerde Turuku Umumiye'ye ait araçlar da kullanılabilirdi. Her ilde bir silindir bulundurmağa Nafia Nezareti zorunlu tutuluyordu.

Kanunun 12. maddesine göre yol vergisinden elde edilen para yalnız yolların bakım ve yapımına harcanacaktı.

Bu kanunla vilayet yollarının yapımına da önem verilmiştir. 24 Kasım 1924'de kurulan Fethi Okyar başkanlığındaki hükümet hazırladığı programlarda yollarla ilgili olarak; yol ve köprülerin inşası, sıhhati umumiye ve iktisadi milliyeyi pek ziyade alakadar eden bataklıkların kurutulması gibi hususlara yer vererek bu konularla ilgili olarak yabancı sermayeden de faydalanabileceğini belirtiyordu⁽¹⁹⁷⁾.

Fakat karayollarında beklenen gelişmelerin sağlanamaması üzerine 1927 tarihinde çıkarılan "Tevhidi Turuk" kanunu ile bütün yolların inşası ve idamesi vilayet hususi idarelerine terkedilmiş ve devlet

(197) T.B.M.M. Tutanak Dergisi, Dönem2, cilt 10, s. 397-400.

bütçesinden verilebilen tahsisat, vilayetlere yardım şeklinde düzenlenmiştir⁽¹⁹⁸⁾.

Tevhidi Turuk Kanunu (Devlet ve Vilayet Yollarının Birleştirilmesi Hakkında Kanun, 22 Haziran 1927, No: 113)

Bu kanunla Turuk Umumiye ve Turuku Hususiye ayrımı kaldırılıyor, devlet ve il yolları birleştirilerek tümünün yapım, onarım ve bakımları vilayet özel idarelerine bırakılıyordu. Vilayetlerin mühendis ve fen memurları Nafia (Bayındırlık) Bakanlığınca atanacaktı: 1927 yılı sonuna dek vilayet genel kurullarınca hazırlanacak beş yıllık planlar Bayındırlık ve İçişleri Bakanlıklarının onayına sunulacak ve Planlar 1929 mali yılından başlamak üzere uygulanacaktı.

Her yıl nafia bütçesinden yol ve köprüler için ayrılan ödenekler, önemli köprülerin yapımı, onarım giderleri ile yol makinaları ve silindir alımı, bakımı, korunması gibi işlerde, makinist okulu ve tamirhanesi masraflarına harcanacaktı.

Ayrıca bu ödenek devletçe özel önem verilen ya da acele olarak onarımı gereken bazı yollar için İçişleri ve Bayındırlık Bakanlıklarının önerisi ve Bakanlar kurulu'nun kararı ile yardım olarak verilebilecekti⁽¹⁹⁹⁾. Bu çevrede aşağıda vereceğimiz üç kararname bir fikir verir kanaatindeyiz. "Nafia bütçesinin 590. faslının ikinci inşaat ve acil tamirat ve büyük köprüler tertibinden Rize-İspir-Erzurum yolu için Rize mal sandığına gönderilmiş olan beş bin liranın bahsedilen yol keşfine harcanmak üzere, devlet yollarının birleştirilmesi hakkındaki kanunun 4. maddesine uygun olarak Rize Vilayeti Özel İdaresine yardım olarak verilmesi, Bayındırlık Bakanlığının 27 Şubat 928 tarih ve 383 nolu tezkiresiyle yapılan teklifi ve Maliye Bakanlığının 10 Nisan 928 tarih ve

(198) Muhlis Ete, Münakalat, B.M.M. Kütüphanesi, İstanbul 1938, s. 147.

(199) Cumhuriyetin 50. yılında Karayolları a.g.e., s. 36, Geniş bilgi için bkz.T.B.M.M. Kavanin Mecmuası devre II., Cild5, s. 519-520.

53609 nolu görüşü üzerine, Bakanlar Kurulunun 11 Nisan 1928 tarihli toplantısında tasvib ve kabul olunmuştur (200).

Sinop-Boyabat yolunun geçişi zor olan bölgelerinin iyi halde bulundurulması için devlet ve Vilayet yollarının birleştirilmesi hakkındaki Kanunun dördüncü maddesi gereğince genel bütçeden iki bin liranın gönderilmesi Bakanlar Kurulunca 15 nisan 1928 tarihli toplantıda tasvib ve kabul edilmiştir (201).

Samsun-Sivas ve Samsun-Çorum yollarının Amasya hududu içindeki kısımları ile Kayseri-Maraş ve Kayseri-Adana yolları için Amasya ve Kayseri vilayetlerine yolların birleştirilmesi hakkındaki Kanunun 4. maddesi gereğince genel bütçeden yardım olarak onar bin lira verilmesi, İçişleri ve Bayındırlık Bakanlıklarının 14 Ocak 1929 tarih ve 118/612 numaralı teskiresile yapılan müşterek teklifleri üzerine Bakanlar Kurulunun 13 Şubat 1929 tarihli toplantısında tasvib ve kabul olunmuştur (202).

b) 1929-1938 Dönemi

Yol konusuyla ilgili olarak 2 Haziran 1929'da kabul edilen 1525 ve 1882 sayılı "Şose ve Köprüler" kanunu önemli bir gelişmedir(203).

Bu kanunla Türkiye Cumhuriyetindeki bütün yol ve köprülerin yapım ve tamirleri, iyi bir halde korunmalarına ait vazifelerin düzenlenmesi ve idaresi Bayındırlık Bakanlığına verilmiştir. Bu görevlerden vilayetlerce yapılması gerekli olanlar şöyle düzenlenmiştir.

Devletçe önemli görülen yolların genel doğrultuları iktisadi ve askeri görüşlere uygun olacak şekilde ilgili makamlarla birlikte tesbit

(200) C.A., 030.18.01/028.22.4., C.VII

(201) C.A., 030.18.01/028.22.13.

(202) C.A., 030.18.01/2.15.24.

(203) T.B.M.M. Kanunlar Mecmuası, Dönem 3, Cilt 7, s. 962-963-964.

olunur. Bu hususta halen mevcut olan yollar göz önünde tutulacağı gibi hiç olmayanlarda hesaba katılır. Bu yollardan yapılan ve bitirilenler milli şose ismini alır. Milli şoseler iş programı dairesinde Bayındırlık Bakanlığınca yapılır.

Büyük köprüler ve milli yollar Bayındırlık Bakanlığının teklifi üzerine, Bakanlar Kurulunca belirlenecek sırayı takiben yaptırılır. Ankara civarı yolları ve büyük köprülerden önemlileri ilk sıraya konur.

Milli yolların yeni yapılmasında ve esaslı tamirlerinde fennin en ileri esasları tatbik edilir (Bu esaslar ve yolların bütün kalite ve şartları Bayındırlık Bakanlığınca tanzim olunur). Bitirilen milli yollar ve köprüler derhal, ara vermeden tamirata tabi tutulur. bunun için de Bayındırlık Bakanlığınca ayrı talimatname yapılır. Vilayetler aşağıda gösterilen işlerle meşgul olurlar:

a) Mevcut ve üzerinden geçilmekte ve ya başlanmış olan yollarla komşu vilayetlerin hudutlarına yaklaşmış olan kısımlar arasındaki irtibat yolları (Vilayetlerin bu gün yapılı olan yollar ve teferruatı üzerindeki mesaisinde takip edilecek gaye, bunların gidiş ve geliş ve geçide elverişli olacak surette tamir ve muhafazalarıdır.)

b. Mevcut olmayıpta il özel idareleri tarafından yapılması mahalleri için faydalı görülen yeni yollar

c. Devletçe görülen lüzum üzerine inşası vilayetlere bırakılacak yollar.

Vilayetlerin (a) fıkrasında gösterilen yol işleri için genel meclislere üç senelik bir program yapılarak vilayetler tarafından Bayındırlık Bakanlığına gönderilir ve bakanlıkça aynen veya değiştirilerek tasdik edilecek şekilde tatbik olunur. Yolların başlangıç ve bitiş noktalarının tayini İl Genel meclislerine aittir. Bayındırlık Bakanlığı bu yolların başlangıç ve bitiş noktaları hakkında görüş bildirmez. Yalnız inşaatın ve

güzergahın fenni şartlarını ve yolun uzunluğu ile tahsisatına nazaran icra kabiliyetini tetkik eder.

Yine bu kanuna göre Türkiye'de ikamet eden on sekiz yaşından (18 dahil) altmış yaşına (altmış dahil) kadar her erkek nüfus, yol mükellefiyetine tabidir. Yol yapma sorumluluğu bedenen ve bizzat çalışmak istemiyenler tarafından nakten ifa edilir. Ancak maluliyeti sabit olan fakirlere hayatta beş evladı olanlar ve bütün mekteplerde tahsilde bulunanlarla silah altında ordu ve jandarma mensubları yol mükellefiyetinden muaftır.

Türkiye'de oturan ve ellerinde kanunen ikamet tezkeresi bulunan ve bulunması lazım gelen ecnebiler Türkiye'de altı ay ikamet eyledikten sonra kanunun onuncu maddesinde gösterilen şartlar çerçevesinde yol mükellefiyetine tabi olurlar. Bunların mükellefiyetleri naktidir.

Türkiye Cumhuriyeti ile siyasi münasebette bulunan devletlerin diplomasi ve konsolos memurları ve bunların maiyetindeki aynı Devlet tabiiyetini haiz memurlar mütekabiliyet şartı ile bu mükellefiyetten müstesnadır.

Bir senelik bedeni mükellefiyet ortalama kuvveti haiz bir amelenin on günde yapabileceği iş miktarından ibarettir. Bir günlük iş miktarı fenni bir surette Bayındırlık Bakanlığınca tesbit olunur. Bu hususta Bayındırlık Meclisinin reyi alınır.

Nakti mükellefiyet senede 8 lira olarak kabul edilmiştir. Buna yol parası denir ve il genel meclislerince tesbit edilecek zamanlarda ve iki eşit taksitle alınır. Taksit zamanları Valiler tarafından bir ay evvel duyurularak ilan olunur. Mahalli yollara harcanmak üzere gerektiği zaman il genel meclisleri kararı ile senelik bedeni mükellefiyet oniki güne çıkarılabilir ve bu takdirde o vilayetin yol parası on liraya çıkarılır. Bundan hasıl olacak fazla para özel idarelere terk olunur.

Genel, özel ve mülhak (sonradan ilave edilmiş) bütçelerden ve belediyelerden Devlete ait kuruluşlar ile imtiyazlı ve ruhsatlı şirketlerden maaş, tahsisat ve ücret alanlar yol mükellefiyetlerini buldukları mahallerde Mart ve Ağustos aylarında iki eşit taksitte nakten eda ederler. bunlardan yol mükellefiyetleri başka mahalde tahakkuk etmiş olanlar hakkından tahsili yapan vilayetçe tahakkuku yapan vilayete kaydı kapatılmak üzere malumat verilir.

Mükellef amele bulunduğu vilayet dahilinde ikametgahından nihayet on iki saat mesafe dahilindeki yol ve köprü işlerinde çalıştırılır. Bu mesafe dahilinde yol ve köprü işleri bulunmadığı halde bunlar vilayet dahilinde ve aynı mesafede Bayındırlık bakanlığının müsadresi ile su işlerinde veya lüzumlu Bayındırlık İnşaatında da çalıştırılabilir. Mükellef amele, mühendisler tarafından vilayet dahilinde vücuda getirilecek işe göre yapılacak tertibat çerçevesinde mahalli hükümetçe iş mahallerine sevk olunur. (Bu tartibata hem amelenin nisbeten en yakın yerde çalışması, hem işsiz bırakılmaması göz önünde bulundurulur).

Mükellef amelenin mesai zamanları bütün amelenin (işçinin) çalıştırılmasını mümkün kılacak şekilde inşaat mevsimlerinde senede beş aydan az olmamak üzere il genel meclisince tayin olunur.

Yol mükellefiyetinin tahakkukundan sonra başka vilayette bulunan mükelleflerden nakten ifayı mükellefiyet taahhuk etmiş olanların yol paraları buldukları vilayetçe tahsil olunur ve mensup oldukları vilayete gönderilir. Bunlardan bedenen çalışma sorumluluğu taahhüt edenlerin mükellefiyetleri buldukları vilayetçe yaptırılır.

Mükellefiyetlerini bedenen yapmayı taahhüt eyledikleri halde yapmayanlar veya mükellefiyetlerini bitirmeden inşaat mahallini bırakanların yol mükellefiyetleri nakten tahsil olunur.

Yol vergisi ile mükellef şahısların isimleri muhtar ve ihtiyar meclisleri tarafından her senenin Şubat ayı başından Nisan ayı sonuna kadar özel cetvelle özel saymanlıklara bildirilir ve özel saymanlıklarca o senenin Mayıs ayı zarfında tahakkuk ettirilir. Mükellefiyetlerini nakden veya bedenen ödemek isteyenlerin isimleri cetvelde işaret olunur.

Bedeni mükellefiyetini ifa eden her şahsa ayrı ayrı ifayı hizmet belgesi verilir. İşbu belgeler inşaata memur olan fen memuru ve mutemet tarafından müştereken imza olunur.

Bedeni mükellefiyeti taahhüt eden her şahıs bizzat çalışmağa mecburdur. Yerine başkasını göndermesi kabul edilemez.

Kanuna aykırı olarak şahsi bedel olarak gidenlerin hizmetleri sayılmayıp gönderenlere yeniden mükellefiyetleri ifa ettirilir.

Yol parası özel idareler tahsildarları tarafından tahsili emsal kanuna uygun olarak tahsil ve karşılığında mükellefe makbuz verilir. Daimi veya geçici tahsildar tayini mümkün olmayan yerlerde tahsilat muhtar veya vekillerine yaptırılır. Ancak Bayındırlık ve Maliye Bakanlıklarınca tesbit edilecek yerlerde on sekizinci maddede gösterilen nisbette ikramiye verilmek şartıyla yol paralarının maliye tahsildarlarına tahsil ettirilmesi de caizdir.

Muhtar veya vekiline tahakkukatın yüzde altmışını tahsil ettiği takdirde yüzde ikisi bundan yukarı tahsilat yaptığı surette yüzde üçü aidat olarak verilir. Tahsildarlara yüzde yetmiş beş tahsilat için yüzde bir ve daha yukarı tahsilat için yüzde iki ikramiye verilir.

Her mükellef o seneye mahsus vesika veya makbuzunu saklamağa ve arandığı vakit ilgili resmi memurlara göstermeğe mecburdur. On ikinci maddede gereğince her sene tayin edilen inşaat müddetinin bitiminden bir ay sonra ihtiyar meclisleri kendi köy veya mahallelerinde ikamet edip

mükellefiyetini bedenen yapmaktan kaçmış olanların cetvellerini ait olduğu il özel saymanlığına verirler.

Bu gibilerin mükellefiyetleri yüzde elli fazlası ile nakten ve "tahsili emsal kanununa" uygun olarak istifa ve tahsil olunur. Bu surette tahsil edilecek fazlanın yüzde onu ihtiyar meclislerine ikramiye olarak verilir. Yol parası bu kanunda belirtilen hususlardan gayriye sarfedilmez. Yol parasından Bayındırlık Bakanlığına kalacak kısımla genel bütçeden bu maksada tahsis edilecek para makine, silindir ve çadır ve diğer aletler ve inşaat malzemesi satın alma, tamir ve işletilmesine ve yol işlerine ait diğer hususta da harcanır.

Yol parası tahsilatı yapıldıkça her mükellef başına lira hesabı ile tahsil edilen paranın yüzde ellisi yol ve köprüler için açılacak bir özel hesaba kaydedilmek üzere Ziraat bankalarına tevdi olunur. Ziraat Bankası İdare Merkezi her ay sonunda toplanan paranın miktarını Maliye ve Bayındırlık Bakanlıklarına bildirir. Maliye Bakanlığınca bu miktarlar bir taraftan yıllık bütçede açılacak özel fasıla gelir, diğer taraftan Bayındırlık bütçesinde Yollar ve köprüler ismiyle açılacak fasıla tahsisat olarak kaydolunur.

İş bu tahsisattan senesi zarfından harcaması yapılmayıp geriye kalan miktar gelir ve gider bütçelerinden temil ve imha ve aynı usul ile ertesi senenin gelir ve gider bütçelerine yeniden kaydedilir.

Vilayetlere bırakılacak yol işlerinin ihtiyaç göstereceği para, Bakanlar kurulu kararıyla tahsis ve bakalığın yol tahsisatından harcanır. Yol vergisinin nakil kısmı tahsilatından mükellef başına 8 lira hesabı ile yarısı özel idarelere bırakılır. Bu hissenin tamamı 100 hesabı ile aşağıdaki şekilde harcanır.

a) Yüzde yirmi miktarı yol vergisine ait tahakkukat ve tahsilat ile mülkiye ve zabıta memurlarının yol işleriyle ilgili harcırahları ve

mükellef işçinin işe sevklerinde istihdam edilecekleri için yapılması gereken masrafa karşılık olup il genel meclisi ve encümenlerinin ücretlerinden ve il özel saymanlık müdürlüğü ve memurlarının maaş ve devlet daireleri için ayrılan ödenek vilayet özel idaresi genel gelirin nazaran yol parasının oranı nisbetinde ayrılacak hisse dahi bu kısımdan ayrılarak neticeye bağlanır.

b) Yüzde ellisi yedinci maddenin (a) fıkrasında belirtilen yollara

c) Yüzde otuzu; yedinci maddenin (b) fıkrasındaki mahalli yollara harcanır. Mahalli şartlar (b) fıkrasındaki zikredilen nisbetlerinin değişikliğini gerekli görürse Bayındırlık Bakanlığının izni ile bu fıkradaki oranlar değiştirilebilir.

Vilayet bayındırlık memur ve müstahdemlerinin gezme, dolaşma harcırahları ve bunlardan bakanlık kadrosunda bulunmayanların maaş tahsisat ve ücretleri, silindir tamir ve işletmesi ve yol inşasına gereken aletlerin ve çadır parası gibi müşterek masraflar işbu maddenin (b) ve (C) fıkralarındaki işlere ait paralardan Bayındırlık Bakanlığınca tasdik olunacak bütçe gereğince harcanır.

Vilayetlerin yeni silindir ihtiyaçlarına Bayındırlık Bakanlığınca yardım olunur. Bu kanunun şartları dahilindeki işler için çoğu senelerce süren taahhüdât icrasına Bayındırlık Bakanı yetkilidir. Ancak taahhüt ve borç miktar ve müddetine ait şartlar ayrı bir kanunla tayin olunur. İnşaatı biten milli yolların uzunluğu münasip ve devamlı tamirat tahsisatı her sene hazineden Bayındırlık Bakanlığının bütçesine konulur.

Milli yollar üzerinden geçecek nakliye vasıtalarından bilahere ayrı bir kanunla tayin edilecek şekil ve nisbet dairesinde vergi tahsil olunur.

Yine getirilen ek maddelerle ise şu kararlar alınmıştır. Bütün fen memurları bayındırlık bakanlığınca tayin edilir. İllerde çalışan her türlü görevli memur ve işçilerde vilayetler tarafından tayin olunur. Bunların

ücret ve masrafları ait oldukları tahsisattan verilir. Mahalli idarece vilayet kanununun bu kanuna aykırı olan maddeleri ile 542 ve 1131 numaralı kanunlar kaldırılmıştır.

Ayrıca geçici bir madde ile 23 Nisan 1926 tarih ve 819 sayılı kanuna göre 1930 yılı sonuna kadar Özel İdare gelirlerinin yüzde onu nisbetinde öğretmen okullarına tahsis edilen paradan nakti yol mükellefiyetine isabet eden kısmı bu kanunun 22 ve 23. maddeleri gereğince Bayındırlık Bakanlığı ile iller hissesinden yarı yarıya ayrılır denilmektedir. Bu kanun 1 Haziran 1929 tarihinden geçerlidir. Bu kanunun hükümlerini uygulamaya İçişleri, Maliye ve Bayındırlık vekilleri yetkili ve sorumludur.

1525 Sayılı bu kanunun vergi tahsili ve bayındırlık Bakanlığı hissesiyle ilgili olan kısımlar 29 Temmuz 1931 tarih ve 1882 nolu kararla değiştirilmiştir⁽²⁰⁴⁾. Bu değişikliğe göre:

Yol vergisinin nakti kısmı senede toptan dört liradır. Bu miktar icap ettiği takdirde il genel meclisleri kararıyla nihayet altı liraya kadar çıkarılabilir.

Yol vergisi tahsili emval kanununa uygun şekilde tahsil olunur ve vilayet genel meclislerince tesbit edilecek aylarda ve iki eşit taksitte alınır. Son taksit sonu Mart sonunu geçemez. Taksit zamanları valiler tarafından bir ay evvel uygun yollarla duyurularak ilan edilir. Tahakkukat ayları içinde yol vergisini nakten ödemeyi taahhüt edenlerin bu vaziyetleri bilahere değiştirilmez. Her mükellef başına dört ile altı lira hesabı ile tahsilat yapıldıkça % 15'i Bayındırlık Bakanlığı hissesi olarak Ziraat Bankalarına yatırılıp geri kalan kısım gelir olarak İl Özel idarelerine bırakılır.

(204) T.B.M.M. Kavanin Mecmuası, Dönem 4, cilt 10, s. 379-380.

(205) T.B.M.M. Kavanin Mecmuası, Dönem 3, cilt 8, s. 271

Yol vergisinin bedeni kısmı senede dört liraya mukabil altı gün ve dört liradan fazla alınacak her lira ve küsuru için birer günlük iş miktarından ibarettir. Bedenen çalışacakların senede beş aydan aşağı olmamak üzere mesai zamanları ile buldukları vilayet dahilinde vilayet yol işlerinin icabatına göre mahalli ikametlerinden azami on saati geçmemek üzere iş mahallerine kadar olan mesafelerin tayini il genel meclislerine aittir.

Bedenen çalışacaklar için, genel meclislerde tesbit olunacak mesai ayları içinde tatbik olunmak üzere vali tarafından senede bir defa ilgili daire reislerinin de iştiraki ile il daimi encümeni tarafından senelik iş programı tertip olunur. Bu programlar Bayındırlıkça vilayet dahilinde yapılacak işe göre köy ve mahalle üzerine kabile kabile ve bütün işçinin çalıştırılmasını mümkün kılacak şekilde tertip ve bedenen çalışacaklar, bu programa uygun olarak mahalli hükümetince toplu olarak iş mahallerine sevk olunurlar. Senelik iş programları mesai aylarının başlamasından en az bir ay evvel tertip, edilerek vali tarafından münasip ve uygun yollarla ilan edilir.

Bu programa uygun olarak dahil bulunduğu kabile ile birlikte kandilerine tayin olanacak zamanda gösterilecek iş mahallerine gelmeyenler ondan sonraki kabilelerde işe kabul edilmezler. Ancak mükellefin mensup olduğu kabileye iştirak edememesi vali ve kaymakamlarca takdir edilecek geçerli bir özür olduğu ortaya çıkmışsa bu gibi mükelleflerin diğer mesai aylarında çalıştırılmaları mümkündür 1525 nolu yol ve köprüler kanunun yukarıdaki maddelere aykırı olan kısımları ile 20. maddesi ve 1618 nolu kanunun hükümleri kaldırılmıştır. Bu kanun 1 Haziran 1931 tarilinden geçerlidir. Bu kanun hükümlerini uygulamaya Bayındırlık, Maliye, İçişleri ve Adliye bakanları yetkili ve sorumludur.

19 Mayıs 1930 tarihinde kabul edilen 1618 nolu yol mükellefiyetinden alınacak maarif vergisi hakkında kanunlada⁽²⁰⁵⁾ bütçelerinde maarife tahsis olunmuş geliri maarif hizmetlerine yeterli olmıyan vilayetlerin meclisi umumileri bu masraflara karşılık olmak üzere yol ve köprüler kanunu gereğince yol parası ile mükellef olanlardan üç yüz kuruş verginin konulmasına ve atılmasına yetkilidirler.

Mükellefiyetlerini yol ve köprüler kanunu gereğince bedenen ifa edenler maarif inşaatında ve maarif inşatı olmayan yerlerde özel idare inşaatında azami dört gün müddetle çalıştırılabilirler.

Özel İdare İnşaatında çalıştırıldıkları takdirde genel meclisler veya encümenlerce tayin olunacak yevmiye bedelleri maarif hesabına gelir kaydolunur.

İkinci maddede zikredilen mükelleflerin ait olduğu bakanlıklarla kararlaştırılacak şartlar dahilinde yol ve köprüler veya diğer Devlet işlerinde istihdamları mümkündür. Bu takdirde yevmiye bedelleri maarif hesabına gelir olarak kaydolunur. Bu vergi yol yapısı ile birlikte ve aynı şartla tahsil olunur. Bu kanun hükmü 1931 senesi mali senesi sonuna kadar geçerli olmak üzere neşri tarihinden geçerlidir. Bu kanun hükümlerini uygulamaya İçişleri, Maliye ve Marif bakanları yetkili ve sorumludur. 8 Haziran 1930 tarihinde kabul edilen 1888 nolu yapılacak köprüler ve şoseler için bayındırlık bakanlığınca yapılacak sözleşmelerin uygulanmasına dair kanunla ⁽²⁰⁶⁾ 1525 nolu yol ve köprüler kanununun hükümleri çerçevesinde 1930 senesi başından 1942 senesi sonuna kadar yapılacak köprüler ve yollar için adı geçen kanunun 21 ve 22. maddelerinde yazılı tahsisata dayanarak, bundan sonraki yıllara kadar

(205) T.B.M.M. Kavanin Mecmuası, Dönem 3, cilt 8, s. 271

(206) T.B.M.M. Kavanin Mecmuası, Dönem 3, Cilt 8, s. 745.

devam ederek taahhüdât uygulamasına Bayındırlık Bakanlığı yetkili ve sorumludur.

Bu teahhütlere ait senelik ödeme miktarları toplamı 1930:1931 senelerinde üçer buçuk milyon 1932:1933 senelerinde dörder milyon, 1934-1942 senelerinde beşer milyon olmak üzere toplam altmış milyon lirayı geçmeyecektir.

Şu kadarki yol ve köprüler kanununun 22. maddesi gereğince yol ve köprüler faslına bir önceki seneden tahsisat devrolunmuş ise senelik ödeme miktarları toplamı, dönüştürülmüş tahsisat kadar artırılabilir. İnşaatın birinci maddede belirtilen 1942 yılından evvel bitirilmesi lüzumlu görüldüğü takdirde, bu müdet Bakanlar kurulu kararıyla tayin olunur. Bu kanun ilan tarihinden geçerlidir. Bu kanun hükümlerini uygulamaya Maliye ve Bayındırlık bakanları yetkili ve sorumludur. 1934'te ise Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin Bayındırlık teşkilatıyla ilgili 2443 sayılı kanun çıkarılıyordu. 26 Mayıs 1934 tarih ve 2443 sayılı "Nafia Vekaleti" teşkilat ve vazifelerine dair kanunla ⁽²⁰⁷⁾ önemli bir yenilik getirilmiştir. Bayındırlık Bakanlığı, Nafia Nezareti teşkilatı hakkında 2 Ekim 1914 tarihli 561 sıyılı Nizamname ile tesbit edilmiş olan teşkilatla yönetiliyordu. 1934 yılında çıkarılan Bayındırlık Bakanlığı teşkilat kanunuyla bu kanun kaldırılmıştır. 2443 sayılı kanun Türkiye Cumhuriyeti Devletinin Bayındırlık alanındaki ilk teşkilat kanunudur.

Bu kanuna göre Bayındırlık Bakanlığı "Bakanlar Kuruluna dahil bulunan bir bakanın emir ve idaresi altına bir Müsteşarlık, Bir Yüksek Fen Heyeti, Bir teftiş Heyeti, Bir özel Kalem Müdürlüğü, Üç İdare Reisliği, İki Genel Müdürlük, Bir Yüksek Mühendis Mektebi Rektörlüğü ile bir Bayındırlık Fen Mektebi Müdürlüğünden oluşuyordu.

(207) Cumhuriyet'in 50. yılında Karayollarımız, s. 37-38.

Bayındırlık Meclisi, Müdürler Encümeni ve İnzibat Komisyonu da bu kanunla kuruluyor, taşrada Vilayet Bayındırlık Baş Mühendislerinin atanmaları da yine Bayındırlık Bakanlığına bırakılıyordu.

2443 sayılı bu kanunla Turuku Muabir Müdüriyeti Umumiyesi; "YOLLAR, KÖPRÜLER ve BİNA İŞLERİ REİSLİĞİ" oldu.

"Yol, köprüler ve Bina İşleri Reisliği, Bayındırlık Fen Mesleğinden Yetişmiş bir Reis'in yönetiminde; Merkezde bir muavinle Şoseler, Köprüler ve bina işleriyle uğraşan üç Fen Heyeti, bir Muamelat Müdürlüğü'nden ve vilayetlerde iş hacmine göre luzumlu takviye edilecek Bayındırlık teşkilatından meydana gelmekteydi."

Görevi ise; melleketin idari, iktisadi, ticari ve içtimai önemli merkezlerini, şimendifer istasyonlarını ve limanlarını birbirine bağlayarak şimendifer hatlarını besleyecek iktisadi ve askeri ihtiyaçları temin edecek esaslar dahilinde bir yol şebekesi programı tertip eder, ve her sene genel ve özel bütçelerin ayıracağı ve yollar kanununun temin edeceği tahsisatın durumu ölçüsünde ve bu muayyen program dahilinde planlanan yol ve köprüleri sıraya koyarak inşa ve korunmalarını temin eder.

Milli Savunma Bakanlığının askeri mahiyetteki inşaatı için işbu bakanlık inşaat heyeti fenniyesi, şoseler ve binalar reisliğinin mütalea ve direktiflerini alır.

Özel idareler ve belediyeler tarafından genel ihtiyaçlar için inşa ettirilecek olan bina ve yol işlerinin tiplerini dahi tayin ve takip eder. Bu kanunun bazı maddeleri 14 Haziran 1935, tarih ve 2799 sayılı kanunla yeniden düzenlenmiştir.

Buna göre; "bayındırlık bakanlığı, teşkilat ve görevlerine dair ek kanunla" (208) binalar Fen Heyeti ayrılarak "Yapı İşleri Umum Müdürlüğü" oldu. Yollar Köprüler ve Bina işleri Reisliği, yapı işlerinin ayrılmasıyla "YOL VE KÖPRÜLER REİSLİĞİ"ne ve illerdeki İl Bayındırlık Baş Mühendisliği de, "İl Bayındırlık Müdürlüğü"ne dönüştü.

YOL VE KÖPRÜLER REİSLİĞİ: Bir Reis, Bir Reis muavini, Yollar Fen Heyeti, Köprüler Fen Heyeti ve Muamelat Müdürlüğünden oluşuyordu. İl Bayındırlık Müdürlüklerinde yol ve köprü işleri, yol ve köprüler mühendislerince yürütülecekti.

01 Temmuz 1938 yılında ise 3447 sayılı İzmir Vilayeti turistik yollarının inşası hakkında kanun (209) kabul edilerek İzmir Vilayeti dahilindeki turistik yolların inşası bu kanun hükümlerine tabi hale getirilmiştir. Bu kanuna uygun olarak yapılacak yolların programı vilayetçe tanzim ve genel meclisçe kabul edildikten sonra Bayındırlık Bakanlığınca tetkik edilerek aynen veya değiştirilerek tasdik edilir. Bayındırlık Bakanlığınca tasdik olunmuş programlarda vilayetçe değişiklik yapılamaz.

Bu yolların inşa, tamir ve bakımları Bayındırlık Bakanlığınca tasdik edilen proje ve fenni evrakına ve bakanlıkça verilecek emirlere uygun olarak yapılır. Bu yolların inşası, devamlı tamir, ağaçlama, bakım ve korunma masraflarına tahsis edilecek fevkaledelik gelirler şunlardır:

a) Vilayet dahilindeki yol mükelleflerinin yol vergisi mükellefiyetine zam edilecek ikişer lira

b) Vilayetin, bedeni ve nakti asli yol vergileri tutarının % 25'inden az olmamak üzere il genel meclisine ayrılacak tahsisat.

(208) Cumhuriyetin 50. Yılında Karayollarımız s. 38, geniş bilgi için bkz., T.B.M.M. Kavanin Mecmuası, Cilt 15, s. 657-658, Nazım Berksan, a.g.e., s. 83-84.

(209) T.B.M.M. Kavanin Mecmuası Dönem 4, Cilt 18, s. 936-937.

c) Vilayet merkezinde ve banliyöde işliyen Devlet Demiryollarından gayri muayyen tarifeli kara ve deniz nakil vasıtalarının yolcu biletlerine ve abonman defterlerine ve tenzilatlı pasolara beher sefer için eklenecek yirmi para ile elde edilecek gelir Bu kanunun 3. maddesinin C fıkrasındaki vergiler aşağıda yazılı olduğu şekilde tahsil olunur.

a) Nakliye vasıtaları ücretleri zamları, nakliye vasıtaları idare ve şirketlerince yolculardan bilet veya abonman defterleri ve tenzilatlı paso bedelleri ile birlikte tahsil edilip her ay tahsilatının ertesi ay içinde vilayetçe gösterilecek milli bankalardan birine vilayet emrine tevdi edilmesi mecmuridir.

Nakliye vasıtaları idare ve şirketleri tarafından tahsil edilen bu zamlar, tahsili takip eden oy içinde vilayetçe gösterilen bankaya yatırılmadığı takdirde bu paralar bu kuruluşların muhasip, müdür ve ita amirlerinden müştereken % 10 zam ile tahsil olunur.

b) Şahıs uhdesinde bulunan nakil vasıtalarında kullanılacak biletler özel idare tarafından tertib ve mühürlenip damgalanarak bilet üzerinden tahsili lazım gelen zam alındıktan sonra nakil vasıtalarını işletenlere tevdi edilerek dağıtılır. Damga ve mühür masrafları vilayete aittir.

c) Askerler ve zabıta memurları ile bedava seyahat edenler ve mekteblilere mahsus tenzilattan faydalanan talebe ve nakil vasıtaları şirketlerinin muayyen şartlarla tenzilatlı tarifeye tabu tuttıkları işçiler, a ve b fıkralarında yazılı nakliye vasıtası ücretleri zammına tabi tutulmazlar.

d) a fıkrasında yazılı nakliye vasıtaları biletlerine yapılan zamların noksansız tahsilini temin için nakil vasıtaları idare ve kuruluşlarının hesapları maliye ve özel idare memurları tarafından tedkik ve kontrol edilir. Yol mükelleflerine yapılacak ikişer lira zam, aslı yol parası ile

birlikte tahsil olunur. Her ayı tahsilatının turistik yollar hissesi, ertesi ay içinde turistik yollar hesabına bankaya yatırılır. Yol vergisi mükelleflerinden bedenen ifayı mükellefiyet edenler verecekleri iki-lira fazla vergi mukabilini vilayet yollarında çalışarak hizmet ile öderler. Bunların hizmetleri değeri vilayet gelirlerinden nakde çevrilerek turistik yollar hesabına ödenir. Bu kanunda yazılı vergiler ile vilayet bütçesinden ayrılacak turistik yollar hissesi vilayet fevkaledede bütçesinde açılacak özel fasla kaydolunur. Bu özel fasıldan vilayet bütçesinin diğer fasıllarına nakil yapılamayacağı gibi bu paralar tahsis maksatı haricinde hiç bir yere harcanamaz.

Bu kanunla sağlanan yeni gelir, özel kanunlarla vilayet gelirleri üzerinden ayrılan hisseler tabi değildir. Vilayet; genel meclis veya encümen kararıyla bu konuda yazılı tahsisata güvenerek ve Bayındırlık Bakanlığının da görüşünü ve olurlarını alarak gelecek senelere varan tahhüde girebilir. Bu kanun hükümleri ilanı tarihinden iki ay sonra yürümeğe başlar. Bu kanununun hükümlerini uygulamaya Bakanlar Kurulu yetkili ve sorumludur.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

CUMHURİYET DÖNEMİNDE KARAYOLLARININ GELİŞİMİ İÇİN YAPILAN ÇALIŞMALAR

Bu dönemde yapılan çalışmaları da iki grupta toplayabiliriz.

- a) 1923-1928 Dönemi Çalışmaları
- b) 1929-1938 Dönemi Çalışmaları

a) 1923-1928 Dönemi

Cumhuriyet döneminde karayollarındaki gelişmelere geçmeden önce yol meselemiz Cumhuriyet hükümetlerine hangi şekilde devredildi. Bunu bilmekte yarar vardır. Bu sebeple bu dönemle ilgili olarak 1914'te başlayan Birinci Dünya Savaşı ve ardından gelen Kurtuluş Savaşı sırasında yol durumu hakkında bilgi verdikten sonra Cumhuriyet sonrası döneme geçeceğiz.

1914 yılında yol konusunda önemli çalışmaların yapıldığını ancak Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasıyla işlerin yarım kaldığını söylemiştik. 1914-1923 seneleri arasında yol vergisi tahsil olunamadığı mükellefleri bedenen çalıştırmak suretiyle yol yapılamadığı, yol şebekesi genişletilemediği gibi, tamir dahi edilemiyordu. Umumi harpte ordu, asker, mühimmat ve erzak sarfiyatı hususunda yolsuzluktan çok ızdırap çekmiş ve ancak pek lüzumlu olan yolları yaptırmıştır ⁽²¹⁰⁾.

Bu on sene zarfında yollar tamirsizlikten harap olarak geçilmez bir hale gelmiş ve zaten çoğu ahşap olan köprülerin büyük bir kısmı da yıkılmış ve harap olmuştu⁽²¹¹⁾. Bu dönemin yollarıyla ilgili olarak tarihçi

(210) Muhlis Ete, a.g.e., s. 147.

(211) 10 Yılda Türkiye Nafası, (1923-1933) T.C. Nafia Vekaleti, İstanbul, 1933, s. 39.

Şevket Süreyya Aydemir'in bizzat yaşadığı dönem için anlatıkları ilginçtir (212).

"Kısacası yollarımız yoktu. Şose denilen çizgiler, orta çağ kervan yollarından farksızdı. Bunlar da seller ve yağmurlarla her yıl bozuluyordu. Köprüler, menfezler dayanıksızdı.

Anadolunun en büyük hasreti yoldu. Ülkeye girecek her şey yani toprak ürünlerinin kıymetlenmesi, ticaret sanat, mektep, fabrika, yeni bir idare ve yerleşme, eşkıyalığın kalkması ve nihayet ülkenin savunulması ancak yol olursa başarılabilirdi...

Yol, bir hasretti. 1918 baharında bir gün 9. Tümen Karadağ-Çardaklı boğazının doğusundan batısına intikal ediyordu. Bu arada Refahiye-Erzincan şosesinin üzerinden ve bir taraftan diğer tarafa geçecekti. Yani, arada bir kaç adım şose denilen bu harap uzantının üstünde yürüyecekti. Yol görünüp kenarına varılınca, bütün yürüyüş koluna bir karışıklık yayıldı. Hiç kimse, ayağının değdiği bu bozuk düzen yolun üstünden ayrılmıyordu. Hele atlı subayların, kıt'alarını da bırakak bu yol çizgisi üzerinde bir aşağı, bir yukarı at koşturduklarını hala rüya gibi hatırlarım, çünkü bunların hepsi, o dağlık doğu cephesinde, mesela iki yıldan beri böyle yol parçası dahi görmemişlerdi. Bu dar ve harap şoseye ulaşmak herkeste dünyaya ve medeniyete kavuşmak gibi hisler uyandırmıştı."

Elbetteki bu şekilde yollardan milli mücadele süresince yeterli ölçüde yararlanmamız düşünülemezdi. Yolların doğuda biraz daha fazla tahrip oluşuda söz konusudur.

1919-1920 dönemlerinde Anadolu'da 5 ana yol ile bazı şehir yollarının olduğunu görmekteyiz (213). Bunlar;

(212) Alptekin Müderrisoğlu, a.g.e., s. 83.

(213) Tefik Çavdar, Milli Mücadele Başlıklarla "Vaziyet ve Manzara-i Umumiye" Milliyet Yayınları, İstanbul, 1971, s. 82, 83, 84.

1. Ünlü Bağdat Karayolu: Samsun-Amasya-Tokat-Sivas-Harput-Musul.

2. Ereğli (Konya)-Kayseri-Malatya-Harput-Diyarbakır yolu

3. Kayseri-Sivas yolu

4. Halep-Urfa-Diyarbakır yolu

5. Trabzon-Bayburt-Erzurum-İran (Transit) yolu

Bunların dışındaki önemli yolların illere göre durumu şöyledir:

1. İzmit mutasarrıflığında üç önemli yol vardır;

a. İzmit-Adapazır-Bolu-Ankara-Sivas

b. Arifiye-Bursa

2. Bursa vilayetinde yaklaşık olarak 1.400 km. geçide müsait yol vardır. Özellikle Bandırma, Mudanya, Yenişehir ile Bursa'yı bağlayan yollar muntazamdı. Bursa-Kütahya-Uşak yolu, Bursa'yı İzmir-Kasaba demiryoluna bağlıyordu.

3. Biga mutasarrıflığında, özellikle Çanakkale boğazı çevresinde Stratejik nitelikte yollar vardı.

4. Aydın vilayetinde demiryolunu yakın merkezlere bağlayan yollar var, nisbeten kullanılabilir haldeler. Bu yollardan en uzununu Ahmetli-İzmir arasında bulunmaktadır.

5. Kastamonu vilayeti yolları şöyledir:

a. Ankara-İstanbul yolunun bir bölümü buradan geçmektedir.

b. Amasra-Kastamonu ve İnebolu-Kastamonu

c. Kastamonu-Çankırı

e. Sinop-Boyabat

6. Ankara vilayetindeki geçit veren yolları ise şöyle sıralayabiliriz:

a. Ankara-Kırşehir-Konya (Bunun bir kolu Yozgat'a uzanıyor.)

b. Koçhisar-Gülek Boğazı-Çukurova

7. Konya vilayetinin başlıca yolları sırayla şunlardır:

- a. Konya-Bursa
- b. Konya-Burdur-Antalya
- c. Konya-Nevşehir-Avanos
- d. Konya-Kayseri

8. Adana vilayetinde de dört ana yol bulunmaktaydı:

- a. Konya-Karaman-Mut-Silifke
- b. Adana-Mersin-Silifke
- c. Adana-Karataş
- d. Adana-Misis-Payas-İskenderun

Diğer illerdeki yollar zaman zaman geçit veren, ham zeminli bir patika olmaktan ileri gitmeyen nitelikteki yollardı.

1919 Türkiye'sinde 1000'e yakın otomobil vardı ve bunun ancak 200 tanesi İstanbul dışında bulunuyordu. İzmir'dekilerin dışında Anadolu illerindeki otomobil sayısı 100 civarındaydı ⁽²¹⁴⁾. Otobüsler sadece Kayseri-Sivas arasında işleyen Amerikan otobüsleridir. Amerikalıların Ermenilere yardım amacıyla kurdukları örgüt, Ermeni kadın ve çocuklarını açılan yetimhanelere taşımak amacıyla 1919 yılında Kayseri ile Sivas arasında otobüs işletmektedir. Bunun dışında otobüs seferleri yoktur ⁽²¹⁵⁾.

Son derece kısıtlı yol imkanlarıyla ulaşım yapmak, Kurtuluş savaşı sırasında önemli bir sorun olmuştur. Bu yollardan önemli bir bölümünün işgal altında olduğu düşünülürse, yollardan beklenen yararın sınırlı kalacağı daha iyi anlaşılacaktır ⁽²¹⁶⁾.

(214) Tefik Çavdar, a.g.e., s. 84.

(215) Alptekin Müderrisoğlu, a.g.e., s. 84.

(216) Cihan Duru-Kemal Turan-Abdurrahman Özgeçli-Atatürk Dönemi Maliye Politikası (Mondrostan Cumhuriyeti Mali ve Ekonomik Sorunlar), Anraka, 1982, s. 154.

İstanbul'dan ve Rusya'dan deniz yoluyla taşınan malzemeler için Anadolu'nun tek giriş kapısı İnebolu olmuştu ⁽²¹⁷⁾. İnebolu-Ankara arası ulaşımda çok zor şartlarda yapılabilirdi. Bir tarihçimiz şöyle bahseder, "kağnıları İnebolu'da ikiçay mevkiinden alır, akşam üzeri yola çıkar, Ecevit'e doğru yola koyulurdum. Geceleri hanların ahırlarındaki gübre yığınlarının içinde yatarız. Çünkü gübre sıcak olurdu."⁽²¹⁸⁾. Bazı bölgeler bu imkanlardan da yoksundur. Batı Anadolu'nun işgalinden sonra, Büyük zafere kadar Anadolu'nun bütün ulaşımı yalnızca karayolu ulaşımına dayanacaktır ⁽²¹⁹⁾. Hatta bu sebeple 28 Ekim 1920 tarihli kanunla hazır durumun ve askeri birliklerin sevk işinin bir kat daha sıkıştırması sebebiyle Afyon Karahisar-Sandıklı-Dinar-Baladız yolu devlet yollarına dahil edilmiştir"⁽²²⁰⁾. Konunun bir kanun teklifi haline getirilmesi önemlidir. Batı bölgesinde Büyük Taarruz sıralarında da karayolu ulaşımı yapılmıştır. Bunlar; II. Ordu Bölgesinde Sivrihisar-Paşakadın-Kaymaz-Hamidiye yollarıyla, Sivrihisar-Çandır-Aziziye-Bolvadin-Çay ana ikmal yollarından faydalanılmıştır. Ana yollardan diğer istikametlere giden yollar onarılmıştır ⁽²²¹⁾. I. Ordu Bölgesi ise Kumrallı-Efesultan-Şuhut yolu ile Çay-İnli-Salı-Selevir-Şuhut yolu. Konya Demiryoluyla Kumrallı Çay istasyonlarına gelen maddelerin taşınmasında kullanılıyordu.

Bu bölgede Aşağıkaşıkara-Geneli-Çobankaya-Şuhut yolu, her çeşit ulaştırma aracının hareketine elverişliydi.

Dinar-Sandıklı yolu, bir şose idi. Her mevsimde işletmeye açık ve her aracın hareketine elverişliydi.

(217) Alptekin Müderrisoğlu, a.g.e., s. 392.

(218) Enver Behnan Şapolyo, Türk Kültürü Dergisi, Kasım, 1965, Ankara, 1965, sayı: 37, s. 84.

(219) Alptekin Müderrisoğlu, a.g.e., s. 396.

(220) C.A. 030.18.08/01.17.2)

(221) Türk İstiklal Harbi, II. cilt, Batı Cephesi 6. Kısım, 1. Kitap Büyük Taarruz Hazırlıkları ve Büyük Taarruz Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1967, s. 214.

Karlık-Çal yolu ulaştırma araçlarının hareketlerine elverişliydi. Bölgede Sultan Dağlarından geçen yolların kışın kapanmaması için, Batı Cephesi komutanlığınca 23 Ekim 1921'de Genelkurmay Başkanlığına yapılan bir teklifte, bu yolların onarılması konusunda gerekli tedbirler alınmıştır⁽²²²⁾. 23 Ekim 1921'de Batı Cephesi Komutanlığının Genelkurmay Başkanlığına yaptığı teklifte:

Sultandağı yolunun muharebe günlerinde kapanmaması bakımından tedbirler alınacağı, Dinar-Sandıklı kesimindeki köprülerin onarılacağı bu gibi işler için 400 mevcutlu bir işçi taburunun kurulacağı belirtilmektedir (223).

Savaş öncesi kaçırılan silahlar İstanbul'dan İnebolu'ya ve Mersin'e gönderiliyordu. Karayolları ulaştırmasında daha ziyade canlı araçlarayer verilmekteydi.

1922 Mali yılında T.B.M.M.'sinde kabul olunan askeri ulaştırma mükellefiyeti kanunu ile bir kereye mahsus kalmak üzere, makdu ve nisbi olarak iki çeşit vergi kondu.

Maktu olanı, herkesin senede bir kere olmak üzere şehirlerde 100 köylerde 50'şer kuruş vermesi şeklindeydi.

Nisbi olanı da, arazi ve kazanç vergilerinin zamanla yükseldiği miktarın bir orana göre vergiye eklenmesiydi.

Bu kanuna göre, subaylar ve 60 yaşını dolduran yurttaşlardan vergi alınmayacaktı (224).

23 Nisan 1920'de birinci Büyük Millet Meclisi'nin açılışından sonra kurulan ilk hükümetin programında da nafia meselesi dile getirilmiş, ancak içinde bulunan şartlar sebebiyle tamirat ve acil işlerin yapılacağı

(222) Türk İstiklal Harbi, a.g.e., s. 215-218.

(223) Türk İstiklal Harbi, a.g.e., s. 219.

(224) Türk İstiklal Harbi, a.g.e., s. 237-239.

belirtilmiştir. 3 Mayıs 1920 tarihinde kurulan I. icra vekilleri heyeti ⁽²²⁵⁾ 'nin programında Nafia meselesi dile getirilmiştir. Umuru nafia hakkındaki teşebbüsatımıza gelince; "Memleketin iktisadi açısından önemli olupta şimdiye kadar inşasına suretle başlanmamış olan ana hatların malum olan buhrandan dolayı bu sene inşaatına devam olunmaması zaruridir. Ancak mevcut olan yollarda ahalimizin gelip geçmesine engel olan bozuk yol ile köprülerin ve bunlar üzerinde yapılmamış önemli kısımlarının yapılmasına acilen girişileceği" ⁽²²⁶⁾ belirtilmektedir. Yeni açılan T.B.M.M. ve onun ilk hükümeti bir yandan savaş için hazırlıklarını sürdürürken diğer yandan da yol işlerine imkanlar ölçüsünde önem vermiştir.

Milli mücadelenin başlaması üzerine cephelere cephane ve yiyecek ulaştırılmasında yolsuzluk sebebiyle problemler çıkmıştır. Bunun üzerine yol meselesi açısından çok önemli olan 21 Şubat 1921 tarihinde "Tarik Bedeli Nakdisi Hakkında" (Yol Para bedeli) 102 sayılı kanun çıkarılmıştır ⁽²²⁷⁾.

Bu kanuna göre; (Türkiye'de ikamet eden 18-60 yaşları arasındaki her erkek, yol vergisi ile sorumlu tutuluyordu, altı çocuk sahibi olan bütün babalar, sakatlar, fakirler askerliklerini yapmakta olanlar, işçi toplama işleri ile uğraşan imamlar ve muhtarlar bu vergiden muaftırlar.

Türkiye'de altı aydan fazla ikamet eden ecnebiler bu vergi mükellefleri arasına ithal edilmiştir. Diplomatik ve resmi masuniyeti haiz olan kimseler mütekabiliyet şartıyla bu vergiden muaftır ⁽²²⁸⁾.

(225) T.B.M.M. Tutanak Dergisi, Dönem I, cilt , s. 196, 202, 298.

(226) Nuran Dağlı-Belma Aktürk, Hükümetler ve Programları 1920-1960, Ankara, 1988, s. 4, cilt I, Bkz.: Geniş bilgi için, T.B.M.M. Tutanak Dergisi: Dönem I, Cilt I, s. 241, 242, programlarla ilgili görüşmeler, s. 242-245.

(227) İsmet İltter, a.g.e., s. 44.

(228) T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Bayındırlık Dergisi, Aralık, 1947, Sayı: 4, s. 65.

Kanunun 6. maddesine göre; vergi ödemeyecekleri tesbitle edilenlerin yükümlülükleri, oturdukları yerlerden uzaklığı üç saati geçmeyecek yerlerdeki "Turuk-u Adiyeye ve Hususiye"de çalışmak üzere bedeni yükümlülüğe çevrilmekteydi.

Ayrıca kanunla verginin on lira olduğu ve iki taksitle veya on günlük bedeni hizmet ile ödeneceği tesbit edilmiştir. Fevkalade hallerde bu bedeni hizmet 12 güne çıkarılabilir. Hükümet memurları vergiyi nakden vermeğe mecburdurlar, bedeni hizmeti tercih edenler, 12 saatlik mesafeye inhisar edecek bölgelere gönderilebileceği belirtilmiştir. Bu kişiler yol işi olmadığı zaman devletin diğer inşaat işlerinde çalışabilecekti.

Kanunda dikkat çeken bir hususda Cumhuriyetin ilk yıllarında nüfus artışını teşvik etmek amacıyla çok çocuklu aile reislerinin yol mükellefiyeti kanundan muaf olmalarıdır.

14 Ağustos 1923'te kurulan beşinci icra vekilleri heyeti (229) hazırladığı hükümet programında Nafia işleriyle ilgili olarak şu kararları almıştı. "Harb senelerinde umur-u nafiaya mecburiyetlerden dolayı az masraf edebildik. Yollarımız, köprülerimiz tamire muhtaç olduğu gibi birçok limanlarımız henüz inşa olunmamış ve birçok nehirlerimiz mecralarına tesadüf eden arazi için servet kaynağı olacak yerde bakımsızlık yüzünden o arazi için felaket sebebi olmuştur. Birçok yerlerde öyle bataklıklar, vardır ki masraf edilip kurutulsa civar ahali için aynı feyiz ve bereket olacaktır.

Ancak bütün bu ihtiyacatın bütçeden teminine bu gün için imkan yoktur. Bu gün yapabileceğimiz azami fedakarlık umur-u nafia için 1922 senesinde mevzu tahsisatı 6.7 misline yükseltmek olacaktır. Bununla

(229) Nuran Dağlı-Belma Aktürk a.g.e., s. 9-16-17 bkz. geniş bilgi için T.B.M.M. Tutanak Dergisi: Dönem 2, cilt 1, s. 60-62.

şoseler ve umum köprüler tamir olunacak liman ve nehirler hakkında fenni tetkiklerde bulunulacak ve projeler hazırlanacaktır.

1914-1923 tarihleri arasında savaşlar sebebiyle yol konusunda önemli çalışmalara rastlamıyoruz. Ancak ordunun ihtiyaçları doğrultusunda yol tamiratları yapılmıştır. T.B.M.M.'sinin açılışından sonra 1921 tarihli "Tarık Bedeli Nakdisi Hakkında" 102 sayılı kanun önemli bir gelişmedir. Ayrıca kurulan hükümetler programlarında nafia ile ilgili işlere yer vermişse de Cumhuriyet dönemine gelinceye kadar karayolları çok ihmal edilmişti. Meşrutiyetten sonra her ne kadar yol yapımı Nafia Nezaretince programlaştırılıp bazı ana şoselerin inşası için bir Fransız şirketi ile anlaşmaya varılmışsa da araya giren harpler sebebiyle yol yapımı yeterli olamamıştı⁽²³⁰⁾. Esasen hayvanla çekilen arabalara göre yapılan yollar umumiyetle dar (6-7 metre) virajlı ve sağlam temelden mahrum olduklarından motorlu araçların seyriseferine elverişli değillerdi. 1914'te motorlu araç mevcudu, şöyleydi: ⁽²³¹⁾.

Tablo 3: 1914 yılı motorlu araç sayıları

	Adet
Istanbul	110
Izmir	22
Suriye	25
Sair	30
TOPLAM	187

Kaynak: Vedat Eldem, a.g.e., s. 155.

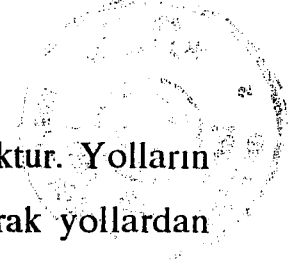
Motorlu araçların sayılarının azlığı bir noktada geniş ve düzenli karayollarına ihtiyacı azaltmıştır, denilebilir.

Cumhuriyet döneminin devraldığı karayolu miktarı 18.335 km.dir⁽²³²⁾. Bu yollarında tamamına yakını I. Dünya Savaşı ve ardından gelen Kurtuluş Savaşında tahrip olmuştur. 1923 yılı yollarını

(230) Vedat Eldem, Osmanlı İmparatorluğunun İktisadi Şartları hakkında bir Tetkik Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 1970, s. 155.

(231) Vedat Eldem, a.g.e., s. 155.

(232) Nazım Berksan, a.g.e., s. 124.



incelediğimizde devralınan yollarda parke ve asfalt yol yoktur. Yolların 13885 km.'si tamire muhtaç şose ve 4450 km.'si de toprak yollardan oluşmaktadır. İstanbul'da bile sarayların önleri hariç, yağmurlu havalarda karşıdan, karşıya geçemeyecek kadar kötü bir yol şebekesi vardı.

Bu sebeple yol konusu 1923 yılı içinde daha Cumhuriyet ilan edilmeden önce toplanan İzmir İktisat Kongresinde gündeme gelmiş ve yollarla ilgili olarak alınan kararla⁽²³³⁾ yollar meselesinin hükümetle, Nafia Nezaretine bırakılması, yapılacak incelemelerden sonra ülke için en uygun olan sistemin kararlaştırılarak uygulamaya geçilmesi ve kısa zamanda memleketin her tarafında örümcek ağı gibi yolların yapılması.

Millet fertlerinin yıllardır yol bedeli ödedikleri halde düzenli yollara kavuşamadıkları, bu sebeple yol bedelinin kaldırılarak yerine amele-i mükellefe usulünün konulması ve bilfiil çalışamıyanlardan bedel-i şahsi alınması, köylerden kasaba ve istasyonlara, kaza merkezlerinden de vilayet merkezlerine yapılacak olan bu hususi yollar için mühendis ve kondüktörler tayini ve vesait-i fenniye ve sinaiye tedariki gibi hususlar ittifakla kabul edilmiştir. Bunun üzerine 1923 yılında geniş çaplı bir program hazırlanmıştır. Bu program özetle şu konulara yer vermektedir (234).

Buna göre "Refah ve gelişmenin yola bağlı" olduğu "terraki ve Medeniyetin yolları takibettiği" Nehir ve Demiryollarının ucuz bir taşıma aracı oldukları ancak inşa işlerinin çok pahalı ve memleketin her yerine ulaşmalarının mümkün olmadığı şose yollarının daha ucuza ve kolaylıkla her köşe ve bucağa ulaşılacağı belirtilmektedir.

(233) Gündüz Ökçü, a.g.e., s. 396-397.

(234) Türkiye Devleti Nafia Vekaleti Umur-u Nafia Programı, İstanbul, 1339 (1923).



Kırların imar edilmesi ve köylerin geliştirilmesi istenmektedir. Bunlar gerçekleşmediği takdirde şehirlerde sefaletin başgöstereceği belirtilmektedir.

Meşhur darb-ı meselede "Vita Vita" (Hareket berekettir) sözünün son otuz yılda uygulanmaya başladığı, ülkemizde zaruri görülen ziraat ve saniiinin gelişip güçlenmesi için şehir kasaba ve köyleri birbirine ve komşu memleketlere bağlamaya çalışmanın en önemli "Vazife-i Vataniye" olduğu kabul ve telakki edilmiştir.

Bu dönemde 24.361 kilometrelik yolun bakım, onarım ve açılmasının planlandığı, bunlar için 156 milyon lira harcamanın yapılmasından bahsedilmiştir.

Milletlerin maddi yönden kalkınmaları ve medeniyet yolunda ilerlemelerin en önemli unsurunun yol olduğu belirtilerek, Avrupa ülkelerinden Fransa'nın son yarım asırda 11 milyar lirayı yolların tamir ve bakımı için harcadığını, İngilterenin ise 1892 senesinde yol bakımı için sekiz buçuk milyon lira harcadığı bahsedilmektedir.

Ülkemizde ise o günkü rayiç ile yolların inşaa ve tamirâtı için tahsis edilen on dokuz buçuk milyon liranın yapılacak işlemler için yeterli sayılamayacağı belirtilmiştir.

Cumhuriyetin ilanından hemen sonra ülke ekonomisini geliştirmesi bakımından daha faydalı olacağı düşüncesiyle daha ziyade demiryolları yapımına ağırlık verilmiştir. Ancak karayolları da ihmal edilmeyerek bazı tedbirler almıştır.

Alınan ilk tedbir, eskiden kalma yolların genişletilmesi, bakım ve onarımının yapılması suretiyle, bunların yaz ve kış geçit verecek duruma getirilmesidir. Bundan sonra da yeni yolların yapılması gelecektir. Fakat buna rağmen standartları yüksek yolların inşaaı bakımından

Cumhuriyet'in ilk dönemlerinde önemli bir başarı sağlanamamıştır⁽²³⁵⁾. Karayollarında beklenen gelişmelerin sağlanamamasında bazı önemli sebeplerin etkili olduğunu görüyoruz. Bu sebepleri şöyle sıralayabiliriz:

- a) Mali güçlükler.
- b) Yasal düzenlemeler.
- c) Motorlu araç sayısındaki yetersizlikler.
- d) Ulaşım konusundaki tercihler.
- e) Dış etkenler.

1923'e geldiğimizde ülke büyük bir savaştan çıkmıştı. Ekonomik sıkıntılar hat safhaya ulaşmıştı. Bu şartlar altında elbetteki yol konusuna yeterli kaynak sağlanamamıştı. Tablo 4'de verilen rakamlara baktığımızda 1922 ile 1928 yılları arasında karayollarına, Tablo 5'de ise 1923-1928 yılları arasında demiryollarına ayrılan tahsisat ve ödemeleri daha açık şekilde görmekteyiz.

Tablo 4. Karayolları Bütçelerindeki Tahsisat ve Ödemeler

Yıllar	Tahsisat (Milyon TL.)	Ödenen (Milyon TL.)
1922	0.5	0.3
1923	1	0.9
1924	2.5	2
1925	3.7	3.2
1926	2.2	1.9
1927	1.6	1
1928	1	0.9
TOPLAM	12.5	10.2

Kaynak: Süleyman Barda, a.g.e., s. 288.

(235) Hayati Doğanay, Türkiye İktisadi Coğrafyası Ders Notları, Erzurum 1987, s. 238.

Tablo 5. Demiryolları İnşaatları İçin Mali Yılbaşında Verilen Ödenekler (1923-1928)

Yıl	Bütçe	Demiryollarına Verilen Ödenekler	Demiryollarına Verilen Ödeneklerin Bütçe İçindeki Payı (%)
1924	140.433.369	9.800.000	6.97
1925	183.046.854	11.558.000	6.30
1926	190.103.544	12.858.000	6.70
1927	194.454.619	21.740.000	11.17
1928	207.169.338	28.975.000	13.98

Kaynak: İsmail, Yıldırım, a.g.d.t., s. 201, Bkz., Geniş Bilgi için 1923-1950 Bütçe Kanunları

Genel bir değerlendirme yapacak olursak 1923 yılında karayollarına harcanan ödenek miktarı 900.000 bin lira iken bu rakamın 1925'de 3.2 milyona çıktığını görmekteyiz. 1925'ten sonra ise kısmı bir azalmanın olduğunu görmekteyiz. Aynı dönemde demiryollarına ayrılan ödeneklere baktığımızda ise şaşırtıcı bir durumla karşılaşırız. 7 yılda karayollarına ayrılan toplam miktar demiryollarına 1925 yılında ayrılan miktarla neredeyse aynıdır. Bu karayollarına ayrılan ödeneklerde yıllara göre bazı artışlar olsada bu miktarların çok yetersiz kaldığını ve ağırlığının demiryollarına verildiğini gösteriyor. Tablolarda dikkatimizi çeken bir hususta karayollarına ayrılan ödeneklerin tam olarak harcanmadığı ve başka kanallara ayrıldığıdır.

İkinci önemli bir husus yasal düzenlemelerdeki güçlüklerdir. Bu dönemde çıkarılan yasalar, yol yapımı ve onarım işlerini, çeşitli kuruluşlara vermiştir. Bu da yol yapım işlerinde aksamalara sebep olmuştur. Ayrıca içinde bulunulan şartlar sebebiyle zaman zaman, kanunla getirilen şartlarında yerine getirilmediği görmekteyiz.

Üçüncü önemli bir husus motorlu araç sayısındaki yetersizliklerdir. Ülkemizde 1914'de 187, 1920'de 1000 ve 1927 yılında ise 5000 adet

civarındadır⁽²³⁶⁾. Bu araçlarında büyük bir çoğunluğu İstanbul, İzmir, İskenderun, Bursa, Samsun gibi yörelerde bulunmaktadır. Araç sayısı az olduğundan dolayı karayolu konusu ilk akla gelen husus değildir. 1928 yılından sonra ise gerek ülkemizde gerekse dünyada meydana gelen motorlu araç sayısındaki artışlar karayolu konusunu da gündeme getirmeye başlamıştır.

Dördüncü bir husus ta ülke yöneticilerinin ulaşım konusundaki tercihleridir. 1923'den 1938 yılına kadar incelediğimiz döneme dikkat ettiğimizde ağırlığın demiryollarına verildiğini görmekteyiz. Hatta Cumhuriyet hükümetleri, "Karayolları davasına demiryolları yapımıyla başlamıştır." ⁽²³⁷⁾ demek daha doğru olur. ABD yol uzmanlarından Mr. Macdoonald, "20. yüzyıl karayolları devridir. 19. asrın demir yolu asrı olması gibi, karayolları çağımızın en büyük inkılabını yaratmaktadır. Bu gerçeği anlamayan devlet ve milletler, 19. asrın hayat şartları ile yaşamaya mahkumdur.", Alman otomobil yollarının kurucusu Dr. Tood'da "Karayolları şah damarımızdır. Demiryolların sökeceğiz, otomobil yolları yapacağız. Alman milleti ayakta durmak istiyorsa buna mecburdur." derken bizde Cumhuriyet'in ilk yıllarında yine de yol yapımında demiryolları ilk planda gelmektedir. Bunda Osmanlıdan beri gelen zihniyetin önemli rolü olmuştur.

Bu durumda dış etkenlerin tesirini de göz ardı etmemek gerekir. Özellikle 19. asırdan beri gelen demiryolu yapımının gelişmesinde batı emperyalist devletlerin Osmanlı hammadde kaynaklarına ulaşma düşüncelerini de unutmamak gerekir⁽²³⁸⁾.

Bu dönemde yapılan çalışmaları şöyle sıralayabiliriz:

(236) Reşat İzbrak, Türkiye, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1984, s. 475.

(237) Nazım Berksan, a.g.e., s. 72.

(238) Türkiye'de Ulaşım Politikası, T.M.M.O.B. İnşaat Mühendisleri Odası Yayınları, İstanbul 1977, s. 3.

1921 yılında çıkarılan "Tarık Bedel-i Nakdisi Kanunu" Cumhuriyet'ten sonra da bir süre devam etmiştir. Ancak kanunun yetersizliklerinin görülmesi ve çiftçi temsilcilerinin istekleri de göz önünde bulundurularak 19 Ocak 1925 tarih ve 542 numaralı "Mükellefiyet-i Bedeniye Kanunu" çıkarılarak yol konusu yeni baştan ele alınmıştır⁽²³⁹⁾. 1923-1928 yılları arasında öncelikle Tarık Bedel-i Nakdisi Kanunuyla devlet yolları olarak kabul edilen;

Kars-Ardahan-Hopa,

Çanakkale-Balıkesir,

Keller-Bayramiç,

Susurluk-Biga,

Merzifon-Havza,

Silifke-Taşucu,

MutKaraman,

Afyon-Baladız,

Ordu-Sivas-Gaziantep yollarının tamiratlarına girilmiştir.

Bunların dışında ülkemizin çeşitli yörelerinde devlet ve vilayetler kanalıyla aşağıda belirtilen yol çalışmalarının ve diğer faaliyetlerin yapıldığını görmekteyiz.

a. Yol konusunda önemli kararların alındığı bir dönem olmuştur. Yol yapımına ve özellikle, tamiratına önem verilmiştir. Bu konuda 1923 yılında Muş mebusu Osman Kadri Bey'in, Muş-Hınıs arasındaki köprü ile Muş-Erzurum ve Muş-Diyarbakır arasındaki şoseler hakkındaki sualine Nafa vekili Muhtar Bey verdiği cevapta; "Vilayati Şarkiyenin yollarının evvelden beri bozuk olduğunu bu konuda gelecek yıl bu yolların inşaatlarının başlaması için gerekli hazırlıkların yapıldığını"

(239) TBMM., Kavanin Mecmuası, C. 3, s. 39-41.

belirtmektedir⁽²⁴⁰⁾. 1924 tarihinde Üsküdar-Şile yolunun müteahhide verilerek yapılması ve teknik malzeme yardımlarının yapılması kararı alınmıştır⁽²⁴⁰⁾.

1925 tarihinde çıkarılan bir kanunla Kalei-Sultaniye (Çanakkale)-Ezine-Bayramiç-Balya Ezine-Ayvacık yollarıyla Susıgırlık-Gönen-Biga yolları turuku umumiyyeye dahil edilmiştir ⁽²⁴¹⁾.

1925 tarihinde on iki milyon sekizyüz yirmialtıbin dörtyüz kırkbir lira bedel ile Trabzon tüccarlarından Yahya Reis Zade Zekeriyya Efendi tarafından yapılan Trabzon-Erzurum devlet yolunun yedi parçadan ibaret ve toplam 206+37 km. olan yolun 20 Ağustos 1925 tarihinde sona eren tamir süresinin geçen kışın şiddeti ve yağmurların bolluğu sebebiyle 1926 senesi Mayıs sonuna kadar uzatılması, Nafa Vekaletinin 16 Ağustos 1925 tarih ve Yol ve Köprüler Genel Müdürlüğünün 4822/4851 numaralı tezkiresi ile vuku bulan teklifli üzerine 23 Ağustos 1925 tarihli toplantıda kabul edilmiştir ⁽²⁴²⁾.

b. Yollarla ilgili bütçelerde artırıma gidilmesi konusunda çalışmalara başlanmıştır. Bütçenin yeterli olmadığı zamanlarda ihtiyaçlar ölçüsünde eklemeler yapılmıştır.

1923 tarihli, "Nafia bütçesine on altı bin lira zammına dair kanun"la; Nafia Vekaleti senei haliye geçici bütçesine inşaat ve tamiratı acil olanlar ve büyük köprüler için on altı bin lira aktarılmıştır ⁽²⁴³⁾. 1926 tarihli bir kararnamede ise ihaleye çıkarılan fakat taliplisi olmadığından pazarlık usulüyle otuz dokuz bin lira mukabilinde Erzurumlu Ahmet ağaya ihale olunan ve zamanında bitirilemeyen Diyarbakır-Elazığ devlet yolunun Deve geçidi-Karaman kısmına ait bölümün Temmuz 1926 ayları

(240) T.B.M.M., Zabıt Ceridesi Dönem II, Cilt 4, s. 456.

(241) C.A. 030.18.01.01/010.38.13.

(242) T.B.M.M. Kavanin Mecmuası, DönemII, cilt3, s. 219.

(243) C.A. 030.18.01/015.52.19.

(244) T.B.M.M. Kavanin Mecmuası, DönemI, c.1, s. 79.

zarfında yapımının devam ettiği ve gelecekte de devam edileceği bu yüzden istihkakının 1926 senesi bütçesinden verilmesi icra vekilleri heyetine kabul edilmiştir (245).

c. Paris'te yapılan kongreye Türkiye'de katılmış ve burada yol konusunda işbirliği çalışmaları başlamıştır.

Yollarda yol eşyalarına zarar verecek haşerat ve eşyaların her türlü zararlarına karşı, merkezi İstanbul'da olmak üzere ilk olarak "Emtia ve Yol Eşyası Avrupa Anonim Sigorta Kampanyası" kurulmuştur (246).

Bayındırlık konusunda yapılan atılımlara baktığımızda bu dönemde de özellikle demiryolu yapımına verilen ağırlık sebebiyle, karayolları ve köprüler için genel bütçeden yeteri kadar ödenek ayrılamamıştır (247).

1 Kasım 1927 tarihinde kurulan IV. İnönü hükümeti programında şu görüşlere yer verilmiştir(248). Hükümetin Nafia işlerine bilhassa ehemmiyet vermekte olduğunu bilmem açıkça söylemeye lüzum var mıdır? Hükümetler Cumhuriyet'in ilk gününden itibaren başlıca vazifelerinin imar ve medeniyet olduğunu idrak etmekte gecikmedi. Önümüzdeki sene Bayındırlık bütçesini 32 milyon göreceksiniz. Bizim ihtiyaçlarımıza göre henüz eksik bulduğumuz bu rakam bu günkü haliyle de Türk Milletinin nasıl bir sulh ve medeniyet, refah unsuru olduğunu ifade eder ümidindeyim. Bütçeden tedarik olunabilecek vasıtaları gelecek seneler için de memleket müdafası yanında bilhassa memleket imarına tahsis etmek fikrindeyiz. Nafianın bilhassa su işleri ve diğer imar yollarında da faaliyet göstermesine imkan bulacağız.

(245) C.A. 030.18.01/020.54.2.

(246) C.A., 030.18.01/011.45.6

(247) Cumhuriyet'in 50. Yılında Karayolları, s. 36.

(248) Nuran Dağlı-Belma Aktürk, a.g.e., s. 37, Geniş bilgi için, bkz. T.B.M.M., Tutanak Dergisi, Dönem 3, Cilt 1, s. 22, 24.

1927 yılından sonra kurulan İnönü hükümetlerinde Nafia ve özellikle karayolu meselelerine hükümet programlarında fazla yer verildiğini görmemekteyiz.

Mayıs 1928'e gelindiğinde hükümet toplam 1089 km.'lik yeni karayolu yapmıştı ve 2096 km.'lik karayolu da inşa halindeydi. Yeni yapılan yolların bütün yıl boyu kullanılabilir, yüksek kaliteli "Şoseler" olduğu da dikkate alınmalı 1089 km.'lik yolun 822 km.'si 'şose" olarak tanımlanmıştı. Yolların coğrafi dağılımında ise Aydın, İzmir, İstanbul ve Trabzon gibi zengin bölgeler lehine bir eğilim görülüyordu. Ankara, hem önemli bir tahıl üreticisi bölge olduğundan hem de yeni siyasi önemi nedeniyle, yoğun karayolu çalışmalarına sahne oluyordu (249).

543 ve 1131 sayılı iki kanunla yol yapımına kısıtlı imkanlar getirildi ise de önemli bir gelişme sağlanamamıştır. Başbakan İsmet İnönü bunun sebebini 8 Kasım 1928'de mecliste yaptığı konuşmada (250) yol vergisinin toplanamadığı ve toplananın da iyi harcanmadığı şeklinde ifade etmiştir. İnönü yine aynı konuşmasında, "...Ya kanun gelirini tam almak, yol işlerini şimendifer gibi hususi görüşmeler, mülahazalarla sarsılmıyan sağlam fenni esaslara bağlamak lazımdır (251) diyyordu. 1927 yılında devlet ve vilayet yollarının birleştirilmesiyle ilgili kanuna rağmen iki senelik tecrübe; bu kanunun finansman miktarında milli şoseleri ihtiva edecek bir yol ağını tahakkuk ettirmek ve ayakta tutmak kudretinden tamamıyla mahrum bulunduğunu isbat etmiş ve bu ihtiyaçtan 1525 sayılı "Şose ve Köprüler Kanunu" çıkarılmıştır.

(249) Çağlar keyder, a.g.e., s. 51.

(250) T.B.M.M., Zabıt Ceridesi, Dönem 3, Cilt 5, s. 26.

(251) T.B.M.M., Zabıt Ceridesi, Dönem 3, Cilt 5, s. 27.

b) 1929-1938 Dönemi

Yol konusu, planlı ve programlı bir şekilde ilk defa 1929 yılında ele alınmıştır. 2 Haziran 1929'da kabul edilen 1525 numaralı "Yol ve Köprüler Kanunu" ile büyük bir hamle yapılmıştır⁽²⁵²⁾. Çıkarılan bu kanunla yolların yapım, tamir ve bakımları Bayındırlık Bakanlığına bırakılmıştır. Bu kanunla yolların iki kısma ayrıldığını görmekteyiz.

- a) Milli şoseler
- b) Vilayet yolları

Kanuna göre milli şoseler için yapılacak harcamaların finansmanı genel bütçeden olmak üzere Nafia Vekaleti tarafından, Vilayet yolları ise il özel idareleri tarafından yapılacaktır. Bu kanunla getirilen önemli özelliklerden biriside şudur. Sadece yolların yapılması yeterli görülmemekle yolların yapımının yanında sürekli bakımının yapılması, bakım ve onarım işlerinde gelişmiş teknolojilerin kullanılması önemli yenilikler olarak görülmektedir. Yol vergisi konusunda da bazı hükümler getirilerek kişi başına 8 lira olarak tespit edilen yol vergisinin %50'si milli şoseler için Nafia Vekaletine % 40'ı il yolları ve % 10'uda vergi toplama harcamalarına ayrılırken, köy yollarının yapımının köylünün çalışmalarına bırakılması dikkat çekicidir.

Bu kanunun çıkarılmasından sonra yol konusunda ülkemizin jeopolitik, jeostratejik, coğrafi konumları, askeri ve siyasi durumlarının da dikkate alındığını bu sebeple de ülkemizdeki yolların yapılması ve istikametleri hakkında Erkan-ı Harbiye ve İktisat Vekaletlerinin de görüşlerinin istendiğini, bu çerçevede bazı planların yapıldığını görüyoruz. 16 Eylül 1929 tarih ve 8381 sayılı kararname ile ülkemizde milli birliğin sağlanması için doğu ve batı bölgelerimiz arasında düzenli yol ağının kurulması gereği üzerinde durulmaktadır. Bu amaçla 1929

(252) Nazım Berksan, a.g.e., s. 73



yılından başlamak üzere 12 yıllık bir plan çerçevesinde 3594 km yolun yapım ve onarın işi düşünülmüş, bunun içinde 45.000.000 TL.'lik masraf öngörülmüştür. Yolların birbirlerine bağlantılarını sağlayan köprülerin yapımı konusunda da 12 yıllık bir plan hazırlandığını görmekteyiz. Bu dönemde önemli bazı yolların yapımına başlandığını bazılarının da bakım ve onarımına girildiğini görmekteyiz. Bu kanuna paralel olarak başlatılan çalışmaları şöyle sıralamak mümkündür⁽²⁵³⁾.

1. Balya-Çanakkale Yolu:

Bu yolun yapılmasındaki ana sebep Çanakkale ilimizi iç kısımlara ve Balıkesir'e bağlamaktır. Bu yolun yapımına 1928 senesinde teşebbüs edilmişse de asıl inşaaata Nafia Vekaletince 1929 senesinde çeşitli bölgelerde müteahhitler vasıtasıyla girilmiş ve 1932 yılında tamamına yakın kısmı bitirilmiştir. Yol boyunca yüzlerce menfez, köprü, istinad duvarı ve çeşme inşaa edilmiştir. Güzergah genelde ormanlıktır. Yola yapılan masraf 2.811.400 TL.'dir. Uzunluğu ise 160 km.

2. Hopa-Borçka Yolu

Bu yolda Artvin-Kars yöresini Karadeniz'e en kısa şekilde bağlamaya yarayan bir yoldur. Yolun yapımına 1925-1926 yılında girişilmişse de fazla bir netice alınamamıştır. Esaslı bir şekilde yolun yapılması işi 1930 yılında Nafia Vekaleti tarafından müteahhide ihale edilerek 1933 senesi ortalarında tamamen bitirilmiştir. Güzergah genelde dere ve ormanlarla kaplıdır. 655 bin TL. masraf edilmiştir. Yolun uzunluğu 36 km.'dir.

(253) On Yılda Türkiye Nafiası, a.g.e., s. 41 vd.



3. Ankara-İstanbul Yolu:

Bu yolun 1931 senesinde keşfi yapılarak mükemmel bir planla güzergahı memleketimizin ihtiyaçlarına göre gayet fenni bir suretle geçirilmiştir. Ankara'dan başlayan yol Sincan-Ayaş-Beypazır-Nallıhan-Mudurnu-Adapazarı-İzmit'in kuzeyinden Beykoz'a varmakta ve uzunluğu 450 km. olup, demiryolundan 130 km. daha kısadır.

4. Trabzon-Erzurum-İran Sınır Yolu:

610 km. uzunluğunda bulunan bu yol Trabzon'dan başlayıp, Güneşhane-Erzurum-Karaköse Vilayetlerini baştan başa katederek, İran sınırında Pîr Ahmet denilen yerde Tebriz yolu ile birleşir. Yol transit nakliyat açısından olduğu kadar Doğu Anadolu'yu Karadeniz'e bağlayan yegane yol olması açısından da önemlidir. Bu yolun asıl inşasına tanzimat döneminde başlanmışsa da güzergahın çok engebeli ve sarp olması sebebiyle güvenli bir hale getirilmemiştir. Bu şekli ile seri nakliye araçlarının gidiş gelişlerini de sağlamaktan uzak bir duruma düşmüştü.

Bu vilayet bütçesi ile ıslahının mümkün olmadığı görülmüş olduğundan 1931 yılında merkezden idare edilmek ve tahsisatı Nafia Vekaletinden verilmek üzere esaslı suretle tamir ve ıslahına başlanmıştır. 1932-1933 yıllarında bütün yol güzergahı boyunca inşaat devam etmiştir. 1934 yılı itibariyle yol üzerindeki çalışmalar büyük ölçüde bitirilmiştir. Yolun tamirâtı için 3.250.000 TL. tahsis edilmiştir.

5. Diğer Önemli Çalışmalar İse:

Malatya-Elaziz yolu, Maraş-Kayseri güzergahları ve önemli köprü çalışmaları sayılabilir. Ayrıca bu dönemde Ankara ve çevresinde asfalt yol çalışmalarında da önemli mesafe kaydedilmiştir.



Bu döneme etki eden en önemli olay 1929'da başlayan ve Türkiye'yi de etkileyen dünya ekonomik buhranıdır. Buhran sebebiyle öngörülen hedeflere ulaşılamamış halkın durumu da gözönüne alınarak 29 Temmuz 1931'de kabul edilen 1882 numaralı kanunla yol vergisi 4 liraya, 4 lira karşılığı çalışma süresi de 6 güne indirilmiştir. Yine kanun ile Nafia Vekaletinin hissesi % 15'e indirilmiş, kalan % 85'ise il özel idarelerine bırakılmıştır.

Bu büyük rakama rağmen il özel idareleri önceki yıllarda olduğu gibi bu vergiyi eğitim, sağlık gibi başka alanlarda kullanınca yol inşaat programlarında aksamalar olmuştur. Halbuki 1931'de toplanan Birinci Ziraat Kongresinde "Ülkemizin yol ihtiyacı büyüktür" denilerek milli pazar birliğinin sağlanmasının yola bağlı olduğu, yol yapımında fenni usüllerin uygulanması, ihale kanununda daha dikkatli davranılması hususları belirtilerek, yapılan yollarda inşaat tekniğine uyulmaması sonucu meydana gelen yıkılma ve bozulmaların sorumlularının cezalandırılması konusunda teklifler vardır⁽²⁵⁴⁾.

Bu tekliflere rağmen 1933 yılından sonra da karayollarında yapılan çalışmaların yeterli olmadığını, ulaştırma konusunda yine demiryollarına ağırlık verildiğin görmekteyiz. Fakat demiryolları ile ülkenin her köşesine ulaşmak mümkün değildir. Özellikle bazı bölgelerimizde meydana gelen olaylar Cumhuriyet yöneticilerini yol konusunda dikkatli olmaya yöneltmiştir. Nafia vekili Ali ÇETİNKAYA 29 Mayıs 1934'de Meclis'de yaptığı konuşmada "Ülkemizin müdafaası açısından bir takım yollar yapmak mecburiyetindeyiz."⁽²⁵⁵⁾ diyerek iktisadi açıdan olduğu kadar askeri açıdan da yola ihtiyaç olduğunu ifade etmekteydi. Yol siyasi açıdan milli birliği sağlamada önemli bir araç olarak görülmektedir.

(254) 1931 Birinci Ziraat Kongresi İhtisas Raporları, Milli İktisad ve Tasarruf Cemiyeti, Ankara, 1931, s. 2489-2490.

(255) 29 Mayıs 1934 Tarihli Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi, Dönem 4, C. 22, s. 448.

Yol konusuna kesin bir çözüm bulabilmek amacıyla 26 Mayıs 1934'de 2441 sayılı "Nafia Vekaleti Teşkilat ve Vazifelerine Dair Kanun" ile "Şoseler, Köprüler ve Binalar Reisliğinin" kurulması önemli bir gelişme olmuştur. Bu kanunun amacı ülkenin iktisadi ve askerini ihtiyaçlarını karşılamak üzere idari, iktisadi ve ticari merkezleri, birbirlerine bağlayacak şekilde demiryollarını besleyecek yollar yapaktır⁽²⁵⁶⁾. Bu kanun ve daha sonra 14 Haziran 1935'de 2799 numaralı kanunla getirilen değişiklikler az da olsa karayollarına önem verilmesini sağlamıştır. Bu kanuni düzenlemelere paralel olarak önemli yol çalışmalarına girişildiğini görmekteyiz. Bu çalışmalardan bazılarını şöyle sıralamak mümkündür⁽²⁵⁷⁾.

1. Zonguldak Vilayetinde:

Zonguldak-Bartın-Safranbolu ve Zonguldak-Devrek yollarının inşasına başlanmıştır. Bartın Safranbolu yolunun 000+000-18+000'inci kilometreleri arasındaki şosenin esaslı tamiratına ait 42.799 lira keşifli iş ile Zonguldak-Devrek yolunun 6+516-47+025 kilometreleri arasında, 22.673 lira bedelli esaslı şose tamirâtı, Beycuma-Çaycuma yolunun 0+000-13+732 kilometreleri arasındaki kısmı ise 52.296 lira keşifli şose tamirâtı işleri eksiltmeye çıkarılmıştır.

2. Edirne Vilayetinde:

Edirne-Uzunköprü-Keşan yolunun inşasına başlanmıştır. Bu yolun Uzunköprü-Keşan kısmınının 4+726-51+000 kilometreleri arasında, 72.739 lira keşifli 7.639 metrelik blokajlı şose tamirâtı işinin 41.440 liralık parçası ile Çanakkale Vilayetinde Gelibolu-Keşan yolunun 0+000-21+168

(256) Nazım Berksan, a.g.e., s. 82-83.

(257) 10+4 Cumhuriyetin yıldönümünde Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi, s. 129 vd.

kometreleri arasında 49.847 lira keşifli 18.171 metre tülünde esaslı şose tamiratı işleri vilayetlerince eksiltmeye çıkarılmıştır.

3. Bursa Vilayetinde:

Turizm bakımından önemli görülen Bursa-Mudanya şosesinin iki senede tamamlanmak üzere 5 metre genişliğinde asfalt beton ile kaplanmasına il genel meclisince karar verilmiş ve hazırlanan 363.828 liralık keşif evrakı merkez fen heyetince incelenerek tasdik edilmiş ve eksiltmeye çıkarılmıştır.

4. Samsun Vilayetinde:

Samsun-Bafra yolu esaslı şose tamiratı 162.194 lira keşif bedeli ile ihale edilmiştir.

5. İzmir Vilayetinde:

Dikili-Ayvalık yolunun 7+30-115+533 kilometreleri arasında 43.284 lira keşifli şose inşaatı eksiltmeye çıkarılmıştır. 1936 mali yılında vilayet yolları inşaa ve tamiratına 6.644.783 lira harcama yapılmıştır. Bu paranın;

344.112 lirası sürekli tamirata,

1.862.302 lirası ihale suretiyle yapılan yeni inşaat masraflarına,

4.438.369 lirası da emanet işlere sarfedilmiştir.

Vilayetlerin sarfettiği bu para, yol parası tahsilatından ve yollarda bilfiil çalışan mükellef amelelerin bedeni mesaisinden temin edilmektedir. Senede ortalama olarak nakden 8.5 milyon lira yol vergisi tahsilatı yapılmaktadır. Bu tahsilatla yapılan yolların bazılarını da şöyle sıralayabiliriz:

1. Ankara-Ayaş-Beypazarı-Nallıhan-Mudurnu yolu:

Bu yolun tamamı 170 km.'dir. 95 km.'den ibaret olan Ankara-Ayaş-Beypazarı kısmında devamlı tamirat postaları vasıtaları ile cüzi tamirat, hendek ve banket düzeltmeleri ile kumlama faaliyetlerine önem verilerek tamamı yapılmıştır.

Beypazarı-Nallıhan-Mudurnu hududuna kadar olan 75 km.'lik kısımda, kışın yağışlı havalarda bataklık yaparak geçidi güçleştiren bozuk kısımlar mevcuttur. Bu kısımlarla ilgili olarak gerekli çalışmalar ve menfezler yapılarak yol daha düzenli hale getirilmiştir. 1937-1938 yılında yapılacak kısımların bitirilmesinden sonra Ankara-İstanbul yolunun Ankara vilayeti dahilindeki kısmı tamamıyla bitirilmiş olacaktır.

2. Bolu-Adapazarı yolu:

Yıllardan beri bozukluğuyla meşhur olan bu yolun Bolu dağı kısımlarındaki arızaları giderilerek 7.840 m uzunluğunda şose esaslı şekilde tamir edilmiştir. Genel bütçeden yapılan yardımla esaslı tamirata yapılan 10 km yol ile bu yolun geliş ve gidişi muntazam bir şekilde temin edilmiş bulunmaktadır.

3. Ankara-Balâ-Kırşehir yolu:

Kırşehir'i başkent Ankara'ya bağlayan 191 km. uzunluğunda olup, tamamı şose halindedir. Her bakımdan birinci derecede önemli olan bu yolun 80'inci km.'si civarındaki Kûrebeli mevki her sene kış mevsiminde karla kapanmaktadır. Bu sebeple bölgeye altı km.'lik bir varyant yapılmaktadır. Bunun dışında yolun Ankara iline dahil muhtelif yerleri tamir edilerek 14 menfez inşası tamamlanmıştır. Kırşehir iline ait kısımda ise genel bütçe tahsisatından yapılan 5.000 liralık bir yardımla 3.900 metre uzunluğunda esaslı şose tamirata yapılmıştır. 1937-1938

yılındayapılacak diğer önemli tamiratlarla yolun tamamına yakın kısmı üzerindeki arızalar giderilmiş olacaktır.

4. Ankara Civarı yolları:

Bu yollar genelde asfalt yollarıdır. Bunlardan birisi Ankara-Kırşehir istasyonu bağlantı yolu, diğeri de Bendderesi-Mezarlık ikinci kısım asfalt yoludur.

Bu çalışmaların dışında bizzat Nafia Vekaleti tarafından yaptırılan yollar da vardır. Bu yollar önemleri ve harcamaların büyüklüğü sebebiyle illerce başarılamayıp, bakanlıkça bir programa göre yapılan yollardır. Bu yollar için bakanlık tahsisatından 1.683.105 lira harcanmıştır. Bunlardan bazıları şöyle sıralanabilir;

1-) İstanbul-Edirne asfalt yolu:

Bu yolun İstanbul ili içinde bulunan kısmının uzunluğu 82+300 km.'den oluşmaktadır. Yapılan çalışmalarla asfalt ve beton asfaltla kaplanmıştır. İstanbul sınırı-Lüleburgaz asfalt yolu ise; Trakya'nın kalkınma ve gelişmesinde büyük rolü olamakla birlikte, turizm bakımından da İstanbul-Edirne yolunun önemli bir bölümünü teşkil eden 83 km.'lik kısmı genel bütçeden de sağlanan katkılarla 1936 yılı sonuna kadar tamamlanmıştır. Ayrıca güzergah üzerinde bulunan Çorlu, Ergene, Karıştıran, Lüleburgaz gibi büyük köprülerde tarihi özellikleri bozulmadan tamir edilmiştir. Bu yola 1937 yılı ortalarına kadar 1.964.331 lira harcanmış ve zamanla yol çevresi de ağaçlandırılmıştır.

2. Florya bağlantı yolu:

2.5 km uzunluğunda olan bu yol Topkapı-Silivri asfalt yolunun 12+500'üncü km.'sinden ayrılıp Florya plajına giden yoldur. Yolun

genişliği 9 m beton asfalt ve kenarlarında birer buçuk metre banket olmak üzere 12 metredir. İnşaa masrafı 95.018 lira olup kiştan önce bitirilecektir.

3. Trabzon-İran transit yolu:

Yapım ve tamirati ęok eski yıllara dayanan bu yol üzerinde devlet otobüs ve kamyon servisi başlatılmıştır. İşletme işi ise Devlet Demir Yolları ve Limanları idaresine verilmiştir. Bu hususta gerekli araçların alınması ve işletme masrafları için tahsis edilen 280.000 liranın 106.000 lirası ile 24 kamyon, 8 otobüs satın alınmış, tamir tezgahlarının kurulmasına 50.000, avadanlık ve demirbaş için 5.000, gümrük resmi olarak da 59.000 lira olmak üzere toplam 225.000 harcanarak geri kalan 55.000 lira da işletmenin diğer masraflarına ayrılmıştır. Alınan kamyonlar 2'şer tonluk, otobüsler ise 13'er kişiliktir. 1935-1936-1937 senelerinde yapılan harcamalar ile yapılan cankurtaran sığınakları yolda güvenliği büyük ölçüde sağlamıştır.

4. Dördüncü Umumi Müfettişlik Mıntıkasında:

Elazığ-Pülümür yolu; 500.000 lira tahmini bedelle 9 Eylül 1936 tarihinde 730 günde bitirmek şartıyla ihale edilmiştir. 8 Ağustos 1937 tarihine kadar birinci 25 km.'lik kısmı ve daha sonra da Pertek köprüsünden sonraki ikinci 25 km.'lik kısmın taş ve blokaj hazırlıkları bitmiştir. 42. km.'ye kadar toprak tesviyesi yapılarak Hozat'a kadar güzergah tayin edilmiştir.

5. Pertek-Tunceli yolu:

220.000 lira tahmini bedelle ve bindebir tenzilatla İnşaat Türk Limited şirketine ihale edilmiş ve ęalıřmalar başlamıştır.

6. Ankara-Çubuk barajı asfalt yolu:

Daha önce yapılan baraj asfalt yolu kenarlarına 27.150 lira harcama ile parke kaldırım ilave edilerek şose genişliği 5 m.'den 6.5 metreye çıkarılmıştır. Ayrıca yol üzerine işaret levhaları konularak şosenin emniyeti sağlanmıştır.

7. Ankara-İstanbul yolu Tayyare Meydanı kısmı:

Ankara-İstanbul yolunun Tayyare Meydanı kısmında 4.5 km.'lik beton asfalt yol ile 2 senelik bakım ve tamiri 72.628 liraya müteahhide ihale edilmiştir. 19 Temmuz 1937'de yapılan mukaveleye göre işe bir ay içinde başlanacak ve üç ayda inşaat bitirilecektir.

8. Diyarbakır İstasyonu-Urfa kapısı yolu:

Yolun tamamı 985 m. genişliği de 37 metredir. Demiryolu istasyonunu şehre bağlayan bu yol, her iki tarafında piyadeler için 7'şer metrelik tretuvar, nakliye araçları için 6'şar metrelik iki kısım kaldırım ve 11 metrelik ağaçlık orta kısım ayrılmak suretiyle bulvar tarzında tanzim edilmiştir. Tahsisatı Vekalet demiryol inşaatından verilmiştir.

9. Malatya-İstasyon park kaldırım inşaatı

Tahsisatı demiryolu inşaatından verilmek üzere yapılacak olan iş, 535 metre uzunluğunda ve 9 metre genişliğinde parke kaldırım inşaatıdır. 24 Haziran 1937 tarihinde 26.317 liraya ihale edilmiş olup 4 ay içinde bitirilecektir.

10. Balya-Çanakkale yolu sürekli tamirâtı:

1933 senesinde yaklaşık 3.000.000 lira harcanarak bitirilen bu yol, her sene sürekli tamirata tabi tutularak muhafaza edilecektir. 1936 yılında bakım ve tamirâtı için 30.000 lira harcanmıştır.

11. Hopa-Borçka yolu sürekli tamirâtı:

36 km.'den ibaret olan bu yolun sürekli tamirâtına devam edilmiştir. 1936 yılında tamirat için 6.500 lira harcanmıştır. 1937 yılında yapılacak işler ise bir programa bağlanmıştır. Buna göre şose inşaatı ve silindir taksitlerine 1.506.968 lira, daimi bakım ve silindir mübayası için 408.048 lira tahsis edilmiştir.

Demiryollarını destekleyecek şekilde yapılacak karayollarının ülkenin gelişmesine katkısını gören Cumhuriyet idarecileri hükümet programlarında da karayolu konusuna önem vermeye başlamıştır. 8 Kasım 1937'de kurulan Celal Bayar hükümetinin hazırladığı hükümet programında karayolu yapılması, asfaltlama ve köprü yapımı konusuna geniş bir yer verdiğini, bu amaçla yol ve köprüler konusunda zaruri düzenlemelerin yapılacağını, özel idarelere yardımcı olunacağını belirttiğini görmekteyiz⁽²⁵⁸⁾. 21 Mart 1938 yılında ise Genel Kurmay Başkanlığı yayınladığı bir emirle Tunceli ve çevresinde meydana gelen olaylar sebebi ile yol yapılmasını istiyordu. Buda yolların askeri ve siyasi açıdan ne kadar önemli olduğunu göstermektedir

Ancak yol programları mali yönden yeterli bir şekilde desteklenmediği için karayollarında istenilen gelişme sağlanamamıştır. Fakat yine de bu dönemde daha önce saydığımız yollara ek olarak inşa ve tamirleri yapılan yollar vardır. Bu yolların Zonguldak, Edirne, Bursa, Samsun, İzmir, çevresinde yaygınlaştığını ayrıca;

(258) Nuran Dağlı, Belma Aktürk, a.g.e., s. 37.

Samsun-Sivas ve Samsun-Çorum yolları
 Bolu ve çevresi yolları
 Ankara-Ayaş-Bey pazarı-Nallıhan-Mudurnu yolu
 Bolu-Adapazarı yolu
 Trabzon-Of-Bayburt yolu
 Şebinkarahisar-Su şehri yolu
 Erzurum- Sarıkamış yolları
 Londra- İstanbul yolunun Edirne-İstanbul arası
 Muş- Bingöl yolu
 Antalya-Burdur yolu
 İstanbul ve çevresi yolları
 Mersin ve çevresi yolları
 Uşak ve çevresi yolları
 Ankara-Bala-Kırşehir yolu
 Trabzon-İran transit yolu inşaat ve tamirâtı
 Elaziz-Pülümür yolu

Pertek-Tunceli, yolları gibi önemli yol çalışmalarında yapıldığını görmekteyiz⁽²⁵⁹⁾. 1938 yılı başlarından itibaren ise İkinci Dünya savaşı hazırlık yapıldığı ve ekonomik krizlerin çoğaldığı bir dönem olması sebebiyle her alanda olduğu gibi karayolları alanında da bazı sıkıntılar meydana gelmiştir. Fakat harbin doğurduğu zaruretler, karayollarımızla alakadar olunması lüzumunda ortaya çıkarmıştır. Özellikle askeri bakımdan önemli bölgelerde (Trakya gibi) yol faaliyetlerine girişilmiş fakat finansman güçlükleri⁽²⁶⁰⁾ yüzünden meselenin haline imkan bulunamamıştır. Bu dönemin önemli çalışmalarından biriside turistik yollar meselesidir. Karayollarının ülke

(259) 10+4 Cumhuriyetin yıldönümünde Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık işleri dergisi, sayı.5,s.130-165

(260) "Yol Davamız", Karayolları Genel Müdürlüğü Neşriyatı, Ankara-1948, s. 2.

turizmüne dolayısıyla kalkınmamıza katkısının anlaşılması önemli bir gelişme olarak görülebilir. Bu amaçla 22 Haziran 1938 tarihinde 3477 sayılı kanunlada; İzmir Vilayeti turistik yollarının inşaaı hakkındaki kanun çıkarılmıştır.

1938 yılı başında karayollarımızın uzunluğu, 9179 km.'yi şöse olmak üzere 38.864 km.'ye ulaşmıştır ki bu da önemli sayılacak bir gelişmedir. Ekteki istatistiklerde yapılan çalışmalar rakamlarla daha iyi bir şekilde görülecektir.

İstatistiki bilgilerde 1923-1938 yılları arasındaki döneme baktığımızda devletin Cumhuriyetli birlikte demiryolları, karayolları ve köprü yapımına yer verdiğini görmekteyiz. Tablo 6.'da 1928 yılından sonraki dönemde karayollarındaki tahsisat ve ödemeleri incelediğimizde

Tablo 6. Karayolları Bütçelerindeki tahsisat ve Ödemeler

Yıllar	Tahsisat (Milyon TL.)	Ödenen (Milyon TL.)
1929	3.9	1.5
1930	6.5	2.6
1931	5.7	2
1932	5	3.7
1933	2.7	2.4
1934	1.6	0.6
1935	2.4	1.6
1936	2.5	2.5
1937	2.8	2.8
1938	2.7	2.7
TOPLAM	35.8	22.4

Kaynak: Süleyman Barda, a.g.e., s. 228

1929 yılından itibaren meydana gelen dünya ekonomik buhranına rağmen ayrılan ödeneklerde artışlar vardır. Fakat buna karşılık harcanan miktarların düşük olduğunu görmekteyiz. 1933 yılından itibaren ise kısmi bir azalma vardır. Bu azalma ekonomik buhranın tesirlerinin hala devam

ettiğini, yine daha önceki dönemde olduğu gibi ayrılan ödeneklerin karayolları dışındaki işlere harcandığını göstermektedir.

Aynı dönemde demiryollarına ayrılan para miktarlarını incelediğimizde ise 1929 yılı öncesi dönemde olduğu gibi sonrasında da demiryollarına daha fazla önem verildiğini görüyoruz. Bu durumu tablo 7.'de daha açık bir şekilde görebiliriz.

Tablo 7. Demiryolları İnşaatları İçin Mali Yıl Başımda Verilen Ödenekler (1929-1938)

Yıl	Bütçe	Demiryollarına Verilen Ödenekler	Demiryollarına verilen Ödeneklerin Bütçe İçindeki Payları (%)
1929	220.408.481	28.200.000	12.79
1930	222.646.523	27.994.767	12.57
*1931	186.582.005	21.281.382	11.40
1932	169.146.747	07.009.158	4.14
1933	170.474.794	11.109.158	6.51
1934	184.075.636	8.666.977	4.70
1935	195.011.053	8.061.165	4.10
1936	212.755.580	7.221.021	3.30
1937	231.017.776	8.879.501	3.84
1938	249.954.020	10.892.040	4.35

* 1931 yılı 11 aylıktır.

Kaynak: İsmail Yıldırım, a.g.d.t., s. 201, Bkz. Geniş Bilgi İçin 1923-1950 Bütçe Kanunları

Demir yollarında da karayollarında olduğu gibi ödeneklerde aşırı bir düşüş görülmezken yine 1932 yılından itibaren buhranın tesiri ile önemli düşüşlerin olduğu görülmektedir.

Bu ikinci dönemde karayollarına 22.4 milyon liralık bir harcama yapılmışken, bu oran 1931 yılında demiryollarına ayrılan bir yıllık ödeneye eşit durumdadır. 1938 yılı dahil olmak üzere devletin 17 yıl

içinde karayollarına bütçeden ayırdığı pay 48.3 milyon liradır. Bu miktarın ancak 32.6 milyon lirası karayollarına harcanırken paranın üçtebirden fazlası başka alanlara harcanmış veya ödenmemiştir. Devlet 1938'e kadar bütçeden demiryollarına her yıl ortalama % 7 civarında pay ayarırken, karayollarına ayrılan pay %1-2 civarındadır. Bir başka hususta 1935'den sonraki dönemlerde karayolları için bütçeden ayrılan paraların tamamının harcanmasıdır. Bu önemli bir gelişme sayılabilir. Böylelikle karayollarına bu tarihten itibaren daha fazla önem verildiğini söylemek mümkündür.

1928-1932 yılları arasında ekonomik faaliyetlerde genelde bir azalma vardır. Yollarda bundan nasibini almıştır. Bu dönemde yeni yol inşaatına girişmeyen iller ortalaması 32'dir. Aynı dönemde gerek yeni yol inşaatı ve gerek bakım faaliyeti gösteremeyen il adedinde toplamın % 15-24'ü civarındadır. 1927-1931 yılları arasında Giresun-Hakkari-Rize-Siirt ve Van illerinde yol inşaatına dair faaliyet bildirilmemiştir. Artvin-Cebelibereket-Elazığ-Erzincan'da dört sene ve Muş-Samsun-Malatya ile Kars illerinde üç sene müddetle inşaat faaliyeti yoktur⁽²⁶¹⁾.

1929 yılında kabul edilen şose ve köprüler kanunuyla sadece yolun yapılmasının yeterli olmayacağı aynı zamanda tamirinin de önemli dile getirilmiştir. Fakat meydana gelen ekonomik ve siyasi olaylar sebebiyle bir yol bakım masası ancak 1943 yılında kurulabilmiştir⁽²⁶²⁾. Yol kanusuna Atatürk'ün yakın ilgi ve yönetimi de etki yapmıştır. 1935 yılında yurt gezilerinden birinden döndüğünde "halk, köylü bana her yerde iş programını iki kelime ile ihtar ettiler; yol ve okul" uyarısıyla Cumhuriyetimizin gelişiminin ana ilkesini özetlemesi⁽²⁶³⁾ yöneticilerin bu konuda hassasiyet göstermelerini sağlamıştır. Cumhuriyetin ilan edildiği

(261) T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Bayındırlık Dergisi, Aralık 1947, S. 4, s. 61.

(262) Cumhuriyet'in 50. yılında karayollarımız, s. 242.

(263) Cumhuriyet'in 50. yılında karayollarımız, s. 38.

1923 yılından 1938 yılına kadar geçen süre içinde yapılan yol miktarı tablo 8.'de gösterilmiştir.

Tabloyu incelediğimizde birinci bölümü teşkil eden 1923-1928 yılları arasındaki 5 Yıllık süre içinde karayollarında önemli bir gelişmenin olmadığını eskiden kalan yolların tamir edilerek bakımlı hale getirilmeye çalışıldığını görmekteyiz. Tablo'da dikkati çeken bir başka hususta 1933 yılına kadarki dönemde asfalt yol çalışmasının olmadığını, ancak bu tarihten itibaren asfalt yol çalışmasının yapıldığını görmekteyiz. 1929'da başlayan ekonomik buhrana rağmen yapılan yol miktarında genelde yavaşta olsa bir artışın devam ettiğini ve bu durumu 1938 yılı sonuna kadar aynı seviyelerde sürdüğünü görmekteyiz. Fakat 1930 yılında iyi şose ve şose miktarında azalma görülür ki bu da buhranın etkisindedir. 1938 yılı sonu itibariyle ülkede yapılan toplam 40.235 km. yolun 237 km.'si asfalt, 9.2801 km.'si iyi makadam yol, 6.918 km.'si bozuk makadam yol, 4.587 km.'si köprülü tesviye, 8.941 km.'si köprüsüz tesviye ve 9.751 km.'si de toprak yoldan oluşmaktadır. Bu rakamlara baktığımızda nisbi bir artış varsada bu miktar ülkemizin büyüklüğü açısından yeterli değildir.

Tablo 8. 1923-1938 Yılları Arası Yol Durum Cetveli Özeti

Yıllar	Yolun Uzunluğu	ŞOSELER										TESVİYELER			HAM YOLLAR	
		Parke km.	Beton km.	B. Asfalt km.	Sathi Asfalt Kaplama km.	Stabilize km	İyi makadam km.	Bozuk Makadam km.	Küprülü km.	Küprüsüz km.	Araba	Patika				
1923	18.335	-	-	-	-	-	6.943	6.942	2.450	2.000	-	-	-	-		
1924-28	22.053*	-	-	-	-	-	6.516	8.282	7.255	-	-	-	-	-		
1929	23.670	-	-	-	-	-	7.390	7.040	4.740	4.500	-	-	-	-		
1930	29.636	-	-	-	-	-	6.881	6.805	8.819	7.121	-	-	-	-		
1931	34.312	-	-	-	-	-	7.675	7.626	4.699	8.688	-	-	-	-		
1932	36.941	-	-	-	-	-	7.903	8.141	4.888	9.432	-	-	-	-		
1933	37.409	-	-	15	-	-	7.946	8.221	4.896	9.819	-	-	-	-		
1934	37.970	-	-	22	-	-	8.102	8.346	4.907	9.956	-	-	-	-		
1935	39.583	-	-	26	-	-	8.677	7.666	4.908	9.772	-	-	-	-		
1936	38.864	-	-	30	-	-	9.149	7.550	6.127	8.071	-	-	-	-		
1937	39.653	-	-	81	-	-	9.558	7.065	5.662	8.317	-	-	-	-		
1938	40.235	-	-	237	-	-	9.801	6.918	4.587	9.751	-	-	-	-		

(*) Kaynak: 10 Yılda Türkiye Naliyası, a.g.e., s. 128 vd.

Kaynak: Cumhuriyet'in 50. Yılında Karayollarımız, s. 48

Cumhuriyet dönemindeki motorlu araç sayılarındaki artışlarında yol yapımında etkili olduğunu daha önce belirtmiştik. Tablo 9'da araç sayılarındaki artış görülmektedir.

Tablo 9. Cinslerine Göre Motorlu Kara Taşıtları Sayısı

Yıllar	Otomobil Sayısı	Bin Kişi Başına Sayı	Otobüs	Kamyon	Kamyonet *	Minibüs *	Motosiklet	Toplam
1914	Çeşitli Cinsten							187 Ad.
1920	Çeşitli Cinsten							1.000 Ad.
1927	Çeşitli Cinsten (1.500 adet kamyon)							5.000 Ad.
1933	4.257	0.3	315	2.561	-	-	442	7.575 Ad.
1934	4.280	0.3	572	2.460	-	-	-	7.312 Ad.
1935	4.349	0.3	747	2.514	-	-	-	7.610 Ad.
1936	3.815	0.2	812	2.909	-	-	-	7.536 Ad.
1937	4.573	0.3	1.044	3.882	-	-	-	9.501 Ad.
1938	5.713	0.3	1.297	4.352	-	-	779	12.141 Ad.

* Kamyonet ve minibüs sayıları 1966 yılına kadar ve otobüs ile birlikte değerlendirildiğinden ayrılamamıştır.

Kaynak: İstatistik göstergeler (1923-1992), T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü, s. 236.

Başlangıçta ülke genelinde araç sayısı az olduğu için Osmanlı ve daha önceki dönemden kalan yollar yetebiliyordu. Fakat zaman içinde araç sayıları artınca düzenli yollara ihtiyaç duyulmuştur. Araç sayısında özellikle 1936 yılından itibaren hızlı bir artışın olduğu görülmektedir. Aynı artış kamyon sayısında da bariz şekilde görüyoruz.

Yol konusunda önemli bir konuda şudur; bilhassa 1929'dan sonra yol standartlarında önemli gelişmeler olmuş ve 1933 yılından itibaren bilhassa büyük şehirler çevresi ile önemli güzergahlarda asfalt yol çalışmaları, iyi şose çalışmaları yıllar itibariyle artmıştır. Bunun dışında

başlangıçta 6-7 metre olan yol genişlikleri 1935-1936 yıllarından sonra 9-12 metreye yükselmiştir.

Yol konusunda dikkat çeken bir husus da şudur; sadece genel bütçeden ayrılan paylarla 40.235 km.'lik yolun yapım, bakım ve tamirlerini yapmak, köprülerini inşaa etmek bir hayli zordur. Burada genel bütçe dışında illerin katkılarıyla, yol mükellefiyetlerinden doğan halkın katkılarını da unutmamak gerekir. Aşağıdaki tabloda verilen rakamlar bu durumu daha iyi bir şekilde gözler önüne sermektedir.

Tablo 10. Yıllar İtibariyle Yol ve Köprülere Genel Bütçe İle Birlikte Harcanan Toplam Para Miktarları

Yıllar	Harcanan Miktar (TL.)	Yıllar	Harcanan Miktar (TL.)
1923	863.224	1931	9.017.000
1924	3.179.154	1932	8.149.000
1925	7.120.493	1933	10.200.000
1926	10.532.558	1934	7.554.000
1927	9.101.305 *	1935	7.270.000
1928	8.037.000	1936	7.417.000
1929	9.377.000	1937	9.579.000
1930	9.413.000	1938	10.556.000

(*) Kaynak: 1927 Yılına Kadar; T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Bayındırlık Dergisi, Aralık 1947, S. 4, s. 67.

Kaynak: Başbakanlık İstatistik Umum Müdürlüğü, İstatistik Yıllığı, Ankara 1938-1939, C. 10, s. 459.

Cumhuriyet Döneminde Yapılan Köprü ve Menfez Çalışmaları

Yurdumuzun muhtelif bölgelerinde Fırat, Murat, Dicle, Aras, Çoruh, Kelkit, Yeşilırmak, Kızılırmak, Sakarya, Simav, Büyük

Menderes, Küçük Menderes, Seyhan, Ceyhan, Meriç, Ergene, Bakırçay vb... gibi büyük nehirlerle Karadeniz sahilinde çok sayıda büyük sular akmaktadır. Bunlarla kesilen devlet ve il yolları üzerinde yeter derecede köprü bulunmadığından çoğu zaman münakelenin temin edilmediği görülmüştür. Yaz ve kış geçit vermeyen büyük sular iki sahili birbirinden uzaklaştırdığı gibi, bölge ve ülkeleri de birbirinden ayırmıştır. (Fırat nehri gibi) Geçidi olmadığı için iktisadi bir merkeze ulaşamayan köy ve şehirler ahilisi için köprü, hava ve ekmek kadar esaslı bir ihtiyaç teşkil eder. Birinci Cihan Harbi ve İstiklal Harbi köprüsüzlüğün ne büyük bir eksiğimiz olduğunu çok acı misallerle göstermiştir⁽²⁶⁴⁾.

Cumhuriyet öncesinde yurdumuzda bulunan köprü adedi konusunda kesin rakamlar yoktur. Bu rakam bayındırlık işleri dergisinin 1937 basımında 105, 1949 basımında 124 olarak verilmiştir. Ülkemizin yüzölçümünü dikkate aldığımızda bu büyük köprülerin yetersiz olduğunu görmekteyiz. Cumhuriyet öncesine baktığımızda Fırat nehri üzerinde ağır vasıtaların emniyetle geçebileceği bir köprü yoktur. Murat nehri üzerinde yalnız Muş önünde sağlam bir köprü vardı. Sakarya nehri üzerinde Geyve köprüsü mevcuttu. Kızılırmak üzerinde Osmancık'da ve Yeşilirmak üzerinde de Amasya'dan aşağıda emniyetle geçilebilecek köprüler yoktu. Diğer ırmak ve derelerimizin durumu da farklı değildi. Osmanlı Devleti'nin özellikle son zamanlarda meydana gelen asayişsizliğin temelinde yatan etmenlerden biriside yol ve köprü yetersizliğidir. Özellikle doğu bölgelerimizde ve Tunceli yöresindeki isyanlarda da yolsuzluk ve köprüsüzlüğün tesirlerini görebiliriz. Nitekim Cumhuriyet sonrası isyanlarda isyancıların ilk olarak bölgedeki köprüleri tahrip etmeleri dikkat çekicidir⁽²⁶⁵⁾.

(264) Bayındırlık Dergisi, Aralık 1949, s. 25.

(265) 10+4 Cumhuriyetin Yılladönümünde Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi, Yıl 4, S. 5, s. 170 vd.

Cumhuriyet hükümetleri daha 1923 yılından itibaren demiryolu ve yollarla beraber karayolları üzerinde geçişi engelleyen büyük sular ve dereler üzerinde esaslı, sağlam ve ağır vasıtaların emniyetle geçebileceği büyük köprüler kurulmasının menleketin gelişmesi ve ilerlemesi hususunda önemini takdir ederek, büyük şose köprüleri inşaatını başlı başına bir mevzu olarak ele almıştır⁽²⁶⁶⁾.

Köprü yapımında 1929 yılında kabul edilen "Şose ve Köprüler Kanunu" nun etkisi büyük olmuştur. Tablo 11.'deki istatistiklere baktığımızda büyük köprülerin bakanlık kanalıyla küçük köprü ve menfezler ile tamir işlerinin de iller tarafından yapıldığını görmekteyiz.

Tablo 11. Cumhuriyet Döneminde Yapım ve Onarımı Yapılan Büyük ve Küçük Köprülerle Menfezler (1923-1938)

Yıllar	İller Tarafından Yapılan Köprü ve Menfezler Adet	İller tarafından Tamir Edilen Köprü ve Menfezler Adet	Bakanlık Tarafından Yapılan Büyük Köprüler Adet
1923	-	-	-
1924	478	669	1
1925	-	-	2
1926	742	331	3
1927	466	611	4
1928	2.333	1.106	3
1929	2.044	1.142	1
1930	1.780	1.171	3
1931	1.880	1.048	13
1932	1.684	1.087	11
1933	1.844	1.414	4
1934	1.647	1.304	9
1935	1.505	1.179	6
1936	2.153	1.052	6
1937	1.637	1.133	16
1938	1.754	820	16

Kaynak: Cumhuriyet'in 50. Yılında Karayollarımız, s. 43.

(266) 10+4 a.g.e., s. 170.

1938 yılına kadar geçen 16 yıllık süre içinde Nafia Vekaletince yapılan büyük köprülerin miktarı 98 adettir. İller tarafından yapılan küçük çaplı köprüler ile menfezlerin miktarı 21.947 adet, iller tarafından tamir edilenler ise 14.097 adettir. Köprü yapımında da 1929 yılında meydana gelen dünya ekonomik buhranın tesirlerini görürüz. Fakat buhrandan sonra bu faaliyetlerde gelişme görülmektedir. Büyük köprüler için Nafia Vekaletince 1937 yılına kadar yapılan harcama 4.389.532.91 Tl.'dir. Bu köprülerden bazılarını şöyle sıralayabiliriz⁽²⁶⁷⁾.

- 1) Elazığ-Pertek yolunda Murat nehri üzerinde 97.5 metre açıklığında Pertek köprüsü, betonarme bir köprüdür.
- 2) Değirmendere Köprüsü; Menemen-Muradiye yolu üzerindedir. Açıklığı 18.75+22.50+18.75 m.'dir.
- 3) Namnam Köprüsü; Muğla-Köyceğiz-Fetihye yolu üzerinde, 6x15.00 m. açıklığında, betonarme köprüdür.
- 4) Kavak Köprüsü; Keşan-Gelibolu yolu üzerinde olup Birinci Dünya Harbinde tahrip olan köprünün yerine inşaa edilmektedir. Köprü 12,15+15,60+15,60+12,15 açıklığında ve 4 gözlüdür.
- 5) Göksu Köprüsü; İstanbul ilinde Şile-Ağva yolu üzerinde 28.00 metre açıklığındadır.
- 6) Süngeç Köprüsü; Tunceli ilinde Elazığ-Hozat yolu üzerinde 36 m. açıklığında ve betonarmedir.
- 7) Külüşgür Köprüsü; Elazığ-Palu yolunda ve Murat nehri üzerinde 5x36.00 m. açıklığında ve betonarmedir.
- 8) Şeker Köprüsü; Kastamonu-İnebolu yolunda 3x10.82 m. açıklığında ve betonarmedir.
- 9) Devrek Köprüsü; Zonguldak-Devrek yolu üzerinde 18.75+22.50+18.75 m. açıklığında ve betonarmedir.

⁽²⁶⁷⁾ 10+4 a.g.e., s. 181.



10) Hacıkâmil Köprüsü; Urfa-Diyarbakır yolunda daha önce yıkılan kârgir (taşdan veya tuğladan yapılmış) köprüünün yerine 15.40+20.00+15.40 m. açıklığında ve betonarmedir.

11) Altınova Köprüsü; Ayvalık-İzmir yolu üzerinde 13.00+16.25+13.00 m. açıklığında ve betonarmedir.

12) Poyralı Köprüsü; Kırklareli-Vize yolu üzerinde 3x10.00 m. açıklığında ve betonarmedir.

13) Ceyhan Köprüsü; Ceyhan Kasabası önünde ve Ceyhan Nehri üzerinde kurulmaktadır. Üst yapı demirdir. 15.00+80.00+22.50+22.50 m açıklığındadır.

14) Kıvrımçayır Köprüsü; Kastamonu-Boyabat yolunda 13.00+16.25+13.00 m. açıklığında ve betonarmedir.

15) Horasan Köprüsü; Erzurum-Karaköse yolunda ve Aras Nehri üzerinde 3x36.00 m. açıklığında ve betonarmedir.

Bu köprüler genelde 1936-1937 yıllarında bitirilecek köprülerdir. Ayrıca 1938 yılı içinde 32 köprüünün ihalesi ve bazılarının tamiri planlanmıştır. Fakat savaş hazırlıkları sebebiyle bu çalışmaların da yavaşladığını görmekteyiz.

SONUÇ

Osmanlı Devletinde tanzimatla birlikte yol konusunda önemli gelişmelerin başladığını görmekteyiz. Fakat yol konusunda bu günkü Anadolu topraklarımızdan çok, milli sınırlarımız dışında kalan alanlara harcamaların önemli bir kısmının ayrılması, siyasi yapıda görülen bozulmalar, güvenliğin yeterince sağlanamaması, ekonomik sıkıntılar, birbiri ardınca gelen yıpratıcı harpler gibi sebeplerle yol konusunun ihmal edildiğini görmekteyiz. Osmanlı Devletinin çöküş sürecinde ihmal edilen yol çalışmaları devletin yıkılışını hazırlayan I. Dünya savaşı sırasında ise mecburen durmuş; yol ağları uzun yıllar bakımsız kalmıştır. Kurtuluş Savaşı sırasında ise ancak ihtiyaç duyulan bazı bölgelerde yol yapım ve tamiratına girişilebilmiş ve diğer bölgelerdeki yollara bakılamamıştır.

Cumhuriyetle birlikte sınırlarımız içinde Osmanlı devletinden bize intikal eden toplam yol miktarı 18335 km.'dir. Bu yollarda genelde bozuk ve bakımsız durumdadır. İstanbul, İzmir, Bursa gibi büyük şehirler dışında düzgün yol bulunamamaktadır. O dönemde asfalt ve stabilize yollar bulunmadığı gibi, makadam yollar (kırılmış taşlar döşenerek üzerinden silindir geçirilen yol) bile, çok yerde düzgün halde değildir. Bu sebeple Cumhuriyetin ilk yıllarında ulaştırma altyapısının geliştirilmesinin bir mecburiyet olarak ele alınmıştır.

Araştırdığımız 1923-1938 yılları arasındaki dönemde ulaştırma meselesini demiryollarıyla çözülmeye çalışıldığını görmekteyiz. Öyle ki kuruluş ve gelişme sürecindeki Türkiye'de, demiryolları yalnız bir ulaştırma aracı değil, aynı zamanda ülke savunması, iktisadi kalkınma ve sosyo-kültürel gelişmenin de temel unsurlarından biri olarak görülmüştür. Bunun sonucu olarak ulaştırmaya ayrılan paranın çok büyük

kısının bu olana kaydırılması karayolu çalışmalarını engellemiştir. Sanayi İnkılabı ile başlayan demiryolu çağı hem Osmanlı Devleti'ni hem de yeni Cumhuriyeti etkilemiştir. Dünyanın bir çok ülkesinde 20 asrın ilk çeyreğinden itibaren demir yolları yerini karayollarına bırakırken, bizde bu dönem İkinci Dünya savaşı sonuna kadar sürmüştür.

Yollar ve özellikle karayolu konusundaki önemli bir etken de Cumhuriyetin ilk yıllarındaki ekonomik sıkıntılardır. Devletin önceki dönemden devraldığı büyük sıkıntılar sebebiyle diğer alanlara öncelik verilmiştir. Ana damarların bile zarar gördüğü bir durumda kılcal damarlar olarak düşünebileceğimiz karayollarına o günün şartlarında çok fazla ihtiyaç da yoktur. Açlık ve sefaletin kucığına düşmüş bir milletin yoldan önce çok önemli ihtiyaçlarının olduğu da bir gerçektir.

Fakat bu şartlara rağmen 1923-1938 yılları arasında önemli çalışmalar yapıldığı kanuni bir çok düzenlemenin getirildiğini görüyoruz. 1938 yılı başında yol şebekemizin durumu şöyledir;

9.179 kilometre iyi şose

7.550 tamire muhtaç şose

6.127km. menfezleri yapılmış toprak yol

16.008 adi toprak yol olmak üzere toplam 38.864 km.'dir. Ayrıca bu dönemde 74 civarında köprü yapılmıştır. İstatistik bilgilere baktığımızda 15 yıllık süre içerisinde 20.529km civarında yolun yapıldığını görmekteyiz ki buda yüzdeyüzün üzerinde bir artıştır. Ancak Türkiye'nin geniş sahalarına nazaran yine de çok azdır. Ülkemizde 1000km²'lik alana 49 km yol isabet ederken bu durum Fransa'da 1182, Amerika'da 631, Bulgaristan'da ise 149 km.'dir. Şark vilayetlerimizin birçok yerinde ise 1000km²'ye düşen yol miktarı 35km civarındadır.

Cumhuriyet döneminde karayollarında yapılan düzenlemelere baktığımızda; 1921 yılında çıkarılan "Tarık Bedeli Nakdisi Kanununun"

1925 yılına kadar devam ettiğini bu kanunla yol konusunda vatandaşın katkılarının sağlanmaya çalışıldığını görmekteyiz. Fakat ekonomik sıkıntılar ve yokluklar sebebiyle gerekli finansman sağlanamamıştır. Bu sebeple 1925 yılında "Yol Mükellefiyeti Kanunu'nun" çıkarıldığını, bu kanunla vatandaşın yol işlerinde bedenen çalışmasının da amaçlandığını görürüz. Bu kanunla kişilere yılda 6 günden az 12 günden fazla olmamak üzere yol işlerinde çalışma yükümlülüğü getirilmiştir. Bedenen çalışmak istemiyenlerden ise yine vergi alımına devam edilecektir. Bu kanunla getirilen önemli bir yenilik ise yol için toplanan paraların sadece yol yapım ve bakımına harcanılması hususunun kanuni hale getirilmesidir. Fakat yine de o günkü şartlar bu hükmü geçersiz kılmıştır.

1929 yılında çıkarılan "ŞOSE VE KÖPRÜLER KANUNU" yol konusunda önemli bir yenilik getirmiştir. Kanunla genel bütçeden finanse edilmek üzere "MİLLİ ŞOSELER" adı altında Devlet Yolları ağı tespit ediliyordu. 1934 yılında ise Türkiye Cumhuriyet Devletine Bayındırlık Teşkilatını kazandıran ilk kanun olan "Nafia Vekaleti Teşkilat ve Vazifelerine Dair Kanun" çıkarılmıştır. Karayolları konusunda bu kanunla birlikte planlı ve programlı bir çalışma döneminde başladığını görmekteyiz bu dönemde önemli bir çalışmada turistik amaçlı yol yapımıyla ilgili olarak kanuni düzenlemeler girişilmesidir. İzmir Vilayeti turistik yollarının inşası hakkında ki kanun önemli bir gelişmedir.

Cumhuriyet Döneminin ilk yıllarında önemli yol çalışmaları da yapılmıştır. Bu yolların bir kısmı Osmanlı'dan bize intikal eden yollardır ki bunlarında tamir ve bakımları yapılmıştır. Bu tür yollar bazı önemli doğrultuları şöyledir.

1- Samsun-Amasya-Tokat-Sivas-Harput-Diyarbakır ve buradan da Musul'a uzanan yol



2- İç Anadolu'da Ereğli'den-Kayseri-Malatya-Harput-Diyarbakır-Mardin'e giden yol

3- Sivas-Kayseri yolu

4- Diyarbakır-Urfa'dan Halep'e giden yol

5- Trabzon-Bayburt-Erzurum yolu

6- Ege ve Marmara Bölgelerindeki yollar ve ikinci başka yollar

7- Ankara ve çevresi yolları

1923-1938 Dönemi karayolu çalışmalarında motorlu araçların durumu da etkili olmuştur. Ülkemizde 1914 yılındaki motorlu araç sayısı 187, 1920'li yıllarda ise 1000 civarında bu rakamlar toplam itibariyle 1933 yılında 7575'e, 1938 yılında ise 12.141'e ulaşmıştır. Cumhuriyet Dönemi ile birlikte ülkemizde motorlu taşıtların sayısında sürekli artışların olduğunu görmekteyiz. Başlangıçta İstanbul, İzmir gibi büyük şehirlerin dışında motorlu araçlar yok denecek kadar azdır. Dolayısıyla motorlu araçların az olması sebebiyle düzenli yollara fazla ihtiyaç da duyulmamıştır. Karayollarının ikinci plana düşmesinde bu durumu da göz önünde bulundurmamız gerektiği kanaatindeyiz. Bir örnek olması bakımından 1934-1935 yıllarında belediyelere kayıtlı motorlu kara taşıtlarına baktığımızda, Antalya'da 1, Aydın'da 28, Burdur'da 5, Erzurum'da 4, Giresun'da ise 3 adet moturlu aracın olduğunu görmekteyiz.

XX. yüzyılla birlikte Dünya'da ve Avrupa'da motorlu taşıt sanayiinin hızla gelişmesi, bu yüzyılın ilk çeyreğinden itibaren bizde de etkili olmaya başlamış ve buna paralel olarak ülkemizde de motorlu taşıt sayıları hızla artmıştır. Üretilen motorlu taşıt sayılarının hızla artması, fabrikaların çoğalması, pazar ihtiyacını da gündeme getirmiştir. Gelişmiş ülkeler makine sanayiini güçlendirmek için 19. yüzyılda demiryolu için yaptıkları teşvikleri XX. yüzyılın ilk çeyreğinden itibaren karayollarına

kaydırmışlardır. Ancak buna rağmen ülkemizde önemli karayolu çalışmalarının 1948'li yıllardan sonra başladığıda bir gerçektir.

Daha 1923'lü yılların başında Nafia Vekaleti programına baktığımızda ulaştırma konusunun ele alındığını, programda devrin geçerli olan ulaştırma sisteminin demiryoluna dayandığını, ancak demiryolu inşasının çok pahalı bir iş olduğu belirtilmektedir. Bunun yanında demiryolları ile ülkenin her tarafına ulaşmak ve demiryolları düzenli bir karayolu ağıyla beslenmiyorsa ulaştırma işlerinden netice almak mümkün değildir. Üretilen çeşitli ürünlerin üretim bölgelerinden demiryolu istasyonlarına taşınması oradan da pazarlara aktarılmasında bir kısım zorluklar ve zaman kaybı ortaya çıkmaktadır. İç sularımızdan da ulaştırma konusunda istenilen ölçüde faydalanılma mümkün olmamıştır. Bu sebeple 1927'li yıllardan itibaren ülkemizde karayolu konusu daha fazla gündeme gelmeye başlamıştır. Cumhuriyet yöneticileri sık sık demiryolu ağlarının karayolu ile desteklenmesi üzerinde durmuşlardır. Cumhuriyet sonrası ülkemizde meydana gelen Şeyh Sait İsyanı, Ağrı İsyanları, Dersim İsyanları gibi hadiselerde karayolları yapımına ağırlık verilmesi gereğini ortaya çıkarmıştır. Çünkü olay bölgelerine kuvvet intikali konusunda demiryollarının yeterli olması sözkonusu değildir. Belirli merkezi yerler dışında karayollarına ihtiyaç duyulmuştur.

Karayollarına yönelmede bir önemli sebepte Birinci ve İkinci Dünya Savaşlarında demiryollarının tahrip edilmesi ve tamirlerinin uzun süreler almasıdır. Karayolları yapımında devlet yetkililerinin yanında insanlarımızın gösterdiği gayretler de önemlidir. İnsanımız yıllarca köyünden, kasabaya şehre ulaşmakta bir takım sıkıntılarla karşılaşmıştır. At, eşek, katır, deve gibi hayvanlardan faydalanılmış, köyünden şehre gitmek için günlerce yol yürümek zorunda kalmıştır. Çocukluğumuzda rahmetli dedem Elazığ'a 35 km. uzaklıkta, Elazığ-Diyarbakır karayoluna

ise yaklaşık 5km. mesafede bulunan köyümüzden şehre geliş gidişlerdeki zorlukları uzun uzun anlatırdı.

Karayollarında meydana gelen gelişmeleri ülke kalkınmasında önemli etkileri olmuştur. Türkiyemiz'in o yıllar ihracatının % 80'e yakını zirai ürünlere dayanıyordu. Dolayısıyla yolların gelişmesiyle birlikte bir taraftan ihracatımız artarken diğer taraftan da köylümüzün ekonomik refah seviyesinde gelişmeler olmuştur. Ayrıca yolların gelişmesiyle birlikte makinalı tarıma doğru yöneliş başlamıştır. Şehir ve kasabalarla temasta artışlar olmuştur. Yol ile sanayileşme arasında da yakın bir ilişki söz konusudur. Yol güzergahları üzerinde bulunan yerleşim yerlerinde nüfus artışı ve sanayileşme önemli gelişmeler göstermiştir. Karayollarındaki gelişmeler iş hacminin genişlemesine motorlu taşıtların artmasına, yük ve yolcu taşıma işlerinin ucuzlamasına yol açmıştır. Karayollarındaki gelişmenin bir sonucu da turizmde meydana gelen gelişmelerdir. Ayrıca düzgün karayollarının yapımı araçların daha geç yıpranmasına dolayısıyla tasarrufa sebep olmaktadır.

Bunun yanında karayollarındaki gelişmelerin ülkemizin elbetteki siyasi, askeri, iktidasi, sosyal ve kültürel gelişmesine de katkıları büyüktür. Yıllarca köyünden, kasabasından şehre ulaşmamış insanların bir taraftan düzenli yollara, diğer taraftan da motorlu araçlara kavuşması günlerce süren yolculuktan sonra ulaşabildiği yerlere daha kısa zamanda ulaşması halkta büyük sevinç ve coşkuya sebep olmuş, halkın devlete karşı sevgi beslemesini, güven duygularının artmasını sağlamıştır. Ülkede milli birlik ve beraberliğin sağlanmasına yol açmıştır. Halkın yapımı tamamlanan yolların açılışında devlet görevlileri ve yetkililerini bayram şenlikleri halinde coşkuyla karşılamaları, yüzlerce kurban kesmeleri, insanımızın yola verdiği önemin göstergesidir.

Netice olarak Cumhuriyet hükümetlerini daha 1923 yılından başlamak üzere ülkemizin bir çok meselesi ile ilgili önemli çalışmaları planladıkları, bu arada karayolu yapımı ile ilgili olarak da önemli programların hazırlandığı, çalışmaların başladığı, hatta turistik yollar için projeler hazırlandığı görülmektedir. Fakat Cumhuriyet sonrası meydana gelen olaylar, sermaye yetersizliği, bilhassa yol yapımında ağırlığın demiryollarına kaydırılması karayollarındaki gelişmeyi engellemiştir. Bunun yanında karayollarında kazma, kürek gibi araçlarla yapılan çalışmalarda önemli engelleyici faktörlerdir. Ancak İkinci Dünya Savaşıyla birlikte karayolunun önemi daha iyi anlaşılmaya başlanmıştır. Bilhassa savaş sonrası ABD ile kurulan ilişkiler ve "Marshall Yardımı" karayolu yapımına makinaların girmesini sağlamıştır. 1948'li yıllardan itibaren ülkemizde adeta bir karayolu çağı başlamış ve demiryolları yapımı geri plana itilmiştir.

Fakat kanaatimizce ulaşım konusunun belirli bir alana yönelmesi hatalıdır. Ülkemizin siyasi, askeri, iktisadi ve sosyal açıdan gelişip kalkınmasında kara, deniz, hava ve demiryolları çalışmalarının dengeli bir şekilde yürütülmesi ülkemiz açısından daha faydalı olacaktır.

KAYNAKLAR

I. ARŞİVLER

1. Cumhuriyet Arşivi

II. RESMİ YAYINLAR

1. T.B.M.M. Kavanin Mecmuası
2. T.B.M.M. Zabıt Ceridesi

III. SÜRELİ YAYINLAR

1. Dergiler ve Bültenler

- a) T. C. Nafia Vekaleti, Bayındırlık İşleri Dergileri
- b) Karayolları Bültenleri
- c) Türk Kültürü Dergileri
- d) Türkiye Coğrafya Dergisi
- e) A. Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergileri
- f) Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi
- g) Türk Yurdu Dergisi

IV. İSTATİSTİKLER

1. T. C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü; İstatistik Göstergeler (1923-1992)
2. T.C. Başbakanlık İstatistik Genel Müdürlüğü; Motorlu Kara Taşıtlar İstatistiği (1934-1946), Ankara, 1947.
3. T. C. Başbakanlık İstatistik Umum Müdürlüğü, İstatistik Yıllığı, Cilt 10, Ankara, 1938-1939.

V. ARAŞTIRMA VE İNCELEMELER

a) Kitap ve Tezler

1930 Sanayi Kongresi, Raporlar, Zabıtlar, Milli İktisat Tasarruf Cemiyeti, Ankara, 1930.

1931 Birinci Ziraat Kongresi İhtisas Raporları, Milli İktisat Tasarruf Cemiyeti, Ankara, 1931.

Afetinan ; Devletçilik İlkesi ve Türkiye Cumhuriyeti'nin Birinci Sanayi Planı, 1933, Ankara, 1972.

_____ ; İzmir İktisat Kongresi, Ankara, 1982.

_____ ; İzmir İktisat Kongresi, Ankara, 1989.

Akgül, Suat; Yakın Tarihimizde Dersim İsyanları ve Geçekler, İstanbul, 1992.

Ali İktisat Meclisi Raporları 1928; Ankara, 1929.

Ali İktisat Meclis Raporları; Türkiye'de Sanayi Nasıl Teessüs ve İnkişaf Edebilir?, Ankara, 1933.

Armaoğlu, Fahir; 20. yüzyıl Siyasi Tarih (1914-1980), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara, 1984.

Atalay, Besim; Divanü Lûgat-it Türk Dizini "Endeks" Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1991

Atatürk, Mustafa Kemal; Söylev ve Demeçler I, Ankara, 1989.

_____ ; Söylev ve Demeçler II, Ankara, 1989.

Atik, Saffet; "Türkiye'de Demiryollarının Tarihi Gelişim Süreci ve Mekan Organizasyonuna Etkileri", Ankara, 1979.

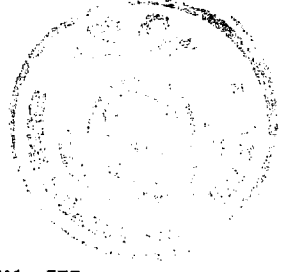
Avcıoğlu, Doğan; Türkiye'nin Düzeni, Dün-Bugün-Yarın, İstanbul, 1979.

Aydemir, Şevket Süreyya; İkinci Adam, Cilt I, Remzi Kitapevi, Ankara, 1976.

Barda, Süleyman; Münakale Ekonomisi, İstanbul, 1958.

- Başol, Koray; Türkiye Ekonomisi, İzmir, 19863.
- Berksan, Nazım; Yol Davamız Nerede? Ankara, 1951.
- Boratav, Korkut; Türkiye'de Devletçilik, İstanbul, 1974.
- Bridges, J. K.; Başlangıçtan Bu Güne Kadar kara Ulaştırma tarihi,
Genelkurmay Atase Başkanlığı Kütüphanesi, İstanbul, 1968.
- Cem, İsmail; Türkiye'de Geri Kalmışlığın Tarihi, Cem Yayınları,
İstanbul, 1973.
- Cillov, Haluk; Türkiye Ekonomisi, Sermet matbaası, İstanbul, 1962.
- Conker, Orhan; Büyük Türkiye, Ankara, 1938.
- Cumhuriyetin 50. Yılı, Ankara, 1973.
- 10+4 Cumhuriyetin Yıldönümünde Türkiye Bayındırlığı
- Çavdar, Tevfik; Milli Mücadeleye Başlarken Sayılarla «Vaziyet ve
Manzara-i Umumiye», Milliyet Yayınları, İstanbul, 1971.
- Dağlı, Nuran-Aktürk, Belma; Hükümetler ve Programları (1920-1960),
Ankara, 1988.
- Darkot, Besim; "Türkiye İktisadi Coğrafyası", İstanbul, 1958.
- Doğanay, Hayati; "Türkiye İktisadi Coğrafyası", Ders Notları, Erzurum
1987, s. 383.
- Duru, Cihan-Turan, Kemâl-Özgeoğlu Abdurrahman; Atatürk Dönemi
Maliye Politikası, Ankara, 1982.
- Eldem, Vedat; Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında
Bir Tetkik, İstanbul, 1970.
- Ergün, İsmet; Türkiye'nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü,
Ankara, 1985.
- Ete, Muhlis; Münakalat, B.M.M. Kütüphanesi, İstanbul Üniversitesi
Yayınları, İstanbul, 1938.
- Günaltay, M. Şemseddin; İran Tarihi, I. Cilt, T.T.K., Basımevi,
Ankara, 1948.

- Güven, H. Sami; Türkiye'de Ulaşım Sistemi ve Karayolu Ulaştırma Kooperatifleri, Ankara, 1982.
- Hamdi, Ahmet; İktisadi Devletçilik, Cilt I, İstanbul, 1931.
- Heredot; Heredot Tarihi, Ankara, 1973.
- Hiç, Mükerrerem; Kapitalizm, Sosyalizm, Karma Ekonomi ve Türkiye, İstanbul, 1974.
- İktisadi Esaslarımız; Tecelli Basımevi, İstanbul, 1940.
- İlter, İsmet; Türkiye Karayollarının Tarihsel Gelişimi, T.M.M.O.B., İnşaat Mühendisleri Odası, İstanbul Şubesi, İstanbul, 1995.
- İzbrak, Reşat; Türkiye 2, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, 1973.
- Karal, Enver Ziya; Osmanlı Tarihi, T.T.K. Basımevi, VI. Cilt, Ankara, 1982.
- Karşılaştırmalı Türk Lehçeleri Sözlüğü, Klavuz Kitap I. Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1991.
- Keyder, Çağlar; Dünya Ekonomisi İçinde Türkiye (1923-1929), Ankara, 1982.
- Kılıçbay, Ahmet; Türkiye Ekonomisi, Ankara, 1984.
- Kodaman, Bayram; Sultan II. Abdulhamid'in Doğu Anadolu Politikası, İstanbul, 1983.
- Küçük, Yalçın; Türkiye Üzerine Tezler (1908-1978), Ankara, 1977.
- Müdderisoğlu, Alptekin; Kurtuluş Savaşının Mali Kaynakları, Ankara, 1990.
- Mutlu, Yüksel; Bayındırlık Bakanlığı Tarihi, (1920-1988), Ankara, 1989.
- Orhonlu, Cengiz; Osmanlı İmparatorluğunda Derbent Teşkilatı, İstanbul, 1990.
- Ögel, Bahaeddin; Türk Kültür Tarihine Giriş, Kültür Bakanlığı Yayınları, Cilt I, Ankara, 1978.
- Ökçün, Gündüz; Türkiye İktisat Kongresi, Ankara, 1981.
- Sağlam, Dünder; Türkiye Ekonomisi Yapısal ve Temel Sorunları, Ankara, 1986.



- Şevket, Süreyya; Cihan İktisadîyatında Türkiye, Ankara, 1931.
- Tabakoğlu, Ahmet; Türk İktisat Tarihi, İstanbul, 1986.
- Tansel, Sebahattin; Mondrostan Mudanya'ya Kadar, M.E.B., Cilt III, İstanbul, 1991.
- Tekeli, İlhan-İlkin, Selim; 1929 Dünya Buhranında Türkiye'nin İktisadi Politika Arayışları, Ankara, 1983.
- _____ ; Uygulamaya Geçerken Türkiye'de Devletçiliğin Oluşumu, Ankara, 1982.
- Tezel, Yahya Sezai; Cumhuriyet Dönemi İktisat Tarihi (1923-1950), Ankara, 1972.
- Tuncay, Mete; Türkiye Cumhuriyetinde Tek-Parti Yönetiminin Kurulması, (1923-1931), Ankara, 1981.
- Turan, Osman; Doğu Anadolu Türk Devletleri Tarihi, İstanbul, 1973.
- _____ ; Selçuklular Zamanında Türkiye, Siyasi Tarih, İstanbul, 1971.
- Tümertekin, Erol; Ulaşım Coğrafyası, İstanbul Üniversitesi Yayınları, No: 2053, İstanbul, 1987.
- Tütengil, Cavit Orhan; İhtimai ve İktisadi Bakımdan Türkiye'nin Karayolları, İstanbul, 1961.
- T.C. Bayındırlık Bakanlığı; Bayındırlıkta 60. Yıl, Ankara, 1983.
- T.C. Bayındırlık Bakanlığı; Cumhuriyetin 50. Yılında Karayollarımız, Karayolları Genel Müdürlüğü, Ankara, 1973.
- Türkiye Devleti Nafia Vekaleti; Umur-ı Nafia Programı, İstanbul, 1339 (1923).
- T.C. Nafia Vekaleti; 10 Yılda Türkiye Nafası (1923-1933), İstanbul, 1933.

Türk İstiklal Harbi; II. Cilt, Batı Cephesi, 6. kısım, I. Kitap, Büyük Taarruz Hazırlıkları ve Büyük Taarruz, Genelkurmay Basımevi, Ankara, z 1967.

Türkiye'de Toplumsal ve Ekonomik Gelişmenin 50. Yılı; Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü Matbaası, Ankara, 1973.

Türkiye'de Ulaşım Politikası; T.M.M.O.B. İrşaat Mühendisleri Odası Yayınları, İstanbul, 1977.

Yalçın, Aydın; Türkiye İktisat Tarihi (Osmanlı İktisadında Büyüme ve Gerileme Süreci), Ankara, 1979.

Yıldırım, İsmail; Cumhuriyet Döneminde Demiryollarımızdaki Gelişmeler (1923-1950), Basılmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi T.İ.T. Enstitüsü, Ankara, 1993.

Yudahin, K. K. (Çeviren: Abdullah Taymas); Kırgız Sözlüğü, T.D.K.Y., Ankara, 1994.

b) Makaleler

10+4 Cumhuriyet'in Yıldönümünde Türkiye Bayındırlığı; T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi, s. 5, Ankara, 1937.

Hamitoğulları, Beşir; Atatürk Dönemi Ekonomi Politikası ve Türkiye'nin Ekonomik Gelişmesi, A.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi ve Türkiye Ekonomi Kurumu, Ankara, 1982.

Kafesoğlu, İbrahim; Milliyetçilik ve İktisat, Türk Kültürü Dergisi, Yıl V., Sayı: 51, Ankara, 1967.

Nadi, Yunus; "Ecnebi Sermayeli Son Şimendiferde satın alınıyor", Cumhuriyet, 30 Ocak 1936.

Selen, Hamit Sadi; Anadolu'dan Geçen Kadim Transit Yolları, Türk Yurdu, C. 5, No: 28, İstanbul, 1928.

Selen, Hamit Sadi; Türkiye'nin Yol sistemi, Türkiye Coğrafya Dergisi,
Cilt I, s. III-IV, Ankara, 1943.

Şapolyo, Enver Behnan; Atatürk ve Üç Kılıç, Türk Kültürü Dergisi,
Kasım 1965, Sayı 37, Ankara, 1965.

Tezel, Yahya Sezai; «Birinci Millet Meclisi Anti-Emperyalist miydi?,
Chester Ayrıcalığı», A. Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi
Dergisi, Cilt XXV., (Aralık, 1970), Ankara, 1970.

T.C. Karayolları Genel Müdürlüğü, Türkiye'nin Yol Durumu, Ankara,
Şubat, 1948.

Tunay, Muharrem; Atatürk Dönemi Ekonomi Politikası, Atatürk
Araştırma Merkezi Dergisi, Cilt II, Kasım, 1985,
Sayı:4'den ayrıbasım, Ankara, 1985.

Ünal, Tahsin; Milli Mücadele Ekonomik Durum, Türk Kültürü Dergisi,
Yıl X., Sayı 118, Ankara, 1972.

T.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
DENEYİM MERKEZİ