

**T.C.
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILÂP TARİHİ ENSTİTÜSÜ
DOKTORA TEZİ**

**CUMHURİYET DÖNEMİ ULAŞIM
POLİTİKALARI
(1923 – 1960)**

EFDAL AS

Danışman: Prof. Dr. Ergün AYBARS

İZMİR – 2006

Doktora tezi olarak sunduğum ‘‘Cumhuriyet Donemi Ulaşım Politikaları (1923-1960)’’ adlı çalışmanın, tarafımdan bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı duşecek bir yardıma başvurulmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gosterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

...../...../ 2006

Efdal AS

TUTANAK

Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü'nün/...../2006 tarih ve sayılı toplantısında oluşturulan jüri, Lisansüstü Öğretim Yönetmeliği'nin maddesine göre Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü doktora öğrencisi Efdal AS'ın "Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960)" konulu tezini incelemiş ve aday,/...../2006 tarihinde, saat 'da jüri önünde tez savunmasına alınmıştır.

Adayın kişisel çalışmaya dayanan tezini savumasından sonra, dakikalık süre içerisinde gerek tez konusu, gerekse tezin dayanağı olan ana bilim dallarından jüri üyelerince sorulan sorulara verdiği cevaplar değerlendirilerek tezin olduğuna oy ile karar verildi.

Başkan

Üye

Üye

Üye

Üye

ÖNSÖZ

Uygarlık Tarihi, bir bakıma insanoğlunun yeni yerler keşfetme, yeni topraklar fethetme, bu amaca erişmek için de savaşlar ve ticaret gibi kısa süreli ya da göçler gibi uzun süreli yer değiştirme faaliyetlerine girişerek farklı kültürlerle karşılaşp, bu kültürlerle dostça ya da düşmanca etkileşime girmesinin tarihidir.

Bu yer değiştiriş Uygarlık Tarihi ile o kadar içiçedir ki, bugün dünya milletleri içerisinde binlerce yıldır aynı topraklar üzerinde göç etmeden yaşamış otokton bir millet, birkaç örnek dışında neredeyse yok gibidir.

Tüm bu hareketler, hareketin yapılacağı yönü, amaca ulaşılacak aracı, hedefe ulaşılacak nesneyi yani “yol” kavramını ortaya çıkarmıştır. Toplumlar, geniş coğrafyaların bilinmezlik ortamında, öncüllerin izlerini takip ederek, sonraki nesillerin de yıllarca yararlanacağı tarihsel yollar bırakmışlardır. Şurası ilginçtir ki, önceleri özne insan nesne de yol iken, geçen zaman içerisinde bu ilişki tersine dönmüş, bir Kral Yolu, bir İpek Yolu, üzerinden geçen kitlelerden çok daha fazla adından söz ettirmiştir.

Türkler de yukarıda belirtilen genellemeye uygun olarak, Dünya Tarihi’nde ilk kez sahne aldıkları Orta Asya’dan, farklı tarihlerde ve farklı yerlere doğru olmak üzere, ama özellikle Batı’ya doğru, çeşitli yolları kullanarak kitleler halinde göç hareketlerine girişmişlerdir. XI. ve XII. yüzyıllar arasında, bu göç hareketlerinin sonuncusu ve en etkilişi ile Anadolu, Türkler’in yeni vatanı olma özelliğini kazanmıştır.

Türkler, Anadolu’yu yurt edinirken, kendilerinden önce burada yaşamış olan toplumların yol mirasından, adeta “Gidemediğin yer senin değildir.” özdeyişini düstur edinircesine, etkin biçimde yararlanmayı bilmişler ve Anadolu egemenliklerini pekiştirmişlerdir. Fakat Türkler için “yol”, büyük oranda karasal bir terim olarak kalmış, suyun da önemli bir ulaşım enstrümanı olduğu gerçeği – belki de bozkır kökenli bir millet olmanın da etkisiyle - bir türlü kavranılmamıştır.

Çağdaşı olan toplumlar gibi, bu yollar üzerinde kullanılan ulaşım araçlarını uzun süre değiştirmeyen Türkler’in, XIX.yy. ın ilk çeyreğinde ortaya çıkan yeni bir ulaşım aracıyla, trenle, aynı yılın ortalarında tanışması, hem mensubu oldukları Osmanlı Devleti’ni hem de bu devletin mirasçısı Türkiye Cumhuriyeti’ni, bu devletlerin iç ve dış politikalarını oldukça etkilemiştir. Bu etki, sonraki dönemde diğer ulaşım alanlarında da kendisini göstermiştir.

İşte bu çalışma, Osmanlı tarihsel arka plânını da göz önünde bulundurarak, erken Cumhuriyet Dönemi şeklinde nitelendirilebilecek olan ve CHP'nin tek partili iktidarında geçen 27 yıllık ulaşım politikaları ile çok partili hayata geçişten sonraki ikinci genel seçimde iktidara gelen DP'nin 10 yıllık iktidarının ulaşım politikalarını, dönemin iç ve dış dinamiklerini de göz önünde bulundurarak, zaman zaman aralarındaki farkları ve benzerlikleri de vurgulayarak sergilemeyi amaçlamıştır.

Ulaşım politikaları üzerinde bugüne kadar çok fazla çalışma yapılmış gibi görünmesine rağmen, konuyu demiryolları, denizyolları, karayolları ve havayolları bağlamında bir bütün olarak inceleyecek bir çalışmanın daha önce yapılmamış olmasının, beni böyle bir çalışma yapmaya yönlendirdiğini belirtmeliyim. Mevcut çalışmalar, ya tek bir ulaşım kolunu içermekte, ya o ulaşım kolunun çok kısa bir kesitini konu almakta, ya da ulaşımın teknik boyutu üzerinde yoğunlaşmakta idi.

Çalışmam sırasında, konuyla ilgili gerek Ulaştırma ve Bayındırlık Bakanlıklarına, gerekse KGM, DDY, DHMİ, THY gibi genel müdürlük ve işletmelere başvurduğumda, bu birimlerin kendilerine ait bir arşive sahip olmadıklarını, ilgili belgelerin Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi'ne gönderilmiş bulunduğunu öğrendim. Bu durum, başlangıçta olumsuz bir durum gibi görünmüşse de, diğer taraftan konuya yönelik belgelerin toplu bir şekilde bulunması açısından bir avantaj oluşturdu.

Çalışmam sırasında başvurduğum diğer bir kaynak olan Genelkurmay Başkanlığı ATASE Arşivi'den, "*arşivlerinin, konuya yönelik belge içermediği*" gerekçesi ile olumsuz yanıt aldığım için burada çalışma yapma olanağı bulamadım. Keza, diğer bir olumsuzluğu da *Kamil Koç* otobüs işletmesine enstitü kanalıyla başvuru yaptığımda yaşadım. Çalışmanın içerisine, "*karayollarının gelişimi içerisinde otobüs işletmeciliğinin doğuşu*" gibi bir bölüm koymak istediğim için bu şirkete başvurduğumda, kendilerinde döneme ait belgelerin olmadığı yanıtını aldım.

Diğer taraftan çalışmaya başlarken, demiryolu-karayolu ağırlık bir ürün ortaya çıkacağını düşünürken, denizyolları konusunda hiç de azımsanmayacak bir birikimin olduğunu gördüm ve bu birikimden mümkün olduğunca yararlanmaya çalıştım.

Tezin ilk bölümünde, Türkler'den önce ve Türk hakimiyetinde Anadolu'daki yol durumu Roma, Bizans, Anadolu Selçukluları ve Osmanlı dönemlerini kapsayacak şekilde verilmiş, ayrıca XIX. yy. da Osmanlı Devleti'ne demiryollarının giriş süreci aktarılmıştır.

İkinci bölümde, 1923-1938 sürecinde izlenen ulaşım politikaları üzerinde durulmuş, doğal olarak demiryolları, bölümün ağırlıklı konusunu oluşturmuştur.

Üçüncü bölümde, önceki bölümdeki politikaların pratiğe yansımaları anlatılmıştır. Yeni devletin kurumsal yapılanmasının, dönemin önemli karakteristiklerinden birini oluşturması, bu nedenle de ulaşım alanının önemli kurumlarının temellerinin de bu dönemde atılması nedeniyle bölümde birçok kurumun tarihçesi verilmiştir.

II. Dünya Savaşı'nın meydana geldiği dönemin ulaşım politikalarını aktardığım dördüncü bölüm ile yine bu dönemdeki gelişmelerin verildiği beşinci bölümün nispeten kısa oluşu, savaş ekonomisinin egemen olduğu bir ortamda diğer sektörlerle doğal olarak yeterli kaynak aktarılamaması nedeniyledir.

Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin iç ve dış politikasında önemli değişimlere sahne olunan, aynı zamanda ulaşım politikalarında da bir kırılma noktasının yaşandığı dönem olan 1945-50 dönemi, çalışmamın altıncı bölümünü oluşturmuştur. Bu dönemde demiryolundan karayoluna geçiş süreci, emekleme dönemindeki çok partili hayat sürecinin iktidar-muhalefet ilişkileri de göz önüne alınarak aktarılmaya çalışılmıştır.

Son bölüm olan yedinci bölüm, tamamen DP iktidarının ulaşım politikalarına ayrılmış olup, her ulaşım kolu için iktidar-muhalefet ilişkileri vurgulanmış, önceki dönemin yansımaları verilmiş, her iki partinin ulaşım politikalarına yaklaşımları, dış politika, özellikle de ABD ile ilişkiler ekseninde değerlendirilmiştir.

Çalışmam sırasında başta tez danışmanım Prof.Dr. Ergun Aybars olmak üzere Yard.Doç.Dr. Kemal Arı'ya desteklerinden dolayı teşekkürü bir borç bilirim. Aynı şekilde süreli yayınları taramam sırasında desteklerini esirgemeyen İzmir Milli Kütüphane ve Ahmet Piriştina Kent Arşivi personeline minnettarım. Diğer taraftan gerek çalışmanın taslak sürecinde, gerekse gelişiminde hem meslek bilgilerini ve hem de teknik birikimlerini benle paylaşan yakın arkadaşlarım Hakan Bacanlı ve Atilla Yaşlı'nın özverilerini unutamam. Son olarak, bana gerekli çalışma ortamını hazırlayan sevgili eşim Aslı'ya, bilgisayar başından kalkıp kendileriyle oyun oynamamı uzun süredir bekleyen oğullarım Utku ve Egemen'e de teşekkürlerimi sunuyorum.

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ.....	VI
İÇİNDEKİLER.....	IX
KISALTMALAR.....	
XVIII	
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM

ANADOLU YOLLARININ TARİHİ GELİŞİMİ

A. TÜRKLER'DEN ÖNCE ANADOLU'DA YOL.....	21
1-Kral Yolu.....	22
2-Helenistik Çağ.....	22
3- Roma Devri Yolları.....	23
4- Bizans Yolları.....	24
B. TÜRKLER DÖNEMİNDE ANADOLU YOLLARI.....	25
1-Selçuklu Yolları.....	25
2-Osmanlı Yolları.....	29
a. Kuruluştan Tanzimat'a Kadar Osmanlı Yollarıyla İlgili Kuruluşlar ve Örgütler.....	31
aa.Derbent Örgütü.....	31
aaa.Derbent Niteliğineki Kaleler.....	31
aab. Büyük Vakıf Şeklindeki Derbentler.....	33
aac. Köprü Yerlerinde Bulunan Derbentler.....	33
aad. Derbentçilerin Görevleri.....	33
aae. Derbent Örgütüne Dahil Olanlar.....	33
b. Tanzimat Sonrası Kuruluşlar.....	36
3-Osmanlı Devleti'nde Demiryollarının Başlangıcı ve Gelişimi.....	43
4- Kurtuluş Savaşı'nda Ulaşım.....	62
5- Chester Projesi.....	65

İKİNCİ BÖLÜM

ATATÜRK DÖNEMİ (1923-1938) ULAŞIM POLİTİKASI

A.	1923-1938 DÖNEMİ DEMİRYOLLARI POLİTİKASI.....	69
	1-1923-1933 Dönemi.....	69
	2-1933-1938 Dönemi.....	71
	3-Demiryollarına SCF Muhalefeti.....	72
B.	1923-1938 KARAYOLLARI POLİTİKASI	81
	1-1923-33 Dönemi Karayollarının Genel Durumu.....	81
	2-1933-39 Dönemi Karayollarının Genel Durumu.....	86
C.	1923-1938 DENİZYOLLARI POLİTİKASI.....	87
D.	1923-1938 DÖNEMİ HAVAYOLLARI POLİTİKASI.....	90

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

1923-1938 DÖNEMİ ULAŞIMDA GELİŞMELER

A.	DEMİRYOLUNDA GELİŞMELER.....	94
	1-Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü'nün Kuruluşu.....	94
	a. Memurlara Memurlara Yönelik Düzenlemeler.....	95
	2-Dönemin Açılan Hatları	
	a. Ankara - Kayseri - Sivas Hattı.....	98
	b. Fevzipaşa - Diyarbakır Hattı.....	100
	c. Kayseri-Ulukışla Hattı.....	102
	d. Kütahya - Tavşanlı Hattı.....	104
	e. Sivas -Erzurum Hattı.....	106
	f. Samsun-Sivas Hattı.....	110
	g. Samsun-Sahil Hattı.....	111
	h. Malatya-Çetinkaya Hattı.....	113
	i. Diyarbakır-İran-Irak Hattı.....	113

j. Filyos-Ereğli Hattı.....	115
k. Bozanönü-Isparta Hattı.....	116
l. Irmak - Filyos Hattı.....	116
m. Yolçatı-Elazığ Hattı.....	118
3- Demiryollarında Millîleştirmeler.....	119
a. İzmir-Aydın Hattı'nın Satın Alınışı.....	120
b. İzmir-Kasaba Hattının Satın Alınışı.....	122
c. Mudanya-Bursa Hattının Satın Alınışı.....	124
d. Şark Demiryolları'nın Satın Alınması.....	126
e. Anadolu-Bağdat Hattı'nın Satın Alınışı.....	130
f. Aydın Demiryolları'nın Satın Alınışı ve Afyon-Antalya Hattı.	134
4-Dönemin Diğer Gelişmeleri	
a. Karayolu-Demiryolu Rekabeti.....	136
b. Sivas Cer Atölyesi'nin Açılışı.....	138
c. Almanya'dan Malzeme Alımı.....	139
d. Tarifeler.....	140
B. KARAYOLLARINDAKİ GELİŞMELER	
1-İdari Düzenlemeler	146
a.Şose ve Köprüler Kanunu'nun Kabulü.....	146
b.Yol Vergisi (Tarihsel Gelişimi ve Dönem İçi Uygulamaları)... 146	
ba. Tanzimat ve Meşrutiyet Dönemleri.....	147
bb. Cumhuriyet'ten II. Dünya Savaşı'na	149
c. İktisat Programı Ve Yol.....	157
2-Dönemin İnşa Edilen Yolları ve Köprüleri	
a.Yollar.....	161
b. Köprüler.....	163
c. İzmir İli Turistik Yolları.....	166
3-Dönemin Diğer Gelişmeleri	
a.Bir Otomobil Fabrikası Girişimi Ford Şirketi İle Yapılan Sözleşme.....	167
b. Trabzon – İran Transit Yolu.....	170
C. DENİZYOLLARINDAKİ GELİŞMELER	
1-Dönemin Denizcilik Kuruluşları ve Faaliyetleri	

a. Seyrisefain İdaresi'nin Tarihsel Gelişimi ve Dönem İçi Faaliyetleri.....	175
b. Şirket-i Hayriye.....	186
c. Özel Sektörün Canlanması ve Sönüşü : Vapurculuk T.A.Ş.....	193
d. Denizbank'ın Kuruluşu.....	197
e. Dönemin Diğer Kuruluşları	
ea. Tahlisiye Teşkilatı.....	200
eb. Fenerler İdaresi.....	202
ec. Van Gölü Seyrisefain İşletmesi.....	204
ed. Tersaneler	
eda. Haliç Fabrika ve Havuzlar.....	206
edb. Camialtı Tersanesi.....	210
edc. İstinye Fabrika ve Doklar.....	211
edd. Hasköy Tersanesi.....	213
ee. Gemi Kurtarma İşletmesi.....	214
ef. İstanbul Rıhtım Şirketi.....	216
eg. İzmir Rıhtım Şirketi.....	222
eh. Denizcilik Yüksek Okulu.....	222
2-Dönemin Diğer Gelişmeleri	
a. Deniz Ticaret Filosunu Yenileme Çalışmaları.....	223
b. Tarifeler.....	230
c. Liman İnşasına Yönelik Çıkarılan Kanunlar	
ca. Mersin Limanı Kanunu.....	232
cb. Samsun Limanı Kanunu.....	233
D. HAVAYOLLARINDAKİ GELİŞMELER	
1-Türkiye'de Havacılığın Tarihi.....	234
2-Cumhuriyet'in İlk Yıllarındaki Yabancı Girişimciler.....	235
a. Junkers ve Lufthansa'nın Girişimleri.....	236
b. Curtis Right.....	236
c. Aero Espresso Italiana.....	237
3- Havayolları Devlet İşletme İdaresi'nin Kuruluşu.....	238
4- Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü'nün Kuruluşu.....	242

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

ATATÜRK'ÜN ÖLÜMÜNDEN II. DÜNYA SAVAŞI'NIN SONUNA KADAR OLAN DÖNEM İÇİNDE ULAŞIM POLİTİKASI (1938- 1945)

A. DEMİRYOLLARI POLİTİKASI.....	245
B. KARAYOLLARI POLİTİKASI.....	249
C. DENİZYOLLARI POLİTİKASI.....	252
D. HAVAYOLLARI POLİTİKASI.....	254

BEŞİNCİ BÖLÜM

1938 – 1945 DÖNEMİ ULAŞIMDA GELİŞMELER

A. DEMİRYOLLARINDAKİ GELİŞMELER

1-Dönem İçinde Yapılan ve Düzenlenen Hatlar

a.Bursa - Karaköy Hattı	257
b. Maraş – Köprüağzı Hattı.....	258
c. Narlı-G.Antep-Karkamış Hattı.....	259
d. Uzunköprü – Svelingrad Hattı.....	259
e. Sivas – Erzurum (Hasankale) Hattı.....	260
f. Zonguldak – Kozlu Hattı.....	261
g. Diyarbakır-İran-Irak Hattı'nın Değiştirilmesi.....	262

2- Dönemin Diğer Gelişmeleri

a.Derince Travers Fabrikasının Açılışı.....	264
b. Ilıca – Palamutluk Demiryolu'nun Satın Alınışı.....	266
c. Almanya'ya Vagon Siparişi.....	266
d. Yataklı Vagonlar Şirketi'nin Faaliyetleri.....	267
e. Sivas Cer Atölyesi'nin Açılışı.....	268
f. Tarifeler.....	268

B. KARAYOLLARINDA GELİŞMELER

1-Savaş Döneminde Yol Vergisi.....	270
2- Diğer Gelişmeler.....	273

C. DENİZYOLLARINDAKİ GELİŞMELER	
1-İdari Yapıdaki Değişiklikler	275
a.Denizbank'ın Lağvı.....	275
b. Devlet Limanları İUM ile Devlet Denizyolları İUM'nün Birleştirilmesi.....	276
2-Dönemin Diğer Gelişmeleri.....	279
a.Filoyu Genişletme Çabaları.....	279
b. Şirket-i Hayriye'nin Satın Alınışı.....	281
c. Haliç Vapurları Şirketi'nin DDZYLIUM'ne Devri.....	286
d. Şilepçilik Faaliyetleri.....	286
e. Liman ve İskelelerdeki Gelişmeler.....	287
D. HAVAYOLLARINDA GELİŞMELER.....	291

ALTINCI BÖLÜM

1945- 1950 DÖNEMİ ULAŞIM POLİTİKASI VE ULAŞIMDAKİ GELİŞMELER

A. DÖNEME GENEL BAKIŞ.....	293
B. DEMİRYOLLARI	
1-Dönemin Demiryolları Politikası.....	299
2-Dönemin Gelişmeleri	
a.Adapazarı Vagon Fabrikası'nın Kuruluşu.....	303
b. İdari Düzenlemeler.....	304
C. KARAYOLLARI	
1-Dönemin Karayolları Politikası.....	306
2-1946 Yol Programı ve Sonuçları.....	308
3- Türk-Amerikan İlişkilerinin Ulaşım Sektörüne Yansıması.....	312
4- Hiltz Raporu.....	318
5-9 Yıllık Yol Programı.....	322
6- Karayolları Genel Müdürlüğü'nün Kuruluşu.....	328
7- İl Ve Köy Yollarına Yardım.....	333
8- Savaş Sonunda Yol Vergisi.....	335

9- Yolların Gelişimiyle Doğan İş Kolu: Kamyon Nakliyeciliği.....	339
10- Tarım ve Yol.....	342
D. DENİZYOLLARI	
1- Dönemin Denizyolları Politikası.....	344
2- Filonun Artırılmasına Yönelik Çalışmalar.....	348
a.Liman ve Deniz İşleri Dairesi'nin Programı.....	348
b. Ansaldo'dan Alınacak Gemiler.....	350
c. ABD'den Gemi Alımı ve Bazı İddialar.....	351
3- Liman İnşasına Yönelik Çalışmalar.....	358
4- Dönemin Diğer Gelişmeleri	
a.Şilepçilik Faaliyetleri.....	362
b. Armatörler ve Sorunları.....	363
c. Dış Hat Seferleri.....	366
d. Deniz Kazaları.....	368
E. HAVAYOLLARI	
1-Dönemin Havayolları Politikası.....	369
2- Dönemin Gelişmeleri.....	372
a. ICAO'ya Katılış.....	375
b. Havaalanı Yapımı Konusundaki Girişimler.....	375
c. Yurt Dışı Seferlerin Başlaması.....	379
d. Hosteslik Kurumunun Oluşturulması.....	380

YEDİNCİ BÖLÜM

DEMOKRAT PARTİ DÖNEMİ ULAŞIM POLİTİKASI

A. DEMİRYOLU POLİTİKASI.....	384
1-DP İktidarının Demiryollarına Yönelik Düzenlemeleri.....	386
2-Açılan Hatlar.....	392
3- Demiryolları Konusunda DP – CHP Polemikleri.....	392
4-Dönemin Diğer Gelişmeleri	394

a.Modernizasyona Yönelik Düzenlemeler.....	396
b. Personele Yönelik Düzenlemeler.....	398
c. EUROFIMA'ya Katılış.....	398
B. KARAYOLLARI POLİTİKASI	
1-Amerikalı Uzmanlar ve Görüşleri.....	404
2-Dönemin Karayolları Faaliyetleri	407
a.Devlet Yollarına Yönelik Faaliyetler.....	407
b. İl ve Köy Yolları.....	414
c. Asfaltlama Çalışmaları.....	415
3-Karayollarının Finansman Kaynakları	418
a.Dönem İçerisinde KGM'ye Ayrılan Bütçe Ödenekleri	418
b. E.C.A. Yardımları.....	421
c. DP Döneminde Yol Vergisi.....	423
d. Bono Satışı.....	427
4-Karayolu Ulaşım Araçlarına Yönelik Gelişmeler	427
a.Ulaşım Araçlarının Artışı.....	427
b. Karayolu Artışının Taşıma Ücretlerine Etkileri.....	431
5-DP ve CHP'nin Karayollarına Yönelik Tartışmaları.....	432
6- Trafik Kanunu'nun Kabulü-Yol(Trafik) Polisliğinin Kurulması	438
7- Doğu ve Yol.....	446
8- Karayollarında Genelkurmay Başkanlığı'nın Rolü.....	448
9- Karayollarında Dönemin Sorunları	450
a.Lastik ve Yedek Parça Sıkıntısı.....	450
b. Otomobil Kamyon Dağıtımında Yaşanan Sorunlar.....	455
C. DP DÖNEMİ DENİZYOLLARI POLİTİKASI	
1-Liman İnşaatı Konusundaki Gelişmeler.....	459
a.İnşaatların Finansmanı.....	459
b. Alsancak Limanı.....	460
c. Zonguldak Limanı.....	461
d. Liman Konusunda İktidar-Muhalefet Tartışmaları.....	462
e. Diğer Limanlar.....	463
2-Filonun Artırılmasına Yönelik Çalışmalar	464
a.Marshall Yardımı'ndan Alınacak Gemiler.....	464

b. 1951’de Yapılan Siparişler.....	467
c. 1956’da Filoya Katılan Gemiler.....	469
3-Denizbank’ın Kuruluşu.....	470
a.İdari Değişikliğe Yönelik Çalışmalar.....	470
b. Denizbank bütçesi.....	477
c. Denizbank Personeline Yönelik Düzenlemeler.....	479
d. Deniz Nakliyat T.A.Ş.’in Kuruluşu.....	479
4-Dönemin Yapısal ve Örgütsel Gelişmeleri.....	481
a. Dış Hat Seferleri.....	486
b. Kaybedilen Gemiler.....	487
c. Özel Sektörün sorunları.....	488
d. Yüksek Denizcilik Okulu ile İlgili Gelişmeler.....	491
D. HAVAYOLLARI POLİTİKASI.....	492
1-Dönemin Gelişmeleri.....	496
2- Türk Hava Yolları A.O.’nın Kuruluşu.....	499
3- DHMİ’nin Kuruluşu.....	501
4-Havayollarında Dönemin Sorunları	502
a.İktidar –Muhalefet Polemikleri.....	502
b. Uçak Kazaları.....	503
c. İstimlâk Sorunları.....	505
d. Akaryakıt Sınırlaması.....	505
e. Döviz Sıkıntısı.....	506
5-Dönemin Dış Seferleri.....	506
6- Uluslararası Gelişmeler	507
a.ABD ile Yapılan Anlaşma	507
b.Diğer Uluslararası Anlaşmalar.....	509
SONUÇ.....	510
KAYNAKÇA.....	515
TABLolar FİHRİSTİ.....	529
EKLER.....	532

KISALTMALAR

ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
a.g.b.	: Adı geçen belge
a.g.g.	: Adı geçen gazete
a.g.m.	: Adı geçen makale
A.K.A.Y.	: Adalar, Kadıköy, Anadolu yakası, Yalova
BCA	: Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi
B.O.A.C.	: British Overseas Airways Corporation
CHP	: Cumhuriyet Halk Partisi
DİE	: Devlet İstatistik Enstitüsü
DDY	: Devlet Demiryolları
DDYLİUM	: Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü
DDZYLİUM	: Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü
DHMİ	: Devlet Hava Meydanları İşletmesi
DHY	: Devlet Hava Yolları
DHYİUM	: Devlet Havayolları İşletme Umum Müdürlüğü
DP	: Demokrat Parti
E.C.A.	: Economic Cooperation Administration
EUROFİMA	: European Company for the Financing of Railroad Rolling Stock
Gös. Yer.	: Gösterilen yer
GSMH	: Gayrı Safi Millî Hasıla
HDİİ	: Havayolları Devlet İşletme İdaresi
I.A.T.A.	: International Air Transport Association
I.B.R.D.	: International Bank for Reconstruction and Development
I.C.A.O.	: International Civil Aviation Organization
İUM	: İşletme Umum Müdürlüğü
KGM	: Karayolları Genel Müdürlüğü
Km.	: Kilometre
Ltd.	: Limited

M.Ö.	: Milattan önce
M.S.	: Milattan sonra
MKE	: Makine Kimya Endüstrisi
MTA	: Maden Tetkik Arama Enstitüsü
SCF	: Serbest Cumhuriyet Fırkası
SSCB	: Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
T.A.O.	: Türk Anonim Ortaklığı
T.A.Ş.	: Türk Anonim Şirketi
TBMM	: Türkiye Büyük Millet Meclisi
TBMMZC	: Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi
T.C.D.D.	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
THK	: Türk Hava Kurumu
THYAO	: Türk Havayolları Anonim Ortaklığı
TODAİE	: Türkiye Ortadoğu Amme İdaresi Enstitüsü
TSK	: Türk Silâhlı Kuvvetleri
TTK	: Türk Tarih Kurumu
YGM	: Yollar Genel Müdürlüğü
yy.	: Yüzyıl

GİRİŞ

Yol kavramının ortaya çıkışında şüphesiz tekerleğin bulunuşunun ayrı bir yeri vardır. Çünkü bu icada kadar insanlar için düzenli bir yol kavramı yok iken, araba tekerleklerinin her engeli kolayca aşamaması, bu taşıtlar için düzgün yolların hazırlanmasını gerekli kılmıştır.

Mezopotamya’da düzenli ilk yol yapımı ile M.Ö. 10. yüzyılda karşılaşılmaktadır. Asur kralı Tiglat-Pileser (1115-1102), ordusunun geçmesi için özel yollar yaptırmıştır. O devirden kalma bir yazıt bunu doğrulamaktadır. M.Ö. 670 yıllarında yaşamış olan Babil kralı Esarhaddon ise, “Komşu ülkelerle ticaret ilişkilerini artırmak için ülkesinin yollarla donatılması gerektiği”ni ileri sürmüştür¹. İran İmparatorluğunun doğuya yayılması üzerine, başkent ile çeşitli bölgeler arasındaki ulaştırmayı sağlamak için düzenli yollar yapmak zorunluluğu kaçınılmaz olmuştur. Toprağın dövülerek, yol tabanının oturtulması ilk olarak bu devirde gerçekleşmiştir. Bu yolların en uzununu, başkent Susa’yı Ege kıyılarındaki Sard’a bağlayan 2500 km.lik yoldur. Atlı haberciler bu mesafeyi on beş günde alabilmişlerdir. Atlı haberciler günde ortalama olarak 160 km. yol alabiliyorlardı. Bir günde alınan mesafe uzun süre bu kadar kalmış, ancak Napolyon devrinde daha hızlı haberciler ortaya çıkmıştır.

Mısır’da Firavun Keops, M.Ö. 2600 yıllarında önemli bir yol yaptırmıştır. Kendi adına inşa edilen piramidin taş sütunlarının kızaklarla taşınması için yapılan bu yol, on yıllık bir çalışma sonunda gerçekleştirilmiştir.

Ünlü tarihçi Herodot, bu konuda şunları yazar: “*Yolun gerçekleştirilmesi tam on yıl sürmüş, bu süre boyunca işçiler bir köle hayatı yaşamıştır. Bence bu yol, en azından piramit kadar önemli bir başarıdır. Perdahlanmış taştan yapılmış olan yolun uzunluğu (günümüzün ölçüleriyle) bir kilometre, eni yirmi metre, en fazla yükseldiği noktada yüksekliği on beş metredir.*” Mısır’ın başka bölgelerinde de, yine düzeltilmiş yol kalıntılarına rastlanılmıştır.

Karayolları tarihinin en eski ve en ilginç yol düzeniyle, eski Çin’de karşılaşılmaktadır. M.Ö. 1000 yıllarında Çin’in her bölgesi yollarla birbirine bağlanmıştır. Her 20-25 kilometrede bir, yolcuların konaklaması için konaklama ve bakım yerleri yapılmıştır. Çu sülâlesi devrinde (M. Ö. 1122-256), günümüzün trafik kurallarına benzer kurallar ortaya çıkmıştı. Bu dönemde taşıtların büyüklüğü sınıflara ayrılmış, sürat sınırlandırılmış ve dört yol ağızlarında ne şekilde davranılacağı kararlaştırılmıştır.

¹ J.K. Bridges, **Kara Ulaştırma Tarihi**, Arkın Kitabevi, İstanbul, 1968, s. 20

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

1. İnsan ve evcil hayvan yolları (Bu yollara taşıt giremezdi).
2. Ufak arabalar ve binek hayvanları için yollar.
3. Orta boy araba yolları.
4. Yolcu arabası yolları. Bu yollarda arabalar birbirini geçebilirdi.
5. Üç arabanın yan yana gidebildiği anayollar².

Çin'de rastlanan yol düzeni, eski çağların en kusursuz yol düzenidir. Bu düzenin bir benzerine ancak İnkâ uygarlığında rastlanır. Batıda ise, organik bir yol yapımı ancak Roma İmparatorluğu ile kendisini gösterecektir.

a. Roma Yolları

Akdeniz dolaylarında oluşan eski uygarlıkların hiçbiri yol politikasına Roma İmparatorluğu kadar önem vermemişlerdir. İran, Asur, Babil ve Mısır yolları, belirli bir yol yapımı plânına dayanmayan, sınırlı yollardır. Bunun nedenini, bütün bu uygarlıkların Akdeniz çevresinde gelişmiş olmalarında aramak doğru olur. İran'dan Atina'ya, İskenderiye'den Bizans'a kadar uzanan bölgelerde, ulaştırma konusunda Akdeniz, büyük bir kolaylık sağlamıştır. Roma da büyük bir imparatorluk olabilmek için, bu denizden yararlanmış, fakat daha sonra karayollarına önem vermişler ve eski çağların en önemli yollarını yapmışlardır.

Romalılar, imparatorluğun dört bir yanını Roma'ya bağlayan yollar meydana getirmişlerdir. M.Ö. 300 yılından M.S. 250 yılına kadar, beş yüzyılı aşkın bir süre boyunca, sistemli bir şekilde yol inşa etmişler, bu yolların yapımında köleleri ve tutsakları kullanmışlardır.

Roma yolları, Yunanlıların kutsal törenler için meydana getirilmiş, sayıca ve uzunlukça yetersiz “kutsal yolları”nın aksine, gerek teknik ustalık, gerekse büyüklük bakımından, bütün eski çağ yollarından ayrılan bir tarz geliştirmişlerdir. Romalıların yol kavramını ne şekilde geliştirdikleri, gerekli teknik bilgiyi nasıl edindikleri tartışma konusudur. Kimi araştırmacılar, bu konuda Romalılarla Etrüskler arasında bir bağ aramıştır. Ne var ki bugün Etrüsklerden kaldığı ileri sürülen yolların, gerçekten Etrüskler tarafından yapılmış olup olmadığı, kesin olarak bilinmemektedir. Kaldı ki Roma ve Etrüsk yolları arasında çok büyük bir ayrılık vardır. Etrüsk yolları genellikle doğal engebelerden

² Bridges, a.g.e., s. 22

kaçınır; engebeli bölgelerden geçmez. Roma yollarıysa, iki nokta arasındaki en kısa doğrultuyu izler. Romalıların yol bilgisi kaynağı ne olursa olsun, bu alanda son derecede ileri bir görüş ve tekniğe ulaşmış oldukları, tartışma kabul etmeyen bir gerçektir.

Roma konsüllerinin yaptırdığı ilk yol “*Via Appia*” dır. M.Ö. 312 yılında, Appius Claudius'un emriyle yapımına başlanan bu yol, Roma'yı Capua'daki askerî birliklere bağlıyordu. Roma yollarının en ünlüsü olan ve uzunluğu 260 km.yi bulan *Via Appia*, iki yanını süsleyen anıtların güzelliğiyle de ün yapmıştır. Önceleri taş döşeli olmayan yol zemininin büyük blok taşlarla örtülmesi işlemi M.Ö. II. yüzyılda gerçekleştirilmiştir. İmparatorluk döneminde Benevento'ya ulaşan *Via Appia*, daha sonraları Brindizi Limanı'na kadar uzatılmış ve yakın doğu ülkeleriyle yapılan ticaretin artmasında çok önemli bir rol oynamıştır.

Bu önemli yolun ardından yapılan “*Via Flaminia*”, Roma ile Rimini'yi birleştirmek amacıyla ve Caius Flaminius'un emriyle, M.Ö. 220 yılında yapılmıştır. Giderek sistemli bir plâna dayanan bir yol ağı, bütün İtalya'yı sarmış, başkent Roma, yarımadanın en uzak köşelerine, çeşitli yollarla bağlanmıştır. M.Ö. II. yüzyılın ortalarından itibaren, sınır bölgeleriyle iç kesimleri birbirine bağlayan yolların yapımına girilmiştir. I. ve II. yüzyıllarda imparatorlar yol yapımını en yoğun düzeye erdirmişler, Avrupa'yı Asya ve Afrika'ya bağlayan yollar gerçekleştirilmiş, Fırat vadisinden büyük Sahra'ya, Manş kıyılarına ulaşan yollar yapılmıştır.

Bu yol ağının en doğudaki bölümü, Hazar Denizi'nden başlayarak Kafkas dağlarını aşıyor, Trabzon dolaylarında Karadeniz'e ulaştıktan sonra, sahilden Sinop'a varıyor, oradan Çanakkale yoluyla Bizans'a erişiyordu. Aynı yol Bizans'tan kuzeye yöneliyor, Karadeniz'in kuzeyine çıkarak Tuna deltasına varıyordu. Buradan, Tuna ırmağını izleyerek, kaynağına kadar devam ediyordu. Daha sonra İse Ren ırmağını izleyerek, Klöhn'den geçiyor, nihayet Baltık denizi kıyılarında Ren deltasına ulaşıyordu.

Roma İmparatorluğunun en güneydeki yolu ise, Basra Körfezi'nden başlayıp, Fırat Irmağı'nı izleyerek Suriye bölgesine varıyor, Arabistan'ı aştıktan sonra Kızıldeniz'e iniyordu. Aynı yol daha güneyde, Mısır'ın güney topraklarında yeniden başlıyor, Libya'nın baştan başa çöllerle kaplı topraklarından geçip, bugünkü Fas ve Cezayir topraklarını aşp, Casablanca kıyılarında Atlas Okyanusuna ulaşıyordu.

Roma yollarının hemen hepsinde, her bin adımda bir (yaklaşık olarak 1480 m.) işaret taşları vardı. Bu taşlar en yakın şehre olan uzaklığı belirtirdi. Roma'nın *forum* alanındaki, *miliarum aureum* (mil taşı) un üzerinde, başkenti önemli kentlere uzaklığı Roma mili

olarak yazılıydı. Yollara koyulan işaret taşları sadece yolculara gerekli bilgileri vermekle kalmıyor, bakım konusunda da işe yarıyordu. Gerçekten de yol bakım bölgeleri bu taşlarla birbirinden ayrılıyordu. Roma yolları merkezdeki yöneticilerle, taşradaki temsilcileri arasındaki ilişkiyi sağlayacakları gibi, ticaretin gelişmesinde de çok önemli bir rol oynuyorlardı.

Resmî görevlilerin kolaylıkla seyahat edebilmelerini sağlamak amacıyla, her altı ya da on milde bir, at değiştirme yerleri vardı. Yolcular buralarda hayvanlarını değiştiriyor, dinlenmiş hayvanlarla daha süratli bir şekilde yollarına devam edebilme olanağını buluyorlardı. Öte yandan 20 ya da 30 milde bir konak yerleri vardı. Buralarda yolcular konaklayıp, dinlenebiliyorlardı. *Mansiones* adı verilen bu konak yerlerinde, yolcunun yemek ve dinlenme ihtiyaçları karşılanıyordu.

Roma yollarının genişliği konusunda iki ölçü uygulanırdı. Bu ana yolların genişliği 6 m., ikinci derecede önemli yollarınki ise 3 m. idi. (Sadece Via Appia bu kurala uymaz; çünkü genişliği 3,60 m.dir). Yolların iki yanında, yayalara ayrılmış 0,60 m. genişliğinde kaldırımlar yer alırdı. M.S. I. yüzyılda yaşamış olan Stazius, o yıllarda yapılan **Via Domitiana** ile ilgili olarak şunları yazmaktadır: “İlkin yolun geçeceği arazi düzeltilip bir pist haline getiriliyordu. Ardından pist kazılıp, toprak boşaltılıyordu. Boşaltılan toprağın yerine, yolun zeminini meydana getirecek taş, çakıl yığını yerleştiriliyordu³.”

Yol yapımında genellikle toprağın kazılmasına karşılık, kimi yollar toprağın yükseltilmesi suretiyle meydana getiriliyordu. Roma yollarının en büyük özelliklerinden birisi de düz bir çizgi izlemesiydi. M.Ö. II. yüzyılda yaşayan ve yol yapımına çok büyük bir önem veren Gaius Grachus'la ilgili bir yazısında, Plutarkos şunları der: “Yolların güzel, rahat ve kullanışlı olmasına büyük önem verirdi. Yolların düz olması için engebesiz araziden geçmesine önem verir, yolun üstünü taşlarla döşetirdi. Akarsularla ya da vadilerle karşılaşınca son derecede zarif köprüler yaptırır, yer yer de çukurları doldurarak, yol ve köprü düzeninin uyumlu bir görünüme sahip olmasını sağlardı.”

Roma yollarının düz bir çizgi izlemesi kuralı tabii ki şaşmaz bir kural değildi. Gerektiğinde bu kuraldan sapmalar yapılabilirdi. Nitekim Romalılar, yeni ele geçirdikleri ülkelerde, eskiden yapılmış olan yolları ele alıp geliştiriyorlardı. Böylelikle masraf bakımından kârlı çıkıyorlardı.

³ Bridges, a.g.e., s. 29

b. Köprüler

Bir yol düzeninin en önemli öğelerinden birisi de köprüdür. İlk köprülerin, akarsuların üzerine atılmış ağaç kütüklerinden meydana geldiğini tahmin etmek hiç de zor değildir. Öte yandan kimi bilginler de, köprünün ortaya çıkışını, bir akarsuyun iki kıyısındaki ağaçlar arasında atılan sarmaşıklara bağlar. Bir süre sonra, ırmakların üzerinde yan yana getirilmiş kayıklardan köprüler kurulmaya başlanmıştır. Özellikle savaşlarda kullanılan bu tür köprüler, kolayca meydana getirilip, söküldükleri için büyük bir yaygınlığa kavuşmuşlardır.

Heredot, Pers kralı Serse'nin askerlerinin bir ırmak üzerinde köprü kuruşlarını şöyle anlatır: “Suyun üstünde, üç yelkenli kayıkları yan yana dizdiler. Tam 314 kayık yan yana geldi. Kayıkları urganlarla birbirine bağladılar. Kıyıya yakın olanları da, sahile çaktıkları büyük kazıklara bağladılar. Bu iş bittikten sonra, kayıkların üzerine ağaç kütükleri döşediler. Kütükleri sıkıca birbirine tutturup, üzerine toprak döktüler. En sonunda da, suyun kenarına tahta perde gerdiler ki, köprüden geçecek hayvanlar suyu görüp de ürkmesinler.”

Bilgi edinebildiğimiz en eski köprü örneği, Babil İmparatorluğu devrinden kalmadır. Bu köprü, Fırat ırmağının iki yanındaki Babil kentlerini birbirine bağlamak amacıyla, kral Nabukadnezar tarafından yaptırılmıştır. Yunan tarihçileri bu köprünün uzunluğunun 900 m. olduğunu yazarlar.

Romalılar, tıpkı yol yapımında olduğu gibi köprücülükte de çağdaşlarını çok aşan bir durumdadırlar. Gerçekten de, bundan yaklaşık olarak 2000 yıl önce yapılmış olan Roma köprüleri, çağdaş ulaştırmanın ağır yüküne bile dayanmaktadır. Horatius efsanesinde de adı geçen Sublicio köprüsü gibi, en eski Roma köprüleri ahşaptı. Ahşap yapı uzun yıllar kullanılmış, hattâ köprü yapımına taş girdikten sonra da, Romalı mimarlar tahtadan bütün bütüne vazgeçmemişlerdir. Nitekim Tuna üzerinde, M.S. 104 yılında Halepli mimar Apollodoros tarafından kurulan köprüde de yer yer ahşaba başvurulmuştur. Yine bugün Roma'da bulunan Traianus Sütunu üzerindeki kabartmalardan, İmparator Traianus'un emriyle kurulmuş olan bu köprünün kemerlerinin ahşap olduğu görülmektedir.

Mimarlık ve ulaştırma tarihinde yepyeni bir dönemin açılmasını sağlayan betonarme ve çeliğin kullanılmasına kadar, Roma köprüleri, batı uygarlığının bu alandaki en önemli örneklerini meydana getirmiş, geçtiğimiz yüzyıllar boyunca mimarların ilgisini çekmeye devam etmiştir.

c. Ortaçağ'da yol

Ortaçağ'a damgasını vuran en önemli politik yapı feodalitedir. Roma İmparatorluğu devriyle feodalitenin karşılaştırılmasında beliren en ilginç durum, büyük bir nüfus azalmasıdır. Gerçi her iki devrin nüfusunu, yaklaşık olarak bile tespit etmek mümkün değildir, ama gerçek olan bir şey varsa o da doğum azalışının ve ölüm oranının artışının Avrupa nüfusunu hissedilir derecede azaltmış olduğudur. Bir zamanların kalabalık ve canlı şehirleri, hareketsiz ve az nüfuslu kasabalar halini almıştı. Tarım konusundaki bilgilerin gerilemesi ekilebilir toprak oranını azaltmıştı. Topraktan bir kez ürün alındıktan sonra, tarla terk ediliyordu.

Feodalite devrinin konumuz bakımından önemli bir özelliği de yol yokluğudur. Romalılardan kalmış olan yollar bakımsızlıktan bozulmuş, kullanılmaz hale gelmişti. Zamanın ve hava şartlarının etkisiyle eskimiş köprüler kendi kaderlerine terk edilmişti. Bunların onarımı konusunda hiç bir çalışma yapılmıyordu. Bu devirde ticaret ya da askerlik bakımından önemi olan merkezler kalmamıştı. Toplum yapısı parçalanmış, ufak topluluklar ekonomik ve askerî sorunlarını kendi aralarında çözümlenmeye koyulmuşlardı.

Feodalite devri Avrupası'nın bu görünüşüne rağmen, seyahat edenlerin sayısında artış vardı. Krallar, şövalyeler, rahipler, serüven heveslileri sürekli olarak seyahat ediyorlardı. Ancak bu seyahatlerde çeşitli zorluklarla karşılaşıyorlardı. Yolların olmayışının yanı sıra, savaşların, haydutların, salgın hastalıkların doğurduğu tehlikeler, seyahat etmeyi büsbütün zorlaştırıyordu. Yolcular rastladıkları köylerde, şatolarda konaklıyor, sık sık rota değiştirerek izlerini kaybettirmeye çalışıyorlardı.

Derebeyleri, topraklarında elde edilen üründen kendi paylarına düşen bölümü kendi topraklarında tüketmek zorundaydılar. Çünkü elde edilen ürünü başka bölgelere taşıyacak araçlar yoktu. Zaten bu devirde pazarlar da yoktu. Köylüler, kendi köylerinin dışında başka köylerin, şehirlerin de bulunduğu habersizdiler. Para henüz yaygın değildi; üstelik değeri de güvenilir gibi değildi. Alışveriş daha çok değiş tokuş şeklinde yapılıyordu. Seyahat etmek, haberleşmek büyük yüreklilik isteyen bir işti.

Nitekim bu devrin yazarları, 841 yılında, Aquitania (Akitanya) havzasından kalkıp, kral Kel Şarl'a hediyeler getiren şövalyelerin seyahatini büyük bir başarı olarak nitelerler. Böylesine değerli hediyelerle, Avrupa'nın hemen hemen yarısını kazasız belâsız aşmak, gerçekten de o yıllar için önemli bir başarıydı. Çünkü haydutluk alabildiğine yayılmıştı. Yola çıkıp da soyulmamak ya da en azından soyguncularla karşılaşmamak, pek mümkün değildi.

Bunun yanında bilimsel amaçlarla yapılan seyahatler de vardı. Rahiplerin çoğu bu amaçla seyahat ediyordu.

Öte yandan derebeylerini, topraklarını “at üzerinde” yönetmeye zorlayan siyasî nedenler de vardı. Gerçekten de bir derebeyinin topraklarını sarayından yönetmesi söz konusu olamazdı. Eğer derebeyi sık sık topraklarını dolaşmayacak, varlığını duyurmayacak olursa, toprakları üzerindeki otoritesini sürdüremezdi. O devirlerin ünlü tarihçilerinden Ernest Bloch'un derebeyleri için yazdığı şu sözler gerçekten çok ilginçtir: “Derebeyinin kaderi at üzerinde ölmektir⁴”. Bu devirde tüccarlar da seyahat etmek zorundaydılar. Çünkü gittikleri yerlerde mallarının hepsini alabilecek kadar alıcıyla karşılaşmıyorlardı.

M.S. 11. yy.dan sonra, uygarlığın birçok faaliyetleri gibi, ulaştırma alanında da beklenmedik değişiklikler meydana geldi. Yüzyıllardan beri süregelen korku yenilince, Avrupa toplumu birçok alanlarda büyük hamleler yapmaya hazır hale geldi. Bu gelişim, ulaştırma alanını da etkilemekte gecikmedi. Artan nüfusun da bu gelişmede büyük payı vardı. Başta Fransa olmak üzere birçok ülkelerde anayolların yapımına büyük önem verildi. Özellikle Louis XIV. Devrinde, Fransa'nın en önemli iki şehri olan Paris ile Orleans arasında geniş bir yol yapılmış, ara yolların sayısı arttırılmıştı. Bunun gibi Loire ve Seine ırmakları boyunca atlılar için özel yollar yaptırılmıştır. Fakat XII. yüzyılla birlikte, yukarıda değindiğimiz gibi araba, daha önceki devirlerin hiç birinde rastlanmayan bir yaygınlığa kavuşmuştur.

d. Yeniçağ'da yol

Her türlü avantajına rağmen arabanın, yolculuk boyunca tam bir konfor sağlayamaması, bu konuda çalışmalar yapılmasını kaçınılmaz kılmış, daha rahat araba yapabilmenin yolları araştırılmıştır. Sarsıntıları önlemek, arabanın içindekileri bozuk yolların etkilerinden korumak için çareler aranmıştır.

XV.yüzyılın ortalarına doğru Macaristan'ın Kocsi şehrinde yepyeni bir araba meydana getirilmiştir. Arabanın kasası zincirler ve kayışlarla alt bölüme tutturulmuş, böylece yolcuların bozuk yolların doğurduğu sarsıntılardan korunmaları yolunda önemli bir gelişme sağlanmıştır. Oldukça uzun bir çalışma döneminden sonra arabada sağlanan bu büyük yenilik, arabanın daha da önemli bir rol oynaması sonucunu sağlamış, özellikle zenginlerin ilgisini çekmiştir.

⁴ Bridges, a.g.e., s. 52

Bununla birlikte önceleri erkekler yine atla yolculuğu tercih etmişler, yeni tür arabalardan yararlanmayı sadece kadınlara ve çocuklara bırakmışlardır. Ancak çok geçmeden yepyeni bir anlayış yaygınlaşmıştır. Zenginler, arabanın bir zenginlik, bir gösteriş aracı olabileceğini, bu konuda attan, uşaktan çok daha etkili sonuçlar vereceğini kavramışlardır. Bunun üzerine araba zenginlik ve gösteriş ögesi olarak XVII. yüzyıl toplum hayatının önemli bir parçası olmuştur. Zenginler arasında alabildiğine bir yarış başlamış, arabaların dışı altın ve gümüş kaplamalarla, içi kadife, ipekli ve halı gibi değerli eşyalarla süslenmiştir. Ayrıca atların seçimine de büyük önem verilmiş, arabayı çekecek atların da gösterişli olmasına dikkat edilmiştir. Atlar da arabalar gibi süslenmiştir.

XVII. yüzyılda bu konuda İtalya'nın Roma, Milano ve Napoli gibi büyük şehirleri, Avrupa'da ön plâna geçmiştir. Zaman zaman papalar bu duruma karışmak zorunluluğunu duymuşlar, arabalara yapılan masrafları kısıtlamışlardır. Papalar ayrıca din adamlarının binecekleri arabalar arasında da bir sınıflama yapmışlardır. Öte yandan geceleri arabayla gezmek yasaklanmış, ayrıca soylu olmayanların araba kullanmalarını önleyen, kullananlar için ağır cezalar öngören kararnameleler çıkartılmıştır.

e. Yolcu Arabaları

Paris'te 1650 yılında ilk atlı yolcu arabası seferleri düzenlenmişti. Nicolas Sauvage, Paris ile Saint-Fiacres de Brie arasında yolcu taşımak amacıyla, bir araba servisi kurmuştu. Başlangıçta Paris halkı tarafından yadırganan düzenli araba servisi çok geçmeden bol sayıda müşteriye kavuşmuştu. Paris'te düzenli yolcu arabası seferlerinin düzenlenmesi ve başarıyla işlemesi, bu konudaki en şüpheli kişileri bile, bütün zorluklarına ve tehlikelerine rağmen, arabayla seyahatin imkânsız olmadığına inandırmıştı. Nitekim çok geçmeden yolcu arabaları Avrupa'nın belli başlı şehirlerarası yollarını doldurdu. Bu yollarda servis istasyonları kuruldu.

XVIII. yüzyılın sonlarına doğru Avrupa yollarında rastlanılan arabaların çeşitli yapıları arasında en dikkati çekenlerden biri de yelkenli arabaydı. Gemilerde olduğu gibi, rüzgâr tarafından şişirilen yelkenlerin gücüyle yol alan bu arabalar ortalama yirmi yolcu taşıyordu. Tam yüklü halde saatte 11 km. yapabiliyordu. Yelkenli araba belirli bir süre Avrupa'da ilgi uyandırmış, yolcuların büyük bir kısmı daha çekici bir görünüme sahip olan bu arabayı tercih etmişlerdir.

Arabanın yaygın bir ulaştırma aracı haline gelmesinden sonra, yapısının geliştirilmesi, hızının artırılması konusunda yoğun teknik çalışmalar yapılmaktaydı. Bu

çalışmalar XVII. yüzyılın sonlarına doğru olumlu sonuçlar vermiştir. Teknik buluşların en önemlisi “diferansiyel” olmuştur. Diferansiyel, virajlarda dış tekerleklerin tur sayısını artırmıştır. Öte yandan fren sistemi de geliştirilmiştir. Hızla yol almakta olan bir arabanın hızının kesilmesi istendiğinde büyük zorluklarla karşılaşıldığından, Kayışlı, zincirli yeni fren düzenleri kullanılmaya başlamıştır. Hızla yol almakta olan bir arabanın hızının azaltılması artık büyük bir zorluk göstermemiştir. Nihayet tekerleklerde gerçekleştirilen yenilikler de arabanın hızını etkiledi.

Bu yüzyılın sonlarına doğru yol yapımının büyük bir önem kazanması ve bozuk yolların onarılması da ulaştırmayı büyük ölçüde etkilemiştir. İskoçyalı mühendis Mac Adam (1756-1836) yeni bir yol döşeme düzeni getirdi⁵. Kendi adıyla anılan bu döşeme sistemi bugün bile çağdaş yol yapımında uygulanmaktadır. Mac Adam, yolların en büyük düşmanının su olduğunu anlamıştı. Yer altında biriken sular üstteki toprağın dayanma gücünü azaltıyor, çökmelere sebep oluyordu. Yollar bu yüzden sık sık bozuluyordu.

Bu sakıncayı gidermek için Mac Adam şu sonuca vardı: Yolların, çevredeki araziden biraz daha yüksek olması ve yağmur sularının akıp gitmesinin sağlanması için de yan taraflara doğru eğimli olması gerekti. Öte yandan atmosferin etkisiyle meydana gelen aşınma ve bozulmaları önlemek için de yol yapımında kırma taştan yapılabilecek malzemenin kullanılması yerinde olacaktır.

Mac Adam görüşlerinde yanılmamıştı. Bu usule uygun olarak yapılan yollar eskisine oranla büyük bir dayanıklılık gösteriyordu. Öyle ki, çok geçmeden yeni yollar hemen her yerde bu anlayışa uygun olarak yapılmaya başlandı. Yeni yollarda arabalar daha da fazla hız yapabiliyordu. Nitekim artık ortalama hız saatte 15-16 km.yi bulmuştu. Bu hız, bir

⁵ Mc Adam, İskoçyalı bir yol uzmanıdır. (1756-1836) 18. yy.ın ikinci yarısında İskoçya'nın yollarının, bir sanayi devri olma yolunda giden İngiltere'den daha iyi durumda olmasının nedeni, John Loudon Mc Adam'ın İskoçyalı olmasıdır. Mc Adam, kendi adıyla anılan ve bizde *Makadam* adı verilen yol tekniğinin mucidi de sayılmaktadır. 19.yy.ın başında yazıları ve beyanlarıyla, yolların finansmanından plânlamasına, yapımından bakımına kadar çeşitli alanlarda etkili olmuş, bu konuda “*A Practical Essay Of The Scientific Repair Of Public Road-1819*” ve “*Remarks On The Present State Of Road Making- 1820*” adlı iki eser yazmış, eserlerinde, karayollarının ülke için önemini, merkezi bir yol yapım idaresinin gerekliliğini belirtmiş, ayrıca mükellefiyet usulü ile angarya tarzında yapılan ve teknik kontrolden yoksun inşaatları reddetmiştir. Fikirleri, çevresinde etki yaratmış, İngiliz Parlamentosu, 1823'te kabul edilen yeni yol kanununa Mc Adam'ın koyduğu esasları dahil etmiştir. Bu esaslardan birkaçı şöyledir:

1-Doğal zemin yumuşayıp bozulmadıkça, yol kaplamasını ve üzerinden geçen ağır vasıtaları taşıyan asıl unsurdur.

2-Kaplama altına blokaj veya temel yapılması yanlıştır.

3-Kaplama, toplam 25 cm. Kalınlıkta ve birkaç tabaka halinde dikkatle döşenmiş eşit büyüklükte tanelerden ibaret olmalıdır. (**Karayolları Bülteni**, S: 85, (Kasım 1957) Strasse und Autobahn dergisinden alınan yazı)

önceki yüzyıldaki araba hızlarıyla karşılaştırılınca, aradaki farkın büyüklüğü ortaya çıkıyordu.

XIX. yüzyılın başlangıcında Londra-Birmingham arasında çalışan ve Tally-ho diye adlandırılan posta arabası, iki şehir arasındaki 175 km.lik mesafeyi yaklaşık olarak 7,5 saatte alıyordu. Konak yerlerinde at değiştirme İşlemi üç dakika gibi rekor denilebilecek bir süre içinde gerçekleştiriliyor, zaman kaybı önleniyordu. Artık Avrupa'nın hemen hemen bütün ülkelerinde ulaştırma alanında taşıtın yanı sıra yolun da önemli bir rol oynadığı anlaşılmıştı. Her ülke elindeki bütün olanaklarını seferber etmiş, yollarını onarıyor, büyük merkezler arasında yeni yollar yapıyordu.

f. Lokomotifin ortaya çıkması ve demiryolunun gelişimi

XIX. yüzyılın daha ilk yıllarında bazı araştırmacılar, daha önceki yüzyıllarda su buharı konusunda yapılmış olan deneylerden ve varılan sonuçlardan yararlanarak ilginç deneyler yapmışlardı. Su buharıyla ilgili ilkelerden yola çıkan bu araştırmacılardan İngiliz Richard Trevithick, 1800 yılının Noel günü, Cornwall sokaklarında, dumanlar tüttüren garip bir makineyle dolaşmış, şehir halkı bu makineye bir anlam verememiş, Trevithick'i büyücülükle suçlayanlar bile çıkmıştı. Yapılan dedikodulara aldırmayan Trevithick, çalışmalarına ara vermemiş, makinesini geliştirmiş, asıl önemlisi raylar üzerinde çalıştırmayı denemişti.

Günümüz raylı yolların ilk şekillerini, Eskiçağlar'da Hindistan'da ve Yunanistan'da kullanılan eski taşlardan başka, 16. yy.ın ortalarına doğru Almanya'da Herz demir madenlerinde tahtadan yapılmış raylar üzerinde maden yüklü arabaların işletilmesinde görmekteyiz. Buhar makinesinin icadından çok daha önce kimi maden ocaklarında raya yer veriliyordu. Maden ocağından çıkartılan hammadde, ray üzerinde hareket eden ve insanlar ya da atlar tarafından çekilen ufak vagonlarla (dekovil) yüklenecekleri taşıta ulaştırılıyordu. 1768 yılına doğru tahta ray yerine dökme ray kullanıldı.

Nihayet 1805 yılında, demiryolu tarihinde önemli bir yere sahip olan George Stephenson⁶ adındaki genç bir araştırmacı, demir ray kullanımını üzerine bir proje hazırladı.

⁶ George Stephenson İngiltere'nin Newcastle şehrinde, 1781 yılında doğmuştur. Babası bir maden ocağında çalışan fakir bir ateşçiydi. Yedi yaşında çalışmaya başlamış, ilkin sığır çobanlığı yapmış, 14 yaşına geldiğinde babasının yanına ateşçi çırağı olmuştu. Ailesinin fakirliği yüzünden okula gidememiş olan Stephenson, 18 yaşına geldiğinde akşam derslerini izleyerek okuma yazma öğrenmişti. Durmadan yeni şeyler öğrenmek peşinde koşan Stephenson, çok geçmeden de bütün çalışmalarını makine ve özellikle buhar makinesi üzerine çevirmişti. Yirmi yaşına geldiğinde bu alanda hatırı sayılır bilgiler edinmiş ve doğduğu şehirdeki maden ocağında makinist çırağı olarak iş bulmuştu. Maden ocağından aldığı aylık kendi kendini yetiştirmek

George Stephenson'un hazırladığı projeyle ilgilenen bir maden ocağı sahibi Lord Rawensworth, projenin gerçekleşmesi için gerekli parayı sağladı.

Stephenson, 27 yaşında Killingworth maden ocağına mühendis olarak girdi. Kendisini maddî bakımdan desteklemekte olan Lord Rawensworth'un yardımıyla 1814 yılında, ilk buharlı lokomotifi meydana getirdi. Blucher adını taşıyan bu lokomotif 6 ton ağırlığındaydı. 30 ton kömür yükünü saatte 6 km. ortalama hızla taşıyabiliyordu. Bu ağır lokomotifin yapı bakımından büyük bir özelliği vardı. Tekerlekler zincirlerle bağlanmış olduğundan bütün eksenler çekme işlemine katılıyordu. Tekerleklerin raya oturması sorunu böylece çözülmüş oluyordu. Ertesi yıl yaptığı yeni bir lokomotifte Stephenson, zincir yerine hareketi iletici kollar kullandı. Böylece zincirden daha dayanıklı bir sisteme baş vurmuş oluyordu.

1823 yılında Stephenson, Stockton kasabası ile Darlington arasında bir demiryolu servisi kurmak fikrine kapıldı. Bu fikri destekleyen Edward Pease adındaki zengin bir iş adamının malî kaynakları sağlaması üzerine, 61 km. uzunluğunda demiryolu döşendi. Yolun üçte ikisi çift raylıydı.

Demiryolu tarihinin en önemli günü olan 27 Eylül 1825'te, Pease tarafından kurulmuş olan *Stockton-Darlington Railway Company*, ilk tren biletini sattı ve ilk yolcu treni, içindeki yolcuların sevinci, yollara dizilmiş halkın hayret dolu bakışları arasında hizmete girdi. Trenin önünde yol açmak için bir atlı gidiyor, lokomotifi dünyanın ilk makinisti, yani George Stephenson kullanıyordu. Trenin lokomotifinin çekim gücü gerçekten seyredenlerin hayretini haklı kılacak gibiydi. 400 yolcusu bulunan 21 vagonu, kömür ve demir yüklü 6 vagonu ve içinde yöneticilerin bulunduğu bir özel vagonu saatte 20 km. ortalama hızla çekmiş ve raylara paralel bir yolda yarışa kalkan bir at arabasını geride bırakmıştı. Bu sonuç tam bir başarı sağlamış, lokomotif ilk ortaya çıktığında beliren çeşitli tereddütlerin hepsine son vermiş, bütün İngiltere bu büyük olayla çalkalanmıştı.

Çok geçmeden bu yeni taşıtın büyük önemini kavrayan iş adamları, birbiri ardına Stephenson'a yeni lokomotifler ısmarladılar. Stephenson, yeni lokomotiflerine *Hope*, *Black Diamond* ve *Diligence* adlarını verdi. İki yıl sonra, 1827'de *Royal George* ve *Experiment*

için gerekli giderleri karşılamadığından, zaman zaman terzilik, kunduracılık, saatçilik gibi ek görevler de yapıyordu. Fakat çok geçmeden bir olay Stephenson'un teknik konulardaki olağanüstü yeteneklerini ortaya çıkartacaktı. Gerçekten de maden ocağında bir emme tulumba bozulmuş, mühendisler aylarca aştıkları halde bir türlü tulumbayı onaramamışlardı. Maden ocağı sahibinin aklına son olarak tulumbayı bir de Stephenson'a göstermek gelmişti. Stephenson beş gün içinde tulumbadaki aksaklığı gidermiş, eskisi gibi işler hale getirmişti. Bu başarı herkesi hayrete düşürmüştü, bir çok mühendisin yapamadığı şeyi, bir makinist çırağının gerçekleştirmesi Stephenson'un ününü artırmıştı.

adlarını taşıyan çok daha güçlü iki lokomotif meydana getirdi. Bu lokomotiflerin dört yerine altı tekerleği vardı.

1829 yılı Stephenson için yeni bir başarıya yılı oldu. Liverpool ile Manchester arasında demiryolu döşenmesi işi Stephenson'a verildi. Fakat bu işin üstesinden gelmek kolay olmadı. Çünkü yüzyıllık alışkanlıklar ve gelenekler Stephenson'un çalışmalarını da baltalamakta gecikmedi. Adı geçen İki şehir arasında demiryolu döşenmesi konusu ortaya atılınca ,atlı araba sahipleri, iki şehir arasında suyuyla ulaştırma yapanlar ve demiryolunun üzerinden geçeceği arazi sahipleri bu projeye karşı çıktılar. Her şeye rağmen proje kabul edildi. Fakat bu kez de çalışmalar baltalanmaya başladı. Mühendisler, işçilerin yaptıkları köprülerin, açtıkları yolların gece baskınlarında yok olduğunu görüyor, fakat ertesi sabah, aynı heyecanla yeniden işe koyuluyorlardı. Stephenson ve kendisini maddî bakımdan destekleyenler hiç bir zorluktan çekinmiyorlardı. Demiryoluna karşı olanlar işi parlamentoya kadar götürdüler ve inşaatın durdurulması için bir önerge verdiler. Fakat hükümetin kararlı tutumu üzerine 5 Mayıs 1830'da Stephenson'a yapılan hücumların arkası kesildi.

Bu arada, 1829'da Liverpool-Manchester arasında hat inşa edilince, burada işleyecek lokomotifler için bir yarışma açıldı. Yarışmanın ölçüsü, 20 İngiliz tonu ağırlığında bir yükü saatte 10 mil hızla çekmekti. Bu yarışmayı Robert Stephenson'ın tasarladığı lokomotif kazandı. Stephenson, İngiltere'de sokak arabalarının iki tekerleği arasındaki açıklığı oluşturan 1.435 m.yi buharlı lokomotiflerdeki iki tekerlek arası kabul etmiştir⁷. Stephenson'ın bu başarısı demiryolculuğun başlangıcı ve yarışmanın yapıldığı 6 Aralık 1829 tarihi de demiryolculuğun doğum günü kabul edilir.

15 Eylül 1830'da *Rocket* adını taşıyan ilk gerçek lokomotif, Manchester demiryolu istasyonunun raylarına yerleştirildi. İlk sefere başbakan, bakanlar, milletvekilleri, iş adamları ve gazeteciler katıldı. Trenin saatteki hızı 35 km. olmasına rağmen, ertesi günün gazeteleri bu yeni taşıta hücum eden yazılarla doluydu. Bunda, bir gün önceki açılış töreninde meydana gelen bir kazanın da etkisi vardı. Gerçekten de açılış töreni sırasında raylar üzerinde konuşmaya dalan Huskisson adında bir milletvekili, lokomotifin önünden zamanında kaçamamış ve tekerlekler altında kalarak can vermişti. İşte bu olay, Stephenson'a karşı olanların ekmeğine yağ sürmüştü. Nitekim gazetelerdeki yorumların birçoğu bunu gösteriyordu: “Demiryolu insan aklının icat ettiği en olumsuz şeydir; eğer gelişecek olursa

⁷ Bu mesafe birçok ülke tarafından normal hat genişliği olarak kabul edilmişse de bazı ülkeler farklı mesafeleri kabul etmişlerdir. Örneğin bu mesafe İspanya'da 1,676, Hindistan'da 1,667, Avustralya'da 1,600, Rusya'da 1,524, Japonya'da 1,067, Türkiye'de 1,050, Brezilya'da 1,000 ve G.Afrika'da 0,600 olarak gerçekleştirilmiştir. (Necdet Köktürk, “Demiryolları Münakaalesinin İnkışafı”, **İktisadi Yürüyüş**, 18 Mart 1947, C: 8, S. 174, s.5)

dünyamızın rahatını kaçıracak, insanoğlunun maddî ve manevî huzurunu yok edecektir.” ya da “Posta arabasından iki kat daha hızlı giden bu yeni taşıta binmek için insanın kellesini koltuğuna alması gerek...”.

Açılış töreninin ertesi gününden, itibaren Liverpool-Manchester arasında düzenli tren seferleri başlamıştır. İlk zamanlar günlük yolcu sayısı ortalama 500 olmuştur. Fakat kısa bir zaman içinde bu sayı 1500 gibi herkesi hayrete düşüren bir yüksekliğe ulaşmış, demiryoluna yatırım yapmış olan firma da yavaş yavaş kâra geçmeye başlamıştır. Demiryolu ulaştırmasının karşılaştığı büyük ilgi, o zamana kadar kullanıla gelmiş geleneksel ulaştırma araçları için bir yıkım olmuştur.

Liverpool ile Manchester arasında günde 30 yolcu arabası çalışırken, demiryolunun açılmasından kısa bir süre sonra sadece bir araba rekabete dayanabilmiştir. Tren, çıkarları zedelenen zümreler tarafından daha uzun yıllar kötülenmiştir. Ne var ki, yeni taşıtın getirdiği gözle görülür faydalar, çok geçmeden en katı gelenekçilerin bile direnmeden vazgeçmeleri sonucunu doğurmuştur. Hele 1843 yılında kraliçe Victoria'nın ilk defa trene binmesi, halkın trene karşı ilgisinin büsbütün artmasını sağlamıştır.

Almanya'da ilk tren hattı 1821'de Nurenberg ile Furth arasında döşenmiştir. Bu hattın Stephenson'dan daha önce döşenmiş olması, trenin İngilizler tarafından tanıtılmış ve geliştirilmiş bir taşıt olması özelliğini kaybettirmemektedir.

İlk demiryolu raylarının eni bir metreden biraz fazlaydı. Raylar yere döşenmiş küçük taşlar üzerine yerleştirilmişti. İlk lokomotifler de bugünlere oranla daha ufaktı ve birçok teknik yenilikten yoksundu. İlk tren yolcuları ile taşınacak mallar çoğu kez açık vagonlarda taşınırdı. Vagonlar at arabalarından farksızdı. Açık vagonların duman, kurum ve kıvılcımlardan yolcuları koruyamaması, birçok kimsenin trenle yolculuğa çıkarken kendi özel arabasından yararlanması sonucunu doğurmuştu. İsteyenler arabalarını açık vagonun üstüne yükletiyor, yolculuk süresince çeşitli etkenlerden korunmuş oluyorlardı. Çok geçmeden demiryolu işletmesi I. mevki kapalı vagonlar yaptı. *Experiment* adını taşıyan ilk I. mevki vagon 1826 yılında yapıldı.

Ekonomik sorunların doğurduğu zorlukları önlemek amacıyla İngiltere Parlamentosu tren seferlerinin başlamasının hemen ardından bir karar aldı. Tren biletlerinin mil başına (1609 km.) 1 peniyi geçmemesi kuralını koydu. *Cheap trains* (ucuz trenler) adı verilen bu trenler, her istasyona uğruyor, en ufak yerleşme bölgelerindeki halka bile hizmet etmek amacını güdüyordu. Buna karşılık ekspres diye adlandırılan ve iki büyük merkezi birbirine bağlayan tren seferleri de vardı. Bunlar ufak istasyonlara uğramıyor, bir büyük merkezden

bir diğere gidiyorlardı. Ne var ki, demiryolu ulaştırması arabayla yapılan ulaştırmaya göre oldukça pahalıydı. Fiyatlar her şeye rağmen halkın ödeme gücüyle çelişiyordu. Bu sakıncayı gidermek için çeşitli araştırmalar yapıldı. Masrafların kısılması, hızın artırılması ve taşıma kapasitesinin çoğaltılması için çalışmalara girişildi. Bu amaçla demiryolunun geçtiği bölgeler de yeni bir anlayışla ele alındı. Köprü yapımına önem verilerek demiryolu hattının düz bir çizgi izlemesi sağlandı. Bunun gibi tüneller de engebelerden rahat bir şekilde geçilmesini mümkün kıldı. Dönemeçlerin sayısı ve keskinliği azaltıldı. Hem lokomotifin zorladığı, hem de trenin taşıma gücünü azalttığı için yokuşlardan kaçınıldı.

İngiltere'de demiryolu konusunda yapılan çalışmalar ve uygulamalar Fransa'da da büyük bir ilgiyle izleniyordu. 5 Mayıs 1821 tarihinde Antoine Beaudier adında bir mühendisin öncülüğüyle demiryolu alanında çalışmak amacıyla bir şirket kuruldu. Bu şirket iki yıl sonra St. Etienne-Andrezieux arasında ilk Fransız demiryolu hattının döşenmesi müsaadesini elde etti. 21 km. uzunluğundaki bu hat 1827 yılı mayısında tamamlandı. Kömür, hammadde, ticarî eşya ulaştırmasında kullanılan bu hatta vagonlar hayvanlar tarafından çekiliyordu. Vagonların hayvanlar tarafından çekilmesi işlemi 1844 yılına kadar sürdü.

Vagonları bir lokomotifin çektiği ilk Fransız demiryolu hattı 1830 yılında işletmeye açıldı. St. Etienne - Lyon arasında işletmeye açılan bu hattı Marc Seguin döşemiş, vagonları çeken buharlı lokomotif de yine Marc Seguin tarafından yapılmıştı.

St. Etienne - Lyon arasında işleyen tren 1838 yılına kadar ancak yürekli yolcuların rağbet ettiği bir ulaştırma aracı olarak kaldı. Gerçekten de bu hatta işleyen tren herkesin kolayca binebileceği, rahat bir yolculuk sağlayan bir taşıt olmaktan çok uzaktı.

İngiltere'de işletmeye açılan demiryolları ile kuruluş, işletme ve yeterlilik açısından karşılaştırılabilir ilk Fransız demiryolu hattı Paris St. Germain hattıdır. 24 Ağustos 1837'de açılan bu hattın açılış töreninde kraliçe Marie Amelie ve prenses Marie d'Orleans da hazır bulunmuşlardı. Açılış töreninden iki gün sonra da normal yolcu seferleri başlamıştır. Bilet fiyatlarının orta halli ailelerin de bütçesine uygun olarak tespit edilmesi bu hattın beklenenden de büyük bir ilgi görmesini sağlamıştır. Gerçekten de 18 dakika gibi rekor denilebilecek bir süre içinde Paris'ten St. Germain istasyonuna ulaşan bu tren, her gün ortalama olarak 20 000 Parisliyi taşıyordu.

1841 yılında da Strasbourg - Bale hattı işletmeye açıldı. Uzunluğu yaklaşık olarak 140 km.yi bulan bu hat Avrupa kıtasında o zamana kadar gerçekleştirilmiş en önemli demiryolu işletmesiydi. Bu hattın en büyük önemi iki ayrı ülkeyi, yani Fransa ile

Almanya'yı birbirine birleştirmesiydi. Fakat buna rağmen ekonomik bakımdan Strasbourg - Bale hattı verimli olmadı. Kurucular umdukları geliri bulamadılar. Buna rağmen Fransa'da demiryolu yapımı büyük bir hızla devam etti.

Yeni taşıt İtalya'nın da ilgisini çekmede gecikmedi. İtalya'da ilk demiryolu Napoli dolaylarında döşendi. Napoli'yi 8 km. ötedeki Granatello Limanı'na bağlayan bu hat, 3 Ekim 1839'da açıldı. İtalya'da demiryolu yapımı konusundaki ilk projeler 1836'da meydana getirilmişti. Aynı yıl mühendislerden meydana gelen bir komite kurulmuş, Milano ile Venedik arasında demiryolu döşenmesi işini incelemekle görevlendirilmişti. Bu proje henüz hazırlık dönemindeyken, kral II. Ferdinando, yaklaşık olarak uzunluğu 40 km.yi bulan Napoli-Nocera hattının yapım hakkını Fransız mühendisi Armand Bayard de la Vingtrie'ye vermişti. Bu hattın bir kolu da Castellammare'ye gidecekti. Fransız mühendisi hattın yapımı karşılığında 99 yıl süreyle işletme hakkına sahip olacaktı. Bu süre daha sonra 80 yıla indirilmişti.

Napoli'deki bu kısa hattın yapımı İtalya'da da Avrupa'nın diğer ülkelerinde olduğu gibi, insanoğlunun mesafe ve zamanla olan ilişkilerini altüst eden bu yeni taşıta karşı görülmemiş bir ilginin uyanmasını sağlamıştı. Nitekim ilk demiryolu hattının açılışından sadece on ay sonra 8 Temmuz 1840 tarihinde Milano'yu Monza'ya bağlayan yeni bir hattın açılış töreni yapılıyordu. Bu seferdeki hattın uzunluğu 13 km.ydi.

Milano - Monza hattının açılış töreninden bir ay kadar sonra, 17 Ağustos 1840'ta Arşidük Ranieri'nin başkanlığında özel bir vagona bindirilmiş olan bir bando marşlar çalarak yolcuların neşesini büsbütün artırmıştı. Milano - Monza demiryolu, halk tarafından büyük bir ilgiyle karşılanmış, açılışından sonraki ilk on gün içinde, bir günde taşınan yolcu ortalaması 1700 gibi o yıllar için çok yüksek sayılabilecek bir düzeye erişmişti.

Demiryolunun 1840 yılına kadar sağladığı gelişimi özetleyecek olursak şu durumla karşılaşırız: Bu tarihte, lokomotifin vatanı İngiltere'de döşenmiş olan demiryollarının toplamı 1 348 km.yi buluyordu; İngiltere'nin ardından 549 km. ile Almanya geliyordu (Almanya'da ilk resmî demiryolu işletmesi 1835 yılında kurulmuştu). İlk resmî demiryolu işletmesi 1830 yılında çalışmaya başlamış olan Fransa'nın ise 1840 tarihinde 497 km. uzunluğunda döşenmiş demiryolu hattı vardı. Belçika'da gerçi demiryollarının uzunluğu 336 km.ydi ama, beş yılda ulaşılan bu sayı, ülkenin yüzölçümüne oranla, yoğunluk bakımından diğer ülkeleri geride bırakıyordu. Avusturya-Macaristan'da 144 km. (bu ülkede ilk hat 1838'de döşenmişti), Rusya'nın Avrupa topraklarında 26 km., Hollanda'da 17 km. ve nihayet İtalya'da da 8 km; demiryolu hattı döşenmişti. Avrupa'da demiryoluna sahip

lkeler sadece bunlardı. Diğer lkeler henüz tekniğin sağladığı bu yeni olanaktan yararlanmaya başlamamışlardı.

1840 yılının yukarıda özetlediğimiz durumunu, 1850 yılı ile karşılaştırsak, büyük bir gelişmenin meydana geldiğini anlarız. Gerçekten de bu tarihte İngiltere'de demiryollarının uzunluğu 11 000 km.yi bulmuştu. Bu miktar Almanya'da 6 000 km., Fransa'da 3 000 km., Avusturya-Macaristan'da 2 000 km., İtalya'da 176 km.ydi. Öte yandan Danimarka, İsveç ve İspanya'da sırasıyla 1844, 1847, 1848 yıllarında demiryolu konusunda ilk adımları atmışlar ve yine sırasıyla 32, 27 ve 28 km.lik hatlara sahip olmuşlardı.

Ülkelerin birbirleriyle olan bağlantılarını kolaylaştıran uluslararası demiryollarının yaygınlaşması, bu konuda çeşitli düzenlemeleri sağlayacak kurumların oluşturulmasını gerektirmiştir. Bunların ilki 1847'de kurulup 1932'de "Orta Avrupa Demiryolları İdareleri Birliği" adını alan kuruluştur. Bu birliğe devlet işletmesiyle birlikte 69 özel demiryolu şirketiyle Almanya, Kraliyet Demiryolları ile birlikte 8 özel şirketle Macaristan'ın yanı sıra, Hollanda, Lüksemburg, Yugoslavya demiryolları şirketleri, ayrıca "ihtiyari" kaydı ile de Danimarka, Norveç ve İsveç demiryolu şirketleri katılmışlardır. Birlik, 1856 yılında yolcu, yol eşyası, cenaze, motorlu nakil vasıtaları ve canlı hayvan nakliyatını bir sisteme baęlamıřtır⁸.

Amerika Birleşik Devletleri'ndeki gelişme, Avrupa'dakinden de büyük olmuş, dev denilebilecek ölçülere ulaşmıştı. Demiryolunun Avrupa'da ulaştırmayı kolaylaştırmasına, mesafeleri kısaltmasına karşılık, Amerika da yeni bir görev yüklenmişti. Tren, o zamana kadar sadece yerlilerin oturduğu uğsuz bucaksız topraklara beyazların ulaşmasını sağlıyor, Amerika'nın gerçek anlamıyla fethedilmesine yardımcı oluyordu.

Amerika Birleşik Devletleri'nde meydana getirilen Quincey (Massachussets) ve Carbondale-Honesdale (Pennsylvania) gibi ilk demiryolu hatları madenlerin çıkartıldıkları ocaklardan yükleme yerlerine ulaştırılması için kullanılmıştır. Amerika Birleşik Devletleri'nde yolcu taşımak amacıyla meydana getirilen ilk hat Baltimore-Ohio hattıdır. Yapımı 1828 Temmuzu'nda tamamlanan bu hattın işletmeye açılması ancak 1830 yılında gerçekleşmiştir. Bu hat da ilk önceleri hayvan taşımak için kullanılmış, daha sonra yolcuların da kullanımına sunulmuştur.

Amerika Birleşik Devletleri'nde kullanılan ilk lokomotifler İngiltere'den getirilmışti. Bu lokomotiflerin tekerlekleri, döşenmiş olan raylara aynı zamanda eşit miktarda basınç

⁸ Köktürk, "Demiryolları Nakliyat ve Tarife Birlikleri", **İktisadi Yürüyüş**, 15 Nisan 1947, C: 8, S. 175, s.8

yapmadığından, sık sık tren kazaları oluyordu. Hele 1856 yılında Camp Hill'de meydana gelen kazada 70 yolcu ölünce halk arasında tren işletmelerine karşı büyük bir tepki doğmuştu. Lokomotiflerin bu sakıncasını gidermek için yapılan çalışmalar sonunda Norris adındaki bir yapımcı, Amerika'daki rayların ihtiyacına cevap verebilen bir tekerlek meydana getirmiş ve artık lokomotifler tehlikesizce sefer yapabilir hale gelmişlerdi.

Bu buluştan sonra tren Amerika Birleşik Devletleri'nde görülmemiş bir gelişme göstermiştir. Gerçekten de 20 yıl gibi uzun sayılmayacak bir süre içinde New York, Boston, Philadelphia, Charleston, Chicago'yu ve bütün doğu şehirlerini birbirine bağlayan muazzam bir demiryolu şebekesi ortaya çıkmıştır. Bu gelişmeyi rakamlarla ifade etmeye kalkacak olursak, 1840 yılında 4 534 km. demiryoluna sahip olan Amerika Birleşik Devletleri'nin, bu sayıyı on yıl içinde 15 000 km.nin üstüne çıkarttığını ve 1914 yılında 415 000 km.ye ulaştığını görürüz. Bu son rakam, o tarihte Avrupa ve Rusya'da mevcut demiryollarının uzunlukları toplamından daha fazladır.

Amerika kıtasının iç bölgelerine ulaşılmasında, bir başka deyişle “batının fethedilmesinde” çok önemli bir rol oynayan bu gelişmenin en önemli aşaması, hiç şüphesiz kıtanın iki ucunu birbirine bağlayan demiryolu hattının açılması olmuştur. 1862 yılında Lincoln tarafından tasarlanan bu proje, iç savaş sırasında gerçekleştirilmiştir.

Amerika kıtasının iki yakasını birleştiren hat, kıtanın doğu ve batı yakalarından ilerleyen çalışmaların 10 Mayıs 1869'da Utah'da Promontory Point'te birleşmesiyle tamamlanmıştır. Doğudan ve batıdan gelen hatların rayları, birleşme noktasında altınla kaynatılmış, düzenlenen özel tören telgrafla bütün Amerika'ya duyurulmuştur.

Demiryolunun Avrupa'da olsun, Amerika'da olsun büyük bir ilgi uyandırmasına karşılık bu yeni taşıtın yayılmasını engelleyen birçok doğal zorluk vardı. Bu zorlukların başında yüksek dağlar geliyordu. At arabaların büyük bir kolaylıkla aşabildiği kimi yükseklikler tren için önemli bir engel teşkil ediyordu. Rampalarda tekerleklerin raya oturma oranı azalıyor, buna karşılık taşınan yükün verdiği ağırlık artıyordu. Bu sakıncayı gidermek için 1850 yılından itibaren, geçen yüzyılın mühendislik alanındaki en önemli aşamalarından biri olan tünel yapımına girişilmişti. Dev dağların delinmesi suretiyle meydana getirilen tüneller yukarıdaki sakıncayı ortadan kaldırıyordu.

Dağlık bölgelerden geçen ilk demiryolu hattı, Avusturya'da Semmering'te yapıldı. 1855 yılında gerçekleştirilen bu hat binde 25'e kadar ulaşan bir eğime sahip, denizden ortalama olarak 900 m, yükseklikte bîr araziden geçiyor ve 41 km. boyunca uzanıyordu. Hattın içinde 1430 m.lik bir tünel yer alıyordu. İtalya'da yapılan Torino-Cenova demiryolu

ise Giovi tepesinde 3 260 m.lik bir tünele yer veriyordu. Bu tünel o tarihlerde dünyanın en uzun tüneliydi.

Alpler ile Avrupa'nın diğer ülkelerinden ayrılmış olan İtalya, bu doğal engelin ekonomisine verdiği zararları önlemek için, demiryolu şebekesini, tüneller aracılığıyla Fransız demiryollarına bağlamak istiyordu. İtalya'nın ticarî ve ekonomik yapısı bakımından son derecede önemli olan bu iş için yoğun çalışmalar yapıldı. Uzun tartışmalardan sonra 1857 yılında iki ülkenin demiryollarını birleştirecek 13 km.lik tünele ilk kazma vuruldu. Tünelin yapımı 1870'de tamamlandı.

Tünel, İtalya'ya ekonomik bakımdan büyük faydalar sağladı. Londra'dan, Fransa ve Kuzey Afrika yoluyla yapılmakta olan Hindistan ulaştırması, yeni tünelin açılmasından sonra İtalya kanalıyla yapılmaya başladı. Yolcular ve posta Londra'dan trenle İtalya'nın Brindisi limanına ulaştırılıyor, buradan vapurla yola devam ediliyordu. Böylece zaman bakımından büyük kazanç sağlanıyordu.

Bu tünelden sonra Alp Dağları'nda yeni bir tünel daha açıldı. St. Gothard adını taşıyan bu tünelin yapımı 1872'den 1880'e kadar sürdü. İtalyan ve İsviçreli mühendislerin gerçekleştirdikleri bu tünelin uzunluğu 15 000 m. idi.

Nihayet 1898 yılında ünlü Semplon tünelinin kazılmasına başlandı. 19.825 m. uzunluğunda olan bu tünel günümüzde de dünyanın en uzun tünelleri arasındadır. (Tünelin 10.752 m.si İtalyan topraklarında, 9.073 m.si ise İsviçre topraklarındadır.) Bu tünel, Milano Uluslararası Fuarı münasebetiyle 1906 yılında işletmeye açılmıştır⁹.

Bu tünel Paris ile İstanbul arasında tren ulaştırmasını sağlayan Semplon Ekspresi'nin de sefere girmesini sağladı. Paris'ten sonra Lozan, Milâno, Trieste, Zagreb, Belgrad ve Sofya'ya uğrayarak İstanbul'a ulaşan Semplon Ekspresi yaklaşık olarak 3.300 km.lik bir yol kat ediyordu.

Demiryolu işletmeciliğinin ilk yılları, yeni doğan her endüstri gibi bir sürü zorluğun üstesinden gelinmesini gerektirmişti. Fakat çok geçmeden yeni taşıtın sağladığı olağanüstü ilgi, sermaye sahiplerinin bu alana gittikçe artan bir yatırım göstermeleri sonucunu doğuracak, işletmecilik gittikçe daha büyük şirketlerin eline geçecek, küçük sermaye grupları birleşerek, bu yeni çalışma alanının gerektirdiği tedbirleri alacaktı. Demiryolu işletmeciliğinin büyük kâr getirmesi, işletmeci şirketlerin hisse senetlerinin de çok kısa bir süre içinde görülmemiş bir değer kazanması sonucunu doğuracaktır. Fakat şirketler

⁹ Simplon Tüneli aslında iki tüneldir. İki tünel arasında 17 m. lik bir mesafe vardır.

arasında baş gösteren öldürücü rekabet, kısa süre içinde işletmeci şirketlerin birbirine düşmesine de ortam hazırlayacaktır.

20. yy. demiryolu hatlarındaki gelişmenin oldukça belirginleştiği bir yüzyıl olacak, 1860'da dünyadaki demiryolu hatlarının uzunluğu 100.000 kilometre iken, daha yüzyılın ilk çeyreğinde, 1920'de ise 1.000.000 kilometreyi bulacaktır¹⁰.

Tarih boyunca yollar, askerî açıdan da büyük önem taşımışlar, kâh orduların savaşı kazanmasına, kâh ülkelerin işgallere uğramasına neden olmuşlardır. Özellikle 19. yy.dan itibaren karayolu ve denizyolu dışında üçüncü bir kol olarak demiryolunun gelişimi, ülkelerin savunma politikalarını belirlerken, bu ulaşımı da göz önünde bulundurmalarını bir zorunluluk olarak ortaya koymuştur.

Rusların Kırım Savaşı'nı kaybetmesinde, Fransızların 1859 İtalya seferinde, 1871 Sedan Savaşı'nda, 877-78 Osmanlı–Rus Savaşı'nda demiryolları belirleyici bir rol oynamıştır¹¹. Yine Ruslar, Trans-Sibirya demiryolu sayesinde anavatanlarından binlerce kilometre uzakta Japonlarla savaşabilmişlerdir.

Demiryolları, I. Dünya Savaşı'nda önemini artarak sürdürmüştür. Örneğin Almanlar'ın Tanenberg Zaferi ile müttefiklerin doğu ve batı cephelerindeki sürekli taarruzları, Sırp, Romen, İtalya seferleri, demiryolları sayesinde başarılmıştır. Alman ordusunun savaşta göstermiş olduğu büyük manevra gücünde, zamanında düşünülerek batıya karşı yapılan 14 doğru hattın büyük önemi vardır. Aynı savaşta, demiryollarına yeteri kadar sahip olamayan Osmanlı Devleti'nin bile, gerek savaşın genel anlamda yönetimi, gerek çeşitli cephelerde yapılan yeni yığınaklar ve gerekse tümenlerin çoğunun uzak cephelerde kullanılması konusunda demiryollarından azamî miktarda yararlanabildiği görülmektedir.

Örneğin 7. piyade tümeninin Çanakkale Savaşları'nda, 1915 sonunda Bulgar sınırında, 1916 başında İstanbul Boğazı'nda, 1916 ortasında Doğu cephesinde, 1916 sonunda tekrar İstanbul Boğazı'nda, 1917 başında Filistin Cephesi'nde kullanılabilmesi, demiryolları sayesinde mümkün olabilmiştir¹².

Havacılık alanına geldiğimizde ise, ilk sivil hava hattı, 1919 yılında Berlin ile Weimar arasında kurulmuş, aynı yıl Almanların Zeppelin adlı hava gemisi ilk kez Atlantik'i geçmeyi başarmış, düzenli seferler 1920'de başlamış, aynı yıl uluslar arası ilk

¹⁰ O. Tefik Taylan, **Demiryollar İşletmesi. Teşkilat, Tarifeler, Katarlar ve Cer İşleri**, Yüksek Mühendis Mektebi Matbaası, İstanbul, 1936, s. 4

¹¹ İzzettin Aksalur, "Demiryollarının Süel Önemi ve Bir Tümenin Taşınışına Ait İncelemeler", **Askeri Mecmua**, C. 8, S: 104, 1 Mart 1937, s. 99

¹² Aksalur, **a.g.m.**, s.100

hava hattı Koppenag – Hamburg – Amsterdam arasında konulmuş, bundan sonra özellikle Avrupa ve ABD ‘de hatlar çoğaltılmıştır. Avrupa’da sürekli hava seferi yapılan hatların en önemlileri, Londra, Paris, Amsterdam, Berlin, Roma, Prag, Bükreş ve Atina olmuştur. Daha uzun yolculuklar olarak en önemli seferler ise Londra-Kahire-Cape Town, Londra-Atina, Kalküta-Sydney ve Amsterdam-Botavya arasındadır.

Almanlar’ın 60 bin m³ hacmindeki “Zeppelin A III” adlı hava gemisi ilk büyük seferini 1924’te yapmış, Almanya’dan Friedrichhaften’den Boston’a 76.5 saatte gitmiştir. 1937’de Hindenburg adlı zeplin yanıp bir facia meydana gelince, bu hava seferlerine son verilmiştir. Kazaya, Helyum’un pahalı olması nedeniyle onun yerine Hidrojen gazının doldurulması neden olmuştur.

Havacılık tarihine uçaklar açısından bakılırsa, 1909’da bir Fransız pilotun Manş’ı ve 1927’de Thomas Lindberg’in Atlantik Okyanusu’nu geçmesinin, o dönemde kimileri tarafından “tekrarına imkân olmayan ve görülmemiş derecede şanslı uçuşlar¹³” olarak nitelense de bu konuda cüretli adımlar atılmasında önemli rol oynadıkları söylenebilir.

1926’da, Almanya’da Junkers Luftverkehrs A.G. ile Aero-Lloyd Şirketi’nin birleşmesiyle Lufthansa Havayolları kurulmuştur.

1938’e gelindiğinde İngilizlerin Londra-Sydney hattının, Fransızlar’ın Paris-Saygon hattının ve Hollandalıların Amsterdam-Botavya hattının, dönemin en uzun ve işlek hava hatları olduğu görülmektedir¹⁴. Bir başka deyişle sömürgeci ülkeler, sömürgelerini hava hatları yoluyla da kendilerine bağlamak istemektedirler.

Sivil havacılık konusunda II. Dünya Savaşı’nın hemen öncesine bakıldığında, ABD’nin önemli bir üstünlüğü göze çarpmaktadır. 1939’da ABD, Atlantik üzerinde 360 sefer yapmış, 16-17 saat süren ve her geçişte 5-6 yolcu ile 350 kg. kıymetli posta eşyası taşınan bu uçuşların toplamı 6000 saati ve 125 bin kg. eşyayı bulmuştur¹⁵. Bu uçuşlar sırasında can kaybı yaşanan bir uçak kazası meydana gelmemiş, sadece bir kez zorunlu iniş yapılmıştır. En önemli ve işlek seferler, New York-Southampton ve New York- Lizbon seferleri olmuştur.

Avrupa’da ise İngiliz, Fransız, Alman, İtalyan ve Romen şirketleri bu dönemde uçak seferleri yapmışlarsa da hava nakliyatına en çok önem veren ülke Almanya olmuştur. Almanya da seferlerini Avrupa ile sınırlı tutarak, Atlantik ötesi seferlere kalkışmamıştır.

¹³ Rene Moreux, “Uçak mı? Gemi mi?”, Deniz Ticareti Dergisi’nden akt; **Cumhuriyet**, 31 Ocak 1943

¹⁴ Necdet Köktürk, “Havayolları Münakalesi”, **İktisadi Yürüyüş**, C. 9, S: 209, 11 Ekim 1948, s. 9

¹⁵ Ahmet Ahıskal, “Hava Nakliyatının Değeri ve Ehemmiyeti”, **İktisadi Yürüyüş**, C. 2, S: 35, 21 Aralık 1940, s. 27

BİRİNCİ BÖLÜM

ANADOLU YOLLARININ TARİHİ GELİŞİMİ

C. TÜRKLER'DEN ÖNCE ANADOLU'DA YOL

İnsanlık Tarihini ve dolayısıyla günümüzü etkileyen birçok medeniyete ya doğrudan ev sahipliği yapan ya da komşu durumda bulunan Anadolu, bu özelliğiyle birçok toplumun göç, savaş vb. amaçlarla üzerinden geçtiği bir kara parçası olmuştur. Önceleri bu hareketler belirli bir güzergâha bağlı kalımsızın gerçekleştirilirken, daha sonra önemli yerleşim yerlerinin ve arazi şekillerinin belirleyiciliğiyle sistemli yol güzergâhları ortaya çıkmaya başlanmıştır.

Bu yol güzergâhlarının ilki, M.Ö. 2000'lerde Asur ve Babilliler'in Mezopotamya ve Suriye'de meydana getirdikleri yol ağlarının Türkiye'ye uzantısı; Fırat'ın sol sahili boyunca uzayan ve yer yer su içinde devam eden Babil-Thapsakus yolu idi. Asya'dan ve güneyde Halep'te gelen yollar, Thapsakus'da birleşiyordu. Daha çok devletlerine gelir kaynakları arayan idarelerin yön verdiği , bugünkü G.Doğu Anadolu'daki bu yolların en önemlisi, Nimiv(Musul'dan başlayarak Nisibin(Nusaybin) üzerinden Edessa(Urfa)'ya ulaşan ve oradan da büyük olasılıkla Fırat'ı Birecik'te aşır Anadolu içlerine giden yoldu.

M.Ö. 1700-1200 yılları arasında Anadolu'da yeni toplumlar oluşmuş ve yeni uygarlıklar doğmuştur. Yoğunlaşan merkezler arasında da yeni yol ağları meydana gelmiştir. Bu devirdeki en büyük devlet, Hititler idi. Hititler'den Helenistik Çağ'a kadar Anadolu yollarının önemli özelliği, bir başkent çevresinde yoğunlaşarak bölge yollarına varlık kazandırmasıdır. Hititler'de Hattuşaş, Frigler'de Gordion, Lidyalılar'da Sardes (Sart) ve Urartular'da Malazgirt çevresinde oluşan yol ağları bu karakteri gösterirler. Aşağıdaki yol ağlarının düğüm noktaları, o zamanki egemenliklerin merkezlerini de işaret ederler:

- a) Kars – Erzurum - Erzincan – Sivas – Boğazkale – Tutak - İran.
- b) İran'dan gelen bir yol – Özalp- Van- Muş – Palu - Elazığ- Baskil – Darende - Kayseri- Boğazkale.

c) (a) ve (b) deki doğrultular ile G.Anadolu'nun bağlantısı, Palu – Bismil - Cizre yoluyla oluyordu. Suriye'nin bağlantısı ise; Halep – Kilis – Narlı - Kayseri şeklindeydi.

d) Boğazkale – Mecitözü – Amasya - Sinop yolu ile Karadeniz bağlantısı tamamlanıyordu.

e) Boğazkale – Bâla – Emirdağ – Afyon – Uşak - Kula – Salihli - Sart yolu, oradan da Bayındır- Milet(Balat)'e kadar uzanıyordu.

1. Kral Yolu :

M.Ö. VI. yy.da Anadolu Pers egemenliğine girmiştir. Kral Darius, Lidya'nın başkenti Sart'ı Krezüs'den alarak çok zengin hazineleri ele geçirmiştir. Bundan sonra Dara, asıl başkenti Sus ile Sart arasında bir yol yapmayı gerekli görmüştür. Kral Yolu, yeni yapılmış bir yol olmaktan çok Hitit ve Lidya yollarının iyileştirilerek daha güvenli ve kullanışlı hale getirilmesiyle meydana gelmiştir.

Yol, o zamana dek yapılan yolların en iyisi ve en güveniliridir. Düzgün aralıklarla, büyük kralın habercilerinin barınacağı hanlar yol boyunca dizilmişti. Anadolu'nun doğal sınırları içinde 66 menzil bulunuyordu. 2165 km. (13500 furlong) tutan Sart - Sus yolunu kervanlar 90 günde gidebiliyor, haberciler ise 15 günde alabiliyorlardı. Bu yol, Anadolu'da bir baştan ötekine ana damar gibi geçerek diğer bölge yollarını ikincil duruma getirmiştir.

Kral Yolu güzergâhı üzerinde değişik görüşler varsa da, genellikle kabul edilen güzergâh; Sardes (Sart Köyü) - Apamela(Dinar) - Pessinus (Sivrihisar) – Gordion (Sazılar) - Ancyra (Ankara) - Tavion (Nefesköy) – Gaziura (Turhal) – Comana (Gumenek) - Sebasteia (Sivas)- Melitene (Malatya) - Amida ve Sus güzergâhıdır.

Yolun Sart'tan batıya, Efes'e de Karabel'den aşarak bağlandığı bilinmektedir. Bu yol, İstanbul'un Doğu Roma'nın başkenti olmasına kadar önemini sürdürmüş, yerini daha sonra Tuzgölü'nden geçen bir Roma yoluna bırakmıştır¹⁶.

2. Helenistik Çağ :

İskender, MÖ 334'te Çanakkale Boğazı yolu ile Anadolu'ya girmiş, Persler'in egemenlik kurduğu Anadolu'da, vaktiyle onların izlediği yolun aynısını, fakat batıdan doğuya doğru izleyerek Mısır'a varmıştır. Fakat sahil boyunca ilerlerken yol olmadığından, askerleri büyük çabalarla yol yapmışlardır. Önce Ege kıyılarını dolaşır MÖ

¹⁶ Fatih Müderrisoğlu, **XVI. Yy.'da Osmanlı İmparatorluğu'nda İnşa Edilen Menzil Külliyeleeri**, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Ankara, 1993, s. 21

333'de Dinar'dan kuzeye Kral Yolu'nu izleyerek Gordion ve Ankara'ya , sonra güneye dönerek Gülek Boğazi'ndan geçip Tarsus'a ulaşmıştır. Gülek Boğazi'nda kayalara yazılan yazıt, bu geçişin anısını günümüze dek getirmektedir.

Bu dönemde önceleri güney yolu, kuzey yolu ve doğu yolu olarak adlandırılabilen üç ana yol, egemenliğin bölünmesi sırasında yerini tekrar bölge yollarına bırakıyordu. Anadolu yollarının, siyasi egemenliğin yaygınlığına ya da parçalı olmasına göre yeni görünüm alması daha sonraları da görülecektir. Helenlerin denizle olan ilgileri nedeniyle kıyı şeritlerinde sahillere boyunca yollarının bulunduğunu, Ksenophon'dan öğrenmekteyiz¹⁷.

3. Roma Devri Yolları:

Romalılar, MÖ 2. yy. dan sonra Anadolu'ya akınlar yapmaya başlamışlar ve Seleukos kralı Antiokhos'u MÖ 188'de yenerek Toroslar'a kadar Anadolu'ya egemen olmuşlardır. Bu sırada Anadolu'da Bergama, Rodos, Bitinya, Kappadokhia gibi devletler bulunuyordu. Bergama kralının vasiyeti ile ülkesi Roma'ya kalmış, MÖ 129'da Anadolu'da ilk Roma eyaleti kurulmuştu. M.S. 133'de Anadolu tümüyle Roma'nın eline geçti.

Romalıların fethettikleri yerlerde öncelikli olarak yol imarında buldukları günümüze kadar gelen döneme ait kalıntılardan ve çeşitli dokümanlardan anlaşılmaktadır. Örneğin, Roma dönemine kadar Anadolu'ya uzanan bir yol olarak *Rumeli yol şebekesi* mevsim koşullarına bağlı olarak kullanılırken, Romalılar döneminde güzergâh boyunca döşenen blok taşlar ve uygun yerlere yapılan köprülerle, bu yol kesintisiz bir şekilde kullanılmaya başlanmıştır.

Via Militaris, *Via Publica*, *Via Egnatia*, *Strata* adlarıyla da bilinen *İstanbul-Belgrat yolu*, Rumeli yol şebekesinin en işlek kısmını oluşturmaktaydı. Uzun yıllar boyunca Batı ile Doğu arasında bağlantıyı sağlayan tek yol olması bağlamında çok önemli olan bu yolun güzergâhında İstanbul ve Belgrat dışında Edirne, Filibe, Sofya ve Niş gibi diğer büyük şehirler bulunmaktaydı¹⁸.

Romalılar, Balkanlar'da olduğu gibi Anadolu'da da önemli yol ağları yapmışlardır. Söz konusu yollar malzeme ve işçilik bakımından çok kaliteli olmaktaydı. Roma yollarına bu kaliteyi getiren, uyguladıkları yol tekniği idi. Bir yol imar faaliyetinde önce güzergâhı

¹⁷ Ksenophon, *Anabasis; Onbinlerin Dönüşü*, Çev: Hayrullah Örs, İnkılap Kitabevi, İstanbul, 1975, s.123

¹⁸ Müderrisoğlu, *A.g.e.*, s. 10

işaretleyen Romalılar yol genişliğini saptayarak genellikle dört kat tabaka halinde yol yapmışlardır. Bu katlar aşağıda belirtilmiştir:

1. kat, (Summum dorsum) harç içinde taş kaplama.....20-25 cm.
2. kat, (nucleus), taş kırığı ve yağlı kireçle yapılmış beton.....20-25 cm.
3. kat (Rudus) balats.....30-60 cm.
4. kat (Statumen) 1 ya da 2 sıra düz taş plaka.....22-30 cm.

Ortalama kalınlığı 0.90 m, genişliği 3.25-4.50 m. arasında değişen bu yolların her iki yanında yaya kaldırımları bulunmaktaydı. Yol boylarına mesafeleri belirten mil taşları diken Romalılar önemli geçit ve kavşak noktalarına görkemli kapılar dikmişlerdir¹⁹.

Yol boyunca uzaklıkları bildiren taşlar dikiliyordu. Yapılan yolların kalıntıları zamanımıza kadar gelebilmiştir. Roma Anadolu'su 6 büyük eyalete (provincia) ayrılmıştı. Eyalet şehirleri arası düzgün yollarla birbirine bağlanıyordu. Roma yolları ağı kavşak noktaları şöyleydi:

- 1- Provincia Asia'da Pergamon, Smyrna, Laodicea (Denizli civarı), Apameia (Dinar), Dorylaeum (Eskişehir), Amorium (Hacıhamza Köyü).
- 2- Provincia Cilicia'da Tarsus, Mopsuestia (Misis)
- 3- Provincia Bithynia ve Pontus'da Prusa, Nicea, Amisus (Samsun).
- 4- Provincia Galatia'da Ancyra, Iconium, Tavium (Nefesköy), Amaseia (Amasya), Zela (Zile), Gaziura (Turhal).
- 5- Provincia Lycia ve Pamphylia'da Attaleia (Antalya), Side
- 6- Provincia Cappadocia'da ; Garsura Archelais (Aksaray), Caesarea (Kayseri), Sebasteia (Sivas), Tyana (Kilisehisar), Cacusos (Göksun), Melitene (Malatya).

Bu kavşak noktalarından açılan yollar, diğer Roma şehirlerine ulaşıyordu.

4. 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 önce İzmit, sonra İstanbul olmuştur²⁰. Bizans'ın güney yolu Üsküdar'dan başlayarak İzmit-Konya'ya ulaşıyor, sonra da Romalıların yolunu izliyordu. (Osmanlılarda bu yolun "*Hac Yolu*" adını aldığını biliyoruz.) Eski Roma yolları da Bizans yolları ağına katılmış olmaktadır.

¹⁹ A.g.e., s. 22

²⁰ **Karayolları Bülteni**, (Ocak 1956), S:63, s. 15

Önemli güzergâhları şöylece sıralayabiliriz:

1. Tarsus – Pozantı – Ereğli – Konya - Hacıhamza Köyü – Sandıklı – Sakarya - Seyitgazi güneyi - Eskişehir –İstanbul.
2. Silvan – Harput - Tali Arsanos (Murat Nehri yakını) - Malatya Tohma suyu – Kemah Kızılırmak – Ankara – İzmit – Kadıköy - İstanbul.
3. Azerbaycan - Çoruh Vadisi – Bayburt - Kelkit Çayı vadisi – Sivas – Tokat – Niksar – Amasya - Aşağı Kızılırmak
4. Batı İran - Aras Nehri boyu - Pasinler Ovası – Erzurum – Erzincan – Kemah – Sivas – Tohma suyu – Malatya.
5. Doğudan gelenler, Van Gölü havzası – Ahlat – Silvan – Diyarbakır - Elcezire.

D. TÜRKLER DÖNEMİNDE ANADOLU YOLLARI

1. Selçuklu Yolları :

Anadolu Selçuklu Devleti, Anadolu'nun transit geçiş özelliğini kavrayan ve bunun ticarî getirisini hesaplayarak , buna yönelik politikalar üreten yöneticilere sahip bir devlettir. Özellikle II. Kılıçarslan, Gıyaseddin Keyhüsrev ve Alaaddin Keykubad gibi devlet adamlarının, bu doğrultuda çalışmalar yaptıkları, ticareti teşvik için düşük gümrük vergisi uyguladıkları, bunun yanı sıra tüccar ve seyyahların konforu için ticaret noktalarında ve yollarda çok sayıda kervansaray ve han kurdukları görülmektedir. Kervansaraylar kurulurken, 9 saatlik bir deve yolculuğu baz alınmış, böylece her 18 millik mesafede bir kervansaray ya da han kurulmuştur.

Bu dönemde, Antalya - Alaiye (Alanya) – Konya – Aksaray – Sivas – Erzincan - Erzurum eksenini çevresinde kervan yollarını büyük rol oynadığını görüyoruz. Konya, bir yandan Alanya'ya, öte yandan Karaman üzerinden Silifke'ye ve Ereğli'den geçerek Kilikya'nın kapısı Gülek Boğazı'na bağlanıyordu. Sivas'ta ise Samsun bağlantısı vardı. 13. yy.da en önemli Selçuk kervansaraylarını, kuzey - güney ve doğu - batı doğrultusunda Anadolu'yu kesen yollar üzerinde görüyoruz. Antalya - Erzurum arasındaki yolun uzantısı, Anadolu'yu İran ve Türistan'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 ülkelerine aktarılmasını sağlıyordu. Yolların düğümlendiği ticaret merkezleri şunlardı:

Tebriz, Bağdat, Halep, Ayas, Alaiye, Antalya, İzmir, Foça, İstanbul, Sinop, Samsun ve Trabzon.

Bu merkezden dağılan yolları da şöyle sıralayabiliriz:

1- a) Tebriz - Bargiri, Erciş, Malazgirt, Hınıs, Erzurum, Tercan, Erzincan, Sivas, Şarkışla, Kayseri, Aksaray, Konya, Ereğli , Adana, Ayas.

b) Tebriz, Nahçıvan, Iğdır, Pasinler, Erzurum.

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 1a ya da 1b güzergâhı), Zara, Sivas, Tokat, Amasya, Samsun, Sinop.

5- Tebriz, Sivas, Yozgat, Yerköy, Kırşehir, ya da Yahşihan üzerinden Ankara, İstanbul.

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

b) Bağdat, Harput, (buraya kadar 6-a güzergâhı), Pertek, Çemişkezek, Eğin, Divriği, Zara, veya Buzbel Dağları'nı aşarak Sivas.

7- Sinop, Kastamonu, 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 güzergâhı için 6a)

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 – Iğın – Akşehir – Çay – Afyon – Kütahya - İstanbul

Gelişen ya da yön değiştiren dünya ticaret merkezlerine paralel olarak, bazı yolların önemi artıp bazılarının azalsa bile, doğrultular, doğal engellerin durumuna göre şekiller almaktadır.

A.Selçukluların yolları Konya civarına kümelenmekle birlikte, siyasi iktidarın zayıflaması sonu doğan yeni merkezler çevresinde, aynı şekilde, fakat daha zayıf biçimde yoğunlaşmıştır. Tebriz'in ise İlhanlılar devrinde özel bir yeri olduğundan, yönelmeler oraya doğru olmuştur.

Selçuklu döneminde yolla ilgili örgütleri, bugünkü hizmetlerde bir çeşit iş bölümüne gidilmiş şekliyle düşünmek doğru olmaz. Değerlendirmede, zamanı koşulları içindeki örgütü esas almak doğru olur. O zamanın yolu, her çeşit standart ile daha çok hayvanların geçebildiği, konforu ve hızı, hayvan yapısı ve kapasitesi ile ölçülebilen bir bayındırlık yapısıydı. Bunun bir sonucu olarak –geometrik standart ve yüzey düzgünlüğü bir tarafa-batak olmayan bir yolun yeteri görülmesi yanında, güvenlik konusu, sağlanması gereken en büyü istektir. Bu amaca yönelik Selçuklu bayındırlığı, kökeninde bulunan anlayışını ve kuruluşlarını Anadolu'ya da getirmiş ve geliştirerek uygulamıştır.

Selçuklular devrinde yolla ilgili en önemli örgütlerden biri “*ribatlar*”dır²¹. Ribatlar, 10. yy.dan başlayarak İslam ülkelerinde gelişmeye başlamışlardır. Selçuklulardan önce Maveraünnehir'de on bin kadar ribat bulunduğunu tarihi kaynaklar söylemektedir. B.Selçuklular zamanında çeşitli yerlerde yeniden yapılan ribatların , yol yapımı ile yakından ilgili olduğu kuşkusuzdur. Bunlar, prens, hükümdar ve zengin tüccarlar tarafından vakıf olarak yaptırılıyorlardı. Nizamülmülk, hükümdarın görevleri arasında önemli yollar ve geçitler üzerine ribatlar yapılmasını saydığı gibi; ordu ihtiyaçlarını karşılamak üzere, ribat çevresindeki arazinin de devlete ait olması gerektiğini kabul ediyordu.

Ribatlar 12. yy.da yazılmış bazı eserlerde kervansarayın karşılığı olarak kullanılmıştır. Cengiz istilâsı zamanında, İran ve Orta Asya'da 13.yy da ribatın kervansaray alanında kullanılması genelleşmiştir.

A.Selçukluları devrinde görülen kervansaraylar, Ortaçağ Türk-İslam devletlerinin hiçbirinde görülmezler. Belli menzillerde kurulmuş olan kervansaraylar, çağının toplumsal ve ekonomik yaşantısını veren belgeler halindedir. Kervansaraylar, ribatların devamıdır.

²¹ Ribat, askeri amaçlarla yapılan, aynı zamanda dini karakteri de olan küçük korunma yerleridir.

Selçuklu kervansaraylarının yapılış amacı;

1- Doğu-batı arası ticaretin, yolculukların güvenliğini sağlamak, sefer yollarında yığınak ve ikmal merkezleri meydana getirmek amacıyla yapılanlar. Bunlar her çeşit tE.C.A.vüze karşı tahkim edilmişlerdir. Ayrıca han çevresinde kurulan pazarlarla ticaretin gelişmesine yardımcı olunuyor ve olumlu sonuçlar alınıyordu.

2- Daha çok sosyal yönüyle topluma yararlı, vakfa dayanan hizmetlerin yapılmasına olanak sağlayan kuruluşlar olarak yapılanlar.

Yolcuların rahatını ve ihtiyaçlarını sağlamak için hanlarda; yatakhaneler, aşhaneler, erzak ambarları, depolar, samanlık, mescit, hamam, şadırvan, hastane ve eczane bulunuyordu.

Moğollar devrinde, özellikle İlhanlı egemenliği altındaki ülkeler arasında, ulaşım ve haberleşmeyi sağlamak üzere yollar, köprüler ve kervansaraylar yapıldı, ticaretin gelişmesine yardımcı olundu. Ayrıca Moğollar, hızlı bir posta örgütü kurarak tüm İslam dünyasına bir yenilik katmışlardır. *Cengiz Han*, en önemli yollar üzerinde belli aralıklarla “yam” adı verilen posta istasyonları yaptırmıştı. Her istasyonda bulunan postacılar, devlet elçileri (tatar) için 20 kadar at bulundurmak zorunda idiler. Posta örgütü sonradan tüm İslam ülkelerinde örnek alındı.

Hülagü zamanında bu teşkilat daha da geliştirildi ve hızlı iş görmesi sağlandı. Posta istasyonları vergi bağışıklığı kazandı. *Gazan Han* (1294-1304) bu teşkilata çekidüzen verdi. Devrin yolları, uzun yıllar hizmet veren kervan ve araba yolları idi. Yolların bir bölümü devlet tarafından askeri amaçlı yaptırılmıştı. Yolla birlikte köprülerin de yapılmış olması, sulardan geçme alışkanlığını kaldırmış oluyordu. *Gazan Han* zamanında her çeşit yol güvenliğinin sağlanması için 10 bin kişilik bir örgüt kuruldu ve başına da bir emir atandı. Bunlar gezgin ve tüccardan vergi alacaklardı. Tarife, bir kervana bağlı dört eşek için yarım akçe, iki deve için yarım akçe idi. Yüzer neferlik grupların başına “*kârbansâlar*” deniyordu.

Yol ve geçit güvenliği ile ilgili bir örgüt olan “*tutkavul*”luk kuruluşu İlhanlılar’da vardı. Bu örgüt, *rahdarlar* (yol muhafızları) ile *tutkavullardan* oluşuyordu. *Rahdarların* *tutkavulara* bağlı olduğu sanılmaktadır. Bunlar tüccarlardan ve sürülerinden hayvan başına bir miktar vergi alma hakkına sahiptiler.

Karamanoğulları döneminde ise merkez , Konya’dan Darend’e geçmiştir. Bu dönemde asıl yol şebekeleri, Geyve –Göynük – Kastamonu – Bursa – Eskişehir – Ankara – Amasya – Bursa -Manisa – İzmir’dir.

2. Osmanlı Yolları :

Osmanlı Devleti'nde kuruluştan İstanbul'un fethine kadar büyük ölçüde Selçuklu yolları kullanılmıştır. Fakat dünya ticaret merkezlerinin değişimi, yeni siyasi merkezlerin önem kazanması, Osmanlı yol ağlarını da bu isteklere uygun biçime getirmiştir. Diğer taraftan İstanbul'un başkent olması, İstanbul merkezli bir yol sistemini de beraberinde getirmiştir.

Bu dönemde yol konusunda devletten çok , hayrat kurumları denilen özel teşebbüsün çabalarını görmekteyiz²². Bu dönemdeki en önemli değişim, Türkiye'yi bir uçtan ötekine kesen ana yollar yerine; kıyı şehirlerinden, limanlardan Anadolu içlerin giden yolların gelişmiş olmasıdır. Deniz ulaşımının önem kazanması ve güvenli hale gelmesi, bu durumu yaratan en önemli etkeni. Giderek bakımsız kalan yollar, 19. yy. ın 2. yarısından sonra demiryollarının, kervan yollarının yerini alması ile büsbütün önemini yitirdi. Ancak kamyon ve otomobillerin gelişimi ile karayolları yeniden ve daha etkili biçimde gelişti.

İmparatorluğun son döneminde, fetihlerin artık yapılmaması, zaten daha çok ordu eliyle yapılan yol yapımı olanaklarını da yok etmiştir. Bu son dönemde, özellikle de devletin son 50 yılında, gerçek anlamda yapıcı valiler, buldukları illerde yol yapımına önem vermişler, günümüzde bile kullanılan yolları yapmışlardır. Bu valilerden özellikle ikisi ön plâna çıkmaktadır: Tuna ve Bağdat valiliklerinde bulunan Mithat Paşa ve Sivas ve Aydın valilikleri yapan Halil Rıfat Paşa.

Merkezî idare, Anadolu ve Rumeli'yi harekât, ikmâl ve haberleşme bakımından üçer bölgeye ayırmış ve bu bölgelere *yol kolları* demiştir. Söz konusu bu kollar da *sağ, orta ve sol* olmak üzere üçe ayrılmıştır. Her kolda bir ana stratejik yol ve bu bölgelerdeki şehir ve kasabaları birbirine bağlayan talî yollar bulunmaktaydı²³.

Anadolu sağ kol güzergâhı, Üsküdar – Gebze – İzmit – İznik – Eskişehir – Konya – Adana - Antakya yolu ile Halep ve Şam'a uzanmaktaydı. Anadolu sağ kolunun, *Hac Yolu (Kutsal Topraklar Yolları)* olarak adlandırılmasının altındaki neden, bu yolun Hac ziyaretine hizmet etmiş olmasıdır. Yolun bir diğer özelliği de en işlek yol olmasıdır. Ancak Hac ziyareti için kullanıyor olması, yolun seferberlik zamanlarında kullanılmadığı anlamına gelmemiş; ordu, Irak, İran, Suriye ve Mısır'a yaptığı seferlerde bir iki istisna dışında neredeyse aynı

²² Franz TOESCHER, "Türkler Devrinde Anadolu Yolları", **Karayolları Bülteni**, Ocak 1956, S: 63, s.15

²³Rıza Bozkurt, "Osmanlı İmparatorluğu Döneminde Ülkenin Harekât Bakımından Bölgelere Ayrılması, İkmâl ve İlaş İşleri, Haberleşme Sistemleri", **Askeri Tarih Bülteni**, Genelkurmay ATASE yay., Yıl: 13, S: 25, Ağustos 1988, s. 1

güzergâhı kullanmıştır²⁴. Bu güzergâh kapsamındaki Üsküdar – Gebze – Karamürsel – İznik – Yenişehir – İnegöl – Bursa – Mihaliç – Balıkesir - Manisa – İzmir – Aydın – Denizli - Antalya yönündeki stratejik yol, önemli savaşlarda, özellikle Osmanlı Devleti'nin kuruluş döneminde Bursa, Balıkesir, İzmir, Antalya civarında yapılan savaşlarda kullanılmıştır.

Anadolu orta kol güzergâhı, *Bağdat-Basra* yoludur ve *Üsküdar – Gebze – İzmit – Bolu – Tosya – Merzifon – Tokat – Sivas – Malatya – Harput – Diyarbakır – Nusaybin – Musul - Kerkük* güzergâhına sahiptir. Bağdat ve İstanbul arası 455 saatte kat edilmekteydi. Bu güzergâh kapsamındaki *Üsküdar – Hereke – Kocaeli – Eskişehir – Bolvadin - Akşehir - Konya - Ulukışla – Adana – İskenderun – Antakya – Halep – Hama – Humus - Şam*, Şam'dan *Kudüs - Kahire* ve yine Şam'dan *Medine – Mekke – Sana'ya* uzanan yol Osmanlı'nın bu bölgelerde yapılan savaşlarda kullandığı stratejik yoldur.

Anadolu sol kol güzergâhı, *Üsküdar – Gebze – İzmit – Bolu – Tosya – Merzifon – Ladik – Niksar – Şebinkarahisar – Kelkit – Aşkale - Erzurum* yoluyla Kars'a ve oradan da Tebriz'e ulaşan yoldur. O dönem koşullarında İstanbul - Erzurum arası 266 saatte kat edilmekteydi. Bu güzergâh kapsamında olan *Üsküdar – Kocaeli – Bolu – Gerede – Koçhisar – Tosya - Merzifon*; Merzifon'dan *Ladik – Niksar – Şebinkarahisar – Kelkit – Tercan – Aşkale – Erzurum - Kars* ve *Merzifon – Amasya – Tokat – Sivas – Malatya – Elazığ – Diyarbakır – Mardin – Nusaybin – Musul – Kerkük – Hanekin – Bağdat – Basra'ya* uzanan yollar genellikle İran'la yapılan savaşlarda kullanılan stratejik yollardır.

Aynı şekilde Rumeli'de de benzer bir sınıflandırma gözlenmektedir. Rumeli sağ kol güzergâhı, *İstanbul – Vize – Kırkkilise – Karasu – Babadağ – İsakçı - Akkerman* yolu ile Özi ve Kırım'a ulaşmaktaydı. Bu güzergâh kapsamında olan *İstanbul – Çatalca – Pınarhisar – Kırklareli – Aydos – Pirevadi – Babadağ – Tolçi – Akkerman – Odesa'ya* uzanan yol; Osmanlı ordusunun Bulgaristan, Romanya ve Rusya'ya karşı yaptığı savaşlarda kullandığı stratejik yoldur.

Rumeli'deki sol kol güzergâhı, *İstanbul – Tekirdağ – Malkara – Firecik – Dimetoka – Gümülcine – Pravişte – Lankaza – Yenişehir - İzdin* yönüyle İskefe'ye ve Gördüs'e uzanıyordu. O dönemde İstanbul - Gördüs arası 94 saatte katediliyordu. Bu güzergâh kapsamında bulunan *İstanbul – Silivri – Tekirdağ – Keşan – Ferecik – Gümülcine – Serez – Selanik – Yenişehir - Atina* yolu genellikle Yunan ve Venedik savaşlarında kullanılmış olan stratejik yoldur. Rumeli'deki orta kol güzergâhı, *İstanbul – Silivri – Edirne – Filibe –*

²⁴ Yusuf Halaçoğlu, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Menzil Teşkilatı ve Yol Sistemi**, (Yayımlanmamış Doçentlik Tezi , İstanbul, 1982, ss. 48-50)

Sofya – Niş - Yagodima üzerinden Belgrad'a uzanmaktaydı. İstanbul - Belgrad arası 173 saat süren bir yolculuk gerektiriyordu. Bu güzergâh kapsamında olan *İstanbul – Silivri – Çorlu – Lüleburgaz – Babaeski – Edirne – Filibe – Sofya – Niş – Belgrad – Esek - Viyana*; Filibe'den sonra *Samakof – Köstendil - Üsküp*; Üsküp'ten kuzeye Saraybosna ve batıya İşkodra'ya uzanan yollar genellikle Avusturya ve Macaristan savaşlarında kullanmış olan stratejik güzergâhtır.

Osmanlı'nın son dönemine baktığımızda, en işlek güzergâh ve merkezlerin şu şekilde oluştuğunu söyleyebiliriz:

1. İstanbul – İzmit – Bolu – Gerede – Çerkeş – Tosya – Osmancık – Merzifon - Amasya -Tokat ; buradan,
 - a. Tokat – Niksar – Erzincan - Erzurum
 - b. Tokat – Sivas – Erzincan - Erzurum
 - c. Tokat – Sivas – Malatya – Diyarbakır - Bağdat
2. İstanbul – İznik – Geyve – Göynük – Beypazarı – Ankara – Kırşehir – Kayseri - Sivas ve Ankara – Yozgat – Akdağmadeni – Sivas
3. İstanbul – Bursa – Eskişehir – Akşehir – Konya – Ereğli – Adana – Antakya – Halep (Bu yolun Eskişehir'den sonra Kütahya-Afyon-Akşehir bağlantısı da vardı.)
4. İstanbul – Kütahya – Afyonkarahisar – Isparta – Antalya – Alaiye
5. İstanbul - Bursa - Balıkesir - Akhisar - Manisa – İzmir
6. Trabzon – Gümüşhane – Bayburt – Erzurum
7. İzmir – Alaşehir – Uşak – Afyonkarahisar
8. İzmir – Afyon – Cihanbeyli – Koçhisar – Kırşehir – Kayseri – Sivas – Erzurum – Azerbaycan. Bu ana doğrultular, ikinci derece yollarla kaza ve kentlere bağlanıyordu.

a. Kuruluştan Tanzimat'a Kadar Osmanlı Yolları ile İlgili Kuruluşlar ve Örgütler:

Osmanlı karayollarının askeri amaçlarla, “*fütihat için*” yapıldıkları görüşü yaygındır. Anadolu'da daha önceki dönemde açılan yollardan da yararlanılmıştır. Yalnız bunlara gerektiği ölçüde bakılamaması, fütihat doğrultusunda yeni yolların açılmasını ya da esaslı onarımların yapılmasını gerektiriyordu. Bu da çok kapsamlı bir örgütün varlığını gerekli kılıyordu. Aşağıda bu örgütler konusunda bilgi verilecektir.

Osmanlı örgüt ve kuruluşları incelenirken, bunların kökenleri ve karşılaştıkları etkiler konusu ilk bakışta oldukça karmaşık görünmektedir. Osmanlılar, etkilendikleri ya da egemenlikleri altına aldıkları toplumların yasa ve örgütlerinden, kendi anlayışlarına uygun

olanlarını almışlar, kendine has özelliklerle birleştirip bir sentez yaratmışlardır. Ayrıca fethedilen yerlerin daha önceki hukuk kurallarını kimi zaman aynen sürdürmüşlerdir. Diğer devletlerden geçen töre ve kanunlara (Uzun Hasan kanunları, Memlûkler'in kanunları, Dulkadiroğlu Alaaddin Bey'e ait kanunlar), Vilayet Kanunnameleri'nde de yer vermişlerdir.

Osmanlı'da yol ağını yapan, onaran ve ulaşımın güvenliğini sağlayan kuruluşlar:

1. Yol ve geçit güvenliği sağlayan, bir çeşit kır jandarması şeklinde çalışan ve aynı zamanda gerekli yerlerde yolu bakım ve onarımını yapan *derbentçiler* ve benzerleri,
2. Yol yapan *kaldırımcılar*
3. Yol ağlarını büyük suların kestiği yerlerde – köprü yapılamayan yerlerde - her çeşit geçidi sağlayan *gemiciler*
4. *Köprücüler* olarak sayabiliriz.

aa. Derbent Örgütü :

Orhan Bey (1324-1362) zamanından başlayarak yol için bir örgütlenmeden söz ediliyorsa da, tam anlamıyla örgütlü bir kuruluş olarak derbentlere, kesin kayıtlarla II. Murad (1421-1451) döneminden itibaren “tahrir defterleri”nde rastlamaktayız.

Derbentin esası, yol, su yolu, köprü, maden vb. kamu yararına olan hizmetlerin yapılması için asker sınıfının yanı sıra, bir kısım halkın vergi bağışıklığı karşılığında bazı hizmetlere atanmasıdır. Bağışıklık, çeşitli vergilerden ve oğlan devşirmesindedir. Derbentçilerin görevlerini yapamadıkları yerlerde, organize bir kuruluş olarak kervansaraylar yapılıyordu. Derbentleri üç grup halinde inceleyebiliriz:

aaa. Derbent Niteliğindeki Kaleler:

Önemli geçit ve kavşaklarda ve tehlikeli yerlerde kurulan kaleler Derbent niteliğinde idi. Fırat kenarındaki Caber Kalesi, Ceyhan kenarındaki Misis, böyle derbentlerdendi. Sınırlarda da böyle derbentler yapılmış ve sonradan kale haline getirilmişlerdir. Hac yolu boyunca bu tip kaleler dizisi görülmektedir. Hacı kervanlarının korunması için yol üzerinde bulunan köylerden gerekli görülenlerin ahalisi derbentçi yazılıyordu. Bazı derbent yerleri, önemlerinden ötürü, varlıklı kimselerce tahkim ediliyordu. Güneyde Hac yolunda önemli kavşakta bulunan Payas, Sokollu tarafından kendi parasıyla 850 evlik bir barınak haline getirilmişti. Sahil şeritlerinde de *avarız-ı divaniye* ve *tekalif-i örfiye* den bağışıklığı olan halkın gözcülük yaptığı da görülüyordu.

aab. Büyük Vakıf Şeklindeki Derbentler:

İşlenmeyen toprakları işlemek üzere büyük vakıflar kuruluyor, ıssız yerlerde mamureler doğuyordu. Kurulan vakıflarla oluşan önemli yer ve kavşaklardaki kentlerden Konya'nın Karapınar'ı, 1639'da Sadrazam Mustafa Paşa'nın Sivas'ta, Feyzulah Paşa'nın Deliklitaş'ta yaptırdıkları tesisler bu cinstendi.

aac. Köprü Yerlerinde Bulunan Derbentler:

Köprüler birçok yerde yolları kontrol edecek şekilde bulduklarından, Derbent durumunda idiler. Köprülerin onarımı kadar korunması da gerekli olduğundan, köprücüler aynı zamanda derbentçi de oluyorlardı. Torul kazası Sürmene Köyü halkı, Gümüşhane suyu ile Kafırdağı arasındaki 5 köprünün köprücülerini olup, aynı zamanda buraların derbentçileri idiler.

aad. Derbentçilerin Görevleri :

- a) Bir çeşit jandarma kuvveti olarak yol ve geçitlerde güvenliği sağlamak.
- b) Yolların korunmasını ve onarımını yapmak.
- c) İssız yerleri şenlendirmek. (Bu görevlerden bugünkü karayolları ile ilgili olanı, b'de tanımını yapılandır.)

Osmanlı devrinde sefer zamanı ordunun kolayca geçmesi için yapılan yollarla eskilerin onarılması dışında, barış zamanlarında yol yapım çalışmalarına rastlanmıyor. Yapılanlar küçük çapta olmuştur. Bu gibi yol yapımını, daha çok zengin devlet adamları ve hanları yapan varlıklı kimseler finanse ediyordu. Yol yapımı, her beylerbeyinin kendi anlayışına göre, bölgesel olanaklar oranında plânsız bir tutumla oluyordu. Ulaşım araçları hayvan ve arabalar olduğuna göre yol üzerinde gidip gelme ile derin izlerin meydana geldiği şekilsiz bir yer oluyordu. İzlerin derinliği, büyük merkezlere götüren yolların işareti oluyordu. İstanbul'u imparatorluğun egemenliği altındaki öteki memleketlere bağlayan ana yollar daha bakımlıydı.

Derbentçiler, buldukları yerlerin güvenliğini sağlamakla beraber, gerektiğinde kılavuzluk da ederler ve bölgelerinde birinin kaybı olursa, kendi mallarından öderlerdi. Derbentçilik babadan oğla geçen bir imtiyazdı. Ancak, hizmet yerine getirildiği sürece geçerliydi.

aae. Derbent Örgütüne Dahil Olanlar :

Derbent örgütüne dahil görevlilerden *beldarlar*, geçit ve boğazları tutarlardı. Derbentçilerde farkı, ücret karşılığı çalışmalarıdır. Osman ve Orhan Bey zamanında da var olduklarına dair kayıtlar bulunan *martoloslar*, sınır boylarında kale muhafızlığı ile

derbent ve geçitlerde bekçilik görevlerini yaparlardı. Kanuni zamanında yalnız sınır boylarında değil, gerilerde de görev yapıyorlardı. Martolos başı (bazen yüzbaşı da deniyordu) dışında martoloslar (hristiyan da olabiliyordu) ücret karşılığında çalışıyorlardı.

Sözcük anlamı Hırvatça “ücretli asker” demek olan *pandorlar*, ücretli derbentçi olarak yerli halktan seçilen “zaptiye neferi” kimliğinde idiler. Pandorbaşılar, kendini halka kabul ettiren tanınmış savaşçı ailelerden oluşuyordu. Pandorbaşını halkın kabul etmesi ve kadının da onaylaması gerekiyordu.

Köprücüler, köprüleri yapan teknisyenlerdi ve köprüleri gözetmek, “meremmet etmek” üzere kaydolanlara köprücü deniyordu. Bu deyim yerine *meremmetçi* sözcüğünün kullanıldığı da görülmektedir. Yıkılan köprülerin yeniden yapılması koşuluyla köprücülüğe atanan kimselerin varlığı da biliniyor. Köprücülerin, yaptıkları hizmete karşılık bazı vergilerden bağışıklıklar devletçe kabul ediliyordu²⁵. Bu hizmete genellikle halktan çok talep geliyordu. Yine de işin ehline verilmesine çalışılıyor, din ayrımı da gözetilmiyordu.

Tüm bir köyün köprücü olduğu ve bölgenin birden çok köprüsünden sorumlu oldukları da oluyordu. Köprücüler içinde ölenler olursa, kadrolar onların oğullarıyla tamamlanıyordu. İstemese bir başkası atanırdı. Köprücülere bu işlerle görevlendirildiklerini kanıtlayan “berat” veriliyordu. Beratlar, her padişah değişikliğinden sonra yenilenirdi. Köprüler iki yolla yapılıyordu:

- 1- Devlet tarafından,
- 2- Hayırseverlerin vakfı şeklinde.

Trafiğin yoğun olduğu kesimlerde, köprü ihtiyacı halk tarafından duyuluyorsa, bu dileklerini toplu halde kadıya iletirler, o da bu ihtiyaçları üst katlara duyururdu. Köprücülük, Tanzimat’tan sonra kamu hizmetlerinin tümüyle devlete geçmesi sonucu aşamalı bir uygulama ile ortadan kaldırılmıştır.

Bir diğer görevli grubu, *gemiciler* idi. Osmanlı belgelerinden öğrenildiğine göre gemicilik denen hizmet, karayolu ulaşımının kesintiye uğramadan devamını sağlayan bir hizmet çeşidi idi²⁶. Deniz gemiciliği ile ilgisi yoktu. Köprü olmayan ya da yapılamayan büyük sulardan karayolu geçişini sağlamak üzere “*derbent ati*” diye nitelendirilen vergi nizamına bağlı bir hizmet çeşidi idi. Gemicilik deyimi, 19. yy.dan sonra “*kayıkçılık*” şekline dönüşmüştür. Osmanlı’da gemiciliğin başlangıcı XIV. yy.ın ikinci yarısı olarak

²⁵ Cengiz Orhonlu, “Köprücülük”, VI. Türk Tarih Kongresi, C: II, Ankara, 1973, s. 701-703

²⁶ Bayındırlıkta 60 Yıl (1923-83), ss. 15-20

bilinmektedir. Kocaeli sancağının Gebze nahiyesinde Orhan Bey'in kurduğu gemi vakfını , orada bulunan gemiciler köyü işletmekte idi.

Kaldırımcı deyimini, bugün kullanılan anlamında yalnızca kaldırım yapanların değil, yolun tümünü birden yapanların adıydı. Yaya kaldırımı ile arabaların geçtiği yerin ayrımı, 19. yy.da ortaya çıkmıştır. 1850'den sonra ise artık “yaya kaldırımı” şeklinde kullanılır olmuştur.

Kaldırımcılık, doğrudan doğruya yolla ilgili bir meslek örgütüdür. Kaldırımcılar, her büyük şehirde Mimarbaşı'nın emri ve denetimi altında idiler. Ayrıca başlarında kaldırımıcılar kethüdası vardı. Kethüdalar kaldırımıcılar içinden seçilirdi. En büyük kaldırımıcı esnaf topluluğu İstanbul'da bulunuyordu ve ihtiyaç duyulan yerlere buradan gönderiliyordu. Kaldırımcılara bazen *taş ferenciyen* dendiği de olmuştur.

Aynı vergi muafiyetinden yararlanmalarına rağmen, kaldırımıcıları; derbentçiler, gemiciler, köprücülerden ayıran en büyük fark, bu grubun yaşadıkları şehir ve kasabalardan ancak yol yapılması gereken zamanlarda ayrılıyor olmasıydı²⁷.

Kaldırımcılar kethüdası, yol yapımında ve hesapların çıkarılmasında önemli görevlere sahiptir. Kaldırım kethüdası, kaldırım yazıcısı ve mimar halifesi ile birlikte, 1. keşfi yapar ve her türlü masraf ve gereci saptardı. İşin tamamlanmasından sonra 2. keşif düzenlenirdi.

Yol yapım çalışmaları, barışta ve savaşta olmak üzere iki tür yapılıyordu. Savaş hazırlıkları sırasında, ordunun geçeceği yollar için de çalışmalar yapılırdı. Bu hazırlıklar, yurt içi ekonomik hareketleri de artıran bir fırsattı. Ordu cepheye hareket etmeden önce kullanılacak yolların durumları incelenir, gerekli yerlere yalnızca kaldırımlar değil, ordunun ve o bölgenin işe yarar tüm elemanları seferber edilirdi.

Barış zamanındaki kaldırımıcıların çalışmaları vakıflar yoluyla ve genellikle şehir içlerinde oluyordu. Şehir içlerinde dükkan sahibi esnaf da yol çalışmalarına para yardımı yapılıyordu. Hac yolu da önemli idi. Şehir içlerinde yol yapımı için “*ihtisab nezareti*” tarafından yürütülürken, 1831'de kurulan “*Ebniye-i Hassa Müdürlüğü*” bu işleri üstlendi. 1866'da Nafia Nezareti'ne bağlı “*Islah-ı Turuk Komisyonu*” adıyla bir komisyon kurulmuş, 1868'de bu komisyonun görevleri Şehremaneti idaresine devredilmiştir.

²⁷ Yusuf Halaçoğlu, **XIV-XVII. Yüzyıllarda Osmanlı Devlet Teşkilatı ve Sosyal Yapı**, TTK, Ankara, 1995, s. 165

b. Tanzimat Sonrası Kuruluşlar:

Tanzimatla birlikte devletin tüm kuruluşlarında başlayan düzeltme, iyileştirme ve modernleştirme akımı, bayındırlık alanında da kendisini göstermiştir. Tanzimatla birlikte önceki dönemlerde derbent köyleri, köprücüler gibi vergi muafiyetinden yararlanan teşkilatlar ile devlete fazlaca yük getirmeden ulaştırmayı sağlama politikasının yerini devlet icraatı fikri almıştır. Böylece köprü inşaatı, hükümet konağı yapımı ve benzeri angarya ve mükellefiyetlerin devlet tarafından uygulanması anlayışı prensip olarak kabul edilmiştir²⁸.

Önceleri asker-cebeci, topçu vb. gözetiminde bulunan İstanbul şehir içi bayındırlık hizmetleri, İhtisap Nezareti'ne verildi. Bu iş için 1826'da kurulan bu nezaret, bugünkü belediyenin başlangıcı oluyordu. Yapılacak yollar, nezaretin onayından sonra Ebniye-i Hassa müdürüne aktarılmaktaydı. Bu devirde kaldırım yazıcılığı yok olmuş, kaldırımıcılar kethüdasının rolü de çok azaltılmıştır. Ancak bir mimar halifesi, yeni açılacak yolların güzergâhlarının keşfiyle görevliydi.

Şehir imar ve yapım işlerinde mimarbaşılık ile şehreminliği görevlerinin birbiriyle çakışması ve şehreminlerinin fenni mimariyi bilmemeleri gerekçesi ile 1831'de bu iki memuriyet birleştirilmiş, Ebniye-i Hassa müdürlüğü kurulmuştur. Bu müdürlüğün görevleri 1868'de tümüyle Şehremaneti İdaresi'ne devredilecektir.

1848'den sonra yapılan yolların harcamaları bütçeden ayrılmaya başlamış ve "kaldırım tertibatı"ndan ödenmiştir. Yapılan yeni yollarda da ilk kez "şose kaldırımları" deyimini kullanılmıştır.

Aynı yıl, İstanbul şehri ve çevresinin yol, su vb. ihtiyaçlarını sağlamak amacıyla bir Nafia Nezareti kurulmuştur. Nezaretin oluşturulmasındaki hedef, çok fazla göç alan ve bu- laşıcı hastalık, yangın gibi sorunlar ile karşı karşıya kalan İstanbul ve civarının mevcut yollarının, su bentlerinin onarımının sağlanması ve gerektiğinde yenilerinin yapılmasıdır. Bu nezaret ayrıca ticaret, tarım, orman, posta-telgraf hizmetlerini de yapmakla görevliydi²⁹.

1850 yılına gelindiğinde, araba geçişlerine uygun ilk yolların yapımına başlandığını görmekteyiz. Bu yollar, 1865'te tamamlanan, 34.5 km.lik Bursa-Gemlik ve 34 km.lik Bursa Mudanya şoseleri ile 1872'de tamamlanan 314 km.lik Trabzon-Erzurum yoludur. Askeri ve ticari öneme sahip bu yolda Fransız mühendisler çalıştırılmıştır³⁰.

²⁸ Orhonlu, a.g.m., s. 707

²⁹ Bayındırlıkta 60 Yıl, s. 22

³⁰ İlhan Tekeli-Selim İlkin, "Osmanlı İmparatorluğu'nda XIX. Yüzyılda Araba Teknolojisinde ve Karayolu Yapımındaki Gelişmeler", **Çağın Yakalayan Osmanlı: Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri**, (Editörler: Ekmeleddin İhsanoğlu & Mustafa Kaçar), İstanbul, 1995, s. 433

1856'da *Memalik-i Mahruse-i Şahane Turuk-u Maabirin Suret-i İmal ve İdaresine Talimat-i Umumiye (Osmanlı Ülkesi Yollar ve Geçitlerinin Yapım Tarzı ve İdaresi Genel Yönetmeliği)* yayımlanmıştır. Araba geçişine uygun yol yapım girişimlerinin çok uzun sürmesi ve çok pahalıya mal olması Osmanlı merkezi idaresini yeni arayışlara itmiştir. Çalışmaların somut sonucu söz konusu talimatname olmuştur. Bu talimatname ile Avrupa'da olduğu gibi yeni yapılacak yol güzergâhlarında yaşayanlara yol inşaatında çalışma mükellefiyeti getirilmiştir. Bunun yanı sıra her vilayetteki baş mühendis, yol güzergâhını merkezdeki *Turuk-u Maabir İdaresi* ilkeleri ve *valinin istekleri* doğrultusunda hazırlayıp, her ilçenin yapmaktan sorumlu olduğu yeri arazide kazıklarla belirlemeyle yükümlü tutulmuştur³¹.

Yolun her 2- 8 kilometresinde, yolun o bölümünden sorumlu bir bekçinin sürekli olarak bulunması, bunun sağlanması için de ailesi ile birlikte yaşamasını olanaklı kılacak bir kulübenin yol kenarına yapılması öngörülmüştür³². Bu talimatnamede yola atanacak *Tarik-i Emin'in (Yol Memuru)* yapacağı harcamalar ile ilgili usuller belirlenmiştir. On yıllık uygulama sürecinde bu talimatname yol faaliyetine önem veren Mithat Paşa gibi valilerin ilk yol uygulamalarında izledikleri bir rehber olmuştur.

İstanbul şehremanetinin kuruluşundan sonra 1863 tarihinde bir *Turuk ve Ebniye Nizamnamesi (Yollar ve Binalar Yönergesi)* çıkarılmıştır. Tüm imparatorluk için geçerli olan bu nizamname, mevcut yolların ve geçitlerin elden geçirilmesi ile ilgilidir. Bu nizamnamede, yolların 15, 12,10 ve 8 zira³³, çıkmaz sokakların en az 6 zira genişliğinde olması öngörülmüyordu. Bu nizamname 1869'da bazı değişikliklere uğramıştır. 19 Nisan 1882 (23 Zilhicce 1299) da yürürlükten kaldırılmış, yerine "*Ebniye kanunu*" çıkarılmıştır.

Şehir plânlarının düzenlenmesi, sokakların açılması, plân ve haritaların hazırlanması konularını işleyen ve mabetlere sataşmaları yasaklayan bu kanun, 1925(1341) tarih ve 642 sayılı kanunla değiştirilmiştir. Bu kanun gereği alınan yol vergileri, şehremaneti için büyük destek olmaktadır.

Kanunun çıktığı dönemde Niş, Bosna ve Vidin yolları yapılmıştır. Bu vilayetlerde ve Rumeli'nin diğer taraflarında onarılan yollarla yeniden yapılanların uzunluğu 360 fersaha varmıştır³⁴.

³¹ **A.g.m.**

³² Leyla Şen, *Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci*, TESAV yay., Ankara, 2003, s. 16

³³ Zira, dirsekten orta parmak ucuna kadar olan ve 75-90 cm. arasında değişen uzunluk ölçü birimidir.

³⁴ Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi*, Ankara, 1976, s.262-263

1866'da yol yapım ve bakım işlerinin köklü ve düzenli bir şekilde ele alındığını görüyoruz. 16 Cemaziyevvel 1282 (1866) da çıkarılan *Turuk-u Muabir Nizamnamesi*, karayolları için çok önemli ve gerekli kurallar getirmiş, yollar bir devlet işi olarak ele alınmış, yol işini yürütmekle, Ticaret Nezareti'ne bağlı *Turuk-u Maabir İdaresi* (Yollar ve Geçitler Müdürlüğü) görevlendirilmiştir³⁵. Nizamnamenin ilk bölümünün ilk maddesine göre yollar,

1. sınıf yollar, İlleri İstanbul'a iskelelere ve demiryollarına bağlayan büyük (caddeler) yollar.
2. sınıf yollar, il ve elviye merkezleri arasındaki il yolları,
3. sınıf yollar, ilçeyi ilçeye, büyük yollara, demiryolları ve iskelelere bağlayan sancak yolları.
4. sınıf yollar, 3. sınıf gibi , fakat sürekli gidiş-gelişe açık olmayan yollar olmak üzere 4 sınıfa ayrılmıştır³⁶.

Her sınıf için yol genişlikleri, meyil şartları, yapım tekniği, kaplama özellikleri 2. maddede belirtilmiştir. Öngörülen genişlikler aşağıdadır:

Tablo1
(Osmanlı Devleti'nde Tanzimat Sonrası Yol Genişlikleri)

	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	0.00	0.00	3.00

Bu maddenin ilginç bir özelliği, “yolun 2.00 m. den çok kazıya ihtiyaç göstermesi halinde, yol genişliğinin bir alt sınıf genişliği kadar alınacağı” kuralını da taşımasıdır. Nizamnamede yol eğimleri de % 6 olarak belirlenmiştir (m.3).

Nizamnamenin ikinci bölümünde (7-15.maddeler) “amele-i mükellefe”nin nasıl toplanacağı bir esasa bağlanmıştır. Üçüncü bölümde (16-25. maddeler), yol yapımının nasıl uygulanacağı belirtilmekte, mali işlemlerin nasıl olacağı anlatılmaktadır.

Dördüncü ve son bölüm ise yolların bakımı ve onarımı üzerinedir. Tüzüğün (nizamnamenin) bir de “*Memalik-i mahruse-i şahanede turuk-u muabirin sureti imal ve idaresine dair talimat-ı umumiyedir.*” şeklinde bir yönetmeliği (talimnamesi) de vardır.

³⁵ Nazım BERKSAN, *Yol Davamız Nerede?*, Ankara, 1951, s.17

³⁶ Tekeli – İlkın, *a.g.m.*, s. 434

Bu yönetmelikte, teknik personelin nasıl görevlendirileceği, vilayetlerde en küçük kadro olarak kimlerin bulunması gerektiği kaydedilmekte, yol bekçilerinin görevleri anlatılmakta, yükümlü işçiler tüzüğüne esasları açıklanmaktadır.

1870'de de bu nizamnamede bazı değişiklikler yapılmış, yalnız bayındırlık hizmetlerine bakan bir Nafia Nezareti de kurulmuştur. İlk nizamnamede yollara ait bilgiler "arşın" esasına göre verilmişken, 1870'deki nizamnamede metrik sisteme dönülmüştür.

Bu nizamname ile, yol faaliyetlerinin program çerçevesinde yapılmasına ve yolların bakımına büyük önem verilmiştir. Valilerin her yıl hazırladıkları yol programını merkeze onaylatmaları zorunluluğu getirilmiştir. Yolların bakım ve onarımının sürekliliğini sağlayacak bir bakım örgütü öngörülmüştür. Yol işinin devamlılığını sağlamak ve kalifiye elemana sahip olmak için yol inşaatını gerçekleştirecek teknik elemanları yetiştirmek üzere Fransa'daki *Ecole des Ponts et Chaussees (Yollar ve Köprüler Okulu)* benzeri bir köprü ve yol okulunun kurulmasının gerekliliği belirtilmiştir³⁷.

Bu dönemde teknik kadro çok az olduğundan, yabancı teknisyenlerden, istihkam subaylardan yararlanılmıştır. Bu dönemin bir diğer ilginç yanı, bazı valilerin nizamname ile yükümlü kılındıkları, yol yapımı işlerinin dışında illerine ait yolları büyük bir güç ve ileri görüşle mükemmel hale getirmiş olmalarıdır. Tuna ve Bağdat valiliklerinde buluna Mithat Paşa, Sivas ve Aydın valilikleri yapan H.Rıfat Paşa ile Reşit Paşa, imarcı valilerin en değerlileridir. Bunlarda Halil Rıfat Paşa³⁸, karayolcuların piri olarak kabul edilmiştir. "Gidemediğin yer senin değildir." özdeyişi de ona aittir.

Halil Rıfat Paşa'nın yol işlerine ve bayındırlığa olan tutkusu, kendisinden önce Tuna valiliği yapan Mithat Paşa'nın çalışmalarıyla başlamış, Selanik Valiliği'nden alındıktan sonra da bir süre üyesi olduğu *Turuk-u Muabir Meclisi*'ndeki çalışmalarıyla gelişmiştir.

Halil Rıfat Paşa, yol yapımı konusunda en yoğun ve verimli çalışmalarını Sivas valisi iken yapmıştır. O yıllarda Sivas vilayetini, bugünün 5-6 katı olarak görmekteyiz. İşte bu büyük vilayet içindeki Samsun - Trabzon sahil yolu, Samsun – Sivas - Malatya, Tokat – Niksar - Ünye, Amasya – Merzifon – Çorum - Ankara hududu, Yozgat – Alaca - Çorum, Merzifon – Osmaniye, Şebinkarahisar - Giresun, Zile - Tokat, Zara – Koyulhisar –

³⁷ Tekeli-İlkin, **a.g.m.**, s. 434 ; **Cumhuriyetin 70. Yılında Bayındırlık ve İskân Bakanlığı**, T.C. Bayındırlık Bakanlığı yay., Ankara, 1993, s. 168-169

³⁸ Nevrokoplu Bölükbaşı İbrahim Ağa'nın oğlu Halil Rıfat, 1827'de Siroz sancağına bağlı Lika köyünde doğmuştur. Siroz tahrirat kaleminde başlayan memuriyeti, Selanik'ten sonra hızla yükselmeye başlamış, 1864'te Tuna Vilayeti Mektupçuluğu'na kadar gelmiştir. Sonra sırasıyla Varna, Trhala, Vidin mutasarrıflıkları, Rumeli Beyliği ve tuna, Kosova, Selanik, Sivas, Aydın , Manastır, tekrar Aydın valiliklerinde bulunmuş, 1891'de Dahiliye Nazırlığı'na getirilmiştir. 1895 yılında sadrazam olan H Rıfat Paşa, 1901 yılında sadarete iken ölmüştür.

Mesudiye - Ordu, Zara – Suşehri – Refahiye - Erzincan, Zara – İmranlı - Refahiye yolları, Halil Rıfat Paşa'nın valiliği sırasına ele alınmış, bugün bile kullandığımız sanat yapıları ve köprüleriyle, teknik isteklere uygun makadam yolların yapımı sağlanmıştır³⁹.

Halil Rıfat Paşa'nın yol yapımı tümüyle devlet gelirlerinden yapılan harcamalarla gerçekleşmemiştir. Yolun geçtiği yerlerdeki halkın yapım gücüne katkısı, önemli etken olmuştur. Valinin yol yapılırken çeşitli tembihnameler verdiği, “Bozulan yolların çevre köylülerinin, yetmezse oradan geçen uzak köylülerin katkılarıyla sürekli bakım altında tutulması” istediği bilinmektedir. Ayrıca, orman varlığının azalmaması için, ormanlarda ağaç köklerinin çıkarılmaması, ağaç dikilmesi, taş ve tuğla kullanılacak yerlerde ağaç kullanılmaması hususları da paşanın tembihnameleri arasındadır. Bunların yanı sıra, okul açılması, erkek ve kız çocuklarını okutulması, binaların yapım masrafları için köy işletmeleri kurulması, pulluk kullanılması, patates ekilerek yenmesi, gibi çok yönlü tembihnameleri de vardır.

Bayındırlık çalışmalarının gerekliliği üzerinde, tanzimatın getirdiği ileri fikir ortamında gelişen yapıcılık akımı, hükümetçe de desteklenmiştir. 1880 yılında ilk kez bütün bir imparatorluk bayındırlığını kapsayan bir proje hazırlanmış ve Nafia Nazırı Hasan Fehmi Efendi tarafından Bab-ı âli'ye sunulmuştur. Bu projede, karayolları, demiryolları ve limanlar yapı tasarıları bulunmaktadır. Bu yüzden Hasan Fehmi Efendi'yi bayındırlığın ilk plâncısı olarak kabul etmek yerinde olur. Hasan Fehmi Paşa'nın projesinde, yabancı sermayenin gerekliliği vurgulanmış, bunun sağlanması için imtiyazlar verilebileceği belirtilmiştir⁴⁰.

1880'den sonraki yıllarda ve Meşrutiyet devrinde yapılan bayındırlık çalışmaları, Hasan Fehmi Efendi'nin hazırlatmış olduğu projenin uygulaması şeklindedir. Bu çalışmalarda yol sorunlarının teknik yönden ilk kez ele alındığını ve çeşitli yapım şartnamelerinin hazırlandığını görmekteyiz. Malzeme niteliklerinin saptanması da bu şartnamelerin önemli bir özelliğidir.

Bu çalışmalarının bazıları olumlu ve ilerici bir anlayışın ürünü olarak gelişmiş, imparatorluğun tüm ulaşım damarları ele alınarak yapım işi programlanmıştır. Yollar, *turuk-u umumiye*(devlet yolları) ve *turuk-u hususiye* (il yolları) diye sınıflandırılmış, devlet yollarına numara verilmiştir. Devlet yollarının genel bütçeden, vilayet yollarının

³⁹ Yolların yapımına, valinin gönderdiği emirnamelerle başlandığı, “*Recep ayının 15'inde orada olacağım, atının ayağına taş değmeye*” şeklindeki emirlerine uyulmak üzere adeta seferberlik havası yaratıldığı, yolun geçtiği köy ve kasabalarda eşraf ve ağaların, büyük bir istekle çalışan işçilere kazanlar kaynatırdığı, yemekler verdiği, davulu zurnalı çalışmalar yapıldığı rivayet edilmektedir.

⁴⁰ Tekeli-İlkin, **a.g.m.**, s. 434

vilayet özel idarelerinin bütçesinden finanse edilmesi görüşü dile getirilmiştir. Anadolu'da yapılması düşünülen 2535 km.lik karayolu, ülke iç bütünlüğünü sağlamaya yönelik olarak ağ biçiminde değil, bir hinterlandı bir limana bağlayan ağaç şeklinde bir örüntü şeklinde önerilmiştir⁴¹ Yapılan programda Asya-i Osmaniye'deki 26 yol 1609 km. olarak; Avrupa-i Osmaniye'deki 21 yol ise 2567 km. olarak plânlanmıştır. Devlet yollarının dışında vilayet yolları ise 27500 km. olarak verilmiştir.

1880'den sonraki yılların olumlu çalışmalarından biri de “yol bütçesi”nin hazırlanmış olmasıdır. 1889'da, yol işlerinin nasıl yapılacağını mali ve teknik yönleriyle anlatan ve ayrıca Yollar Genel Müdürlüğü diye nitelendirebileceğimiz bir kuruluşa ışık tutan “*Turuk-u Muabir Talimat-ı Umumiyesi*” (Yollar ve Geçitler Genel Yönetmeliği) kabul edilmiştir. 98 maddeden oluşan bu yönerge (talimat), hem bir kuruluşu, hem fenni şartnameyi, hem de çalışma yöntemini kapsamaktadır. Bu yönergenin bölüm başlıkları şöyledir:

1. kısım, Turuk-u Muabir memurin teşkilatı
2. kısım, Turuk-u Muabir idare-i merkeziyesi memuriyetinin vezaifi
3. kısım, Şube müfettişleri ile muavinlerinin vezaif-i umumiyesi

Ayrıca bu yönetmelik, yol teknolojisinde bir ilerleme olarak kabul edilen makadam yol yapım tekniğini benimsemiştir⁴².

II. Meşrutiyet, dönemine gelindiğinde, yol yapımı konusunda önemli girişimlerin yapıldığı görülmektedir. Ticaret ve Nafia Nazırı Gabriel Noradonkyan 1 Aralık 1908 tarihli tezkeresinde çok kapsamlı bir nafia programı önermiştir. Tezkerede, “yolsuzluğa” çözüm olması açısından 8 yıllık acil bir program hazırlandığı anlatılmış, eski metot ile hareket edilirse tüm memleketi kaplayan bir yol ağının ancak 25-30 yılda kurulabileceği ifade edilmiştir. Hazırlanan 8 yıllık bu acil programa göre, mevcut yollar da dahil olmak üzere, Rumeli'de 8000 km, Anadolu'da 22.000 km.lik bir yol ağı düşünülmüştür⁴³.

Askeri yolları da kapsayacak olan bu yol ağına kaza merkezlerini bağlamak için gerekli olan 15.000 km.lik kısım dahil edilmemiştir. Daha ilerisi düşünülerek, bu yolların otomobil geçecek nitelikte olması gerekliliği ifade edilmiştir. Bu yol ağı için gerekli olan toplam yatırım, 9.600.000 altın liradır. Bu programı hayata geçirebilmek amacıyla Turuk-i Maabir için harcanan 400.000 liralık yıllık ödeneğin 1.200.000 liraya çıkarılması, bunun için de, yol mükellefiyetinin artırılması ve Turuk-i Maabir İdaresi'ne yönelik bazı düzenlemelerin yapılması önerilmiştir.

⁴¹ **Cumhuriyetin 70. Yılında...**, s. 169

⁴² Tekeli-İlkin, **a.g.m.**, s. 437-438

⁴³ **A.g.m.**, s. 438-439

Yapılan önerileri dikkate alan Osmanlı yöneticileri, 1909 yılında Fransız Regie Generale şirketine Anadolu'nun tüm karayolu şebekesinin bakım ve onarımı için 2.000.000 franklık bir imtiyaz vermiştir. 20 Haziran 1910 tarihli bir kanunla yol ödeneği 950.000 altın liraya yükseltilmiş, vilayetler hissesi olarak da *Emlak ve Temettü Vergilerine (Mülkler ve Gelir Vergileri)* zam yapılmıştır. Kanuna eklenen bir listede, yapılacak yollar gösterilmiştir. Hazırlanan bu yol programında, bugünkü sınırlar içerisinde Trakya'da 435 km, Anadolu'da 7200 km.lik bir yol ağının yapımı kararlaştırılmıştır. Bunda, asayişin sağlanmasının ön plânda tutulmasının etkili olduğu ileri sürülmektedir⁴⁴.

Önerilen bu program ile Trakya ve Anadolu'nun doğusundaki yolların ilk iskeletleri oluşturulmuştur. 1880 bayındırlık plânının aksine önerilen yolların ağ biçiminde olması sayesinde ülke iç pazarının bütünleşmesi sağlanabilecektir. Ancak bu yol programı da, Birinci Dünya Savaşı'nın 1914'te patlak vermesiyle uygulanmaya konamamıştır. Şirket ancak 400 km.lik bir yol yapabilmiştir.

27 Şubat 1913'de yeni bir kanunla yol vergisi 12-40 kuruş olarak saptanıyor ve vilayet hissesi olarak emlak ve temettü vergilerine % 5 zam öngörülüyordu. Ayrıca yollar da yine turuk-u umumiye (devlet yolları) ve turuk-u hususiye (vilayet yolları) diye iki sınıfa ayrılıyordu.

2 Teşrinievvel 1914 tarihinde Nafia Nezareti Teşkilatı Hakkında nizamname ile yeni baştan bir örgütlenme görüyoruz. Bu nizamnameye göre;

- 1- Demiryol ve Limanlar Müdüriyeti Umumiyesi
- 2- Turuk-u Muabir Müdüriyeti Umumiyesi
- 3- Umur-u Nafia Müdüriyeti Umumiyesi adlarında üç alt birim oluşturulmuştur.

Yukarıda sayılan kuruluşlardan ikincisi olan Turuk-u Muabir Müdüriyeti Umumiyesi, günümüz KGM görevlerini yapan bir kuruluş⁴⁵.

⁴⁴ **1948-60 Karayolları Genel Müdürlüğü Hakkında Rapor**, Bayındırlık Bakanlığı, KGM, Plânlama Fen Heyeti, Nisan 1961, s.3

⁴⁵ Nizamnamede, Turuk-u Muabir Müdüriyeti'nin görevleri şu şekilde sıralanmıştır:

“Belediyelere ait yollardan maada, Memalik-i Osmaniye’de müceddeden ve tamiren yapılacak bilcümle yolların (gerek tutuk-u umumiye, gerek hususiye-i vilayetten olsun,) taaluk ettikleri bütçelerde muharrer ve merkum karşılıklarına ve ihtiyaxatı mahalliyeye göre kavaid- i fenne tevfikân küşat ve inşâ ve tamirat-ı mütemadiyelerle hüsnü halde muhafaza ettirilmesini belad ve kasabatı haricîyede hututu hadîdiye ferşine muhtaç olmayan her türlü vesaiti-i nakliye-i beriyeye müteallik muemelat-ı umumiyyeyi temin eylemek vezaiñfiyle mükelleftir.(m.11)

Turuk-u Muabir Müdüriyeti, Memalik-i Osmaniyyede küşad ve inşası muktazi bilcümle yolların iktisadi ve siyasi ehemmiyetlerini takdir ve vilayet ve elviye-i müstakile ve cihet-i askeriye ile usulen bilmuhabere evvel baevvel yapılacakları tayin eder ve mahsusatı seneviyelerine nazaran bunların serât-ı inşâ ve tamirleri hususunda takibat ve teşebbüsatta bulunur ve yollara ait istatistikleri vücuda getirir.(m.12)

Yeniden inşâ veya tamirat-ı esasiye ve mütemadiyeleri mukarrer turuku umumiye ve turuku hususiye-i vilayete ait evrakı fenniye ve keşfiye-i memurini mahsusa-i fenniye vesaitiyle ve kaide-i fen ve

Bu nizamname gereğince kurulan örgüt, Cumhuriyetten sonra Yollar Umum müdürlüğü adıyla aynen devam etmiş ve 1934'te Nafia Vekaleti bünyesinde yapılan değişiklikle Şose ve Köprüler Reisliği'ne dönüşmüştür. Programlaştırılan yol yapımının gerçekleştirilmesi için Fransız Regie de Generale'ye iş ihale edilmiştir. Firma 400 km. kadar yol yapmış ise de 1. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla çalışmalar durmuştur.

Böylece, Cumhuriyet Türkiye'si'ne 13.885 km. si tamire muhtaç, 4.450 km. si düzeltilmiş toprak olmak üzere 18.335 km.lik yol kalmıştır. Yol yapımının başladığı dönemden itibaren Osmanlı toprakları üzerindeki çeşitli savaş ve isyan hareketleri, ülke ekonomisinin iflası, teknik bilgi yetersizliği göz önüne alınıp, diğer taraftan 1914-1915 bütçesinde bayındırlık harcamalarının toplam bütçenin ancak % 1.5 kadarını kapsadığı⁴⁶ düşünülürse, bu rakamın normal olduğu söylenebilir.

3. Osmanlı Devleti'nde Demiryollarının Başlangıcı ve Gelişimi

Tüm dünyada XIX. yy. ın en önemli ulaşım aracı haline gelen demiryolları, kısa sürede Osmanlı Devleti'nin de ilgisini çekmiştir. Devlet yöneticileri, bu yeni ve hızlı ulaşım aracını hem yol sorununu çözebilecek, hem de ekonomik, siyasal özellikle de askerî sorunlara çözüm olabilecek bir unsur olarak görmüşlerdir.

Demiryollarından ekonomik açıdan beklentiler özellikle tarımsal potansiyelin artmasıyla ilgili olmuştur. Tarımsal potansiyelin artması hem tarımsal vergileri, hem de gümrük vergilerini artırabilecekti. Ayrıca madensel üretim de bu sayede gelişebilecekti.

Osmanlı demiryollarını bu amaçları gerçekleştirme ve devleti kurtarma bağlamında etkili bir silâh olarak görürken, emperyalist devletlerin bu silâhı kendisine çevirecek düşünceler içerisinde bulunduğundan habersizdi. Devletin mâlî ve ekonomik bakımdan güçsüz oluşu, bu çağdaş ulaştırma sistemini kendisinin inşa etmesine olanak tanımaması, devletin demiryolu yapımını kendi çıkarlarına göre değil, aralarında önemli rekabet olan

iktisada göre tanzim ettirmek veledi el iktiza aynen veya tadilen tasdik etmek ve mahsusatın hesap suretiyle sarf olunup olmadığını tahtı nezaret ve murakabede bulundurmak, Turuk-u Muabir Müdüriyeti'ne aittir.(m.13)

*Turuk-u Muabir idaresinde istihdam olunacak memurinin vezaifini havi talimat layihasının tanzimi ve cümlesinin ahval ve icraatının teftiş ve tetkiki ve neticesinden memurin nizamnamesinin mevadı mahsusesi ahkamına tevfikân sicillerine kayd ve işaret olunmak üzere memurin müdüriyetine malumat itası dahi Turuk-u Muabir müdüriyetine aittir (m.14).” “Münakale İşlerine Umumî Bir Bakış”, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl:5, S: 5, Ekim 1938, s. 29*

⁴⁶ İlber Ortaylı, **II. Abdülhamit Dönemi'nde Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu**, AÜ SBF yay., No: 479, Ankara, 1981, s.36

emperyalist devletlerin ekonomik ve siyasî, hatta askeri çıkarlarına göre ele alması sonucunu doğuruyordu⁴⁷.

Osmanlı İmparatorluğu'ndaki demiryolları bu bakış açısıyla değerlendirilince, bu dönemde yapılan demiryollarında görülen ağaç biçimli örüntü ve rasyonel olmayan, birbirini tamamlamayan düşük standartlı hatlar, bu durumun bir sonucunu oluşturuyordu. Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryolları, öncelikle dışa bağımlı liman kentlerinden başlayarak içerilere ve buralardaki verimli ovalara uzanacak biçimde yapılmışlardır. Bölgenin hinterlandındaki ürünleri dışa bağımlı bir liman kentine aktarma amacına en uygun düşen bu ağaç biçimindeki örüntü, koloni tipindeki ekonomilerde çok sık rastlanan bir yapı olma özelliğini taşımaktadır. Hatlar yabancı bir ülkenin ekonomisi ile bütünleşme amacına hizmet ettiğinden, demiryolu sistemi ülke iç pazarını birbirine bağlayacak, ekonominin gereklerini karşılayacak ağ biçimi örüntüye dönüşmemiş ve her devlet kendi çıkarına göre hat yaptığından kendi içerisinde tamamlayıcı bir şebeke kurulamamış, Anadolu, Suriye ve Mezopotamya'da birbiriyle bağlantısı olmayan kopuk demiryolu hatları meydana gelmiştir⁴⁸.

Osmanlı Devleti topraklarının bir kısmını ele geçirmeye çalışan İngiltere ve Fransa'nın yanı sıra, Prusya önderliğinde Alman birliğini sağlayan ve doğuya doğru genişleme politikası (*Drang nach osten*) güden Almanya'nın çıkarları, devletin hem Anadolu'daki, hem de Arap Yarımadası'ndaki topraklarında kesişiyordu. Demiryolu imtiyazları elde etmek için birbirleriyle adeta yarışmasına hareket eden bu devletler, zaman zaman politik ve ekonomik baskılar yoluyla da bu emellerini gerçekleştirmeye çalışıyorlardı. Önceleri Fransa ve İngiltere bu konuda üstünlüğü ele geçirmişken, aşağıda görüleceği üzere 1889'dan itibaren bu durum Almanya lehine gelişecektir. İmtiyazların alınması sırasında her ülke diğerini kollayacak, bir devlet bir imtiyaz alınca bir diğeri de imtiyaz için Osmanlı'ya baskı yapıp başka bir imtiyaz ele geçirecektir⁴⁹. Ayrıca devletin ekonomik anlamda dışa bağımlılığı, borç karşılığında bir imtiyaz verilmesine ya da borç istendiğinde yeni bir imtiyaz isteğiyle karşılaşılmasına neden olacaktır. Almanların Bağdat Demiryolu İmtiyazı'nı almak için Osmanlı'ya ön sözleşme imzalamadan yapmış olduğu % 7 faizli 200.000 sterlinlik borç teklifi buna örnektir⁵⁰.

⁴⁷ Muhteşem Kaynak, "Osmanlı Ekonomisinin Dünya Ekonomisine Eklenmesi Sürecinde Osmanlı Demiryollarına Bir Bakış, **Yapıt**, S: 5 , Haziran-Temmuz 1984, s. 69

⁴⁸ H. Sami Güven, **Türkiye'de Ulaşım Sistemi ve Karayolu Ulaştırma Kooperatifleri**, TODAİE yay., Ankara, 1982, s.

⁴⁹ Murat Özyüksel, **Anadolu ve Bağdat Demiryolları**, İstanbul, 1988, s. 148-152

⁵⁰ **A.g.e.**, s. 141

İmtiyazların devlet için olumsuz yanlarından birisi de, “kilometre garantisi” sistemidir. Bu sistemle şirketlerin kârları, Osmanlı Devleti'nce garanti altına alınmıştır. Demiryolu şirketlerinin garanti edilen kârın altında kâr etmeleri halinde aradaki farkı devlet ödemiş, hatta doğacak farkı ödemek için bir veya birkaç vilayetin öşürlerini karşılık gösterdiği durumlar bile yaşanmıştır. Örneğin, Eskişehir-Konya demiryolu için verilen kilometre garantisi için Trabzon ve Gümüşhane'nin vergi gelirleri ayrılmıştır⁵¹.

Bunlarla birlikte hattın geçeceği devlet arazisi şirkete bedelsiz devredilmiştir. Şirket hat boyundaki devlet ormanlarını ve taş ocaklarını hiç bir bedel ödemedi kullanabilmiş, demiryolu yapımı, bakımı ve işletilmesi için gereken malzeme gümrüksüz olarak ithâl edilebilmiştir. Demiryolunun kenarlarında bazen 40, bazen 45 km'lik şeritler içindeki petrol de dahil bütün madenleri işletme hakkına sahip olunabilmiştir⁵².

Demiryollarının emperyalist devletler tarafından yapılması, demiryolu güzergâhlarını da etkilemiş, Osmanlı'nın arzuladığı ekonomik ,siyasal ve askerî amaçların dışına çıkmış, tamamen üç Avrupalı ülkenin çıkarlarına göre hatlar seçilmiş ve inşa edilmiştir. Örneğin Osmanlı yöneticileri, merkezi yönetimin güçlendirilmesi anlamında İstanbul'dan tüm ülkeye yayılan bir hattın yapılmasını isterlerken, bu istek yabancılarca uygun görülmediği gibi, kendi çıkarları ile taban tabana zıt olarak algılanmış, ülkenin tarımsal açıdan zengin batı ve güney bölgelerine yönelinmiştir.

Osmanlı demiryolları ile ilgili yapılan araştırmalarda Osmanlı yöneticilerini demiryolları yapımına yönelten önemli bir neden olarak emperyalist ülkeler tarafından yapılan telkinler gösterilmekte fakat; Osmanlı yöneticilerinin demiryolu yaptırma istekleri gözardı edilmektedir⁵³. Oysa artan asayişsizlik ile vergi toplanamaması arasında doğrudan bir bağ olduğunu düşünen Osmanlı yöneticileri de en az Avrupalı emperyalistler kadar demiryolu yaptırmak istiyorlardı. Çünkü demiryolu ülkede zenginleşmeyi sağlayacağı gibi merkezi otoritenin gücünün diğer bölgelerde de hissedilmesini sağlayacaktı. Özellikle Abdülmecit, Abdülazîz ve II. Abdülhamit bu konuda çok istekli davranmışlardır. Hatta Osmanlı Devleti'nin demiryolu yapımına ilişkin ciddi girişimleri ve büyük yatırımları büyük ölçüde II. Abdülhamit döneminde gerçekleşmiştir. Aydın'a göre bunda, “*Abdülazîz'in "donanma sevdası" ve donanma oluşturmaya yönelik büyük kaynaklar sarf etmesi yüzünden demiryollarına yeterince eğilememesi, buna karşın Abdülhamit'in donanmayı tamamen*

⁵¹ A.g.e., s. 82

⁵² E.M. Earle, **Bağdat Demiryolu Savaşı**, (Çev: Kasım Yargıcı), İstanbul, 1972, s.161

⁵³ İsmail Yıldırım, **Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)**, Atatürk Araştırma Merkezi yay., Ankara, 2001, s. 9

*gözden çıkarıp Panislamist siyasî yönelimi çerçevesinde Arap vilâyetlerine uzanan demiryolları inşa etmeyi ve üretim sorununu halletmeyi birinci öncelik haline getirmesi rol oynamış olsa gerektir*⁵⁴.” Abdülhamit’in bu stratejisi ile büyüme sevdası içindeki Almanya’nın doğu politikaları kesişince gerçekten ciddi projeler hayata geçmeye başlamıştır.

II. Abdülhamit, Bağdat demiryolu projesi ile, 1877-78 Osmanlı-Rus savaşından sonra ülkeye göç etmek zorunda kalmış Balkanlı, Kafkasyalı ve Kırmımlı göçmenleri Bağdat hattının civarındaki boş topraklara yerleştirerek hem toprakları üretime açmak hem de demiryolu vasıtasıyla üretilen ürünün hızla ve ucuz nakliye maliyetleriyle tüketim merkezlerine iletilmesini sağlamak amacındaydı. Bunda kısmen başarılı olunmuş, İç Anadolu Bölgesi hem İstanbul’un hem de Avrupa ülkelerinin tahıl ihtiyacını karşılamaya başlamıştır. Demiryolunun tarıma etkisi bununla da kalmamış, demiryolunun geçtiği bölgelerdeki işçi ailelerine hızla yenileri eklenmiştir⁵⁵. Fakat Osmanlı ekonomisine sağlanan bu tür bir yararın yanında bazı zararlar da olmuştur. Örneğin, demiryollarının geçtiği yollarda daha önce ulaşımı sağlayan kervancılar işsiz kalmışlardır. Ayrıca iç bölgelerdeki Osmanlı esnaf ve zanaatkârı da büyük bir yıkımla karşılaşmıştır.

Demiryolları ile ulaşılmak istenen ikinci hedef, yukarıda da belirtildiği gibi ülkenin uzak köşelerinde ortaya çıkan isyan ve huzursuzlukları bastırmak üzere gönderilecek birlikleri hızla olay yerlerine intikal ettirmek, böylece iç güvenliği, dolayısıyla merkezileşmeyi ve siyasî istikrarı garanti altına almaktır. Demiryolları sadece bir ulaşım aracı değil, aynı zamanda yol boyunca döşenen telgraf hatları yardımıyla, merkezin taşradan anında haber almasını, dolayısıyla merkezin taşrayı denetim altında tutmasını sağlayan siyasî bir araçtı.

Osmanlı toprakları üzerindeki ilk demiryolları plânını İngiliz topçu albayı Sir Francis Chesney yapmıştır. Chesney, 1835’den 1837’ye kadar olan dönemde yaptığı seyahatlerde⁵⁶, Fırat ve Dicle su yollarını incelemiş, Orantes’den Fırat’a kadar bir demiryolu inşasını etüt etmiştir. Chesney, Fırat ve Dicle havzalarına ulaşacak bir demiryolunun yapımını isterken, bu demiryollarının yapımının, nehirlerin su seviyesindeki değişimler nedeniyle ortaya çıkacak sorunları aşmak için nehir vadilerini izleyecek ve Basra Körfezi’ne ulaşacak şekilde olmasını öneriyordu. Hatta bu dönemde İngilizler Fransa’nın

⁵⁴ Suavi Aydın, “Türkiye’nin Demiryolu Serüvenine Muhtasar Bir Bakış”, **Kebikeç**, S:11, Ankara, 2001, s. 53

⁵⁵ Filiz Çolak , “Türkiye’de Demiryolu Ulaşımı (1880-1940)”, **Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi**, S: 111, Aralık 1997, s. 28

⁵⁶ Kaynaklar bu konuda farklı tarihler vermektedirler. Earle, Chesney’in 1831 yılında Yakındoğu’da görevlendirildiğini, 1835-37 arası Fırat Vadisi’nde araştırmalar yaptığını (bkz. Earle, **a.g.e.**, s. 189) belirtirken, bu konuda son dönemde çıkan bir makalede ise bu gezi için 1829-1832 tarihleri gösterilmektedir. (bkz. Aydın, **a.g.m.**, s. 50)

Calais limanından başlayıp İstanbul üzerinden Basra'ya ulaşan bir hattın inşasını bile önermişlerdi⁵⁷.

1836'da bir İngiliz şirketi, Akdeniz kıyılarından Hindistan'a gidecek bir şebekenin başlangıcı olarak İzmir'den Aydın'a kadar bir demiryolu imtiyazı almak için uğraşmışsa da bu imtiyaz ancak Eylül 1856'da Robert Wilkins adındaki İzmirli bir İngiliz tüccar ve dört arkadaşına verilmiştir. Bu durum, Kırım Savaşı sonrası batı ülkelerinin demiryolu projelerine olan ilgilerinin yeniden canlanması ve Sultan Abdülaziz yönetiminin de bu ilgiyi desteklemesiyle açıklanabilir.

Bu arada Chesney'in İngiltere'ye döndükten sonra eski Babil'in uyuyan zenginlikleri hakkında anlattıkları, 1856'da Sir William Andrew'ı harekete geçirmiş Fırat Vadisi Demiryolları Kumpanyası'nı kurarak o sıralarda generalliğe kadar yükselen Chesney'i danışman mühendis olarak kumpanyada görevlendirmiş , Chesney de İstanbul'a giderek bir büro açmış ve Osmanlı Hükümeti ile bir imtiyaz anlaşması için görüşmelere girişmiştir. Yapılan görüşmeler 1857'de olumlu sonuçlandı ve Sultan Abdülaziz şirkete, İskenderun'dan Basra Limanı'na kadar bir demiryolu döşeme imtiyazını, % 6 km. garantisi ile birlikte vermiştir. Fakat girişimcilerin gerekli sermayeyi toplama konusunda karşılaştıkları güçlükler sonucunda proje rafa kalkmıştır.

Bu sıralarda İngiltere'nin Hindistan'a Süveyş Kanalı dışında bir başka yol bulunması konusundaki ilgisi, Bağdat-Basra demiryolu hattı projesinin İngiltere açısından bir kez daha canlanmasına yol açmıştı. İngilizler bunun için ağırlıklı olarak üzerinde durulan Dicle vadisini izleyen hat yerine, Akdeniz'den doğrudan doğruya Fırat vadisini izleyerek Bağdat'a ve Basra'ya uzanan yolu en uygun "Hindistan yolu" olarak görmekteydiler. Ancak, özellikle Süveyş kanalı lobisinin faaliyetleriyle Britanya hükümeti, bu hattı yapacak şirkete teminat vermekten vazgeçmiştir.

Öte yandan 23 Eylül 1856'da İzmir-Aydın demiryolu imtiyazını 94 yıllığına alan Wilkins ve arkadaşları bu imtiyazı İngiltere'de başka bir gruba satmışlar, bu grup da Mayıs 1867'de *İzmir-Aydın Osmanlı Demiryolu Şirketi*'ni (Smryna-Aidin Ottoman Railway) kurmuştur. Şirket, demiryolunun yapımı sırasında hükümete ait olan toprakları, madenleri ve ormanları bedava kullanabilecek, hattın yapımı bitince de hattın kenarındaki 45 m.lik şerit içerisinde bulunan madenleri, az bir vergiyle işletebilecekti⁵⁸. Şirkete kilometre garantisi yerine % 6 oranında kâr garantisi verilmişti. Demiryolunun işletmeye

⁵⁷ Aydın, **a.g.e.**, s. 50

⁵⁸ Ünsal Yavuz, "Askerî Strateji Bakımından Türkiye'deki Demiryolları", **I. Askerî Tarih Semineri/Bildiriler II**, Ankara 1983, s. 179-188

açılmasından 50 ve bundan sonra her 20 yılda bir Osmanlı Hükümeti şirketle anlaşarak demiryolunu satın alabilecekti⁵⁹.

% 6 kâr garantisi üzerinden Osmanlı Hükümeti ile anlaşan şirket, bir süre sonra bu kârı yeterli bulmamaya başladı. Kârı artırmak için iş yavaşlatma yoluna giden şirket, 1860'ta ancak İzmir Alsancak'tan başlayıp Buca ve Gaziemir'e giden hatları açtı. Böylece şirket amacına ulaştı ve hükümeti yeni bir sözleşme yapmaya ikna etti. İnşaatın hızlanması ile İzmir-Torbalı hattı 24 Aralık 1860, 11 km.lik Torbalı-Celadkahve 9 Eylül 1861'de ve nihayet 70 km.lik ilk bölüm 14 Kasım 1861'de bitirildi ve işletmeye açıldı. Bu arada şirketin 30.600.000 franklık sermayesi 45.000.000 franka çıkarıldı⁶⁰. Nihayet İzmir-Aydın arasındaki 133 km.lik demiryolu 7 Haziran 1866'da bitirildi. Böylece Anadolu'da yapılan ilk demiryolu hattı işletmeye açılmış oldu.

Bu hattın özellikle İzmir hinterlandının zenginliklerinin pazara ulaşmasını sağlaması açısından büyük katkıları olmuştur. Demiryolunun geçtiği verimli topraklarda başta arpa, buğday, pamuk, incir, hurma, tütün, meyankökü ve palamut olmak üzere birçok tarım ürününün yetişmesi ve bu hat yardımıyla İzmir Limanı'ndan ihraç olanağı sağlaması, hem Batı Anadolu'da kapitalizmin gelişmesi için gerekli bir ön şartı yerine getirmiş, hem de İngilizlere Batı Anadolu'nun zengin tarım hinterlandında açık bir kolonizasyona gitmeleri şansını vermiştir⁶¹.

Aydın demiryolu hatları, Anadolu dahiline sokulan en eski hat olmaklığı bakımından, çevresinde yaşayan halkın demiryolu kültürünü çok önceden kazanmasını da sağlamıştı. Aydın demiryolu işletmesinin başına gelen çeşitli müdürler de, halkı demiryoluna alıştırmak için değişik uygulamalar yapmışlardır. Bu müdürlerden biri olan Barfield, bu alışkanlığı temin için ücretleri indirmiş, hatta trenin, dolmuş gibi, yolda işaret veren yolcuları almasını sağlamıştı. Ancak, insanların hâlâ eşekleriyle seyahat etmeyi tercih ettiklerini görünce eşekleri de trene alabilecek bir çözüm düşünmüş ve trenlere birer hayvan vagonu ekletmişti. Bu daha sonra, Aydın demiryoluna ait bir gelenek haline geldi. Bu çabalar semeresini verdi ve Aydın hattı ciddi bir yolcu hareketine sahne oldu. İlk başlarda yıllık yolcu miktarı 2 milyon kişiye yaklaşmaktaydı⁶².

Ülke topraklarında yapımına başlanan diğer bir önemli hat, İzmir-Kasaba hattıdır. 516 km. uzunluğundaki hattın imtiyazı 4 Temmuz 1863'te Edward Price adlı bir İngiliz'e

⁵⁹ Yıldırım, **a.g.e.**, s. 13

⁶⁰ Aydın, **a.g.m.**, s. 54

⁶¹ Orhan Kurmuş, **Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi**, Savaş yay., Ankara, 1982, ss. 21-22

⁶² **T.C. Nafia Vekaleti Bayındırlık İşleri Dergisi**, 10/5-6 (I. Teşrin 1943), s. 40

verilmiş, bu kişi de imtiyazı bir İngiliz şirketine satmıştır. İmtiyazı alanlar, İzmir –Kasaba Demiryolu Şirketi adıyla 20.000.000 frank sermayeli yeni bir şirket kurmuştur. 1864'te % 6 kâr garantisi ile yapım çalışmalarına başlayan şirket, 10 Ekim 1865'te Manisa kısmını (66 km.), 10 Ocak 1866'da da Kasaba (Turgutlu)'ya kadar olan 27 km.lik kısım işletmeye açılmıştır⁶³.

Devletin Avrupa yakasındaki ilk demiryolları hattı ise Cernovada-Köstence arasındaki Tuna-Karadeniz demiryoludur. 66 km. uzunluğunda olan ve Tredur Barkle adında bir İngiliz'e 99 yıl süreyle verilen, kilometre garantisi bulunmayan bu hat, 4 yıllık bir çalışma sonucunda 4 Ekim 1860 'ta işletmeye açılmıştır⁶⁴.

1861'de ise Varna-Ruşçuk hattının imtiyazının yine 99 yıllığına bir İngiliz şirketine verildiğini görüyoruz. 224 km.lik bu hat 1866'da bitirilmiştir⁶⁵. Fakat bu hat daha sonra Berlin anlaşması gereğince Bulgaristan'da kalacak ve Bulgar hükümeti tarafından satın alınacaktır.

Batı devletlerinin Osmanlı toprakları üzerinde demiryolu projeleriyle ilgili çeşitli girişimleri sürerken, Osmanlı hükümeti tarafından etraflı bir arayışa girilmişti. Bizzat Mithat Paşa, sadrazam olunca Trablusşam'dan Humus ve Zor yoluyla Bağdat'a uzanacak bir demiryolunun keşif çalışmalarını yaptırmıştır⁶⁶. Bu girişim her ne kadar kağıt üzerinde kaldıysa da en azından Abdülaziz'in bu konudaki isteğini göstermesi bakımından önemlidir. Nitekim padişah, 1865'te ilk kez olarak bir Nafia Nezareti teşkilini onaylayacak ve Nafia Nazırı olarak Davut Paşa'yı, Münakalat Nazırı olarak da Ethem Paşa'yı atayacaktır.

Bu isteği göz önünde bulunduran dönemin sadrazamı Âli Paşa, Davut Paşa'yı 1869'da Avrupa'ya göndermiş, Davut Paşa da Belçika bankerlerinden Baron Hirsch ile temas sağlamıştır.

Abdülaziz, bir Osmanlı padişahının savaş dışında ilk kez Avrupa'yı seyahat etmiş olduğu Paris gezisi dönüşünde Baron Hirsch'e, *Şark Demiryolları* denilen ve payitaht İstanbul'u Orta Avrupa'ya bağlayacak olan 2000 km.lik hattın inşaatı için 17 Nisan 1869'da imtiyaz vermiş⁶⁷ ve Osmanlı Demiryolları İdaresi'ne genel müdür olmak üzere Avusturyalı mühendis Wilhelm Pressel'i atamıştır. 22.000 frank garantili bu hat, İstanbul-

⁶³ Özyüksel, **a.g.e.**, s. 12 ; Süleyman Barda, **Münakale Ekonomisi**, İstanbul, 1958, 172

⁶⁴ Mustafa Işıksaçan, "Türkiye Demiryollarında Tarihi Olaylar", **Demiryolları Mecmuası**, S: 434-435 (Ayrıbasım ek), (Mart-Nisan 1961), s. 9

⁶⁵ Ahmet Onur, **Türkiye Demiryolları Tarihi**, İstanbul, 1953, s. 12

⁶⁶ Işıksaçan, **a.g.m.**, s. 22

⁶⁷ A.Du Velay, **Türkiye Maliye Tarihi**, Ankara, 1978, ss.156-157

Çatalca-Edirne-Harmanlı-Sofya-Niş ana hattı ile Dedeağaç, Yanbolu, Selanik şube hatlarından oluşacaktır⁶⁸.

Baron Hirsch, Şark Demiryolları Hattı'nı yapmak üzere 50 milyon frank sermayeli bir şirket kurmuştur. 5 Ocak'ta 1870'te kurulan bu şirkete *Rumeli Demiryolları Şirketi* adı verilmiştir⁶⁹. Pressel yönetiminde 10 Mart 1870'de başlayan inşaat, Eylül 1872'de 387 km.ye kadar ulaşmıştır. 17 Haziran 1873'de İstanbul-Edirne (319 km.), Dedeağaç-Edirne (149 km.), Selanik-Mitroviçe (388 km.), Baniakula-Avusturya sınırı (104 km.) ve Turovaş-Yanbolu (70 km.) hatlarının açılışı yapılmıştır. Bu arada Rumeli Demiryolu Şirketi 18 Mayıs 1872'de yapılan yeni sözleşme ile imtiyaz hakkını, işletme şirketi ile arasındaki sözleşmenin sağladığı kazançla birlikte Osmanlı Hükümeti'ne geri vermiştir. Fakat 2000 km. olarak plânlanan hat, 1274 km. ye indirilmiştir. Bu da, Şark Demiryolları hattının Avusturya'ya bağlanamaması, dolayısıyla İstanbul'un Avrupa bağlantısının gerçekleşmemesi demektir. Bu durum 1878 Berlin Antlaşması ile düzeltilmeye çalışılmıştır. Bu arada Rumeli Demiryolu Şirketi 1878'den itibaren "Şark Demiryolları" adını almıştır.

Osmanlı Hükümeti, 76 km.lik Turgutlu-Alaşehir hattını kendisi yapmak istedi ise de bunu gerçekleştirememiş⁷⁰, bunun üzerine hattın imtiyazı 1872'de *İzmir-Kasaba Demiryolu Şirketi*'ne verilmiştir. Bu şirket, Bayliss adındaki bir İngiliz mühendis önderliğinde, hattı 12 Mart 1875'te bitirerek işletmeye açmıştır. Aydın kumpanyası da kendi şebekesini dereceli olarak tamamlamıştır. Bir başka İngiliz şirketi de 1832'de kurulan Mersin Limanı ile Adana arasındaki bağlantıyı sağlamıştır.

Abdülaziz'in demiryolu faaliyetini desteklemesinin ikinci sonucu, *Anadolu Demiryolu Hattı*'nın yapımına girişilmesidir. İstanbul ile Bağdat'ı birbirine bağlama düşüncesinde olan padişah, Wilhelm Von Pressel'in tavsiye ettiği ve projesini hazırlamış olduğu 4670 km.lik demiryolu projesini desteklemiştir. Bu hatların ağırlık merkezini Bağdat hattı oluşturuyordu. İstanbul'dan başlayan bu hat Anadolu'daki önemli merkezlerden geçerek Bağdat'a ulaşıyordu. Ancak bu uzun hattın verimliliği için von Pressel, belirli

⁶⁸ Bu hattın bugün sadece İstanbul-Edirne ve Alpullu-Kırklareli kısımlarından oluşan 337 km.lik kısmı Türkiye Cumhuriyeti toprakları içerisinde kalmıştır. (N Teoman, "Türk Demiryolları Tarihi ve Baron Hirsch", *Demiryolları Dergisi*, S: 147, Mayıs 1937, s. 85-90)

⁶⁹ Du Velay'ın eserinde 5 Ocak'ta Rumeli Demiryolları Şirketi'nin, 7 Ocak'ta da Rumeli Demiryolları İşletme Şirketi'nin kurulduğu belirtiliyorsa da, iki gün arayla neden aynı amaçlı iki şirketin, hem de aynı miktarda sermayeyle kurulduğu açıklanmıyor. Bu da, bir hatanın yapılmış olabileceğini bizlere düşündürüyor. *A.g.e.*, s. 158

⁷⁰ A.D. Novıçev, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Yarı Sömürgeleştirilmesi*, Çev: Nabi Dingçer, Ankara, 1974, s. 16

noktalardan hattı denize ulaştıracak şube hatları da düşünmüştü. Buna göre İzmit'ten itibaren ana hat Ankara – Sivas – Diyarbakır – Musul – Bağdat - Basra güzergâhını izleyecek; Süveyş'ten gelecek bir başka ana hat Trablusşam – Hums – Hama – Antakya – Halep - Birecik üzerinden Diyarbakır'da Bağdat hattına kavuşacak; Sivas'tan Samsun'a bir şube hattı yapılacak; Mudanya-Bursa hattı Bozüyük'te Bağdat hattına bağlanacak; Eskişehir'den ayrılan bir başka şube Kütahya ve Konya'ya ulaşacak; Adapazarı'ndan ayrılan hat Karadeniz kıyısına çıkarak Ereğli kömürlerinin bulunduğu mıntıkaya ve limana, Karadeniz Ereğlisi'ne varacak ve Sivas noktasından ana hattan ayrılan demiryolu Erzincan ve Erzurum'a ulaşacaktı. Hükümet, Mithat Paşa'nın bütün evrelerini hazırladığı kendi projesi yerine Von Pressel'in programını kabul etmiştir. Fakat uygulamada bir sorun çıkmış, projenin bir şirkete dar hat şeklinde ihale edilerek yapılmasını isteyen Pressel, bu düşüncesi Osmanlı hükümeti tarafından dikkate alınmayınca istifa etmiştir.

Ağustos 1871'de başlanan yapım çalışmaları sonucunda Haydarpaşa-İzmit arasındaki 91 km.lik bölüm ancak 1873'te tamamlanabilmiş, fakat hükümetin 1875'deki finansal buhranı, ümit dolu fakat yetersiz araçlarla başlamış olan hükümetin *Anadolu Demiryolu Hattı* girişimine bir süre ara verilmesine neden olmuş, demiryolları faaliyetleri 20. yy.ın başına kadar özel şirketlerin birtakım girişimlerinden ibaret kalmıştır. Bu kısım 4 Ekim 1888'de 10.300 Frank kilometre garantisiyle Almanların eline geçmiştir.

Yine bu dönemde devlet tarafından yapılmak istenen diğer bir hat da Pressel'e hazırlatılan Mudanya-Bursa hattı girişimidir. 1875'te bitirilen 42 km uzunluğunda olan bu hat çok kötü yapıldığından ve para yokluğundan işletmeye açılmamıştır. 4.200.000 franka mal olan bu hat 1891'de 500.000 franga Belçikalı Banker Nagelmakers'e verilmiştir⁷¹. İnşaata derhal başlanmış ve 17 haziran 1892'de Mudanya-Bursa dar dekovil hattı işletmeye açılmıştır. Bu hattın km garantisi yoktur.

Düyun-u Umumiye İdaresi'nin 1881'de Osmanlı topraklarına gelişiyle birlikte, hem İngiliz ve Fransızlar'ın hem de Almanların, Osmanlı'nın yarım bıraktığı *Anadolu Demiryolu Hattı* girişimine göz diktiklerini görmekteyiz. Çünkü bu hattın yapılmasını imtiyazını alan ve hattı işleten ülkeye hem Anadolu zenginliklerini ele geçirme, hem de artık değeri iyiden iyiye belirginleşen petrol yöresi Bağdat'a uzanma şansı doğacaktı.

Türk demiryolculuğu tarihinin önemli bir dönüm noktasını, Almanya'nın 1888'de bu alana girişi oluşturur. 4 Ekim'de Deutsche Bank direktörü George Von Simens başkanlığındaki heyetle, 6 Ekim 1888'de İzmit-Ankara kısmının imtiyazı, Von Pressel'in

⁷¹ Özyüksel, a.g.e., ss.16-17

tavsiyesi ve Stuttgart'taki *Württembergische Vereinbank*'m temsilcisi Alfred von Kaulla ile Deutsche Bank'ın işletme müdürü Dr. George von Siemens'in girişimiyle, 15.000 Frank kilometre garantisiyle, 6 milyon franklık bir ödeme ile daha önce işletmeye açılmış bulunan 91 km uzunluğundaki Haydarpaşa-İzmit hattını ve bu hattın Eskişehir üzerinden Ankara'ya uzatılması imtiyazını 99 yıllığına satın almıştır⁷². Ayrıca Üsküdar'a kadar olan bir yan hat ile Bursa ve Kütahya bağlantılı hatların yapımı için bir ruhsat elde etti. Yine bu imtiyazla şirkete Haydarpaşa-Ankara hattı boyunca 20 km enindeki bir şerit içinde kalan yeraltı zenginliklerinin çıkarılması ve ağaç kesme hakkı verilmiştir. Süresi 99 yıl olan imtiyazla Haydarpaşa-İzmit hattı için km başına 10.300, İzmit-Ankara hattı için de 15.000 frank garanti karşılığı olarak Ankara, İzmir, Kütahya ve Ertuğrul vilayetlerinin öşürleri gösterilmiştir⁷³.

Hattı Ankara'ya kadar uzatmak amacıyla 1889'da kurulan ve genel müdürlüğüne Şark Demiryolları Şirketi'nin genel müdürü olan Herr von Kühlmann'ın getirildiği Anadolu Demiryolları Şirketi, demiryolunun Sakarya Vadisi üzerinden yaklaşık 1000 m. rakımdaki Anadolu yaylasına çıkarılması konusundaki teknik güçlükleri hızlı bir şekilde atlatmış ve 31 Ocak 1893'te ilk tren Ankara'ya varmıştır⁷⁴.

İzmit-Ankara hattı bitmeden, Deutsche Bank Eskişehir-Konya ve Ankara-Kayseri arasında demiryolu yapımı için imtiyaz talebinde bulundu ve Eskişehir-Konya hattının imtiyazı 15 Şubat 1893'te Anadolu Demiryolu Şirketi'ne verildi⁷⁵. 444 km olan bu hat için 15.000 frank km garantisi verilmişti. İmtiyaz süresi 99 yıl olup, km garantisi için Trabzon ve Gümüşhane'nin öşürü karşılık gösterildi. Görülen lüzum üzerine hattın inşaatı dışında Derince limanı ve silosu ile Eskişehir atölyesi de yapılmıştır. Sözleşmede Ankara-Kayseri demiryolunun inşasına ise gerekli etütler yapıp, iki tarafın da onayı alındıktan sonra başlanacağı belirtiliyordu. Fakat Rusya'nın karşı çıkması yüzünden bu hattın yapımına başlanamadı. İkinci bir hat olarak 2 ay sonra yapımına başlanıp 1896'da son bulan Eskişehir-Konya hattı ile şirketin demiryol şebekesi denizden itibaren 1000 km. uzunluğa ulaşmıştır. Ayrıca Anadolu hattına dahil olan 8.5 km.lik Arifiye-Adapazarı kısmının inşası 10 Aralık 1898'de km garantisi olmadan Anadolu Demiryolu Şirketi'ne verilmiş ve 1 Kasım 1899'da işletmeye açılmıştır. . Almanları bu hattın inşaatına sevk eden en önemli etken, ileride Bolu ormanlarından yararlanmak amacıyla. Zaten bu hattın imtiyazı yanında,

⁷² Earle, **a.g.e.**, s.31

⁷³ Stefanos Yerasimos, **Az gelişmişlik Sürecinde Türkiye**, C : 2, İstanbul, 1975, s. 967

⁷⁴ Earle, **a.g.e.**, s. 43

⁷⁵ Özyüksel, **a.g.e.**, s. 83

şirket tarafından demiryolunu Bolu'ya doğru uzatmak için gereken rüçhan hakkı da alınmıştı⁷⁶.

Bu arada, *İzmir-Kasaba Demiryolu Şirketi*, 1888'de 99 km.lik Manisa-Soma hattının inşaatını devlet adına üstlenmiştir. İnşaat için km başına 125.000 frank alacak olan şirket, gelirinin % 50'si karşılığında bu yapılacak kısmın işletmesini de almıştır⁷⁷. Manisa'dan Kırkağaç'a kadar olan 81 km.lik bölüm 1890'da işletmeye açıldı. Yapılan anlaşmalar çerçevesinde 1893'te hat bütünüyle Osmanlı hükümetinin eline geçti. Ardından hükümet bu hattı bir Fransız şirketine devretti. Bu imtiyaz 99 yıllığına ve 15.000.000 Fransız Frangı karşılığında verilmişti. Hattın inşaat ve işletmesi % 5 faizle hükümetçe garanti edilmişti. Kırkağaç'tan sonra Bandırma'ya kadar hattın devamını Fransızlar inşa etti. Kara tren ancak 1912'de Bandırma'ya girebildi. Böylelikle İzmir (Basmane)-Manisa (66 km.), Halkapınar-Bornova (4 km.), Manisa-Bandırma (276 km.) ve Manisa-Afyon (355 km.) hatları, toplam 702 km. olmak üzere, inşa edildi⁷⁸

Bu hatta ilginç olan, Osmanlı hükümetinin 1890'da Afyon'a kadar uzanmış bulunan İzmir-Kasaba hattının Anadolu hattına bağlanmasına izin vermemesidir. Bu kararı alırken hükümet, İstanbul ticaretinin İzmir'e kaymasından ve Anadolu Demiryolu Şirketi'nin İzmir'e yapacağı etkiden çekiniyordu. Bu bağlantı eksikliği yüzünden Fransız şirketi doğan ticari mağduriyeti gidermek için İzmir-Aydın Demiryolu Şirketi ile şiddetli bir rekabete girişti. Bu rekabet çerçevesinde karşılıklı olarak fiyat kırmalar yaşandı. Rekabetten en çok İzmir-Aydın hattını işleten İngiliz şirketi zarar görmüştü. Şirket çare olarak kendi şebekesini Antalya üzerinden denize ya da Çay istasyonu noktasında Anadolu hattına bağlamak için gerekli imtiyazı elde etmek üzere on beş yıl uğraştı, ancak bu İmtiyazı almakta başarılı olamadı⁷⁹. Aydın'a göre, "*Bu başarısızlıkta, İzmir-Kasaba hattını işleten Fransız şirketinin faaliyeti yanında, büyük ölçüde İstanbul üzerindeki Alman nüfuzu rol oynamış olsa gerektir. Zira Almanlar tek ata, yani doğuya oynamışlardı ve bu hamlelerini kıracak hiç bir girişime tahammülleri yoktu. Bu çerçevede adım adım ilerlerken hareket alanlarını daraltacak ve ticarî çıkarlarını riske atacak faaliyetleri, siyaseten men etmeyi başarıyorlardı*"⁸⁰

Devletin iflasın eşiğinde olduğu bu dönemde *İzmir-Aydın Osmanlı Demiryolu Şirketi* de faaliyetlerine devam etmiş, 1 Temmuz 1879'da 101 km uzunluğundaki Aydın-Sarayköy

⁷⁶ Aydın, **a.g.m.**, s.58

⁷⁷ A.Du Velay, **a.g.e.**, s. 386

⁷⁸ W.D.Hines ve diğerleri, **Türkiye'nin İktisadi Bakımdan Umumi Bir Tetkiki (1933-1934)**, Kitap II, C: III, Ankara, 1936, s.406

⁷⁹ Işıksaçan, **a.g.m.**, s.15

⁸⁰ Aydın, **a.g.m.**, s. 59

ve 48 km uzunluğundaki Torbalı-Tire hattı ile 30 Nisan 1888'de 145 km uzunluğundaki Sarayköy-Dinar hattının imtiyazını almıştır⁸¹. Aydın-Kuyucak hattı Ağustos 1881'de, Kuyucak-Sarayköy hattı Haziran 1882'de , Sarayköy-Dinar hattı ise 13 Ekim 1889'da açılmıştır. Bundan üç ay sonra da Çivril şube hattının açılış töreni yapıldı. 22 km.lik Batakcık-Söke hattı ise, Ocak 1890'da açıldı. Bu arada Aralık 1888'de 25 km.lik Çatalkaraağaç-Ödemiş hattı bitirildi.

Başlangıçta çok az gelir getiren hattın geliri, 1888'den I. Dünya Savaşı'nın başlangıcına kadar aşağıdaki şekilde gerçekleşmiştir:

Tablo 2
(İzmir- Aydın Hattı'nın 1888 – 1915 Dönemi Gelirleri)

Yıl	Gelir (Osmanlı altını)	Yıl	Gelir (Osmanlı altını)
1888	91.200	1902	219.800
1889	159.000	1903	208.400
1890	189.900	1904	217.800
1891	152.600	1905	246.300
1892	203.770	1906	226.600
1893	206.881	1907	229.700
1894	184.600	1908	206.900
1895	150.500	1909	211.000
1896	100.000	1910	212.600
1897	239.500	1911	244.900
1898	196.500	1912	250.200
1899	103.200	1913	225.400
1900	126.500	1914	290.800 ⁸²
1901	198.000	1915	175.600

Kaynak: **Ulus**, 1 Haziran 1935

İşletmesi 1885'te özel bir şirkete kiralanın Şark demiryolları üzerinde 1888'de Avrupa ile esaslı ulaşım kurulmuş, İstanbul, demiryolları ile Viyana ve Paris'e bağlanmıştır.

II. Abdülhamit'e göre demiryollarının artması ile devlet askerî açıdan güçleneceği gibi, isyanlar bastırılabilir, üstelik tarım ürünleri de pazara daha kolay sevk edilecek, zenginlik artacaktı⁸³. Abdülhamit'in demiryolu yapımına sıcak bakması, diğer şirketlerin

⁸¹ A.Du Velay , a.g.e., s. 399

⁸² 1914 ve 1915 rakamları, I. Dünya Savaşı nedeniyle hükûmet tarafından işgal altında alınan hasılattır.

⁸³ Karal, a.g.e., s. 175

de işine gelmiş, Aydın kumpanyası, çeşitli imtiyazlara dayanarak ana hattı Dinar'a kadar uzatmış, ayrıca Ödemiş, Söke, Denizli ve Çivril'e de şube hatları döşemiştir.

1893'te Osmanlı'nın *İzmir-Kasaba Demiryolu Şirketi* ile yaptığı sözleşmede saklı tuttuğu hakkı kullandığını, 226 km.lik Kasaba hattının imtiyazını 19.000 frank garanti ile bir Fransız-Belçika şirketine devrettiğini görmekteyiz. Şirket, 18.900 franklık garanti ile hattı Soma ve Afyon'a kadar uzatma hakkını almış, 1894'te hattın inşasına başlamış ve bu hattı 1897'de bitirmiştir. Yarım kalan Mudanya-Bursa hattı da 1891'de bir Fransız-Belçika şirketi tarafından tekrar ihya edilmiştir. Yine bir Belçika grubu da 1891'de Samsun-Sivas için imtiyaz elde etmiştir.

Yüzyılın sonunda Osmanlı Hükümeti, 1893'te Ankara'ya, 1896'da da Konya'ya kadar gelen ve orada kalan Anadolu Demiryolları hattının Bağdat'a kadar uzatılması için tekrar girişimlere başlamıştır. Osmanlı askerî stratejistleri demiryolunun uzak eyaletlerin denetimini kolaylaştıracağı ve birliklerin hızla sevk edilmesine imkân vereceği düşüncesindeydiler.

En büyük rakipleri İngiltere'ye gözdağı vermek ve Hindistan yolunu Bağdat'a kadar gidecek bir demiryolu sayesinde kontrol altına almak amacı güden ve yüzyılın sonunda artık iyiden iyiye Osmanlı yöneticilerine yaklaşmış olan Almanya, Deutsche Bank direktörü Von Siemens aracılığıyla temaslara başlamış, II. Abdülhamit 25 Kasım 1899'da Konya'dan Bağdat ve Basra'ya dek uzanan hattın yapım imtiyazının, yüksek bir km garantisi ile Deutsche Bank'a verilmesine karar vermiş, 23 Aralık 1899'da da Osmanlı Hükümeti ile bir ön sözleşme imzalanmıştır. Yapılan sözleşme ile hükümet hesabına 8 yıl zarfında Basra Körfezi'ne tam bir hat inşası plânlanmıştır.

Tüm bu plânların uygulaması, ülkenin asayişsiz olan doğu vilayetlerini başkente yakın bulundurmak konusunda Osmanlı Devleti'nin açık olan isteği, kendi işgal arzularına muhalif gören Rusya'nın çabalarıyla bozulmuştur. Rus Hükümeti, İstanbul'daki büyükelçisi Zinovyev aracılığıyla, genelde 1899 Osmanlı-Alman anlaşmasına ve özelde de Bağdat hattının Sivas üzerinden geçmesine Rusya'nın muhalif olduğunu, söz konusu anlaşma imzalandığı takdirde, 1878 Osmanlı-Rus Savaşı sonucunda Osmanlı'nın ödemeye mecbur olduğu 57 milyon altın frank tutarındaki tazminatın isteneceğini bildirmiştir⁸⁴.

Bu tehdit karşısında geri adım atan Osmanlı yöneticileri, Rusya ile 31 Mart 1900 tarihinde yapılan bir sözleşmeyle, bu ülkeye Ankara-Kayseri-Sivas-Diyarbakır-Van hattına kadar Anadolu'nun kuzeydoğu bölgesinde tüm demiryolu inşaatı için rüçhan hakkı

⁸⁴ Abisel, **Bir Karış Fazla Şimendifer**, Ankara, 1948, s. 18

vermeyi kabul etmiştir. Böylece Osmanlı Hükümeti, doğuda ve Karadeniz Bölgesi'nde yabancı girişimcilere demiryolu imtiyazı veremeyecek duruma sokulmuştur. Rusya'nın başlangıçtan beri bu hakkı almak istemesindeki amacı, diğer yabancı imtiyazlara engel olmak içindir. Buna karşılık Rusya, kendi istilacı hareketlerini kolaylaştırmak için Trans-Kafkas demiryolunu Türk sınırına, Sarıkamış'a kadar uzatmıştır.

Almanların Bağdat'a ve dolayısıyla Basra Körfezi'ne yaklaşmasından rahatsızlık duyan sadece Ruslar değildir. İngiltere de, kendisi için ortaya çıkacak tehlikeyi görmüş ve kesin olarak bu hattın yapımına karşı çıkmıştır. Fransa ise sadece işletmekte olduğu İzmir-Kasaba, Mersin-Adana ve Beyrut-Şam demiryollarının bundan etkileneceğini düşünerek menfi bir tavır takınmıştır. Fransızlar Bağdat şirketine ortak olarak katılınca Fransız muhalefeti de ortadan kalkacaktır.

Böylece Bağdat Demiryolu Türk-Alman ilişkilerinin sınırını aşmış ve milletler arası diplomatik bir sorun haline gelmiştir.

1899-1900 kışında güzergâh tespitine girişen keşif heyeti, daha önceki İskenderun-Beylan geçişi yerine bugünkü Osmaniye-Amanos-Bahçe geçişini tercih etmiştir. Hat güzergâhının değişmesindeki esas kaygı, savaş durumunda demiryolunun düşman donanmalarının ateş menziline girecek kadar sahile yakın olmaması gerekliliğidir. Hattın doğrudan Halep'e uğraması yerine, Halep'e bir kol vererek doğuya doğru ilerlemesi ve Birecik-Urfa-Mardin kervan yolu yerine, Cerablus-Resülayn-Nusaybin üzerinden, Erbil ve Kerkük'e uğramadan doğrudan Bağdat'a inmesi benimsenmiştir⁸⁵.

Kesin imtiyaz anlaşması 21 Ocak 1902'de imzalanmıştır. 18 Mart 1902 tarihli fermanla da, Deutsche Bank tarafından denetlenen Anadolu Demiryolu Şirketi; 99 yıl süreyle Konya'dan başlayan ve Karaman, Ereğli, Adana, Hamidiye, Kilis, Tel Habeş, Nusaybin, Musul, Tikrit, Saciye, Bağdat, Kerbela, Mecet Zubeyr, Basra üzerinden İran Körfezi'ne uzanan ana hat ve yan hatların yapım ve işletme imtiyazını, ayrıca Diyarbakır, Harput, Maraş, Birecik ve Mardin'e uzanan diğer bir dizi yan hatların öncelik hakkını aldı. Bunun dışında Kastapol, Bağdat ve demiryolunun bitim noktasındaki liman tesisleri kurma hakkı şirkete ait olacaktı. Km garantisi 16.500 frank ve yapım süresi sekiz yıl olarak tespit edilmişti⁸⁶. Fakat finansman sorunu çözümlenemediği için yapıma hemen başlanamamış, Osmanlı ve Alman hükümetleri arasında yapılan görüşmeler sonucu 1902 imtiyaz sözleşmesine ek bir sözleşme imzalanmıştır.

⁸⁵ Aydın, **a.g.m.**, s.60

⁸⁶ Lothar Rathmann, **Berlin-Bağdat-Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi**, (Çev: Ragıp Zarakolu), İstanbul, 1982, ss. 75-76

Konya-İran Körfezi hattında 200 km. lik ilk bölüm için 11.000 frank olan garantinin 15.500 franka çıkarıldığı⁸⁷ bu 5 Mart 1903 tarihli anlaşmaya göre, Anadolu Demiryolları eski sahiplerinde kalacak, yeni döşenecek hatlar, başkalarına devretme ve bırakma hakkı olmaksızın, anlaşma tarihinde kurulacak olan *Bağdat Demiryolu Şirketi*'nin malı olacaktır. Bu şirketin genel müdürlüğüne Anadolu Şirketi'nin genel müdürü Dr. Zander getirilmiştir. Yeni şirket 15 milyon frank sermaye ile kurulacak ve 13 Nisan 1903'te faaliyete başlayacaktır. Anlaşmanın diğer bir önemli noktası, Osmanlı'nın hattın yapımı için gerekli finansmana kısmen de olsa katılacak olmasıdır. Halep, Urfa, Hanikin ve Basra şube hatları, Şirket'in imtiyaz sahası içine alınmıştı. Şirket aynı zamanda, Maraş, Antep, Birecik, Mardin, Diyarbakır, Harput, Dicle, Salâhiye, Harmatlı, Hit hatları ile Akdeniz'e incek kolların rüçhan hakkını da elde etmiştir.

Mart 1903'teki ek anlaşmanın ardından İngiltere, bu anlaşmadan hiç memnun olmadığını belli eden tavırlar içerisine girmiştir. Balfour, parlamentodaki demecinde, İngiltere'nin taahhütlere katılmayacağını açıklamış ve İngilizler kendi borsalarını, şirketin elindeki "Bağdat Demiryolu Tahvilleri"ne derhal kapatmışlardır⁸⁸. Bununla birlikte, ilk 200 km.lik yol olan Konya-Bulgurlu kısmının inşasına karşı çıkılmamış, fakat Anadolu'nun bu küçük köyü, İngiliz entrikaları sayesinde 5 uzun yıl, Bağdat'a gidecek demiryolunun son noktası olarak kalmıştır. Bu hat için % 4 faizli 54 milyon franklık Osmanlı demiryolu tahvili şirkete teslim edilmiş, bunun üzerine demiryolu inşaatı hemen başlamış, 25 Ekim 1904'te de törenle açılmıştır⁸⁹.

1906'da büyük sıkıntılardan sonra büyük devletlerle, gümrüklere % 3 zam yapılması hakkındaki (% 8'den % 11'e) sözleşme yapılabildiğinde İngiltere, bu ek gümrük gelirinin Bağdat demiryolu inşasına değil, "Makedonya ıslahatı"na harcanması konusunda Osmanlı'ya yaptığı baskının sonucunu almıştır. Bu durum, Osmanlı'nın o dönemde ne kadar çaresiz bir durumda olduğunu açık bir şekilde göstermektedir.

Bu arada demiryolu şirketleri arasındaki iç sorunlar halledilmeye başlanmış, Anadolu Şirketi ile İzmir-Kasaba Şirketi arasında tarife rekabetinden doğan anlaşmazlık giderilmiş ve Afyon iltisak hattı tamamlanarak İzmir-Kasaba demiryolu Anadolu hattına bağlanmıştır.

⁸⁷ Osmanlı Devleti, çok yüksek denebilecek bu kilometre garantisii ödeyebilmek için İngiliz ve Rus hükümetlerinin protestolarına rağmen Konya, Halep ve Urfa vilayetlerinin öşür gelirlerini karşılık göstermiştir. (A.g.e., s.80)

⁸⁸ "Toprakkale-Payas ve Fevzipaşa-Meydan-ı Ekbez hatlarının Devlet Demiryollarına İlhakı", **Bayındırlık İşleri Dergisi**, 4/5, I. Teşrin 1937, s. 10-11

⁸⁹ Earle, a.g.e., s. 92

Aynı şekilde Anadolu Şirketi, Bağdat hattının girişini teşkil eden Mersin-Adana kısmını 1906'da satın almıştır. Ancak Halep'e bir şube hattı yapma imtiyazınının Bağdat Demiryolu Şirketi'ne tanınması, Fransızların kontrolündeki Beyrut-Şam Demiryolu Şirketi'ni rahatsız etmiştir. Zira bu tasarrufla şirketin Halep-Birecik arasındaki çıkarları ortadan kaldırılmış oluyordu. Bu yüzden Osmanlı'ya baskı yapan Fransa ile hükümet arasında, 28 Mayıs 1900 tarihli sözleşme imzalandı. 29 Eylül 1900 tarihli fermanla onaylanan sözleşme, Rayak-Hama hattının üç yıl içinde Hama'ya kadar tamamlanması imtiyazını Beyrut-Şam Şirketi'ne tanımıştır. Şirket, bu imtiyazla birlikte Şam-Hama Demiryolu Şirketi adını almış, Hükümet, Bağdat demiryolu imtiyazları karşılığında bu şirkete, önceden belirlenmiş 12.500 Franklık kilometre teminatını Bağdat hattı tamamlanana kadar uzatmak ve sonra süresiz 2.500 Frank fazlasıyla kilometre başına 15.000 Frank ödemek, inşaatı Regie Generale şirketine bırakmak gibi, çeşitli ödümler vermek zorunda kalmıştır. Bu ödümlerle başlayan faaliyet, aynı zamanda Hicaz demiryolu fikrinin de hayata geçmesi için ilk adımı oluşturmuştur.

II. Meşrutiyet ilân edildikten kısa bir süre sonra, Rusya ile 1900'de yapılan anlaşmayı yumuşatma çareleri aranmaya başladığını görmekteyiz. Hüseyin Hilmi Paşa'nın sadrazamlığı döneminde Rusya'ya gönderilen Hariciye Nazırı Rıfat Paşa, bu anlamda Çarlık nezdinde girişimlerde bulunmuş, fakat bir sonuç alınamamıştır.

1909'a gelindiğinde ise, finansal güçlüklerin nispeten yenildiğini ve inşaatı başlanabildiğini görmekteyiz. Bu duruma gelinmesinde, 18 Mayıs 1908'de Osmanlı Hükümeti'nin on vilayetin öşrünü Deutsche Bank'a rehin etmesi etkili olmuştur⁹⁰. Bu sayede 840 km.lik bir kısım için izin çıkmış, bunun üzerine Osmanlı, % 4 faizli ikinci dönem 108 milyonluk ve üçüncü dönem 119 milyon franklık Bağdat Demiryolu tahvillerini piyasaya sürmüştür.

İki yıl sonra, 21 Mart 1911'de iki ülke yetkililerinin yeni bir imtiyaz sözleşmesine imza attıklarını görmekteyiz. Bu anlaşma ile şirket, Osmaniye'den İskenderun'a bir şube hattı ve bu kentte bir liman kurma imkânını sağlamıştır. Anlaşmanın Türk hükümeti için olumlu yanı, hiçbir mali yardımda bulunmaması ve kilometre garantisi ödememesidir.

Özellikle yolun bitim noktası konusundaki siyasal uğraşlar ise I. Dünya Savaşı'nın hemen öncesinde yapılan sözleşmelerle bitmiş, savaşın başladığı 1914'e kadar Bulgurlu'dan Tel-el Ebiad'a kadar olan anayol – ki 887 km.dir-, Fırat Köprüsü dışında tamamlanmıştır. Ayrıca İskenderiye'ye kadar bir şube hattı yapılmıştır⁹¹.

⁹⁰ Rathmann, a.g.e., s.88

⁹¹ Mersin-Adana yolu ise daha 1906'da satın alınmıştı.

1. Dünya Savaşı sırasında 1916 Eylülü'nde Bahçe tüneli açıldı. Halep ile bağlantı ancak 1918 Ekim'inde kurulabildiye de bu arada geçici olarak dar bir hat döşendi ve bundan asker ve malzeme nakli yapılabildi⁹². Bahçe Tüneli'nin açılması ile Bağdat Demiryolu'nun tamamlanmasında karşılaşılan en büyük engellerden birisi de ortadan kalkmış oldu. Savaş sonunda demiryolunun 1324 km.lik bölümü bitmiştir.

I. Dünya Savaşı sonunda imzalanan Versailles Antlaşması ile Almanların Bağdat demiryolundaki tüm hakları kaldırılmıştır.

1908-1914 arasında çeşitli şirketlerin inşaatlarına bakıldığında, Şark demiryollarının Kırklareli'ye kadar olan şube hattını, Kasaba demiryollarının Soma-Bandırma hattını, Aydın demiryollarının da Dinar-Eğirdir hattını inşa ettikleri görülmektedir. Buna karşılık hükümetin başlıca isteği olan Orta Anadolu'daki bağlantı noktası, bitirilmemiş olarak kalmıştır.

Ereğli kömür havzasını işleten ve Samsun hinterlandı konusunda emelleri olan Fransa'yı aracı olarak kullanarak Rusya'nın engellediği girişimlerde sonuç almayı deneyen Osmanlı yöneticileri, 1911'de Fransa ile Rusya arasında bir görüşmenin gerçekleşmesini sağlamışlardır. Bu görüşmede demiryolları iki kısma ayrılmıştır. İlk kısım, Samsun-Sivas ve Elazığ-Diyarbakır'dan ; ikincisi ise bu hattın doğusunda kalan Divriği-Erzurum, Trabzon-Erzurum ve Diyarbakır-Van'dan oluşmuştur. Rusya'nın stratejik çıkarlarını zarara uğratmamak şartıyla ilk kısımdaki demiryolları serbest bırakılmış, ancak ikinci kısımdakilerin inşası Rusya'nın iznine bağlanmıştır⁹³.

Bu gelişmeden sonra Rus hükümeti, Babiâli'ye yaptığı bir teklif ile Osmanlı tarafından doğrudan kendi adına yabancı müteahhitlere dahi demiryolu inşa ettirmemek şartıyla 1900 anlaşmasıyla sınırlandırılmış olan Doğu Anadolu demiryolu bölgesinin sınırını Trabzon-Hanikin olarak düzenlemeye razı olduğunu bildirmiştir. Osmanlı Hükümeti, Rusların bu kurnazca sayılabilecek teklifini reddettiğini Rus elçisine verilen bir notayla bildirmiştir⁹⁴.

⁹² Earle, **a.g.e.**, s. 316

⁹³ Abisel, **a.g.e.**, s. 19

⁹⁴ Notada şöyle denmektedir: "*Devlet-i Osmaniye ile Osmanlı İmparatorluğu beyinde mevcut münasebat-ı dostaneye binaen hükümet-i Osmaniye, Bahr-i Siyah havalisinde bir şebeke-i hadidiye tesisi hakkındaki fikir ve mütalaasını Rusya hükümetine bildirmek ister. Adi hatla [normal] olacak olan, Hükümet-i Osmaniyece inşa edilmek istenilen işbu şebeke-i hadidiye atıu-z zıkr huduttan ibarettir: Samsun – Sivas- Çaltı, Erzincan-Perkeriç-Erzurum-Trabzon. Henüz derdesti tetkik bulunan dar hatlı Perkeriç-Trabzon şubesi buna dahil olmamak üzere bu şubesinden heyet-i mecmuası 1158 km. dir. Hükümet-i Osmaniyece şu 1158 km.nin inşasıyla hattın Erzurum ile Harput'a isali hadd-i asgari olarak 8 ila 10 sene tahmin olunabilir. Bu müddet, ameliyata başlanmasından itibaren işleyecek ve bu ameliyat, asıl devre-i faaliyete 1913 senesi ilkbaharına doğru dahil olacaktır.*" Abisel, **a.g.e.**, s. 20

1912'ye gelindiğinde, Fransız cumhurbaşkanı Poincare, St. Petersburg gezisi sırasında Samsun-Sivas ve temdidi hatlarının inşası konusuna da değinmiş, ama olumlu sonuç alamamıştır. Fransız cumhurbaşkanına, Rus genelkurmayının bu konuda hükümet üzerinde etkili olduğu ve genelkurmayın, Türk demiryollarının Kafkas sınırına yaklaşmasını istemediği belirtilmiştir.

Bu arada, 1909'da Amerikalı Bruce Glasgow ile yapılan ve fantezi görünümündeki bir anlaşmayı, Mayıs 1914'te Samsun-Sivas demiryolu inşası hakkında Regie Generale de Chemins de fer et des Travaux Publics ile yapılan sözleşme izlemiştir. Bu şirket, 1914'te toprak düzenlemesine başlamıştır.

Savaşın sürdüğü 1915 yılında , Askerî Demiryollar Umum müdürü İsmail Hakkı Paşa, çevresinin şüphe ve tereddütlerine rağmen, Ankara-Kayseri hattında Kızılırmak'a kadar olan inşaatın başlamasını emretmiştir. Faaliyet Mondros Mütarekesi'ne kadar sürmüştür. Ancak malzeme olmadığından, ülkenin çeşitli yerlerinden 60 cm.lik dekovil malzemesi toplatılarak döşenmiştir.

I.Dünya Savaşı'nda Bağdat yolu (Mardin'e kadar bir şube hattı yoluyla birlikte) Nusaybin'e kadar ilerletilmiştir. Toros ve Amanos'daki tünel tesisatı, Alman demiryol kıtalarını çabalarına rağmen ancak Ekim 1918'de işletmeye tamamen uygun bir duruma getirilmiştir.

Bu arada Ruslar, I. Dünya Savaşı'nda, ilerleyen ordularının arkasından demiryolu inşa etmişlerdir. Bu yollar, Erzincan yönündeki Derbatlı-Sarıkamış-Erzurum-Kükürtlü hattı ile, projesi yapılan Tebriz-Trabzon ve Erivan-Van yolu üzerinde bulunan ve Bayezitağaya bir şube hattı içeren Şahtahtı-Maku-Bayezid-Karaköse yollarıdır.

Çanakkale Savaşı, 1915'te Şark demiryolları üzerinde Uzunköprü'den Keşan'a bir şube hattı inşası projesinin, Osmanlı Devleti çıkarlarının ön safına konması gerektiğini göstermiştir.

Yunanistan'ın Anadolu'yu işgalinde, demiryollarının önemi büyük olmuştur. Kasaba demiryolu, Anadolu içlerine ilerleyen düşmanın başlıca menzil yolu işlevini görerek, düşman kuvvetlerini yayılmasına büyük etki yapmıştır⁹⁵.

Millî Mücadele sırasında Sovyet Rusya ile yapılan Moskova Anlaşması'nın 6. maddesi ile daha önce Doğu Anadolu ve Karadeniz'deki sınırlamalar kaldırılmıştır⁹⁶.

⁹⁵ **Ulus**, 15 Şubat 1936

⁹⁶ Bu maddede şöyle denmektedir: “Taraflar, her iki memleket arasında şimdiye kadar yapılan sözleşmelerin, tarafları müteakabil ve hakikî haklarına uygun olmadıklarını kabul ederler ve binaenaleyh bu sözleşmelere yok nazarıyla bakmakta müttetikirler.”

Bunların dışında, imtiyazı 28 Ekim 1890'da, 99 yıl süre ve 14.300 frank km garantisi ile Deutsche Bank'a verilen Selanik – Manastır hattı ; Fransız Banker M. Rene Baudouy'e 15.500 frank km garantisi ile 8 Ekim 1892'de 99 yıllığına verilen Selanik – İstanbul hattı ; Osmanlı Devleti'nin Arap topraklarında yapılan ilk demiryolu kabul edilen ve işletme imtiyazı 28 Ekim 1888'de Osmanlı vatandaşı Yusuf Noran'a 71 yıl süre ile verilen 87 km.lik dar Yafa – Kudüs hattı ; 1890'da Fransızlara teminatsız olarak verilen 103 km.lik Beyrut-Şam-Havran hattı ; II. Abdülhamit'in gelişen Arap milliyetçiliğine ve kutsal toprakları kaybetme tehlikesine karşı bir önlem olarak düşündüğü Hicaz demiryolu hattı, Osmanlı topraklarından geçen önemli hatlardır.

Özellikle sonuncusu, yani Hicaz Demiryolu Hattı II. Abdülhamit için kutsal topraklarda kendisine itaat edilmesini sağlamak, II. Abdülhamit'in Panislamizm yolunda başarı kazanması için en sağlam güvenceydi. Bu düşünceyle 1 Mayıs 1901'de Şam'dan Mekke ve Medine'ye uzanacak bir demiryolu yapımı konusundaki iradesini yayınlamıştır. 180 milyon franka mal olacağı tahmin edilen hattın uzunluğu ise yaklaşık 2200 km olarak tespit edilmiştir. Organizasyon bakımından bu büyük iş ikiye ayrılarak inşaatla ilgili işleri yürütmek üzere Şam'da bir "İnşaat Müdürlüğü" ve daha çok mâlî işlerle ilgilenmek üzere İstanbul'da Nâfia Nezaretine bağlı "Hicaz Demiryolu İdaresi Mâliye Şubesi" kurulmuştur.

İlk masraflar için Ziraat Bankası'ndan 10 milyon kuruş kredi alınarak derhal işe başlanmıştır . Padişah, demiryolu yapımına 50.000 lira bağışta bulunarak yardım kampanyasını başlatmıştı. 1901 yılı sonuna kadar halkın yaptığı yardım 41.684 liraya ulaşmıştı. Dünya Müslümanları da yaptıkları bağışlarla gerekli sermayenin bir bölümünü sağladılar ki, yalnız Hindistan Müslümanlarının yaptığı bağış 40.000 liraya yakındır. Ayrıca Mısır, Fas, Rusya, Çin, Hollanda, Singapur gibi dünyanın çeşitli yerlerindeki Müslümanlar da katkıda bulundu. Toplanan yardımlar 1908'de 74.25 milyon franka ulaştı.

Finansman sorununun çözümü için Hicaz pulları çıkarıldı. Bunun yanında bazı malların alım satımına yeni vergiler konurken, Beyrut Limanı'nın gümrük geliri Hicaz Demiryoluna aktarılmış, ayrıca kurban derilerinden elde edilen gelirden yararlanılmıştır. Asker ve sivil memurların maaşlarının % 10'u kesilerek Hicaz Demiryoluna harcanmıştır.

Demiryolunun yapım işinde teknik uzmanlığı Alman, Fransız ve İtalyan mühendisler yapmıştır. Müslümanlar işi öğrendikçe bunların yerini almıştır. 1.05 m genişliğinde yapılan ve 1307 km uzunluğunda Şam'ı Medine'ye bağlayan Hicaz Demiryolu 8 yılda bitirilmiş ve 31 Ağustos 1908'de Abdülhamit'in tahta çıkışının 32. yıldönümünde açılışı yapılmıştır¹¹². Hattın Cidde ve Mekke'ye ulaşması ise gerçekleştirilememiştir. Şube hatlarının yapımı ise

1914 yılına kadar devam etmiştir. Sonuçta 1564 km.lik demiryolu devlet tarafından yapılmıştır¹¹³. 1913 yılına kadar inşaata harcanan para 428 milyon kuruşa ulaşmıştır¹¹⁴.

Devlet tarafından yapılan ilk hat olması itibarıyla önemli olan Hicaz hattının bu denli başarı ile gerçekleşmesi, dinî amaçla siyasal hırsın birleşmesi şeklinde açıklanabilir. Bu hattın yapımının şaşırtıcı bir diğer yönü de hemen hiç bir yabancı katkısı olmadan böylesine hızlı ve plânlı bir biçimde gerçekleşmiş olmasıdır.

Sonuç olarak Osmanlı döneminde Erzurum-Sarıkamış-Sınır hattı hariç 8343 km. demiryolu yapılmıştır¹¹⁹. Bu demiryollarının 4587 km.si ülke sınırları dışında kalmıştır. 1918'deki sınırlar içinde, 3756 km.si şirketlerden, 356 km.si de Ruslardan kalan 4112 km demiryolu vardır.

4. Kurtuluş Savaşı'nda Ulaşım

Osmanlı Devleti'nin savaştan çekilmesini sağlayan Mondros Ateşkes Antlaşması 30 Ekim 1918'de imzalandığında, Hicaz ve Filistin demiryolları kaybedildiğinden, elde Anadolu'daki demiryolları, Rumeli demiryollarının bir kısmı ve Kafkas demiryolları kalmıştı. Mondros'un 10. maddesine göre Toros Tünelleri işgal edilecek, 15. maddesine göre de, bütün demiryolları için İtilaf Devletleri'nin kontrol subayları görevlendirilecektir.

Diğer taraftan, ateşkes hükümleri gereğince ordu terhis edileceğinden, demiryollarında inşaat taburlarında görevli amele ve diğer erlerin de terhisi gerekmektedir. Üstelik ateşkesten sonra Osmanlı ülkesinde bulunan tüm Almanların ülkeden ayrılmaları öngörüldüğünden, bu durum demiryollarında özellikle teknik alanda önemli görevler yapan Almanların da uzaklaştırılması demektir⁹⁷.

Osmanlı Devleti, öncelikle demiryollarının askerî ihtiyaçlara göre işletilmesi amacıyla oluşturduğu birlikleri dağıttı, sonra da işletmeyi şirketlere devretmeye başladı. İtilaf Devletleri de kendi sermayedarlarının yaptıkları yolları asıl sahiplerine iade ederken, Almanlar tarafından yapılan demiryollarını da askerlerinin kontrolündeki şirketleriyle işlettiler.

İtilaf Devletleri, ateşkes hükümlerinin, onlara demiryollarına el koyma olanağı sağladığını düşünüyordular. Fakat Türkler böyle düşünmemekte idiler. Nitekim demiryollarına el konulduktan sonra ortaya çıkan durumla ilgili Erkân-ı Harbiye Vekaleti'nce 1 Eylül 1919'da hazırlanmış olan raporda, yapılan uygulamanın hem ateşkes

⁹⁷ ÖZDEMİR Mehmet, *Mütareke ve Kurtuluş Savaşı Başlangıç Dönemlerinde Türk Demiryolları: Yapısal Ekonomik Sorunlar (1918-1920)*, Ankara, 2001, s. 28

hükümlerine hem de uluslar arası hukuk kurallarına ters düştüğü belirtilmiş, bunun kabul edilemeyeceği İngiliz ve Fransız komiserliklerine bildirilmiş, komiserlikler ise verdikleri yanıtta, bunu “Askerî gereklerin ortaya çıkardığı özel bir idarî yapı” olarak değerlendirmişlerdir⁹⁸.

Kurtuluş Savaşı'nın örgütlenmesi ve yürütülmesi için demiryollarının denetim altında tutulması ve işletilebilmesinin çok kritik bir öneme sahip olduğunun bilincinde olan Heyet-i Temsiliye, İstanbul'un işgalinden hemen sonra daha Büyük Millet Meclisi açılmadan demiryollarının denetim altına alınması politikasını izlemeye başlamıştır. Yunan işgali sonucunda Arifiye-Konya, Eskişehir-Ankara, Konya-Yenice ve Uşak-Afyon hatları ile Bağdat hattına ait Toros-Amanos kısmının, ilgili şirket merkezleri ile olan bağlantısı kesilmiş ve bu hatlar denetimsiz hale gelmiştir. Bu denetimsizliği kaldırmak ve bu hatları TBMM hükümetine bağlamak üzere harekete geçilmiş, Heyet-i Temsiliye 23 Mart 1920'de yayınladığı bir yazıyla demiryollarının Türk Millet tarafından askerî idare altına alındığı tüm ilgili taraflara duyurulmuş, 25 Mart 1920 tarihinden itibaren de merkezi Ankara'da bulunan 20. Kolordu komutanlığı, Ankara-Eskişehir, Eskişehir-Konya-Ulukışla ve Eskişehir-Bilecik hatlarını kendi koruması ve gözetimi altına aldığı ilân etmiştir⁹⁹.

Aynı yazıda işletmenin esasları da belirtilmiştir. Buna göre,

1. Adı geçen demiryollarının kontrolü görevine müfettiş olarak Ankara-Sivas demir yolları inşaat ve işletme müdürü aslî görevi devam etmekle beraber ikiz görevlendirilmiştir. Görevini yaparken ihtiyaç duydukça Ankara-Sivas demiryolları personelinden istifade edecektir.

2. Askerî taşımacılığın sağlanması için her istasyona bir komutan ve güvenlik için yeteri kadar asker görevlendirilecektir.

3. Şirket askerî amaçlara göre kendi düzen ve yöntemlerinde gerekli değişiklikleri yapacaktır.

4. Şirketin malî İşlerine kesinlikle karışılmayacaktır. Askerî taşımacılığa karşı kendilerine ekonomik destek sağlamayı garanti eden bir resmî belge verilecektir.

5. Şirketin memur ve işçileri hangi din, mezhep ve milletten olursa olsun işlerine devam ettirilecektir. Görevini terk ederek işletmeyi engelleyenler tutuklanarak kanunlara göre cezalandırılacaklardır.

⁹⁸ A.g.e., s. 46

⁹⁹ Ziya Gürel, **Kurtuluş Savaşı'nda Demiryolculuk**, TTK yay, Ankara, 1989, s. 5 ; Özdemir, a.g.e., 58

6. Müfettiş; elde bulunan malzeme ve yakıta göre bir hareket programı hazırlayacak ve işletmeyi ona göre yürütecektir.

7. Demiryollarının tam ve güvenli çalıştırılması vatan yararına olduğundan her görevli bu konuda duyarlı davranacaktır.

8. Asker veya askerî malzeme ile diğer her türlü taşımacılıkta tamamen şirketin düzenlemelerine uygun hareket edilecek, aksi durumda sorumluluk her zamankinden fazla olacaktır¹⁰⁰.

Böylelikle işgal bölgesi dışında kalan hatların işletmesi kendiliğinden TB.M.M. hükümetine geçmiş oluyordu. Önce terkedilmiş veya başıboş kalmış dört kısmın her biri için birer komisyon kuruldu ve 25 Mart 1920'de komisyonların başına askerî müfettiş olarak Vasfı Bey atandı¹⁰¹. *Demiryolları Hatları Askeri Müfettişliği* unvanını taşıyan idarenin merkezi Eskişehir idi.

Diğer taraftan 16 Temmuz 1920'de *Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdüriyet-i Umumiyesi* kurulmuş ve başına Kurmay Albay Behiç (Erkin) Bey'i getirilmiştir. Konya-Yenice ve Afyon-Uşak hatları Vasfı Bey'in emrine; Ankara-Eskişehir, Eskişehir-Bilecik, Eskişehir-Konya ve Toros-Amanos kısımları da Anadolu-Bağdat Demiryolları Genel Müdürlüğü emrine verilmiştir. Eylül 1920'de TBMM emrindeki bu iki ayrı demiryolu idaresi, *Anadolu-Bağdat ve Afyon-Uşak Demiryolları ve Bağdat İnşaat Şirketi Müdüriyet-i Umumiyesi* adıyla tek bir idare altında toplanmış, 800 civarında personeli bulunan demiryolu teşkilâtının merkezi, 1921'de Yunan ilerlemesinin Eskişehir'i de içine alması ve Anadolu hattının Polatlı'ya kadar olan bölümüyle Konya hattının Afyon'a kadar olan bölümünün elden çıkması sonucunda Ankara'ya taşınmış ve Konya kısmı için geçici bir işletme müdürlüğü kurulmuştur. Dört ay Ankara'da kalan genel müdürlük 1921 yılı Aralık ayında Konya'ya taşınmıştır. Kütahya – Eskişehir Savaşları da kaybedildikten sonra TBMM Hükûmeti'nin elinde sadece 761 km.lik bir demiryolu kalmıştır. Bu demiryolları da, Ankara-Polatlı (80 km) ve Yenice – Konya - İshaklı (681 km) hatlarıdır.

Sakarya Savaşı'ndan sonra Fransa ile imzalanan Ankara Anlaşması gereğince Ulukışla-Mersin yolu açılmış, Büyük Taarruz'dan sonra da TBMM hükümetinin denetimindeki demiryolları, Anadolu hattının Eskişehir'den Ankara'ya uzanan bölümüyle, Bağdat hattının Çay'dan itibaren Yenice'ye ve Mersin'e kadar olan kısımdan ibaret olmuştur. Polatlı- Bilecik arasındaki demiryolları, savaş sırasında büyük bir tahribata uğramıştır. Yalnız Türk ordusu

¹⁰⁰ *Demiryolları Mecmuası*, C: 2, (Mart 1926-Şubat 1927), s. 249-250

¹⁰¹ Aydın, *a.g.m.*, s.64

çekilirken nasıl Eskişehir'deki demiryolu onarım atölyesini ve diğer tesislerini sağlam olarak Yunanlılara terk etmişse, Yunanlılar da Eskişehir'i terk ederken bu tesisleri aynı şekilde dokunmadan bırakmışlardır. Bu sayede savaşın ardından lokomotif ve vagonların onarımı mümkün olmuş, bozulan kısımların yenilenmesi sağlanmış ve işletme yapılabilmektedir¹⁰².

Savaş sırasında tahrip edilen hatlar, olanaklar içinde onarılmış ve düşük kapasiteyle de olsa demiryollarının işletilmesi sağlanmıştır. Bu konuda sağlanan başarı savaş sırasında askeri gereksinmelerin karşılanması kadar Anadolu ekonomisinin ayakta kalmasını da sağlamıştır. Başarıda, Anadolu kadınının fedakârlıkları takdire değerdir.

Millî Mücadele'nin kazanılmasıyla birlikte TBMM İcra Vekilleri Heyetince yabancı şirketlerin demiryolları hatları şirketlere birer birer devredilmeye başlamıştır. Aydın Hattı şirket yöneticilerinin talebi üzerine 01.11.1922'de İngiliz şirketine devredilmiştir¹⁰³. Arkasından İzmir-Kasaba hattının Fransız şirketine devredildiğini görmekteyiz. Zaten Lozan görüşmelerinde de İsmet Paşa tarafından demiryollarının eski şirketlerine devredilmesi ilkesinin benimsendiğini ilgili ülkelere yazılan bir mektupla bildirmiştir. Lozan Anlaşması'ndan sonra belirlenen Türkiye'nin sınırları içinde geniş hat olarak 124 km, normal hat olarak 3.733 km., dar hat olarak 273 km. demiryolu bulunuyordu.

5.Chester Projesi

Osmanlı Devletinde İngiltere, Fransa ve Almanya'nın başlattığı demiryolu imtiyazları yağmasına XX. yüzyılın başlarından itibaren Amerika da Chester Projesi ile katılmıştır. Proje, önce 1908-1914 yılında gündeme gelmiş, I. Dünya Savaşı ile rafa kalkmış, daha sonra da 1922-23 döneminde tekrar ele alınmıştır.

ABD, XIX. yüzyılın sonu ve XX. yüzyılın başlarında kendi içindeki sorunları halletmiş, uzun yıllardır uygulanan “yalnızcılık politikası¹⁰⁴” nı terk etmiş bir ülke olarak, hızlı bir emperyalist gelişme içerisinde. Osmanlı Devleti'ne el atan Amerikan emperyalizminin çıkarları başta petrol olmak üzere maden yatakları ile yine başta tütün olmak üzere tarımsal zenginlikler üzerinde yoğunlaşmıştır.

Ancak, ABD'nin bu emelleri bölgede Bağdat demiryollarından dolayı Alman, Irak

¹⁰² **Türk İstiklâl Harbi - İdari Faaliyetler**, (15 Mayıs 1919- 2 Kasım 1923), C: VII, Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı yay. , Ankara, 1975, s. 21-22

¹⁰³ Murat Ergun, **Bir Demiryolcunun Kurtuluş Savaşı Hatıraları**, Ahenk Matbaası, İstanbul, 1966, s. 15

¹⁰⁴ Bu politika gereğince ABD uzun yıllar Avrupa'nın sorunlarıyla ilgilenmemiş, kendi iç işlerine de Avrupa'yı karıştırmamıştır. XIX. Yy. ın sonlarında Avrupa, yıllardır süregelen savaşlar içerisinde iken ABD, 1861-1865 iç savaşından sonra hızlı bir ekonomik gelişim göstermiş ve gelişim, XX. yy.ın başında ABD'yi kıta dışına çıkmaya yönlendirmiştir.

petrolünden dolayı da İngiliz emperyalizmi ile çatışma halindedir ve bu nedenle ABD, devreye girmek için uygun zamanı beklemiştir. Meşrutiyetin ilânından sonra demiryolu yapımı için açılan ihaleye başvuran yedi proje arasında Amerikalı Arthur Chester'in projesi de vardır.

Bir Amerikan deniz subayı olan *Colby Mitchell Chester*, Osmanlı Devleti'nin XIX. yy.ın sonlarında meydana gelen Ermeni ayaklanmalarını bastırma hareketi sırasında, Amerikan mallarının zarar görmesinden kaynaklanan tazminatın tahsilatı amacıyla *USS Centucky* savaş gemisinin başında resmî görevli olarak İstanbul'a gelmiş ve sarayda iyi bir şekilde ağırlanmıştır¹⁰⁵. 1906'de emekli olan Chester, yıllar sonra 1908'de tekrar İstanbul'a gelecek ve kendi adıyla anılan projeyi hükûmete sunacaktır.

Proje ilk bakışta, o zamana kadar Ankara ve Konya'ya ulaştırılmış olan ve batıdan doğuya genişleyen demiryolları yapım sürecinin devamı niteliğinde gözükmektedir ve bu haliyle, Ankara – Musul arasında demiryolu yapımını öngörmektedir. Projenin yöneticiler için anlamı, “etkili bir demiryolu projesi” olduğu şeklindedir. Fakat diğer taraftan, yapılacak demiryolu hattı boyunca yolun her iki tarafından yirmişer kilometre olmak üzere 40 km.lik bir alanın içinde bulunan tüm yer altı kaynaklarının işletme haklarını yapımçı şirkete vermeyi öngördüğünden, proje aynı zamanda bir petrol projesidir¹⁰⁶.

Projenin bir başka yönü de Ermenilere yöneliktir. Amerikan emperyalizmi, Doğu Anadolu'da Ermeniler lehine başlattığı bölücü kültürel etkinliklerini, ekonomik girişimlerle desteklemek istemiştir. Bu nedenle proje, geleceğin bağımsız Ermenistan'ını hazırlayacağına inanan Ermeni girişimciler tarafından da desteklenmiştir.

1908'deki ilk girişim sonucunda yapılan anlaşmaya göre yukarıda belirtilen 40 km. alana ek olarak şirket, 99 yıllık bir işletme hakkı elde ediyordu. Sözleşme 25 Şubat 1909'da onay için hükûmete sunulmuştur.

Hükûmet, sunulan projede, imtiyaz isteklerinin yararına değişiklikler yapmıştır. Buna göre demiryolu, normal değil dar hat olacaktır. Van'a gidecek hat Sivas'tan değil, Harput'tan başlayacak ve Van Gölü kenarında bir iskeleye ulaşacaktır. Akdeniz'de varılacak yer ise, Yumurtalık olarak kesinleşiyordu. Yapılacak hatların çevresindeki 20 km.lik şerit içindeki bilinen ya da sonradan bulunacak petrol dahil bütün maden yatakları ile Sivas ve Elazığ'daki bütün madenler de şirkete kalacaktır. Fakat

¹⁰⁵ CAN Bilmez Bülent, *Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923)*, Tarih Vakfı Yurt yay. , İstanbul, 2000, s. 113

¹⁰⁶ *A.g.e.*, s. 75-77

Harput'tan Yumurtalık'a incek demiryolunun her km'si için yılda 160 bin franklık işletme teminatı verilecektir.

Şirket, Hükümetle Chester arasında protokolün imzalanmasından hemen sonra gerekli teminatı yatırarak, 600 bin dolar sermaye ile *Ottoman - American Development Company (Osmanlı-Amerikan Kalkınma Şirketi)*'yi kurdu. Fakat bütün bunlara rağmen proje gerçekleştirilemedi. 9 Mart 1911'de Meclis-i Mebusan'a sunulan bu sözleşme, Almanya ve İngiltere'nin Osmanlı Devleti üzerinde baskı uygulamalarına neden olmuş, uzun bir süre mecliste bekletilmiş ve onaylanmamıştır. Anlaşmanın onaylanmamasında İngiliz ve Alman baskısının yanında, Osmanlı'nın, pazarlıkları uzatarak Amerikan Hükümeti'ni kapitülasyonların kaldırılmasına yanaştırma isteği ile Doğu'da demiryolu yapımının Ermeni ve Rus sorunları açısından yaratacağı sonuçlar konusunda taşınan endişelerin de payı vardı.

Projenin ikinci kez gündeme gelişi, Kurtuluş Savaşı'ndan sonradır. Şirket, bu kez temsilcileri Clayton Kennedy¹⁰⁷ ile ve çok daha geniş bir demiryolu projesi ile TBMM Hükümeti'nin karşısındadır. Can'a göre proje, yeni Türkiye'nin kalkınma projesi kapsamında bir "master plân" niteliğindedir¹⁰⁸. Temel hedef yine Doğu Anadolu'dur.

Taraflar, demiryolu yapımı, Akdeniz ve Karadeniz'de yapılacak limanlar, petrol kaynaklarının işletilmesinin yanı sıra, tarım aleti ithalatı ve bunların çiftçilere dağıtımına yönelik de bir anlaşma için görüşmelerde bulunmuşlardır. Hatta "Ankara yakınlarında yeni bir şehir kurma" da görüşme konularından biridir.

Bunlardan yeni bir şehir kurma plânı dışındakiler konusunda anlaşmaya varılmış, fakat sadece demiryolları yapımı TBMM tarafından onaylanarak yasal statü kazanmıştır. Sözleşme mecliste 9 Nisan 1923 gün ve 397 sayılı kanunla kabul edilmiştir¹⁰⁹. Sözleşmeye göre şirket, hiçbir km. garantisi ya da ücret almadan Anadolu'da 4400 km. demiryolu yapacak, ayrıca birisi Samsun olmak üzere Karadeniz'de iki liman, Akdeniz'de de bir liman (Yumurtalık) inşa edecektir. Yapımı öngörülen demiryolu hattı, 1435 m. eninde ve normal tek hat şeklinde olacak, fakat ikinci bir hattın ilerde döşenmesi için yeterli arazi hattın yanında boş bırakılacaktır. Demiryolu güzergâhı şöyleydi:

¹⁰⁷ O tarihlerde Ankara'da, Kanada vatandaşı olan Kennedy hakkında "İngiliz ajanlığı" söylentileri çıkmış, bu da mecliste şirketin güvenilirliğinin tartışılmasına neden olmuştur. Bu yüzden bir ara kendisine İstanbul'dan Ankara'ya gitme izni verilmemiş, sonuçta ilk girişimci Colby M. Chester'in oğlu Arthur Chester'ı araya girmesi ve bizzat Ankara'ya gelmesi ile görüşmeler devam edebilmiştir.

¹⁰⁸ **A.g.e.**, s. 112

¹⁰⁹ **Düster**, 3. Tertip, C: 4, s. 23-59

1- Sivas – Harput – Ergani – Diyarbakır – Bitlis – Van (Gölün kuzey ya da güneyinden)

2- Harput - Yumurtalık

3- Birinci hattın Diyarbakır – Bitlis kısmının bir noktasından başlayarak Musul – Kerkük – Süleymaniye

Ayrıca Mukavelename-i Müzeyyel (ek sözleşme) ile bu hatlara yeni hatlar eklenmiştir.

Bu hatlar,

1- Samsun – Havza – Amasya – Zile - Sivas

2- Musaköy – Ankara (dördüncü hat üzerinde)

3- Çaltı – Erzurum – Beyazıt

4- Pikriç veya Aşkale (altıncı hat üzerinde) – Karadeniz kıyısı (muhtemelen Trabzon)

5- Hacı Şefaati (Beşinci hat üzerinde) – Kayseri – Ulukışla hatları idi.

Fakat, gerek şirket içindeki anlaşmazlıklar, gerek Amerikan sermayedarlarının projeyi yeteri kadar cazip bulmaması nedeniyle şirketin sermaye sıkıntısı çekmesi ve gerekse Fransa ve İngiltere'nin engelleme çalışmaları, projenin hayata geçmesini engellemiştir.

Diğer taraftan, Musul ve İran petrollerinden Amerikan Şirketi Standart Oil'e hisse verilmesi de Amerikan Hükûmeti'nin çekingen davranmasına neden olmuştur. Üstelik Lozan'da, Musul, Türkiye sınırları dışında kalınca, Irak petrollerini sömürge imkânı elde eden ve temel hedefi Irak petroleri olan Chester Grubu için yapılan anlaşmanın pek önemi kalmamıştır. Tüm bunlar, Amerikan Hükümeti ve sermaye çevreleri desteklerini çekmesiyle sonuçlanmış ve Chester Projesi ile ilgili sözleşme 17 Aralık 1923'te Türkiye Cumhuriyeti tarafından feshedilmiştir.

İKİNCİ BÖLÜM

ATATÜRK DÖNEMİ (1923-1938) ULAŞIM POLİTİKASI

E. 1923-1938 DÖNEMİ DEMİRYOLLARI POLİTİKASI

1. 1923-1933 Dönemi :

Osmanlı Devleti'nden Cumhuriyet Türkiye'si'ne, 3756 km.si imtiyazlı, yani yabancı şirketlerce inşa ettirilip işletilebilen, 356 km.si de Rusya'dan geri alınan topraklarda elde edilen toplam 4112 km. demiryolu kalmıştır. Bunun 232 km.lik Erzurum-Sarıkaş demiryolu dar hat olduğu gibi, ülkenin büyük kısmı da (doğu, güneydoğu ve kıyı kesimler) demiryolu şebekesi dışında bulunmaktadır. Bunun % 67.5'i Alman, % 19.8'i Fransız, % 12.7'si İngiliz şirketlerince gerçekleştirilmiştir¹¹⁰.

Bununla birlikte, imtiyazlı demiryollarından bir kısmı Cumhuriyet'ten önce TBMM tarafından 19 Temmuz 1920'de millileştirilmiştir. Millileştirilen demiryolları, Anadolu hattının 926 km.si ile Bağdat hattının 325 km.si ve İzmir – Kasaba hattının 223 km.sidir. Bunları yönetmek üzere de Eskişehir'de bir genel müdürlük kurulmuştur. Böylece Cumhuriyet'in kuruluşu sırasında fiilen yabancılara ait olup onlar tarafından işletilen hatlar uzunluğu 2352 km.ye düşmüş bulunmaktadır.

Millî Mücadelenin sonlarına doğru, 1 Mart 1922'deki meclis konuşmasında demiryolları yapımı konusuna değinen Mustafa Kemal Paşa, “(...) Ancak inşaat ve tesisatın genişletilmesi mali durumumuzla gayri mütenasip cesim sermayelere mütevakıf olan umûr-u naftada ecnebi sermayesinden ve icabına göre ecnebi mütehasıslardan azami derecede istifade etmek, memleketimizin menfaat ve mamuriyetini ve milletimizin saadet ve refahını az zamanda temin nokta-i nazarında zaruridir¹¹¹(...)” diyerek, bu konuda gerekirse yabancı sermayeye başvurulabileceğini de işaret etmiştir.

Cumhuriyetin kuruluşundan hemen sonra hükümetler, bir taraftan ekonomik kalkınmayı hızlandırmak, diğer taraftan ülkenin siyasi birliğini pekiştirmek ve savunmasını

¹¹⁰ Ünsal Yavuz, “Cumhuriyet Devri Demiryolu Politikasına Yaklaşım Biçimi”, IX. Türk Tarih Kongresi , 21-25 Eylül 1981, Kongreye sunulan bildiriler, C: III, s. 1641

¹¹¹ Abisel, *Bir Karış Fazla Şimendifer*, Ankara, 1948, s. 14

kolaylaştırmak amacıyla, aktif ve tutarlı bir demiryolu politikası belirleyip uygulamaya başlamışlardır. Mustafa Kemal Paşa'nın da “*Memlekette her vasıta ile bir karış fazla şimendifer vücuda getirmek, fakat vaziyet her ne olursa olsun bir gün geri kalmamak düsturu, milletin hakikî ihtiyacına tamamen mutabıktır*¹¹².” şeklinde desteklediği bu politikanın iki ana prensibi, ülkenin uzak şehirlerinin yeni hatlarla merkeze bağlanması ve mevcut imtiyazlı yolların devletleştirilmesi olmuştur.

Yine Mustafa Kemal Paşa'ya göre, “*Demiryolu ve yol ihtiyacı, memleketin bilcümle ihtiyacatının o kadar başında kendisini hissettirmektedir ki, hiçbir hayal ve nazariye peşinde aldanmaksızın memleketin menabii ve evladı ile işe devam etmek katiyen elzemdir*¹¹³.”

Bu dönemi demiryolu açısından iki döneme ayırmak yerinde olacaktır. *Birinci dönem* 1922-1927 yılları arasını kapsamaktadır. Bu dönem, sınırlı yerel olanaklar ile demiryolu yapımı dönemi olarak görülebilir, *ikinci dönem* demiryollarının yapımının finansman sağlamayı da içeren bir biçimde yabancı müteahhitlere ihale edildiği 1927-1933 yılları arasındaki dönemdir.

Bu dönemde imtiyazlı şirketlerdeki hatların büyük kısmı millileştirilmiş, ilk olumlu sonuç 1928'de Anadolu hattının millileştirilmesi ile alınmıştır. Bunu 1929'da Mersin-Adana, 1931'de Samsun-Çarşamba ile Bağdat hattının Adana-Fevzipaşa arasındaki kısmı ile dar bir hat olarak inşa edilen Mudanya-Bursa demiryolu izlemiştir¹¹⁴.

Millî hükümetin 1920'de devletleştirdiği hatları yönetmek üzere oluşturulduğu yukarıda belirtilen idare, Cumhuriyet döneminde 24 Nisan 1924 tarihli ve 506 sayılı kanunla *Devlet Demiryolları Müdüriyet-i Umumiyesi* adıyla yeniden teşkilatlandırılmış ve Nafia Vekaleti'ne bağlı katma bütçeli bir müessese halinde kurulmuştur. Demiryollarının son bulunduğu sahil şehirlerindeki limanların da aynı teşkilat yönetimine bırakılması ve bunlardan yabancı şirketlere ait olanların demiryollarıyla birlikte devletleştirilmesi dolayısıyla 31 Mayıs 1927'de kabul edilen 1092 sayılı kanunla teşkilat, *Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi* adını almıştır. Teşkilat yine katma bütçeli bir idare olarak Nafia Vekaleti'ne bağlılığını sürdürmüştür.

Millileştirme, yeni demiryolları inşasıyla paralel olarak yürütülmüştür. Cumhuriyetin kuruluşunda 4.138 km olduğu yukarıda belirtilen toplam demiryolları uzunluğu, yeni

¹¹² Bilsay Kuruç, **Mustafa Kemal Dönemi'nde Ekonomi**, Bilgi yay., Ankara, 1987, s. 21

¹¹³ **Ulus**, 29 Aralık 1937

¹¹⁴ Bursa'yı denize bağlamak için inşa edilip 192'de işletmeye açılan 41 km. uzunluğundaki bu hat, 1953 yılında işletmeden kaldırılmış ve sökülüştür.

hatların yapımıyla 1930'da 5.639'a, 1935'te de 6.639 km.ye ulaşmıştır¹¹⁵. Daha sonraki yıllarda bitirilen demiryollarının önemli kısmına da bu dönemde başlanmıştır.

Yabancı şirketlere ait demiryollarının millileştirilmesi, esas itibarıyla satın alma şeklinde yapılmıştır. Ancak hükümetin malî imkânlarının yetersizliği dolayısıyla bu satın almalar borçlanılarak gerçekleştirilmiştir. Bu yüzden Cumhuriyet Hükümeti, henüz Osmanlı borçlarıyla ilgili Paris Nihaî Antlaşması'nı imzalamadan (1933), dışa karşı bu millileştirmeler nedeniyle önemli sayılabilecek düzeyde borçlanmak durumunda kalmıştır. 1928-33 arasında devletleştirilen demiryolları, limanlar ve imtiyazlı kuruluşlar dolayısıyla Cumhuriyet hükümetinin ödemeyi kabul ettiği tutarlar, Türkiye'nin o tarihlerdeki dış borçlarının önemli bir kısmını oluşturmuştur¹¹⁶.

Devlet tarafından inşa edilen demiryolları ise iç kaynakla finanse edilmiştir. Bu finansmanda normal bütçe gelirleri yani genellikle vergi varidatı kullanıldığı gibi, özellikle uzun demiryolları için iç istikrazlara da başvurulmuştur. Cumhuriyet hükümetleri ilk istikraza, demiryolu nedeniyle girişmişlerdir. Gerçekten cumhuriyetin ilk uzun vadeli borçlanması, 1933 tarihli 12 milyonluk Ergani (Fevzipaşa-Diyarbakır hattı inşası için) istikrazı olmuş, bunu 1934 tarihli 30 milyon liralık Sivas (Sivas-Erzurum hattı inşası için) istikrazı izlemiştir.

Şebekenin gelişmesine paralel olarak işletme faaliyeti de artmıştır. Demiryolları ile taşınan yolcu 1923 yılı için 1.919.000'den ibaret iken, bu rakam 1925'te 3.685.000'e, 1930'da 5.453.000'e ve 1935'te de 11.565.000'e ulaşmıştır. Aynı süre içinde yolcu-km artışı daha yavaş olmuştur. Bu fark, banliyö trenleri yolcu artışının, uzak mesafe yolcu artışından daha hızlı olmasından ileri gelmektedir. İşletme faaliyeti yük taşıyıcılığında daha büyük olmuştur. Gerçekten de 1923'te 313 bin tondan ibaret olan yük taşımacılığı, 1925'te 791 bin, 1930'da 1.973 bin ve 1935'te de 3.099 bin tona yükselmiştir. Bu dönemde demiryolu donanımında da gelişme yaşanmıştır. Zaten işletme faaliyetindeki bu gelişmenin donanıma yansımaması mümkün olamazdı.

2. 1933-1938 Dönemi :

1935'te 6639 km. olan demiryolu uzunluğu, 1940 yılında 7381 km. ye ulaşmıştır. İnşaatta Türk müteşebbis ve mühendisleri kısa zamanda yabancıların yerini almıştır. Demiryolu inşaatının finansmanında bir önceki dönemde olduğu gibi hem iç istikraz

¹¹⁵ **DİE Türkiye'de Toplumsal ve Ekonomik Gelişiminin 50 Yılı**, Ankara, 1973, Yayın no: 683, s. 407

¹¹⁶ Memduh Yaşa, **Devlet Borçları**, İstanbul, 1971, 2. baskı, s. 70

hasılatı, hem vergi gelirleri kullanılmıştır. İnşaatta Merkez Bankası kaynaklarının kullanılması, iç istikrazların emisyon müesseselerince desteklenmesi oranında vuku bulmuştur¹¹⁷.

Diğer taraftan aynı dönemde yabancı şirketlere ait demiryollarının millîleştirilmesi ve işletmelerinin devlete devri faaliyeti de sürdürülmüştür. Yabancı şirketlerce işletilen hat uzunluğu, 1940'ta 434 km. ye düşmüştür. Bu miktar, aynı tarihte devletçe işletilmekte olan 6947 km.lik yolun ancak % 6.2 'sine karşılık gelmektedir. Yabancı demiryolları ve bunları tamamlayan limanların millîleştirilmesinde kullanılan araç, bu dönemde de uzun vadeli dış borçlar olmuştur.

Başta demiryolları ve limanlar olmak üzere imparatorluktan kalma yabancı imtiyazlı şirketlerin borçlanma yoluyla devletleştirilmesi, II. Dünya Savaşı öncesinde dış borçlarımızın içinde en büyük payın bu kaynaktan olmasına neden olmuştur.

Bu dönemde donanımdaki gelişmeyi 1940 rakamlarına göre verirsek, 684 lokomotif, 11 otoray, 922'si yolcu olmak üzere 13.147 vagonun teşkilatın elinde bulunduğunu görürüz.

1935'te 11.565.000 yolcu taşınırken, 1940'ta bu rakam 30.326.000'e çıkmış; yolcu-km. de ise bu rakam aynı yıllar için 630 milyon ve 2.113 milyon olarak gerçekleşmiştir.

1923-35 döneminden farklı olarak bu dönemde uzun mesafe yolculuğunda da banliyö yolculuğuna yakın bir artış sağlandığından, yolcu-km. açısından gelişme daha da belirgin bir hale gelmiştir. Taşınan yük ise 1935'te 3.099 bin ton iken 1940'ta 6.585 bin ton olmuştur. Aynı süre zarfında yük-ton olarak taşıma faaliyeti 653 milyondan 2.005 milyon tona ulaşmıştır. Yük-ton km.deki gelişmenin (% 207), taşınan yük ağırlığındaki artıştan (% 112) büyük olması, demiryolu şebekesinin ülkenin birbirinden uzak bölgeleri arasında eşya naklini gittikçe kolaylaştırmış olduğunu göstermektedir. Bununla beraber, demiryolu işletme faaliyetiyle ilgili olarak 1940 yılı için verilen tüm rakamların, savaş hazırlığıyla ilgili faaliyetin etkisini de yansıttıkları göz önünde bulundurulmalıdır. Başka bir deyişle, karşılaştırılan yıllar arasında insan ve eşya taşımacılığında görülen büyük artışa, kısmen savaş şartları neden olmuştur.

3. Demiryollarına SCF Muhalefeti :

Cumhuriyet hükümetlerinin uygulamış oldukları demiryolu politikası toplumun çok önemli bir kesimi tarafından desteklenirken, az ama gür muhalif seslere de rastlanılmıştır. Bu

¹¹⁷ Yaşa, a.g.e., s.50-51

muhalefet, hem kelimenin tam anlamıyla, muhalefet partisi Serbest Cumhuriyet Fırkası'ndan gelebildiği gibi, zaman zaman CHF milletvekilleri arasından da çıkabilmiştir.

SCF'nin kurulmasından kısa bir süre sonra yöneticiler, parti programı hazırlama ve bunu bir an önce kamuoyuna duyurma çabası içerisine girmişlerdir. Bu hazırlıklar sırasında basına yansıyan haberlerde, yeni partinin ulaşım ile ilgili olarak ; ulaşım araçları tarifelerinde indirimle gidilmesini isteyeceği ve şimendifer siyasetinin düzenlenmesini esas alacağı belirtilmektedir¹¹⁸.

Program 12 Ağustos'ta açıklandığında, önceki haberlerde yer alan ifadelerin direkt olarak programa yansımadağı, fakat dolaylı olarak programın 5 ve 7. maddelerinde ulaşım a yönelik atıflar yapıldığı görölmektedir. Örneğın 5. maddede, “*Fırka, vatandaşların refahına, malî ve iktisadî her türlü teşebbüslerine engel olan hükümet müdahalelerini kabul etmez.*” şeklindeki dolaylı ifadeden bir süre sonra “*Liman inhisarları kaldırılacaktır.*” gibi ulaşım ile ilgili olan net bir ifade kullanılması; yine 7. maddede “*Teşvik-i Sanayi Kanunu bihakkın tatbik edilecektir.*” denildikten sonra “*Nakliyat ve liman tarifleri bu maksatlara hizmet edecek surette tanzim olunacaktır.*” şeklinde bir ifadenin bulunması, o dönemde özellikle deniz ulaşımıyla ilgili olarak süregelen tartışmalarda yeni partinin tavrını açık bir şekilde göstermektedir.

İlk muhalif görüş, hedeflenen demiryolu politikasının çok miktarda kaynak gerektirdiği, buna karşın ortaya konan ödeneğın bunu karşılayamayacağı, hiçbir devletin bu politikadan dolayı Türkiye'ye kredi açmayacağı, açılrsa bile bir süre sonra aşırı borçlanılıp büyük bir yük altına girileceği yönündeydi. Özellikle Düyun-u Umumiye talihsizliğini yaşayan bir neslin, bu yöndeki kaygılarını anlamak kolaydır. Bu görüşü ortaya atan SCF ileri gelenlerine göre, yapılması hedeflenen işler yapılip bitse bile o aşamaya gelene kadar “*Milletin eti dökölür ve geçen lokomotifler de kalmış kemiklerini ezerek, onların takırtısı üzerinden geçer*”¹¹⁹.” idi.

Bir başka eleştiri, “*Büyük işlerin masraflarını bu günkü nesle yüklemenin haksızlık olduğu*” yönündedir. Bir görüşe göre bu düşüncenin arkasında ya imparatorluğın cahil hükümet adamlarından yağlı imtiyazlar koparmış yabancı sermayeciler ya da gündelik düşünen zihniyetler vardır¹²⁰. Önceleri Fethi Bey tarafından da dile getirilen bu görüş hiç şüphesiz kısır bir görüştür. Çünkü ülkeyi her türlü saldırılardan ve ekonomik buhranlardan korumak, az gelişmiş tarımsal üretim bünyesini başka üretim çeşitleriyle beslemek, tüm

¹¹⁸ Cumhuriyet, 11 Ağustos 1930

¹¹⁹ Bilsay Kuruç, **Belgelerle Türkiye İktisat Politikası**, C: 2, s. 326-327

¹²⁰ Ali Süreyya, “Demiryolu Siyasetimiz”, **Ülkü**, (Şubat 1933), C:1, S:1, s.53

ulusal zenginlik kaynaklarını işletmek, yurdu birbirine bağlamak, kısaca ülkeyi içinde bulunduğu sosyo-ekonomik ve sosyo-kültürel durumdan kurtarmak için bir yerden başlamak gerekmektedir. Bu görüşe karşı İnönü, Türk milletinin, demiryolu yapımını bir gün bile geciktiren devlet adamına lanet okuyacağını söylemiştir¹²¹.

Serbest Fırka'nın muhalif olduğu bir başka olgu da demiryolu politikasının uygulanma şeklidir. Serbest Fırkacılar, demiryolu başta olmak üzere, devletin çeşitli işlere girerek her geçen gün daha fazla müdahaleci olduğunu savunmuşlardır. Serbest Fırkacılar bu tür faaliyetleri daha geniş ölçekte devletçilik uygulamasına meşruiyet kazandırmanın bir aracı olarak değerlendirmişlerdir. Devletin bu müdahalelerden kurtulmasının mümkün olduğunu söyleyen Serbest Fırkacılar iki öneri getirmişlerdir: Devletin bütçe gelirleri ile yapılan demiryolu ve benzeri bayındırlık işlerini uzun vadeli borçlanmalarla yapması ve böylece borç yükünün yıllara bölüştürülmesi ya da demiryollarının yabancı şirketlere yaptırılmasıdır¹²².

Fethi Bey bir “(...) Şimendiferler için yapılan fedakârlık nispetinde inşaat-ı nafia meydana getirilememiştir. Masrafların mühim bir kısmı faizlere ve komisyonlara gitmektedir. Bununla şimendifer yapılmasın, bazı mukabil cereyanları nazar-ı dikkate alarak kamyon sistemi bu günkü sistemi daha muvafık ve ucuzdur demek istemiyorum. Memleketi şimendifersiz bırakmak elbette ki olmaz. Yalnız bugün mü yarın mı olsun? Mesele budur¹²³.(...)” derken temelde demiryoluna karşı olmadıklarını, usulde bazı değişiklikler öngördüklerini belirtmiştir.

Yurdu demir ağlarla örme ilkesinin karşısında olan bir grup muhalif ise Türk bilgisi ve teknik adamları ile bu işin gerçekleşmeyeceği iddiasındadırlar. Bunlara göre başarı ancak yabancı şirketler ile mümkün olabilecektir.

Ortaya atılan bu farklı görüşler karşısında, başta M. Kemal Paşa ve İsmet Paşa olmak üzere, demiryolu politikasının gerekliliğine inananlar, izlenen politikayı ödünsüz savunmuş, Serbest Fırkacıların devletçi yaklaşıma olan muhalefetini, günün gereklerine ve koşullarına uygun bulmamışlardır. Ayrıca yaşanan dönemin, demiryolu gibi geniş ölçekli işlerin devlet tarafından yapılmasını zorunlu kıldığı için altını çizmişlerdir¹²⁴.

İsmet Paşa mecliste yaptığı konuşmada, izledikleri demiryolu politikasının SCF tarafından benimsenmediğini ve onlara göre bunun acil ihtiyaç olmadığını, devlet hazinesi

¹²¹ **Demiryolu Mecmuası**, (Mart-Nisan 1934), s. 12

¹²² Ahmet Hamdi Başar, **Atatürk'le Üç Ay ve 1930'dan Sonra Türkiye**, Ankara İktisadi Ticari İlimler Akademisi yay., Ankara, 1981, s. 11-12

¹²³ **Cumhuriyet**, 12 Ağustos 1930

¹²⁴ Başar, **a.g.e.**, s. 12

dışındaki kaynaklara erişerek de bu programın yürütülebileceğini söylediklerini belirtmiştir.

SCF, CHP'nin bu politikadaki yanlışlığı ve hatalarını göstermek için Sivas hattının bir Belçika şirketine pahalı şartlarla verildiği, fakat bu şartlarda dahi şirketin gelmediği, böylece şans eseri kurtulduğu iddiasında bulunmuştur. İsmet Paşa, şirketle yapılan sözleşmenin hayata geçirilmemesine rağmen kendilerinin suçlandığını, halbuki bu sözleşmeyi yaparken ülkelerinde bakanlık yapmış saygın kişilerle masaya oturduklarını da eklemiştir¹²⁵.

Başbakan İsmet Paşa'nın 30 Ağustos 1930 tarihinde Sivas hattının açılış töreninde yapmış olduğu konuşma, CHP-SCF arasında demiryolları politikasına indirgenerek yapılan tartışmaların en önemli kilometre taşlarından biridir. Denilebilir ki Sivas nutku, bir taraftan SCF'nin demiryolları üzerinden yapmış olduğu muhalefet atağına, iktidar tarafından çekilmiş top yekun bir set olmuş, diğer taraftan da İsmet Paşa'nın nutkunda belirtmiş olduğu gibi halka bu politikanın hesabını verme ve *“Sivas şimendiferinin milleti bir seneden beri sıkıntı içinde bırakan bir kâbus olmadığını ispat etme”*ye yönelik fırsat işlevini yerine getirmiştir.

İsmet Paşa şunları söylemiştir:

“Aklımız ermeye başladığı günden beri bu memleketin asgari olarak Rumeli hududunu, Anadolu hududuna bağlayan bir şimendiferin hasretiyle tutuştuğunu biliriz. Şimdi şimendifer geçmeye başlayan toprakların altında İstanbullu ve Vanlı yüz binlerce Türk'ün kemikleri yatıyor. (...) Eğer Ankara-Erzurum demiryolu mevcut olsaydı Avrupa'nın Sakarya seferine girmesi şüpheli olurdu. Çünkü Ankara'ya gelip demiryollarına hâkim olduktan sonra, modern millî bir devlet kurmak davasını haykıran Büyük Millet Meclisi'ni, arabadan ve heybeden başka bir vasıta-i nakliyesi olmayan bir aşiret haline getireceğini zannediyordu.(...) Sabittir ki, İzmir'in servet ve emniyetinin her tehlikeden azade olmasının başlıca vasıtası Sivaslının 24 saat sonra İzmir'i müdafaa edecek bir imkâna malik bulunmasıyla tahakkuk edebilir. Millî devletin Ankara'da kurulması, istiklâl seferinin bir zarureti idi¹²⁶(...)”

Büyük Millet Meclisi'nin Gazi'nin riyasetinde toplanan ilk hükümeti, 336'da dünyanın bütünü ateşleri başına yağarken, yarınki mevcudiyeti hazin bir şüphe altında iken, vatandaşlar yalın ayak ve sopa ile müstevlilere karşı koymaya çalışırken, bütün

¹²⁵ Cumhuriyet, 5 I.Teşrin 1930

¹²⁶ İsmet Paşa'nın Siyasî ve İctimaî Nutukları 1920-1933, Başvekâlet Müdürlüğü, Ankara, 1933, s. 23

mamureleri elinden gitmişken ve hazinesinde bir tek lira yokken, ilân ettiği ilk programında Ankara'dan Yahşihan'a şimendifer temdit edeceğini söylüyordu. Bu hazin hadiseyi, nesillerimizin zihinlerine yerleşecek bîr ibret dersi telâkki etmez misiniz?

(...)Şimdi beni tenkit edenlerin diğer hayallerine cevap vereyim: Şimendifer hatlarını gene devlet tarafından yaptırmak, fakat parasını istikraz ile hariçten ve münhasıran bir muameleyi maliye olarak tedarik edip sarf etmek, niçin mümkün olmamıştır?

Maaş verebilmek için Meşrutiyet idaresi hariçten para aramaya ve şimendifer yapabilmek için de devletin mukadderatını Bağdat hattı siyasetine raptetmeğe mecbur kaldı.

Görüyoruz ki, ben Lozan'dan döndüğüm zaman Avrupa, Türkiye'nin malî tarihini daima bir bataktan diğerine düşmeye mahkûm olan içinden çıkılmaz bir vaziyette tasavvur etmekte haksız değildi. Ya memleket kendi vesaiti ile kalacak, maaşını veremeyen, yanmış yıkılmış harabeler içinde hiçbir imar yapamayan vaziyette yeis içinde kendi kendine çöküp geçecek, yahut yaşayabilmek için Avrupa'nın karşısında diz çökerek istiklâl mücadelesinin bütüün neticeleri pahasına ekmek parası arayacaktı.

Bu Sivas hatlarının ecnebi sermayesiyle yapılması imkânını bizzat mütalaa etmesi için, benim politikamı tasvip etmeyen muhterem muarızım Fethi Bey'e imkân ve fırsat verdim.

Sivas hattı, Harbiümumî'den evvel Reji Jeneral Fransız şirketine verilmişti. Lozan muahedesine göre aynı inşaat şirketle tekrar görüşülecekti. Eğer bîr anlaşma olmazsa, şirket tazmin edecek, eski mukavele tasfiye olunacaktı.

İlk başvekâletimden çekildiğim vakit Başvekil Fethi ve Nafia Vekili Feyzi Beyler Sivas hattını Reji Jeneral şirketine yaptırmak için ciddî ve samimî olarak imkân aradılar. Tekrar başvekil olduğum zaman, hattı bahsolunan ecnebi sermayesi ile yaptırmak için gayri kabil-i tahammül ağır şerait karşısında bulduklarından imkân hasıl olmadığını söylediler.

Bugünkü muarızlarımın yaptıkları bu tecrübe, benim gün geçirmeyerek devlet bütçesinden çare aramamdaki isabeti bir daha gösterir. Zaten istediğimiz bir işi istediğimiz müddet zarfında ecnebi sermayesine yaptırabilmek için o sermaye üzerinde bu kadar mutlak bir hâkimiyeti nasıl tasavvur edebilirsiniz ? Hatta şirketlerin yapacağı böyle işlerin nihayet mebdeini kestirebilirsiniz. Fakat, devam ve hitamını mukavele ile kestirmeye çalışsanız bile hakikat ve tatbikatta taahhürat tasavvur olunmaz hudutlara çıkmaktadır.

Millî devlet için şimendifer ihtiyacı millî vahdet, millî müdafaa ve millî siyaset meselesi, asırların muhassalası olan millî istiklâlin muhafazası meselesidir.(...)

Demek istiyorum ki, millî varlık ve millî vahdet meselesi haline gelen şimendifer ihtiyacının, bugün bir tehlikenin meydanda görünmemesi onun tacil edilmemesini teşvik etmez. Bilâkis her geçen sakin senede niçin daha çok iş yapmadık, elem-ü hicranını kalplerde uyandırır.(...)

Bu sözlerden sonra İsmet Paşa, Anadolu hattının satın alınmasını öncelikli iş olarak düşünmediğini, ona göre şimendifer politikasının, her şeyden önce yeni inşaat politikası olduğunu, bunu da “Bir karış fazla şimendifer.” düsturuyla açıkladığını söylemiştir. Yani kendisi önceden bu satın almaya karşıdır. Bunu da, yeni inşaatlar yaparken diğer bir masrafa girmek istememekle açıklamıştır. Daha sonra çevresinin ısrarlarıyla bunu kabul etmiştir. Hatta ısrar edenler arasında Fethi Bey de vardır. İsmet Paşa’nın hattın alınışını anlatma nedeni, bu zor işi başarmada Fethi Bey’in de gayretlerini gördüğünden, ona teşekkür etmektir.

İsmet Paşa bundan sonra “hatların pahalı yapıldığı” eleştirisine yanıt vermiş, henüz inşaat halinde bulunan bir işin kesin hesabının söylenemeyeceğini, fakat şu ana kadar yapılan harcamanın kilometre başına 75.000 lira olduğunu, bunun da emsali hatlarda tüm şirketlerin yaptığı hatlardan daha ucuza geldiğini söylemiştir. İsmet Paşa şöyle devam etmiştir:

“Ağır faiz ve komisyonculuk verildiğinden bahsolunuyor. Bununla kısa vadeli istikrazla karışık bazı şirketlere yaptırdığımız işler ima edilmek istenilmiştir. Vakıa biz Sivas hatlarını bir Belçika şirketine verdik. Bu şirket ağır faiz ve komisyonculuk kârına ve Avrupa’nın zengin malî memleketler ile temas suhuletlerine rağmen para bulamadı. İnşaata başlayamadı ve mukavelesi fesh olundu. Şikâyet olunan ağır faiz ve komisyonculuk, arzu edilen sermayeyi getirmeye kâfi gelmedi. Biz de hiç ziyan etmedik.

Aynı mahiyette bir muameleyi bir İsveç grubu ile yaptık. Daha ilk senede çıkan tatbikat müşkülâtı sermayeye, binaenaleyh onun faiz ve komisyonlarına taallûk eden şeraitten tarafeynin sarfı nazar etmesini intaç etti. Bu iş de peşin paralı işe döndü. Şikâyet olunan ağır faiz ve komisyonculuğun mevzuu kalmadı.

Ulukışla ve Balıkesir hatlarını bir Alman grubu ile kararlaştırdık. Bu şirket işlerine muntazaman devam etmektedir. Bu iş bizim bugün tatbikatta olan şimendifer programımızın altıda birinden biraz fazladır. Bu kadar mahdut da olsa faiz ve komisyonculuğu niçin göze aldım mı diyeceksiniz? Bu seneye kadar şirkete verdiğim

paradan pek çok fazlasını şirket memlekete getirmiştir. Hiç olmazsa bu geçen dar, kıtlık, parasız zamanların müşkülâtını bu tedbirle biraz ehvenleştirmiş olmak bir faide değil midir?

Görüyorsunuz ki, geçen sıkıntılara, bugünkü vaziyete, şirketlerle yaptığım kısa vadeli İstikraz mukavelelerinin tesiri hiç olmamıştır.”

Konuşmasının sonraki bölümünde SCF'nin “Memleketin bütün yükünü bir nesle yükletildiği” eleştirisini yanıtlayan İsmet Paşa, bu eleştiriye “*Uzun vadeli istikraz demek olan bu tedbirin şimdiye kadar tatbikatına maddeten imkân olmadığına kani iseniz, bu itirazın dermeyerine sebep ve hikmet kalmaz. Fakat ben size haber vereyim ki, imkân olsa da bizim bu nesle yüklettiğimiz yüklere, gelecek nesiller lâakal bu kadar tahammül etmeye mecburdurlar.*

Bizim nafia işlerine tahsis ettiğimiz para aşağı yukarı otuz milyon liradır. Eğer yüz sene bu parayı sarf etsek bu memleketin ihtiyaçlarını temin etmek için açık iş buluruz. Bin senede, yüz senede kaç neslin ne kadar işi vardır? Senede sarf ettiğimiz otuz milyon yüz senede üç milyar, yani üç yüz milyon İngiliz lirası eder. Düşününüz ki, bu memlekette daha küçük bu dünyada birçok memleketler vardır, bir senede 300 milyon İngiliz lirası millî ihtiyaçları için sarf ederler. Binaenaleyh memleketin imarından bugün şimendifer, yarın su, elektrik ve saire için senede otuz milyon sarf etmekten çekinmezsiniz. Bu parayı artıracaksınız ve onu yüzlerce sene sarf edeceksiniz.”

Sivas hattının tarımsal önemine de değinen İsmet Paşa, hat yapılmadan önceki ulaşımdaki pahalılığı şu örnekle açıklamıştır: “*(...) Havza'dan Samsun'a bir çuval un sevk etmek için yanına bir çuval daha koyuyorlardı ve arabacı razı olmuyordu. Erzak ambarı Sivas burada dururken, sahiller ekmeklerini hariçten tedarik ederlerdi. Hugnen bana Ankara'ya geldiği zaman Odessa unundan ekmek yediklerini hikâyeye etmiştir. Geçen üç dört kıtlık senesinde başakları bir avuç küll olan kadın erkek Anadolu halkı bu şimendifer programından gıda almışlardır. Bu kadar kuvvetli ve feyizli bir nafia programı olmaksızın o kıtlık senelerde bu Orta Anadolu halkını ne ile besleyecektik?”*

Başbakan, bugün bile 5 milyon İngiliz lirasının hemen sağlanabileceğini, fakat bunun karşısında bazı ödünlerin isteneceğini de vurgulamış, 7 yıldan beri izlenen malî politikayı, “*Hatıra ve hayale gelmeyen tabî ve siyasî müşkülât karşısında millî mevcudiyeti müdafaa ve takviye etmiş olan bir muvaffakiyet harikası*” olarak nitelendirmiştir.

Bu konuda Cumhuriyet gazetesinin tavrı, İsmet Paşa yanlısı bir politika izlemektir. Başyazar Yunus Nadi, 30 Ağustos'da açılân Sivas hattıyla ilgili yazısında 8 yıl önce aynı

tarihte askerî zaferin kazanıldığını, şimdi ise bir imar zaferinin kazanıldığını belirtmiş Fethi Bey'i şu sözlerle eleştirmiştir: “30 Ağustos zaferinin büyüklüğünü anlamayanlar var. Bugün İsmet Paşa, Sivas istasyonunda lokomotiflerin tiz avazelerine karışan gür sesiyle bu zaferin büyüklüğünü anlamayanlara anlatacaktır. İsmet Paşa cumhuriyet döneminde bu güne kadar 1188 km. şimendifer yapıldığını söyleyecek ve demiryolu yapmak için Avrupa sermayesine intizar etmek lazım gelseydi bu kadar yolu 7 senede değil, 27 senede bile yapılamayacağını izah edecektir¹²⁷ (...)”

Bir başka yazısında Nadi, İsmet Paşa'nın yabancı sermaye konusunda katı bir tavır içerisinde olmadığını, zararsız yabancı sermayeye tabii ki taraftar olduğunu vurgulamıştır¹²⁸.

İsmet Paşa'nın bu çıkışına Fethi Bey, öncelikle 1 Eylül'deki basın toplantısında sadece Chester Projesi'ni baz alarak yanıt vermiş, “Bu proje müzakere edildiği zaman benim Dahiliye Vekili olduğumu unutmuşlar. Bu projenin bir an evvel meclise sevk edilip kanuniyet kesbetmesi için baş murahhas sıfatıyla kendilerinin Lozan'dan Heyet-i Vekile'yi müteaddit telgraflarla tazyik ettiklerini ben unutmadım. Lozan sulhunu tehlikeye koyan böyle bir amilin vücut bulmasında benim dahlimin ne derece olabileceğini artık efkâr-ı umumiye takdir etsin¹²⁹.” şeklinde bir ithamda bulunmuştur.

Fethi Bey, asıl yanıtı 7 Eylül'de İzmir'de Alsancak Stadı'nda yaptığı konuşmada vermiştir :

“Efendiler, İsmet Paşa Hazretlerinin nutuklarında mevzu-u bahis eylediği hususatin başlıcası demiryolları meselesidir. Bu nutukta, Serbest Cumhuriyet Fırkası alelülhak demiryollarının yapılmasına muarız gösterilmiştir. Hayır efendiler, demiryollarının gerek vatan müdafaası, gerek iktisadı nokta-i nazardan faydasını inkâr etmek asla hatırımızdan geçmemiştir. Bizim iddiamız, demiryollarının gayet ağır şartlarla yapılmakta olmasıdır. Muhterem başvekil, demiryollarının bir varlık meselesi olduğunu, halkımızın her türlü sıkıntıya katlanmak suretiyle fedakârlık ihtiyar ettiğinden bahis buyuruyorlar. Halkın dışından, tırnağından güçlkle elde edilen bu paraların büyük bir dikkat ve itina ile ve tasarruf gözetilerek sarfı iktiza etmez mi? Halbuki Başvekil Paşa Sivas hatlarının ağır faiz ve komisyonla evvelce bir Belçika şirketine verildiğini kendileri ifade ediyorlar. Demek ki bu şirket, taahhüdünü ifadan aciz ve malî kabiliyetten mahrum kimselerden mürekkep olmasaydı, bu ağır şerait Türk milletine yüklenmiş olacaktı. Bu yükten kurtulmayı sırf

¹²⁷ Yunus Nadi, “Sivas Hattı Açılırken”, **Cumhuriyet**, 30 Ağustos 1930

¹²⁸ Yunus Nadi, “Yağımızla Kavrulmak Efsanesi”, **Cumhuriyet**, 2 Eylül 1930

¹²⁹ **Cumhuriyet**, 2 Eylül 1930

milletin talihi eseri olarak, hükümetle karşı karşıya gelip mukavele imza eden eşhasın avantür takımından olmalarına medyunuz. Böyle aldatıcı adımlarla mukavele yapmak, aynı mahiyetteki mukaveleyi gene taahhüdünü ifa edemeyeceği bilâhare anlaşılan İsveç grubu ile tekrar etmek, halkın her türlü sıkıntıya katlanmak suretiyle ihtiyar ettiği fedakârlıkların mahalline masruf olduğuna dair kâfi teminat teşkil etmez.

Ağır komisyon ve faiz şartlarını havi olarak İsveç grubu ile yapılan mukavelenin tadiline mecburiyet hasıl olduğu ve muaddel mukavelenamenin peşin para usulüne tahvil edildiği malumdur.

Peşin para esasına müstenit bu muaddel şekli de gözden geçirelim. Evvelâ bütün işlerden masrafa mukabil gruba yüzde 20 menfaat temin edilmiş, sonra lokomotif, vagon gibi pahalı malzemenin İsveç'ten mübayaası, yeni bayilerin tayin edecekleri fiyatla mal edilmesi taahhüt edilmiştir.

Peşin para esasına müstenit bir taahhütte, bu kadar ağır şartlara katlanmak mecburiyetinin nereden geldiğini anlayamıyoruz. Kütahya-Tavşanlı ve Ulukışla hatlarının inşasını deruhte eden Alman şirketi ile yapılan mukaveleye ne diyelim? Bu mukavele mahiyeti itibariyle, Belçika grubu ile yapılan mukaveleden daha ağırdır. Hazineden çıkan paranın % 35'ine yakın kısmı faiz ve komisyon suretiyle bu grubun elinde kalmaktadır.

İkinci derece müteahhitlerin temin ettikleri kazanç bunun haricindedir. İşte bu gibi ağır mukavelenamelerin, bugünkü nesli tazyik etmesi ve halkın cebinden demiryolu inşası için çıkan paraların israfa ve zarara uğratılması, bugünkü demiryolu siyasetine karşı yükselttiğimiz itirazların esasını teşkil ederler.”

Fethi Bey, demiryollarının pahalı ya da ucuz yapılıp yapılmadığının anlaşılması için, yapılan demiryollarının bir taraftan sağlamlığı ve veriminin dikkate alınıp, diğer taraftan da bütçenin bu maksat için ayırdığı ve ayıracağı paralar toplanması gerektiğini vurgulamış ve şöyle devam etmiştir:

“Muhterem başvekil, demiryollarına senevi tahsis ettiğimiz vasati 30 milyon lirayı haklı göstermek için bizden küçük birçok memleketlerin millî ihtiyaçları için senede 300 milyon İngiliz lirası sarf ettiklerini söylüyorlar. Böyle bir parayı sarf edebilecek bir kabiliyette olan o bahtiyar küçük devletlerin isimlerini bilmek isterdim. Bizim aldatıcı hayallere kapıldığımızı zannederek rikkate gelen muhterem Paşa Hazretleri, hiç olmazsa kendilerini bu gibi mübalağalı rakamlara kapılmaktan muhafaza buyurmalı idiler.

Diğer cihetten, Türk milletinin iktisadî kabiliyetini göz önünde bulundurmak, millî servetin yükselmesine veya hiç olmazsa muhafazasına itina etmek bir hükûmetin en mühim vazifelerindendir. Hatta diyebilirim ki bu ikinci vazife her şeyden üstündür. Zira demiryollarını emin bir surette hudutlarımıza kadar ulaştırmak için, çiftçinin, esnafın ve tüccarın malî kabiliyetini göz önünde bulundurmak ve bu vergi membalarını korumak lâzımdır(...)”

Fethi Bey, yapılan harcamaların ülkenin iktisadi tahammül kudretini aşacağı, o zaman demiryolları siyasetine de istenmeyerek darbe vurulmuş olacağı endişesinin olduğunu üzerine basarak vurgulamıştır. Ona göre, kendi fırkasının liberal siyasetiyle, CHP'nin Sivas nutkunda belirtilen siyaseti arasındaki en önemli fark, kendilerinin yıkıcı iktisadi etmenleri göz önünde bulundurarak, üretim güçlerini incitmeme konusunda gösterecekleri özendir¹³⁰.

F. 1923-1938 KARAYOLLARI POLİTİKASI

1. 1923-33 Dönemi Karayollarının Genel Durumu :

Cumhuriyet döneminde karayollarının durumuna geçmeden önce, Avrupa'nın belli başlı ülkelerindeki karayolu durumunu gözden geçirmek yerinde olacaktır.

Fransa, İngiltere ve Almanya gibi ülkelerde yol politikasının gelişimine bakılacak olursa, Fransa'da ihtilalden sonra yolların tüm masrafları illere bırakılmıştır. Bu tarz, yol inşaatının gerilemesine ve mevcut yolların da bakımsızlıktan harap olmasına neden olmuştur¹³¹. Bunu gören hükümet, yol bakımına mahsus bazı vergiler koymuştur.

O yılların Fransası'nda yollar, öncelikle genişliklerine, sonra merkezden cepheye doğru gidişlerine, cepheleri birleştirişlerine ve son olarak kasabalar arasında bulunuşlarına göre sınıflara ayrılmışlardır. 1930'lara gelindiğinde ise şöyle bir tasnif söz konusudur : 1- Millî yollar 2- İl yolları 3- Nahiye yolları 4- Köy yolları 5- Belediye yolları.

¹³⁰ 9 Eylül'deki başyazısında Nadi, beklendiği kadar etkili bir nutuk olmadığını, üzerinde bu kadar çalışılan nutkun daha mükemmel bir eser olması gerektiğini, SCF'nin programı gibi bu nutkunda zayıf kaldığını belirtmiştir. Yunus Nadi, “Fethi Bey'in Nutku” , **Cumhuriyet**, 9 Eylül 1930 10 Eylül'deki başyazısında da, tren yaparken gelecek nesillere mali külfet yüklememe prensibini kendisinin de güttüğünü, 15 gün önce bu iddiayı ortaya atan Fethi Bey'in, şimdi yavaş yavaş İsmet Paşa'ya yaklaştığını belirtmiştir. Yunus Nadi, “Şimendiferler” , **Cumhuriyet**, 10 Eylül 1930

¹³¹ Atay, “Yol Politikamızın Esasları Neler Olabilir?”, **Ulus**, 19 Ocak 1938

Bu yolların idaresine gelince, Fransa'da büyük şehirleri hükümet merkezlerine ve birbirlerine bağlayan ve "millî yol" kapsamına giren yolların inşa ve bakım masraflarının hazinece sağlandığı görülmektedir. Bunları, Bayındırlık Bakanlığı'na bağlı bir teşkilat yönetmiştir. İl yollarının masrafı ise vilayet bütçesinden ödenmekte ve yönetimleri de ilin özel bayındırlık teşkilatı tarafından yapılmaktadır.

İngiltere'de ilk yol teşkilatının 16.yy.da başladığı görülmektedir. Bu tarihte her köy çevresindeki yolları yapmakla ve herkes 4 gün bedenen yolda çalışmakla mükellefti. İngiltere'de otuzlu yıllara kadar yol işleri merkezi bir teşkilat tarafından değil, mahalli idarelerce yapılmıştır. 1936'da ise "devlet yolları sistemi" kabul edilerek 5 yılda 7000 km. yol inşası bir programa bağlanmıştır¹³².

Almanya'da yol inşaatına 1686'da başlanmıştır. 1860'ta yollar devlet, il ve kaza yolları olarak tasnif edilmiştir. 1932'de Almanya'da 30 bin km. kadar devlet yolu vardır ve diğer yolların uzunluğu da 150 bin km. yi bulmaktadır. 1933'de Başbakanlığa bağlı bir yollar genel müfettişliği kurulmuş ve yollar, otomobil yolu, devlet yolu, il yolları ve belediye yolları şeklinde tasnife tabi tutulmuş, otomobil ve devlet yollarının masrafları hükümet tarafından karşılanmıştır.

Cumhuriyet hükümetleri bu dönemde tercihlerini daha çok demiryolları alanında yoğunlaştırmışlardır. Bu tercih, ülkemizi oldukça uzun ve yurdun uzak yerlerini merkeze bağlayan bir demiryolu şebekesine sahip kılmış ise de, karayollarımızın daha uzun zaman ilkel ve yetersiz kalmalarına neden olmuş, demiryollarının da onları tamamlayan bir karayolu şebekesi olmadığı için, verimli bir biçimde işletilmesini ve ekonominin gelişmesinde mümkün olan etkinliğin sağlanmasını engellemiştir.

Her ne kadar istatistiklere bakıldığında, 1923'te 18.300 km. olan karayollarımızın 1933 sonunda 37.400 km. ye çıktığı¹³³ görülseyse de, bu rakam içinde 21.200 km.nin, çoğu işlemez ve devlet istatistiklerinde görülen cinsten toprak yollar olduğu, şose¹³⁴ adı

¹³² A.g.m.

¹³³ **Türk Ekonomisinin 50 Yılı**, İstanbul İktisadî ve Ticarî İlimler Akademisi'nin Cumhuriyete 50. Yıl Armağanı, İstanbul, 1973, s.163, Tablo 3

¹³⁴ Şose konusunda Muhlis Ete şöyle diyor: "Eski Romalılardan intikal eden ve "via ralciaata" (kireçlenmiş yol) namını alan şose (chaussee), tabiatın etkilerine daha fazla dayanıklılık göstermektedir. İyi bir tesviye-i turabiyeye dayanan ve sertleştirilmiş sathı olan şose, tahrik edici syun nüfuzuna engel olmakla yaz-kış yağmurlu ve güneşli havada her nevi nakliye için uygun bir durum arz eder. Bu yollarda vukua gelmesi muhtemel herhangi bir bozukluk, kolayca bertaraf edilmektedir. (...)" Muhlis Ete, "Nakil Vasıtalarının Ehemmiyeti", **İstanbul Darülfünunu Hukuk Fakültesi Mecmuası**, (Şubat 1933), s. 74-75

verilen yol şebekesinin ise 1923'te 13.800 km. den, 1933'te ancak 16.100 km. ye çıkabildiği, bunun da 8.200 km. sinin bozuk olarak vasıflandırıldığı anlaşılmaktadır¹³⁵.

Aslında iyi sayılan şoselerin bir kısmının da yer yer bozuk, genellikle çok dar, önemli kısmı bakımsız ve düşük nitelikte oldukları bilinmektedir. Ayrıca bu yollardan hiçbirinde henüz asfalt veya beton kaplama mevcut bulunmamaktadır. Bununla birlikte, yol inşasını güçleştiren ve mevcut yolların da yılın bazı aylarında kullanılmasını engelleyen akarsular üzerinde köprü inşasına bu dönemde –kısmen de askerî kaygılarla- oldukça önem verilmiş olduğu görülmektedir¹³⁶.

Karayolları inşaatında 1923-1933 döneminde görülen yetersizlik, esas olarak devletin mali güçlüklerinden kaynaklanmaktadır. İçeriği gereği devletçe finanse edilmesi gereken yol inşa ve bakımına hükümetler yeterli kaynak sağlayamamışlardır. Ulaştırma türleri içerisinde tercihin demiryollarına verilmiş olması, devletin zaten yetersiz olan kaynaklarından, karayolları için ayrılacak payı sınırlamıştır. Karayolları inşa ve bakımı için devlet bütçesinden ihtiyaç ölçüsünde kaynak ayırmanın imkânsızlığı, imparatorluktan kalma bir yapım ve finansman sisteminin kısmen değiştirilip yeniden denenmesine neden olmuştur. “Yol vergisi” adı altında sonraki bölümlerde ayrıntılı olarak incelenecek olan bu sistem hakkında bu bölümde sadece özet bilgi vermekle yetineceğiz.

Buna göre; 1866 tarihinde çıkarılan Turuk-u Muabir Nizamnamesi, vatandaşlara yılda 10 gün süreyle çalışmak¹³⁷ ya da karşılığı yol inşaatında harcanmak üzere, para olarak ödemek mükellefiyetini getirmişti. Nizamname, imparatorluğun bazı ehliyetli valileri sayesinde oldukça başarılı bir şekilde uygulanmıştır.

II. Meşrutiyet döneminde nizamname birkaç kere tadil edilmiş, 1921'de ise 102 sayılı “*Tarik Bedeli Nakdisi Hakkında Kanun*” çıkarılmıştır. TBMM tarafından çıkarılan bu kanuna göre, mükellefiyetin miktarı, “Her mahallin amele rayıcı gözetilmek ve dört amele yevmiyesi esas olmak üzere, Vilayet Meclis-i Umumiyesince takdir ve tayin olunur¹³⁸.” idi.

Cumhuriyet hükümetleri, karayollarının geliştirilmesi için işte bu sistemden daha geniş çapta faydalanmayı öngörmüş ve 1925 yılında 542 sayılı “*Yol Mükellefiyeti*

¹³⁵ **A.g.m.**, s.163

¹³⁶ Barda, 1923-1939 arasında Nafia Vekaleti'nin 200'e yakın büyük köprü inşa ettirmiş olduğunu ifade etmektedir. Fakat bunların ne kadarının 1933'e kadar yapıldığı belli değildir. (Barda, **a.g.e.**, .296)

¹³⁷ Bedeni mükellefiyet aslında yol türlerine göre değişmekte, devlet yolları için 10 gün bedenen çalışma olduğu halde, vilayet yolları için 2-4 arşın (1.4 - 2.8 m.) yol inşası idi. (**A.g.e.**, s.243)

¹³⁸ **T.C. Sicil-i Kavanini**, C. I, s.46

Kanunu”nu çıkarmıştır. 102 sayılı kanunu lağveden 542 no.lu kanun, Türkiye’de 18-60 yaşlar arasındaki tüm erkek nüfusu yol mükellefiyetine tabi tutmuştur.

Görüldüğü gibi, yol yapımını sağlamak için getirilen sistem, aslında aynî veya nakdî olarak ödenebilen yıllık bir baş vergisinden başka bir şey değildir. Ayrıca bu sistemde il yollarının yapımı öngörülmüş (m.3), devlet yolları yapımı yine genel bütçe olanaklarına bırakılmış, köy yolları ise, köylülerin bedenen çalışarak yapacakları bir hizmet olarak kabul edilmiştir. Bu kanunun uygulamada iyi sonuç vermediği, 1923-33 dönemi içinde yapıldığını yukarıda belirttiğimiz yol miktarı ve vasıflarından kolayca anlaşılabilir.

Gerçekte fiilen yapılan veya ıslah edilen yollar, istatistiklerde görüldenden çok daha az ve düşük niteliklidir. Vilayet idarecilerinin, sorumluluktan kaçmak veya gayretlerini büyük göstermek için merkeze abartılı sonuçlar aktardıkları bilinen bir husustur. Ne var ki, istatistiklere gerçek durum yerine bu sonuçlar geçmiştir.

Ayrıca yol mükellefiyeti, o sırada uygulanmakta olan “tahsil-i emval-devlet alacaklarının tahsili” kanununun da etkisiyle, bir baskı aracı haline gelmiş¹³⁹, özellikle merkezden uzak ve fakir yörelerde halkın olumsuz bir tutum içerisine girmesine neden olmuştur.

542 sayılı “Yol Mükellefiyeti Kanunu”, 2 Haziran 1929 tarih ve 1525 sayılı Şose ve Köprüler Kanunu ile “yol vergisi” adını almıştır. Bu kanunla karayolları inşasında yeni bir usul uygulanmaya başlamıştır. Buna göre karayolları, millî şoseler (devlet yolları) ve vilayet yolları olarak ikiye ayrılmış, birincilerin inşası Nafia Vekaleti’ne, ikincilerin inşası da vilayetlere bırakılmıştır. Aynı kanunda, yol vergisi hasılatının yarısı, Nafia Vekaleti’ne devredilmiştir. Ayrıca vilayet yollarının programlanıp yapımı işinde aynı bakanlığa yetki verilmiştir. Köy yolları ise yine eskisi gibi köylülerin gayretlerine bırakılmıştır.

Yeni bir atılım olarak bu kanunun başlangıçta olumlu etkileri görülmüş, fakat özellikle finansman kaynaklarının yetersizliği dolayısıyla bekleneni devamlı olarak verememiştir. Kaldı ki, dünya ekonomik buhranının Türkiye’ye yansısıyla, halkın gelir seviyesinin düşmesi karşısında yol vergisi miktarı indirilmiş, Nafia’ya bırakılan pay da % 15’e düşürülmüştür. O sırada vilayetlerin, fakirleşen diğer kaynakları dolayısıyla yol vergisi hasılatını başka hizmetlere aktarmak mecburiyetinde kalmalarıyla, il yolları inşa ve bakımı adeta durmuştur.

¹³⁹ Yol mükellefiyetini yerine getirmeyenlere, bu kanuna dayanılarak eşit günde hapis cezası uygulanmakta idi. **Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi (1923-1978)**, İstanbul, 1980, s. 273

Bu dönemde motorlu kara taşıtları da oldukça yetersizdir. 1923 yılında (askeri olanlar hariç) 7153 olarak belirtilen motorlu kara taşıtlarının, 1933'e kadar ne olduğu bilinmemekle beraber, bunların (otobüs, otomobil, kamyon bir arada) 1938'de bile ancak 9499'a varabildiği¹⁴⁰ göz önünde tutulursa, Cumhuriyet Türkiye'si'ne devredilen miktarda 10 yıl içinde önemli bir değişiklik olmadığı kabul edilebilir.

Cumhuriyetin kuruluşundan 1938 yılına kadar yeniden yapılan ve onarılan yolların dağılımı ise şöyledir:

Tablo 3
(1923-1938 Arası Yeniden Yapılan ve Onarılan Yollar)

Yıl	Yeniden Yapılan Yollar (KM)	Onarılan yollar (KM)
1924	33	233
1925	---	---
1926	---	880
1927	488	467
1928	335	573
1929	260	701
1930	282	577
1931	282	548
1932	322	785
1933	373	669
1934	225	757
1935	256	633
1936	254	623
1937	320	623
TOPLAM	3430	8069

Kaynak: T.C. Başvekâlet İstatistik Yılığ, Ankara, 1930, s. 373-374

Söz konusu yollar için verilen ödenekler ise şöyledir:

Tablo 4
(1923-1938 Arası Verilen Yol Ödenekleri)

Yıl	Ödenek (TL)
1924	1.926.414
1925	3.207.149
1926	1.891.064
1927	1.116.868

¹⁴⁰ **Türk Ekonomisinin 50 Yılı**, s. 162, Tablo 2 Gerek 1923, gerekse 1938 yıllarına ait rakamlar, kaynağı belli olmayan bu tablodan alınmış, başka bir yerde de rastlanılmamıştır. DPT'nin bir yayınında ise motorlu karayolları araçları sayısı 1923 için 7133 ; 1939 için 11.362 olarak gösterilmiş, 1924-38 arası için bilgi verilmemiştir. **Kalkınan Türkiye (Rakamlarla 1923-1968)**, Ankara, 1969, s.81

1928	962.000
1929	1.537.207
1930	2.591.000
1931	1.975.724
1932	3.719.334
1933	2.374.023
1934	605.564
1935	1.612.165
1936	2.521.247
1937	2.754.015
TOPLAM	28.793.774

Kaynak: BCA,15.08.1958, Fon kodu: 030..01.0.0, Yer no: 74.471..12 (Nafia Vekaleti İnşaat Reisliği'nin neşrettiği, ulaşım kollarına ait rakamları gösterir çizelgeler.)

2. 1933-39 Dönemi Karayollarının Genel Durumu :

1933'te 37.400 km. olan karayolları uzunluğu, 1939'da 40.900 km. ye ulaşmıştır. Bu rakamı, devlet yolları ile il yolları birlikte oluşturmaktadır. Hatta bu rakama, toprak tesviye ve ham yollar da dahildir.

40.900 km.lik yolun ancak % 51'i devlet yolu, geri kalanı il yoluydu. Diğer taraftan bu yolların sadece 18.200 km.si (% 44) üst yapıli yol niteliği taşımakta, 22.700 km.si (% 56) toprak tesviye ve ham yollardan ibaret bulunmaktadır.

1939'da 279 km.lik bitümlü¹⁴¹ yol dışında, üst yapıli yolların hepsi kırma taş kaplı yollardan ibarettir ve beton, parke ve stabilize yol mevcut değildir.

Karayolları taşıt miktarında da 1939 hariç elle tutulur bir artış görülmemektedir. 1923'te 7153 olan motorlu kar taşıtı sayısı, 1938'de ancak 9499 olmuş, 1939'da miktar 11.362'ye ulaşmıştır¹⁴². Bir yıldaki artış % 20'dir. Bu ani yükseliş, savaş dönemine girilmiş olması nedeniyle artan kamyon ithâlatına bağlanabilir.

Dönem içinde karayollarının uzunluğunda ve vasıflarında önemli bir değişiklik olmamasına, bir önceki dönemde olduğu gibi bu dönemde de yolların, hatta bunlardan üst yapıli şose sayılanların önemli bir kısmının sadece haritada mevcut bulunmasına rağmen, köprü inşaatında nispi bir gelişme sağlanmıştır. Gerçekten, 1923'ten 1939'a kadar 217'si beton, 6'sı da çelik olmak üzere 223 yeni köprü inşa edildiği anlaşılmaktadır¹⁴³.

¹⁴¹ Bitümler, asfaltın ana maddesini oluşturmaktadır.

¹⁴² **Kalkınan Türkiye**, s. 61

¹⁴³ **A.g.e.**, s.81

Dönemin karayollarındaki bu yetersizlik, Türkiye'nin o dönemdeki kaynak yetersizliğine, çok ilkel ve verimsiz olan yol vergisine bu zaman zarfında da finansman vasıtası olarak bel bağlanmasına ve zaten kıt olan kaynakların geniş ölçüde demiryollarına kaydırılmış olmasına bağlamak mümkündür.

Karayollarının yetersizliği, demiryollarını tamamlayıcı ve sosyal maliyetlerini düşürücü bir sistemden mahrum bırakmış, verimlerinin düşük ve gelişmelerinin sınırlı kalmasına neden olmuştur.

G. 1923-1938 DENİZYOLLARI POLİTİKASI

Cumhuriyet dönemi denizyolları politikasına bakmadan önce, II. Meşrutiyet'ten alınan mirasa bakmakta yarar vardır. II.Meşrutiyet döneminde, hem İttihat Terakki Fırkası'nın ve hem de Almanların yardımıyla 1. Dünya Savaşı'nın ilk yıllarında gösterilen çabalar sonucunda deniz ticaret filosu 130 bin tona yaklaşmıştır¹⁴⁴. Fakat bu filo, savaşın sonraki yıllarında büyük kayıplar vermiş ve Türkiye Cumhuriyeti'ne işleyebilir nitelikte ancak 34.902 tonluk bir filo devredebilmiştir¹⁴⁵.

Cumhuriyetin kuruluş yıllarında, deniz ticaret filosunun büyütülmesi için atılan 2 önemli adım vardır. Bunların ilki, *Kabotaj Kanunu*'dur. İkincisi ise devletin gemi inşa ve işletme faaliyetini elinde bulunduran *Osmanlı Seyrisefain İdaresi*'nin 1923 yılında 597 sayılı kanunla *Türkiye Seyrisefain İdaresi* adıyla yeniden ve daha bağımsız bünyeye sahip bir biçimde teşkilatlandırıldıktan sonra, olanaklarının artırılması ve girişim serbestisine kavuşturulmasıdır. Katma bütçeli bir genel müdürlük şeklinde yönetilen idare, ehliyetli yöneticilere de kavuşturularak gelişimi kolaylaştırılmıştır¹⁴⁶.

Gerçekten idare, kısa zamanda tersaneleri etkin biçimde çalıştırmayı, ticaret filosunun kapasitesini artırmayı, belli başlı Türk liman ve iskeleleri arasında ihtiyacın büyük kısmını karşılayacak bir işletme kurmayı başarmıştır.

Bir başka önemli tedbir de özel sektör gemi inşa ve işletmeciliğinin teşvikidir. Bir kısmı Teşvik-i Sanayi Kanunu içinde yer alan hükümler ile Türk armatörlerine hazineden

¹⁴⁴ Yaşar GÜRKÖK, "Yolcu ve Eşya Ulaştırmasında Özel Sektör ile Devlet Sektörünün Mukayesesi", **Modern Ulaştırmada Koordinasyon ve Türkiye'nin İmkânları**, İstanbul, 1970, s. 254

¹⁴⁵ **Türk Deniz Ticaretimiz**, 1937, s. 20-21; Bu rakam bazı kaynaklarda 56 bin ton olarak gösterilmektedir. (Bkz. Gürkök, **a.g.m.**, s. 255) Gürkök'e göre, gösterilen bu kapasite içinde işletmeye elverişli olmayan gemiler ile şehir içi taşımacılığı yapan deniz araçlarının da yer almaktadır.

¹⁴⁶ **Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi (1923-1978)**, s. 276

avans ve kredi kolaylıkları, vergi ve gümrük muafiyetleri ve devlet sektörü ile eşit rekabet şartları sağlanmıştır. Böylece özel teşebbüs, Türk deniz ticaret filosuna yeni gemiler katabilmiş, deniz taşımacılığında önemli bir paya sahip olmuştur. Öyle ki filo 7 yıl içinde 1. Dünya Savaşı başındaki kapasitesine yaklaşmıştır. Yukarıda belirtildiği gibi 1923'te 34.902 olan tonaj, 1929'da 102 bin tona ulaşmış, 1932'de eski gemilerden bir kısmının hizmetten çıkarılması, buna karşılık ekonomik buhran nedeniyle yerlerine yenilerinin alınamaması ile 99.500 tona düşmüştür¹⁴⁷. Bu kapasite içinde kamu ve özel sektör payları hemen hemen eşittir. Ancak kamu sektörü faaliyetinin yolcu gemiciliği ve tanker işletmeciliğine yoğunlaşmasına karşılık, özel sektör daha ziyade şilepçiliğe önem vermektedir.

Her iki gemiciliğin, rekabetin de olumlu etkisiyle, birlikte gelişmesi, devletçiliğin resmi devlet politikası haline gelmeye başladığı 1930'lu yıllarda, hükümeti rahatsız etmeye başlamış, bu rahatsızlık, dünya ekonomik bunalımı yüzünden iş hacmi azalan *Türkiye Seyrüsefain İdaresi*'nin gittikçe büyüyen zararlara girmesiyle daha da artmıştır.

İşte burada, Türk Denizciliği için önemli bir kırılma noktası yaşanmış, hükümet kamu sektörü gemi işletmeciliğini daha etkili bir şekilde çalıştırabilecek çareleri aramak yerine, özel sektör faaliyetini büyük ölçüde azaltarak, deniz taşımacılığı faaliyetinin çok büyük bir kısmını tekeline almıştır.

Bu konuda çıkarılan 1933 tarihli ve 2048 sayılı kanun, adeta özel sektörün ipini çekmiştir. Bu kanunla, sınırlı ölçüde yük taşımacılığı dışında tüm denizcilik faaliyetleri devletleştirilmiş, bunların yönetimi devlete ait *Seyrüsefain*'e verilmiştir. Tepkiler üzerine aynı yıl içinde bu tekelin hafifletilmesine çalışılmış, 30.06.1933 tarihli ve 2239 sayılı kanunla, bir taraftan *Seyrüsefain İdaresi* tekrar organize edilirken¹⁴⁸, diğer taraftan da devlet tekeline, armatörler tarafından kurulmuş olan *Türk Vapurculuk Şirketi*'nin de belirli şartlar altında ortak olması kabul edilmiştir. Ayrıca, özel şahısların ülke içinde şilepçilik yapması da, devletin düzenli posta seferi yapmadığı iskele ve limanlar arasında serbest bırakılmıştır. Kanun ayrıca armatörlerin başka vapur şirketleri kurarak aynı tekeli paylaşmalarına da olanak sağlamıştır. Fakat resmi bir politika haline gelen ve diğer alanlarda genç Cumhuriyet Türkiye'si için gerçekten etkili bir kalkınma modeli oluşturabilen devletçilik politikasının yol açtığı müdahaleler, özel teşebbüsün yeni şirketler

¹⁴⁷ Barda, a.g.e.,s. 351

¹⁴⁸ Yeni organizasyonla idarenin ismi de değişmiş ve *Devlet Denizyolları İşletme Umum Müdürlüğü* ile ona bağlı kuruluşlar da bu değişiklik sırasında ortaya çıkmıştır.

kurarak yaşam alanını genişletmesi bir tarafa, *Türk Vapurculuk Şirketi*'nin yaşamasını bile olanak dışı hale getirmiş ve şirket, 1935 yılında faaliyetini durdurmaya zorlanmıştır¹⁴⁹.

Deniz ticaret filusunun özel sektörün bu alandaki faaliyetinin daraltıldığı 1933 yılına kadar oldukça hızlı bir şekilde gelişmesine karşılık, gerek DDY ve gerekse DDZY tarafından işletilen limanlar büyük oranda ihmal edilmiş, barınak, tahmil-tahliye, antrepo ve diğer hizmetler bakımından çok yetersiz kalmıştır.

Bu dönem içinde yabancı şirketler tarafından işletilmekte olan limanların devletleştirilmiş olmasını, bu alandaki hizmetlerin iyileştirilip geliştirilmesi şeklinde bir gayret takip etmemiştir¹⁵⁰. Özellikle bu dönemde yeni bir limanın yapılmamış olması, eskiden yapılmış limanlar ile doğal barınakları çok sınırlı olan ülkemizde, denizyolu taşımacılığını olumsuz yönde etkilemiş, dolayısıyla deniz ticaret filomuzun daha fazla büyümesine engel olan faktörlerin başında gelmiştir.

1937'de 3295 sayılı kanunla Denizbank kurulmuştur. Bu kuruluşla, DDZYİUM'nde kullanılan katma bütçe sistemine son verilmiştir. Denizbank'ın faaliyeti içine, devlet inhisarı altına alınmış olan yolcu taşımacılığı ve yük nakliyatı dışında, gemi inşa ve bakımı yapan tersane ve havuzlar, limanlar, kurtarma ve yardım, kılavuzluk, şehir hatları ve Van Gölü taşımacılığı alınmıştır. Denizbank'ın kurulması ile devlet müdahalesi artmış, özel teşebbüsün bu alanda yaşaması daha da zorlaşmıştır¹⁵¹. Yukarıda 1935 yılında faaliyetini durdurduğu belirtilen *Türk Vapurculuk Şirketi* de Denizbank tarafından devralınmıştır.

Denizbank'ın ömrü 1.5 yıl sürmüştür. Banka bu süre içinde gemi mühendis ve teknisyeni yetiştirmeye önem vermiş, ayrıca Pendik'te bir tersane kurmaya teşebbüs etmiştir¹⁵². Denizbank, 1939 yılında çıkarılan 3633 sayılı kanunla lağvedilerek yerine *Devlet Denizyolları ve Limanları İUM* ve *Devlet Limanları İUM* kurulmuş, her ikisi de, aynı yıl faaliyete geçen Münakalat Vekaleti'ne bağlanmıştır.

Devletçilik politikasının etkisi altında geçen otuzlu yıllarda, denizcilik sektörü farklı oluşumlar denemesine rağmen, istenen duruma gelememiştir. 1933 yılında kamuya ve özel sektöre ait 18 gros tondan büyük gemi sayısı 1220 ve tonajı 216.458 iken, 1939'da bu rakam sırasıyla ancak 1692 ve 260.170 olmuştur. Bundan sonra da deniz ticaret filosuna

¹⁴⁹ Hatta 27.12.1937 tarih ve 3295 sayılı *Denizbank Kanunu* ile özel sektörün tekelden yararlanma olanağı da kaldırıldığından, *Türk Vapurculuk Şirketi* resmen de tasfiye edilmiş ve filosuyla birlikte müktesep hakları *Denizbank*'a devredilmiştir.

¹⁵⁰ **Cumhuriyet Dönemi...**, s. 277

¹⁵¹ **A.g.e.**, s. 281

¹⁵² Bu teşebbüs gerçekleşmemiştir. Aynı yerde tersane kurma fikri 1960'larda yeniden canlanmış ve 1960'ların sonunda inşaata başlanmıştır.

yılda ortalama 6500 gros tonluk bir ek kapasite eklenebilmiştir. Bu rakama şehir hatlarında işletilen vapurlar da dahildir.

Bu dönemde yolcu taşımacılığı 5 kat artarak önemli bir gelişme göstermiştir. Yük taşımacılığı ise 1936'ya kadar gelişme göstermiş (1936'da 401 bin ton), bu tarihten sonra düşüşe geçmiştir. Bu rakam, 1939'da 220 bin olarak gerçekleşmiştir ki bu rakam 1933'teki düzeyin(162 bin) yakınında bir rakamdır.

1933-39 arasında limanlarımızda da bir gelişme görülmemektedir. Barınak ve donanım açısından liman kapasiteleri yetersiz durumdadır. Gemi inşa sektöründe de durum iç açıcı değildir. 1923-1939 arasındaki dönemde Türkiye'de inşa edilen 18 ve yukarı gros tonluk gemilerin toplam kapasitesi 32.256 tonilatodan ibarettir¹⁵³.

Türk ekonomisi, denizcilik alanındaki bu durgunluğun ve yetersizliğin ağır bedelini II. Dünya Savaşı sırasında ödemiştir. Ülkemizde yeni limanların inşası, eski limanların bakım ve onarımı ile liman hizmetlerinin geliştirilmesine II. Dünya Savaşı'ndan sonra başlanacaktır.

H. 1923-1938 DÖNEMİ HAVAYOLLARI POLİTİKASI

Türkiye Cumhuriyeti'nin en genç ulaşım kolu havayollarıdır. Türkiye'de havacılık alanında ilk kesin adım askerî anlamdadır ve 1911 yılında atılmıştır. Bu tarihte İtalyanların Trablusgarb'a saldırması ile Onikiada düşman eline geçmiştir. Donanma yeterli olmadığından, gerekli keşif ve Kuzey Afrika ile bağlantı sağlanamamış, bu nedenle Avrupa'da askeri amaçlarla kullanılan araçlardan yararlanma gereksinimi duyulmuştur.

Bu konuda ilk tarihi kararı Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa vererek Kurmay Yüzbaşı Süreyya Bey'i balon ve uçak sağlanması ve bunlarla ilgili tesislerin yapımı için görevlendirmiştir. Aynı amaçla 1 Haziran 1911'de *Kıtaat-ı Fenniye ve Mevaki-i Müstahdeme Müfettiş-i Umumiliği*'nin ikinci şubesine bağlı bir hava komisyonu kurulmuştur.

1911 yılı başında havacı yetiştirmek üzere ordudan istekli subaylar aranmış, ilk olarak Süvari Üsteğmeni Fesa Bey ile istihkam teğmeni Y.Kenan Bey Paris'e, Blenot Havacılık Okulu'na gönderilmiştir. Mahmut Şevket Paşa'nın sıkı takibi sonucu 1912 Ocak ayında bugünkü Yeşilköy Hava Limanı'nın kuzey sınırında bulunan Safraköy'de 2 hangar

¹⁵³ Kalkınan Türkiye, s.64

ve 1 meydan yapılmıştır. Aynı yılın Şubat ayında Fransa'dan bir kişilik bir R.E.P ile iki kişilik, bir Deperdussin uçağı satın alınmış ve 15 Mart 1912'de İstanbul'a getirilmişlerdir. Fesa ve Kenan Beyler bunlarla uçmaya başladılar. Safraköy'deki ilk hava örgütü, 3 Temmuz 1912'de Yeşilköy Hava Mektebi olarak hizmete girmiştir.

12 Mart 1912'de Harbiye Nazırı'nın teklifi üzerine havacılık teşkilatı hakkında bir kanun kabul edilmiştir. Bu kanundan sonra uçak satın almak için yardım toplanmasına karar verilmiş, bir kampanya başlatılmıştır. Kampanyaya ilk katılan Mahmut Şevket Paşa 25 altın vermiş, ayrıca 6 ay süreyle aylığının 37.5 lirasını bağışlamıştır¹⁵⁴. O dönem bir askerî tayyarecilik teşkilatı kurmakla görevlendirilen Süreyya Bey de babası Müşir Ali Rıza Paşa adına bir uçak satın alarak orduya hediye etmiştir. Aynı şekilde Mısırlı Prens Celaleddin Bey de böyle bir bağışta bulunmuştur.

1914'te Enver Paşa'nın emriyle 2 uçakla İstanbul-Kahire seferine başlanmış, *Muavenet-i Millîye* ve *Prens Celaleddin* adlı bu uçaklar Suriye ve Filistin'de düşmüş, *Muavenet-i Millîye*'de bulunan Fethi ve Sadık Beyler şehit olmuşlar, denize düşen Prens Celaleddin uçağının pilotu Nuri Bey boğulmuş, arkadaşı İ. Hakkı Bey ise yüzerek kurtulmuştur. Fethi ve Sadık Beyler, Türk Havacılık Tarihi'nin ilk hava şehidi olmuşlardır¹⁵⁵.

Aynı seyahati yapmakla görevlendirilen *Ertuğrul* adlı uçak da motoru bozulduğu için Edremit civarında düşmüş, pilotu Salim Bey ve arkadaşı Kemal Bey kurtulmuşlardır. Salim Bey, vapurla Beyrut'a nakledilen ve ücreti Edremitliler tarafından ödenen *Edremit* uçağı ile bu seyahati tamamlamıştır.

Türkiye'yi Avrupa'ya bağlayan ilk ticarî hava hattı, *Franco-Romen Hava Seyrüsefer Kumpanyası*'nın 1922 senesinde İstanbul'a uğrattıkları hattır. 1924 senesinde *Aero Espresso Italiana* şirketine 20 senelik bir imtiyaz verilmiştir. Bu şirket Ankara-İstanbul-İzmir ve Brindizi arasında muntazam sefer tesis etmek istemişse de, faaliyetini ancak İstanbul-Atina-Brindizi hattı ile sınırlı kalmıştır. 1925'de ise *Franco-Romen* ve Alman *Junkers* şirketlerine Ankara-İstanbul arasında bir hat işletebilmek üzere imtiyaz verilmiştir.

20. yy.ın en yeni ulaştırma türü olan bu alanda Türkiye, dünyadaki gelişmelerin gerisinde kalmış, ilk sivil havacılık teşkilatı 20 Mayıs 1933'te çıkarılan 2186 sayılı kanunla

¹⁵⁴ Primi, **Türk Kanatları**, İstanbul, 1927 ;den aktaran Cumhuriyet, 1 Eylül 1951 (Söz konusu eser, Fransız yazarın Fransızca yayımlanmış olduğu bir broşürdür.)

¹⁵⁵ DP'nin iktidara geldiği 1950'de , Ankara'da yapımı süren Esenboğa Havaalanı'nın adının "Fethi Sadık" olarak değiştirilmesi gündeme gelmişse de bu kabul edilmemiştir.

kurulmuştur. *Havayolları Devlet İşletme İdaresi* adını alan bu ilk havayolları teşkilatında 5 uçak ve 26 kişilik bir personel kadrosuyla işe başlanmıştır.

Personelin büyük kısmı art arda alındığı gibi, sivil taşımacılığın gerçekleştirilebilmesi için de askerî havaalanları kullanılmış, bu yeni ihtiyaç için ayrı bir meydan inşasına girişilmemiştir.

Millî Müdafaa Vekaleti içinde bir daire şeklinde kurulan Havayolları Devlet İşletme İdaresi, aynı adla 1935'te Bayındırlık Bakanlığı'na devrolunmuş, yine aynı yıl 3424 sayılı kanunla *Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü* adı altında müstakil bir daire haline getirilerek Nafia Vekaleti'ne, 1939'da da Münakalat Vekaleti'ne bağlanmıştır. Katma bütçeli bir idare halinde işletilen DHYİUM, 1933-39 arasında 7 uçak alarak filosunu büyütmüş ve ülke içinde İstanbul-Ankara-İzmir arasında düzenli servisler işletilmiştir. 1933'te 6 ton yük ve 460 yolcudan ibaret olan havayolları taşımacılığı, 1939'da ancak 110 tona ve 1221 yolcuya ulaşabilmiştir¹⁵⁶.

Bu dönemin bazı yıllarında yolcu miktarında şiddetli düşüşler meydana gelmiştir. Bununla birlikte, bu dönem içerisinde Atatürk önderliğinde *Türk Kuşu* müessesesi ile Türk Hava Kuvvetleri'nin destek ve çabalarıyla ülkede sivil havacılığa karşı ilginin artması sağlanmış, mühendis, pilot ve diğer hava personelinin yetişmesinde önemli aşamalar kaydedilmiştir. Özellikle Türk Hava Kuvvetleri'nin sivil havacılığa sürekli bir destek sağladığını, pilot ve teknisyen ihtiyacının karşılanmasında başlıca kaynağı oluşturduğunu da eklemek gerekir.

Aşağıdaki tabloda, dönemin yük ve yolcu miktarları verilmiştir:

Tablo 5
(1933-1938 Döneminde Taşınan Yük Ve Yolcu Miktarları İle Yapılan Uçuş Km.si)

Yıllar	Taşınan Yolcu Sayısı	Taşınan Posta (Kg.)	Taşınan Kargo (Kg.)	Taşınan Gazete (Kg.)	Uçulan Km.
1933	460	1112	---	---	59000
1934	158	969	---	---	100.000
1935	273	1208	---	---	172.000
1936	1124	6813	---	---	204.000
1937	609	6900	---	---	210.000
1938	879	8984	---	---	128.347

Kaynak: *Dünden Bugüne Türk Hava Yolları (1933-1983)*, Ankara, 1983, s.24-40

¹⁵⁶ Kalkınan Türkiye, s.431

İşletmenin sermaye ve hasılatına bakıldığında ise şu tablo karşımıza çıkmaktadır.

Tablo 6
(1933-1940 Döneminde DHYİUM'nün Sermaye ve Hasılatı)

Yıl	Sermaye (Lira)	Tesis Harcamaları	Yolcu Hasılatı	Mektup Hasılatı	Koli Hasılatı	Net Hasılat	Yıllık Memur Ücreti
1933	180.000	116.512	7.549	---	12	7.549	63.488
1934	180.859	125.686	3.034	17	616	3.052	55.173
1935	850.000	746.460	5.204	13	---	6.308	103.540
1936	1.000.000	902.612	23.778	128	---	34.075	95.388
1937	1.296.474	125.993	16.301	223	495	29.745	161.213
1938	1.450.000	409.864	14.959	134	---	23.549	134.647
1939	1.020.700	304.613	48.878	1.089	7	70.329	204.331
1940	1.268.455	916.148	12.051	127	39	13.156	195.486

Kaynak: TBMMZC, D:9, C:20, 42. Birleşim, 12.02.1951, s.144 (Ulaştırma Bakanı Seyfi Kurtbek'in açıklaması.)

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

1923-1938 DÖNEMİ ULAŞIMDA GELİŞMELER

E. DEMİRYOLUNDA GELİŞMELER

1. Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü'nün

Kuruluşu :

Demiryolları teşkilat ve görevlerine dair meclisten çıkarılan ilk kanun, 23 Mayıs 1927 tarih ve 1042 sayılı kanundur¹⁵⁷. 1929 yılına gelindiğinde demiryollarına yönelik yeni bir idarî reform göze çarpmaktadır. 30 Mayıs 1929 tarih ve 1483 sayılı kanuna göre, halihazırda mevcut, inşa edilen ya da ileride inşa edilecek devlet demiryollarını ve devlete ait binalarını işletmek, inşa etmek, gereken yerlerde dalgakıran ve basit liman tesisleri yapmak için Nafia Vekâleti'ne bağlı bir umum müdürlükçe yönetilecek ve tüzel kişiliğe sahip *Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü*¹⁵⁸ kurulmuş ve merkez, Haydarpaşa'dan Ankara'ya nakledilmiştir¹⁵⁹. Ayrıca bu kanunla *Anadolu-Bağdat Demiryolları Haydarpaşa Liman ve Rıhtım Müdüriyet-i Umumiyesi* kaldırılmıştır.

Demiryollarına o dönemde verilen önemi göstermesi bakımından, dönemin Nafia Vekaleti ile DDYLİUM'ne verilen ödenekleri karşılaştırmak yararlı olacaktır. Nafia Vekaleti gibi bir bakanlığa 1928 yılı için 32.717.798 lira ödenek verilirken¹⁶⁰, 19 Mayıs 1928 tarih ve 1283 sayılı kanuna göre DDYLİUM 1928 bütçesine 54.098.000 lira ödenek verilmiştir. 1929'da bu ödenek az da olsa artırılmış, 54.450.000 liraya çıkarılmıştır. Ayrıca İsveç grubuna ihale edilmiş olan hatlarla Samsun-Sivas, Kayseri-Sivas hatlarının inşası için 6 milyon lira ek ödenek verilmesi konusunda da karar çıkarılmıştır¹⁶¹. Aynı yılda gider 59.403.120 lira, gelir de 62.128.073 lira olmuştur. 1930-38 arası ödenekler ise aşağıda verilmiştir :

¹⁵⁷ **Düstur**, 3. Tertip, C: 8 , s. 572

¹⁵⁸ Bundan sonra DDYLİUM olarak geçecektir.

¹⁵⁹ **Düstur**, 3. Tertip, C: 10, s. 1544

¹⁶⁰ **TBMMZC**, D: 3, C: 3, 62. Birleşim, 19.04.1928,s. 124

¹⁶¹ **Düstur**, 3.Tertip, C : 10, s. 1564 ; **Resmi Gazete**, 4 Haziran 1929 S: 1207

Tablo 7
(1930-1938 Döneminde DDYLIUM Ödenekleri)

Yıl	Verilen Ödenek	Gelir
1930	53.123.000	20.715.428
1931	13.865.785	21.114.706
1932	14.565.361	17.110.718
1933	15.420.327	15.473.358
1934	16.235.000	22.046.202
1935	20.200.000	28.145.688
1936	23.364.657	31.225.955
1937	39.870.850	32.572.630
1938	35.739.400	38.288.941

Kaynak: Düstur, 3.Tertip, C : 9-19. ciltler

Demiryolları, DDYLIUM adıyla 23 Mayıs 1927 tarih ve 1042 sayılı kanunla kurulduğu günden 10. yılına kadar olan dönemde aşağıdaki gelişmeleri kaydetmiştir:

Başlangıçta hat uzunluğu 1378 km. olan işletme, bir yıl sonra Ankara-Kayseri, Kütahya-Tavşanlı, Samsun –Zile ve Erzurum hattıyla birlikte 2359 km. ye ulaşmıştır.

1929’da Fevzipaşa-Gölbaşı hattının katılımıyla 2465 km. yi, 1930’da da Kayseri-Sivas, Tavşanlı-Değirmisaz, Filyos-Balıkısık ve Zile-Kunduz kısımları da katılarak 2927 km. yi bulmuştur. 1931’de Değirmisaz-Balıkısık, Gölbaşı-Malatya, Irmak-Çankırı kısımlarıyla 3303 km.ye, 1932’de Malatya-Fırat, Kunduz-Kalın, Kardeşgediği-Niğde kısımları ve satın alınan Mudanya-Bursa ve Samsun-Çarşamba dar hattı ile 3872 km.ye, 1934’te Fırat-Yolçatı, Yolçatı-Elaziz, Balıkesir-Eskipazar kısımları ve satın alınan İzmir-Kasaba ve temdidi ile 4276 km.ye ve son olarak da Yolçatı-Diyarbakır, Eskipazar-Çankırı, Sivas-Tecer kısımları ve satın alınan Aydın hattıyla birlikte 5844 km. ye ulaşmıştır.

a. Memurlara Yönelik Düzenlemeler

15 II.Teşrin 1935 tarih ve 2847 sayılı kanunla memurlar A,B,C ve D olmak üzere dört dereceye ayrılmıştır. Buna göre, yüksekokul mezunları A, lise ya da meslek okulu mezunları B, ortaokul mezunları C, en az Türkçe okur-yazar olanlar ise D kategorisindedir.

Kanuna göre, sicili uygun olan ve bulunduğu derecede iki yılı dolduran her memur ve müstahdeme, aylığı derecesinin en yüksek miktarına varıncaya kadar, Cumhuriyet Bayramı’nda her iki yılda bir kademe zammı verilecektir. Bu şekilde verilecek kademe

zamları, Cumhuriyet Bayramı'nı izleyen II.Teşrin ayının başından itibaren geçerli olacaktır¹⁶² (m.7).

Ayrıca, hizmet yılı 10 yılı geçmeyenlere, terfi ettiği derecenin en azı verilecektir. Hizmeti 10 yılı geçenlere ise terfi ettiği derecenin en az miktarı ile 10 yıldan fazla olan her tam hizmet yılı için o derecenin bir yıllık kademe zammının toplamı verilecek ve 20 yıldan fazla olan hizmet yılı ise hesaba katılmayacaktır. Bir üst dereceye terfi için, bulunduğu derecede en az 3 yıl hizmet şarttır. Yüksekokul mezunları için bu süre 2 yıldır¹⁶³ (m.8).

Buna göre A kategorisinde ve 1. derecede olan bir memur, 601 – 700 lira, B kategorisinin en yüksek derecesi olan 7. derecedeki bir memur da 208-243 lira, C'nin en yüksek derecesi olan 10. derecedeki memurlar 130-150 lira, D'nin en düşük derecesindekiler ise 33 - 48 lira ücret alacaklardır.

1937'de ise DDY memur ve müstahdemlerine yönelik talimatnamenin bazı maddeleri Bakanlar Kurulu kararıyla değiştirilmiştir. Disipline yönelik olan bu değişikliklere göre idare mensuplarından disiplinsiz davranışlarda bulunanlara uygulanacak yaptırımlar belirlenmiştir. Bu yaptırımlar şöyledir:

1- Arkadaşlarıyla iyi geçinmeme, kanun, nizam, talimat, emir ve kararlar hakkında gereksiz yorumlarda bulunanlara ihtar cezası,

2- Vazifede kayıtsızlık, iş zamanı başka işlerle uğraşmak, görev esnasında ziyaretçilerle görüşmek, verilen işi zamanında yapmamak, maiyetini kendi işinde kullanmak, iş zamanında kendine ait işlerle uğraşmak, borcunu vermemek, fazla borç yapmak gibi suçlara tevbih cezası,

3- İş sahiplerini gereksiz yere bekletmek, mazeretsiz işe gelmemek, hastalığını bildirdiği halde hasta olmadığını görülmesi, gizlenmeyecek derecede sarhoş olmak, sefahat hayatı, genel müdürün izni olmadan gazetecilere beyanat vermek suçlarına ücret kesintisi,

4- Amirine saygısızlık, iş sahiplerine zorluk çıkarmak, seyahat kolaylıkları gösterme konusunda yolculara farklı muamele, yollarda sebepsiz yere vagonları kesip eşyanın yerine geç varmasına neden olma suçları kıdem tehiri,

5- 1 ayda 4 ve 1 yılda 20 gün mazeretsiz işe gelmemek, ticaretle uğraşmak, hatası yüzünden yolcuların ve muamele sahiplerinin zararına neden olma suçları kıdem tenzili,

¹⁶² **Düştur**, 3. Tertip, C: 17, s. 16

¹⁶³ **Gös. Yer**, s. 17

6- Nöbetteyken sebepsiz yerini bırakmak, iş başında uyumak, iş sahiplerinden bahşiş ya da hediye istemek, siyasetle uğraşmak, görev başında dövüşmek suçları derece indirilmesi,

7- Kumar oynamak, 1 yılda 20 günden fazla mazeretsiz işe gelmemek, bahşiş karşılığı yolcuların biletsiz seyahatine izin vermek suçları vazife tenzili,

8- Onur kırıcı bir suçtan mahkum olmak, şahsi bir menfaat karşılığı vazifesini suiistimal etmek, görev başında sarhoşluğu alışkanlık haline getirmek, resmi evrakı kasten ortadan kaldırmak, kaçak ve yasak eşyayı bilerek demiryolu vasıtasıyla nakletmek, resmi kayıtlar üzerinde tahrifat yapmak suçları ise ihraç ile cezalandırılacaktır¹⁶⁴.

Ayrıca 1 yıl içinde 3 kez ceza görenler, o cezanın üstündeki ceza ile cezalandırılacak ve işten el çektirilenlerin ücreti derhal ödenecektir.

Aynı yılın Mayıs ayında, memur ve müstahdemlerin ücretlerine dair 15 II.Teşrin 1935 tarih ve 2847 sayılı kanunun bazı maddelerinde değişikliğe gidilmiştir. Gerekçede, demiryollarının ülke ekonomisi için önemi ve katkısı belirtilip, bu nedenle iyi eğitim görmüş, yüksek okul mezunu elemanlara ihtiyaç olduğu vurgulandıktan sonra şöyle denilmektedir:

“Halbuki 2847 sayılı kanunun koyduğu bazı kayıt ve şartlar, idareyi bu gayeden uzak bırakmış ve nitekim ilk hizmete alınacak yüksek tahsilli genç, münevver, kabiliyetli kimselere ve bazı meslek ve ihtisas sahiplerine 97 liradan fazla para vermemek mecburiyetiyle karşılaşmış ve bu ücret ise gerek iktidarları ve gerekse tahsilleri bakımından birçok kimseleri tatmin etmediğinden idare, bu gibi değerli memurların bilgi ve tecrübelerinden mahrum kalmak vaziyetine düşmüştür¹⁶⁵.”

DDY için 1934 yılında bir Tekait Sandığı kurulmuştur. 2454 sayılı kanunla kurulan bu sandığın¹⁶⁶, DDY işletme genel müdürleri ve şube amirleri tarafından oluşturulacak bir meclis tarafından yönetilmesi kararlaştırılmıştır. Sandığın kasadarlığını, Nafia Vekaleti'nin kabul edeceği en uygun şartlar dahilinde millî bankalardan birisi yapacaktır. Kanuna göre, sandığın geliri şu kaynaklardan sağlanacaktır:

- 1- Memur ve müstahdem yıllıklarından kesilen % 5'lik dilim,
- 2- DDY bütçesinden her yıl verilecek miktar,
- 3- İlk hizmete alınan memur ve müstahdemlerin tam aylıklarının % 25'i ile terfi eden veya zam gören memur ve müstahdemlerin ilk aylık zamları,

¹⁶⁴ **Ulus**, 23 Mart 1937

¹⁶⁵ **TBMMZC**, D : 5 , C: 11 , 10.05.1937, S. Sayısı: 157, s. 1-2

¹⁶⁶ **Düstur**, 3.Tertip, C: 15, s. 609-610

4- Sandığa ait paraların getireceği faiz.

27 II.Kanun 1936'da ise 2904 sayılı kanun kabul edilmiştir¹⁶⁷. Bu kanunla DDY memur ve müstahdemlerine emekli maaşı bağlanması öngörülmüştür.

Yine aynı yılın Ağustos ayında,sandıkla ilgili bir nizamname kabul edilmiştir¹⁶⁸. Buna göre sandığın sermayesi, mevduat sermayesi ve yardım sermayesi olmak üzere ikiye ayrılacaktır.

2. Dönemin Açılan Hatları :

a. Ankara - Kayseri - Sivas Hattı :

Önceki bölümde belirtildiği gibi bu hattın yapımı konusunda Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinde birtakım çalışmalar yapılmışsa da özellikle Rusların baskıları nedeniyle olumlu bir sonuç alınamamıştır. Osmanlı döneminde gerçekleştirilemeyen ve adeta bir ukde olarak kalan bu hattın yapımı, başta M. Kemal Atatürk olmak üzere Millî Mücadele'nin önemli isimlerinin de içinde barındırdıkları özlemle birleşince, -özellikle de Millî Mücadele'nin başlangıcında Ankara'nın doğusunda demiryollarının olmaması nedeniyle yaşanan zorluklar akla gelince-, doğal olarak bu hattın açılması , cumhuriyet yöneticilerinin ilk hedefleri arasında yer alacaktır.

Buna yönelik olarak 23 Mart 1924 ve 449 numaralı kanun ile Ankara - Musaköy ve Samsun - Sivas arasında yapılacak demiryolları için 65 milyon liranın harcanmasına izin verilmiştir¹⁶⁹. Daha önce I. Dünya Savaşı sırasında yapımına başlanan, Millî Mücadele döneminde yapımı sürdürülerek 127 km. ye ulaşan ve Ağustos 1919'da işletmeye açılan Ankara-İzzettin dar hat demiryolu, bu dönemde normal hatta dönüştürülmüş ve 10 Ekim 1924'te yapımına başlanmıştır. Hattın Yahşihan'a kadar olan 86 km.lik kısmı 17 Nisan 1925'te¹⁷⁰, Yahşihan -Yerköy arası 115 km.lik kısım ise 20 Kasım 1925'te hizmete girmiştir.

16 Kasım 1925 tarih ve 662 sayılı kanunla bu hatta 3 milyon lira ödenek verilmiş¹⁷¹, bu ödeneye 28 Mart 1927 tarih ve 998 sayılı kanunla 2 milyon daha eklenmiştir¹⁷².

Hattın yapımı sırasında öncelikle askeri kaygılar güdülmüş ve direkt bir hatla iki şehrin bağlanması düşünülmüş iken, böyle yapılırsa Sivas'a kadar hiç bir önemli merkeze

¹⁶⁷ **Düstur**, 3.Tertip, C: 17, s. 334

¹⁶⁸ **Düstur**, 3.Tertip, C: 17, s. 334 (19 Ağustos 1936 tarih ve 2/5202 sayılı nizamname)

¹⁶⁹ **TBMM Kavanin Mecmuası**, C: 3 , s.287

¹⁷⁰ **Cumhuriyet**, 18 Nisan 1925

¹⁷¹ **Düstur**, 3.Tertip, C : 7, s. 469 ; Resmi Gazete, 25 Kasım 1925 S: 228

¹⁷² **Düstur**, 3.Tertip, C : 8, s. 100 ; Resmi Gazete, 12 Nisan 1927 S: 585

uğramaması dolayısıyla iktisadî bir fayda da sağlamayacağı gerekçesiyle hattın güzergâhı değiştirilmiştir¹⁷³. Bu karar üzerine hattın güzergâhı güneye yönelmiş ve Kayseri'ye ulaşmıştır. Ankara-Kayseri arasında inşaatı tamamlanan 380 km demiryolu hattının açılışı 29 Mayıs 1927'de Başvekil İsmet Paşa'nın da katıldığı bir törenle yapılmıştır¹⁷⁴.

Ankara-Kayseri hattının yapımının Kayseri'ye yaklaştığı sırada Hükümet, bu hattın Kayseri-Sivas bölümü ile, Samsun-Sivas hattının Turhal-Sivas kısımlarının inşası için Belçikalı *Societe Industrielle des Travaux* şirketiyle, 18 Aralık 1926'da bir sözleşme yapmıştır¹⁷⁵. Sözleşmeye göre şirket Kayseri-Sivas demiryolu inşaatına Mart 1927'de başlayacak ve 1930 yılı içerisinde bitirecektir. Kayseri-Sivas hattının inşa bedeli Turhal-Sivas hattıyla birlikte 15 milyon dolar olacaktır.

Şirketin inşaata başlamasından bir süre sonra, şirketin işi başaramayacağı hakkında söylentiler dolaşmaya başlamış ve bu söylentiler meclis gündemine kadar gelmiştir. Siverek mebusu Kadri Ahmet Bey, Belçika grubuna dair bazı dedikodular olduğunu belirtip Behiç Bey'den bir açıklama istemiş, Behiç Bey de şu açıklamayı yapmıştır: *“Dedikoduların en büyük nedeni, onlardan sonra işe başlayacak bir grubun, onlardan önce işe başlamasıdır. Durumlarını biraz tereddütlü gördük. Fakat mühendisler getirdiler, Kayseri'ye gittiler, bazı malzemeleri geldi, İstanbul'a naklediyorlar. Henüz kesin bir şey söyleyemem. Ümit ediyorum ki vazifelerini yapacaklardır. Yapmazlarsa haklarında sözleşme hükümlerini uygulayacağız”*¹⁷⁶.

Nitekim, Belçikalı şirketin finansman sıkıntısının çektiği anlaşılmış ve sözleşme feshedilmiştir. Fesih kararı, hükümete herhangi bir sorumluluk yüklemediği gibi, ödemeler ancak yaptıkları iş kadar yapıldığı için bir zarar da söz konusu olmamış, bir süre sonra aynı şartlarla Türk müteahhitlere ihale edilmiştir.

Hattın Kayseri-Şarkışla bölümü 1 Şubat 1930'da işletmeye açılmıştır. Nâfia Vekâleti bu hattın tamamının 30 Ağustos 1930 günü merasimle açılacağını açıklamış¹⁷⁷ ve hat, belirtilen tarihte büyük bir törenle işletmeye açılmıştır. 602 km.lik bu hattın devlete maliyeti 41.200.000 liradır.

¹⁷³ T.C. Nafia Vekaleti Bayındırlık İşleri Dergisi, Yıl: 5, S: 5, I. Teşrin 1938, s. 93

¹⁷⁴ Cumhuriyet, 31 Ağustos 1930

¹⁷⁵ BCA, 11.12.1926, Sayı: 4427, Fon Kodu: 030..18.1.1 Yer no: 22.74..11 (Kayseri-Sivas-Turhal Demiryolu inşaatı için Societe Industriel de Travaux adlı Fransız Şirketi ile yapılacak ihale sözleşmesini imza için Nafia Vekili'ne yetki verilmesi.)

¹⁷⁶ TBMMZC, D: 2, C: 31, 53. Birleşim, 14. 04. 1927, s. 147

¹⁷⁷ Hakimiyet-i Millîye, 14 Temmuz 1930

b. Fevzipaşa - Diyarbakır Hattı :

Yapım amacının Ergani bakır madenlerinin ülke kullanımına sunulması olması dolayısıyla, “*bakır hattı*” olarak da adlandırılan, Arada¹⁷⁸- Diyarbakır-Ergani arasında 0.75 m. genişliğindeki bu hattın yapımı için 22 Mart 1924 tarih ve 448 sayılı kanun ile 2.738.000 lira ödenek verilmiştir¹⁷⁹. Bu kanunun en önemli özelliği, demiryolları yapımı konusunda cumhuriyet döneminde kabul edilen ilk kanun olmasıdır.

2 Aralık 1924'de onaylanan 26 Kasım 1924 tarihli sözleşme ile hattın inşası İtibari Millî Bankası'na ihale olunmuştur¹⁸⁰. Banka da taahhüdünü *Philip Holzman* şirketine devretmiştir.

İnşaat başladıktan bir süre sonra hatla ilgili tartışmalar yaşanmıştır. Hattın dar hat olmasının, burada yeterli hızın yapılamamasından kaynaklanan emniyetsizliklere meydan vereceği ileri sürülmüş, ayrıca Ergani-Diyarbakır üzerinden Arada'ya, buradan da Bağdat Demiryolu ile Suriye'yi dolaşarak tekrar Türkiye'ye gireceği, böylece de yolun çok uzayacağı ve iktisadî olmayacağı belirtilmiştir¹⁸¹. Buna bir de askeri sakıncaların eklenmesiyle, hattın iptaline yönelik bir çalışma başlamış, hazırlanan kanun teklifi, 24 Mart 1926'da mecliste kabul edilmiş ve böylece hattın yapımı durdurulmuştur¹⁸². Aynı tarihte kabul edilen 793 sayılı kanuna göre bu hattın yerine, çok daha fazla insanın yararlanacağı ve askerî açıdan çok daha faydalı olduğu belirtilen Ceyhan – Keller (Fevzipaşa) istasyonu arasındaki bir noktadan başlayarak Malatya – Ergani – Diyarbakır'a varacak ve normal genişlikte inşa edilecek demiryolu inşası için 5 yılda harcanmak üzere 45 milyon lira ödenek verilmiştir¹⁸³.

Fevzipaşa - Diyarbakır hattının yapımı, *Nyquist Holm (Nohap)* adlı bir İsveç-Danimarka ortaklığına verilmiştir. Şirkete 7 Şubat 1927'de imzalanan sözleşmeye göre, inşaat 1 Haziran'da başlayacak, 31 Aralık 1932'de teslim edilecektir. Fakat 1928'e gelindiğinde, - daha önceden Belçika grubunda da yaşandığı gibi - şirketin anlaşma şartlarını yerine getiremediği görülmüş, Ağustos ayında da sözleşme iptal edilmiştir.

¹⁷⁸ Arada (Arade), bugün Mardin Kızıltepe'ye bağlı bir köydür.

¹⁷⁹ TBMM Kavanin Mecmuası, C: 2 , s. 286

¹⁸⁰ TBMMZC, D: 2, C: 17, 26. Birleşim, s. 7

¹⁸¹ TBMMZC, D: 2, C: 21, 34. Birleşim, s. 320 Maliye Vekili Hasan Bey'in açıklamaları.

¹⁸² TBMM Kavanin Mecmuası, C: 4 , s. 536

¹⁸³ Düstur, 3.Tertip, C : 7, s. 696 ; Resmi Gazete, 6 Nisan 1926 S: 341

Yeni sözleşmeye göre şirkete sadece işin teknik kısımları bırakılmış, ödemelerin ise hükümet tarafından yapılması , hattın bölümlere ayrılarak müteahhitlere ihale edilmesi kararlaştırılmıştır¹⁸⁴.

8 Eylül 1929'da hattın biten kısmı olan 145 km.lik kısım açılmıştır¹⁸⁵. Malatya'ya kadar olan bölümün işletmeye açılması ise 15 Mart 1931'de gerçekleşmiş, Malatya-Fırat bölümü ise 1 Şubat 1932'de açılmıştır. Hattın 319. km.deki Baskil'e ulaşılması ise 16 Kasım 1933'ü bulacaktır.

Bunun en önemli nedeni, dünyayı saran ekonomik buhran sonucu 1932-33 malî yılında bütçeden yeterli ödenek ayrılamamasıdır¹⁸⁶. Bu yüzden, hat üzerinde bulunan Yolçatı-Ergani kısmı için 1932'de iç borçlanmaya gidilmiş ve % 5 kârla devlet tahvilleri satılmıştır. Dönemin gazetelerinde, halkı bu tahvilleri almaya özendirici nitelikte çok miktarda yazılar yayımlanmıştır. Bunlardan birinde Fransız parasının değer kaybettiğini, İngiliz ticaret bütçesinde açık olduğunu ve Amerikan parasının da kararsız olduğunu belirten Ahmet Şükrü Esmer şöyle demektedir: “(...) *Ergani istikrazına iştirak etmek tasarruf erbabı için yalnız bir menfaat meselesi değil, aynı zamanda bir vatan ve memleket borcudur. Devlet bu istikrazla memleketin iktisadi inkişafı noktasından çok ehemmiyetli bir teşebbüsü tahakkuk ettirecektir. Ergani bakır mıntıkası, diğer şimendifer şebekemize bağlanacaktır. (...) Bu satırları yazarken, dahili istikraz veya Ergani şimendiferi için propaganda yapmak fikrimizden uzaktır. Çünkü ne o istikraz, ne bu demiryolu, en basit görüş sahipleri için bile teşvik ve telkine muhtaç olmayacak kadar açık iki hakikattir*¹⁸⁷.(...)”

Tahvil satışıyla hattın yapımı tekrar hız kazanmış, 1 Nisan 1934'te Fırat-Yolçatı arası işletmeye açılmıştır. Ayrıca, 12 Nisan 1934 tarih ve 2405 sayılı kanunla, hattın Diyarbakır' a kadar varmasını sağlamak ve Diyarbakır istasyonunda gereken tesisatın yapılması için 4 milyon liralık ek ödenek çıkartılmıştır¹⁸⁸.

Hattın 346. km. ye ve Elazığ şube hattından ayrıldığı noktaya rastlayan Yolçatı istasyonu ile Diyarbakır arasındaki 160 km.lik kısmın bitmesiyle hat, 421. km.deki Ergani madenine Ağustos 1935'te varmıştır¹⁸⁹. Yetkililer, bu hat üzerinden yılda 40 bin tonluk

¹⁸⁴ **T.C. Nafia Vekaleti Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl:5, S: 5, I. Teşrin 1938, s. 60

¹⁸⁵ **Cumhuriyet**, 9 Eylül 1929 Hattın üzerinde 15. km. de Kömürler, 30'da Keçiler, 42'de Eloğlu, 54'te Köprüağzı, 69'da Narlı, 87'de Pazarcık, 107'de Haydarlı, 122'de Çalık, 189'da Gölbaşı ve 144'te de Ozan istasyonları vardır.

¹⁸⁶ Yıldırım, **a.g.e.**, s. 88

¹⁸⁷ A.Şükrü Esmer, “Ergani İstikrazı”, **Milliyet**, 3 II. Kanun 1934

¹⁸⁸ **Düstur**, 3. Tertip, C: 15, s. 347; **Resmi Gazete**, 19 Nisan 1934, S: 2680

¹⁸⁹ **Ulus**, 7 Ağustos 1935

bakır nakliyatının yapılacağını hesaplamışlardır. Hat, Kasım 1935'te Diyarbakır'a varmış, böylece 505 km.lik bu ana hat hedefine ulaşmıştır.

505 km uzunluğundaki Fevzipaşa-Diyarbakır demiryolunun yalnız inşasına 37.973.196 lira harcanırken, ray, travers gibi yol malzemesiyle birlikte harcanan para ise 79.739.000 lirayı bulmuştur¹⁹⁰.

Arazi açısından Anadolu'nun en zorlu yerlerinden geçen, o döneme göre Anadolu'nun en büyük tünel ve köprülerinin bulunduğu¹⁹¹ bu hattın yapımı, hiç şüphesiz Cumhuriyet'in ilk yıllarından itibaren yöneticilerce büyük fedakârlıklarla başlanan demiryolu politikasının başarısını perçinleyen ve kamuoyunda bu konuda olumlu bir havanın esmesine neden olan bir gelişmedir.

c. Kayseri-Ulukışla Hattı :

Hattının yapım amacı, Karadeniz ile Akdeniz arasında daha kısa bir demiryolu ulaşımı sağlamak ve Kayseri ve Niğde gibi önemli üretim merkezlerinin ve bu merkezlerle ticaret yapan yörelerin gelişmesine katkıda bulunmaktır.

Kütahya-Balıkesir hattıyla beraber 15 Haziran 1927'de yapılan sözleşme ile Alman *Julius Berger* inşaat şirketine verilen hattın inşası için 17 Mart 1926 tarih ve 787 numaralı kanun ile 3 yılda harcanmak üzere 14 milyon lira ödenek ayrıldıysa da hattın inşasına ancak 1928'de başlanabilmiştir¹⁹².

Bunun nedeni, sözleşmede hattın inşası için, Kütahya-Balıkesir hattının inşasından 6 ay sonra başlanmasının öngörülmesidir. İlk yıl yaklaşık 25 km, ikinci yıl yaklaşık 50 km, üçüncü yıl yaklaşık 60 km ve 3.5 yıl sürenin sonunda da hattın tamamı bitirilerek işletmeye açılacaktır. Şirket sözleşmeye uygun olarak, Haziran 1928'de hattın inşasına Ulukışla tarafından başlamış ve 1930'a geldiğinde Ulukışla'dan itibaren 100 km.lik bölümde toprak düzeltme köprü ve balast gibi inşaatlar ile Bor, Niğde, Hüyük istasyon inşaatları tamamlanmıştır¹⁹³.

Bu arada bölge halkı tarafından bu hattın Nevşehir ve Avanos'tan geçirilmesi için çeşitli istekler gelmeye başlamıştır. Fakat hattın Nevşehir ve Avanos'tan geçirilmesi halinde yolun 35 km uzayacağı ve 3 milyon lira daha fazla harcama gerektireceği

¹⁹⁰ H. Yakup Kalgay, "Millî Demiryollarımızın İnşaat Bakımından Rakamlarla İfadesi", **T.C. Nafia Vekaleti Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl:6, S: 7, (I. Kanun 1939), ss.21-22

¹⁹¹ Hat üzerindeki Fırat ve Göksu köprüleri, o dönemde dünyanın bile sayılı köprüleri arasındadır. Yükseklikleri 35'er m. olan bu iki köprüden Göksu'nun uzunluğu 294 m., Fırat'ın uzunluğu ise 361 m.dir. Bunun dışında hat üzerinde 64 tünel, 37 istasyon, 1910 adet menfez ve köprü vardır.

¹⁹² **Düstur**, 3.Tertip, C : 7, s. 667 ; **Resmi Gazete**, 29 Mart 1926 S: 334

¹⁹³ Sedat Reşat, "Ulukışla-Kayseri Hattı", **Demiryolları Mecmuası**, C: 7, S: 82, (I. Kanun 1931), s. 742

belirtilmiştir¹⁹⁴. Bunun yanında mevcut güzergâhın etrafının tahıl yönünden zengin olduğu, diğer taraftan demiryolunun doğu yakasında orman bulunduğu ve daha iktisadî olduğu gerekçesiyle 17 Haziran 1928 tarihli Bakanlar Kurulu kararı ile kabul edilmemiştir. Aynı istek daha sonra tekrarlanmış ise de Bakanlar Kurulu'nun 13 Şubat 1929 tarih ve 7672 nolu kararı ile geri çevrilmiştir¹⁹⁵.

1929'a gelindiğinde, bu hat için ayrılan ödeneğin yetmeyeceği anlaşıldığından ve anlaşmaya göre de yapılacak ek harcamalar şirkete peşin olarak ödeneceğinden, şirket gerek inşaat, gerek Alman fabrikalarından alınacak lokomotif ve vagonların parasının temin edilmesini istemiştir. Bunun üzerine inşaatın durmaması için 1930 Temmuzuna kadar geçici bir kredi açılmasına kadar verilmiştir. Daha sonra sözleşme şartlarını değiştirmek için şirketle yapılan görüşmelerde 65 milyon rayş markın 10.5 milyonluk kısmı lokomotif ve vagon alımında 54.5 milyon rayş markın da demiryolu inşaatlarına harcanmak üzere anlaşılmıştır. Bu anlaşmaya göre inşaata ayrılan 54.5 milyon rayş mark ile Kütahya-Balıkesir hattı bitirilecek, Ulukışla-Kayseri hattında ise kredi bittiği yerde inşaata son verilecektir.

Julius Berger şirketi ile yapılan sözleşme değiştirildikten sonra Ulukışla'dan itibaren 125. km.den Boğazköprü'ye kadar olan bölümün inşaatının Amerikan *Fox Brothers International Corporation*'a verilmesi kararlaştırılmıştır.

Şirkete, daha önce yapılan sözleşmeyle Kayseri İşletme Müdürlüğü ve büyük atölye inşaatı verilmiştir. Fakat atölyenin Sivas'ta yapılması kararlaştırılınca bu şirkete Kayseri İstasyonu ve işletme binaları ile lojmanlar yaptırılmıştır. Fox şirketine sözleşmede belirtilen miktarda iş yaptırabilmek için Ulukışla-Kayseri hattının Ulukışla'dan itibaren 126. km.sinden hattın son noktası olan 175. km.'ye kadar olan kısmın inşası verilmiştir¹⁹⁶. Amerikan şirketi inşaata Boğazköprü tarafından başlamıştır. Böylece hattın Ulukışla tarafında Almanlar, Kayseri tarafında da Amerikalıların çalışması ile hattın iki tarafından inşaata devam edilmiştir. Fakat Julius Berger şirketi Ulukışla'dan itibaren 99. km.ye geldiğinde açılan kredinin bitmesi üzerine faaliyetine son vermiştir. Dolayısı ile hattın 99-

¹⁹⁴ Yıldırım, a.g.e., s. 83

¹⁹⁵ BCA, Tarih: 13.2.1929 Sayı: 7671 Dosya: 152-35 Fon Kodu: 30..18.1.2 Yer No: 2.15..21. (Kayseri-Ulukışla yolunun güzergâhının tayini.)

¹⁹⁶ BCA, Tarih: 17.6.1931 Sayı: 11320 Dosya: 152-40 Fon Kodu: 30..18.1.2 Yer No: 21.43..20. (Ulukışla-Boğazköprü hattının 126-175 km.leri inşaatının Fox Brothers Şirketi'ne verilmesi.)

117 km.ler arası kalmış oluyordu. Bu kısmın inşası da parası % 7 faizle 12 Ocak 1934'te ödenmek üzere, 110 bin dolara Amerikan Fox Şirketi'ne ihale edilmiştir¹⁹⁷.

Demiryolu inşaatının durumuna gelince, Almanların çalıştığı bölümde Ulukışla-Niğde arası 30 Kasım 1932'de, Amerikalıların çalıştığı bölümde ise, Boğazköprü-İncesu arası 26 Aralık 1932'de işletmeye açılmıştır. İncesu-Develikarahisar (Yeşilhisar) arası 20 Mart 1933'te, hattın tamamı da 2 Eylül 1933'te işletmeye açılmıştır¹⁹⁸.

Hattın yalnız inşası için km. başına yaklaşık 45 bin lira, tamamına ise 7.730.000 lira harcanmıştır¹⁹⁹. Bu hatta yapılan masraf ray döşeme ve diğer işlerle beraber km. başına yaklaşık 93 bin lirayı bulurken, tamamına yapılan harcama ise 16.200.000 liraya ulaşmıştır.

Üzerinde 535 m. tünel bulunan 172 km. uzunluğundaki bu hat ülkede önemli derecede ulaşım kolaylığı sağlamıştır. Örneğin hat yapılmadan Ankara-Adana arası, Eskişehir – Afyon – Konya - Ulukışla yoluyla 1066 km iken bu hattın yapımı ile Ankara – Boğazköprü - Ulukışla yoluyla 397 km. kısalarak 669 km.ye inmiştir. Böylece Çukurova'nın tarım ürünlerinin daha kısa yoldan ve daha ucuza ülke içlerine taşınma imkânı doğmuştur.

d. Kütahya - Tavşanlı Hattı :

Bu dönemde, Batı Anadolu'yu Ankara'ya bağlayacak kestirme bir yol düşünülmüş, sonuçta Anadolu demiryolu ile, Kasaba hattının bir kolu olan Soma-Bandırma demiryolunun birleştirilmesine karar verilmiş, 16 Nisan 1925 tarih ve 625 sayılı kanunla bu hat için 16 milyon lira ödenek verilmiştir²⁰⁰. Bu hat inşa edilirken özellikle bölgenin kereste ve maden potansiyelinden yararlanılmak istenmiştir²⁰¹.

Eylül 1925'te başlanan hattın Kütahya'dan itibaren ilk istasyon Demirciören'e kadar olan 13.5 km.lik kısmı Türk müteahhitler tarafından yapıldıysa da²⁰² bir süre sonra Türk müteahhitlerin finansman ve araç-gereç açısından yetersiz oldukları düşünülerek bu hat için en iyi teklifi veren Alman Julius Berger Şirketi ile bu şirketi mâlî yönden destekleyecek Alman Bankalar Sendikası ile anlaşma sağlanmıştır²⁰³.

¹⁹⁷ **BCA**, Tarih: 6.7.1932 Sayı: 13072 Dosya: 152-46 Fon Kodu: 30..18.1.2 Yer No: 29.50..9. (Ulukışla-Boğazköprü hattının noksan kalan kısmının Türk Amerikan Şirketi'ne ihale edilmesi.)

¹⁹⁸ **Hakimiyet-i Millîye**, 3 Eylül 1933

¹⁹⁹ H. Yakup Kalgay, "Bir Karış Fazla Demiryolu Siyasetimiz ve Mesut Neticeleri", **Demiryolları Dergisi**, C: 19, S: 224-226, I. Teşrin- I. Kanun 1943, ss. 64-65

²⁰⁰ **Düstur**, 3. Tertip, C : 6, s. 553 ; **Resmi Gazete**, 23 Nisan 1925 S: 96

²⁰¹ **Demiryolları Mecmuası**, C: 8, S: 81, II. Teşrin 1931, s. 674

²⁰² **Demiryolları Mecmuası**, C: 5, S: 47, II. Kanun 1928, s. 84

²⁰³ **BCA**, Tarih: 04.12.1927 Sayı: 5907 Dosya: 152-27 Fon Kodu: 30..18.1.1 Yer No: 26.66..16. (Kütahya-Tavşanlı-Balıkesir ve Boğazköprü-Ulukışla demiryollarının inşasıyla ilgili sözleşmenin eklerinden olan mektupların Julius Berker ile mali sendikaya yazılması.)

Şirket ve Alman Bankalar Sendikası ile imzalanmak üzere hazırlanan sözleşme Nâfia Vekâleti tarafından 6 Haziran 1927 tarih ve 40005/44 numaralı tezkire ile hükümete sunulmuştur. Bakanlar Kurulu da 8 Haziran 1927 tarih ve 5282 nolu kararı ile sözleşme şartlarını uygun bularak imzalanması için Nâfia Vekâleti'ne yetki vermiştir. Bunun üzerine 15 Haziran 1927'de Alman Julius Berger Şirketi ve şirketi mâlî yönden destekleyen Alman Bankalar Sendikası ile sözleşme imzalanmıştır.

Şirketle yapılan teknik sözleşmeye göre Kütahya-Balıkesir ve Bağdat Demiryolu ile Ankara-Sivas demiryolunu birbirine bağlayacak Ulukışla-Boğazköprü hatlarını inşa edecektir. Her iki hattın inşa masrafı 110 milyon Türk lirasını geçmeyecektir²⁰⁴.

Sözleşmeye göre şirket, Kütahya-Balıkesir hattının inşasına sözleşmenin imzalanmasından 45 gün sonra ve her iki taraftan başlayacak ve üç yılda tamamlayacaktır. Birinci yılda 50 km, ikinci yılda 75 km demiryolu bitirerek teslim edilecek, üçüncü yıl sonunda ise hattın tamamı bitirilecektir. İnşaata ray döşeme ve diğer hatlarla birleşme makasları dahil olduğu gibi garların, istasyonların, depoların ve atölyelerin inşası da dahildir.

Şirket sözleşmeye uygun olarak inşaata Ağustos 1927'de Kütahya'dan ve 29 Kasım 1927'de de Balıkesir tarafından başlamıştır²⁰⁵. Kütahya-Tavşanlı arasındaki 50 km.lik bölüm 1 Aralık 1928'de Nafia Vekili Recep (Peker) Bey'in de katıldığı bir törenle işletmeye açılmıştır. Aynı tarihte hattın Tavşanlı'dan sonraki 13 km.lik bölümünde de inşaat bitmiş ve ray döşenecek hale gelmiştir, hattın Balıkesir tarafında ise 36 km.lik bölümde toprak düzeltme, köprü inşaatları ve balast döşeme işleri bitmiş ray döşenecek hale gelmiştir. 26 Mart 1931'de iki hat birleşmişlerdir²⁰⁶.

Hattın resmi açılışı 23 Nisan 1931 'de yapılması gerekirken, tünellerin ve köprülerin sayıca çokluğu yanında bazı tünellerin çökmesi ile tam bir yıl gecikmiştir. Kütahya-Balıkesir hattı üzerinde 1 m.den 10 m.ye kadar çeşitli uzunluklarda 743 kârgir köprü ve menfez, 20 m.den 40 m.ye kadar çeşitli uzunluklarda 21 demir köprü ile 2 viyadük vardır. Yine çeşitli uzunluklarda 37 tünel olup bunların toplam uzunluğu 6010 m.yi bulmaktadır. 242 km uzunluğundaki Kütahya-Balıkesir hattı 23 Nisan 1932'de işletmeye açılmıştır²⁰⁷.

²⁰⁴ Yıldırım, a.g.e., s.81

²⁰⁵ Abisel, a.g.e., s.132

²⁰⁶ Demiryolları Mecmuası, C: 8, S: 88, (Haziran 1932), s. 267

²⁰⁷ Hakimiyyet-i Millîye, 24 Nisan 1932

Hattın inşaatı 22.370.000 liraya mal olurken vagon ve lokomotiflere yapılan harcamalarla birlikte 32.600.000 liraya ulaşmıştır. Km başına yapılan harcama ise ortalama 130 bin liradır. Ancak dağlık bölgelerde köprü ve tünellerin yapımları dolayısıyla km başına harcama 290 bin lirayı bulmuştur.

Kütahya-Balıkesir hattı yapılmadan önce Balıkesir-Manisa-Afyon-Eskişehir güzergâhı ile Balıkesir-Ankara arası 954 km iken bu hattın açılışı ile hem güzergâh değişmiş hem de Balıkesir-Ankara demiryolu 362, km kısalarak 592 km.ye inmiştir. Böylece Batı Anadolu'yu başkente bağlayan bu demiryolu Türkiye'nin en önemli hatlarından biri olmuştur.

e. Sivas –Erzurum Hattı :

Cumhuriyet yöneticilerinin önemli demiryolu hedeflerinden birisi olan Sivas-Erzurum demiryolu konusunda, 30 Eylül 1924'de Erzurum'da yaptığı bir konuşmada, “*Şarkı diğer vatan aksamına bağlayacak bir şimendifer hattının buraya [Erzurum] kadar temdidini Türk Cumhuriyeti için hayati bir mesele addediyorum*” diyen M. Kemal tarafından da gerekli desteği alan hattın yapımı için girişimlere hemen başlanmış ve hat, 30 Ağustos'ta Sivas'a ulaşmıştır. Bu tarihten sonra özellikle dünya ekonomik bunalımının ülke ekonomisine olumsuz etkileri nedeniyle, bütçede bazı tasarruflara girişilmiş, 1933'ten itibaren çalışmalara tekrar başlanmıştır.

20 Mayıs 1933 tarih ve 2200 sayılı kanun ile Sivas-Erzurum ve Malatya'dan başlayarak Divriği yakınlarında Sivas-Erzurum hattı ile birleşecek demiryollarının yapımına izin verilmiştir²⁰⁸. Kanuna göre 8 yılda bitirilmesi düşünülen hat için 80 milyon lira ödenek verilmiştir. Hat Sivas'tan başlayacak, Divriği-Kemah-Erzincan üzerinden Erzurum'a ulaşacaktır. Ayrıca Malatya'dan başlayarak Divriği yakınlarında bu hat ile birleşecek 140 km.lik bir iltisak hattının yapılması da kararlaştırılmıştır²⁰⁹.

28 Mayıs 1934 tarih ve 2463 sayılı kanunla tümü Sivas-Erzurum hattı inşaatına tahsis edilmek ve yıllık faiz ve ikramiye tutarı % 7 olmak ve itibari kıymeti her yıl 10 milyon lirayı geçmemek üzere 20'şer yılda itfa edilmek şartıyla azami 30 milyon liralık tahvil çıkarılmasına izin verilmiştir²¹⁰.

Maliye Bakanlığı, Sivas-Erzurum istikraz tahvillerinin 2 milyon liralık A tertibi tahvillerini, % 7 faizli olmak üzere 10 Ocak'tan itibaren satışa çıkarmıştır²¹¹. Tahviller

²⁰⁸ TBMM Kavanin Mecmuası, C: 12, s. 347

²⁰⁹ TBMMZC, D: 4, C: 15, S. No.190, s. 2

²¹⁰ Düstur, 3. Tertip, C: 15, s. 625

²¹¹ Ulus, 11 I.Teşrin 1935

halktan büyük ilgi görmüş ve tamamı satılmıştır. Kasım 1935'te ise 2. tertip tahviller piyasaya sürülmüştür. Bu kez tahviller 4.5 milyon liradır²¹².

Kasım 1937'de bir 4. tertip milyonluk tahvil daha piyasaya sürülmüştür. İlk ödemesinin 3 Aralık 1938'de yapılacağı bu 4. tertip tahviller 4.3 milyon değerindedir²¹³.

Hattın güzergâhı, daha fazla stratejik yerleşimden geçirilme amacıyla bilinçli olarak uzatılmıştır. 1930-33 yılları arasında Bayındırlık Bakanlığı yapan Hilmi Uran, Sivas-Erzurum hattı güzergâhının nasıl belirlendiğini hatıralarında şöyle anlatmaktadır:

“Hattın [Sivas - Erzurum Hattı] güzergâhı da uzun bir münaakaşa konusu olmuştur.

Mühendisler, Zara istikametinden geçmeyi normal buluyorlardı. Fakat Genelkurmay Başkanlığı ve bu makamı temsilen bilhassa merhum Mareşal Fevzi Çakmak, hattın daha cenuptan [güneyden] ve Divriği istikametinden geçmesini iltizam ediyordu [gerekli buluyordu]. Zaten öteden beri nallarımızın güzergâhını tayinde, ekonomik düşünceler ile askeri mülahazalar [düşünceler] çarpışır dururdu ve son sözü daima askerler söylerdi. Ancak bu defa hattın cenuba alınarak Divriği istikametinden geçirilmesinin aynı zamanda çok da pahalı olacağı söyleniyordu. Çünkü o taraflarda arazi çok arızalı idi. Bununla beraber, her mülahazaya rağmen, hattın cenuptan geçirilmesi ve askerlerin iltizam ettikleri istikametinin takip edilmesi tekrâr etmiş ve hat o şekilde ihale edilmiştir²¹⁴.”

Hattın inşası için Fransız, Amerikan ve Alman inşaat şirketleri daha kanun çıkmadan talip olmuşlardır²¹⁵. Bunlar arasında *Fox Brothers International Corporation* ve *Julius Berger* gibi şirketler de vardır. Nafia Vekâleti hem bu şirketlerle, hem de önceden demiryolu inşaatlarında başarılı olan ve makine parkları ile sermayeleri bu işe yeterli olan Türk müteahhitlerle de görüşmelere başlamıştır²¹⁶. Bunlar arasında Abdurrahman Naci Bey (Demirağ) ve Mühürzade Nuri Bey de vardır. Bakanlık, yerli ve yabancı şirketlere son teklif olarak ödemenin 12 yılda yapılacağını ve % 7 faiz verileceğini bildirmiştir.

12 Haziran 1933'te kapalı zarf usulü ile yapılan ihale sonucunda Nâfia Vekâleti ihale komisyonu, Mühürdarzade Nuri Bey ve ortaklarını bu işi teknik ve mâlî yönden başaracak nitelikte bulmuştur. Bunun üzerine Bakanlar Kurulu da, 12 Haziran 1933 tarih ve 14567 nolu kararı ile inşaatın Mühürdarzade Nuri Bey ve ortaklarına verilmesini kabul

²¹² **Ulus**, 8 Kasım 1935

²¹³ **Ulus**, 12 Kasım 1937

²¹⁴ Hilmi Uran, **Hatıralarım**, Ankara, 1959, s. 272

²¹⁵ Yıldırım, **a.g.e.**, s. 100

²¹⁶ **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Y:5, S: 5, (I. Teşrin 1938), s. 58

etmiştir. İhaleyi kazanan şirketle inşaat sözleşmesi 29 Haziran 1933'te imzalanmıştır²¹⁷. Plânlı ekonominin başladığı yıl yapılan bu sözleşme, ilk kez bir Türk şirketine bu denli büyük bir inşaatın verildiği sözleşme olması bakımından önemlidir.

İnşaata, Sivas Kongresi'nin yıldönümü olan 4 Eylül 1933'te Sivas'tan başlanmıştır. 43 km.lik Sivas-Tecer arası 19 Aralık 1935'te, Sivas-Divriği arası da 20 Kasım 1937'de işletmeye açılmıştır²¹⁸. Daha sonra ray döşenmesine hız verilmiş ve 1938'de 156 km. ray döşenerek, trenin 8 Ekim 1938'de Erzincan'a varması sağlanmıştır. 10 Aralık'ta da ilk tren bu hat üzerinde işlemeye başlamıştır.

Uzunluğu 548 km. olan hattın güzergâhının Gürek (Cürek), Divriği, Pingen, Atma gibi önemli boğazlardan ve Fırat, Çaltı, Karasu gibi çok taşkın sulardan geçmesi nedeniyle, gerek hattın etütleri sırasında ve gerekse inşaat sırasında çok büyük zorluklar atlatılmış, ölümlü olaylar da yaşanmıştır²¹⁹.

²¹⁷ **BCA**, Tarih: 12.6.1933, Sayı: 14567 ,Dosya: 152-55, Fon Kodu: 30..18.1.2 Yer No: 37.45..8. (Sivas-Erzurum ve Malatya-Divrik demiryollarını bağlamak için en uygun teklifi yapan Mühürdarzade Nuri'ye ait ihalenin kabulü.)

²¹⁸ **İstatistik Umum Müdürlüğü 1949 İstatistik Yıllığı**, s. 364

²¹⁹ İliç 1919 doğumlu Halil Bayram OĞUZ, demiryolunun yapıldığı dönemi ve yol yapımı sırasında yaşananmış trajik bir olayı "Yahya Bey Tüneli"nin hikayesini 23.05.1999 tarihinde şöyle anlatmıştır :

"Demiryolu yapımı için proje gereği,çeşitli mesafelerde kısım amirlikleri oluşturuldu. Bağıştaş-İliç arası 12.kısım, İliç-Atma arası da 13. kısımdı. Ben ve amcamın oğlu Nuri 12. kısma ait, İliç-Bağıştaş yönüne doğru giderken ,ilk yarmanın yapımında altı ay çalıştık. Daha sonra bir anlaşmazlık nedeniyle 13.kısma geçtik.

Sanaksi Çayı yakınındaki tünelde (Yahya Bey Tüneli) çalışmaya başladık. 13. Bölge Amiri Yahya Bey'in amcası Saadettin Bey'di. Tünel yapımında Macar Pinter, İngiliz Serçer ve Türk Ahmet Bey olmak üzere üç mühendis çalışıyordu. Çalışanlar kerpiç evlerde kalıyorduk. Ben ve Nuri Yahya Bey'le aynı binada kalıyorduk. Yahya Bey,çok çalışkan,işini seven ve çok erken kalkan biriydi. Çalıştığımız tünel ,biraz kavisli ve teknik iş becerisi gerektiren bir yerdi. Çalışmalar yapılırken nedeni bilinmeyen bir sebeple tünel çöktü. 30-40 kişi öldü. Sanaksi Çayı tarafında bir yere defnedildiler.

Kısım amirleri, yapımı teknik iş becerisi gerektiren tünel, köprü ve yarmaları zamana karşılık götürü usülde müteahhitlere verirdi. Bunun için hemen çalışmalara yeniden başlandı. 20-25 günlük bir zaman geçmişti ki tünel yeniden çöktü. Birici kazadan daha fazla insan öldü. Bunun üzerine Mr.Serçer Yahya Bey'i yanına çağırarak : "Sen git babanın çiftini sür.Bu iş sana göre değil " dedi. Yahya Bey,amcasına rağmen bu lafın kendisine söylenmesine çok içerledi . Günlerce elini hiçbir işe sürmedi. Doğru dürüst yemedi , içmedi.

Bir gün amcamın oğlu Nuri'ye; bir teneke su ısıt da banyo yapayım dedi. Nuri de gaz ocağında suyu ısıttı. Zaten akşam üzeriydi. Herkes odasına çekilip yattı. Sabahleyin kalktığımızda Yahya Bey ortalıkta görünmüyordu. Hemen herkesin dikkatini çekti. Kapıyı çaldık cevap alamadık. Perdeler kapalı, kapı kilitliydi. Endişelendik. Hemen Atma'daki amcası Saadettin Bey'i telefonla arayıp durumu bildirdik. Saadettin Bey bir müddet sonra geldi. Kapı kırılarak içeri girildiğinde Yahya Bey'in cesedi kanlar içinde yerde yatıyordu.7.65 mm. çapında Alman Çıplağı denilen bir tabanca ile intihar etmişti.Hemen durum Kuruçay'a bildirildi. Doktor ve savcı gelerek olayı incelediler. Rapor yazarak gittiler.

Durum Adana'daki babasına bildirildi.Bir müddet sonra babası ilçeye geldi. Durumu öğrendikten sonra; "Beni bunun için mi buraya çağırdınız? Bir ecnebinin lafı ile intihar eden birisi benim oğlum olamaz!" diyerek geçip gitti. Olay herkesi şaşkınlık içinde bıraktı. Daha çok da amcası Saadettin Bey'i çok üzdü. Saadettin Bey'in emriyle bugünkü anıt mezar yapıldı.Bu olayı her trene binışimde hala hatırlıyor ve üzüntü duyuyorum.

Demiryolu yapımı sırasında yaşadığımız bu trajik olaydan başka, beni hala duygulandıran gözlemlerim de var. Herkes büyük bir güç,inanç ve zevkle çalışıyordu. Hiç kimsenin zorlaması yoktu. Beline

Bu zorluklar, bölgede görev yapan bir uzmanın raporuna şöyle yansımıştır: “*Gürek Boğazı, Divriği ile güzergâh arasında adeta çelik bir set gibi durmakta ve sarp boğazların en çetinlerinden biri sayılmaktadır. Üzerinden yaya geçilemeyecek kadar dik ve çelik gibi sert kalkan tabakalarından teşekkül etmiş olan bu boğazın haritasının alınması ve yol kazıklarının çakılması işleri, çok heyecanlı çalışmalara ve çok muhataralı mesaha ameliyelerine sahne olmuştur. (...) Güzergâhın dolaştığı Atma Boğazı, ürpertici ve ürkütcü görünüşü ile geçit vermeyecek duygusu yaratmıştır. Fakat 14 km. uzunluğunda olan bu geçit dahi, nihayet fennin kanunlarına boyun eğmeye mecbur kalmıştır. Bu boğazları yaran sular üzerinde ancak sallarla nakliyat yapılabilmüş ve fen heyetleri de yarıların, uçurumların eteklerindeki tetkiklerini gene bu sallar vasıtasıyla yapabilmüşlerdir²²⁰.*”

Aralık 1938'de Erzincan-Erzurum arasındaki son kısmın inşaatı tamamen bitmiş ve ray döşenecek hale gelmiştir. Bu durum üzerine hattın daha önce bitebileceğini gören hükümet, şirketle görüşerek hattın sözleşmede belirtilen tarihten önce bitirilmesini istemiştir. Hükümetin bu isteğini kabul eden şirket, ray döşeme işlerini hızlandırarak 28 Temmuz 1939'da Aşkale'ye ulaşmış ve hattın açılışı 22 Eylül 1939'da yapılmıştır. Ray döşeme işleri 6 Eylül 1939'da Erzurum'a ulaşmıştır. Böylece inşaatı gerçekleştiren Türk şirketi büyük bir başarı sağlayarak inşaatı sözleşmede belirtilen süreden 16 ay önce bitirerek teslim etmiş oldu. Sivas-Erzurum hattının tamamının açılışı ise 20 Ekim 1939'da yapılmıştır²²¹.

Böylesine çetin bir arazide gerçekleştirilen başarılı demiryolu inşası, basında da yankılar bulmuştur. Bunların birinde Atay şöyle demektedir: “*(...) Başladığımız günden şimdiye kadar, hatlarımız Ankara'dan ne kadar uzaklaşmışsa, telakkilerimiz dahi o derece tekamül etti. İkinci meclis kürsüsündeki Bizans münakaşalarını hatırlayanlarımız çoktur. Eğer o zamanki büyük finans ve ekonomi peygamberlerine inanmış olsaydık, Anadolu'nun en büyük kısmı ne lokomotif sesi, ne de sanayi bacalarının dumanını görecekti.(...) Birçok*

ip bağlamış ,kayanın yamacında taş kırarken türkü söyleyen insanların inancı ve ruhu bu yolu yapmıştır. Yoksa ne bugünkü gibi teknoloji vardı ne de araç gereç.

O yıllarda İliç'te ve Atma'da tiyatroların varlığı, çalışkan insanların moralini yüksek tutuyordu. İnsanların ihtiyaçlarını karşılamaları için lokanta ve fırınlar da vardı. Akşam olunca ilçede bir şenlik havası oluyordu. Kısaca insanların ülkenin kurtuluşundan sonraki, kalkınma yönündeki inançları da tamdı.”
(www.ilic.gov.tr.altiyapı.htm)

²²⁰ **Ulus**, 27 Ağustos 1938

²²¹ **Ulus**, 21 Ekim 1939

*kimseler, memlekete Ankara davasının iflas müjdesini vermek için raylarımızı ve teşebbüslerimizi adım adım takip ediyordu*²²².”

Bundan kısa bir süre sonra, 13 I.Kanun 1939'da Erzurum hattının Uzunahmetler'e kadar uzatılmasına dair kanun mecliste kabul edilmiş, bunun için 2.5 milyon liralık bir ödenek verilmiştir²²³.

Sivas-Erzurum demiryolunda tünellerin sayısı 131'dir. İçlerinde 1076,1330,720,930 m. uzunluğunda olanlar ile birlikte bu tünellerin hepsi 26.885 m. uzunluğundadır. Açılmış bir tünelin metresinin vasat bedeli 400 TL olduğuna göre Cumhuriyet Nafıası, Sivas-Erzurum demiryolunun yalnız tünelleri için inşaat bütçesinden 10.754.000 TL ödemiştir. Bu hattın yalnız inşasına harcanan miktar 50.521.846 lira iken, Çetinkaya-Malatya hattıyla birlikte inşaat ve demiryolu malzemesine harcanan miktar ise 84.413.463 lirayı bulmuştur²²⁴.

f. Samsun-Sivas Hattı :

Hattın yapımına Osmanlı Devleti zamanında 1911'de başlanmış, 1914'e kadar Samsun'dan itibaren 33 km.lik bölümün toprak düzeltme işleri, 152 km.ye kadar kati profil ve Sivas'a kadar güzergâh tespit çalışmaları bitirilmiştir. 1914'te Regie General adlı Fransız şirketine havale olunmuşsa da I. Dünya Savaşı'nın başlaması inşaatı engel olmuş, hükümet de imtiyazı iptal etmiştir. Hattın sürekli ve esaslı bir şekilde inşası ve işletilmesi cumhuriyet dönemine kalmıştır.

Samsun-Sivas demiryolları inşası kanunu 23 Mart 1924 tarih ve 449 sayılı kanunla kabul edilmiştir. Kanuna göre, bu inşaatla birlikte, Ankara-Musaköy için 5 yılda harcanmak üzere 65 milyon lira sarfına izin verilmiştir²²⁵. Bu yasa uyarınca Samsun Kavak arasındaki hattın ilk kısım ihalesini Nuri Demirağ kazanmıştır. Ankara-Yahşihan hattının tamamlanmasında ise mühendis Tevfik ve Süreyya Sami Beyler ile aynı güzergâh üstündeki bir dekovil hattı yapımında Şevki Niyazi Beyler ilk çalışan müteahhitler olmuştur²²⁶.

Hattın 370 km olarak yapılması ve Sivas'a 100 km. kala Ankara-Sivas hattı ile birleşmesi ulaşılabildiği plânlanmışken, Ankara-Sivas hattının güzergâhı Kayseri'yi içine alacak şekilde değişikliğe uğrayınca, bu hattın güzergâhı da değişmiştir.

²²² **Ulus**, 10 Ekim 1938

²²³ **Düstur**, C: 3, :21, s. 46

²²⁴ **Demiryolları Dergisi**, C: 19, S: 224-226, (I.Teşrin-I.Kanun 1943), s. 73

²²⁵ **Düstur**, 3.Tertip, C : 5, s.740

²²⁶ İ. Çavlı, “Sivas-Erzurum Demiryolu İnşaatı”, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl:5, S:6, (Kasım 1938), s. 56-57

Hattın inşası devam ederken hükümet, 26 Aralık 1926'da Turhal Sivas bölümünün yapımını *Societe Industrielle de Travaux* 'a vermiştir²²⁷. Sözleşmeye göre Turhal-Sivas hattı 1 Mart 1927'de itibaren 2.5 yılda bitirilecektir. Eğer Samsun-Turhal arası bu sürede bitirilemezse süre uzayabilecektir. Bu hattın inşasına 1 ay gecikmeyle Nisan 1927'de başlayan şirketin bu iş başaramayacağı anlaşılınca sözleşme feshedilmiştir.

Kayseri-Sivas hattında olduğu gibi bu hattın inşası da aynı şartlarla Türk müteahhitlere ihale olunmuş ve böylece inşaatı devam edilmiştir. Kırzade Şevki ve Ortakları Şirketi'ne verilen bu hat inşaatına Nisan 1928'de tekrar başlanmıştır. Sözleşme gereği inşaat Temmuz 1929'da tamamlanmış olacaktır²²⁸.

Yapımı devam eden Samsun – Turhal bölümünde ise Kavak-Havza arası 7 Eylül 1927'de, Havza-Amasya arası 21 Kasım 1927'de Amasya-Zile arası 23 Ağustos 1928'de, Zile-Kunduz bölümü 11 Ağustos 1930'da²²⁹ işletmeye açılırken Kunduz-Yıldız bölümü 31 Ağustos 1931'de, Samsun-Sivas hattının son bölümü olan Yıldız-Kalın arası da 30 Eylül 1931'de bitirilmiştir.

Hattın, 372 km.lik uzunluğuna oranla 7 gibi çok uzun bir zaman diliminde tamamlanmasının en önemli nedeni, Çamlıbel ve Karadağ gibi iki önemli yükseltiden ve yüksek boğazlardan geçmiş olmasıdır. Öyle ki boğazların toplam uzunluğu 180 km.yi bulmaktadır²³⁰.

Hattın km.si ortalama olarak 79 bin liraya mal olmuştur. Hattın Samsun-Turhal bölümüne 15.700.000 Türk lirası, Turhal-Kalın bölümüne de 13.500.000 Türk lirası olmak üzere toplam 29.200.000 Türk lirası harcanmıştır²³¹.

g. Samsun-Sahil Hattı :

Ülkenin iktisadî gelişiminin demiryollarına bağlı olması dikkate alınarak, her ne pahasına olursa olsun, demiryolu ağını geliştirmeyi amaçlayan yöneticiler, bu amaçla öncelikle bağımsız şirketlere inşa ettirilen dar hatlara yönelmişlerdir. Bu çerçevede 1923'de inşasına başlanan ilk dar hat 39,5 km.lik Samsun-Çarşamba demiryoludur.

²²⁷ **BCA**, Tarih: 11.12.1926 Sayı: 4427 Dosya: Fon Kodu: 30..18.1.1 Yer No: 22.74..11. (Kayseri – Sivas - Turhal Demiryolu inşaatı için Societe Industriel de Travaux adlı Fransız Şirketi ile yapılacak ihale sözleşmesini imza için Nafia Vekili'ne yetki verilmesi.)

²²⁸ **Demiryolları Mecmuası**, C: 5, S: 47, (II. Kanun 1928), s.141

²²⁹ H.Yakup (Kalgay), "Samsun-Sivas Hattı", **Demiryolları Mecmuası**, C: 6, S: 61, (Mart 1930), s.12

²³⁰ H.Yakup (Kalgay), "Samsun Sivas'a Bağlandı", **Demiryolları Mecmuası**, C: 8, S: 88, (Haziran 1932), s. 229

²³¹ H.Yakup (Kalgay), "Millî Demiryollarımızın İnşaat Bakımından Rakamlarla İfadesi", **T.C. Nafia Vekaleti Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl:6, S:7, (I.Kanun 1939), s. 9-10

21.09.1924'de Çarşamba dar hattının inşaatına başlanması dolayısıyla yaptığı konuşmada Mustafa Kemal Paşa, "*Vatandaşlarımızın millî sermaye ile bir demiryolu inşa etmek imtiyazını almaları izaha muhtaç olmayan nedenler dolayısıyla fevkalade mühimdir. Böyle millî teşebbüslerin hükümeti cumhuriyetimiz ve Riyaset tarafından ne kadar büyük memnuniyet ve mefaretle karşılandığı suhuletle tahmin edilir*²³²" diyordu.

İnşaat Ağustos 1926'da tamamlanmış ve Samsun-Sahil Demiryolları'nın imtiyazı, bir Türk şirketine verilmiştir. Nemlizadeler adlı bu Türk şirketi, bir süre sonra para sıkıntısı çekmeye ve taahhütlerini yerine getirememeye başlamışlardır²³³. Öyle ki 150 km.lik imtiyazın sadece 36 km. inşa edilebilmiştir. Bunun üzerine hükümete başvuran şirkete, 300.000 liraya kadar borçlanabilme yetkisi Mayıs 1928'de verilmiştir.

Bu yetkinin verilmesi sırasındaki meclis görüşmelerinde, bazı milletvekilleri, hükümete karşı taahhütlerini yerine getiremeyen bu tür şirketleri korumanın gereksizliğini dile getirmişlerdir. Bunlardan Tahsin Bey (Aydın), "(...) *Kâr zararın kardeşidir. Bir şirket imtiyaz ister ve bir işe teşebbüs ederse bittabi bu işten doğması muhtemel kâr ve zarar da kendisine ait olmalıdır. Bundan hükümet bir hisse tefrik edebilir mi? (...)*" şeklinde eleştirisini ortaya koyarken, bu kararın sonraki dönemlerde başka şirketlerin başvurusuna da ortam sağlayacağına da dikkat çekmiştir²³⁴.

Nafia Vekili Behiç Bey ise verdiği yanıtta, şirketin zarara uğramadığını, sadece 1 milyonla kurulan şirketin sermayesinin yeterli gelmediğini, bu yüzden yardımcı olduklarını, şirket gelecek yıl da zorlanırsa, şirketi satın alacaklarını söylemiştir.

Nitekim şirket 1929 yılında da işi yürütemeyeceğini göstermiş, hükümet de şirketin elinde bulunan 25 bin hisse senedini, 2 Haziran 1929 tarih ve 1524 sayılı kanunla 150 bin liraya satın almıştır²³⁵. Fakat 1928'de 727 lira, 1929'da 734 lira, 1930'da 134 lira ve 1931'de 400 lira kâr eden şirketin, 1932'de 296 lira zarar etmesi, diğer yandan da şirketin hattın işletilmesini 15 Nisan 1933'te durduracağını bildirmesi üzerine hükümet, o güne kadar hiç kâr alamayan hisse senedi alan kişilerin mağduriyetini de göz önüne alarak hattın devlete mal edilmesine karar vermiştir. 15 Nisan 1933'ten itibaren ise hat DDY'na nakledilmiştir²³⁶.

²³² Abisel, a.g.e., s.140

²³³ Kemal Arı, "Samsun-Çarşamba Demiryolunun Temel Atma Töreni ve Reiscumhur Gazi Mustafa Kemal Paşa'nın Samsun Gezisi", **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, (Temmuz 1991), s. 609-622

²³⁴ **TBMMZC**, D:3, C:4, İc:1, 82. Birleşim, 24.05.1928, s.367

²³⁵ **Düstur**, 3. Tertip, C: 10, s. 1826

²³⁶ **Düstur**, 3. Tertip, C: 14, s. 976

h. Malatya-Çetinkaya Hattı :

Fevzipaşa'dan başlayıp, Malatya-Ergani güzergâhını takip ederek Diyarbakır'a ulaşacak demiryolu ile, yapılacak olan Sivas-Erzurum demiryolunu birbirine bağlayarak, ülkenin doğusunu kısa yoldan Akdeniz'e bağlayacak olan bu demiryolunun yapımı, 20 Mayıs 1933 tarih ve 2200 numaralı kanun ile gerçekleştirilmiştir. Kanuna göre, Malatya'dan başlayacak olan hat, Sivas-Erzurum hattı ile Divrik yakınlarında birleşecekti.

Hattın inşası, Sivas-Erzurum hattıyla birlikte 12 Haziran 1933'te yapılan ihale ile Mühürdarzade Nuri Bey ve Ortakları'na verildi²³⁷. 29 Haziran 1933'te yapılan sözleşmeye göre, hattın inşası Aralık 1938'de bitirilecekti.

Bu hattın inşasına Cumhuriyet'in 10. yıldönümü olan 29 Ekim 1933'te başlanmıştır. 1935'e kadar yavaş giden inşaat, 1935'te hızlanmış ve bu yılın sonunda 90. km'ye ulaşmış, ilk 45 km.nin de rayları döşenmiştir²³⁸. İnşaatın ilerlemesiyle Malatya-Yazman arası 15 Haziran 1936'da, Yazıhan-Hekimhan arası da 1 Kasım 1936'da işletmeye açılmıştır. Hattın son bölümü olan Hekimhan-Çetinkaya arası da 7 Haziran 1937'de bitirilmiş ve hattın tamamı 16 Ağustos 1937'de işletmeye açılmıştır²³⁹.

140 km uzunluğundaki bu hatta, toplam uzunluğu 3000 metreyi bulan 15 tünel vardır. Hattın inşasında 2.672.900 işçi çalışmış ve ray, travers gibi yol malzemesi hariç, yalnız inşaatı 7.829.769 lira harcanmıştır.

Bu hattın inşası ile ülkenin doğusu ile güney doğusu arasında bir bağ kurulduğu gibi, yine ülkenin doğusu Akdeniz'e bağlanmış oldu. Üstelik bu hattın inşası ile demiryolu ile yapılan taşımacılık mesafesi kısalmış oldu. Örneğin, bu yol yapılmadan İstanbul – Konya – Fevzipaşa – Malatya - Diyarbakır şeklinde olan güzergâh, İstanbul – Ankara – Sivas – Malatya - Diyarbakır şeklinde değişerek 208 km kısalmıştır.

i. Diyarbakır-İran-Irak Hattı :

Cumhuriyet Hükümetlerinin demiryolu politikası sınırlara ulaşmaktı. Fevzipaşa-Diyarbakır hattı 1935'te Diyarbakır'a ulaşmış, fakat iktisadî yetersizlikten dolayı demiryolunun sınıra kadar ulaştırılmasına devam edilememiştir.

²³⁷ BCA, Tarih : 12.6.1933 Sayı: 14567 Dosya: 152-55 Fon Kodu: 30..18.1.2 Yer No: 37.45..8. (Sivas-Erzurum ve Malatya-Divrik demiryollarını bağlamak için en uygun teklifi yapan Mühürdarzade Nuri'ye ait ihalenin kabulü.)

²³⁸ Yıldırım, a.g.e., s.

²³⁹ Demiryolları Dergisi, C: 13, S: 153, (II. Teşrin 1937), s. 370

Bakanlar Kurulu'nun 12 Nisan 1937 tarih ve 2/6371 nolu kararı ile hattın yapımı kararlaştırılmış ve güzergâh tespit çalışmalarına başlanmıştır²⁴⁰. 14 Haziran 1937 tarih ve 3262 sayılı kanunla, demiryollarının Diyarbakır istasyonundan Irak ve İran sınırlarına kadar uzatılması ve Van Gölü sahilinde demiryoluna gerekli tesisatın yapılması için toplam 50 milyon liralık ödenek verilmiştir²⁴¹. Diyarbakır-Irak sınırı yaklaşık 324 km, Diyarbakır-İran sınırı ise 520 km olacaktır.

Güzergâhta yapılan etütlere göre, önceleri Diyarbakır'dan itibaren Dicle'nin sol sahilini izleyerek Botan Çayı'nın Dicle'ye döküldüğü noktaya kadar nehirle birlikte gidecek ve sonra bu noktadan Irak'a gidecek hattın yine Dicle'yi izleyerek, Cizre'ye ve oradan Irak sınırını oluşturan Tabur Çayı'na kadar devamı düşünülmüştür.

Fakat bu alanın çok sarp olması, ve yol üzerinde büyük kasaba ve köylerin bulunmaması göz önüne alınarak başka bir istikamet bulunması kararlaştırılmıştır²⁴². Yapılan inceleme sonucunda Irak hattı, Soren Köyü civarındaki iltisak istasyonundan Irak sınırına kadar Reşan Çayı'nın sağ sahilini izleyecek, Dicle ile Botan'ın birleştiği noktadan itibaren ise Dicle'nin soluna yönelecektir. Diyarbakır'dan itibaren bu hattın uzunluğu yaklaşık 291 km olacaktır. Bu hattın uluslararası bir önem kazanacağı da hattın yapımı sırasında göz önünde bulundurulmuştur. Çünkü hat, Londra - Hindistan arası bir köprü görevi görebilecektir.

İran hattına bakılacak olursa, bu hattın Reşan Çayı kenarından Diyarbakır-Siirt şosesi üzerindeki Poşur Köprüsü'ne kadar gelip Bitlis'in içinden geçmesi kararlaştırılmıştır. Ayrıca Van gölü kenarından Tatvan'a gidebilmek için Siirt Köprüsü'nde iki yol tespit edilmiştir. Hat, Tatvan'dan itibaren Van Gölü'nün güneyini izleyerek Reşadiye, Vastan, Edremit gibi nahiye merkezlerinden geçecektir. 143 km.den oluşan bu hat, daha sora Kotur Deresi'ni izleyerek İran'a girecektir. Hattın Van'dan sınıra kadar mesafesi 103 km. dir.

Güzergâhı daha önceden tespit edilen hattın 20 km.lik birinci kısmı 6 Kasım 1937'de 800.000 lira tahmini bedelle ihaleye çıkarılmıştır²⁴³. Hattın inşasına ise M. Kemal Atatürk'ün de katıldığı bir törenle 16 Kasım 1937'de başlanmıştır.

²⁴⁰ **BCA**, Tarih: 12/4/1937 Sayı: 2/6371 Dosya: 152-77 Fon Kodu: 30..18.1.2 Yer No: 73.29..6. (Irak hududuna uzatılacak Fevzipaşa-Diyarbakır hattının ilk 65 km.lik kısmı için gelecek yıla geçici sözleşme yapılması)

²⁴¹ **Düstur**, 3. Tertip, C: 18, s. 1417

²⁴² **Ulus**, 10 Ocak 1938

²⁴³ **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl: 4 , S: 7, I.Kanun 1937, s. 85

Tablo 8

(Diyarbakır-Kurtalan Demiryolunun İhale Tablosu)

İnşaatın Bölümleri	Bölümün Uzunluğu (km)	Tahmini Bedel	Yapılan İndirim	İhale Bedeli
1	20	800.000	% 11.11	711.120
2	22	650.000	% 18.26	531.310
3	18	75.000	% 11.15	666.375
4	25	1.150.000	% 15.60	970.000
5	21	1.400.000	% 30.00	980.000
6	25	1.800.000	% 13.11	1.564.000
7	28	2.270.000	% 17.50	1.872.000

Kaynak: Hüseyin Yakup Kalgay, “Cumhuriyet’in 17. Yılında Diyarbakır-İrak Hattında İnşaat Faaliyeti”, **Demiryolları Dergisi**, Cilt 16, Sayı 187-188, (I. Teşrin 1940), s. 281.

Yapımı yavaş giden bu hatta, Ekim 1939'da 35. km.ye ulaşılacak²⁴⁴, II. Dünya Savaşı'nın ortaya çıkardığı zor şartlar sebebiyle, hattın yapımı daha da yavaşlayacaktır.

j. Filyos-Ereğli Hattı :

İrmak-Filyos hattının Filyos'ta kalması, istenilen sonuca ulaşılamaması, hem de kömür üretiminin sürekli artmasından dolayı, taşıma ihtiyacının hakkıyla yapılabilmesi için Filyos'tan Ereğli'ye kadar bir hattın yapılması gerekmekteydi. Bu durumun gözönüne alınması sonucunda 23 Mayıs 1933 tarih ve 2214 sayılı kanunla Filyos İstasyonu'ndan başlayarak Zonguldak yoluyla sahili takiben Ereğli'ye varacak ve 6 yılda bitirilmesi öngörülen normal genişlikte bir demiryolu inşası için 20 milyon ödenek verilmiştir²⁴⁵.

Filyos-Ereğli hattının inşası için bir Alman şirketi ile görüşülmüş ise de sonuç alınamamıştır²⁴⁶. Bunun üzerine hükümet, hattı kendisi yapmayı kararlaştırmış, Filyos-Zonguldak arasındaki hat ikiye bölünmüş ve Filyos-Çatalağzı 8 Ağustos 1934'te 2.100.000 liraya, Çatalağzı-Zonguldak bölümü de 25 Mayıs 1935'te 2.950.000 liraya Türk müteahhitlere ihale edilmiştir²⁴⁷.

Bayındırlık Bakanlığı Demiryol İnşaat Dairesi tarafından idare edilen inşaat, o zamana kadar yapılan en zor ve km. başına en pahalı hat olmuştur. Özellikle köprü ve tünellerin yapılacağı yerler önceden kömür çıkarmak için ayrılmış olduğundan, buraların

²⁴⁴ **Ulus**, 21 II. Teşrin 1939

²⁴⁵ **Düster**, 3. Tertip, C: 14, s. 975

²⁴⁶ **Cumhuriyet**, 14 Temmuz 1933

²⁴⁷ **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Y: 5 , S: 5 , (I. Teşrin 1938), s. 60-61

betonla doldurulması söz konusu olunca 3.105.000 lirayı bulan masraf dolayısıyla ihale bedeli arttırılmıştır²⁴⁸.

Hattın Filyos-Çatalağzı bölümü 18 Kasım 1936'da, Zonguldak'a kadar olan bölümü de 1 Ekim 1937'de işletmeye açılmıştır.

k. Bozanönü-Isparta Hattı :

İzmir-Aydın demiryolu, Isparta'nın çok yakınından geçerek Eğirdir'e kadar ulaşmasına rağmen, Isparta çok kısa bir hat ile bu demiryoluna bağlanamamıştı. Halbuki böyle kısa bir hat, önemli ürünleri bulunan, Özellikle de gül ve halısı ile meşhur olan Isparta'yı Antalya ve İzmir gibi ihraç limanları ile İç Anadolu'ya bağlayacaktı. Böylece bölgenin ürünleri seri bir şekilde ve daha ucuza taşınacak, bölgenin iktisadî kalkınmasına katkıda bulunulacaktı.

Bu düşüncelerle 13 Aralık 1934 tarih ve 2611 numaralı kanun ile, Isparta'dan başlayarak, Aydın demiryolunun Kaleönü ile Baladız istasyonları arasında uygun görülecek bir yerde, Aydın demiryolu ile birleşecek bir demiryolu yapılması uygun görülmüştür. İki senede bitirilmesi düşünülen bu hattın inşasına harcanmak üzere 360 bin lira ödenek verilmiştir.

Hattın etüt ve aplikasyon işleri 1 Ekim 1934 günü ihaleye çıkarılmıştır. Bu işlemin tamamlanmasından sonra inşaat ihalesi 30 Mayıs 1935'te yapılarak inşaatına başlanmıştır. 1935 yaz aylarında toprak düzeltme, köprü ve istasyon binalarının yapımı hızla devam etmiş ve 26 Kasım 1935'te hattın inşası bitirilerek ray döşenmesine başlanmıştır. Ray döşeme işleri de biten hat, 26 Mart 1936'da İsmet İnönü'nün konuşması ile işletmeye açılmıştır. Böylece Isparta, 13 km'lik çok kısa bir demiryolu ile ülkedeki demiryolu şebekesine bağlanmış oldu.

l. Irmak - Filyos Hattı :

Kömür yolu da denilen hattın yapılmasındaki en önemli amaç Zonguldak kömür havzasını önce başkente, sonra da tüm ülkeye bağlamak ve bu madenin getirilerinden ülkenin yararlanmasını sağlamaktır. Cumhuriyet yöneticileri, daha önce yaşadıkları acı tecrübeler ve olumsuzluklardan yola çıkarak, daha 1925'ten itibaren bu konuda somut adımlar atmaya başlamışlardır.

Millî Mücadele'de kısıtlı da olsa yararlanan demiryollarındaki en önemli sıkıntının, yakıt sıkıntısı olduğu bir gerçektir. Kömürle çalışan lokomotiflerin ihtiyacının karşılanamaması, bölgenin kömür kaynaklarından yol sıkıntısı nedeniyle

²⁴⁸ Yıldırım, a.g.e., s. 112

yararlanılamaması, çoğu kez yakıt olarak odunun kullanılması, hatta vagonların yakılarak ilerlendiği durumların yaşanması, yetkilileri, öncelikle Ereğli-Karadere arasında bir demiryolu yapılması fikrine itmiştir. 26 Ocak 1925 tarih ve 548 sayılı kanunla, söz konusu hatta 0.75 m.lik bir hattın yapılması, buna yönelik olarak da 2 milyon liralık bir ödenek verilmesi kararlaştırılmıştır²⁴⁹.

Fakat daha sonra bu kanun yürürlükten kaldırılmıştır. Çünkü bu hattın geniş hatta çevrilmesi ve Ereğli'den Ankara'ya kadar uzatılması, 12 Aralık 1925 tarih ve 692 sayılı kanunla kararlaştırılmış ve aynı kanunla en fazla 5 yılda harcanmak üzere 40 milyon lira ödenek verilmesi de öngörülmüştür²⁵⁰.

Kısa süre sonra bu kez, hattın güzergâhı konusunda çeşitli tartışmalar yaşanmış, olası bir savaş durumunda hattın kullanışlı olamayacağı görüşü ileri sürülmüştür²⁵¹. Irmak-Çankırı-Safranbolu'dan geçen bir hattın yapımının çok daha iktisadi olacağı, diğer taraftan Filyos'a inilerek sadece iktisadî amaçlarla Filyos ile Ereğli arasındaki kömür madenlerini Ereğli limanına bağlayacak demiryolunun daha uygun olacağı düşünülmüştür. Bunun üzerine 25 Aralık 1925 tarih ve 943 numaralı kânun ile hattın güzergâhı değiştirilmiştir²⁵². Kanuna göre Ankara-Ereğli demiryolu, Ankara-Kayseri hattı üzerindeki Irmak'tan başlayıp Safranbolu yakınlarında iki kola ayrılacak, bir kolu Söğütözü'ne ve diğer kolu Filyos civarından geçmek üzere Ereğli'ye ulaşacaktır.

Hatta yapılan değişiklik bununla da kalmamış, 25 I.Kanun 1926 tarih ve 943 sayılı kanunla tekrar dar hatta dönüştürülen bu hat, son olarak 25 Haziran 1927 tarih ve 1158 sayılı kanunla, Eskişehir-Kayseri hattı üzerinden seçilecek bir noktadan başlamak üzere bir kez daha genişletilecektir²⁵³.

Hattın inşası, Fevzipaşa-Diyarbakır hattı için de anlaşılan *Nydquist Holm* şirketine verilmiştir²⁵⁴. Anlaşmaya göre 5 yılda bitirilmesi öngörülen hat, 1 metre genişliğinde inşa edilecek ve toplam uzunluğu 580 km. olacaktır. Şirket, sözleşme gereği 1 Haziran 1927'de Filyos'tan inşaata başlamıştır.

Bu arada olumsuz bir gelişme yaşanmış, güzergâhın belirlendiği dönemde, 1 metre genişliğindeki bu hatta sadece kömür değil, Batı Karadeniz ormanlarından kereste vb.

²⁴⁹ **Düstur**, 3.Tertip, C : 6, s. 85

²⁵⁰ **Düstur**, 3.Tertip, C : 7, s. 134 ; **Resmi Gazete**, 20 I.Kanun 1925 S: 245

²⁵¹ **TBMMZC**, D: 3 , C: 26, ss. 96-97

²⁵² **TBMM Kavanin Mecmuası**, C: 5, s. 15

²⁵³ **Düstur**, 3.Tertip, C : 8, s. 469 ; **Resmi Gazete**, 19 Temmuz 1927 S: 637

²⁵⁴ **BCA**, Tarih: 10.6.1934 Dosya: 15246 Fon Kodu: 30..10.0.0 Yer No: 151.71..9. (Irmak-Filyos ve Fevzipaşa-Diyarbakır hatları, demiryolu inşaatının Nohab Şirketi tarafından yaptırılması.)

ürünler taşınacağı göz önüne alındığında, bu yükü kaldıramayacağı görülmüştür. Üstelik yeni güzergâhın arazi şartlarının da iyi olduğu, dolayısıyla dar hatla geniş hat arasındaki inşaat masraf farkının % 10'u geçmeyeceği, bu sebeple 5-6 milyonluk fazla bir masrafla hattın normal olarak yapılmasının daha uygun olacağı belirtilmiştir. Bunun üzerine 25 Haziran 1927'de kabul edilen kanun ile hattın normal genişlikte yapılması kararlaştırılmıştır²⁵⁵.

Ekim 1927'de Irmak tarafından da inşaatla başlayan şirketin, bir süre sonra sözleşme şartlarını – Fevzipaşa –Diyarbakır hattında olduğu gibi- yerine getiremediğini, bu nedenle şirketle Ağustos 1928'de yine Fevzipaşa –Diyarbakır hattı için yapılan anlaşmadaki şartlar geçerli olmak üzere bir anlaşma yapıldığını görmekteyiz.

Irmak-Filyos hattının bir taraftan 104 km.lik Irmak-Çankırı ve diğer taraftan 135 km.lik Filyos –Eskipazar kısmı 1935'ten önce tamamlanmıştır. Kasım 1935'te ise iki parça arasındaki 151 km.lik kısım tamamlanmıştır. Bu 151 km.lik bölüm, 11.490.000 liraya mal olmuştur²⁵⁶. Böylece 390 km. uzunluğundaki Irmak-Filyos hattı tamamlanmıştır. 390 km. uzunluğundaki bu hat üzerinde 27 istasyon, 1368 adet menfez ve köprü ile en uzun 3440 m. boyundaki Batıbel tüneli olmak üzere toplam uzunluğu 8800 m. olan 8 tünel vardır. Hattın toplam masrafı 44.579.000 lira olarak gerçekleşmiştir²⁵⁷.

Sonuç olarak şunu söyleyebiliriz ki, hattın güzergâhı konusunda birtakım değişiklikler yaşayan ve askeri gerekçelerle uzatılan hattın yapımı ile cumhuriyet yöneticilerinin Zonguldak kömürünü yurt sathına yayma hedefi gerçekleşmiştir.

m. Yolçatı-Elazığ Hattı :

Fevzipaşa-Malatya-Diyarbakır demiryolunun inşası hakkındaki kanun TBMM'de görüşülürken Elazığ milletvekilleri hattın Elazığ'dan geçirilmesi için teklifte bulunmuş iseler de bu teklif meclis tarafından kabul edilmemişti²⁵⁸.

Fakat demiryolu konusunda istekli olan Elazıqlılar bu düşüncelerinden vazgeçmemişlerdir. Aralık 1930'da Başbakan İsmet Paşa'yı ziyaret eden Elazığ heyeti aynı isteklerini tekrarlamışlarsa da, bu istek başbakan tarafından kabul edilmemiştir. Bununla birlikte daha sonra yapılması düşünülen Elazığ-Muş-Van hattının Elazığ'a kadar olan bölümünün Diyarbakır'a giden hatla aynı zamanda yapılabileceği belirtilmiştir. Gerçekten de Fevzipaşa-Diyarbakır hattının inşası Elazığ'a yaklaşıncaya, 1 Nisan 1933 tarih ve 2135

²⁵⁵ Yıldırım, a.g.e., s.92

²⁵⁶ **Ulus**, 8 Kasım 1935

²⁵⁷ H.Yakup Kalgay, "Millî Demiryollarımızın İnşaat Bakımından Rakamlarla İfadesi", **T.C. Nafia Vekaleti Bayındırlık İşleri Dergisi**, s. 16-18

²⁵⁸ **TBMMZC**, D: 2, C. 23, s. 299

sayılı kanunla Fevzipaşa-Ergani hattı üzerinde bulunan bir noktadan başlayarak Elazığ'a bitmek ve 1 yılda tamamlanmak üzere 600 bin lira ödenek verilmiştir²⁵⁹.

Yapılacak bu kısa demiryolu ile bölge iktisadî olarak gelişme imkânı bulurken, bölgenin ürünleri de diğer bölgelere daha kolay ve ucuz taşınabilecekti. Diğer taraftan Fevzipaşa-Diyarbakır demiryolunun Yolçatı-Ergani bölümünün inşaatı için gerekli malzeme Elazığ-Maden şosesi üzerinden yapılacağı için demiryolunun Elazığ'a ulaşması ile inşaat malzemesinin taşınması daha kolay hale gelecekti.

Kanun gereğince inşaatına başlanan Yolçatı-Elazığ hattının inşaat ve ray döşeme işleri 1 Temmuz 1934'te bitirilmiştir. Fevzipaşa-Diyarbakır demiryolunun 344. km'sindeki Yolçatı istasyonundan Elazığ'a kadar olan 24 km uzunluğundaki hat 11 Ağustos 1934'te yapılan bir törenle işletmeye açılmıştır.

3. Demiryollarında Millîleştirmeler

Cumhuriyet öncesinde kapitülasyonlardan yararlanan yabancı şirketlerin, demiryolları, denizyolları ve limanlar, tramvay ve tünel, elektrik, havagazı ve su gibi kamu hizmetlerinde hukuksal ya da fiili bir monopol kurdukları görülmektedir. Ülkenin bu gibi hizmetlerinin yabacılardan elinde bulunması, kapitülasyonların getirdiği olumsuz ortamı bizzat yaşayan genç cumhuriyetin yöneticilerini, yabancı özel sermaye kuruluşlarını tasfiye etmeye itmiştir.

Bu tasfiye hareketinde, her şeyden çok bu kuruluşların kamu hizmeti niteliğinde görülen alanlarda faaliyet göstermeleri konusu dikkate alınmıştır²⁶⁰. Diğer taraftan bu tasfiyeler yapılırken, o dönemde pek çok ülkede yapıldığı gibi, “*yabancı yatırımların maddi bir karşılık vermeksizin tasfiye edilmesi ve kalan borçların ödenmemesi*” gibi antidemokratik bir yöntem uygulanmadığı da altı çizilmesi gereken bir hükümet tavrıdır. Üstelik amiyane tabirle enkaz devralan ve kuruluşundan itibaren malî yönden büyük sıkıntılarla karşı karşıya olan Türkiye Cumhuriyeti hükümetlerinin, bu tasfiye işlemlerini iki taraflı anlaşmalarla ve kendisine düşen borçları yüklenmek suretiyle yürütmesini, takdir edilecek bir olay olarak nitelendirmek gerekmektedir. Yabancı şirketlerin tasfiyesinde aslan payını demiryolları millîleştirmeleri almaktadır. Aşağıda, sonraki bölümlerde satın alma süreçleri ayrıntılarıyla verilecek olan demiryollarına ait millîleştirmeler bir liste halinde verilmiştir:

²⁵⁹ **Düstur**, 3.Tertip, C : 14, s. 457 ; **Resmi Gazete**, 4 Nisan 1933 S: 2370

²⁶⁰ Baran Tuncer, **Türkiye’de Yabancı Sermaye Sorunu**, Ankara, S.B.F. Yayınları No: 241, 1968

Tablo 9
(Demiryolu Millileştirmeleri)

Satın Alınan İşletme	Ödenen Miktar	Tarih ve İlgili Kanun
Anadolu ve Mersin-Tarsus-Adana Demiryolları ve Haydarpaşa limanı Şti.leri	204.175.400 İsviçre Frangı	31.01.1928 tarih ve 1375 sayılı kanunla onaylanan sözleşme
Mudanya-Bursa Demiryolu T.A.Ş.	50.000 TL.	30.05.1935 tarih ve 1815 sayılı kanunla onaylanan sözleşme
İzmir-Kasaba ve Temdidi (İzmir-Afyon ve Manisa-Bandırma)	162.468.000 Fransız Frangı	31.05.1934 tarih ve 2487 sayılı kanunla onaylanan sözleşme
Aydın Demiryolu	1.825.800 Sterlin	30.05.1931 tarih ve 2659 sayılı kanunla onaylanan sözleşme
Şark Demiryolları T.A.Ş.	20.760.000 İsviçre Frangı	26.04.1937 tarih ve 3155 sayılı kanunla onaylanan sözleşme
Ilıca-İskele-Palamutluk Demiryolu T.A.Ş.	10.000 TL.	22.05.1941 tarih ve 4127 sayılı kanunla onaylanan sözleşme

Kaynak: Mehmet Selik, “Türkiye’de Yabancı Özel Sermaye (1923-1960)”, **Türk İktisadî Gelişmesi Araştırma Projesi**, No: 5, Ankara, 1961.

Tasfiye işlemleri sonucu Türk hükümetinin yüklenmiş olduğu borçların ödenmesi çok çeşitli şekillerde olmuştur. Borçların bir kısmı yabancı parası ile bir kısmı ise Türk lirası olarak ödenmiştir. Türk lirası ile yapılan ödemelerde, Türkiye dışındaki alacaklıların Türkiye’den mal satın alarak bunları yurt dışına çıkarma olanağı sağlanmıştır²⁶¹.

Aynı zamanda ödemelerin vade ve faiz şartlarında da büyük farklılıklar vardır. Genellikle satışların bir kısmı peşin ödenmiş, geriye kalan kısımlar ise 10-20 yıl ve çok istisnai durumlarda da 40-50 yıla varan taksitlere bağlanmıştır. Borçların miktarlarına uygulanan faiz de genellikle % 5- 7.5 arasında gerçekleşmiştir.

Yabancı şirketlere ait demiryolları satın alınırken, gerek hükümet yetkilileri, gerekse dönemin basını, “*satın almalar yapılırken, ecnebi sermayesine yan gözle bakmak gibi bir hareketin asla olmadığı*”²⁶²’ni özellikle vurgulamışlardır. Böylesine bir dikkat, her ne kadar dönemin başat ekonomi politikası devletçilik olsa da, diğer taraftan yabancı sermayeyi tamamen soğutmamaya yönelik bir tutumun da izlendiğinin ipuçlarını vermektedir.

a. İzmir-Aydın Hattı’nın Satın Alınışı :

Şubeleri ile birlikte 609 km. uzunluğa sahip bu demiryolunu işleten şirket, Millî Mücadele’den sonra hattı teslim almak için hükümete başvurmuş, yapılan görüşmeler sonucunda 3 Temmuz 1923’te şirketle bir sözleşme imzalanmıştır²⁶³. Bu sözleşmeye göre,

²⁶¹ Namık Zeki Aral, “Düyun-u Umumiyyemiz”, **Siyasal İlimler Mecmuası**, Şubat, 1944, s. ...

²⁶² Örneğin bu ifadeye 1936 yılında hem Şark demiryollarının satın alınışını yorumlayan Yunus Nadi’de, hem de hemen hemen aynı tarihteki İstanbul Rıhtım Şirketi satın alımı konusunda meclise bilgi veren Ali Çetinkaya’da rastlanmaktadır.

²⁶³ **TBMMZC**, D: 2, C: 32, s. 622-623

1 Aralık 1914'ten 1 Şubat 1919'a kadar hattın hükümet tarafından işletilmesinden doğan borç, ikisi şirket, ikisi de hükümet tarafından tayin edilecek bir komisyon tarafından tespit edilecektir. Yine bu sözleşmeye göre şirket, kağıt para esasına göre 5 misli zam yapacaktır. Fakat 20 Temmuz 1923'ten 30 Eylül 1923'e kadar bu tarifeden % 25 tenzilat yapılacaktır. 30 Eylül 1923'ten sonraki tarifeler ise, ikisi şirket ikisi de hükümet tarafından tayin edilecek 4 üyeden oluşan bir komisyon tarafından şartlara göre yeniden tespit edilecektir. Bu tarifeler de 6 ayda bir gözden geçirilerek şartlara göre değiştirilebilecektir²⁶⁴.

Bu tarihten, Afyon-Antalya hattının yapımının başlangıç tarihi olan 1933 yılına kadar ilişkilerde herhangi bir sorun yaşanmamış, hükümet de bu dönemde, hattı satın almak için herhangi bir girişimde bulunmamıştır.

Afyon-Antalya hattının yapılmaya başlanmasından sonra, bu hattın Aydın demiryolu şirketi ile temas ettiği noktalar olmuş, bu da her iki taraf arasında anlaşmazlıklar doğurmuştur. Şirket, yeni yapılacak hattın kendi hatlarına temas ederek geçtiği, bunun da 1906 sözleşmesine aykırı olduğu gerekçesi ile hükümetin bu girişimini protesto etmekle kalmamış, tazminat da istemiştir²⁶⁵. Hükümet ise buna verdiği yanıtta, "*Hattın bir şirket ve müessese tarafından değil, devlet tarafından yapılmakta olduğuna göre, tazminatın varid olmadığı*"²⁶⁶, nı belirtmiş, tazminat ödemeye haklı olarak yanaşmamıştır. Bunun üzerine şirket, bu anlaşmazlığın hakeme verilmesini istemiştir. Hükümet, anlaşmazlığın hakeme verilmesinin sözleşme şartlarına göre mümkün olmadığını, şirkete bildirerek anlaşmazlığı görüşmek üzere bir yetkili gönderilmesini istemiştir.

Görüşmeler sonucunda şirket, hattı Türk hükûmetine satmaya karar vermiştir²⁶⁷. Şirket üyelerinden Mr.Aden satış müzakereleri için Londra'dan Türkiye'ye gelerek Nafia Vekili Çetinkaya ile görüşmüştür²⁶⁸. Görüşmelerin başında şirket yetkilileri 5.216.000 sterlinlik bir hesap çıkarmış ise de daha sonra 3.500.000 sterline inmişlerdir. Fakat Türkiye'nin bu parayı ödeyecek gücü yoktu. Üstelik hattın Devlet Demiryollarına katılabilmesi için de 1 milyon sterline ihtiyaç vardı. Şirketin istediği 40 yıl vadeyle yıllık 215.000 sterlinin ödenmesiydi. Halbuki şirketi en iyi çalıştığı yıllarda bile bu parayı

²⁶⁴ Yıldırım, a.g.e., s. 134-135

²⁶⁵ Ali Çetinkaya, "Aydın Demiryolunun Satın Alınması", *Ülkü*, C:5, S:28, (Haziran 1935), s. 324

²⁶⁶ **TBMMZC**, D: 5, C: 3, 32.Birleşim, 30.05.1935, s. 351 ; **Ulus**, 1 Haziran 1935 (Nafia Vekili Çetinkaya'nın açıklaması)

²⁶⁷ Bir diğer satın alma nedeni de, hattı işleten idare hakkında zaman zaman şikâyetlerde bulunulmasıdır. Şirketin nakliyat derebeyliği kurduğu, vagonların pis, koltukların yırtık olduğu, insanların tütün balyası gibi istif edildiği, köylü yolcuların memurlar tarafından hakarete uğradığı şeklinde basına da yansıyan bu şikâyetler, hükümetin gözünden kaçmamıştır.(**Cumhuriyet**, 18 Ekim 1929)

²⁶⁸ **Ulus**, 10 Aralık 1934

kazanamamıştı. Devlet temsilcileri ise 145-150 bin sterlinlik yıllık ödeme yapılabileceğini ifade etmişlerdir. Bunun üzerine şirket temsilcileri önce 168.000 sonra 150.000 ve daha sonra da 147.440 sterline inmişlerdir²⁶⁹.

Görüşmeler sonucunda % 7.5 faizle ve bedeli 40 yılda ödenmek üzere 1.825.840 İngiliz lirasında anlaşılmış ve bu rakamlar üzerinden 1 Mayıs 1935'te sözleşme imzalanmıştır²⁷⁰. Adı geçen sözleşme, 30 Mayıs'ta mecliste onaylanmıştır²⁷¹.

Hattın satın alma bedeli olan sterlinin o günkü kura göre 12.267.000 olduğu, ayrıca yıllık borç taksitlerinin, hattın son 13 yıllık gelirinin ortalaması olduğu düşünülürse, hattın satın alınışının devlete çok fazla mali bir yük getirmedeği söylenebilir.

b. İzmir-Kasaba Hattının Satın Alınışı :

Bu dönemde satın alınarak millileştirilen hatlardan birisi 26 Mayıs 1934 tarihinde yapılan sözleşme ile Türk demiryolları şebekesine katılan İzmir-Kasaba hattıdır²⁷².

Hattın tarihçesine şöyle bir bakıldığında öncelikle Kasaba şimendiferleri adı altında toplanan hatların hukuksal cepheden 3 kısma ayrıldığı görülmektedir. Bunların ilki İzmir-Bornova, ikincisi İzmir-Kasaba-Manisa-Soma kısmıdır. Bu hat önce bir İngiliz şirketi tarafından inşa edilmiştir. Fakat birtakım anlaşmazlıklardan sonra yeni şirkete devredilmiştir. Devredilirken belirlenen esasa göre, satın alma ve işletme sırasında devletin

²⁶⁹ TBMMZC, D: 5, C: 3, s. 351-352

²⁷⁰ Ulus, 2 Mayıs 1935

²⁷¹ Düstur, 3.Tertip, C: 16, ss. 1243-1244 (Çetinkaya, şirketin temsilcisiyle müzakerelere 5.216.200 İngiliz lirası üzerinden başladığını belirtmiş ve şu açıklamayı yapmıştır: “ Zikredilen paradan tazminat borcu olan miktar ile harbi umumi zarar ve ziyanına ait olan faizin bir defa müzakeresinden sarfınazar edilerek 3.5 milyon İngiliz lirası sermayelerini ortaya koymakla müzakerelere başlanmıştır. Halbuki biz bu 3.5 milyon İngiliz lirasını da ödeyecek vaziyette değildik. Çünkü hattın DDY'na intibak edebilmesi için 1 milyon İngiliz lirası kadar bir paraya ihtiyacı olduğunu, hattın keşfine gönderdiğimiz yüksek bir heyet-i fenniye tarafından bir raporla ifade ediyordu. Aynı zamanda hattı satın aldığımızda yıllık geliriyle masrafını ve taksitlerini ödeyebilmek bizim için bir zaruretti (...) Hattın arazi, emlak, malzeme binaları vs. ile beraber kıymet-i hazırasının 25 milyon Türk lirası olduğu tahmin edilmekteydi. İşte bu esaslar üzerinden haftalarca müzakereler cereyan etti ve nihayet yıllık mürettebat üzerinden kaç yılda ve ne kadar faiz ve ne kadar sermaye istedikleri esasına dönüldü. Bunun üzerine şirket murahhası tarafından, hisse senetleri hariç tutularak obligasyonları miktarı 3.8 küsur milyon İngiliz lirası olduğuna göre bu miktar para için yılda 215 bin lira olmak ve % 5 faiz esas tutulmak üzere 40 yılda ödemek şartıyla bir sermaye talep ediliyordu. Halbuki yukarıda zikredildiği gibi cumhuriyet idaresinin 13 yıllık zamanında, en uygun yıllarda dahi yılda 215 bin lira alamamışlardı ve DDY'nın gündün güne inkişaf eden vaziyeti ve şirketin ağır mali vecibeleri karşısında gelecek senelerde mezkur 13 sene zarfında alabildikleri parayı da almaları mümkün değildi. Yıllık istenecek para, son 13 yılın net hasulatının ortalaması olan 145-150 bin aralarında bir meblağ olabilirdi. Nihayet önce 168 bin, sonra 150 bin ve en sonunda 147 bin İngiliz lirasına inmek suretiyle bir anlaşmaya varılmış oldu(...)” Çetinkaya şirketle olan görüşmeleri bu şekilde aktarırken, hemen hemen aynı tarihlerde şirketin Londra'da yapılan yönetim kurulu toplantısında başkan Lord St. Davids, Türk hükümetinin hattın son 5 yıllık gelir ortalaması olan 115 bin İngiliz lirasını teklif ettiğini, kendilerinin ise bu rakamı yukarı çekebildiklerini söyleyerek, üyelerden gelebilecek olası tepkileri yumuşatmaya çalışmıştır. Davids ayrıca, bu satış projesini toplantiya katılanlara sunmanın kendisi için hoş gitmeyecek bir görev olduğunu, fakat bunu yapmanın bir gereklilik olduğunu da belirtmiştir. (Times, 8 January 1935'den akt; Ulus, 14 Haziran 1935)

²⁷² Hükümet ile şirket yetkilileri arasında yapılan bu sözleşme, 31 Mayıs'ta mecliste kabul edilmiş ve 2487 sayılı kanunla yürürlüğe girmiştir. Düstur, 3.Tertip, C: 15, s. 1039-1040

üzerine aldığı teminat toplamı 99 yıl sürecektir. Bu da hattın bu kısmı için 2.310.000 frank verilmesi demektir²⁷³. Son kısım hat da Soma – Bandırma arasında inşa edilmiştir ki şirketin kendisi tarafından inşa edilen bu hat 180 km.dir. Şirket hattı inşa ederken devlet, karşılığını bir istikrazla sağlamıştır.

Şirket, mütareke döneminde Yunanlılar İzmir'i işgal ettiğinde bu kuvvetlere yardımcı olur bir tavır takınmıştır. Şirketin bu tutumunu eleştiren bir gazetecinin şu sözleri ilgi çekicidir : “ *İşgal kuvvetleri İzmir'e çıktığı zaman bunları memleket dahiline davet eder gibi canla başla nasıl hizmet ettiğini, bütün lokomotiflerini, arabalarını, bütün teşkilatlarını nasıl işgal kuvvetlerinin emrine verdiğini henüz unutmadık. O vakit, bir memleketteki demiryollarının devletin elinde olması ile ecnebi bir şirket elinde bulunması arasındaki farkı, pek acı bir surette tecrübe ettik*²⁷⁴(...)”

Cumhuriyet yönetiminde hattın sürekli zarar etmesi ve bu zararı kilometre garantisi yüzünden devletin yüklenmek durumunda kalmasıyla, her yıl bu hat için hükümetin 400-500 bin lira kadar tazminat ödemesi, artık hattın satın alınmasını zorunlu kılmıştır²⁷⁵.

703 km.lik bu hattı işleten şirketle, Hükümet arasında yapılan görüşmeler sonucunda 1 Ocak 1927'den geçerli olmak üzere 6 yıl süreyle geçici bir intibak sözleşmesi yapılmıştır²⁷⁶. Bu sözleşmede devletin satın alma hakkı saklı kalmak kaydıyla altı yılın bitmesinden sonraki bir yıl içinde yeni bir sözleşme yapılacaktır. Eğer sözleşme yapılmazsa hatların yeni iktisadî şartlara uygun hale getirilmesi hakem kararına bırakıldı. Yine bu sözleşmeye göre şirketin ortaklarına dağıtacağı ve işletme masrafları çıktıktan sonra kalan miktarın % 60'ı devlete % 40'ı şirkete ait olacaktır. Devletin hissesine düşen miktar kesin hesabın onaylanmasından sonra 4 ay içinde ödenecektir. Toplam harcamalar işletme gelirinden az olursa devlet tarafından karşılanacaktır.

6 yıllık sözleşmenin bitiminden sonra başlayan görüşmelerde, şirket şartları daha ağır bir sözleşme yapmak isteyince anlaşma sağlanamamıştır. Şirketin bu tutumunun nedeni, hatta hiç bir iyileştirme yapmadan işletmeye devam etmek istemesindedir²⁷⁷

Bunun üzerine Nafia Vekâleti 30.1.1924 tarihinde satın alma hakkının kullanılmasını hükümete teklif etmiş²⁷⁸, hükümet de satın alma isteğini şirkete 27 Şubat

²⁷³ **Ayn Tarihi**, Haziran 1934, S: , s. 23-24

²⁷⁴ Mehmet Asım, “İzmir-Kasaba Hattının Satın Alınışı”, **Vakit**, 10 Haziran 1934

²⁷⁵ Diğer taraftan, Çetinkaya'nın açıklamasına göre şirketin satın alınmaya karar verilmesinin önemli bir nedeni de, hükümetin belirlediği indirimli tarifelerin şirket tarafından uygulanmayışıdır. (**Ayn Tarihi**, Nisan 1935, S: 17, s. 86)

²⁷⁶ **TBMM Kavanin Mecmuası**, C:7, s. 924-926

²⁷⁷ Burhan Asaf, “Devletçi Olduğumuz İçin”, **Hakimiyet-i Millîye**, 8 Mart 1934

²⁷⁸ **TBMMZC**, D:4, C: 22, S. No:254, s. 2

1934'te bildirmiştir. Görüşmeler yaklaşık 2,5 ay sürmüş ve 26 Mayıs 1934'te satın alma sözleşmesi imzalanmıştır.

Hattın devlete teslimine karşılık, şirkete 162 milyon fraklık % 7.5 faizli bir istikraz tahvili verilmesi kararlaştırılmıştır. Frank'ın o günkü değeri üzerinden hat, sözleşme tarihi itibariyle faiziyle beraber 14.957.000 Türk lirasına satın alınmış oluyordu²⁷⁹. Hat alındıktan bir süre sonra gelirden önemli bir artış görülmüş, 1933 geliri 2.5 milyon lira iken 1935 yılında gelir 3.5 milyon liraya yükselmiştir.

c. **Mudanya-Bursa Hattının Satın Alınışı :**

Buradaki 41 km.lik hattı işleten ve km. garantisi bulunmayan şirket, bir süre sonra iskele gelirinin Mudanya Belediyesi'ne devredilmesi ve bölgede otobüs ve kamyonların yoğun rekabetine uğraması sonucunda, işletme masraflarını bile karşılayamaz duruma düşmüş, hattın satın alınması için 30 Haziran 1927'de hükümete başvurmuş, fakat bir yanıt alamamıştır. Hükümetin ilgi göstermemesi karşısında 1929 sonuna kadar işletmeye devam eden şirket, 18 Ocak 1930'da Nafia Vekâleti'ne gönderdiği bir mektupta, çok zor durumda olduğunu, eğer hat 1930 sonuna kadar satın alınmazsa 1 Ocak 1931'de hattın işletilmesini durduracağını ve hattı 70 bin lirası peşin 250 bin liraya satabileceğini bildirmiştir²⁸⁰.

Bölgenin tarımsal anlamda önemini göz önünde bulunduran hükümet, bunun üzerine harekete geçmiş, Bakanlar Kurulu, hattın devralınarak Devlet Demiryolları tarafından işletilmesini kararlaştırmış ve bu kararı 23 Aralık 1930'da DDYLİUM'ne bildirilmiştir. 31 Aralık 1930'da teslim alınan hat Devlet Demiryolları tarafından işletilmeye başlanmıştır. Bu arada, oluşturulan teknik komisyon, şirketin mal varlığını ve bu varlığın değerini tespit etmek için çalışmalara başlamış, 325.110 lira değer biçmiştir.

İmtiyaz sözleşmesine göre hat, 6 ay aralıkla iki defa açık arttırmaya çıkarılacak, alıcı bulunmazsa bedelsiz olarak devlete geçecektir. Fakat şirket vekili Arif Hikmet Bey, Nafia Vekâletine gönderdiği 5 Ocak 1931 tarihli mektupta, “*Açık arttırmada hattın değerinin % 50 veya 40'ı verilse bile şirketin eline belli bir para geçeceğini ama açık arttırma ile değil, anlaşma yoluyla satışı seçtiklerini*” bildirmiş, bu durum karşısında Bakanlar Kurulu 7 Ocak 1931 tarih ve 10474 numaralı kararı ile şirket tarafından teklif edilen hattın, uygun fiyatta anlaşmak mümkün olunursa satın alınmasına karar vermiştir²⁸¹.

²⁷⁹ Yakup Kalgay, “Bir Karış Fazla...”, **Demiryolları Dergisi**, C: 19, S: 224-226, (II. Teşrin-II. Kanun 1943), s.67

²⁸⁰ Yıldırım, **a.g.e.**, s. 130

²⁸¹ **TBMMZC**, D:4, C: 22, S. No:254, s. 2

30 Mayıs 1931 tarih ve 1815 sayılı kanunla Mudanya Bursa Demiryolu T.A.Ş., 50 bin liraya satın alınacaktır²⁸². Nafia Vekili Hilmi Bey (Uran) ile şirket adına mühendis Laherre arasında yapılan sözleşmeye göre şirket, 18 Şubat 1890 tarihli imtiyaz sözleşmesi ile sahip olduğu her türlü menkul ve gayrimenkulu 1 II. Kanun 1931 tarihinden itibaren hükümete devredecektir.

Sözleşmenin onaylanmasına dair sunulan kanun teklifinin Meclis'te görüşülmesi esnasında M. Müfit Bey, şirketin işletmeyi bırakarak sözleşme şartlarına aykırı davrandığı gerekçesiyle bedelsiz satın alınması gerektiğini ifade etmiştir²⁸³. Bu tenkitlere cevap veren Nafia Vekili Hilmi Bey, ödenecek olan 50 bin liranın, hattı bırakıp giden şirketin personeline olan borcundan ibaret olduğunu ve bu paranın personelin mağdur olmaması için ödeneceğini belirtmiştir²⁸⁴.

Diğer taraftan, Hasan Fehmi Bey'in (Kastamonu), "5-6 yıl öncesine kadar şirketin zarar etme gibi bir şikâyetinin olmadığı, buradaki otomobil ve otobüsler yüzünden zarar ettiği" eleştirisine karşılık veren Hilmi Bey, zarar etse bile hattın işletilmeye devam edeceğini, çünkü demiryolunun kalkması durumunda otobüs ve kamyon fiyatlarının iki kat artacağını, bundan da Bursa ekonomisinin zarar göreceğini belirtmiştir.

Hattın hükmet tarafından satın alınışından 1 yıl sonra, Bursa eşrafından Salih Zekai, Ömer Lütfi ve Madenci Lütfi Bey adlarındaki kişiler, hükümete bir mektup yazarak, altı ay zarfında 150.000 lira sermayeli ve tamamı Türk olacak *Bursa Şehir Otobüs Şirketi* adında millî bir anonim şirketi kuracaklarını taahhüt ederek, hem Bursa-Mudanya şimendifer hattını hem de aynı hattın otobüs işletme hakkını, ayrıca Bursa'da Yeşil-Çekirge arasında otobüs işletme hakkını 50 yıl süreyle işletmeye talip olduklarını bildirmişlerdir²⁸⁵. İncelemeler sonucunda, şirketin bu işi başaracak güçte olmadığına karar verilmiş ve başvuru reddedilmiştir²⁸⁶.

²⁸² **Düstur**, 3. Tertip C: 12, s. 528

²⁸³ **TBMMZC**, D: 4, C: 1, 7. Birleşim, 30.05.1931, s. 111-113

²⁸⁴ **Gös.yer**

²⁸⁵ **BCA**, Tarih: 01.02.1932, Dosya: 1589, Fonkodu: 30..10.0.0, Yer no: 154.87..9 (Bursa-Mudanya şimendifer ve otobüs hattının , Bursa Şehir otobüs şirketi tarafından kiralanma isteği.)

²⁸⁶ Nafia Vekili imzalı yanıtta şöyle denilmektedir: "(...) 800.000 lira kıymeti olan ve otomobil ve kamyon rekabetine rağmen masrafını çıkarmakta olan mevzu bahis demiryolun senevi hisse-i hükümet olarak alınabileceği tahmin olunan 1500 lira mukabilinde icar-ı menfaatle hükümeti kabili telif görülmediği gibi, kısmen aynıyatta ibaret bulunan ve kısmen otobüs ve kamyon işletilmesine tahsis edilecek olan 150.000 lira sermaye ile birtakım ehemmiyetli teknik masraf ve unsurlara muhtaç bulunan bu işin idaresine ve hattın hüsnühalde muhafazasına ve bilhassa bu hattın ve bu havalinin müstakbel inkişafının teminine imkân görülemediği ve esasen Devlet Demiryolları camiasına ithâl edilen işbu demiryolun ahire icarı için de şimdilik bir sebep mevcut bulunmamış olduğunu ve Acemler-Muradiye-Demirtaş ve Mudanya – Bursa arasında otobüs ve kamyon işletilmesinin mahallî idare ve belediyeleri alakadar eden umurdan bulunması hesabıyla Vekaleti acizice bu hususta beyanı mütalaaaya hacet görülmediğini arz eylerim." **A.g.b.**

Bu hat daha sonra görüleceği üzere 10 Temmuz 1953'te kabul edilen 6135 numaralı kanun ile işletmeden kaldırılacak ve sökülecektir.

d. Şark Demiryolları'nın Satın Alınması :

Şirketin satın alınması için hükümetle Şark Demiryolları T.A.Ş. arasında 25 Aralık 1936 tarihinde bir sözleşme imzalanmış ve ilgili sözleşme, 26 Nisan 1937 tarih ve 3156 sayılı kanunla mecliste kabul edilmiştir²⁸⁷.

Şirketin Osmanlı'daki tarihçesine bakılacak olursa, 18 Nisan 1869'da Nafia Nazırı Davut Paşa ile Baron Hirsch arasında bir anlaşma imzalanmış ve adı geçen kişiye bir imtiyaz verilmiştir. Hirsch, bu imtiyazı işletemeyeceği düşüncesiyle başka birine devretmek istediye de hükümet kabul etmemiştir. 1872'de Sadrazam Mahmut Paşa tarafından tekrar bu Hirsch'e imtiyaz verilmiştir. İmtiyaz sözleşmesine göre, yapılacak hattın kilometresi başına şirkete 12 bin, hükümete de 8 bin altın frank verilecektir²⁸⁸. Kilometre başına gelir 20 bin frankı geçerse, fazlası yarı yarıya paylaşılacaktır.

Sonraki dönemlerde devletin malî durumunun kötüye gitmesi dolayısıyla 1885'te 23 milyon altın franklık bir istikraz yapılmıştır. Bu istikraz, imtiyaz sahibi şirketin ve hükümetin haklarının değişimine ortam hazırlamıştır. Bu kez kilometre başına 7000 frank şirkete verilmiş, geri kalan hasılatın % 55'inin şirkete, % 45'inin de hükümete verilmesine karar verilmiştir.

1894'te 40 milyon franklık bir borçlanma daha yapılmıştır. Bu borçlanmanın 21 milyonu, eski borçlanmanın bakiyesine tahsis edilmiş ve hükümete ödenmiştir. Borçlanmanın ödeme süresi 64 yıl olarak tespit edilmiştir²⁸⁹.

Meşrutiyet'in ilânından sonra, Şark demiryollarının bir kısmı Bulgarlar tarafından işgal edilmiştir. 1909'da Meşrutiyet hükümeti ile yapılan sözleşme ile 1894'te imzalanan sözleşmenin hükümleri bir kez daha değişmiş ve şirket, kilometre başına 10.333 frank almaya başlamıştır. Artanın % 70'i şirkete, % 30'u hükümete kalacaktır.

Lozan'a gelindiğinde ise, Cumhuriyet hükümeti, şirketle adaptasyon sözleşmesi yapmak üzere, diğer şirketlerle olduğu gibi bir anlaşma yapmıştır. Diğer imtiyazlı şirketlerin temsilcisi olarak Türkiye'ye gelen Mr. Veil adlı bir zat, bu şirketin de temsilcisi olarak hükümetle temas etmiş ve şirket adına 1923'te bir sözleşme imzalanmıştır.

²⁸⁷ **Düstur**, 3. Tertip, C: 18, s. 520

²⁸⁸ 1 lira, 2.5 altın frank değerindedir.

²⁸⁹ İmtiyaz süresi belli değildir ama eğer 64 yılda bu borçlanma ödenecekse, hükümet en az 64 yıl imtiyaz süresini kabul etmiş demektir.

Bu sözleşmeye göre, paranın düşmüş olmasından dolayı tarifelere 5 misli zam yapılması ve alacak-verecek hesaplarının incelenmesi için bir komisyon teşkili kararlaştırılmıştır. 1927’de Behiç Bey zamanında, Nafia Vekaleti Müsteşarı Burhanettin Bey tarafından bir kanun layihası hazırlanıp meclise sevk edilmiştir.

Bu layihaya göre, şirketin borcu 5.5 milyon altın frank olarak kabul edilmiştir. Aynı zamanda kilometre başına 13 bin altın frank alacak olan şirket, hasılattan da % 75 alacak, % 25 de hükümete ait olacaktır. Ayrıca, şirketin hisselerinin işletme masrafları çıktıktan sonra 1.227.152 altın franklık tutarı temin etmesi şart koşulmuştur. Yani 1872’de başlayan imtiyaz, gittikçe şirket lehine ve hükümet aleyhine dönmüştür. Fakat bu layiha bütçe ve maliye encümenlerinde 2 yıl kadar kalmıştır.

Hükümetle Anadolu ve Mersin-Tarsus-Adana demiryolları ve Haydarpaşa Limanı şirketi ve Zürich’te bulunan Şark Demiryolları Bankası arasında 10 I.Kanun 1928 tarihinde Ankara’da imzalanan anlaşmaya göre şirket, Mersin’den Adana’ya kadar olan demiryolunu, çevre arsaları da dâhil olmak üzere her şeyiyle hükümete devredecektir²⁹⁰ (m.1).

Hükümet, bu devir nedeniyle Berlin’de Deuschte Bank’a taksitle para yatıracaktır(m.2). Buna göre, 1 II. Kanun 1929 - 31 I. Kanun 1932 arası ödenmesi gereken 1.129.378 İsviçre frangı²⁹¹, 3 aylık taksitler halinde nakden ya da tahvilat kuponu olarak; 1 II. Kanun 1933 - 31 II. Kanun 1957 arası ödenmesi gereken 65.592 İsviçre frangı da yıllık taksitler halinde Mayıs aylarında nakden ya da kupon olarak ödenecektir²⁹².

Nihayet 11 Mayıs 1929’da Recep Bey (Peker)’in Nafia Vekilliği döneminde bir sözleşme yapılmıştır²⁹³. Bu sözleşme, 4 Haziran 1929 günü 1504 sayılı kanunla onaylanmıştır²⁹⁴.

²⁹⁰ **Düstur**, 3. Tertip, C: 10, s. 233

²⁹¹ Bu paranın o dönemdeki TL karşılığı 476.618 dir.(**Cumhuriyet** 15 Nisan 1929)

²⁹² **Gös.yer**, s. 234

²⁹³ Nafia Vekili Ali Çetinkaya, Şark Demiryolları’nın satın alınması görüşmelerinde mecliste yaptığı konuşmada, bu sözleşmenin ülke menfaatlerine uygun olmadığını belirterek, Recep Peker’i zan altında bırakmıştır. Bunun üzerine Recep Peker bir açıklama yapmış 1929 sözleşmesinde hem devletin hem de şirketin menfaatinin olduğunu, dönemin kendisine has şartları bulunduğunu, her sözleşmenin bir bütün olduğunu ve aradaki bazı maddeleri ön plâna çıkarmamak gerektiğini söyleyerek kendisini savunmuştur. Ayrıca Peker, şirketin her yıl Ocak ayında tüm hesaplarını hükümete arz ettiğini, doğal olarak da eğer hesaplarda bir sorun varsa orada tespit edilebileceğini söylemiştir. Yani demek istemiştir ki, “*Madem kötüye giden bir durum vardı, sen de bu bakanlık koltuğunu uzun yıllar işgal ettin, neden önlem almadın ?*” Peker, “*Çetinkaya sanmasın ki, ben onları zorladım da satın alınamaz bir şey aldım. 1929 sözleşmesine koyduğum 13. madde sayesinde bu satın alma gerçekleşmiştir.*” sözleriyle de satın alma işlemindeki katkısını ortaya koymaya çalışmıştır. (**Ulus**, 28 Nisan 1937)

İki bakanının arasındaki bu tartışmalara müdahale gereği duyan Başbakan İnönü, bir gün sonra mecliste yaptığı konuşmasında konuya değinmiş, 1929 sözleşmesinin o günün şartları altında yapılan bir sözleşme olduğunu, 1927’de meclise getirildiğini, bu tarihin daha hiçbir hattın satın alınmadığı ve Lozan’ın

Sözleşmeye göre, şirket 1931 yılına kadar bir Türk Anonim Şirketi kuracaktır. Şirket hükümete olan ve bir kısmını 25 Ekim 1927'de ödediği borçtan sonra, kalan miktarın 3 milyon altın frangını sözleşmenin tasdikinden 3 ay sonra, 1.5 milyon altın frangını ise birinci ödeme tarihinden itibaren 2 ay içinde ödeyecek, 1 Ocak 1927'den itibaren, şirket işletme hasılatından km başına 12.000 altın franka karşılık Türk Lirası alacaktır. Kalan paranın % 25'i devletin olacaktır. Şirketin zaruri harcamaları ve hissedarlarına dağıtacağı kâr payı için gerekli olan 1.227.152 frank işletme hasılatından karşılanamazsa hükümet zam yaparak açığın kapanmasını sağlayacaktır. Fakat zam yapılana kadar meydana gelen açık intizar hesabına geçirilecek ve hükümet bu miktara % 5 faiz verecektir.

Ülkedeki tüm yabancı şirketlerin devletçe satın alınmasına başlandığı otuzlu yıllarda, bu işletmenin de satın alınması gündeme gelmiştir. Hükümetin Şark Demiryollarını satın almasında, bu şirket hakkında artan şikayetlerin de etkisi olduğu söylenebilir. Mütareke yıllarında işgal kuvvetlerinden güç alan Şark Demiryolları Şirketi, Edirne'ye hat yapma taahhüdü ile devletin malı olan Trakya demiryollarını işletme izni almıştır. Fakat 1930'lara geldiğinde taahhüdünü yerine getiremeyip Edirne hattına bir tek ray koymamıştır.

Şark demiryolları hakkındaki şikayetlerden birini Nadi şöyle dile getirmektedir: *“Alpullu Şeker Fabrikası'nın ilk faaliyet yıllarında şirket idaresindeki şimendiferlerde, millî ekonomiyi telif edebilecek zorlukların göze çarpan örnekleri görülmüştür. Pancarı nakletmek için hususi tertibat almaya lüzum var, şekeri nakletmek için başka tedbirlerle yürümek lazım. Trakya için bütün hayatında bu türlü ekonomik hareketleri hatır ve hayaline getirmemiş olan şirket, birdenbire bu yeni ihtiyaçlara uymakta çok zorluk çekmişti²⁹⁵.”*

Hükümetin satın alma kararı şirkete bildirildiğinde şirket önceleri bunu kabule yanaşmamış, şirket müdürü bu konuda yetkinin kendilerinde değil, şirket ortaklarında olduğunu belirtmiş, imtiyaz süresinin henüz bitmediğini öne sürmüştü, ancak hükümet

adaptasyonu ile uğranılan bir tarih olduğunu, 1927-29 arasında mecliste kalan bu sözleşmeyi, o dönemde parti grup şefi ve bütçe encümeni üyesi bulunan Çetinkaya'nın mutlaka incelemiş olacağını, eğer bir sorun varsa o zaman düzeltilmesi gerektiğini belirterek Peker'i kollayan ve Çetinkaya'yı eleştiren bir tavır almıştır. Diğer taraftan da, 13. maddede, satın alınmanın ilerde hangi şartlar altında yapılacağını belirten bir hüküm bulunmamasının da Çetinkaya'yı haklı çıkardığını belirterek diğer bakanının da gönlünü almayı ihmal etmemiş, fakat şu anlamlı sözleri söylemekten de geri kalmamıştır: “Ali Çetinkaya arkadaşımızın şirketler hakkındaki siyasetimize ait olan sözler[in]den fazla bir mana çıkarmamanızı rica ederim (...)” (Ulus, 29 Nisan 1937)

²⁹⁴ TBMM Kavanin Mecmuası, C: 17, s. 627-630

²⁹⁵ Yunus Nadi, “Ecnebi Sermayeli Son Şimendifer De Satın Alınıyor”, Cumhuriyet, 30 II.Kanun 1936

şirkete kârlı şartlar teklif ederse satışa razı olacağını söylemiştir²⁹⁶. Yapılan yazışmalardan sonra şirket ortakları şirketin yönetim kuruluna bu konuda yetki vermiştir. Yönetim kurulunun seçtiği delegeler Ankara'ya gelmiş ve satın alma görüşmeleri 19 Ekim 1936'da başlamıştır²⁹⁷.

Görüşmelerde Nafia Vekili Ali Çetinkaya, “*Trakya'nın siyasî ve askerî önemini siz de görüyorsunuz, burası bizim için hayat meselesidir. Burada sizin yarım yamalak araç gereçle çalışmanıza zamanın tahammülü yoktur*”²⁹⁸.” diyerek Türkiye'nin düşüncesini açıkça ortaya koymuştur.

Nizamnamelere göre 8 milyon liralık bir sermayesi bulunan şirket, Türk Hükümeti'nden 11 milyon lira istemiştir. Üstelik imtiyaz süresinin bitim tarihi olan 1958'e kadarki tazminat talebinde de bulunmuştur ki bu rakam 10 –15 milyon lira daha demektir. Uzun süre görüşmelerden sonra 6 milyon lirada anlaşılmıştır²⁹⁹. Ödeme şekli % 5 faiz ve 20 yılda ödemek suretiyle yapılacaktır.

İnönü, şirketin satın alınmasıyla ilgili olarak mecliste yapılan görüşmelerde, satın alınan bu hattın, diğer hatlara göre pahalıya mal olduğunu, “*istikbalin bunu bize söyleyeceği*”ni belirtmiş ve eklemiştir: “*Arkadaşlar, sermayeye, faize, malî hususlara [ait], mesela % 7 yerine % 5 faiz gibi birtakım noktalar vardır ki, bir münekkit bu kadar tecrübelerden sonra, bunu İnönü hükümeti nasıl yapmış diye söyleyecektir (...) İstikbalin tenkit edeceği bir nokta da şudur: İki vekil arasındaki münakaşalardan, 1937 mukavelesinin her iki vekil tarafından aynı şekilde ve iyi bir surette anlaşılmış olduğu, efkâr-ı umumiye nazarında müphem kalmıştır. (...) İstikbalin bu suallerine cevap veriyorum: Biz 1937 mukavelesini her şekilde satın alma hakkı vardır-yoktur, franktır, altındır veya kağıttır taraflarını bilerek takip ettik. Bütün mütalaaları kıymetleri derecesinde göz önüne aldık. Netice olarak vardığımız karar, Şark Şimendifer Hattı'nın size teklif ettiğimiz anlaşma neticesinde alınmasının faydası vardır(...) İki üç sene daha beklemekten, hattın üzerinde vücuda gelecek tahribatla daha fazla zararlı olacağız neticesine vardık. Çünkü şirket, gideceğim diye buraya fazla para sarfetmemiştir. (...)*”

²⁹⁶ Asım Us, “Ecnebi İmtiyazlarının Son Kalesini De Aldık”, **Kurun**, 21 I. Kanun 1936 Us, şirketin işletme imtiyazını neden elinden çıkarmak istemediğini de şöyle açıklamıştır: “(...) Çünkü uzunluğu 310 km.yi bulan bu hattın mülkiyeti tamamen devlete aitti. Bu da en aşağı 30 milyon lira bir kıymet demektir. Hattın işletme imtiyazını almış olanların yaptıkları fedakârlık ise sadece bu işe beş-altı milyon liralık bir sermaye tahsisinden başka birşey değildi.(...)”

²⁹⁷ **TBMMZC**, D: 5, C: 17, S. No: 138, s.2

²⁹⁸ **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl: 5, S: 5, I. Teşrin 1938, s. 75

²⁹⁹ Pazarlığın safhaları için bkz. **TBMMZC**, D: 5, C:17 , 19.04.1937, 49. Birleşim, S. No: 138, s.2

Sonuçta, 68 gün süren görüşmelerden sonra satın alma sözleşmesi 25 Aralık 1936'da imzalanmıştır. Edirne-İstanbul hattı ile Kırklareli şube hattını kontrol eden Şark Demiryolları Türk Anonim Şirketi'nin elindeki işletme imtiyazı ve mallar, 28 Nisan 1937 tarih ve 3156 sayılı kanunla, 1 Ocak 1937'den geçerli olmak üzere, bedeli 20.760.000 İsviçre Frangı karşılığında % 5 faizli ve 20 sene itfalı "1937 Türk Borcu Tahvilleri" ile ödenerek Nafia Vekâleti'nce satın alındı³⁰⁰.

e. Anadolu-Bağdat Hattı'nın Satın Alınışı :

Anadolu-Bağdat hattı tamamlanamadan 1. Dünya Savaşı başlamıştır. Tamamlanmamış olmakla birlikte kendinden beklenen rolü kısmen ama etkili bir şekilde gerçekleştirmiştir. Savaş sonunda bu hat, İtilaf Devletleri için adeta ölmemiş bir yılan gibi gözükmiştir³⁰¹. Versailles'de bu hat için alınan çeşitli kararlar sorunu çözememiştir.

Sevr Antlaşması'nda Anadolu demiryolu ile Tarsus-Mersin-Adana demiryolu ve Osmanlı toprağında kalan Bağdat demiryolunun parçasının, sermayesini İngiliz, Fransız, İtalyan malî grupların sağladığı bir şirket tarafından işletilmesi hükme bağlanmıştır. Fransızlar, bu imtiyazı tek başlarına almak istedikleri için bu karardan hoşnut olmamışlardır³⁰². Bu konuda istediğini alamayan Fransa, Ekim 1921'de TBMM Hükümeti ile yapılan Ankara Antlaşması'nda Pozantı ve Nusaybin kısmının imtiyazını almakta ısrarcı davranmış ve imtiyazı almıştır. Bu durum karşısında memnuniyetsizliğini saklamayan Lord Curzon olayı, "*Versailles ve Sevr'e göre İtilaf Devletleri'nin ortak malı olan Bağdat demiryollarının bir kısmının, sorulmadan Fransızlar tarafından alınması*" şeklinde yorumlamıştır³⁰³.

TBMM Hükümeti'nin Millî Mücadele'yi kazanma durumu belirledikten sonra hatta bir hareketlenme olmuştur. Hattın Haydarpaşa'dan İzmit'e kadar olan kısmını elinde tutan İngilizler ile diğer bir kısmına sahip olan Fransızlar arasındaki mücadeleye Alman ve İsviçrelilerden oluşan bir grup da katılmış³⁰⁴, hattın Anadolu içlerindeki kısımlarının sahibi olan TBMM Hükümeti de bu rekabet ortamında haklarını korumak için tetikte beklemiştir.

³⁰⁰ Bayındırlık İşleri Dergisi, 4/5 (I. Teşrin 1937), s. 9

³⁰¹ Yunus Nadi, "Anadolu Hattı", Cumhuriyet, 2 Eylül 1930

³⁰² Şirketin toplam 30 bin hissesinden 3 bini Ziraat Bankası'nın, 5 bini Osmanlı Bankası'nın, 7500'ü de İngiliz ve Fransız yönetimindeki komisyonun elindedir. (TBMMZC, D: 6, C: 10, 41. Birleşim, 17.04.1940, s. 68 İzzet Arıkan (Eskişehir)'in meclis bütçe görüşmelerinde DDYLİUM 1936 kesin hesap bütçesi görüşülürken yaptığı açıklama.)

³⁰³ Abisel, a.g.e. 42

³⁰⁴ Hatta İngilizler, Anadolu demiryollarını başka ülkelere kaptırmamak ve Fransızlara misille yapmak amacıyla, Anadolu demiryolları hisselerini Deustchebank namına elinde tutan ve merkezi Zürih'te olan Şark demiryolları ile anlaşarak 15 Mayıs 1923'te Anadolu demiryollarının önemli bir kısmını satın almıştır. (Abisel, a.g.e., s. 43)

Bu konuda basında çıkan bir yazıda şöyle denmektedir: “(...) *Yine tekrar edelim ki bizim için en birinci gaye memleketin istiklal-i iktisadisi ve siyasisini kurtarmaktır. Anadolu’ya İngiliz nüfuzu sokmamaktır. İngilizler bütün Türk demiryollarını ele geçirmek azminde ve hazırlığındadır. Bu gün Anadolu demiryollarını satın alan İngiliz grubu, Aydın demiryoluna sahip olan grubun aynıdır. Nasıl bir tehlikeye gittiğimiz göze çarpmıyor mu*³⁰⁵?” Gerçekten de Lozan’da istedikleri sonucu alamayan İngilizlerin, bunun telafisi yoluna hemen gitmek ve bunun ilk hamlesi olarak da demiryollarının hakimiyetini ellerinde tutmak istedikleri açıktır.

Anadolu Demiryolu’nun Deutchebank’a ilişkin hisselerinin Zürih’teki Şark Demiryolları Bankası’nın elinde olduğunu bilen İngilizler, 15 Mayıs 1923’de bu bankadan bir kısım hisseyi satın almışlardır³⁰⁶. Daha sonra bir İngiliz sermaye grubu, Şark Demiryolları Bankası’na bir anlaşma önermiştir. Zürih’teki bankanın elinde hisse senetleri vardır ama bu hisselerin değer kaybı dolayısıyla 1922 yılında sermayesinin yarısını kaybetmiştir. Anadolu demiryollarını işletmek bu yolla hisselerinin yeniden değer kazanmasını sağlamak için gerekli yeni sermayeyi bulamamaktadır. Bu İngiliz grubu gerekli olan yeni sermayeye koyacaktır. İki grubun olanakları yeni kurulacak bir şirkette bir araya getirilecektir. Bu amaçla merkezi İstanbul’da olacak olan *Türkiye Millî Demiryollar Şirketi*’ni (National Raihvays of Turkey) kurdular³⁰⁷. Bu şirket 21 Eylül 1923’de yedisi İngiliz olmak üzere 14 üyeden oluşan bir idare meclisi seçmiştir. Bu meclisin üyelerinden olan ve önceden de Anadolu Demiryolları’nda yöneticilik yapmış bulunan Huegnon görüşmelerde bulunmak üzere Ankara’ya gönderilmiştir. Huegnon, Nafia Vekili Fevzi Bey’den , önce hattın “*iadeten teslimini*” istemiş³⁰⁸, sonra da birkaç teklif iletmıştır. Bu teklifler şöyledir:

- 1- Hattı Türkiye’nin satın almaması buna karşılık yeni trenlerin İngiliz şirketi tarafından yapılması,
- 2- Hattı Türkiye’nin satın alması, buna karşılık paranın şirket tarafından verilmesi, karşılığında işletme hakkının kendilerine verilmesi,
- 3- Anadolu hattının yeni yapılacak hatlarla birleştirilmesi, eski ve yeninin işletmesinin kendilerine verilmesi,

³⁰⁵ **Tanin**, 26 Eylül 1339

³⁰⁶ Abisel, **a.g.e.**, s. 45

³⁰⁷ Tekeli-İlkin, “Cumhuriyetin Demiryolu Politikalarının Oluşumu ve Uygulaması”, **Kebikeç**, S:11, Ankara, 2001, s. 130

³⁰⁸ **Tanin**, 4 Ekim 1339

4- Önce Anadolu hattıyla ilgili bir anlaşmanın yapılması, daha sonra ise inşa olunacak her yeni hat için kendileriyle ayrı ayrı sözleşmeler yapılması.

İşte bu andan itibaren, hat konusunda bir karar vermek gerekmiştir. O sırada Fevzi Bey'in yerine Nafia Vekilliği'ne getirilen Muhtar Bey ile 10 Aralık 1923'de bir metin üzerinde anlaşılmıştır. Hükümet tarafından uygun bulunan bu metin, gerekli yasanın çıkarılması için TBMM'ye gönderilmiştir.

Yasalaşma süreci içinde bu anlaşma tasarısı Nafia Encümeninde uygun görülmesine karşın, Muvazene-i Maliye encümeninde bu tasarıya kuvvetle karşı çıkılmış ve stratejik önemi yüksek olan bu hattın satın alınması gerektiği sonucuna varılmıştır. Kurtuluş Savaşı sonrasında genel havası içinde böyle bir hattın İngiliz sermayesi eline geçmesi olasılığı kızgınlık yaratmıştır³⁰⁹. Bu görüşün basından da destek bulması üzerine bu yasa tasarının CHF'nin Meclis Grubundaki müzakereleri bir Hükümet bunalımına dönüşme eğilimi göstermiştir.

1 Ocak 1924'de meclis grubundaki ilk müzakerede Nafia Vekili Muhtar Bey, diğer hatların şirketlere devredildiğini ve onlar tarafından işletilmekte olduğunu ama Anadolu Hattı'nın uzun süre elde kaldığı ve savaş sırasında çok tahrip edilmiş olduğu için diğer hatlardan daha kapsamlı bir anlaşma yapılması gerektirdiğini, şirkete hatların teslim edilmesi karşılığında yapacağı tamirat ve işletme hakkında bazı yükümlülükler yüklendiğini, dolayısıyla bu kapsamlı anlaşmanın TBMM'den geçirilmesi gerektiğini söylemiştir.

Muhtar Bey, 5500 -6000 km normal hat, bunun bir buçuk misli de dar hat yapmak gerektiği, bir milyar altın lira tutarındaki bu yatırımı kendi paramızla gerçekleştirme olanağı olmadığını, yabancı sermaye bulunması gerektiğini söylemiş, bunun ise kolay olmadığını Chester imtiyazını örnek göstererek belirtmiştir. Ona göre, böyle bir durumda varolan bir şirketi satın almanın yararı yoktur. Eğer para sağlayabiliyorsak bunu yeni hatlar yapmak için kullanmamız genel yarar açısından daha doğrudur. Bugün için bu şirketin çoğunluk hisselerinin İngilizlerin elinde bulunmasının da çok önemli bir sakıncası yoktur. Söz konusu olan bir Türk şirkettir. Bu bir anonim şirket olduğu için hisseleri el değiştirebilecektir. Dolayısıyla bugün İngilizlerin elinde olan şirket yarın başkalarının eline geçebilecektir. Zaten sermayenin millîyeti yoktur. Muhtar Bey ayrıca Anadolu hattının

³⁰⁹ Abisel, a.g.e., s. 43-44

uyguladığı yolcu ve yük taşıma tarifesinin Aydın ile İzmir ve Kasaba hatlarının tarifelerine göre çok daha ehven olduğunu da eklemiştir³¹⁰.

Encümen ise, demiryolu sisteminin belkemiğini teşkil eden bu hattın, İngilizlerle Musul meselesinin henüz çözülmediği bir dönemde, İngiliz sermayesinin denetimine bırakılamayacağı saptamasından yola çıkmakta, mutlaka satın alınması gerektiğini ileri sürmektedir. Encümene göre eğer hat şimdi alınmayıp şirkete devredildikten sonra alınırsa satın alınması çok pahalı olacaktır. Özellikle Ankara'nın başkent olarak ilânından sonra bu hattın geliri ve gelecekteki satın alma maliyeti hızla yükselecek ve hat satın alınamaz hale gelecektir. Hemen satın alınırsa hattın değeri 12,5 milyon TL. bulunmaktadır. Hat gelirinin 6000 liraya yükseldiğinde satın alınırsa değeri 37,5 milyon TL. ye yükselecektir.

CHF Meclis Grubunda bu iki görüş üzerindeki tartışmalar çok hararetli geçmiştir. Bu görüşmeler sonucunda hazırlanan anlaşmanın kabul edilmemesi ve Anadolu Hattı'nın satın alınması eğilimi ağır basmıştır. Bunun üzerine yalnız Nafia Vekili değil aynı zamanda Hükümet de zor durumda kalmıştır, Bu bunalım Hükümetin istifasına gitmeden Nafia Vekilinin istifasıyla atlatılmaya çalışılmıştır. Bu konu hakkında yapılan dört grup toplantısı, Anadolu hattının satın alınmasını bir hükümet meselesi olmaktan çıkararak fırka meselesi haline sokmuştur.

15 Ocak 1924 toplantısında, meclis grubunun bu konuda karar verebilmesi için, değişik komisyonların ve Nafia Vekaleti'nin hesaplarının bir arada değerlendirilmesiyle, daha gerçekçi bir hesabın gruba getirilmesi kararlaştırılmıştır. Bu toplantı sonrasında Süleyman Sırrı Bey Nafia Vekilliği'ne getirilmiştir. Bir heyet-i tetkikiye kurulmuş, söz konusu heyet, ayrıntılı hesaplara girerek bütçeye konulabilecek en az bir milyon, en çok iki milyonluk bir tahsisatla Anadolu Hattı'nın satın alınabileceği sonucuna varmıştır.

28 Ocak 1924'de CHF Meclis Grubu toplantısı açıldığında Başvekil İsmet Paşa hattın satın alınması için gerçekçi hesabın sınırları hakkında bilgi vermiştir. Bütçeye Ankara - Sivas demiryolunun inşası için konulan on milyon liralık tahsisatın 13 milyon liraya yükseltilmesi halinde Anadolu Hattı'nın satın alımına girişilebileceğini ve bunun sağlanması için bütçenin diğer fasıllarında ne tür değişiklikler yapılması gerektiğini anlatmış ve 1924 yılı bütçesinin müzakeresine geçilmesini istemiştir. Böylece Anadolu hattı konusunda doğan bunalım bu konuda ayrı bir oylamaya gitmeden aşılmıştır.

Sonuçta, 22 Nisan 1924 tarih ve 506 sayılı kanunla, Haydarpaşa-Ankara, Eskişehir-Konya ve Arifiye - Adapazarı ile Haydarpaşa liman ve rıhtımının satın alınmasına izin

³¹⁰ **Halk Fırkası Zabıt Ceridesi**, 1 II. Kanun 1924 'den akt; Tekeli-İlkin, **a.g.m.**, s.132

verilmiştir. Kurum, mülhak bütçeyle ve Nafia Vekaleti'ne bağlı bir genel müdürlük tarafından yönetilecektir. Aynı gün kabul edilen 507 sayılı kanunla da bu demiryollarının tamiri için 15 milyon lira tahsisat verilmesi kabul edilmiştir³¹¹.

Bu arada hükümet, ellerinde Anadolu Demiryolları ve Haydarpaşa Liman Şirketi tahvilleri bulunanların, eğer isterlerse bunları Sivas-Erzurum ya da Ergani tahvilleri ile değiştirebileceklerine dair bir kanunu 8 Şubat 1937'de kabul etmiştir³¹². Buna göre, tahvilleri değiştirme süresi, kanunun yayın tarihinden itibaren 2 yıldır. Değiştirilecek tahvillerin değişim tarihinde vadesi gelmeyen kupon ve senetlerin de 1 Temmuz 1937 tarihinde ve o tarihten sonra vadesi gelecek kuponları içermesi şarttır.

f. Aydın Demiryolları'nın Satın Alınışı ve Afyon-Antalya Hattı :

Bu dönemde alınması zorunlu görülen hatlardan birisi de imtiyazı 1856'da *Aydın Ottoman Railway* adlı bir İngiliz şirketine verilen ve 1861 yılında işletmeye açılan Aydın demiryollarıdır.

İzmir-Aydın demiryolu şubeleri ile birlikte 609 km uzunluğunda olmasına rağmen ülkedeki demiryolu şebekesi ile bir bağlantısı yoktu. Fakat bu durum ülkenin iktisadî gelişmesine engel teşkil ettiği gibi askerî açıdan da önemli sakıncalar doğurmaktadır. Özellikle Millî Mücadele'de, Kocatepe tarafında demiryolu eksikliği kendini oldukça çok hissettirmiştir.

Erkân-ı Harbiye, İzmir-Aydın demiryolunun ülke demiryolları şebekesine bağlanmasını askerî açıdan önemli görüyor ve bunun bir an önce gerçekleşmesini istiyordu. Erkân-ı Harbiye'nin bu isteğini göz önüne alan Hükümet, 16 Mart 1927'de Afyon-Antalya arasında bir demiryolunun inşası için Aydın Demiryolu Şirketi'ne teklifte bulunması için Nafia Vekâleti'ne yetki verdi³¹³. Bu karar üzerine Nâfia Vekâleti 27 Mart 1927'de Afyon-Antalya arasında bir demiryolu ve Antalya'da bir demiryolu yapmasını şirkete teklif etti. Fakat şirket Afyon-Sandıklı bölümünün kendi bölgeleri dışında olduğunu ve Burdur-Antalya demiryolu ile Antalya limanının yapımının ise menfaatlerine uygun olmadığını belirtmiştir. Bununla birlikte Baladız-Burdur ve Dinar-Sandıklı arasında demiryolu yapabileceğini bildirmiştir³¹⁴.

³¹¹ **Düster**, 3.Tertip, C : 5, s.1126-1128

³¹² **TBMMZC**, D: 5 , C: 11, 34. Birleşim, 08.02.1937, s. 110-111

³¹³ **BCA**, Tarih: 16.3.1927 Sayı: 4902, Fon Kodu: 30..18.1.1, Yer No: 23.17..4. (Aydın Demiryolları Şirketi'nce, Afyon-Dinar-Antalya hattının inşası için adı geçen şirketle müzakereye girişilmesine izin verilmesi.)

³¹⁴ **BCA**, Tarih: 29.6.1927 Sayı:5390, Fon Kodu: 30..18.1.1, Yer No: 25.41..3. (Afyon-Antalya arasındaki inşası düşünülen demiryolundan, Burdur-Baladız-Dinar-Sandıklı kısmının yapımına talip olan şirketle görüşme yapılması için Nafia Vekaleti'ne izin verilmesi.)

Fakat Erkan-ı Harbiye ise Burdur-Baladız ve Dinar-Sandıklı bölümlerinin askerî açıdan önemli olmadığını, hattın mutlaka Afyon'a bağlanması gerektiğini belirtmiştir. Şirketin bu teklifi kabul etmemesi üzerine Erkân-ı Harbiye bu hattın Hükümet tarafından yapılmasını istemiştir. İsteklerinin yanında bu hattın yapımı ile hem İç Anadolu'nun sanayi ve tarımsal ürünleri ihraç limanı Antalya'ya ulaşacak, hem de liman ve hinterlandı gelişme imkânı bulacaktı. En önemlisi de İzmir-Aydın demiryolu ülkedeki diğer demiryolu şebekesi ile birleşecek böylece de ülke içi taşımacılık daha kolay ve daha yaygın hale gelecekti. Fakat mâlî imkânsızlıklar sebebiyle 1933'e kadar bu konuda bir gelişme kaydedilememiştir. Sadece 1928'de, hattın inşası için bir Alman şirketi ile görüşmeler yapılmış ise de sonuç alınamamıştır³¹⁵.

1 Nisan 1933 tarih ve 2134 sayılı kanunla Afyonkarahisar'dan başlayarak Antalya'da bitecek bir hattın yapılması kararlaştırılmış, 4 yılda yapılması plânlanan hatta 25 milyon lira ödenek verilmiştir³¹⁶. Bunun üzerine hattın inşaatı 6 bölüme ayrılarak Türk müteahhitlere ihale edilmeye başlanmıştır. Harita ve keşif çalışmaları bitirilen 25 km.lik ilk bölüm 450 bin lira tahmini bedelle ihaleye çıkarılmıştır. 11 Ağustos 1934'te yapılan ve 15 Ağustos 1934 'te kesinleşen ihale hattın yapımı Mühürdaroğlu Nuri Bey'e verilmiştir. Hattın inşasına, Afyon'un kurtuluş günü olan 27 Ağustos 1934'te büyük bir törenle Afyon'dan başlanmıştır.

Hattın 25 ile 40. km.ler arasındaki ikinci bölümün ihalesi 1.100.000 lira tahmini bedelle 3 Eylül 1934'te yapılmış ve % 23.87 indirim yapan Aral İnşaat Şirketi'ne verilmiştir. 40 ile 56. km.ler arasındaki 16 km.lik üçüncü bölümün ihalesi Ekim 1934'te, 56-74. km.ler arasındaki 18 km.lik dördüncü bölüm Kasım 1934'te ve 74 ile 93 km.ler arasındaki beşinci bölümün ihalesi de 8 Aralık 1934'te yapılacaktır.

Bir süre sonra hattın daha kısa bir zamanda bitirilebilmesi için 3 Ocak 1935'te Karakuyu tarafından da inşaat başlanmıştır. Yapımı büyük hızla devam eden bu hatta, rayların döşenmesine Afyon tarafından 1 Temmuz 1935'te, Karakuyu tarafında ise 9 Temmuz 1935'te başlanmıştır.

Hattın Karakuyu-Sandıklı bölümü 25 Eylül 1935'te işletmeye açılmıştır. 15 Kasım 1935'te inşaatı tamamen biten bu hattın, 1935 sonlarında açılması muhtemel iken, 25 ile 40. km.ler arasında meydana gelen heyelan yüzünden gecikmiştir. Hattın bu kısmının

³¹⁵ BCA, Tarih: 27.6.1928 Sayı: 6817 Dosya: 152-32 Fon Kodu: 30..18.1.1 Yer No: 29.41..12. (Afyon-Antalya demiryolu inşaatına dair Bruder Redlih Şirketi ile müzakere için Maliye ve Nafia vekillerine izin verilmesi.)

³¹⁶ **Düştur**, 3.Tertip, C: 14, s. 457

yeniden inşa edilebilmesi için inşaat bedeli artırılarak 1.570.000 liraya çıkarılmıştır. Bu inşaatın da bitmesiyle hattın işletmeye açılışı başbakan İsmet İnönü'nün de katıldığı bir törenle 25 Kasım 1936'da yapılmıştır.

112 km uzunluğundaki Afyon-Karakuyu hattının açılışı ile İzmir-Aydın demiryolu ülkedeki demiryolu şebekesine bağlanmış, böylece İzmir-Aydın demiryolunun geçtiği bölgelerin ülkenin diğer bölgeleri ile iktisadî yönden bütünleşmesine katkıda bulunmuştur. Bu hat ile ülkenin diğer bölgeleri ile Afyon demiryolunun geçtiği bölge arasındaki mesafe çok kısalmıştır. Örneğin İstanbul'dan Egridir'e ulaşmak için Adapazarı-Eskişehir-Afyon-İzmir-Aydın yoluyla 1349 km yol almak gerekirken, Afyon-Karakuyu hattının açılışı ile bu mesafe 666 km.ye inmiştir. Bu durum bölgeye ve bölgeden diğer bölgelere yapılacak taşımacılığı çok ucuzlatmış ve iktisadî gelişmeye katkı sağlamıştır.

Bu arada, 13 I.Kanun 1934'te kabul edilen 2611 sayılı kanunla da, Isparta'dan başlayarak Aydın demiryolunun Kuleönü ile Baladız istasyonları arasında uygun görülecek bir yerde, Aydın hattı ile birleşmek ve inşasına başlandığı tarihten itibaren en çok iki yıl zarfında ikmal edilmek ve yukarıda belirtilen 2134 sayılı kanunla verilen 25 milyonluk ödenekten mahsup olunmak üzere normal genişlikte bir demiryolu inşası için 360 bin liraya kadar taahhüde girişilmesi kararlaştırılmıştır³¹⁷. Hattın inşası gecikmeli olmuş, yasal süre içerisinde tamamlanamamıştır. 1939'a gelindiğinde inşaat hala sürmektedir³¹⁸.

4. Dönemin Diğer Gelişmeleri

a. Karayolu-Demiryolu Rekabeti :

Bu dönemde gelişme göstermeye başlayan karayolları, demiryolu için bir tehdit olarak algılanmış ve bu konuda hükümetin düzenlemeler yapması konusu sık sık kamuoyu gündemine gelmiştir.

Tartışmaların bir bölümü nakliyat vergisi üzerinde yoğunlaşmıştır. Nakliyat vergisi ilk kez 10 Nisan 1924 tarih ve 472 sayılı kanunla getirilmiştir. Bu kanuna göre, gerek devletçe ve gerekse şirket ve şahıslar tarafından belirli tarifeye veya değişken ücrete uygun olarak işletilen araçlardan tren, gemi ve tramvay ile seyahat eden yolcular, bilet bedelleri üzerinden nakliyat vergisi vermekle yükümlüdürler.

³¹⁷ **Düster**, 3.Tertip, C: 16, s. 58

³¹⁸ Antalya milletvekili Rasih Kaplan, Antalya hattının bitmesiyle Adana ve İzmir iktisat bölgesinin de ülke iktisadına kazandırılacağına dikkat çekerek, bölgede sadece yaz aylarında nakliyat yapıldığını, turfanda zamanında denizyolu ile nakliyat yapılamaması nedeniyle bölge ürününün ülkeye kazandırılmadığını belirtmiştir.(**TBMMZC**, D: 6, C: 2 , 18. Birleşim, 26.05.1939,s. 289)

Vergi, bilet bedeliyle birlikte nakliyat yapanlar tarafından % 5 aidat karşılığında tahsil edilip mal sandığına teslim edilecektir. Tren ve gemilerde seyahat eden yolcular, 1. mevkide % 10, 2. mevkide % 7.5 ve 3. mevkide de % 5 oranında vergi vermeye mecburdurlar³¹⁹.

Cumhuriyetin ilk yıllarında konulan bu verginin, karayollarına özgü otobüs, otomobil ve kamyonlardan alınmaması, otuzlu yıllara gelindiğinde tartışma konusu olmuştur. Bu durumun, demiryolları aleyhine bir rekabet ortamı oluşturduğu görüşleri ağırlık kazanmaya başlamıştır. Bu yüzden, Haziran 1932’de konu meclis gündemine getirilmiş ve verginin karayollarında seyahat eden araçları da kapsamı sağlanmıştır³²⁰.

Bu konudaki tartışmalar bununla da bitmemiştir. Örneğin H.Fehmi Bey (Kastamonu), Nisan 1933’te mecliste yaptığı bir konuşmada, iki yıl önce 45 km.lik bir demiryolunu 50 bin lira gibi bir paraya, yani bir kamyon fiyatına satın aldıklarını belirtip, bu kadar ucuza alınma nedeni olarak kamyon, otobüs ve otomobil rekabetini göstermiştir. Sadece Bergama gibi bir kazada 75 otomobil olduğunu, halkın birikimlerini satın otomobil alarak Avrupa’ya para kazandığını, devletin de zarar ettiğini söylemiş ve şu soruyu yöneltmiştir: “İzmir ve Manisa otobüs ve otomobilleri 150, 80,70 kuruşa adam taşıyor, şimendifer böyle işleyebilir mi³²¹?”

Aynı oturumda söz alan Reşit Bey (Gaziantep) de, İstanbul- Malatya arasının trenle 48 lira olduğunu, fakat insanların gemi ucuz olduğu için önce İstanbul’dan Samsun’a, oradan da otobüsle Sivas’a, Malatya’ya geldiğini, bu yüzden tren ücretlerinde indirim yapılması gerektiğini belirtmiştir³²².

Yine 1939 Nafia bütçesi görüşmeleri sırasında söz alan Mithat Aydın (Trabzon), karayolunun demiryoluna asla rakip olamayacağını şu sözlerle açıklamaya çalışmıştır :
“(…) Hatıra gelebilir ki şimendifer yerine yollarımızı yapar, kamyonlarla nakliyat yaparız. Fakat arkadaşlar bu memlekette kamyonla nakliyat yapmak meselesini bertaraf etmelidir. Çünkü lastiği ve diğer aksanı ile hariçten gelen bir vasıta ile şimendifere rekabet etmeye imkân yoktur. 300 tonluk bir şimendiferin taşıdığı hamuleyi nakletmek için üçer tonluktan 100 tane kamyon ister. Bunun da 200 tane şoförü bulunmalıdır³²³(…)”

³¹⁹ **Düster**, 3.Tertip, C : 5, s.804

³²⁰ **TBMMZC**, D: 4, C: 9, 70. Birleşim, 25.06.1932 , S.sayısı : 173, s. 1 Gerekçede, bugün için ilginç gelebilecek bir ifade de bulunmaktadır. Buna göre, “*Bu vasıtaların ülkemize girmesi, millî servetimizi önemli bir kısmının dışarı gitmesine ve benzin ithâlatının artmasına neden olmaktadır. Bu yüzden hayvanla nakliyat azalmakta, hayvan yemi mahsulatı da bu durumdan etkilenmektedir.*”

³²¹ **TBMMZC**, D: 4, C: 14, 40. Birleşim, 22.04.1933, s. 82

³²² **Gös. Yer**, s. 84

³²³ **TBMMZC**, D: 6, C: 2, 18. Birleşim, 26.05.1939, s. 291

b. Sivas Cer Atölyesi'nin Açılışı :

Otuzlu yılların ortalarına gelindiğinde, yeni hatların devreye girmesi, millileştirmeler ve yük ve yolcu sayısının artmasıyla, vagon ve lokomotif ihtiyacının çok arttığı görülmektedir. Bu yıllar her ne kadar demiryollarının atılım yılları olsa da, başka ülkelerle karşılaştırıldığında bu konuda bir eksiklik olduğunu bizzat dönemin yöneticileri belirtmektedirler. Örneğin, 14 Ocak 1938'de lokomotif ve vagon alımı için ek ödenek verilen kanunun gerekçesinde aşağıdaki karşılaştırma yapılmıştır :

Tablo 10
(Demiryolları Konusunda Bazı Ülkelerle Yapılan Karşılaştırmalar)

	Lokomotif (km başına)	Bagaj furgonu (km başına)	Yolcu arabası (km başına)	Yük vagonu (km başına)
Cezayir	0,25	0,08	0,26	2,75
Fas	0,10	0,05	0,33	4,41
Bulgaristan	0,17	0,06	0,19	3,58
Yunanistan	0,11	0,07	0,17	3,39
Yugoslavya	0,25	0,18	0,41	6,38
Romanya	0,33	0,11	0,34	5,45
Macaristan	0,24	0,17	0,73	5,12
Çekoslovakya	0,36	0,24	0,81	8,09
Danimarka	0,26	0,26	0,80	4,55
Estonya	0,14	0,05	0,40	4,67
Litvanya	0,14	0,05	0,20	3,10
Türkiye	0,075	0,01	0,13	1,60

Kaynak: TBMMZC, D:5, C:16 , S.sayısı :84, s. 1

Görüldüğü gibi Avrupa'da bulunan ülkeler bir tarafa, Afrika'daki iki ülkeden bile bu konuda geri durumda bulunmaktadır. Hükümetin hesaplarına göre, demiryolu hattının Erzurum'a varacağı 1940 yılına kadar 122 lokomotif, 22 furgon, 172 yolcu ve 3900 yük vagonuna ihtiyaç vardır. Bu konuda alınan önlemlerden birisi DDY'nin ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla Sivas'ta bir "cer atölyesi" yapımıdır. Yapımına 1936 yılında başlanan bu atölye için 27 II.Teşrin 1936 tarih ve 3071 sayılı kanunla 2.5 milyon lira ödenek verilmiştir³²⁴.

Kanunun gerekçesinde, demiryollarının hızla arttığı, buna paralel olarak çeşitli araç ve gerece gerek duyulduğu, Eskişehir atölyesinin bunun için yeterli olmadığı belirtildikten başka, "Normal işletme ihtiyacının fevkinde ve muvakkat inşaat mahiyetinde bulunan bu

³²⁴ Düstur, 3. Tertip, C: 18, s.150

gibi tesisatın, 1936 bütçemizin aynı mahiyette 2.750.000 lira masrafı taşması hasebi ile fazla varidatımızla ve senesi içinde kabil olmadığından, bunun temini için hükmü gelecek senelere şamil olmak ve bedeli birkaç yılda ödenmek üzere şimdiden taahhüt icrasına dair ayrı bir kanun teklifine mecburiyet hasıl olmuştur.” denerek ödeneğin zorunluluğu açıklanmıştır.

Hükümete 6.5 milyon liraya mal olması ve 16 bin metrekarelik bir alanda yapılması plânlanan atölye, iki kısımdan oluşmaktadır. Başlangıçta atölyede yılda 800-1000 vagon üretilmesi, 100 lokomotif ve 18.000 vagonun da onarımının yapılması plânlanmıştır³²⁵. Söz konusu atölye 1939’da işletmeye açılacaktır.

c. Almanya’dan Malzeme Alımı :

Demiryolları inşaatının hızla sürmesi, yetkilileri hem finanssal arayışlara hem de malzeme arayışlarına yöneltmiştir. Tam da bu dönemde Alman sanayi grupları, bu konuda görüşmek üzere Temmuz 1930’dan itibaren Türkiye’ye gelmişlerdir³²⁶.

Alman sanayi grup temsilcileri ve Nafia Vekili Recep Bey arasındaki görüşmeler, 6 Ağustos’ta bir sözleşme ile sonuçlanmıştır. Yapılan sözleşmede ana hatlarıyla şu esaslar bulunmaktadır:

1- *Çeşitli Alman sanayi firmaları, sözleşme tarihinden itibaren şimdiki inşa programına göre 1934 yılına kadar inşası kararlaştırılan bütün hatlara gereken ray, makas takımı, baskül köprüler, demir köprüler ve tüm küçük malzemeyi gereken zamanlarda hükümete teslim edecektir.*

2- *Her yıl sürekli artırarak 1934 yılı sonuna kadar toplam 3669 km. olacak DDY işletmesi için gereken miktarda lokomotiflerle, çeşitli yolcu ve yük vagonları ve makine yedek parçaları, lüzum gösterilen tarihlerde hükümete teslim edilecektir.*

3- *DDY’nin çeşitli katarlarının otomatik frenlerle işlemesi için gerekli malzeme 1931 ve 1932 yıllarında hükümete teslim edilecektir.*

4- *Tüm bu malzemenin tutarı 10.138.000 dolardır. Bunun 3.177.000 kadarı esasen hükümetin 1934 yılına kadar mevcut olan demiryolu inşaatı mali programına dahil olduğundan, bu para muhtelif taksitlerle 1931,1932 ve 1933 yıllarında Alman sanayi müesseselerine ödenecektir. Geri kalan 6.951.000 dolar, 1934, 1935 ve 1936 senelerine faizleriyle birlikte amorti edilecektir. Şu kadar ki, bu son 3 sene zarfında hükümetin yapacağı tediye yekûnunun üçte birinin iftası, 6 ay önceden haber verilme suretiyle 1939*

³²⁵ **Ulus**, 10 Temmuz 1937

³²⁶ Nafia Vekilliği görevini -Almanların o dönemde izlediği politikaları benimseyen- Recep Bey’in yaptığı bir dönemde, böylesi bir teklifin Almanlardan gelmesi tesadüfi değildir.

sonuna kadar 3 yıl tehir olunabilecektir. Bundan başka iki taraf arasında hükümetçe umumî tedbir olarak gerek görülürse 1931 ve 1932 taksitlerinden her birinin üçte birinin birer yıl tecili hakkında hükümete yetki veren mektuplar teati edilmiştir.

5- Bu sözleşmeyle, mevcut demiryolları inşaatına ait mali programda karşılığı olmayan ve 1931'de ikmali kararlaştırılan Kayseri-Ulukışla hattının raylarının tediyesi, ileriki yıllara ait kredi ile temin edilmiş olacaktır.

6- Bu sözleşmeyle, mevcut inşaat programına göre 1934'te bitecek olan Irmak-Filyos kömür ve Fevzipaşa-Ergani bakır hatlarının yol malzemeleri, yakın seneler bütçesine yük teşkil etmeksizin mezkur hatların 1933 yılından önce tamamlanmalarını sağlayacak bir zaman zarfında hükümetin eline geçmiş olacaktır. İsveç grubu ile bu hatların bir yıl önce bitirilmesi için uzun süredir yapılan temasların da bu sayede olumlu sonuçlanması ve bir yıl önce açılması kesin görülmektedir.

7- Bu muameleye esas olan kredi faizi % 6 'dır. Yalnız bu malzemenin takriben yarısının bedeli olan miktar için fabrikalarda teftiş ve muayene masrafları karşılığı olmak üzere % 75 santim komisyon eklenecektir.

8- Türkiye'ye sevk edilen her malın konşimentolarının ödenmesini müteakip, yalnız o mal bedelinin kredi kısmı için Alman sanayi namına bonolar verilecektir.

9- Sözleşmenin imza tarihinden itibaren 15 gün içinde hükümete 500 bin liralık teminat verilecektir.

10- Doğacak ihtilafları, her iki tarafça seçilecek mahkemeler halledecektir. Üçüncü hakemin seçimi kayıtsız şartsız olarak Türk temyiz mahkemesi 1. reisine aittir.

11- Konsorsiyum, Alman sanayi müesseseleri için gerekli olan krom ve manganezin ülkemizin istihsalatında tedarikine ait teşebbüste bulunmayı taahhüt etmiştir³²⁷.

d. Tarifeler :

Demiryollarının kullanımını etkileyen önemli parametrelerden birisi de tarifeler olmuştur. 1924-1931 yılları arasında geçerli olan tarifeye göre, 576 km olan Ankara-İstanbul hattında yolcu ücreti 1. mevkide 1944 kuruş, 2. mevkide 1440 kuruş ve 3. mevkide 936 kuruştur. Yük tarifesine göre, aynı hatta 1 ton sanayi ürünü için 2520 kuruş ödenirken, 2. sınıf yüke giren 1 ton kereste için 1944 kuruş ve 3. sınıf yüke giren 1 ton buğday için 1584 kuruş ödeniyordu³²⁸. Yolcu ücretleri şirket demiryollarından bile daha

³²⁷ Cumhuriyet, 7 Ağustos 1930

³²⁸ Ali İlhami, "Devlet Demiryollarında Tarife İşleri", **Demiryolları Mecmuası**, C: 9, S: 104-105, Ekim-Kasım 1933, s. 33

pahalı olan yeni hatlarda ise 602 km. olan Ankara-Sivas hattının ücreti 1. mevkide 3250 kuruş idi.

1928 bütçe görüşmeleri sırasında tarifelerin yüksekliği ve tarifelerin orantısızlığı konusunda birçok eleştiri yapılmıştır³²⁹. Bu konuda, söz alan Nafia Vekili Behiç Bey şunları söylemiştir: “Anadolu’daki tarife, altının hakiki fiyatına nazaran 1. Dünya Savaşı’ndaki fiyattan % 40 eksiktir. Biz DDY tarifelerini tam altın karşılığı olarak yani 8 misli olarak talep ettik. Fakat bundan da icap eden şeylerin indirimini nazar-ı dikkate aldık. Şimdiye kadar yapılan tecrübe üzerine DDY Ticaret Şubesi Müdürü yola çıkmış ve dolaşmaktadır. Alacağı sonuç üzerine her maddenin tahammülü nispetinde tarifeleri düzenleyeceğiz³³⁰.”

Yine 1930’da yapılan Sanayi Kongresi’nde de “(...) Gelişmekte olan sanayinin ilerlemesi için indirimli tarifeler tatbik edilmesi temenni edilir.” demekle, tarifelerin yüksekliğinden yakınılmaktadır³³¹. Yine Âli İktisat Meclisi raporlarında, sanayinin gelişmesi için tarife indirimlerinin zorunlu olduğu belirtilmektedir³³².

Tarifeler konusunda kamuoyundaki hoşnutsuzluğun artması üzerine hükümetin zahire ve un üzerindeki tarifelerde indirim gittiğini görmekteyiz. Temmuz 1930’da gerçekleştirilen % 36-50 arasındaki bu indirim, yalnızca satın alınan ve yapılan hatları kapsamıştır³³³. Bu da, tarımsal yoğunluğa sahip İzmir bölgesindeki trenlerin bu indirimden yararlanamamaları demektir. Diğer yandan, 1931’de yapılan Birinci Ziraat Kongresi’nde, “Birkaç mahsûle indirim yapılması, çiftçinin çeşitli ziraatına engel oluyor³³⁴.” denilerek diğer mahsûllere de indirim uygulanması isteniyordu.

Tarifeler üzerindeki ilk kapsamlı değişiklik 1931’de yapılmıştır. Dünya ekonomik buhranının yarattığı sonuçlar bu yılda etkisini iyiden iyiye göstermiş, hükümet de bir önlem olarak tarifelerde değişikliğe gitmiştir. Buna göre, Anadolu Demiryolları tarifesine göre yeni hatlarda uygulanan 8 kat 6 kata indirilmiş, eski hatlarda uygulanan 5 kat da 6 kata çıkarılarak tarifeler eşitlenmiştir. Aşağıdaki tabloda bu değişiklik görülmektedir:

³²⁹ Örneğin Ahmet Hilmi Bey (Kayseri), tarifelerin Ankara-İstanbul arasında 5 kat uygulanırken, Ankara-Kayseri arasında 8 kat uygulandığını, bu yüzden o bölge ekonomisine olumsuz bir etki yaptığını belirtmiştir.

³³⁰ TBMMZC, D:3, C:4, İc:1, 77. Birleşim, 19.05.1928, s.170

³³¹ 1930 Sanayi Kongresi, Raporlar, Zabıtlar, Millî İktisat ve Tasarruf Cemiyeti, Ankara 1930, s. 495

³³² Âli İktisat Meclisi Raporları -Türkiye’de Sanayi Nasıl Teessüs ve İnkişaf Edebilir, Ankara, 1933, s.

17

³³³ O zamana kadar tenzilatlı tarife sadece Haydarpaşa yönüne olan nakliyatla sınırlı idi.

³³⁴ 1931 I. Ziraat Kongresi İhtisas Raporları, Millî İktisat ve Tasarruf Cemiyeti, Ankara, 1931, s. 2490

Tablo 11
(1931 Tarife Değişiklikleri)

Yolcu Tarifesi (km. başına kr)	Yük Tarifesi (ton/km başına kr)
1. Mevki 0.675 x 6 = 4050	1. Sınıf 0.875 x 6 = 5250
2. Mevki 0.5 x 6 = 3000	2. Sınıf 0.675 x 6 = 4050
3. Mevki 0.325 x 6 = 1500	3. Sınıf 0.55 x 6 = 3300

Kaynak: Ali İlhami, a.g.m., s. 33

Tarife uygulamasında birkaç hedef belirlenmiştir. Birinci hedef, ihraç edilebilecek tarımsal ürünlerin miktarını arttırmak; ikinci hedef, Türk ürünlerinin fiyatlarını, dünya pazarlarında yarışabilir düzeyde tutmak; üçüncü hedef, ülke içerisinde kişilerin hareketliliğini artırarak entegrasyona ivme kazandırmak olarak açıklanmıştır³³⁵. Cumhuriyet idaresi, özellikle son hedefe çok önem vermekteydi. Ülkede mahrumiyet ve uzaklık hissini kalmaması politik irade için önemli bir konuydu. Bu ise o dönem için ancak trenler ile sağlanabilirdi. Halk yaşadığı yere kadar gelen demiryolundan mutlaka yararlandırılmıyordu. Bunun sağlanması ise ancak düşük tarifelerle mümkün olabilirdi.

1933 yılında, bu yöndeki çalışmalara hız verilmiştir. Belçika baremi esasına dayanan yeni bir tarife rejimi çerçevesinde, 600 km.den uzak mesafeye yapılan nakliyat % 50 oranında indirim yapılmıştır³³⁶. Bu tarifede ayrıca izci, sporcu, tiyatro, aile ve araştırma gruplarına değişik oranlarda indirim uygulandığı gibi, kamyon ve otobüs rekabetinin yoğun olduğu bölgelerde de % 40 ile % 70 arasında çeşitli indirimler yapılmıştır. Yine 15 günlük, bir aylık ve iki aylık % 50 indirimli halk biletleri çıkarılmıştır³³⁷. Aşağıda 15 Haziran 1933 tarihli indirimli yolcu tarifesi verilmektedir:

Tablo 12
(Haziran 1933 Tarihli İndirimli Yolcu Tarifesi)

	Yolcu ve km. başına (kr.)		
	1. Mevki	2. Mevki	3. Mevki
0-600 km.	4.05	3.00	1.95
601-800 km.(600 km. ücretine ek)	1.60	1.20	0.75
801-1700 km.(800 km. ücretine ek)	0.80	0.60	0.40
1701 km. ve daha fazlası için (1700 km. ücretine ek olarak)	1.30	1.00	0.65

Kaynak: Devlet Demiryolları ve Limanları 1934-1935 Malî Senesindeki Vaziyeti ve İşletme Neticeleri, İstanbul, 1936, s. 138.

³³⁵ Bayındırlık İşleri Dergisi, (II. Teşrin 1935), s. 13

³³⁶ Demiryolları Mecmuası, C: 9, S: 101, Temmuz 1933, s. 284

³³⁷ Devlet Demiryolları ve Limanları 1934-1935 Malî Senesindeki Vaziyeti ve İşletme Neticeleri, İstanbul, 1936, s. 139-141

Tarife siyasetinin *ikinci boyutu* ise *yolcu biletlerinin ucuzlatılmasıdır*. Bu yönde 1934 yılında orijinal tarifeler uygulanmaya başlamıştır. Özellikle *Halk Ticaret Bileti* uygulaması ile Türk girişimcilerin desteklenmesi hedeflenmiştir. Bu bileti alan girişimci, 50 kg.lık numunesi ile demiryolu ağı üzerinde bir ay boyunca trenlerde ücretsiz seyahat edebilmekteydi. Bu uygulamanın altında yatan temel güdü, iç pazarın en ücra köşesine kadar ulusal sanayinin satış teşkilatının genişletmesini sağlamaktı.

1936'ye gelindiğinde, yolcu ve eşya tariflerinde önemli değişikliklere gidildiğini görmekteyiz. Bu durumun önemli nedenlerinden birisi, halkın bazı hatlarda, otobüs - hatta kamyon- yolculuğunu tercih etmesidir. Bu konuda Nafia Vekili Çetinkaya, Ankara'dan Samsun'a işleyen trenlere yolcu bulamadıklarını, normal tarifeler uygulanmaya devam ederse halkın köhne otobüsleri tercih etmeye devam edeceğini belirtmiştir³³⁸.

Yolcu tarifelerinde, o yıl açılan Bozanönü - Isparta ve Afyon - Karakuyu kısımlarında ve ana hat ile yapılacak direkt bağlantılarda % 40-50 arası indirimle gidilmiştir. Eşya tarifelerindeki değişikliğin ilki, yumurta taşıma ücretlerindeki % 5 ila % 27 arasındaki indirimdir. Bu indirimin amacı, “*üreticinin dış pazarlarda üstünlük sağlamasına yardımcı olmak*³³⁹” olarak açıklanmıştır.

Ayrıca eşya tarifelerinde kok kömürü, pancar, kereste ve küspe tarifelerinde en az 10 ton şartı kaldırılmıştır³⁴⁰. Yeni tarifeye, verilecek vagon kapasitesinin üçte ikisi asgari hamule olarak kabul edilmiştir. Amaç, halka eşit şartlar içinde vagon vermek ve boş vagon nakliyatının önüne geçmektir.

Aynı yılda yapılan önemli bir tarife değişikliği de ülkeyi tanıma ve tanıtma amaçlıdır. Türkiye içi ve dışında açılacak sergi ve müzelerde sergilenecek yerli-yabancı güzel sanatlara ait eserler için, asıl tarife üzerinden % 70 indirimle gidilmiştir. Yine teşhir için istasyonlarda duracak vagonlardan da % 50 indirimli tarife alınacaktır.

Bu önemli tarife indirimindeki etkenleri Çetinkaya şöyle açıklamıştır :

“(…) *Demiryollarında nakliyatın ucuz tarifelerle yapılmasına iki amil neden olmuştur. Bunlardan biri iktisadî buhran, diğeri de demiryollarına muvazî şoselerdeki otomobil ve kamyon rekabetidir*³⁴¹.”

Tarifelerdeki indirim hemen meyvelerini vermiş, yolcu ve eşya nakliyatında kısa sürede önemli bir artış meydana gelmiştir. Aşağıdaki tabloda bu artış görülmektedir:

³³⁸ TBMMZC, D:6, C:10, İc:1, 41. Birleşim, 17.04.1940, s.69

³³⁹ **Ulus**, 26 Haziran 1936

³⁴⁰ DDY'nin meyve ve sebze tarife fiyatlarından bazı örnekler verirsek, ton başına Ankara-İzmit 912, Ankara-Adapazarı 908, Ankara-İzmir 1070'dir. (**Ulus**, 26 Haziran 1937)

³⁴¹ **Ulus**, 9 Şubat 1937 (Ali Çetinkaya'nın Financial Times'deki yazısından)

Tablo 13
(1936-37 Yılları Yolcu/Eşya Nakliyatı Artışları)

Yıl (İlk 9 ay)	Yük (bin ton)	Eşya (bin ton)
1936	9.115	1.558
1937	14.343	2.193

Kaynak: Ulus, 6 Ocak 1938

Tarifelerdeki düzenlemeler bununla da kalmamış, aynı yılda aşağıdaki indirimler de gerçekleştirilmiştir. Bu indirimler, DDYLİUM 1938 bütçesi gerekçesinde şöyle belirtilmiştir:

1- Ankara, İstanbul ve İzmir banliyölerinde % 20 indirimli 15 günlük, % 30 indirimli bir aylık ve % 40 indirimli iki aylık karneler ihdas edilmiştir.

2- Bir yıl önce satın alınan Avrupa hattında yalnız gidişte % 50, gidiş-gelişte % 60 indirim yapılmıştır.

3- Gazetecilere, ülkenin her tarafını kolaylıkla gezip görmelerini ve ülkenin içtimai ve iktisadi durumu hakkında olumlu ve yararlı yayında bulunmalarını kolaylaştırmak için 2 aylık halk ticaret biletleri üzerinden % 60 indirim yapılmıştır.

4- Tahsil çağındaki tüm öğrencilere genel tarife üzerinden % 80 indirim yapılmıştır.

5- Tatil günlerinde öğretmenlerin, ülkenin çeşitli yerlerini gezip görmelerini kolaylaştırmak için Haziran'dan Eylül'e kadar devam etmek üzere % 80 indirim yapılmıştır.

6- Güzel sanatların, musiki zevkinin en ücra yerlere yayılması amacıyla temsil ve musiki gruplarına % 50 indirim yapılmıştır.

7- Atıcılık ve avcılık sporunu teşvik için, avcılara 2 av köpeğini ve 30 kilo av etini ücretsiz taşıyabilmeleri hakkını sağlayan tarife yapılmıştır.

8- Aile fertlerinden birinde tam bilet, diğerlerinin her birinden tam biletin % 20 'sinin alınması sasına dayanan ve iki ay için geçerli aile biletlerinin süresi 4 aya çıkarılmıştır.

9- İndirimli gidiş-dönüş biletleri şimdiye kadar 1 ay için geçerliken, bu da 2 aya çıkarılmıştır.

10- Express sefer zamları % 20 'den % 12.5 'a indirilmiştir.

11- Yataklı Vagon Şirketi ile mutabık kalınarak, yataklı ücretleri % 50 tenzil edilmiştir.

12- Ülkenin imar siyasetini kolaylaştırmak için inşa malzemesi tarifesi ıslah edilmiştir, çeşit ve cinsine göre % 10-40 arası indirim tabii tutulmuştur.

13- Ülke hayvancılığını ve hayvan ihracatını teşvik için % 65 indirimli hayvan tarifesi, % 75 indirimli hale getirilmiştir³⁴².

Diğer taraftan, uluslar arası nakliyatın geliştirilmesi, transit nakliyatın Türk demiryolları üzerine çekilmesi de amaçlanmıştır. DDYLIUM'nden Başbakanlığa gönderilen bir yazıda, "(...) Deniz ve hava gibi birçok rekabet yollarına malik bulunan Garbî Avrupa, Suriye ve Irak ve hatta kısmen Hint yolcuları ile postalarının işbu beynelmilel nakliyatta 1584 km. gibi en uzun nakil mesafesini temin eden hatlarımıza intikalini temin için tarafımızdan çok mutedil tenzilli tarifeler tertip olunmuş ve yapılan beynelmilel müzakerelerde Semplon-Orient-Expres ve Toros Ekspres beynelmilel trenlerinin güzergâhına dahil bulunan bütün memleketler ve Beynelmilel Yataklı Vagonlar Müessesesi işbu tenzilata iştirak ettirilmiştir. Yapılan bu tenzilat, her memleketin imkânlarına göre eski ücretlere nazaran adi yolculukta % 30 ile 45 ve gidiş-dönüş ve grup seyahatlerinde % 40 ile 60 arasında temevvüç etmektedir³⁴³(...)" denilerek, tarifelerde buna yönelik düzenlemelere de gidildiği vurgulanmaktadır.

Aynı yazıda, Irak ve Suriye halkının yaz mevsiminde ülkeyi ziyaretlerini teşvik amacıyla Türkiye, Irak ve Suriye demiryollarının % 40 'a yaklaşan bağımsız bir indirim gittikleri belirtilmekte, ayrıca Şark demiryollarının hükümet tarafından satın alınmasıyla bu şirket tarafından ihmal edilmiş olan Avrupa hatlarımıza özel bir önem verilerek Türk, Yunan ve Bulgar demiryolları arasında % 30-40 arasında indirim gidilen yeni tarifeler düzenlendiği eklenmiştir³⁴⁴.

³⁴² **Ulus**, 27 Mayıs 1938

³⁴³ **BCA**, Tarih: 02.09.1938, Dosya no: 151104, Konu no: 30..10.0.0, Yer no: 148.57..4 (Memleketin iktisadî gelişmesine yardım etmek amacıyla DDY tarafından alınan tedbirler)

³⁴⁴ **A.g.b.**

F. KARAYOLLARINDAKİ GELİŞMELER

1. İdari Düzenlemeler :

a. Şose ve Köprüler Kanunu'nun Kabulü :

Şose ve Köprüler Kanunu 2 Haziran 1929 tarih ve 1525 no.lu kanunla kabul edilmiştir³⁴⁵. Buna göre; ülkedeki tüm şoseler ve köprülerin inşa ve tamirleri, iyi bir halde korunmaları ve bunların yönetilmesinden Nafia Vekaleti sorumlu olacaktır.

Kanunun 1. maddesinde bu görevlerden “illerin yapması gerekenler” sıralanmıştır.

2. maddede, “Devletçe mühim görülen şoselerin umumi istikametleri, iktisadi ve askeri nokta-i nazarlara tevafuk edecek tarzda, alakadar makamlarla tespit olunur. Bu hususta halen mevcut şoseler göz önünde bulundurulacağı gibi, hiç olmayanlar da hesaba katılır. Bu şoselerden inşa ve ikmal edilenler, “millî şose” ismini alır.” denmektedir.

Millî şoselerin Nafia Vekaleti'nce yapılacağı, 3. maddede belirtilmiştir. Millî şoseler ve büyük köprülerin, Nafia Vekaleti'nin teklifi üzerine Bakanlar Kurulu'nca belirlenecek sıraya göre yapılması da karar altına alınmış, “Ankara civarı şoseleri ve büyük köprülerden mühimleri ilk sıraya konur.”(m.4) denilerek, yeni başkentin imarına ne derece önem gösterildiği de belirtilmekten geri kalmamıştır.

Nafia Vekaleti ayrıca, “millî şoselerin yeni yapılmasında ve tamiratında son teknolojik gelişmeleri uygulayacak, şoselerin tüm vasıf ve şartlarını düzenleyecek” (m.5), “bitirilen millî şoseler ve köprüleri derhal mütemadî tamirata tabi tutacaktır.”(m.6)

Bu kanunun kabulünden yaklaşık bir yıl sonra, “Şose ve Köprüler için Nafia Vekaleti'nin Taahhüdatı”na yönelik bir kanun hazırlanmıştır. 5 Haziran 1930 tarih ve 1688 nolu bu kanunla, 1525 nolu kanunun 21 ve 22. maddelerinde yazılı tahsisata uygun olarak, gelecek yıllara ait taahhüdata girişiliyordu.

Bu taahhütlere ait yıllık ödeme miktarları toplamı, 1930-31 yıllarında üçer buçuk milyon, 1932-33 yıllarında dörder milyon, 1934-42 yıllarında beşer milyon lira olmak üzere toplam 60 milyon lirayı geçmeyecekti³⁴⁶.

b. Yol Vergisi (Tarihsel Gelişimi ve Dönem İçi Uygulamaları) :

Anadolu, yüzlerce yıl boyunca birçok medeniyete ev sahipliği yaptığı gibi, kimi medeniyetler için de bir geçiş noktası olmuştur. Bu durum, ticaret yollarının bölgeden geçmesi ve bölgenin stratejik özelliği nedeniyle sık sık istilalara uğraması gerçeğiyle de

³⁴⁵ **Düstur**, 3. Tertip, C: 10, s. 1827 ; **Resmî Gazete**, (12 Haziran 1929), S.1214

³⁴⁶ **Düstur**, 3. Tertip, C: 11, s. 1607 ; **Resmî Gazete**, (10 Haziran 1930), S.1516

birleşince, Anadolu üzerinde alternatif yolların sayıca artması ve yol şebekesinin gelişimi daha kolay olmuştur.

Diğer yandan yol şebekesinin niteliği, bu yolların niceliği oranında artmamış, özellikle Osmanlı İmparatorluğu'nun son yıllarında devletin içine düştüğü siyasi ve askeri yetersizlikler, ekonomik alanda da kendisini göstermiş ve doğrudan devlet desteğiyle ayakta durabilen bayındırlık hizmetleri ve tabii ki bu hizmetlerin önemli bir parçası olan yol işleri aksamıştır.

ba. Tanzimat ve Meşrutiyet Dönemleri :

Yol vergisinin geçmişi, Tanzimat Dönemi'ne kadar gidebilmektedir. Yolların toplanan vergilerle yapılması uygulamasına yönelik olarak, Fransızlar tarafından 21 Mayıs 1836 tarihinde, “*Chemin vicinaux*” adıyla çıkarılan kanun, Osmanlı için de bir örnek oluşturmuş, bu kanun gereğince 18 yaşını bitiren her vatandaş, 3 günlük çalışma ile yükümlü kılınmıştır³⁴⁷.

İşte Fransız kökenli bu vergi Tanzimat sonrasında Osmanlı Devleti'nde de uygulamaya konmuş, yol sorunu, kişisel yükümlülüğe dayanan bir vergi sistemiyle aşılmaya çalışılmıştır. Her ne kadar yol konusu bu şekilde bir kanun ve nizamla dayandırılmışsa da bu dönemde atılabilen somut adımlar, çoğunlukla valilerin kişisel gayretleriyle – kimi zaman halkın toplu bir şekilde angaryaya sevk edilmesiyle- atılmıştır.

Daha önce 1. bölümde belirtildiği gibi, 1856'da yayınlanmış olan *Memalik-i Mahruse-i Şahanede Turuk-u Maabirin Suret-i İmal ve İdaresine Talimat-i Umumiye (Osmanlı Ülkesi Yollar ve Geçitlerinin Yapım Tarzı ve İdaresi Genel Yönetmeliği)* ile Avrupa'da olduğu gibi yeni yapılacak yol güzergâhlarında yaşayanlara yol inşaatında çalışma mükellefiyeti getirilmiş, 1866'da çıkarılan *Turuk-u Maabir Nizamnamesi (Yollar ve Geçitler Yönergesi)* ile de 16-60 yaş arasındaki nüfusun bedeni yol mükellefiyeti beş yılda 20 gün olarak belirlenmiştir. Yine aynı yükümlülerin, üçüncü sınıf yollarda iki, dördüncü sınıf yollarda dört arşın boyunda yol yapmaları zorunlu kılınmış, din erbabı, öğretmenler ve askerler muaf bu yükümlülükten muaf tutulmuşlardır³⁴⁸. Bedensel olarak çalışmak istemeyenler, mükellefiyetlerini nakdi olarak ödeyebilmekteydiler. Nakdi ödemelerden elde edilen kaynak, bir sandıkta yol ve köprü yapımı için toplanmaktaydı.

Bu nizamnamede 1870 yılında yapılan değişiklikle, yıllık bedeni mükellefiyet 10 güne çıkarılmış, yükümlülerin yol yapımı için çalışacağı yerin yaşadıkları yerlere olan

³⁴⁷ TBMMZC, D:7, C:2, İc:1, 25. Birleşim, 21.05.1943, s.122 (Maliye Encümeni Reisi Avni Bayındır'ın Şose ve Köprüler Kanunu görüşülürken verdiği beyanat)

³⁴⁸ İlkin-Tekeli, a.g.m.,s.434

uzaklığının 12 saatten çok olmaması karara bağlanmıştır. Aynı yıl yayımlanan bir başka nizamname ile Turuk-u Maabir İdaresi, Ticaret Nezareti'nden ayrılarak yeni kurulan Nafia Nezareti'ne bağlanmıştır³⁴⁹.

Dönemin Nafia Nazırı Hasan Fehmi Paşa, 1880 yılında bir bayındırlık plânı hazırlamıştır. Bu plânda, karayolu, demiryolu, limanlar, göl ve nehirlerin düzenlenmesi, bataklıkların kurutulması gibi kapsamlı bayındırlık işleri ele alınmıştır. Bakan, bu plânda tüm bayındırlık işlerinin devlet eliyle halka mükellefiyetler getirilerek yapılmasını savunmuştur. Yatırımların gerçekleşmesinde yabancı sermayenin gerekliliğinin altı çizilmiş ve bunun sağlanması için de imtiyazlar verilebileceği belirtilmiştir³⁵⁰.

1889 yılında *Turuk-i Maabir Talimat-i Umumiyesi (Yollar ve Geçitler Genel Yönetmeliği)* kabul edilmiştir. Yol mükellefiyeti, mükellefin arzusuna dayanılmak üzere bedenî ve nakdî olarak alınmaya başlamış, aynı zamanda bazı sarp yolların inşaatlarının tahsisatı devlet bütçesinden sağlanmak üzere Turuk-u Umumiye (devlet yolları) ve Turuk-u Hususiye (il yolları) teşkilatı yapılmıştır. 98 maddelik bu yönetmelik ile yol mükellefiyeti 20-60 yaş arasındaki erkeklerden nakden ve bedenen alınmaya başlanmıştır. Müteahhitlerin yapacağı işlerin denetimine ilişkin hükümlerin yanı sıra yol projelerinin yapımı, inşaatın teknik ayrıntıları, mühendislerin görevleri gibi konularda da ayrıntılı düzenlemeler getirilmiştir. Bu yönetmelik yol teknolojisinde bir ilerleme olarak kabul edilen *makadam* yol yapım tekniğini benimsemiştir.

II. Meşrutiyet döneminde, 27 Şubat 1913'te yapılan bir düzenleme ile "*Tarik Mükellefiyet-i Nakdisi*" çıkarılmıştır. Buna göre İl Genel Meclisleri'nin vereceği kararla 12 kuruştan 40 kuruşa kadar mükelleflerden vergi alınacaktı³⁵¹.

Savaş yıllarında yol yapım ve bakım işleri durmuştur. Ordunun ihtiyaç duyduğu askeri amaçlı yollar ise amele taburunun yardımıyla yapılmıştır. Bu savaş yıllarını izleyen mütareke ve Millî Mücadele yıllarında gerekli teknik kullanılmaksızın yapılmış olan birçok yol, kısa sürede bozulmuştur. Bu yıllarda halktan yol vergisi toplanmamış, herhangi bir şekilde yol yapım ve onarımı yapılmamıştır³⁵².

Özellikle 1. Dünya Savaşı ve hemen arkasından gelen Kurtuluş Savaşı'nda yolsuzluğun askerî anlamda ne gibi olumsuz sonuçlar doğurduğunu gören Cumhuriyetin

³⁴⁹ İlkin-Tekeli, **a.g.m.**,s.434

³⁵⁰ Celal DİNÇER, "Osmanlı Vezirlerinden Hasan Fehmi Paşa'nın Anadolu'nun Bayındırlık İşlerine Dair Hazırladığı Layiha", **Belgeler**, S: 5-8, Ankara, 1968-1971, s. 153-233

³⁵¹ Muhlis ETE, **Münakalat**, İstanbul, 1938, s.146 ; **Yol Davamız- 9 Yılda 2000 km.**, Bayındırlık Bakanlığı yay. , Ankara, Ekim 1948, s.8

³⁵² **10 Senede Türkiye Nafiası 1923-1933**, Nafia Vekaleti neşriyatı, Ankara, 1933, s.39

yönetici kadrosu, yol işine özel bir önem vermiş, Bu konuda daha Millî Mücadele yıllarında 21 Şubat 1337 (1921)'de *Tarik Bedeli Nakdisi Kanunu* çıkarılmış, ve bazı önemli yolların devlet bütçesinden sağlanacak ödenekle inşaları kabul edilmiş, o zamanki dar bütçeye göre önemli bir fedakârlığa girişilmiştir³⁵³. Bu kanuna göre Meşrutiyet döneminde kabul edilen *turuk-u umumiye* ve *turuk-u hususiye* ayrımı devam etmiştir. Nakdî kaynak yaratmak prensibine dayanan bu yasaya göre, her mükelleften 4 günlük amele yevmiyesi karşılığı para nakit olarak alınacaktır. Bunu ödeyemeyecek durumda olanlar ise bedeni mükellefiyet altına gireceklerdi³⁵⁴.

bb. Cumhuriyet'ten II. Dünya Savaşı'na

1923'te Cumhuriyet kurulduğunda, Türkiye sınırları içerisinde, 13.885 km.si esaslı onarıma muhtaç, 4.450 km.si tesviye halinde toplam 18.335 km. karayolu vardı. Yüzölçümü ile kıyaslandığında neredeyse yok denecek kadar az olan bu yol uzunluğunda, Osmanlı İmparatorluğu'nun, önceleri karayolu ağı oluşturmaya yönelik politikasının olmaması, süreç içerisinde bu yönde bir politika oluşsa da, hazırlanan karayolu programlarının uygulamaya geçemeyen, genelde kağıt üzerinde kalan yol programları olmasının etkisinin yanı sıra, uzun savaş yıllarının tahrip edici ve yıkıcılığı da belirleyici bir etken olmuştur³⁵⁵. Ayrıca bu yolların büyük kısmının genişliklerinin az ve meyillerinin fazla olması, nakil vasıtalarının bu yolları kullanmalarını güçleştirmiştir.

Cumhuriyetin ilk yıllarında yol sorununa yönelik belirli bir plân bulunmamasına ve yapılan yolların teknik bakımdan yönetimiyle yükümlü bulunan Nafia Vekaletinin ülke genelinde iyi bir teşkilata sahip olamamasına rağmen , genç devletin yönetici kadrosu, elde bulunan sınırlı olanaklarla yapabileceklerinin en iyisini yapma kararlılığını gösterebilmiştir. Bu kararlılığı, 1923 bütçesinde somut bir biçimde görebilmekteyiz. Bütçede, diğer bakanlıkların ödeneklerine kimi sınırlamalar getirilmiş olmasına rağmen, sadece devlet yollarıyla ilgili ödeneğin tamamının kullanılmasına izin verilmiştir³⁵⁶.

Diğer taraftan cumhuriyetin ilk yıllarında yapılan yollara, tıpkı Osmanlı Devleti'nin son döneminde olduğu gibi başarılı ve ilgili valilerin damgalarını vurduklarını

³⁵³ Bu kanuna göre; Kars – Ardahan - Hopa, Çanakkale - Balıkesir, Keller - Bayramiç, Susurluk - Biga, Merzifon - Havza, Silifke - Taşucu, Mut - Karaman, Afyon - Baladız, Ordu – Sivas yollarının açılması kanunlaşmıştır.

³⁵⁴ **Karayolları Genel Müdürlüğü Hakkında Rapor (1948-1960)**

³⁵⁵ ŞEN, a.g.e., s. 67

³⁵⁶ N.Yücel MUTLU, **Bayındırlık Bakanlığı Tarihi (1920-1988)**, Bayındırlık ve İskân Bakanlığı Matbaası, Ankara, 1989, s. 31

görmekteyiz³⁵⁷. Valilerin göstermiş oldukları bu performanslarda onları motive edici bir unsur da bulunmaktaydı. Bu unsur da, valilere gönderilen genelgelere, çalışmalarını değerlendirilirken, yaptıkları yolların uzunluğunun temel başarı ölçütü olacağı ifade edilmesi idi³⁵⁸.

Çalışmalar bu yönde ilerlerken, zamanla 1921 Tarik Bedeli Nakdisi Kanunu , devletin hedefleri için yetersiz görülmeyle başlanmış, bu eksikliği gidermek amacıyla 13 Ocak 1925'te 524 sayılı *Yol Mükellefiyeti Kanunu* kabul edilmiştir. Bu kanuna göre; 18-60 yaş arası erkek nüfus yol mükellefiyetine tabi tutulmuştur. Ancak "(...) *Maluliyeti sabit olan fakirlerle bilimum talebe ve silâh altında bulunan ordu ve jandarma efradı ve hayatta 6 evladı olanlar bu mükellefiyetten müstesnadır*³⁵⁹." (m.1)

Mükellefiyetin süresi 6-12 gün olmak üzere, İl Genel Meclisi'nce her yıl tayin edilecek süre zarfında ortalama kuvvetteki bir işçinin görebileceği işten ibaret olacaktır. (m.2) Mükellefiyet, daha çok turuk-u hususiyeye (il yolları) aitti. Fakat, 3. maddede de belirtildiği gibi, "*İl Genel Meclisleri'nin görecekleri acil lüzuma binaen, mükellefler turuk-u umumiyyeye [devlet yolları] ait inşaatta da günlük mükellefiyetleri dahilinde çalıştırılabilir ve bunun karşılığı ödenek, Nafia Vekaleti'nden il idarelerine verilebilecektir.*" Mükellefler, bulunduğu ilden en fazla 8 saat uzaklıktaki yollarda çalışacaktır. (m.4)

Mükellefiyeti nakden ödemek için ise İl Genel Meclislerince her yıl o bölgenin ortalama işçi yevmiesi miktarından az olmamak üzere belirlenecek bedeli, gündelik mükellefiyete göre genel meclisçe belirlenecek aylarda iki taksitte ödemek gerekiyordu.(m. 6)

Vergiye bedenen ya da nakden yerine getireceklerin adları, muhtar ve ihtiyar meclisleri tarafından her yılın Kasım ayı başından, Ocak ayı sonuna kadar özel

³⁵⁷ Osmanlı Devleti'nin son döneminde özellikle Mithat Paşa'nın ve "Gidemediğin yer senin değildir!" veciz sözüyle özdeşleşen Halil Rıfat Paşa'nın değerli çalışmaları övgüye değerdir.

³⁵⁸ R.Vecdi DİKER, "Bitümlü Yol İnşaatında Son Terakkiler", **T.C. Nafia Vekaleti Bayındırlık İşleri Dergisi**, Ankara, (1 Teşrinievvel 1938), s. 30

³⁵⁹ **Düstur**, 3.Tertip, C : 6, s. 69 ; **Resmi Gazete**, 23 Şubat 1341, S: 84 Bu maddeyle ilgili olarak ; İçişleri Bakanlığı'nın teklifiyle, Bakanlar Kurulu tarafından 16 Mart 1927 tarih ve 4905 no.lu kararname kabul edilmiştir. Bu kararname, "*Bu mükellefiyetten istisnayı gerektiren hastalık ve maluliyetler*" hakkındadır. Buna göre, "*(...) Alelumum hâd, intani vs. hastalıklar, humma ile mütevaşık bütüin emraz, 15 günden önce iltiyam edemeyen ve çalışmaya müsaade edemeyecek derecede olan curuh ve tardıdılar, bütüin kırık ve çıkıklar, meşiy ve harekete mani mahallerde zuhur eden hurucat işbu avarız yalnız 10 sene için mükellefiyetinden istisnayı istilzam eder.*" denmektedir. Ayrıca uzvi kalp hastalıkları, hunnak-ı sadr, bütüin ebherülhakbani anevrizm gibi hastalıklarla malul olan fakirlere, bir yıldan fazla süreyle ya da daimi olarak, yol mükellefiyetinden muafiyet getirilmiştir. (**Düstur**, 3.Tertip, C : 8, s.147-148)

muhasebelere bildirilecek ve bunlar tarafından o yılın Şubat ayı zarfında toplanacaktır³⁶⁰(m.7).

Yine bu kanunla İl Genel Meclisleri'ne bir görev veriliyordu. Bu göreve göre meclisler, o ilde yapılacak yolların tanzimi için, yolların önemlerine göre 5 yıllık bir program hazırlayacaklardı. (m.8)

Bedenen ödeyecekler, İl Genel Meclisi tarafından belirlenecek iş zamanlarında, yol mühendislerinin talepleri üzerine, plânlandıkları bölgelere gönderilecekler (m.9), işlerini bitirenlere hizmet vesikası verilecek, bu vesika, mutemet ve fen memurları tarafından ortaklaşa imza olunacaktı. Köy veya mahalle olarak topluca gelenlere, topluca iş gösterilecek ve iş bitiminde köy ya da mahalle namına vesika verilecekti. (m.10)

524 sayılı kanuna rağmen, devlet karayolları yapımına, 1926 yılından itibaren girilen büyük imar hamleleri ve demiryolu faaliyetinin kazandığı ivme nedeniyle gerekli ödenek ayrılamamıştır³⁶¹. Devlet yollarının ödeneksizlik nedeniyle bakımsız kalması, Cumhuriyet idarecilerini yeni düzenlemeler yapmaya itmiştir. 12 Haziran 1927 tarih, 1131 sayılı yasayla, devlet ve il yolları ayırımına son verilerek, yolların yapım, bakım ve onarımları İl Özel idarelerine verilmiştir. Barda bu durumu, “geniş çapta karayolu inşaatının tamamıyla durması” şeklinde yorumlamaktadır³⁶². Söz konusu yasaya göre önemli köprüler ile yapım ve onarımının geciktirilmemesi gereken bazı yollar, yol yapımı için gerekli olan silindir gibi bazı ekipmanların onarımını sağlayacak onarım atölyelerinin kurulması, makinistlerin eğitilmesi gibi faaliyetler ise Bayındırlık Bakanlığı tarafından karşılanacaktır³⁶³.

İllerde yol işlerinde çalıştırılacak olan mühendis ve fen memurlarının tayin ve terfi gibi özlük hakları Bayındırlık Bakanlığı'nda olmakla beraber, gerektiğinde bu teknik elemanlar İl Özel İdareleri'nin bütçelerinden uzmanlık tazminatı alabileceklerdir. Yasa, 1929 mali yılından başlamak üzere, beş yıllık yol programlarının İl Genel Meclislerince

³⁶⁰ Bu maddede 13 Şubat 1928 tarih ve 1208 nolu kanunla değişikliğe gidilmiştir. Buna göre, Şubat ayı başından Nisan ayı sonuna kadar özel muhasebelere bildirilecek ve Mayıs ayı zarfında toplanacaktır. Kanunun gerekçesinde şu açıklama yapılmıştır: “ Öteden beri hususi idareler muamelat-ı maliyesinde sene başı Mart ayı iptilası idi. 16 Kanunusani 1925 tarihli yol mükellefiyeti kanununun tanzimi sırasında da mükellefiyet-i mezkûre süreleri maliye senesi iptidasına nazaran bilhesap tayin edilmişti. Ahiren ve muvazene-i umumiyyeye kıyasen hususi idarelerce de mali yıl iptidasının Haziran olarak kabul edilmesi , tahakkukatın sıhhat ve selametini temin için, zikredilen kanunun 7.maddesindeki müddetlerin tadiline ihtiyaç hissettirmiştir. (...)” (**TBMMZC**, D:3, C:2, İc:1, 40. Birleşim, 04.02.1928, S. sayısı: 57 s: 27)

³⁶¹ Şen, **a.g.e.**, s.70

³⁶² Barda, **a.g.e.**, s. 295

³⁶³ **TBMMZC**, D:8 C:3, İc:1, 41. Birleşim, 12.06.1947

hazırlanması ve bunların Bayındırlık ve İçişleri Bakanlığı'nın onayından sonra uygulanmaya konulmasını öngörmekteydi.

Genel olarak bakıldığında, 1927 yılındaki bu yasayla yol yapım işinin vilayetlere bırakılmasının, yol yapımına zarar verdiği söylenebilir. Çünkü bu kanun gereğince genel bütçeden illere yardım yapılması kararlaştırılmışsa da buna yönelik yeterli finansman sağlanamamıştır. İl Özel İdareleri'ndeki ödenek, ancak yolun toprak tesviyesinde kullanılan araçların masraflarını karşılıyordu. Yol işlerinde çalışan mükellefler, kendilerine yakın olan yerlerden taşın taşınması ve bu taşların kırılıp şose kenarına getirilmesinden sorumlu idiler. İller, ellerindeki ödenekle ancak bu getirilen taşların silindirle düzeltilmesini sağlayabiliyorlardı. Tam anlamıyla yol bitirilemiyordu³⁶⁴.

1927 tarihli yasanın iki yıllık uygulaması sonunda, ayrılan mali kaynağın devlet yollarını içerecek yol ağını ayakta tutmaktan uzak ve illerin teknik ve idari açıdan gücünü aşan bir iş olduğu anlaşılmıştır. Etkin bir teşkilatlanmanın olmaması, illerin hazırladıkları programların özenle takip edilememesi ve yapılacak yolların boyutlarının belirlenmemiş olması gibi nedenlerle bu yollardaki toprak düzeltmelerinde tam bir uyum sağlanamıyor, farklı illerin yolları arasında bir ahenk söz konusu olamıyordu. Görülen en büyük eksiklik ise validen valiye faaliyetlerin yönünün değişmesiydi³⁶⁵. Bu mesai ve çalışma ile ülkede gerçek anlamda bir yol ağı meydana gelemiyordu. Gözlenen bu eksiklikler nedeniyle tekrar 1927 yasası öncesi uygulamaya dönülmüştür.

Yol konusunun programlı bir şekilde ilk olarak 1929 yılında ele alındığını görüyoruz. Ülkemizde "teknik anlamda çıkarılan ilk kanun" denilebilecek 1525 sayılı kanunla yolların belirli bir program dahilinde yapılması, yollar yapılırken iktisadi ve askeri görüşlerin dikkate alınması istenmekte, savunma düşüncelerinin önemi belirtilmektedir. Yol ve köprü inşası kadar, bürodaki, arazideki ve laboratuardaki teknik çalışmalar, bakım ve ıslah işlerinin de önemli olduğu ve bunun da millî savunma faaliyeti için geniş bir saha arz ettiği, yolların sadece yapılması değil tamiratları ve ileri teknolojilerin kullanılmasının da önemli olduğu vurgulanmaktadır³⁶⁶.

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, kabil olduğu kadar sağlam, fakat miktar itibariyle çokça yol yapmak zorundayız. İşte bu sebeptedir ki yurdumuz, yollarının bakım davası batı memleketlerindeki yol bakımından*

³⁶⁴ R.Vecdi DİKER , a.g.m.,s.31-32

³⁶⁵ A.g.m., s.32

³⁶⁶ **Türkiye'nin Yol Durumu**, T.C. Karayolları Genel Müdürlüğü yay., Ankara, 1948, s. 33

*daha önemlidir*³⁶⁷.” Yine getirilen önemli bir esas da yol parasının bu kanunda belirtilen hususlara harcanmasıdır. Çünkü yol için ayrılan paralar zaman zaman maarif vb. alanlara kaydırılmış ve yol yapımları aksamıştır³⁶⁸.

Bu kanun hizmet gün sayısını 10’dan 12’ye; nakdi mükellefiyeti de 8 liradan 10 liraya kadar tespit etmek üzere İl Genel Meclisleri’ne yetki veriyor ve toplanacak paranın % 50’si devlet yolları için vekaletle, % 40’ı İl Genel Meclisleri’nin belirleyeceği yolları geliştirilmesi ve tamirine tahsis edilmek üzere iller emrine, % 10’u da verginin tahsil masraflarının karşılanması için yine İl Özel İdareleri’ne bırakılacaktı.

Bu kanun ;

1- Türkiye dahilinde yeniden inşa ve tamir edilecek olan yollara ait görevlerin düzenlenmesi ve idarelerinin Nafia Bakanlığı’na verilmesi suretiyle illerin sırf mahalli ihtiyaçlarını karşılamak üzere meydana gelen teşebbüslerin daha genel bir şekilde programlanması,

2- İllerin zaten az olan gelirleri ile yapımları mümkün olmayan bazı askeri ve iktisadi ana yolların, “*millî şoseler*” adı altında³⁶⁹ yapım ya da tamirleriyle korunmalarının, Nafia’ya verilerek sağlanması,

3- Yol yapımındaki son tekniklerden yararlanılması ve modern vasıtaların geliş-gidişine elverişli ve dayanıklı yol tipinin uygulanması,

4- Yol işinin 3 yıllık programlarla kontrol altına alınması,

5- Büyük köprülerin yapımının gerçekleştirilebilmesi gibi hedefleri gerçekleştirme yolunda önemli aşamalar sağlanmasına neden olmuştur.

Ayrıca Nafia Vekâleti de 45 milyon lira sarfıyla aşağı yukarı 3.600 km.lik bir yol şebekesinin inşasını kararlaştırmıştır³⁷⁰.

Yasa'nın T.B.M.M'de görüşülmesi sırasında ilginç tartışmalar olmuştur. Devlet yollarında uygulanması düşünülen *kullanan öder (user pay)* prensibinin ne derece doğru

³⁶⁷ A.g.e., s. 33

³⁶⁸ Her ne kadar bu kanunla yoldan alınan verginin yola harcanması sözkonusu ise de yine de bu konuda taviz verildiğini görüyoruz. Örneğin 15 Mayıs 1930 tarih ve 1618 sayılı kanunla, o ile eğitimle ilgili bütçeden ayrılan paranın yetmediği durumlarda, Şose ve Köprüler Kanunu gereği yol parasıyla yükümlü olanlardan 300 kuruş vergi alınabilecek,bedenen yükümlülüğünü yerine getirenler de 4 güne kadar çalıştırılabilecektir. (Düstur, 3. Tertip, C : 11, s.402)

³⁶⁹ Millî şose (devlet yolu), iller tarafından yapılması mümkün olmayan, toplu ekipman ve kalifiye personel gerektiren, ülkenin stratejik ihtiyaçları bakımından en gerekli olduğu için kısa bir zamanda yapılması istenen istikametlerdir. Millî şoselerin mümkün olduğunca fazla sayıda il merkezlerinden geçmesi, değişik mıntıkların birbirine ve hükümet merkezlerine bağlantısını sağlaması, yapımının masraflı ve zor olması nedeniyle illerce yapılamayacak olan, öncelikli kısımları içermesi düşünülmüştür.

³⁷⁰ Barda, a.g.e., s.296

olacağı tartışılmıştır. Uygulanacak olan bu ilkenin savunusunu yapan Bayındırlık Bakanı Recep Bey, millî şoseler yapıldığında bunların periyodik onarım ve sürekli bakım isteyeceğini, uzun ömürlü yollar isteniyorsa bunun kaçınılmaz olduğunu söylemiştir. Yüklü bir miktara ulaşacak olan bu onarım ve bakım masrafının hazineden istenip artı bir yük getirmesi yerine, kullanan öder prensibinin uygulanmasının daha doğru olacağını ifade etmiştir.

Kullanan öder prensibine muhalif olanlar ise yol onarım harcamalarının neden yol vergisi adı altında toplanan paradan alınmadığı konusunu gündeme getirmişlerdir. Buna cevaben Bakan, elde edilen ödenek ile onarımın yapılmasının imkânsız olduğunu, ancak bu vergiye bir zam yapılırsa bunun mümkün olabileceğini söylemiştir. Ama mevcut koşullarda böyle bir zamin insafsızlık olacağını da sözlerine eklemiştir. Bakan konunun kasten saptırıldığını söylerken, rugan iskarpinini, ipekli bluzunu vesairini nakletmek gibi araçlar ile yolu eskitip yıpratın unsurların meydana getirdiği bozukluğu temizlemek için tamirat yapacaklarını belirterek, bu yolun onarımı için o yoldan ömründe bir defa kendisi geçen ya da bir defa geçse bile yaşayış malzemesi namına kendisini alakadar eden hiç bir şey taşımamış olan köylünün vergiye mahkûm olmaması gerektiğini savunmuş, eşya nakli yapan araçlardan, ulaştırma hizmeti ile para kazananlardan, kullandıkları yolda neden oldukları tahribat oranında vergi alınacağını anlatmıştır. Uzun tartışmalar sonunda “kullanan öder” ilkesi kabul edilmiştir.

Diğer yandan bu kanunun 1929 Dünya Ekonomik Buhranı'nın ortaya çıktığı günlere denk gelmesine, bir de İl Özel İdareleri'nin mali sıkıntılar içerisine girmesi de eklenince, hükümetin bu vergide düzenleme yapması bir zorunluluk haline gelmiş, 25.07.1931'de 1882 sayılı kanunla 10-12 lira olan hizmet gün sayısı 6-8'e ; 8-10 olan nakdî mükellefiyet de 4 liraya inmiştir³⁷¹. Asıl büyük değişiklik Nafia Vekaleti'nin hissesindedir. Bu hisse % 50'den % 15'e indirilmiştir. Kalan bakiye de İl Özel İdareleri'ne devrolunmuştur. Vilâyetler de kendilerine terk edilen bu yol vergisi gelirini yoldan başka maksatlara kullanınca, yol inşaatı programları tamamıyla altüst olmuştur.

Yol vergisi konusunda 30'lu yılların en ilginç tartışması, şüphesiz kadınlardan yol vergisi alınıp alınmaması konusudur. Kadınların toplumsal yaşama katılması konusunda atılan adımlar, “*devletin bir bireyi olarak kadının vergi yükümlülüğü altına girmesi*” konusunu da gündeme getirmiştir. Çünkü kamuoyunda genel olarak devrimlerin yanında olmasına rağmen, kadına yönelik olumlu atılımları benimsemeyen, bu atılımları fazla bulan

³⁷¹ **Düştur**, 3.Tertip, C : 12, s.1086 -1087

ama aynı zamanda da buna doğrudan karşı çıkamayan, sadece satır aralarında bu sıkıntılarını belirtmeye çalışan kesimler de vardır. Hatta böylesi bir tavrı, dönemin yarı resmi yayın organı olarak nitelendirebileceğimiz Cumhuriyet Gazetesi'nde bile görmekteyiz.

Gazetede imzasız çıkan bir haberde, Haziran ayında yol parasının 1. taksitinin süresinin dolacağını, her erkeğin bu mükellefiyeti yerine getireceğini, fakat bu mükellefiyetten, *“toplumun her alanında erkeklerle boy ölçüşmeye kalkışan kadınlar”*ın müstesna olacağını iğneleyici bir dille belirtmekte ve şöyle devam etmektedir: *“Nalıncı keseri gibi hep kendilerine hak istihaline koşan kadınlarımız, biraz da erkeklerin mükellefiyetine iştirak etseler ne olur³⁷²?”*

Otuzlu yılların ortalarına gelindiğinde, -artık kadınlara verilen seçme ve seçilme hakkı da tüm aşamalarıyla tamamlandığında- bu konu yine gündeme gelmiş, hiç olmazsa çalışan kadınlardan vergi alınmasına yönelik olarak mecliste kanun tasarısı hazırlama çalışmaları başlamıştır.

Yeni tartışma, *“Neden sadece çalışan kadınlardan alınıyor?”* tartışmasıdır. Dönemin sol kadın yazarlarından Sabiha Zekeriya (SERTEL), bu kanunla orta kazançlı erkek korunurken, yüksek kazançlı erkek ve kadına imtiyaz verildiğini, tüm yükün işçi kadınlar yüklendiğini, yüksek kazançlıları korumak için üretici unsurun kurban edildiği yorumunda bulunmuş ve eklemiştir: *“(…) Çalışan kadınlara bir yol vergisi koyarken, çalışmayan kadınlara da bir tufeylilik vergisi koymak, insafa daha yakın olur. Erkeklerle kadın arasında müsavat olduğunu iddia ettiğiniz yerde, kadınla kadın arasında müsavatsızlık yapmak, sınıf farklarını, sınıf imtiyazlarını tebellür ettirmekten başka neyi ifade eder? (...)* ³⁷³ „

1936 yılına gelindiğinde Nafia Vekaleti yeni bir yol kanunu tasarısı hazırlamış ve Devlet Şûrasına sunmuştur. Tasarı, tüm esaslarıyla birlikte şûra tarafından kabul edilmiştir.

³⁷² **Cumhuriyet**, 18 Mayıs 1930 Gazete bu konuda Kadın Birliği Reisi Latife Bekir Hanım'ın da görüşünü almıştır. Latife Bekir Hanım, bunun sadece bugün çalışan hanımlardan alınabileceğini, birçok çalışmayan hanımdan vergi alınırca, bu yükün de erkeğin üzerine bineceğini söylemiş ve eklemiştir : *“Buna mukabil kadınların daha az yol yürüdükleri de düşünülürse, yol parasının kadınlara tarhu nispetinde tahfihi adilâne olur fikrindeyim.”*

³⁷³ Sabiha Z. SERTEL, “Mebus Bayanlar Neden Bağırılmıyorsunuz?”, **Projektör**, (Mart 1936), s.16-18. Sertel, *“Peki ama bu vergiyi neden yalnız çalışan ve işçi kadınlardan alıyor da, günlerini tuvalet salonlarında, terzihanelerde, çayhanelerde sadece istihlak eden kadınlarda almıyorsunuz?”* sorusunu bir kadın milletvekiline sormuş, *“Bunu çok düşündük. Fakat bu vergiyi umum kadınlara teşmil ettirdiğimiz takdirde ayda 60-100 lira iradı olan, başında bir sürü kadın besleyen erkeklerden 5-6 defa vergi almış olacağız. Bu yükü erkeklerin sırtına yüklemek için , çalışan kadınlara hasrı muvafık bulduk.”* yanıtını almıştır. Sertel, bu yanıtı karşılık olarak da şu yorumu yapmıştır: *“(…) Ekseriyeti ayda 20-30 lira kazanan kadın da evinde bir sürü çocuk, sakat, ihtiyar geçindiriyor. Yukarıdaki iki sınıfa verilen bu imtiyazı ondan esirgemenin kuvvetli müdafaası nedir?(...)”* (**A.g.m.**, s.17)

Tasarıda, şehirlerarası yol inşaatının, - modern devlet kuruluşunun mahalli idarelere yüklediği görevlerin gün geçtikçe çoğalıp genişlemesi dolayısıyla – geri bırakıldığı, son yıllarda yol vergisi gelirlerinin şehirlerin diğer işlerine harcanması zorunluluğunun doğduğunu, ülkede sürekli artan okuma arzusunun, ilkokul kadrosunu elinde tutan özel idare bütçelerinin büyük kısmını, kültür işlerine tahsis etmek mecburiyetinde bıraktığını, öğretmen maaşları, açılan yeni okullar vb. nedenlerle, yol için vatandaşın alınan paranın başka işlere harcandığı belirtilmiş, Nafia Vekaleti hissesinin tekrar eski haline getirilmesi (% 15'ten % 50'ye çıkarılması) öngörülmüştür³⁷⁴. Tasarıda yer alan bir diğer önemli konu da, yol vergisi miktarının, vatandaşın kazancına göre sınıflandırılmasıdır. Daha önce her vatandaşın kazancına bakılmaksızın aynı miktar vergiyi verirken, yeni tasarıya göre vergi en az 4 liradan başlayacak, herkesin gelirine göre 6,8,10 ve 12 liraya kadar çıkabilecektir³⁷⁵.

Görüldüğü gibi devlet, 1931'de 1882 sayılı kanunla yaptığı uygulamanın yol için olumsuz sonuçlar verdiğini anlamış ve bu olumsuzluğu düzeltmeye yönelik bir çalışma içerisine girmiştir. Fakat her nedense bu çalışma ve dolayısıyla bu tasarı, kanunlaşmamıştır. Çünkü her ne kadar teşhis konulmuşsa da bu teşhise yönelik tedavi, başka teşhislerin tedavisine yeğ tutulmuştur. Daha açık bir şekilde belirtmek gerekirse, yolsuzluk önemli bir sorundur ama ülkedeki genç nüfusun eğitilememesi gerçeği de cumhuriyetin yönetici kadrosunun acilen çözmesi gereken bir başka sorundur. Bu anlamda, zaman zaman tercihlerin eğitim sorununun çözülmesi lehinde olması bir realitedir. Yine de Nafia Vekâleti, II. Dünya Savaşı'na kadar olan dönemde 200' e yakın büyük köprünün inşasını gerçekleştirmiş, İstanbul - Edirne yolunun asfaltlanması tamamlandığı gibi aşağı yukarı 2.300 km. lik millî şose inşa edilmiş, 2.500 km. civarındaki vilâyet yollarının tamir veya yeniden inşası için de vilâyetlere tahminen 65 milyon lira kadar bir yardımda bulunulmuştur³⁷⁶.

1937 yılında kurulan Celal Bayar Hükümeti'nin programında karayollarına geniş yer verilmiş, özellikle *“demiryollarını destekleyecek şekilde yapılacak karayollarının ülkenin*

³⁷⁴ **Ulus**, 15 Ağustos 1936. (Gazetede, yol vergisi tahsilatının en az % 50'sinin, asıl amaçtan uzak ihtiyaçlara harcandığı belirtiliyor.) Nafia Vekaleti'nin 1939 bütçesi görüşülürken söz alan Abdurrahman Naci Demirağ, 1937'de yol bedeli olarak nakden 10.5 milyon lira alındığını, bunda başka 2.6 milyon lira karşılığında amele-i mükellefe kullanıldığını, toplam yekunun 13.1 milyon lira olduğunu, buna rağmen bu paranın 4.75 milyon lirasının başta maarif olmak üzere başka yerlere harcandığını belirtmiştir. (TBMMZC, D:8 C:4, İc:1, . Birleşim, 12.06.1947, s. 288)

³⁷⁵ **Ulus**, 15 Ağustos 1936

³⁷⁶ Barda, **A.g.e.**, s. 191. Nafia Vekili Ali Çetinkaya verdiği demeçte, 1937 yılına kadar gelinen süreçte önemli adımlar atıldığını, yol vergisinden vekalet emrine verilen para ve bütçeden ayrılan tahsisatın birleştirilmesiyle 1923-37 arasındaki dönemde 1827 km. yol yapıldığını, yol vergisinin Nafia'ya ayrılan % 15'lik kısmının yılda 1 milyona karşılık geldiğini, ayrıca 1937 yılı yol işleri için bütçeden 1 milyon lira harcanacağını belirtiyor. (**Ulus**, 9 Şubat 1937)

*gelişimine katkıda bulunduğ*³⁷⁷” vurgulanmıştır. Bu dönemde yol faaliyetlerinin önem kazanmasının bir nedeni de Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgesi’nde çıkan bazı isyan hareketleridir. 21 Mart 1938’de Genelkurmay Başkanlığı’nın yayınlamış olduğu, “*Dersim olayları sebebiyle bölgede acilen yol, köprü yapılmasının ve Pülümür-Nazımiye yolunun toprak tesviyesi halinde yeniden açılmasının gerekliliği*³⁷⁸”ni belirten emir, yolun askeri ve siyasi açıdan da ne kadar önemli olduğunu gösteren etkileyici bir örnektir.

1932’den II. Dünya Savaşı’na kadar olan dönemde tahsil edilen yol vergisi ve yol için harcanan para, aşağıdaki gibidir ³⁷⁹:

Tablo 14
(1932-39 Dönemi Alınan ve Harcanan Yol Vergisi Miktarı)

Yıllar	Yol Vergisi	Harcanan Para	Harcama Oranı
1932	9.509	7.208	75.7
1933	10.390	7.071	68
1934	10.786	8.109	75.1
1935	11.335	7.596	67
1936	11.715	7.231	61.7
1937	12.425	6.988	51.4
1938	10.997	7.266	66
1939	11.107	7.780	70

c. İktisat Programı Ve Yol :

Hükümet, 1929 ekonomik buhranını aşmak için çeşitli yollar aramıştır. Bunlardan birisi de Mayıs 1930’da hazırlanan *İktisat Programı*’dır. 66 maddelik programın 6 maddesi ulaşım politikalarına yöneliktir.

Programın 5. maddesinde, “*Her nevi yollar, millî iktisadın ilk umumi ve müşterek vasıtalarıdır*³⁸⁰.” denmektedir.

6. maddede demiryolunun önemine işaret edilmiş, “*Şimendifer sürati, nakliyat kabiliyetinin yüksekliği ve intizamı ile Türkiye’nin coğrafi ve hususi vaziyetine göre birinci ehemmiyeti haizdir. Demiryolları, tarifelerinde ve hesaplarında her şeyden evvel millî iktisadın ihtiyaçlarına uygun olmaya çalışmak mecburiyetindedirler. Hususi kâr*

³⁷⁷ Bayar programı okurken Atatürk’ün, “*Demiryolu hatlarımızı iç sahalara bağlayacak ve bu hatların biran evvel millî ekonomik kalkınma azami hizmetini temin edecek olan karayolu inşâatı önümüzdeki devrelerde teksif ve bir plânla tevsi edilmek lâzımdır. Her bölgenin ihtiyacına göre istasyonlarda tamamlayıcı tesisat da yapılmak ve muhtelif malların sevkinin temin edecek teknik şartları haiz vagon mevcudunu artırmak zaruridir.*” direktifini verdiğini belirtiyor.

³⁷⁸ Suat Akgül, *Yakın Tarihimizde Dersim İsyânları ve Gerçekler*, İstanbul, 1992, s. 153

³⁷⁹ Berksan, *a.g.e.*, s.335

³⁸⁰ *Cumhuriyet*, 22 Mayıs 1930

mülâhazası, şimendifer işletmesinde talî bir ehemmiyeti haiz olmak lazımdır. Bu şerait, ancak şimendifer işletmesinin, bir devletin umumi hizmetlerinden sayılması esasıyla temin olmalıdır.” denilmek suretiyle kâr amacının değil, halka hizmetin ön plâna çıkarılması gerektiğine işaret edilmiştir.

7. maddede, *“Yollar, bilhassa şimendifer istasyonlarına ve limanlara götüren istikametlerde iktisadi inkişafın mübrem damarlarıdır. Araba ve otomobil nakliyatına müsait olan bir yol şebekesi, bilhassa yayvan bir ziraat sahası olan memleketlerde istihsale veya hususi istihsali kuvvetlendirmeye başlıca vasıta sürat ve semeresini gösteren vasıta addedilmelidir.”* şeklinde bir ifade kullanılarak, “yol davası”nın hükümetçe sadece demiryolundan ibaret değil, bir bütün olarak algılandığının ve bu bütünlükte karayolunun da vazgeçilmez olduğunun altı çizilmiştir.

Denizyolları da unutulmamış, Türkiye için modern tarzda 5-6 limanın derhal yapılması gerektiği, deniz ulaşımının, Türkiye için kendi sahillerinin bütün ihtiyaçlarını sağlayacak ve ülkemizi önemli pazarlara bağlayacak bir süratle yürütülmesinin gerekliliği, 8 ve 9. maddelerde vurgulanmıştır.

İktisat Programı’nda ulaşımaya yönelik son madde olan 11. maddede, *“Türkiye, coğrafi vaziyeti ile karada, denizde ve havada büyük bir iktisat sahasıdır. Bu sebeple transit muamelatı milletimiz için hususi bir maişet ve servet vasıtası olabilir. Kolaylık gösteren vasıtalar, idare ve gümrük tedbirleriyle transiti teşvik etmek lazımdır. Serbest muntika ve limanlardan memleket çok istifade edebilir.”* sözleriyle, ulaşımın gelişmesi ile dış ticaretin canlanması arasındaki paralellik vurgulanmıştır.

Diğer taraftan, cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren yol politikası denince ilk akla gelen demiryolu politikasının yanında, bir karayolu politikasının da olması gerektiği, demiryolu konusunda gerçekten önemli atılımların gerçekleştirildiği ama artık karayollarının da hakkının verilmesinin şart olduğunu belirten görüşler, otuzlu yılların ikinci yarısından itibaren hem basında yer almaya, hem de bizzat yönetici kesim tarafından dillendirilmeye başlanmıştır.

Falih Rıfki Atay, Ulus’taki makalesinde, *“(…) 1914’te demiryolsuz memleket ne ise bugün motorlu vasıtaların kolaylıkla işleyebileceği yolları olmayan memleket o haldedir. Yalnız turizm bakımından değil, millî müdafaa ve her türlü nakliyat bakımından karayolu, bazı ahvalde, rayın dahi yerini tutamayacağı vazifeler görüyor(…)”* demiş ve tıpkı ray

politikasında olduğu gibi bir yol politikası belirlemek gerektiğini vurgulamıştır³⁸¹. Atay ayrıca bugüne kadar yol davasının ihmal edilmediğini, bunun yapılan harcamalardan anlaşılabileceğini, demiryolu konusunda belli bir aşama kaydettiğimizi, sıranın karayoluna geldiğini de eklemektedir.

Yine Atay bir başka başyazısında, ülkenin gereksinim duyduğu yol şebekesinin ancak yıllara bölünmüş bir yol programı oluşturarak, ayrıntılı ve titiz bir plân ve rasyonel bir çalışma sistemi kurarak gerçekleştirebileceğimizi, Avrupa ülkelerinin bu şekilde yol konusunda başarıya ulaştıklarını belirtmiştir³⁸². Yazar, ülkemizin tüm yollarını aynı vasıflarda inşaaya kalkışmanın çok masraflı, hatta imkânsız denecek bir iş olacağını, trafiği nispeten az olan ve mahalli ihtiyaçları tatmin etmekte bulunan kısa yollarla, ülkenin genel bağlantısını sağlayan ve büyük şehirleri birbirine bağlayan uzunluktaki yolları bir tutmanın doğru olmayacağını da eklemiştir, şöyle bir tasnifi salık vermiştir:

- 1- Millî şoseler,
- 2- Birinci derece il yolları,
- 3- İkinci derece il yolları³⁸³.

Hükümet kanadına gelince, bu konuda Çetinkaya bir açıklamasında, “*Demiryollarını beslemek amacıyla otomobilden azami surette yararlanmak göz önünde tutulmaktadır. Bu amaçla demiryolu idaresine bağlı motorlu araçları işletecek teşekküllerin inkişafına yardım edilmektedir. Özel teşebbüslere fazla külfetli gelen ahvalde devlet, umumi menafi temin maksadıyla büyük fedakârlıkları üzerine almaktadır(...)*”³⁸⁴ derken, hem bu konuya verdikleri önemi belirtmekte, hem de bir süre sonra, 5 Mayıs 1937 tarihinde 3163 sayılı kanunla gerçekleştirilecek olan, “*Trabzon- İran yolu üzerinde otobüs, kamyon ve otomobil işletme*” projesine atıfta bulunmaktadır.

Gerçekten de 1935’ten sonra hükümetin bu konuda kararlı adımlar attığını görmekteyiz. Şubat 1936’da karayolları konusunda bir taslak program hazırlayan hükümet³⁸⁵, karayolu üzerinde seyreden araç sayısını artırma düşüncesi ile petrol ve türevlerinin ucuzlamasına yönelik, 3263 no.lu “*İstihlak resminin indirilmesi hakkındaki*

³⁸¹ Falih Rıfkı Atay, “Yeni Bir Yol”, **Ulus**, 28 Eylül 1937

³⁸² Atay, “Yol Politikamızın Esasları Neler Olabilir?”, **Ulus**, 19 Ocak 1938

³⁸³ **A.g.m.** Atay, “Hangi şoseler millî unvanı alabilir?” sorusuna kendisi cevap veriyor: “(...) *Birçok il merkezinden geçip birçok bölgeyi birbirine ve hükümet merkezine bağlayan, inşaları masraflı olduğu için illere deruhte edilmesi güç kısımları içeren ve ülkenin hayati ihtiyaçlarına tekabül eden yollar(...)*”

³⁸⁴ **Ulus**, 10 Şubat 1937, Çetinkaya’nın Financial Times’da çıkan yazısından aktarılmıştır.

³⁸⁵ **Ulus**, 26 Şubat 1936. Bu taslağa göre, 10 yılda 160 milyon lira harcanacak ve 17 bin km. yol yapılacaktır.

kanun” ve 3264 no.lu “Gümrük resminin indirilmesi hakkındaki kanun” ları çıkarmıştır³⁸⁶.

Ayrıca hükümet, artan kazalara karşı da önlem almaya çalışmış ve buna yönelik bir kanun tasarısı hazırlamıştır. Gerekçede 1934’te 154, 1935’te 685, 1936’da da 979 kazanın meydana geldiği belirtilmiştir.

Proje hükümlerine göre yayalar ve vasıtalar, bu kanunda yazılı esaslara, belediye sınırları içinde belediyelerin, belediye sınırları dışında da vilayetlerce yapılacak talimatnamelere göre hareket etmekle mükellef olacaklardı. Yollarda viraj, meyil, yolun genişliği-darlığı göz önünde tutularak nakil vasıtalarının azami süratleri, belediye sınırları içindeki yollar için belediyelerce, belediye sınırları dışındaki yollarda illerce tespit edilecekti³⁸⁷. Ceza verilmesini gerektirecek suçlulara verilecek cezalar, eğer suç il merkez sınırları içinde olmuşsa il merkezi belediye encümenince, ilçe sınırları içinde olmuşsa ilçe merkez belediye encümenince ve 486, 1608, 2575 no. lu kanunlara göre verilecekti. Belediyeler cezaları 3 kata kadar artırabilecekti³⁸⁸.

Başbakan Bayar, 1937’deki meclis açış konuşmasında Atatürk’ün, “ *Demiryolu hatlarımızı iç sahalara bağlayacak hatların bir an evvel millî ekonomik kalkınmaya azami hizmetini temin edecek olan karayolu inşaatı, önümüzdeki devrelerde teksif ve bir plânla tevzi edilmek lazımdır.*” sözünden hareketle, 1937 hükümet programında karayolu konusuna özel bir önem vereceklerini söylemiş, bunun için 100 km. kadar bir kısmı kalmış olan 652 km.lik İran transit yolunun, ülkede başlanmış ve başlanacak asfalt yolların geçit vermeyen nehirler veya büyük sular üzerinde inşasına veya onarımına gerek duyulan köprülerin ve diğer karayollarının bir inşa plânını vücuda getireceklerini, bunu bütçe olanakları oranında gerçekleştirmeye çalışacaklarını, bunun için de şose ve köprüler kanununda bazı değişiklikler yapmayı plânladıklarını belirtmiştir³⁸⁹.

Başbakan’ın bu sözlerine karşın Nafia Vekili Çetinkaya’nın sözleri ise daha az umut verici niteliktedir. Çetinkaya, şimendifer işi sürerken, bir taraftan da pahalı olan asfalt yol işine fazlaca kaynak aktarmanın tedbirsiz bir hareket olacağını söylerken, aslında bu konuda bir görüş ayrılığı bulunduğu da ipuçlarını vermektedir.

Atatürk-İnönü kavgasının yaşandığı bir dönemde hem Atatürk’ün hem de Bayar’ın karayollarına yönelik açıklamalarının, Çetinkaya üzerinde , ulaşım politikasında öteden

³⁸⁶ **Resmi Gazete**, S. 3640, 25 Haziran 1937 Buna göre Ankara’da petrolün toptan satışı 25 kuruştan 17.5 kuruşa kadar gerilemiştir. ; **Ulus**, 25 Haziran 1937

³⁸⁷ **Ulus**, 3 Ekim 1938

³⁸⁸ **A.g.g.**

³⁸⁹ **Ulus**, 9 Kasım 1937

beri İsmet Paşa ile anılmış olan demiryolları politikasının, onunla birlikte tasfiye edileceği endişesini uyandırmış olabileceği kolaylıkla akla gelebilir.

2. Dönemin İnşa Edilen Yolları ve Köprüleri :

a. Yollar :

Bu dönemde bazı yollar Turuk-u Umumiye (devlet yolları)'ye dahil edilmiştir. Önce 22 Nisan 1340 tarih ve 505 nolu kanunla Keller-Gaziantep yolu³⁹⁰, sonra da 19 Nisan 1341 tarih ve 629 nolu kanunla Kale-i Sultaniye – Ezine – Bayramiç - Balya, Ezine - Ayvacık ve Susığırılık – Gönen - Biga yolu, bu kapsama alınmıştır³⁹¹.

1926 yılı içinde 880 km.lik şose onarımının tamamlandığı, 1039 km.lik tamiratın sürdüğü, 742 adet küçük köprü ve menfezin yeniden inşa edildiği, 331 köprü ve menfez üzerinde de onarım yapıldığı görülmektedir³⁹².

1927'de 2316 km. uzunluğunda yeni yol inşasına başlanmış ise de bu yolların yalnız 516 km.sinin silindirajı tamamlanmıştır. 1893 km. üzerinde de esaslı onarıma başlanmış, yaklaşık 493 km.si onarılmıştır. İnşa edilen küçük köprü adedi 623'tür. 5286 menfez ve köprü üzerinde de onarım yapılmıştır.

Aynı yıl içinde 22 Haziran 1927 tarih ve 1131 nolu “*Devlet ve vilayet yollarının tevhidî hakkında kanun*” ile il ve devlet yolları birleştirilmiştir.

1928'e gelindiğinde 485 km. yeni şose inşa edilmiş, 438 km. şose onarılmıştır. 472 adet menfez köprü yapımı gerçekleşmiş, 611 tanesi de onarılmıştır.

1929'da ekonomik buhran etkisini göstermiş, inşa edilen şose uzunluğu 220 km.den ibaret kalmıştır. Onarımı yapılan uzunluk 653 km.dir. 1739 menfez ve köprü yeniden inşa edilmiş, 1048 tanesinde onarıma gidilmiştir. Balya-Çanakkale yolunun 15 km.si ıslah edilmiş, 66 km.sinin toprak tesviyesi ihale edilmiştir. Aynı yıl içinde Ankara çevresi yollardan 164 km.sinin ve 35 km.lik Hopa-Borçka yolunun keşfi yapılmıştır.

1930'dan beri bakanlıkça yaptırılıp 10. yıla kadar bitirilen yollar şunlardır:

³⁹⁰ **Düstur**, 3. Tertip, C: 5, s.1125

³⁹¹ **Düstur**, 3. Tertip, C: 6, s.554

³⁹² **BCA**, Tarih: 0/0/1931 Dosya: 15937 Fon Kodu: 30..10.0.0 Yer No: 155.90..5. (1926-1930 yılları arasında inşa edilen şose ve köprüler ile bunlar için bütçeden harcanan paraları gösteren çizelge.)

Tablo 15
(1930-33 Dönemi Yapılan Yollar)

Yolun adı	Uzunluğu (km.)	Yapılan harcama (TL)
Balya-Çanakkale	160	2.966.000
Hopa-Borçka	13.6	225.675
Ankara-Çubuk (değişen parça)	13.6	225.605
Malatya –Elazığ (değişen parça)	24	306.356
Ankara asfalt yolları	30	1.274.237

Ayrıca Bayındırlık Bakanlığı tarafından Bolu-Adapazarı ve Kayseri-Maraş yollarının yapılması için parasal yardım sürmektedir³⁹³. Aynı dönem içerisinde dünya yolları ve Türkiye yolları karşılaştırıldığında aşağıdaki tabloya ulaşılmaktadır:

Tablo 16
(1930'da Dünyada ve Türkiye'de Yol Durumu)

Ülkeler	1000 mil ² 'ye düşen yol (mil)
Türkiye	66
Çin	18
Brezilya	23
Rusya	94
İtalya	953
Almanya	1201
Belçika	1607
İngiltere	2039
Japonya	4470
İspanya	278

Kaynak: Cavit Orhan TÜTENGİL, *İçtimai ve İktisadi Açından Türkiye'nin Karayolları*, s.25.

Görüldüğü gibi gelişmiş ülkeler bir tarafa, Avrupa ülkeleri içerisinde gelişmişlik açısından en geri ülkelerden biri sayılabilecek İspanya ile bile karşılaştırıldığında, yol konusunda ne kadar geride olduğumuz apaçık belli olmaktadır.

1937 yılına gelindiğinde ise İstanbul'u Avrupa'ya bağlayacak karayolunun, kamuoyundaki adıyla *Londra-İstanbul* yolunun Lüleburgaz'a kadar olan kısmının bitirildiğini ve 27 Eylül'de Ali Çetinkaya tarafından açılışının yapıldığını görmekteyiz³⁹⁴. Açılışı yapılan kısım olan İstanbul-Lüleburgaz kısmı, 155 km.dir. Buradan sınıra artık 96 km.lik bir yol kalmıştır ve bu yolun, asfalt olarak inşa edilmesi kararlaştırılmıştır.

³⁹³ *Ulus*, 20 Ekim 1935

³⁹⁴ *Ulus*, 27 Eylül 1937

Yapılan bu işler için harcanan bedel aşağıdadır:

Tablo 17

(1926-1930 Yılları Arasında Yol ve Köprü İnşa ve Onarımı İçin Yapılan Harcama)

Yıl	Bütçeden harcanan (TL)	İl özel bütçelerinden harcanan (TL)	TOPLAM
1926	1.857.404	6.329.596	8.187.000
1927	2.169.261	7.803.098	9.972.359
1928	1.233.258	6.770.767	8.004.025
1929	263.613	6.902.623	7.166.236
1930	---	9.497.789	9.497.789

Kaynak: BCA, 0/0/1931 Sayı: Dosya: 15937 Fon Kodu: 30..10.0.0 Yer No: 155.90..5. 1926-1930 yılları arasında inşa edilen şose ve köprüler ile bunlar için bütçeden harcanan paraları gösteren çizelge.

b. Köprüler :

Cumhuriyet yönetimi, 1923 yılından itibaren köprüler inşasına girişmiş, ilk olarak Siirt-Diyarbakır yolu üzerinde 36 km. açıklığında tek gözlü kârgir Garzan Köprüsü'nün inşasına başlanmıştır. 1933'e gelinceye kadar yapılan köprü sayısı 41'i bulacaktır. Bunlardan ikisi beton, üçü demir, geri kalanı betonarmedir. Betonarmenin demir ve kârgire göre daha ucuz oluşunun yanı sıra, betonarme köprülerde demir kullanımının az olması, buna paralel olarak da dışarıya dövizin az çıkması, yöneticileri betonarme köprü yapma fikrine yöneltmiştir. Açıklıkları toplamı 2959 metreyi bulan 41 köprü için toplam 2.997.218 lira harcanmıştır³⁹⁵.

Dünya Ekonomik Buhranı'nın etkisiyle köprü faaliyetlerinde de 1933 ve sonrasında bir azalma meydana gelmişse de buhran çabuk atlatılmış ve köprü inşasına kaldığı yerden devam edilmiştir. Öyle ki, 1933-1938 arasında ayak açıklıkları 3578 metrelik 45 köprü inşa edilebilmiştir. Köprülerin toplam bedeli 1.856.490 liradır.

Harcamanın sonraki dönemde daha az olmasının nedeni, ilk on yılda yapımı zorunlu olarak görülen ve daha çetin bölgelerde kurulan köprülerin maliyeti artırması, diğer taraftan da sonraki dönemde yapılan köprülerin beton olmasının maliyeti düşürmesidir. Aşağıdaki tabloda, 1923-1938 arasında yapılan köprüler ve özellikleri hakkında bilgi verilmektedir.

³⁹⁵ Bayındırlık İşleri Dergisi, (Eylül 1938), S: 5 , s.297

Tablo 18
(1923-1938 Arasında Yapılan Köprüler)

S.no	Adı	Bulunduğu Yol	Bulunduğu Su	Uzunluk	Bedeli	Bitiş
1	Garzan	Garzan-Diyarbakır	Garzan Suyu	36	78.101,64	1924
2	İrva	Beykoz-Bozhane	İrva Deresi	50	59.236,95	1925
3	Adağide	Ödemiş-Adağide	K.Menderes	3x26	64.073,00	1925
4	Çiftlik	Çiftlik içi	Ankara Çayı	25	33.848,95	1926
5	Etimesgut	Ank-Etimesgut	Ankara Çayı	40	54.913,92	1926
6	Avanoz	Kırşehir-Avanoz	Kızılırmak	160	52.280,88	1926
7	Etlik	Ankara-Etlik	Çubuk Çayı	2x10,5+15	56.607,00	1927
8	Ziraat	Ankara-Keçiören	Çubuk Çayı	2x10,5+15	82.556,48	1927
9	Güzelhisar	İzmir-Bergama	G.hisar Çayı	11x11	57.450,00	1927
10	Sarayköy	Denizli-Buldan	Menderes	2x25+30	87.629,78	1927
11	Kirazlık	Bartın-Safranbolu	Kirazlık	50	75.539,82	1928
12	Ankara	Zong.-Devrek	Üzülmezdere	26	39.892,75	1928
13	Akçay	Nazilli-Bozdoğan	Akçay Deresi	5x35	211.020,30	1928
14	Arslan	Ereğli-Devrek	Çaylıoğlu	2x24	33.635,58	1929
15	Porsuk	Kütahya-Afyon	Porsuk Çayı	82,30	28.979,91	1930
16	Sarioğlan	Kayseri-Sivas	Sarioğlan	3x10	28.533,56	1930
17	Güngörmez	Balıkesir-Edremit	Göngörmez	3x23,8+2x7	95.772,40	1930
18	Çanakkale	Ç.kale-Balıkesir	İncesu	25	25.922,09	1931
19	Seklik	Ç.kale-Balıkesir	Seklik	3x14	38.505,30	1931
20	Çandere	Ç.kale-Balıkesir	Çan Deresi	6x20	84.393,33	1931
21	MüstE.C.A.p	Balya-Ç.kale	MüstE.C.A.p	2x12+12,8	24.403,64	1931
22	K.Agonya	Balya-Ç.kale	K.Agonya	3x8	25.784,82	1931
23	B.Agonya	Balya-Ç.kale	B.Agonya	3x26	69.490,35	1931
24	Ömerli	Üsküdar-Şile	İrva	72	85.327,80	1931
25	Damlaçay	Aydın-Çine	Damla	2x27,8+28,4	98.147,04	1931
26	Nazilli	Nazilli-Bozdoğan	Menderes	72	91.044,89	1931
27	Kalabaka	Aydın-Çine	Kalabaka	68	76.368,70	1931
28	Çarşamba	Samsun-Çarşamba	Yeşilirmak	10x6+2x7	252.963,37	1931
29	Bakırçay	İzmir-Bergama	Bakır Çayı	2x26,5	45.008,69	1931
30	Kumçay	Saruhanlı-Ahmetli	Kum Çayı	72.8	53.345,55	1931
31	Manavgat	Manavgat-Alanya	Manavgat	8.5+60+11	102.013,83	1932
32	Koyunağılı	Ankara-Sarıköy	Sakarya	81.7	68.210,15	1932
33	İsmetpaşa	Malatya-Elazığ	Fırat	109+4x12	322.400,00	1932
34	Vezirhan	Bilecik-Gülpazarı	Sakarya	2x45	68.513,23	1932
35	Silâhtarağa	Karaköy-S.ağa	Alibey Deresi	34	122.917,47	1932
36	Sünnet	Karaköy-S.ağa	Kağıthane	34		1932
37	Nişankaya	Ç.kale-Balya	Sarıcizeli	2x18	23.924,60	1932
38	Keloğlu	Tarsus-Adana	Keloğlu Deresi	25	26.179,35	1932
39	Fevzipaşa	Boyabat-Taşköprü	Kökırmak	2x26	25.718,71	1932
40	Akçaağıl	Suşehri-Koyulhisar	Kelkit	70	70.415,79	1933
41	Aksu	Antalya-Alanya	Aksu	110	87.558,17	1933
42	Arapsun	Arapsun-Kırşehir	Kızılırmak	131,3	68.004,96	1934
43	Paşur	Diyarbakır-Siirt	Paşur Suyu	50	53.898,76	1934

44	Gezer	Diyarbakır-Siirt	Gezer Suyu	54,7	19.798,23	1934
45	Körkün	Adana-Karaisalı	Körkün	71,5	47.384,99	1934
46	Cevizdere	Samsun-Ordu	Cevizdere	64	152.029,50	1934
47	Curidere	Samsun-Ordu	Curidere	81		1934
48	Elekçi	Samsun-Ordu	Elekçi	64		1934
49	Akçaova	Samsun-Ordu	Akçaova	81		1934
50	Onuncuyıl	Ankara-Beyazıt	Kimir Çayı	116,2	24.848,35	1934
51	Göksu	Besni-Adıyaman	Köksu	104,2	44.831,50	1935
52	Gediz	Menemen-Bergama	Gediz	156,65	99.562,24	1935
53	Borçka	Hopa-Borçka	Çoruh	113	74.805,62	1935
54	Arslan	Ç.kale-Ezine	Sarımsak Çayı	90	25.814,00	1935
55	Tüney	Ankara-Çankırı	Terme Çayı	70	20.236,13	1935
56	Karabekir	Çerikli-Sungurlu	Delice Suyu	32	16.697,97	1935
57	Bolaman	Samsun-Ordu	Bolaman	65	52.694,84	1936
58	Dalaman	Muğla-Fethiye	Dalaman	107	58.244,94	1936
59	Ovaçayı	Ankara-Gerede	Ovaçayı	80	32.211,00	1936
60	Çubuk	Ankara-Çubuk	Çubuk	35,4	9.799,00	1936
61	Yalakdere	Yalova-K.Mürsel	Yalakdere	53	17.711,00	1936
62	Hasanpaşa	Bursa-Karaköy	Hasanpaşa	97,4	33.408,61	1936
63	Sazlıdere	Edirne-İstanbul	Sazlıdere	28,32	13.512,94	1937
64	Karınıcadere	Burhaniye-Ayvalık	Karınıcadere	74,92	27.491,94	1937
65	Afatlar	Ankara-Gerede	Afatlar	42,25	16.266,19	1937
66	İnce	Kırklareli-Edirne	İnce	108,2	45.269,80	1937
67	Afrin	Kilis-İslahiye	Afrin Çayı	54	23.935,50	1937
68	Memikan	Malatya-Elazığ	Memikan	64,6	23.640,00	1937
69	Karadere	B.kesir-Bandırma	Karadere	90	114.632,78	1937
70	Yayaköy	Balıkesir-Bursa	Yayaköy	78		1937
71	Ergene	Muratlı-B.Karıştıran	Ergene	69,7	34.737,72	1937
72	Fadlı	Niksar-Reşadiye	Kelkit	54	19.799,95	1937
73	Kebanmadeni	Elazığ-Arapkir	Fırat	112	68.355,00	1937
74	Sakarya	Adapazarı-Bolu	Sakarya	106	72.081,58	1937
75	Bafra	Bafra-Alaçam	Kızılırmak	251	221.062,50	1937
76	Kemah	Malatya-Erzincan	Fırat	52,8	48.204,26	1937
77	İliç	Malatya-Erzincan	Fırat	68		1937
78	Hacıkamil	Urfa-Siverek	Hacıkamil	50,8	36.335,08	1938
79	Altınova	İzmir-Ayvalık	Altınova	42,25	27.086,36	1938
80	Devrek	Zonguldak-Devrek	Devrek	60	25.740,00	1938
81	Singeç	Elazığ-Hozat	Singeç	54	29.419,00	1938
82	Değirmendere	Muradiye-Menemen	Değirmendere	60	40.425,91	1938
83	Kavak	Gelibolu-Keşan	Kavak	55,5	20.767,47	1938
84	Bozkurt	Şarkışla-Akçakışla	Kızılırmak	142	9.700,00	1938
85	Şeker	K.monu-İnebolu	Gökırmak	32,46	25.229,57	1938
86	Kıvrım Çayı	K.monu-Boyabat	Kıvrım Çayı	42,25	30.535,00	1938
TOPLAM				6457,90	4.853.709,16	

Kaynak: Bayındırlık İşleri Dergisi, Eylül 1938, S: 5 , s.350-353

Köprüler konusunda Nafia Vekili Ali Çetinkaya şu açıklamayı yapmıştır:

“(…) Cumhuriyetin ilânına kadar ülkede esaslı kârgir köprü 101 adet idi. Cumhuriyet devrinde yaptığımız köprüler 1934’e kadar 55, 1935’e kadar da 14 köprü ediyor. Bununla vermek istediğimiz fikir şudur: Fazla hız göstermememize rağmen 69 kârgir köprü yapılmıştır(...) 1930’da Nafia Vekilliği’nde iken arkadaşım Recep Peker tarafından bir kanun teklif edilmişti. Buna göre yol parasının % 50’sinin Nafia Vekaleti’ne verilmesi kabul edilmişti. Toptan elde ettiğimiz bu para ile biraz önce memnuniyetle zikrettiğimi köprüler yapılmıştır. Yani bunlar, o zamanın eseridir³⁹⁶.”

Çetinkaya, 2 yıl sonra ise Financial Times’daki yazısında, büyük köprüler inşaatına şimdiye kadar (1937 başı) 38 milyon lira harcadığını ve 59 köprü yapıldığını, halen 24 köprünün inşa aşamasında olduğunu, bir süre sonra 20 köprünün daha münakasaya çıkarılacağını belirtmiştir. Bu 44 köprünün tahmini bedeli 2 milyon liradır. Ayrıca İstanbul’da Haliç üzerine 445 m. uzunluğundaki Atatürk Köprüsü 1.586.000 liraya müteahhide ihale olunmuştur³⁹⁷.

c. İzmir İli Turistik Yolları

Özellikle otuzlu yılların ikinci yarısından itibaren, demiryollarına paralel olarak karayollarının da geliştirilmesine yönelik çalışmalarda bulunan hükümet, bir taraftan da özellikle Ege Bölgesi’nin turistik olanaklarında yararlanarak, bölgeye turist çekmeyi amaçladığından, buna yönelik olarak 22 Haziran 1938 tarihinde 3477 nolu kanunu çıkarmıştır³⁹⁸.

İzmir’i 7 ilçesine bağlayacak olan 290 km.lik bu yolların asfalt olarak yapılması öngörülmüştür. Yolların finansmanı için İzmir ili yol bütçesinden 150.000 liralık bir ödenek ayrılacak, ayrıca yol vergisine 2 lira zam yapılacak, İzmir ili ve banliyölerinde çalışan yolcu araçları bilet ücretlerine 20 para, İzmir ile çevresi kasabalar arasında işleyen bilet ücretlerine de 1 kuruş zam yapılacaktır. Kanunda bunun halk için bir yük oluşturacağı

³⁹⁶ **Ayn Tarihi**, S.17, Nisan 1935

³⁹⁷ **Ulus**, 10 Şubat 1937

³⁹⁸ **Düştur**, 3. Tertip, C: 19 ; **Resmi Gazete**, S: 3955, (9 Temmuz 1938) Gerekçede şöyle denmektedir: “İzmir ve civarında mevcut bulunan arkeolojik kıymeti haiz eski eserler, kaplıcalar, içme suları ve plâjlar, bu havalinin turistik ehemmiyetini artırmaktadır. Bu havalide rahat ve kolay seyahat imkânları temin edildiği takdirde turizm inkişaf ederek halk müstefit olacak ve iktisadi faydalar husule gelecektir. Rahat ve kolay seyahat ilk önce sürat ve konforla geliş ve gidişe elverişli yollara mütevakkıf bulunmakta olup, kırma taştan şoseler bu maksadı temin edememekte, asfalt veya buna benzer kaplamalı yollara lüzum hasıl olmaktadır. Bu gibi modern yolların inşasına vilayetin yol varidatı mütehammil bulunmadığından , turizmin ve aynı zamanda ziraat ve ticaretin inkişafına vesile olacak yolların iyi bir şekilde yaptırılabilmesi için lüzumu olan tahsisatın temini ve inşaatın programlaştırılması maksadıyla bu layiha tanzim edilmiştir.”

kabul edilmiş, fakat diğer taraftan bu sayede 100 bin lirayı geçecek bir gelir elde edileceği de eklenmiştir³⁹⁹.

Kanun görüşmeleri sırasında bazı tartışmalar da yaşanmıştır. Hüsnü Kitapçı (Muğla), hükümetin ziraatı geliştirmek için tarifelerde indirim gittiği bir dönemde, bölgenin zirai potansiyeli bilindiği halde, başta kamyon olmak üzere bölgedeki nakil araçlarından ayrıca vergi alınmasını eleştirmiştir. Emin Sazak da, asfalt yol için halkı zorlamanın yersiz olduğunu, ne zaman hükümetin kudreti yeterli olursa o zaman bu yolları yapılması gerektiğini belirtmiş, özellikle savaşın ayak seslerinin duyulduğu bir dönemde bu devirde turistlerin de gelmeyeceğini eklemiştir.

3. Dönemin Diğer Gelişmeleri

a. Bir Otomobil Fabrikası Girişimi: Ford Şirketi İle Yapılan

Sözleşme :

Bu dönemde, genelde ulaşım politikasına, özelde ise karayollarının gelişimine dolaylı etki yapması düşünülen önemli girişimlerden birisi de *Amerikan Ford Motor Company Export Incorporated Şirketi* ile Hükümet arasında Kasım 1928'de yapılan sözleşmedir. Ulaşımında demiryolları politikasının temel kabul edildiği, bütçeden buna yönelik olarak büyük ödeneklerin ayrıldığı bir dönemde, ülkemizdeki motorlu taşıtların artmasına ve dolayısıyla karayollarının gelişimine neden olacak bu gelişme, her ne kadar Amerikan şirketinden gelen bir talebin uygun görülmesi bağlamında ele alınsa ve yine, fabrikanın ömrünün çok da uzun ömürlü olmadığı realitesi karşımızda dursa da, bu dönemin ulaşım politikasını incelerken yadsımamız gereken bir satırbaşıdır.

Ayrıca bu girişim, 20 Nisan 1917'den beri kesik olan Türk-Amerikan diplomatik ilişkilerinin, Şubat 1927'de iki taraf arasında imzalanan bir *modus vivendi* ile tekrar kurulmasının hemen ertesine denk gelmesi açısından da önemlidir⁴⁰⁰. Bu *modus vivendi* üzerine Joseph C. Grew, Amerika'nın yeni Türkiye nezdindeki ilk büyükelçiliğine tayin edilmiştir.

İlişkilerin yeniden başlaması, sorunların bitmesi anlamına gelmemiştir. Yeni sorun ticarîdir. Grew Türkiye'ye geldiğinde, birçok Amerikan işadamı, ihale ve imtiyaz almak için beklemektedir. Grew, ilk iş olarak bunu ele almıştır. Çünkü Amerika, hem

³⁹⁹ TBMMZC, D:5 ,C:8 , 76. Birleşim, 15.06.1938, s. 152-153

⁴⁰⁰ İlişkilerin kesik olmasındaki önemli etkenler arasında, Amerikan Hükümeti'nin Lozan'ı onamamış olmasını ve 1925'te başlayıp 1927'de "Bursa Amerikan Kız Koleji" olayıyla iyiden iyiye doruğa tırmanan krizi gösterebiliriz.

Türkiye'nin gümrük tarifelerini yüksek bulup indirmeye çalışmaktadır, hem de birtakım geniş imtiyazlar istemektedir⁴⁰¹. Halbuki bu konuda Türkiye'nin daha Lozan Konferansı'nda belirlediği ilke, diğer devletlere ne kadar imtiyaz tanındı ise Amerika'ya da ancak o kadar imtiyaz tanımaktır. Bu konuda müzakereler Ekim 1929'a kadar sürmüş ve bu tarihte bir "Ticaret ve Seyrisefain Antlaşması" imzalanmıştır. İşte *Ford Motor Company Export Incorporated Şirketi* ile yapılan sözleşme, bu sürece rastlamıştır.

Sözleşmeyi açıklamak gerekirse; birinci maddeye göre Ford, İstanbul'da belirlenecek bir bölgede bir montaj fabrikası yapacak, ayrıca bu iş için gerekli tesislerin işletme hakkını da alacaktır. Bu fabrika, otomobil, traktör, hatta uçak gibi vasıtaları, montajı yapılmamış bir şekilde Amerika'dan getirdikten sonra, İstanbul'da bunların montajı gerçekleşecektir. Monte edilmiş otomobiller ithâl edilemeyecektir. Bu sözleşme 25 yıl için geçerlidir⁴⁰².

Tesisin hükümetle şirket arasında kararlaştırılan bir yerde kurulacağı, kurulacak yerin "serbest mahal" olarak nitelendirileceği, o bölgenin "ülke dışı" sayılacağı, bu yere getirilecek olan otomobil, kamyon, traktör ve yedek parçalarının, 25 yıl süreyle gümrük vb. Her türlü ithâlat vergisinde muaf olduğu, ithâli kanunen yasak askeri malzemenin ve kimyasal maddelerin şirket tarafından getirilemeyeceği, sadece montaj işleminde kullanılacak kimyasallara izin verileceği, 2. maddede belirtilmiştir.

3. maddede, şirketin 2. madde gereği, getirdiği her şeyi, gümrük ve diğer vergilerden muaf olmak üzere dışarı çıkarabileceği, fakat, "serbest mahal"den çıkarılıp ülke içinde herhangi bir yere gönderildiğinde, her türlü gereken vergiyi ödemek zorunda olduğu belirtiliyordu.

5. maddeye göre şirket, "serbest bölge" içindeki işlemleri Türkçe yapmaya mecbur değildi⁴⁰³.

Her ne kadar ülke içine gidecek makine ve malzemenin gümrük vergisine tabi olduğu 3. maddede belirtilmişse de 7. maddede şöyle bir ibare vardı: "(...)Mukabeleten dahi bu tesisattan ülke iktisadiyatı için oluşacak yararlar ve bhusus otomobillere ait rötuş, montaj vs. ameliyatın yerli işçiler marifetiyle icra edileceği dikkate alınarak hükümet, şirketin Türkiye'ye ithâl edeceği her nevî otomobil, kamyon ve traktörlerin her biri için 30 dolarlık bir prim itasını deruhte eder. Hükümetin şirkete vereceği işbu 30 dolarlık prim, şirketin

⁴⁰¹ Fahir ARMAOĞLU, "Atatürk Döneminde Türk - Amerikan İlişkileri", **Atatürk Dönemi Türk Dış Politikası-Makaleler-**, Yay. Haz.: Berna TÜRKDOĞAN, Atatürk Araştırma Merkezi yay., Ankara, 2000, s. 290

⁴⁰² **Düstur**, 3. Tertip, C: 10, s.345

⁴⁰³ **A.g.e.**, s.346

hükümete ödeyeceği gümrük vergisinin % 20'sini geçemeyecek ve geçtiği takdirde o oranda tenzil olunacaktır.⁴⁰⁴

Sözleşme imzalanırken, Türk işçisine yönelik önemli düzenlemeler de yapılmıştır. Şüphesiz bu, o dönemdeki işsizliğe bir çare bulma amacına da yöneliktir. Örneğin şirket, Türk tebaası olarak çalıştıracığı işçi sayısını, ilk iki yıl sonunda % 60'a, 6 yıl sonunda da % 75'e çıkarmak zorundaydı (M.8). Yine şirket, gelen mallarını serbest bölgeye taşıırken Türk işçisi kullanmayı taahhüt etmişti. (M.10).

Sözleşme, Türk işçisinin yanında, Türk tüccarını da unutmuyordu. 11. maddeye göre, “Ülke içinde mal ve eşya naklinde şirket, Türk tüccarları ile Türk kuruluşlarını tercih edecektir.” Yine 14. maddeye göre ise şirket, Türk kömürü kullanacaktır.

Anılan bu maddeler, dönemin karakteristiği olan “Kendi sanayimizi oluşturma”, “dışarıya muhtaç olmama”, “kapitülasyonları hortlatmama” sloganları ile birleştirildiğinde anlamlı ve tutarlı bir duruşu oluşturmaktadır.

Hükümetle şirket yetkilileri arasında, şirkete verilecek yer konusundaki görüşmeler Şubat ayında sonuçlanmış ve yer olarak, Maliye Vekaleti tarafından birkaç yıl önce Seyrisefain İdaresi'ne bırakılmış olan Tophane Antrepoları belirlenmiştir. O sırada Seyrisefain, burayı Ticaret Odası'na kiralamıştı ve yıllık 20.000 lira almaktaydı. Şimdi ise Seyrisefain, antrepoları 10 yıl süreyle ve yıllık 35 bin lira bedel ile Ford'a kiralyordu. Sözleşme, 9 Şubat'ta Seyrisefain Umum Müdürü Sadullah Bey ile Ford'un temsilcisi Collins tarafından imzalanmıştır⁴⁰⁵.

Fakat sözleşmenin imzalanmasından birkaç gün sonra bir sorun ortaya çıkmıştır. Ticaret Odası, bu sözleşmede kendisinin de imzası olması gerektiğini, Seyrisefain'in daha önce kendisine kiraladığı antrepoların, Ford'a kiralanması konusunda kendisine tazminat verilmesi gerektiğini iddia etmiştir. Ticaret Odası, antrepolarda bulunan eşyanın tahliyesi için Seyrisefain ile Ford şirketinden 75.000 lira almıştır⁴⁰⁶.

Sözleşmenin mecliste görüşülmesi sırasında Maliye Vekili Saracoğlu Şükrü açıklamalarda bulunmuştur. Buna göre ; yapılan sözleşmeyle Ford'a 25 yıllık bir imtiyaz verildiğini, fakat bu imtiyazın tekel mahiyetinde olmadığını, tekel denebilecek tek ayrıntının, “fabrikanın kurulduğu yerden itibaren 400 m. lik bir alan dahilinde başka bir şirketin çalışmasına izin verilmemesi” olduğunu belirtmiştir⁴⁰⁷. Şükrü Bey ayrıca, bu

⁴⁰⁴ A.g.e., s.347

⁴⁰⁵ Cumhuriyet, 10 Şubat 1929

⁴⁰⁶ Cumhuriyet, 13 Şubat 1929

⁴⁰⁷ TBMMZC, D:3, C:7, İc:2, 31. Birleşim, 28.01.1929, s.84

şirketin büyük rakiplerinin bulunduğunu, bu yüzden eğer şirket bu işten kârlı çıkarsa, diğer şirketlerin de rekabet hissiyle hükümet nezdinde izin isteyeceklerini, hatta daha şimdiden telgrafla birkaç başvurunun olduğunu belirtmiş, fakat bu şirketlerin kim olduğunu açıklamamıştır⁴⁰⁸. Sonuçta Kasım 1928'de Ankara'da imzalanan sözleşme, 28 Ocak 1929 tarihinde meclis tarafından onanmıştır.

Temmuz 1930'a gelindiğinde, çalışan işçi sayısını 375'e kadar yükselten ve günde 35 otomobil montajı yapabilen fabrikanın⁴⁰⁹, ülkemize yılda 5-6 milyon lira kazandıracağı öngörülmüştür.

b. Trabzon – İran Transit Yolu :

Asya'nın, özellikle Hindistan ve İran'ın milattan önceki dönemlerden beri Roma İmparatorluğu ve Avrupa ticaret merkezleriyle olan ilişkilerinde izlediği transit yolu, yüzyıllardır Anadolu'yu kat ederek İstanbul'dan geçmektedir. Bu güzergâhın -özellikle Yeniçağ'dan sonra- önemli bir kısmı denizyollarına geçtiyse de Kuzey İran transiti, eski ve tarihi yolunu bırakmamış, I. Dünya Savaşı'na kadar Erzurum- Trabzon yolundan şaşmamıştır. Öyle ki, I.Dünya Savaşı başlarında bile , Trabzon yoluyla yapılan nakliyatın hacmi 40-50 bin ton civarında olmuştur⁴¹⁰.

I. Dünya Savaşı uzamaya başlayınca doğal olarak İran transiti Basra Körfezi'ne geçmiş, savaştan sonra Güney İran'ın bir kısım ulaşımı Bakü-Batum yolunu izlemiş ve bu iki güzergâh, Trabzon yolunu köreltmıştır. Aşağıdaki rakamlar, bu duruma bir kanıttır:

⁴⁰⁸ **Gös. yer**

⁴⁰⁹ **Cumhuriyet**, 3 Temmuz 1930

⁴¹⁰ Tahsin Bey, "İran Transitinde Türkiye'nin Mevkii", **Cumhuriyet**, 22 Şubat 1934. Tahsin Bey, Konya milletvekilidir. Bu yazıdan bir süre sonra, 19 Haziran 1934'te Başbakan İsmet İnönü'ye bir mektup yazarak, İran-Avrupa arasında geçmişte ve bugün kullanılan alternatif yolları ayrıntılarıyla anlatmış, İngiliz ve Fransızların İran transit yolunu Beyrut ve Basra yönüne çevirmek için büyük çaba gösterdiklerini ve bunda da başarı sağladıklarını belirtmiş ve şu istekte bulunmuştur: "(...) İran transitinin Trabzon'a dönmesi şark halkımızı, şark topraklarımızı zenginleştirecek, şenlendirecektir. Bugün için tedbir, çabuk ve kolay olan kestirme bir yoldur. Şark şimendiferlerimizin İran raylarına bağlanması ile İran transiti, memleketimiz için bir daha elimizden alınamayacak bir servet membaı olacaktır.

İran transitinin Beyrut'ta, Basra Körfezi'nde daha ziyade kök salmaması ve yerleşmemesi için büyük eserinizi ikmaline kadar bir taraftan develerle, kamyonlarla, arabalarla şimdiden tarihî , tabî yola dönmek kabildir. İran [ve] Türk tüccarı bugün de bu yolu kendi menfaatleri için tercih ederler.

Aynı zamanda transitin bu istikamette canlanması ile devlet varidatımızda da mühim bir hareket başlayacaktır. Dört yüz bin ton İran transitinden elli bin tonun Trabzon Limanı'na intikâli halinde devletin temin edeceği menfaat, lâakal bir milyon liradır. İran-Avrupa postasının en kısa yolu da Trabzon-Tebriz istikametidir. İki hükümet arasında hasıl olacak mutabakatı efkâr ile bugün kamyonlar ile tüccar malının nakline otobüslerle de yolcu nakliyatına başlanabilir." Yukarıdaki tablo, söz konusu mektupta da verilmiştir. (BCA, Tarih: 16/6/1934 Sayı: Dosya: 18115 Fon Kodu: 30..10.0.0 Yer No: 168.171..2. Türkiye-İran transit yolunun 1934 senesindeki durumu, yapılması gereken yollar ve İran transitinin Türkiye için önemi.)

Tablo 19
(1928-32 Arasında Trabzon-İran Transit Nakliyatı)

Yıllar	Trabzon'dan İran'a nakliyat (ton)	İran'dan Trabzon'a nakliyat (ton)
1928	2580	955
1929	1967	640
1930	1196	189
1931	783	85
1932	876	96

Kaynak: Tahsin Bey, "İran Transitinde Türkiye'nin Mevkii", **Cumhuriyet**, (22 Şubat 1934).

Tabloda belirtilen dönemlerde özellikle Beyrut Limanı, İran transitinin merkezi durumuna gelmiştir. Hatta Beyrut-İran arası yolun daha etkin hale gelmesinin sağlamak amacıyla, zaman zaman İran'dan heyetler bile güzergâh konusunda ciddi etütler yapmışlardır. Aslında bu yolun bir diğer boyutu da -İran transiti bir tarafa- İngiltere ile Fransa arasındaki rekabete yataklık etmesidir. Çünkü bu dönemde İngilizler, Hayfa'ya dönemin koşullarına göre mükemmel denebilecek bir liman yapmışlar, bunun üzerine Suriyeliler de Fransa'ya başvurarak Beyrut Limanı'nın canlandırılmasında kendilerine yardım edilmesini istemişlerdir⁴¹¹.

Bu dönemde Ruslar da Kuzey İran transitini kendilerine çekmek için çaba göstermişlerdir. Özellikle Batum Limanı'ndaki tahmil ve tahliye vasıtaları olanaklarının çokluğunu ve düzenliliği avantajını ve ayrıca buradan başlayan trenlerin bir kolunun Tebriz'e, diğer kolunun da Bakü'ye dayanması avantajını kullanarak, transiti tekellerine almaya çalışmışlardır⁴¹².

Bir başka rakip, Meşhed - Bombay yoludur. Bu yol, İran'ın doğu bölgelerindeki ürünleri, Hint yolu ile Avrupa'ya gönderen ve yine Bombay Limanı yardımı ile Avrupa'dan mal girişini sağlayan bir yoldur. Bu yolun olumlu yönü ucuz olmasıdır. Olumsuz yönlerini ise "Avrupa piyasalarından uzak oluşu" ve "birden fazla ulaşım

⁴¹¹ Yunus Nadi, "Türkiye Üzerinden İran Transitinin En Kısa Yolu", **Cumhuriyet** (27 Şubat 1934) Nadi, İran transit yolunun sadece Karadeniz'e değil, Akdeniz'e de bağlanması gerektiğini, bunun için de Mersin'e acilen bir liman kurulmasının şart olduğunu belirtiyor ve şöyle devam ediyor: "(...) Azami 500 km.lik bir şimendiferle zaten yapacağımız bu limanı bir an evvel yapsak, İran transitine, takip edeceği en kısa, en ucuz ve en kolay yolu yalnızca göstermiş değil, hatta temin etmiş oluruz. Bunun için de Mersin'den başlayan şimendifer yolunu şarka doğru izlemek yeterlidir. Böylece Ergani yolundan Elaziz'e varılacaktır. Elaziz'den İran'a da; Elaziz- Palu- Çapakçur- Ziyaret- Muş- Bulanık- Tutak- Bargiri- Saray yoluyla ulaşılabilecektir. (...) Böyle bir şimendiferle İran'ın Akdeniz ile irtibatı, Türkiye dahilinde 1000 km.lik, yani bir günlük şimendifer yolculuğuna inecektir."

⁴¹² **Akşam**, 17 Haziran 1934

enstrümanı kullanılması (gemi, tren, deve ve at) nedeniyle, ticari bakımdan hayati önem taşıyan hız faktörünün gerçekleşmemesi” şeklinde sıralamak mümkündür⁴¹³.

Yukarıda sözü edilen tehlikeyi sezen , rakiplerin hamlelerini gören Cumhuriyet yöneticileri, bu yolu tekrar canlandırmak için önce demiryolu ulaşımından, daha sonra da karayolu ulaşımından yararlanmaya çalışmışlardır. Bu konudaki ilk atılım, şark demiryollarının Erzurum’a bağlanması ve İran sınırına yaklaşması için verilen uğraştır. Yöneticiler şuna gönülden inanmaktadır ki ; eğer bu güzergâha gerekli önem gösterilirse, zaten alternatiflerine göre artıları olan güzergâh⁴¹⁴, tüm rakiplerini alt edebilecek, yaklaşık 1.5 milyon nüfusu barındıran hinterlandındaki il, ilçe ve kasabalar için bir yaşam kaynağı oluşturabilecek, bölgenin ülke ekonomisine katkısı da artacaktır.

Bu düşünceden hareketle çalışmalar başlamış, 1930-34 arasında uzunluğu 320 km. olan ve Trabzon’dan başlayıp Gümüşhane ve Bayburt’tan geçerek Erzurum’a ulaşan yol tamamlanmıştır. Erzurum’dan İran sınırına kadar olan yaklaşık 645 km.lik bölümün ise⁴¹⁵, 1937 ortalarına gelindiğinde 550 km.lik kısmı tamamlanmıştır. 5 m. genişliğindeki (banketle birlikte 7 m.) bu yola, o döneme kadar yapılan masraf 3.5 milyon lirayı bulmaktadır. Yolda özellikle kışın ulaşımı zorlaştıran Zigana, Velibaba ve Kop geçitlerinde nakliyatın sürmesi için özel önlemler alınmıştır.

1931’de ıslah ve tamirine başlandığında, Trabzon-Zigana arası 70 km.lik kısım ile Kopdağı-Hasankale arası 120 km. olmak üzere toplam 190 km.lik yol, tamire muhtaç fakat trafiğe uygun kırma taş şosedir. Geri kalan 455 km.den, Gümüşhane ili dahilindeki 175 km. ile Hasankale-Velibaba arasındaki 50 km.lik kısımları çok harap yol ve Velibaba’dan İran sınırına kadar 230 km.si ise o zamana kadar hiç el sürülmeyen bir iz halindedir.

Yol, arızalı sarp araziden geçtiği için , 645 km.nin inşası yaklaşık 10 milyon lira gerektireceğinden, 4-5 milyon lira tahsisatla yolun bir an önce otomobil seferlerine uygun bir hale getirilmesi gerekli görülmüş ve bu amaçla yolun yararlanılması mümkün kısımlarının, özellikle yukarıda bahsedilen 190 km.sinin tamir ve ıslahı sıraya konarak, ilk

⁴¹³ Sadri Ertem, “Trabzon Yolu”, **Kurun**, (19 Şubat 1935)

⁴¹⁴ Tahsin, **a.g.m.** (Makalede bu konuda verilen rakamlar şöyledir: Kuzey İran’a kadar nakliye süresi Beyrut yoluyla 15-20 gün, Batum yoluyla 35 gün, Basra yoluyla 45 gündür. Her bir kilo için ücretlere bakılacak olursa; Beyrut için 18.5 kuruş, Batum için 15 kuruş, Basra için 15.5 kuruştur. Halbuki Tahsin’e göre, “*Bu nakliyat, 674 km. si Türkiye Cumhuriyeti ve 370 km. si İran topraklarında bulunan ve 1044 km. ye balığ Trabzon-Tebriz yoluyla yapıldığı takdirde, nakliye süresi 4 güne ve kilo başına nakliye ücreti 9 kuruşa tenezzül eder ki yukarıda diğer yollarda gösterilen günler ve ücretlere nazaran kıyas kabul etmeyecek derecede bir fark göze çarpar.*”)

⁴¹⁵ Trabzon’dan İran sınırına kadar olan yolun uzunluğu konusunda rakamlar çeşitlidir. Bu konuda 22 Şubat 1934 tarihli Cumhuriyet’te 674 km. rakamı verilirken, 20 Mart 1937 tarihli Ulus’ta 610 km. olarak gösterilmektedir. 2 Ekim 1938 tarihli Ulus’ta ise bu rakam 645’tir. Biz hem diğer rakamlara göre ortalama olması açısından , hem de en son verilen rakam olması açısından 645’i temel alıyoruz.

iş olarak dar ve tehlikeli yerlerin genişletilmesine, virajların ıslahına, çok harap ve bataklık olan şose aksamının tamirine ve henüz yolu açılmamış olan kısımların inşasına başlanmıştır⁴¹⁶.

İnşa programında, ilk hedef olarak Trabzon'dan Karaköse'ye kadar 512 km.nin her mevsimde otomobil seferlerine elverişli bir hale getirilmesi göz önünde tutulmuştur. Bu kısımda 3.965.000 lira masrafla 327 km. şose inşaatı, 1.221.000 metreküp tevziat ve tesviye, 1078 adet yeni köprü ve menfez inşası, 48 adet köprü tamiri, 448 adet istinat duvarı yapılarak 1937'de yolun Karaköse'ye kadar kısmı, her mevsimde elverişli hale getirilmiştir.

Diğer taraftan hükümet, DDYLİUM aracılığıyla Trabzon-İran arasında otobüs seferleri düzenlenmesi işini gerçekleştirmeye çalışmıştır. Bu bölgede yer yer çalışan özel araçlar varsa da ihtiyacı karşılama konusunda yetersiz görülmüştür.

Bu konuda bir açıklama yapan Nafia Encümeni A.Samih İter (Erzincan), bu yolda özel vasıtaların devlet vasıtaları ile rekabet yaptıklarını, fakat özel otobüslerin, Sivas-Erzincan ve Trabzon- Erzincan- Erzurum arasındaki yolu çıkaracak durumda olmadığını, kurulacak idarenin, nakliye ücretini onlardan daha aza çıkarabileceğini, idarenin elinde şimdilik 24 kamyon ve 13'er kişilik 8 otobüs⁴¹⁷ bulunduğunu, bu otobüslerin Trabzon, Bayburt, Erzurum ve Karaköse (Ağrı)'den geçeceğini, yolculuğun 4 gün süreceğini söylemiş, her gün 1 otobüs ve 3 kamyon hareket ettirileceğini, işletmenin yılda 96 bin lira masrafının olacağını da belirtmiştir⁴¹⁸.

Trabzon-İran transit yolu hakkındaki kanun görüşmelerine 28 Nisan 1937 tarihinde başlanmıştır⁴¹⁹. Sonuçta, 5 Mayıs 1937 tarih ve 3163 sayılı kanunla hükümet, DDYLİUM'ü Trabzon- İran yolu üzerinde "hiçbir inhisar ve imtiyazı tazammum etmemek kaydıyla otobüs, kamyon ve otomobil işletmeye yetkili kılmıştır (m.1)⁴²⁰. Araçların ücret tarifeleri, DDYLİUM'nce düzenlenecek ve Nafia Vekaleti'nce onaylanacaktır (m.2). Nakledilen bütün şahıs ve eşyadan genel tarifeye göre ücret alınacak, bu hüküm, özel kanunlar gereğince nakliye araçlarından ücretsiz ya da indirimli tarifeye yararlananlar için de geçerli olacaktır (m.4).

⁴¹⁶ **Ulus**, 2 Ekim 1938

⁴¹⁷ O dönemde , bugün minibüs olarak adlandırdığımız araca da otobüs deniyordu.

⁴¹⁸ **TBMMZC**, D: 5, C:8 , 52. Birleşim, 28.04.1937, s. 146-148 ; **Ulus**, (30 Nisan 1937)

⁴¹⁹ **Gös. yer**

⁴²⁰ **Düstur**, 3. Tertip, C: 18, s.569 ; **Resmi Gazete**, S: 3601, 11 Mayıs 1937 Ayrıca bu konuda 10 I. Kanun 1937 ve 2 / 7813 sayılı nizamname yayınlanmış. (3/19)

Kanunun 2. maddesi gereği DDYLİUM, Trabzon- İran sınır yolu tarifesi hazırlama çalışmalarını Ekim ayında tamamlamıştır. Tarifede yol bölgelere ve kısımlara ayrılmıştır. 3 kısım olan yol için ayrı ayrı fiyat listeleri tespit edilmiştir. Bu fiyatlar, “hattın gün geçtikçe almakta olduğu gelişme göz önünde bulundurularak, imkân dahilinde ucuz olarak⁴²¹” tespit edilmiştir. Kısımlar şöyledir :

Tablo 20
(Trabzon – İran Yolunda Geçerli Tarifelere Yönelik Kısımlar)

1. KISIM MINTIKALARI	2. KISIM MINTIKALARI	3. KISIM MINTIKALARI
Trabzon-Hamsiköy	Erzurum- Köprüköy	Hudut aşırı nakliyat
Hamsiköy-Torul	Köprüköy- Tahirköy	Bu nakliyatta kat edilecek mesafenin, huduttan itibaren her bir 75 km. ve katı bir mıntıka sayılır ve bu mıntikalarda yapılan nakliyatta, aynı esas dahilinde 2. kısımdaki mıntıka ücretleri alınır.
Torul- Kovanis (Keçikale)	Tahirköy- Karaköse	
Kovanis- Bayburt	Karaköse- Diyadin	
Bayburt- Kophanları	Diyadin- İran	
Kophanları- Pınarkapan		
Pınarkapan- Erzurum		

Kaynak: Ulus, 8 Ekim 1937.

Nakliye ücretleri ise şu şekilde belirlenmiştir:

Tablo 21
(Trabzon – İran Nakliye Ücretleri)

Ücretin Çeşidi	I. Kısımda (kuruş)	II. Kısımda (kuruş)
Yolcu taşıma	70	150
Eşya ve hayvan (kilo başına)	0.375	1.625
Seyri adi	0.3	0.5

Ayrıca 20 kiloya kadar olan bagaj eşyası parasız taşınacaktır. Eğer bir yük sahibi, tüm kamyonu doldurursa, % 10-15 arasında indirim yapılacaktır. Mıntıka ücretleri bölünmeyecek, mıntıka parçalarında yapılan nakliyattan, mıntikanın tam ücreti alınacaktır. Birden fazla mıntıkaya şamil nakliyattan, bu mıntikalara ait ücretlerin toplamı talep edilecektir. Bu tarife ücretlerini 1 ay önce ilân etmek şartıyla, kış aylarında idarece belirlenecek mıntıkların bir kısmında veya tamamında bir misline kadar fiyat artırmaya idare yetkilidir⁴²².

1938’e gelindiğinde, sınıra kadar olan yolun tamamlanmasına hız verildiği görülmektedir. Bu konuda açıklama yapan Nafia Vekili Ali Çetinkaya, bu yol üzerinde Trabzon’dan Karaköse (Ağrı)’ye kadar gerekli tamirlerin yapıldığını, Ağrı’ya kadar

⁴²¹ Ulus, 8 Ekim 1937

⁴²² A.g.g.

araçların emniyetle işlediğini, sınıra kadar olan 80 km.lik kısmın bu yılki paralarla yapılacağını belirtmiştir⁴²³. Bakanın kastettiği para, 780 bin liradır ve bu bedelle müteahhide ihale edilmiştir⁴²⁴. Böylece geriye 53 km.lik kısım kalmıştır ve bu kısmın da inşaatı, 1939 yılı için plânlanmıştır.

G. DENİZYOLLARINDAKİ GELİŞMELER

1. Dönemin Denizcilik Kuruluşları ve Faaliyetleri

a. Seyrisefain İdaresi'nin Tarihsel Gelişimi ve Dönem İçi Faaliyetleri :

Osmanlı Devleti döneminde ilk gemi alımı, 1792'de tersane ihtiyacı için gerçekleştirilmiştir. Daha sonra 1810 yılında tersane tarafından *Eser-i Hayır* ve *Seyr-i Bahri* namında 2 vapur satın alınarak yolcu ve eşya nakline tahsis olunmuştur⁴²⁵.

İşletmenin çekirdeği, 1843'te hizmete giren "*Fevaid-i Osmaniye*" idaresidir. Bu idare, İngiltere'den getirilen makineli gemilerle Boğaziçi'nden Adalar'a, Gemlik'e ve İzmit Körfezi'ne, daha sonraları da Akdeniz ve Karadeniz limanlarına taşıma yapmaya başlamıştır. 1870 yılında bu kuruluşun yerine *İdare-i Aziziye* geçmiştir. *İdare-i Aziziye*'nin gemilerini daha çok fakir halk tercih etmiş, durumu iyi olanlar, iki yabancı şirketi, *Lloyd Triestino* ve *Pake Kumpanyaları* gemilerini kullanmışlardır⁴²⁶.

1878'de bu idarenin yerini alan *İdare-i Mahsusa*, ilk zamanlar büyük başarılar elde etmiş ise de 1909'da imtiyazını bir İngiliz şirketine devretmek zorunda kaldı. Ancak İngilizlerin taahhütlerini yerine getirememesi ve hisselerini satamamaları nedeniyle şirketin imtiyazları feshedilmiş, 1910'da *Osmanlı Seyrisefain İdaresi* kurulmuştur. İdare, Fransa'dan ve Almanya'dan 6 gemi ithâl ederek faaliyetini cumhuriyet yıllarına kadar sürdürmüş, Cumhuriyet Döneminde adı Türkiye Seyrisefain İdaresi olmuştur. Cumhuriyet döneminde, ülkenin tamamında bulunan gemi sayısı 271 ve toplam tonaj da 48.085'tir. Bu sayıların kuruluşlara dağılımı aşağıdadır:

⁴²³ **Ulus**, 27 Mayıs 1938

⁴²⁴ **Ulus**, 2 Ekim 1938

⁴²⁵ **İktisadi Yürüyüş**, S. 35-36 (Münakalat fevkalade sayısı),(01 Haziran 1941), s. 44

⁴²⁶ Y.Ziya Kalafatoğlu, "Denizcilik Kudretimize Toplu Bir Bakış: Vapurculuğumuz", **İktisadi Yürüyüş**, S. 35-36 (Münakalat fevkalade sayısı), (01 Haziran 1941), s. 30

Tablo 22
(Cumhuriyetin Kurulduğu Dönemde Toplam Gemi Sayı ve Tonajları)

Kuruluş	Araç sayısı	Toplam gros tonajı
Türkiye Seyrisefain İdaresi	32	23.370
Şirket-i Hayriye	27	4.215
Haliç Şirketi (yabancı sermaye)	16	1.397
Diğer kişiler ve şirketler	24	15.201
Limandaki küçük tekneler	17	2.150
İstimbet ve Römorkörler	60	600
Motorlu deniz araçları	95	1.152
TOPLAM	271	48.085

Kaynak: Eser Tutel, *Seyrisefain- Öncesi ve Sonrası*, İletişim yay., İstanbul, 1997, s. 162.

Görüldüğü gibi idarenin elinde 32 adet deniz aracı vardır ve bu rakama şehir hatlarında çalıştırılan gemiler dahildir. *Gayret*, *Kartal*, *San'a* ve *Gazel* adlarındaki liman hizmetleri gören dört römorkör ve küçük tekne bir kenara bırakılırsa, bu araçlardan 14'ü şehirlerarası sularda çalışmakta, diğer 14'ü ise şehir hatlarının filosunu oluşturmaktadır. Aşağıda, bu gemilerin dökümü verilmiştir:

Tablo 23
(Seyrisefain İdaresi Bünyesinde Bulunan Gemiler)

Adı	İnşa yeri	İnşa yılı	Gros tonajı
Gülcemal	İngiltere	1874	5071
Akdeniz	İngiltere	1890	5006
Reşit Paşa	İngiltere	1901	4458
Kızılırmak	Danimarka	1897	4300
Şam	İngiltere	1886	3630
Giresun	İngiltere	1887	3056
Ümit	İngiltere	1869	1563
Gülnihal	İngiltere	1886	1356
Bahr-ı Cedid	İngiltere	1893	1316
Altay	İngiltere	1893	866
Gelibolu	İngiltere	1867	282
Bandırma	İngiltere	1887	279
Nimet	İngiltere	1887	233
Ereğli	Japonya	1900	120
<i>Kadıköy</i> ⁴²⁷	Fransa	1912	697
<i>Moda</i>	Fransa	1912	697

⁴²⁷ İtalik yazılı olan son 14 gemi, Şehir Hatları'nda çalışan gemilerdir.

<i>Burgaz</i>	Fransa	1912	697
<i>Kınalıada</i>	Almanya	1914	531
<i>Maltepe</i>	Almanya	1914	531
<i>Pendik</i>	Almanya	1914	531
<i>Halep</i>	Almanya	1904	437
<i>Basra</i>	Almanya	1904	437
<i>Bağdat</i>	Almanya	1904	437
<i>Neveser</i>	Macaristan	1903	371
<i>İhsan</i>	Macaristan	1903	371
<i>Fenerbahçe</i>	İngiltere	1894	375
<i>Haydarpaşa</i>	İngiltere	1894	375
<i>Yakacık</i>	İngiltere	1905	146

Kaynak: Eser Tutel, *Seyrisefain- Öncesi ve Sonrası*, İletişim yay., İstanbul, 1997, s. 164-165.

İdarenin gemilerinin yaş ortalaması hesaplandığında 17 gibi bir rakamın çıktığı görülmektedir ki bu da filonun yaşlı olduğu sonucunu vermektedir.

Lozan Antlaşması ile kabotaj hakkı Türkiye'ye verilmiştir. Bunun ilk örneği Lozan'a göre Türkiye ile Yunanistan arasındaki göçmen taşınması sırasında gerçekleşecektir. Lozan'da bununla ilgili madde şöyledir: "Türkiye Devleti, bahrî kabotaj, yani toprağın bir limanından alınan emtia ve yolcuları, aynı toprağın başka bir limanına bahren naklini kendi sancağına hasretmek hakkını muhafaza etmektedir."

Fakat bu konuda filodaki gemiler yetersiz kalmış, konferansa katılan ülkelerle özel anlaşmalar yapılarak kabotaj hakkı sadece iki yıllığına bazı özel yabancı şirketlere verilmiştir. Bu şirketler şunlardır: *Servizio Maritimo Italiano, Lloyd Triestino, Compagnio Navigazioni Italiano, Messagerie Paquet et Fresine, Khidiv Constant Lines, Nelerman Lines*. Söz konusu iki yıllık süre daha da uzatılabilecektir. Fakat genç cumhuriyetin yöneticileri bu konuda kararlı davranmışlar ve 1 Temmuz 1926'da kabotaj hakkı Türk Devleti'ne geçmiştir.

Lozan'da kazanılan kabotaj hakkının bir sonucu olarak denizcilik alanında bir hareketlenme görülmektedir. Ülke deniz ticaretinde önemli yer tutacak olan Seyrisefain'in genel müdürlüğüne, Mustafa Kemal'in direktifleri doğrultusunda, denizcilik işleri konusunda Avrupa'da eğitim görmüş eski bir kurmay albay olan Sadullah Bey⁴²⁸

⁴²⁸ Sadullah Bey (Güney), 1933 yılına kadar genel müdürlük görevini yürütmüş Seyrisefain'in 1933 yılında lağvı üzerine deniz ticaret müsteşarı olarak atanmış, aynı dönemde Muğla milletvekilliği de yapmıştır. Sadullah Bey 1935 yılında ölmüştür.

getirilmiştir. 1923'te 597 sayılı kanunla *Türkiye Seyrisefain İdaresi* adını alan şirket⁴²⁹, Anadolu Denizyolu İdaresi ile ortak Haydarpaşa-Kadıköy arasında yolcu taşımıştır. Kuruluş, 5 Şubat 1924 tarih ve 2195 sayılı kararlar Millî Müdafaa Vekaleti'ne bağlanmıştır⁴³⁰.

Sadullah Bey yönetimi devraldığı idarenin malî durumu hiç de iyi durumda değildir. Yeni kurulmuş olan hükümetten de yardım alması söz konusu değildir⁴³¹. Zaten demiryolları ilk hedef olarak belirlendiği için kısıtlı yardım olanakları da o sektöre aktarılmaktadır. Bu şartlar altında idarenin ihtiyaçları belirlenmiş, eldeki gemiler eski ve çürük de olsa seferlerin aksatılmadan sürdürülmesi esas tutulmuştur⁴³².

Sadullah Bey yönetiminde kısa sürede düzene girmeye başlayan idare, bir taraftan eski gemilerin onarımıyla uğraşırken diğer taraftan da olanaklarını zorlayıp elindeki gemi sayısını artırmaya çalışmıştır⁴³³. Bu amaçla idare tarafından görevlendirilen çeşitli heyetler Avrupa'ya gönderilerek, idarenin bütçesine uygun gemiler aranmaya başlamıştır. Olanaklar sınırlı olduğu için gönderilen heyetlere, kullanılmış ama işe yarayacak gemiler almaları salık verilmiştir. Heyetler birçok Avrupa ülkesinde çalışmalar yapmışlar hatta Yunanistan'a bile gitmişlerdir⁴³⁴.

Makine müdürü Kadri Bey, Glasgow'a giderek birisi 1080, diğeri 1000 gros tonluk iki geminin satın alınmasını sağlamış, Bunlardan birine *Anafarta*, diğesine de *Bandırma*

⁴²⁹ Akşam gazetesi muhabiri, Sadullah Bey'e "vapurların seyri" anlamına gelen ve özelliği olmayan bu ismin neden değiştirilmediğini sorduğunda, Sadullah Bey, "İdaremiz uzun yıllar bu ismi kullanmıştır. Bu yüzden de iç ve dış ticaret çevrelerinde bu isme alışılmıştır. Onun için değiştirmeyi düşünmedik." yanıtını vermiştir. (Akşam, 22 II. Kanun 1926) 1929'da adının Devlet Vapurları Umum Müdürlüğü olarak tekrar değişmesi gündeme gelmişse de, bu değişiklik yapılmamıştır. (Cumhuriyet, 14 Ocak 1929)

⁴³⁰ Tutel, *Seyrisefain...*, s. 162

⁴³¹ Bu konuda kendisiyle yapılan bir söyleşide Sadullah Bey şunları söylemiştir: "Seyrisefain İdaresi kendi bütçesiyle vapur ihtiyacının çok küçük bir bölümünü karşılayabilmektedir. İdarenin elinden çıkardığı vapurların yerinin doldurulabilmesi için TBMM'nce kabul edilip onaylanacak yardım derecesine göre idarenin ihtiyaçlarının giderilmesine çalışılacaktır. Eğer meclis-i idarenin istediği 5.000.000 lira idaremize verilirse eksiklerimiz tamamlanıp arzu edilen programa göre işleri yoluna koyacağız. Alınacak bu paranın üçte ikisi ile yeni vapurlar alınacaktır. İdarenin gelişmesi ve ülkemizin ihtiyaçlarına cevap verebilmesi için yeni gemiler almaktan veya yaptırmaktan başka çare yoktur." (Vakit, 10 Mart 1925). Görüldüğü gibi Sadullah Bey'in düşüncesi yeni gemiler almaktır ama mevcut durumda buna çok da olanak yoktur.

⁴³² Milliyet, 10 Haziran 1926 (Faliş Rıfki'nin Sadullah Bey ile yapmış olduğu söyleşi)

⁴³³ O dönemde Cumhuriyet'te yayınlanan bir yazıda, bu olumlu durum şu şekilde ifade edilmektedir: "İdare son dört ay içinde, geçen yılın aynı dört ayına oranla 50.000 küsur lira fazla gelir sağlamıştır. 1339 [1923] yılının aynı dört ayına oranla da 280.000 liralık gelir fazlası vardır. Gayretli Umum Müdürü Sadullah Bey idarenin başına geçeli henüz 18 ay dolmamıştır. (...) Bu bir buçuk yıl içinde toplam 15.000 tonu aşan, 1.200.000 lira karşılığında Karadeniz, Marmara, Mersin, Antalya, Çanakkale, Zonguldak, Kocaeli, Şehit Miralay Nazım Bey, Büyükkada vapurlarıyla dört römorköre sevgili bayrağımızı çekmeyi ve idarede düzeni kurmayı başarmıştır." (Cumhuriyet, 15 Temmuz 1925)

⁴³⁴ Vatan, 9 Ocak 1924 Fiyatta anlaşılacağı için buradan gemi alınamamıştır.

adları verilmiştir⁴³⁵. Sonuçta 1924-1926 arasında 16 gemi Seyrisefain'e kazandırılmıştır. Bu gemileri eski oluşları, zaman zaman sorun çıkarmalarına neden olmuştur. Bu da, yöneticileri gemi alımı konusunda daha seçici davranmaya yöneltmiş, 1926'da Hollanda'dan *Karadeniz*, *Ankara* (Çorum) ve *Ege* gemileri alınmıştır. 5247 gros tonluk Ege gemisi, şirketin ve deniz ticaret filosunun en büyük gemisi olmuştur⁴³⁶. Yeni alınan gemilerle, 1923'te 23.630 olan tonaj, 1927'de 63.320 tona yükselmiştir⁴³⁷.

Diğer taraftan, onarım gerektiren gemilerin fazla oluşu, bunların onarımını sağlayacak fabrikaların yeniden düzenlenmesini de gerekli kılmıştır⁴³⁸. İlk olarak Azapkapı'daki fabrikanın düzenlenmesine karar verilmiş, daha sonra da idarenin Deniz Kuvvetleri'nden aldığı ve Kasımpaşa'da bulunan eski iplik fabrikasının düzenleme çalışmaları başlatılmıştır⁴³⁹. Ayrıca idare, hükümete başvurarak Tophane Meydanı'ndaki bazı binaların kendisine verilmesini istemiş, istek kabul edilmiştir.

Tophane Meydanı 1924'te idareye devredilmiş, fakat meydan düzenlemesi 1926 sonlarında başlayabilmiştir. Bu alana Galata Rıhtımı'ndan daha büyük bir rıhtım inşa edilmiş, tek katlı antrepolar, gümrük dairesi ve yolcu bekleme salonları yapılmıştır. Antrepolar 1927 yılında açılmış, işletmesini İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası üstlenmiştir.

Bu dönemde ayrıca tersanelere de gereken önem verilmiş, tersaneler her türlü ihtiyacı karşılayabilecek duruma gelmediyse de, alınan önlemler sayesinde dış ülkelerde yaptırılmak zorunda kalınan onarımlar giderek azalmaya başlamıştır. Örneğin, 1925'te yurt dışı tersanelerde yaptırılan işler için 142.325 lira ödenmişken, bu rakam 1926'da 116.752 liraya, 1927 yılında da 69.205 liraya düşmüştür⁴⁴⁰.

1928'de Fransa Marsilya'daki *Chantier de Provence* tersanesine iki şehir hattı vapuru birden ısmarlanmıştır. Yeni inşa edilecek olan bu gemilere *Heybeliada* ve *Kalamış* adları verilmiştir. Yeni gemilerin hizmete konulmasıyla, Marmara'da İstanbul - İzmit, İstanbul - Mudanya, İstanbul - Bandırma ve İstanbul - Karabiga hatları; Akdeniz'de İstanbul - İzmir doğru hattı, İstanbul - İmroz - Bozcaada hattı, İstanbul - Edremit - Ayvalık hattı, İstanbul - Antalya hattı ve İstanbul - Mersin doğru hattı ; Karadeniz'de de

⁴³⁵ Mustafa Kemal Paşa'nın Samsun'a gittiği eski ve küçük Bandırma Vapuru, bu dönemde onarılamayacak hale geldiğinden hizmetten alınmış durumdadır. Bandırma'nın adını taşıyan levhaların sökülerek bu yeni vapura takılması kararlaştırıldı.

⁴³⁶ 1908'de Rotterdam'da inşa edilen gemi, 400 . uzunluğunda, 49 m. yüksekliğinde olup, Seyrisefain'in 4. mevkii yatak bulunan tek gemisidir. (**Cumhuriyet**, 16 Ağustos 1930)

⁴³⁷ Tutel, **a.g.e.**, s. 183

⁴³⁸ Sadece 1924'te Gülnihal, Halep, Moda, Maltepe gemileriyle Gayret römorkörü onarılmış, Burgaz, Kınalıada, Gelibolu ve Alemdar gemilerinin onarımlarına başlanmıştır. (**Cumhuriyet**, 6 Eylül 1924)

⁴³⁹ **Vatan**, 30 Ocak 1924

⁴⁴⁰ Tutel, **a.g.e.**, s. 177

İstanbul - Bartın ve İstanbul - Trabzon hatları açılmıştır. Trabzon hattına sefer yapan gemiler, Batum'a belirli aralıklarla uğramışlardır.

Kurulduğu tarihten 1924'e kadar Bahriye, Harbiye, Nafia, Millî Müdafaa gibi çeşitli bakanlıklar bünyesinde faaliyetini sürdüren idarede bu dönemde görülen en büyük yapısal değişiklik, idarenin İktisat ve Ticaret Vekaleti'ne bağlanmasıdır. Millî Mücadele bitiminde Millî Müdafaa Vekaleti'ne bağlı bulunan idarenin, ülkede savaş koşullarının sona ermesiyle bir ticaret kuruluşu olarak yeniden düzenlenmesi gündeme gelmiştir.

Konu meclise geldiğinde görüşlerini bildiren Millî Müdafaa Vekili Kazım Paşa, idarenin gelişmesi için gereken tüm işlerin yapıldığını belirtmiş, idarenin bağımsız bir kuruluş olarak çalışmasının şimdilik mümkün olamayacağını, bir süre daha çalışmalarının hükümet müdahalesi ve gözetiminde sürdürülmesi gerektiğini söylemiştir⁴⁴¹.

Hasan Fehmi Bey (Kastamonu) ve Rüştü Paşa (Erzurum) gibi milletvekilleri idarenin ticari bir kuruluş olması nedeniyle İktisat ve Ticaret Vekaleti'ne bağlanması gerektiğini belirtmişlerdir⁴⁴². Sonuç olarak idare İktisat ve Ticaret Vekaleti'ne bağlanmış ve kaldırılacağı 1933 yılına kadar bu bakanlık bünyesinde çalışmalarını sürdürmüştür.

1930'lu yıllara gelindiğinde, ekonomik buhranının etkilerinin görülmesi ile şirketin işleri durgunlaşmıştır⁴⁴³. Artan durgunluğa çare bulmak amacıyla şirket, yabancı limanlara açılmaya başlamıştır. Bu açılım biraz da konuyla yakından ilgilenen *İzmir Ticaret Odası*⁴⁴⁴ ve basının bazı kalemlerinin⁴⁴⁵ teşvik ve tavsiyeleri ile gerçekleşmiştir.

Sefer yapılan ilk ülke Mısır'dır. İlk sefer, İstanbul-İskenderiye hattında 11 Temmuz 1930'da Seyrisefain'in *İzmir vapuru* ile gerçekleşmiştir⁴⁴⁶. Bu ilk sefere beklenen rağbet

⁴⁴¹ TBMMZC, D: 2, C: 2, 16. Birleşim, 19.03.1924, s. 6

⁴⁴² Hatta Hasan Fehmi Bey, idarenin yarı hissesinin hükûmete verilmesi, diğer yarısının da satılması suretiyle bir anonim şirket haline getirilmesini teklif etmişse de bu görüş reddedilmiştir. **Gös. yer.**, s. 7

⁴⁴³ Bu durgunluk biraz da tarım kesimindeki durgunlukla da ilgilidir. İşleri bozulan üretici, nakliye ücretlerini ödemekte zorlanmaya başlamıştır. Bu konuda İzmirli sebzecilerin eylemi ilginçtir. Üreticiler Temmuz 1930'da Seyrisefain'e karşı boykot düzenlemişler, nakliye ücretlerinde tenzilat yapılmasını istemişlerdir. Seyrisefain İşletme Müdürü Burhanettin Bey, İzmir'e gelmiş ve yapılan görüşmeler sonucunda yaş meyve-sebze nakliyatında % 20 oranında indirimle gidilmiştir. (**Cumhuriyet**, 20 Temmuz 1930) Devletin bir kuruluşu olan Seyrisefain'e gösterilen bu tepki, aynı dönem kurulan Serbest Cumhuriyet Fırkası'na neden İzmir'de büyük ilgi gösterildiğini de açıklamaktadır.

⁴⁴⁴ İzmir Ticaret Odası, hazırlamış olduğu raporda, Seyrisefain'in artık Suriye ve Mısır'dan başlayarak en fazla iş görebileceği yabancı limanlara sefer yapmasının gerekliliğini vurgulamıştır.

⁴⁴⁵ Abidin Daver, "Deniz Ticaretimiz", **Cumhuriyet**, 20 Nisan 1930 (Daver yazısında şöyle demektedir : "(...) Seyrisefain şimdi İstanbul'un kalabalık bir semtinde açılmış, 5-10 müşterisiyle kıt kanaat geçinen küçük bir kahveye benziyor. Sadece Türk sularında çalışmaya devam ettiği sürece de daima böyle kalacaktır. Yunan deniz ticaretinin kuvvet ve kudreti, Yunan sularındaki küçük kabotajda değil, dünyanın en uzak limanlarına kadar el uzatmasındadır(...)")

⁴⁴⁶ Bu hatta İzmir vapuru dışında *Cumhuriyet*, *Ege* ve *Ankara* vapurları da tahsis edilmiştir. Ücret olarak, lüks mevkii 220, 1. mevkii 120, 2. mevkii 80, 3. mevkii 40 lira, güverte 20 lira olarak tespit edilmiştir. Seferler haftada bir gün olarak gerçekleşecektir.

olmamış, 5 yolcu ile gidilip 45 yolcu ile dönülmüştür. Fakat daha sonra durum biraz daha düzelmiştir. Seferlerden genellikle zarar edildiyse de 1935 yılına kadar sürdürülmüş, bu tarihten sonra kısmen değiştirilmiştir. Örneğin 1933 zararı 300.000 liradır⁴⁴⁷.

İdare, 1932 yılında donanma ihtiyacı nedeniyle *Marmara* ve *Reşitpaşa* gemilerini Millî Müdafaa Vekaleti'ne devretmiştir⁴⁴⁸. Aynı yıl şirkete yönelik eleştiriler iyice artmış, Seyrisefain bütçesi görüşmelerinde söz alan Refik Şevket Bey (Manisa), şirketin başında bulunanları, ülkenin heyecanına ayak uyduramamakla ve birçok kişiyi kollayıp yurt içi ve yurt dışına uygunsuz bir şekilde biletsiz seyahat ettirmekle suçlamıştır⁴⁴⁹. Ayrıca idarenin açıklarını kapatmak için tasarrufa gitmesi gerekirken, serbest vapurculukla rekabet yoluna gittiğini de eklemiştir.

Bütçe Encümen Reisi H. Fehmi Bey 1 yıl zarfında ücretsiz olarak yapılan nakliyatın 1968 adet, indirimli nakliyatın ise 1467 adet olduğunu, yani tüm nakliyatın % 1'inin ücretsiz olarak, %0,6'sının da indirimli olarak gerçekleştiğini, bu rakamların, bu malî durumdaki bir kuruluş için bile çok olduğunu, mazbatada biraz daha sınırlandırılması yönünde görüş bildirdiklerini söylemiştir.

Eleştirilerin artması, hükümeti bu konuda önlemler almaya itmiş, 1933 yılında hükümet tarafından denizyollarının geliştirilmesi, düzenlenmesi kapsamında bir dizi önlem alınmış, kanunlar çıkarılmıştır. Bu konuda çıkarılan ilk kanun, Seyrisefain'in görevlerini yeniden düzenleyen ve özel sektöre de bazı haklar sağlayan 29 Mayıs tarih ve 2239 sayılı *Denizyolları İşletme Kanunu*'dur⁴⁵⁰. Kanuna göre İktisat Vekaleti, her yılın başında düzenli posta seferleri için ;

- 1- *Türkiye sahilinde işletilecek denizyollarını,*
- 2- *Her denizyolunun başlangıç, uğrak ve son liman ve iskelelerini,*
- 3- *Her yolda yapılması mecburi sefer adedini tayin ve ilân eder.(m.11)*

31 Mayıs 1933'te çıkarılan 2248 sayılı kanunla *Seyrisefain İdaresi, A.K.A.Y., Denizyolları ve Fabrika-Havuzlar Müdürlükleri*⁴⁵¹ olarak 3 kola ayrılmıştır. Kanunun 1. maddesine göre, Marmara, Akdeniz ve Karadeniz dış hatları Denizyolları İşletmesi'nin, İstanbul ve civarı iç hatları ile Yalova A.K.A.Y. İşletmesi'nin yönetimine bırakılmıştır⁴⁵².

⁴⁴⁷ **TBMMZC**, D: 4, C: 10, 20. Birleşim, 05.01.1933, s. 20 İktisat Vekili M. Celal Bayar'ın açıklaması

⁴⁴⁸ **Düstur**, 3.Tertip, C : 13, s.654 ; **Resmi Gazete**, S: 2132, 16.06.1932

⁴⁴⁹ **TBMMZC**, D: 4, C: 8, 55. Birleşim, 30.05.1932, s. 385

⁴⁵⁰ Bu kanunun özel şirketlerle ilgili maddelerine "Vapurculuk T.A.Ş." konusunda değinilmiştir.

⁴⁵¹ **Düstur**, 3.Tertip, C : 14, 31.05.1933, s.1219 ; **Resmi Gazete**, S: 2422 , 08.06.1933 Havuzlar 1928'de Seyrisefain'e bağlanmış, idarenin 1928 bütçesine bu yüzden ek ödenek konmuşsa da 1933'de tekrar ayrı bir müdürlük haline gelmiştir. (**TBMMZC**, D:3, C:4, İc:1, 79. Birleşim, 21.05.1928, s.241)

⁴⁵² A.K.A.Y.'in açılımı, Adalar, Kadıköy, Anadolu yakası ve Yalova'dır.

Kanunun 2. maddesinde, Seyrisefain'in sahip olduğu imtiyaz, hak ve taşınır taşınmaz malların yeni oluşturulacak müdürlükler arasında bölüştürülmesinin İktisat Vekaleti'nce yapılması öngörülmüş, fakat devlet reisine ait deniz vasıtaları ile kılavuzluk ve römorkörcülüğe ait vasıtaların bölüştürülmeye tabi olmaması, bunların doğrudan İktisat Vekaleti'ne devredilmesi kararlaştırılmıştır.

Kanunla katma bütçeli Seyrisefain İdaresi'nin, daha bağımsız hareket edebilecek bir yapıya kavuşturulması, devlet maliyesinin sıkı denetiminden uzaklaştırılması, böylece ticaret ilkelerine uygun bir şekilde çalışacak bir idari yapı ile kâra geçen bir kuruluş haline getirilmesi amaçlanmıştır.

Şehir Hatları'nın bir tür mirasçısı olan A.K.A.Y. İdaresi kurulduğunda 17 gemiye sahip iken, Temmuz 1933'te Şirket-i Hayriye'den 69 nolu Hüseyin Hâki ve 70 nolu Ziya gemilerini alarak gemi sayısını 19'a çıkarmıştır. Alınan iki geminin adları Göztepe ve Erenköy olarak değiştirilmiştir. Yine bu dönemde *Suvat* ve *Ülev* vapurları⁴⁵³ Almanya'ya ısmarlanmış, Anadolu ve Bağdat Demiryolları Şirketi'nden de Bağdat, Basra ve Halep vapurları satın alınmıştır⁴⁵⁴.

Nisan 1935'te, Denizyolları İşletmesi'ne karşılığı 10 yılda ödenmek üzere 10 milyonluk gemi alınması konusunda yetki veren kanun mecliste görüşülmüştür. Görüşmelerde özellikle iki konu üzerinde tartışmalar yoğunlaşmıştır. Bunlar, Denizyolları İşletmesi'ne gemi alınmasıyla özel şirketin aleyhinde bir tonaj fazlalığının ortaya çıkması ve gemilerin kredi ile alınmasıdır⁴⁵⁵.

Bu konuda açıklama yapan Maliye Vekili Celal Bayar, alışveriş yapmak için mutlaka peşin paraya gerek olmadığını, krediyle gemi yaptırmış olmanın, ülkenin millî iktisadiyatını zedelemeyeceğini söylemiş, Denizyolları İşletmesi ile Vapurculuk T.A.Ş. arasındaki rekabette ikincisi aleyhine bir durum söz konusu olması konusunda da "*Hiçbir zaman milletin şahsî kabiliyetini körletmek, millî sermayeyi heder etmek niyetinde değiliz.(...)*" açıklamasını yapmıştır.

Denizbank'ın kurulduğu 1937'ye gelindiğinde A.K.A.Y.'in elinde toplam tonajı 4011 tonu bulan 14 şehir hattı gemisi vardır ve bu gemiler yılda ortalama 11.500.000 yolcu taşımaktadır⁴⁵⁶.

⁴⁵³ Güneş dil Teorisi'nin ortaya atıldığı günlerde gemilere bizzat Atatürk tarafından bu isimler verilmiştir.

⁴⁵⁴ **Denizin Sesi**, (İlkbahar 1983), s.59

⁴⁵⁵ Bu konuda Mazhar Müfit Kansu, Vapurculuk T.A.Ş.'nin korunması için özel tedbirler alınması gerektiği görüşündedir. İhsan Tokgöz (Ordu) de özellikle bu şekilde uzun vadelerle yapılan alışverişleri pahalıya mal olacağı şeklinde kaygısını dile getirmiştir. **Aynı Tarihi**, Nisan 1935, S. 17, ss.27-28

⁴⁵⁶ Tutel, **a.g.e.**, s. 189

1 Ocak 1938'de İktisat Vekaleti'ne bağlı ve merkezi Ankara'da olarak kurulan Denizbank, bu 3 işletme ile birlikte, İstanbul, İzmir ve Trabzon Liman İşletmeleri, Tahlisiye Umum Müdürlüğü, Kılavuzluk ve Römorkörcülük Müdürlüğü ile Van Gölü İşletmesi'ni de bünyesine almıştır. 30 Haziran 1939'a kadar Denizbank bünyesinde kalan şirket, Denizbank'ın bu tarihte lağvedilmesiyle Denizbank'ın yerine kurulan iki işletmeden biri olan *Devlet Denizyolları İşletme Umum Müdürlüğü'ne* geçmiştir. Kurulan diğer işletme, *Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüğü'dür*. Bu iki işletme de mülhak (katma) bütçelidir.

İdarenin kuruluş yıllarındaki bütçesini incelediğimizde, genellikle zararlar kapatmış olduğunu görmekteyiz. İdarenin kuruluş yılı olan 1923'te, kabotaj hakkının henüz olmaması, bu yüzden yabancı gemilerle rekabet halinde olunması nedeniyle yeterli gelir sağlanamamıştır. Aynı durum 1924 ve 1925'te de yaşanmıştır. 1924 yılı bütçesi 4.890.000 lira olarak tahmin edilmiş⁴⁵⁷, fakat gelir 2.823.792 lirada kalmıştır⁴⁵⁸. Şirket bu yılda Bandırma, Kadıköy ve Haydarpaşa hatları dışında beklediği tahsilat rakamlarına ulaşamamıştır. Aynı yıl şirketin masrafı 3.787.088 lira olarak gerçekleşmiştir⁴⁵⁹.

1925 yılında ise 4.826.400 lira tahmin edilen gelir hedefine ulaşamamış⁴⁶⁰, gelir 3.170.606 lirada kalmıştır⁴⁶¹. Önceki yıl da beklenenden fazla gelir getiren Haydarpaşa dışında, Adalar ve Antalya- Mersin hatları da getirisi yüksek hatlar olmuştur. Gelir azlığı, mecliste eleştiri konusu olmuştur. Eleştiriler genellikle 20 milyon lira sermayeli bir kuruluşun nasıl olup da bu kadar az kâr elde ettiği yönündedir.

Konuyla ilgili olarak söz alan Mustafa Necati Bey (İzmir), idareyi kâr getirmemekle suçlayanları eleştirirken, idarenin düzenli çalışmaya başladığı iki yıllık devreye bakıldığında neden kâr edemediğinin anlaşılacağını belirtmiş, idarenin millete ait bir kuruluş olarak üzerine düşen her işi yapmakla yükümlü olduğunu, bu yüzden de kâr getirsin getirmesin Mersin'den Hopa'ya kadar olan sahillerdeki iskelelere uğrayarak, kâr-zarar hesabı yapmadan nakliyatı gerçekleştirmek zorunda olduğunu söylemiştir⁴⁶². Ayrıca idarenin, ülkemizde halen faaliyetini sürdüren yabancı şirketlerle rekabet etmek zorunda olduğuna da dikkat çekmiştir.

⁴⁵⁷ **Düstur**, 3.Tertip, C : 5, s.733

⁴⁵⁸ **TBMMZC**, D:3, C:4, İç:1, 81. Birleşim, 23.05.1928, s.297

⁴⁵⁹ **Gös. yer.**, s.297

⁴⁶⁰ **Düstur**, 3.Tertip, C : 6, s.182 ; **Resmi Gazete**, S: 92 , 14.04.1925

⁴⁶¹ **Düstur**, 3.Tertip, C : 10, s.1463 ; **Resmi Gazete**, S: 1205 , 02.05.1929

⁴⁶² **TBMMZC**, D: 2, C: 22, 91. Birleşim, 01.04.1925, s.1 6-17

1926'da ise şirket, Türkiye Seyrisefain İdaresi adını aldıktan beri ilk kez gelir tahmininin üzerinde bir hasılat elde etmiştir. Bu durumda kabotajın etkisi vardır. 3 milyonluk tahmine karşın, hasılat 3.395.408 liradır. Gider ise 3.812.848 liradır. 760 no. lu 1926 bütçe kanunundaki önemli maddelerden birisi de şirkette çalışan memur ve müstahdemlerle ilgili olandır. Buna göre kanunun dördüncü maddesinde, “ *Hizmeti 20 yıl geçen memurlar ve müstahdemler, 1926 zarfında bir kereye mahsus olmak üzere emekli olabilirler*⁴⁶³.” ifadesi yer almıştır. Ayrıca bunların 30 yıl çalışmış gibi işlem görecekları de maddede belirtilmiştir. Kabotaj Kanunu'nun da aynı yıl çıktığı düşünülürse, bu madde ile, yabancıların çıkarılıp yerlerine Türk çalışanların alınması gibi bir amaç güdülmüş olabileceği söylenebilir.

1927 bütçesinin gelir tahmini 4.653.681 liraya yükselmiş, beklenenden fazla gelir elde edilmiştir⁴⁶⁴. Özellikle İstanbul içi hatlarda fazla gelir elde edildiği söylenebilir. 951 nolu 1927 bütçe kanununda, 1. Dünya Savaşı öncesi İngiltere'den satın alınmış vapurlarla, *Gülcemal* vapurunun ABD'ye yapmış olduğu seferler için geçici olarak verilmiş olan ödeneklerin, ait olduğu yıllar bütçelerinden karşılanması hükmü yer almıştır. Bir diğer önemli hüküm, vapur alımı için azami % 9 faizle 5 milyon liraya kadar istikraz hakkının Seyrisefain Meclis İdaresi'ne tanınmasıdır.

1928'de bütçeye konulan ödenek 4.831.381 liradır⁴⁶⁵. Bu yıl içerisinde 15 günde bir düzenlenen Mersin seferleri haftada bir güne indirilmiş, Bozcaada'ya sefer konulmuştur⁴⁶⁶. Bu yıl içinde tüm hatlarda beklenenin üzerinde gelir sağlanmıştır.

1929 ödeneği 4.859.104 lira olurken, gelir-gider dengesinde 418.250 liralık bir açıklık karşılaşılmıştır ki bu durum, tüm dünyayı etkileyen ekonomik buhranla açıklanabilir. Tüm hatlarda bir düşüş söz konusudur ama Trabzon hattındaki düşüş en fazlasıdır⁴⁶⁷.

1930 ödeneği ise 5.448.954 lira olarak kabul edilmiştir. Trabzon hattındaki düşüş artarak devam etmiştir. Bir önceki yıl bu hattaki gelir tahmininden 417 bin liralık bir sapma söz konusu iken, 1930 'da bu rakam 483 bin liraya ulaşmıştır⁴⁶⁸. Bu yılda bir başka

⁴⁶³ **Düstur**, 3.Tertip, C : 7, s.512 ; **Resmi Gazete**, S: 324 , 17.03.1926

⁴⁶⁴ **Düstur**, 3.Tertip, C : 8, s.36 ; **Resmi Gazete**, S: 542 , 06.01.1927 (Bu yıl içinde elde edilen gelir, 5.278.329 liradır.)

⁴⁶⁵ **Düstur**, 3.Tertip, C : 9, s.75 ; **Resmi Gazete**, S: 781-782 , 07.01.1928 Bu rakama, 22 Mayıs 1928 tarih ve 1306 nolu kanun ile 100 bin lira daha “Havuzlar işletme genel masrafı” olarak eklenmiştir. (**Düstur** , 3.Tertip, C : 9, s.988)

⁴⁶⁶ **TBMMZC**, D:3, C:6, İc:2, 16. Birleşim, 22.12.1928, s.65

⁴⁶⁷ **Düstur**, 3.Tertip, C : 14, s. 602 ; **Resmi Gazete**, S: 2404 , 18.05.1933

⁴⁶⁸ **Düstur**, 3.Tertip, C : 15, s.1334 ; **Resmi Gazete**, S: 2743 , 04.07.1934

büyük düşüş Antalya hattında yaşanmıştır. Trabzon ve Antalya gibi Kuzey ve Güney Anadolu'nun iki önemli merkezindeki bu durum, üreticinin buhrandan nasıl etkilendiği konusunda bizlere önemli ipuçları vermektedir. Üretici ürününü İstanbul gibi bir merkeze gönderememekte, ihracat da yapamamaktadır.

Buhranın sürmesi, şirketin gelirlerinin ve yapılan işlerin azalması, işçi çıkarmaları da beraberinde getirmiştir. Şirketin 1931 bütçesi görüşmelerinde bu konu da gündeme gelmiş, bütçe kanununun 6. maddesi ile çıkarılanların durumu düzenlenmiştir. Buna göre, “*Hizmet süresi 1 yıla kadar olanlara 1 aylık maaş ve tahsisat-ı maktua ve fevkaladenin tutarı, 2 yıla kadar olanlara 2 aylık maaş ve tahsisat-ı maktua ve fevkaladenin tutarı, 2 yıldan fazla olanlara ilk iki yıllık hizmetleri karşılığı tahsisatlarıyla birlikte 2 aylık maaşının tutarı ve bundan fazlası için her bir süre ve küsurları karşılığında tahsisatlarıyla birlikte birer nısıf aylık maaşlarının tutarı ödenecektir*⁴⁶⁹.” Bu yıl içinde Trabzon'daki gelir tahmin sapması 530 bin liraya çıkmıştır. Ayrıca şirkete 825.425 liralık ek tahsisatın da verildiği görülmektedir⁴⁷⁰.

1932'de verilen tahsisat 4.723.93 liradır. Trabzon hattının getirisinin son yıllardaki düşüklüğü göz önünde alınarak bu hattaki beklentilere aza indirgenmiştir⁴⁷¹.

Temmuz 1933'te şirket 3 kola bölündüğü için bütçeye sadece Haziran ayı için tahsisat konmuştur⁴⁷².

İdarenin gemilerinin buhran nedeniyle iş hacimlerinin azalması, teknik vasıfların yetersizliği nedeniyle idarenin gemilerine birçok ülkenin limanlarına giriş izni vermemesi, dolayısıyla gemilerin sadece iç pazara kapanmış durumda bulunması, bunlara ek olarak demiryolu taşımacılığının gelişmesi, var olan ticaret filosunun % 28'ine sahip bulunan Seyrisefain İdaresi'ni, çok aşırı rekabete girip fiyatları düşürmeye zorlamıştır⁴⁷³. Bu da idarede önemli açıkların doğmasına neden olmuştur.

Hükümetin soruna ilk bulduğu çözüm, deniz taşımacılığındaki rekabeti denetim altına alarak fiyatları yükseltebilmektir. Bunun için armatörlerin aralarında birleşerek bir şirket kurmaları ve bu şirketle Seyrisefain arasında bir anlaşmaya gidilmesi önerilmiştir.

⁴⁶⁹ **Düstur**, 3.Tertip, C : 12, s.933 ; **Resmi Gazete**, S: 1860 , 21.07.1931

⁴⁷⁰ **Düstur**, 3.Tertip, C : 12, s.537 ; **Resmi Gazete**, S: 1813 , 03.06.1931

⁴⁷¹ **Düstur**, 3.Tertip, C : 17, s.449 ; **Resmi Gazete**, S: 3275 , 09.04.1936

⁴⁷² **Düstur**, 3.Tertip, C : 14, 31.05.1933, s.1226; **Resmi Gazete**, S: 2420 , 06.06.1933 Verilen tahsisat 493.265 liradır.

⁴⁷³ İlhan Tekeli-Selim İlkin, “Uygulamaya Geçerken Türkiye’de Devletçiliğin Oluşumu”, **Türkiye Belgesel İktisat Tarihi III** , ODTÜ yay., Ankara, 1982, s.251

Sonraki bölümde, hükümet, Seyrisefain İdaresi ve armatörler arasındaki ilişkiler irdelenerek, Vapurculuk T.A.Ş. adlı şirketin kurulmasına yol açan gelişmeler verilecektir.

b. Şirket-i Hayriye :

Tanzimat Dönemi'nde İstanbul halkının günlük yaşantısındaki değişimlerinden birisi de Boğaz'ın iki yakasında başlayan gemi seferleridir. Yabancılar tarafından başlatılan bu seferlere bir alternatif oluşturmak üzere devlet tarafından 1843 yılında *Fevaid-i Osmaniye* adlı bir şirket kurulmuştur. Şirket, yaz aylarında halka kolaylık sağlamak için tersaneden tahsis ettiği gemiyle Boğaz seferlerine de başlamıştır. Bu girişim sonucunda Boğaz'ın iki yakasında oturanların sayısı artmış, bu yörede sefer yapan değişik bandıralı gemiler arasında bir rekabet doğmuştur. İşte bu sıralarda Adalar'da çalışan vapurların bir şirket aracılığıyla işletilmeleri düşünülmüş, Nisan 1851'de *Şirket-i Hayriye* kurulmuştur⁴⁷⁴. O dönemde iç ticaretle uğraşanlara *Hayriye Tüccarı* dendiği için yurt içinde iş yapacak bu şirkete de *Şirket-i Hayriye* denmiştir. Boğaziçi'nde 125 yıl süreyle vapur işletme hakkını elinde tutan tutacak olan şirketin elinde o sıralarda *İstinye, Mirgün, Sarıyer, Anadolu* adlı gemiler vardır. 1854'te *Rumeli, Tarabya, Göksu, Beylerbeyi, Tophane, Beşiktaş* adlarında 6 gemi daha sefere katılmıştır.

Dönemin ünlü gazetesi *Takvim-i Vekayi*'de bu vapurun seyir şekli ve hareketine dair bir ilân vardır⁴⁷⁵. Bu ilâna göre vapur, Nisan 1851'den başlayarak günde bir kere köprüden hareket ederek aldığı yolcuları boğazın iki yakasındaki iskelelere çıkardıktan sonra, geceyi *İstinye*'de geçirecek ve sabah yine aynı şekilde yolcuları alıp köprüye getirecektir. Yine gazeteye göre, “*Bir efendi tek uşağı ile giderse aylık abonman 250 kuruş, Boyacıköy, Kanlıca ve İstinye'ye giderse 300 kuruş verecektir. Eğer bir uşaktan fazla götürüp getirmek isteyen olursa Kandilli'ye kadar her uşak için 120 ; Boyacıköy, İstinye ve Kanlıca'ya kadar her uşak için 140 kuruş daha verecektir*”⁴⁷⁶.

1851 yılından sonra *Şirket-i Hayriye* için Baltacı Mösyö Monolaki aracılığıyla Londra'ya 6 adet vapur sipariş edilmiştir. Bu vapurlardan dördü 1 yıl sonra İstanbul'a gelerek seferlere başlamıştır. *Şirket-i Hayriye*'nin ilk vapurlarını sipariş eden Monolaki'nin, *Şirket-i Hayriye Müdürlüğü*'ne gönderdiği mektup ilgi çekicidir. Mektupta

⁴⁷⁴H. Doğan DÜLGER, “Şirket-i Hayriye'den İstanbul Şehir Hatları İşletmesi'ne”, **Denizin Sesi**, S. 13 , Mayıs 1976. Bu konuda, Kırım Savaşı sonunda alınan borçların İstanbul'da hayatı pahalılaştırdığı, bu yüzden halkın şehir dışına, Boğaziçi'ne doğru yerleşmeye başladığı yönünde bir görüş varsa da (Şükrü Yaman, “Şirket-i Hayriye Tarihçesi- I”, **Denizin Sesi**, Kasım 1981 (Sonbahar sayısı), s. 29) Kırım Savaşı'nın 1853-56 yıllarını kapsamaması nedeniyle bu görüş yanlıştır.

⁴⁷⁵ **Takvim-i Vekayi**, S: 445 , 29 Mart 1851

⁴⁷⁶ **A.g.g.**

Monolaki, şirketle imzalamış olduğu anlaşmayı Londra'daki oğluna gönderdiğini belirtmektedir. Oğlu, yazmış olduğu cevabi mektupta, “*Vapurları inşa edecek olan fabrikatör ile görüştüğü[nü] ve önceden istediği fiyatta indirim yaparak vapurları herbirinin beygir kuvvetini 44 lira yerine 40 liraya ve belki de 39 liraya kadar yapmaya ve herbir tonalitösunu 17.5 lira yerine 15 liraya inşa etmeye hazır olduğu*”nu bildirmektedir⁴⁷⁷. Monolaki, bunun da 5-6 bin lira (1300 altın) kadar kâr demek olduğunu vurgulamış ve eklemiştir: “*Önceden beri bu işte kâr etme gayesi gütmemişimden, bu parayı memnuniyetle şirket bırakıyorum*”⁴⁷⁸. Şirket-i Hayriye verdiği cevapta, bunu memnurlukla karşıladığını, mektubun padişaha takdim edildiğini, padişahın da bu hareketi takdir ettiğini, bir yadigâr olarak padişah tarafından şirketin 10 hissesinin kendisine verildiğini belirtmiştir.

İngiltere'nin White Adası'nda *Mr. John Robert White Company*'de inşa edilen ilk 6 vapurun üçü 7000'er, diğer üçü de 7500'er liraya mal edilmiştir. Gemilere, *Rumeli, Tarabya, Göksu, Beylerbeyi, Tophane* ve *Beşiktaş* adları verilmiştir. O dönemde basında çıkan yarı resmi bir ilânda, vapurlardan dördünün İstanbul'a gelmiş olduğu ve bunlardan ikisinin Boğaziçi'nde işlemeye başladığı, diğer ikisinin de hemen o günlerde hizmete gireceği, geriye kalan dört vapurun da Mart sonuna kadar İstanbul'a gelecekleri bildirilmiştir. Yine bu ilânda Üsküdar ile Kabataş arasında araba ve hayvan taşımada kullanılmak üzere bir araba vapuru siparişi yapılacağı ve bunun için de 500 hisse daha çıkarıldığı bildirilmektedir. İlânın tarihi 1852 olduğuna göre, şirket vapurlarının bu tarihte işlemeye başladığı söylenebilir.

Şirket Boğaziçi'nde düzenli seferlere başladıktan sonra, yolcuların güneş ve yağmurlardan korunması amacıyla her iskelede erkekler ve kadınlar için ayrı ayrı binalar yapılması ve kış mevsiminde bu binalara soba kurulması, Köprü-Üsküdar ve Beşiktaş iskeleleri arasında gidip gelenlerden 20 para ücret alınması, ayrı bir fermanla halka ilân edilmiştir.

Şirket yönetimi için önce 30 hissedardan oluşan bir meclis kurulmuş, bu meclis, şirket yönetimini gerektiği gibi yerine getiremediği için şirketin işletmesi Bilezikçyanlar'a verilmiştir⁴⁷⁹. Bu Ermeni tüccar kardeşler, şirketi işletemeyip başka bir Ermeni tüccara devretmişler, bu tüccar da iflas edeceğini beyan edip, şirketin kendisinden satın alınmasını

⁴⁷⁷ Şükrü Yaman, “Şirket-i Hayriye Tarihçesi- II”, **Denizin Sesi**, Mart 1982 (İlkbahar sayısı), s. 47

⁴⁷⁸ **A.g.m.**, s. 48

⁴⁷⁹ 1852'de imzalanan bir anlaşma gereğince şirket işleri, götürü olarak Mıgırdıç Bilezikçyan-Kalayoryan ve Agop Bilezikçyan adlarındaki tacirlere, 1200 kese altın karşılığında 6 yıl süreyle ihale edilmiştir.

istemiş, bunun üzerine 30 hissedardan kurulu meclis, hissedarlardan ve tüccardan Ali Hilmi Efendi'yi müdürlüğe getirmişlerdir. Şirket-i Hayriye'nin ilk müdürü olan Ali Hilmi Efendi, aslen Sakızlı'dır. Ali Hilmi Efendi, ilk iş olarak dört üye ve bir başkandan oluşan bir idare meclisi kurmuştur. Bunlar, Pol Ananyan (Galata tüccarı), Bahçivanoğlu Hoca Kevork (sarraf), Yaveb Yavebyan (tüccar, Viyana'da oturur) ve Hüseyin Haki (kethüda) Efendilerdir. Ali Hilmi Efendi, 1864'te müdürlükten ayrılmıştır⁴⁸⁰. Şirketin gelir-gider tablosu çeşitli yıllar baz alınarak aşağıda verilmiştir:

Tablo 24
(Şirket-i Hayriye'nin Gelir/Gider Tablosu)

YIL	GELİR (krş.)	GİDER (krş.)	KÂR-ZARAR (krş.)
1863	8.030.738	5.953.908	+3.068.830
1865	10.010.348	7.571.523	+2.438.825
1866	10.837.891	9.383.437	+1.454.404
1869	11.812.035	8.217.560	+3.554.375
1870	13.462.466	6.693.452	+6.769.014
1871	14.620.652	10.164.362	+4.456.290
1877	6.875.942	7.592.547	-716.605

Kaynak: Şükrü Yaman, "Şirket-i Hayriye Tarihçesi-VI", **Denizin Sesi**, Ocak 1984 (Kış sayısı), s.44-45.

Görüldüğü gibi şirket, el değiştirme sıkıntıları da yaşamasına rağmen, çok büyük oranlarda olmasa da kuruluşundan 1877'ye kadar bilançosunu kârla kapatmıştır. 1877'deki zararın nedeni ise Osmanlı-Rus Savaşı'dır. Şirkete ait bazı vapurlar, bu savaş sırasında seferlerini yapamamışlar, savaşta kullanılmışlardır.

1871 yılında 26 (Suhulet-araba vapuru), 27 (Sahilbend-araba vapuru), 28 (Meymenet), 29 (Nüzhet), 30 (Refet), 31 (Amid), 32 (Meserret), 33 (Nusret), 34 (Gayret) gemileri şirket filosuna katılmışlar ve sefere başlamışlardır. Değerleri 8-12 bin İngiliz lirası olan Suhulet ve Sahilbend araba vapurlarına, Kabataş-Üsküdar arasında top arabaları taşınmıştır⁴⁸¹.

1882'de şirketin müdürü olarak Hüseyin Hakî Efendi'yi görmekteyiz. 1896'da ise Hafız Vehbi Efendi bu göreve atanmıştır. Döneminin ilk yılında şirkete bağlı 23 gemi ile

⁴⁸⁰ Ali Hilmi Efendi ayrıldığında şirketin geliri 10.184.411, gideri 6.941.575 liradır. Şirketin malları arasında 1 makine atölyesi, 1 marangoz atölyesi, 1 dalgıç takımı, 3 kömür mavnası, Büyükdere sahilinde ve Hasköy'de birer arsa, Pol Ananyan'dan alınan 5 hisse, 1 yangın tulumbası ve Londra'da inşaada bulunan bir de vapur bulunmaktadır. (A.g.m., s.61)

⁴⁸¹ Dülger, a.g.m., s. 14

toplam 6252 sefer yapıldığı, toplam 9.307.965 yolcu taşındığını şirketin genel gelir toplamının da 12.969.860 lira olarak gerçekleştiği görülmektedir⁴⁸².

1899'da Mirgün-Boyacıköy arasına 1630 liraya bir iskele inşa edilmiştir. 1902'de şirket vapurlarda önemli bir değişime gitmiş, yandan çarklı vapurların yerine uskurlu vapurların sipariş ve inşası öngörülmüştür. Aynı yıl, biletlerde uzun yıllar yapılan sahteciliğin önüne geçmek için daha kalın ve daha matbu bir şekilde basılan biletler kullanılmaya, biletlerin üzerine tarih konulmaya başlanmıştır.

7 Temmuz 1903'ten itibaren şirket imtiyazının geri kalan süresi 50 yıla çıkarılmıştır. Aynı yıl, dört vapurun daha sefer başladığı görülmektedir. Bu dört vapurdan 47 (Tarz-ı Nevin) ve 48 (Dilnişin) nolu vapurlar, ilk uskurlu vapurlardır. Şirket kaptanlarının birçoğunun, bu vapurların Boğaziçi'nde çalışamayacağı yönünde görüş bildirmelerine rağmen, bu vapurlar uzun yıllar şirket bünyesinde hizmet vermişlerdir. 1903 itibarıyla şirket bünyesindeki vapurlar ve özellikleri aşağıdaki tabloda gösterilmiştir :

Tablo 25
(Şirket-i Hayriye Bünyesindeki Gemiler)

ADI	AĞIRLIK	GÜÇ (beygir)	YAPIM YILI
13-Galata	63.95 groston	40	1275
18-Asayış	139.80 groston	90	1281
19-Seyyar	108.96 groston	70	1285
20-Terakki	108.96 groston	70	1285
21-Sürat	108.96 groston	70	1285
22-Tayyar	101.54 groston	60	1285
23-Azimet	90.31 groston	60	1286
25-Selamet	90.31 groston	60	1286
26-Suhulet	274.65 groston	60	1286
27-Sahilbend	310.93 groston	80	1287
33-Nusret	136.68 groston	80	1288
34-Gayret	136.68 groston	80	1288
35-İşgüzar	22 tonilato	25	1297
36-Mirgün	16 tonilato	15	1291
37-İhsan	136 tonilato	90	1306
38-Şükran	136 tonilato	90	1306
39-Neveser	146 tonilato	90	1306
40-Rehber	146 tonilato	90	1306

⁴⁸² Şükrü Yaman, "Şirket-i Hayriye Tarihçesi- IV", **Denizin Sesi**, Mart 180983 (İlkbahar sayısı), s. 69

41-Metanet	124 tonilato	80	1308
42-Eser-i Merhamet	124 tonilato	80	1308
43-İkdam	136 tonilato	90	1310
44-İntizam	136 tonilato	90	1310
45-Resan	136 tonilato	90	1311
46-Rüchan	136 tonilato	90	1311
47-Tarz-ı Nevin	56 tonilato	50	1318
48-Dilnişin	56 tonilato	50	1318
49-Hale	187 tonilato	175	1318
50-Seyyale	187 tonilato	175	1318

Kaynak: Şükrü Yaman, “Şirket-i Hayriye Tarihçesi- VI”, **Denizin Sesi**, Ocak 1984 (Kış sayısı), s.52.

Yine aynı yıl, şirket yönetim kurulundan Ziya Paşa'nın yardımcılarıyla, şimendifer idaresinde bulunan emsallerine uygun olarak şirkette bir teknik seyrüsefer bürosu kurulmuştur. Düzenlenen tarifelere göre kömür sarfiyatı da önceden hesaplanabilmiştir. Şirkette ilk yapılan tarife, *Stephan Tophaneliyan Efendi* tarifesidir. Tarifede meydana getirilen yenilikler de bu büronun sayesinde olmuştur. Daha önce vapurlara verilen emirlerde, büyük ilânlarla yapacakları seferlerde hangi saatte hareket edilecek ise o saatte vapurların numarası işaret edilir ve bu ilân idareden kaptana gönderilirdi. Bu düzensiz yöntem, Seyrüsefer Bürosu ile ortada kaldırılmıştır. Bir başka olumlu gelişme, vapurlarda meydana gelen arızaların tamiratını yapmak üzere Hasköy Tersanesi'nin kurulmasıdır.

1905'te şirketin imtiyaz sınırlarında bulunan Salıpazarı semtinde bir iskele inşa edilerek Sirkeci ve Kabataş ile beraber Salıpazarı hattı açılmıştır. Yine bu yıl içinde İdare-i Mahsusa ile 5 yıllık bir anlaşma yapılarak Boğaziçi iskelelerini Haydarpaşa Garı'na bağlamak suretiyle Beşiktaş – Üsküdar – Haydarpaşa hattı işletmeye konulmuştur.

1906'da İngiltere'den getirilen çift pervaneli 58 (Kamer) ve 60 (Rağbet) nolu vapurlar bu dönemde sefere konmuş, 61 (Sultaniye), 62 (Hünkar İskelesi), 63 (Sütlüce), 64 (Küçüksu), 69 (Hüseyin Hakî) ve 70 (Ziya) vapurları Fransız tersanelerine ; 65 (Sarayburnu), 66 (Boğaziçi), 67 (Kalender), 68 (Güzelhisar) İngiliz tersane ve fabrikalarına sipariş verilmiştir⁴⁸³. Ayrıca gişelerde abonman bileti ve gidiş-dönüş biletlerinde indirimli tarife uygulamasına geçilmiştir⁴⁸⁴.

Şirket bu yıllarda İstibdat Yönetimi'nin buraya el atması edeniyle zor günler yaşamıştır. Şirketle hiçbir ilgisi olmayan kimseler, şirketin yönetim kuruluna sızmışlardır.

⁴⁸³ Şükrü Yaman, “Şirket-i Hayriye Tarihçesi- V”, **Denizin Sesi**, Temmuz 1983 (Yaz-Sonbahar sayısı), s. 67

⁴⁸⁴ Dülger, **a.g.m.**, s. 15

Ayrıca hissedarlar cemiyetini toplanmasına da izin verilmemiştir. Bu yüzden yapılması gereken işler zorunu olarak bekletilmiştir.

II nci Meşrutiyet'in ilânından sonra bu kişiler yönetim kurulundan uzaklaştırılmış, görevde olması gerekenler tekrar işbaşına geçmiş ve şirket daha yoğun çalışmaya başlamıştır. 1908 yılı sonunda şirketin durumuna bakılacak olursa; şirketin 12.028.405 yolcu taşıdığı, 15.560.906 kuruş bilet geliri sağlandığı, toplam gelirin de 16.704.027 kuruş olduğu görülmektedir.

1909 yılına ait bir bilânçoda şu ifadeye rastlıyoruz: “(...) İşlerin sıkışmasının başlıca nedeni Meşrutiyet'in ilânından sonra bütün memur ve işçiler, maaşlarının yükseltilmesi talebinde bulunarak hükümetin de bilgisi altında görevlerine başlamışlardır⁴⁸⁵. (...)” Sözü edilen grevin ilk grev olduğu anlaşılmaktadır. Bu grev döneminde bile şirket tüm seferlerini iptal etmemiş, çalışmalarını sürdürmeye gayret göstermiştir. Bu yıl içinde çalışmaya başlayan 59 (Kamer) ve 60 (Rağbet) vapurlarının halk tarafından çok tutulması üzerine, bunlardan 10 kadem daha uzun olmak şartıyla vapur siparişi için bir şartname düzenlenerek İngiltere, Fransa, Almanya ve İtalya'daki 32 tersaneye gönderilmiş ve bunların içinden en iyi fiyatı veren Fransız *Dunqerc Chantier de France* firmasıyla tanesi 13.600 sterline anlaşılmıştır⁴⁸⁶.

Şubat 1910'da şirketin başına Ali Bey geçmiştir. Aynı yıl *İdare-i Mahsusa, Osmanlı Seyrisefain İdaresi*'ne geçmiştir. Bu dönemde, tamir edilemediği için işleyemeyecek durumda olan vapurların tamir işlemi tamamlanarak Lloyd's Şirketi'nin kayıtlarına geçmesi sağlanmıştır. Bu nedenle, bu yılın tamirat giderleri, 1909'a göre 5000 lira daha fazla olmuştur.

1910 yılında 37 (*İhsan*), 38 (*Şükran*), 39 (*Neveser*), 40 (*Rehber*), 41 (*Metanet*), 47 (*Tarz-ı Nevin*), 48 (*Dilnişin*), 49 (*Hale*), 51 (*Süreyya*), 52 (*Şihap*), 53 (*İnşirah*), 57 (*Tarabya*), 58 (*Nimet*), 59 (*Kamer*) ve 60 (*Rağbet*) vapurlarının Lloyd's kayıtları yenilenmiştir. 1910 yılındaki yeniliklerden birisi de Hasköy Tersanesi'nin geliştirilmesidir. Bu yılın giderleri de 14. 856.949 kuruşa yükseltilmiştir.

1912 yılında köprü ve Boğaziçi iskelelerine düzenli bekleme salonları inşa edildiği gibi, Büyükdere, Kuzguncuk ve Beşiktaş iskelelerine de betonarme türü binalar yapılmıştır. Ayrıca bu yıl köprü bekleme salonları elektrikle aydınlanmaya başlamıştır. Şirketin bu çalışma düzeyi , 1884'te 8 milyon olan yolcu kapasitesini 18 milyona

⁴⁸⁵ Şükrü Yaman, “Şirket-i Hayriye Tarihçesi- VII”, **Denizin Sesi**, Temmuz 1984 (Yaz-Sonbahar sayısı), s.

36

⁴⁸⁶ **A.g.m.**, s. 37

çıkarmıştır. 1913 yılında yapılan hissedarlar toplantısında, 71 (*Cevdet Paşa*), 72 (*Fuat Paşa*) ve 73 (*Reşit Paşa*) adlı vapurların siparişi gerçekleşmiştir.

Trablusgarp ve Balkan Savaşları'nda şirket vapurlarının büyük hizmetleri olmuştur. Trablusgarp Savaşı başlangıcında 26 nolu *Suhulet* araba vapuru, tersane tarafından torpil kullanılabilir bir şekilde geliştirilmiştir. Çanakkale'ye gönderilen *Suhulet*, burada asker sevki ile süvari ve topçu alaylarının naklinde kullanılmıştır. O zamana kadar 4 günde yapılabilen sevkıyat, *Suhulet* ile sadece 2.5 saatte gerçekleştirilmiştir.

Şirket vapurlarının önemli hizmetlerinden biri de Balkan Savaşı'nda Bulgar Ordusu'nun Çatalca önlerine geldiği sırada görülmüştür. Marmara sahillerinden asker sevkıyatını, 26, 33, 37, 38, 41, 42, 48, 60, 61, 62, 64, 66, 67, 68, 69, 70 nolu vapurlar gerçekleştirmiştir. Bu vapurlar, İzmit, Yeşilköy, Tekirdağ, Çanakkale, Gelibolu, Karamürsel arasında nakliye ve askeri sevkıyat konusunda Bulgar şarapnelleri arasında kahramanca çalışmışlardır. Şirket, bu iki savaş boyunca 150 bin asker ve 50 bin hayvan nakletmiştir⁴⁸⁷.

1. Dünya Savaşı'nda da şirketin fedakâr çalışmaları göze çarpmaktadır. Savaşa 39 parça gemiyle giren şirket, savaştan 18 gemiyle çıkmıştır. 10 gemisi savaşa hazırlık sırasında asker, erzak, yaralı, hasta vs. hizmetler yaparken, 10 gemisi de muharebede batırılmıştır. Bir gemisi de kullanılmayacak kadar hasara uğramıştır. Kaybın telafisi için hükümete başvuran şirkete, 130.000 lira verilmiştir⁴⁸⁸.

Şirket cumhuriyetin ilk yıllarında ekonomik krize girmiştir. 1925 yılının başlarında basında çıkan haberlerde, şirketin tüm ihtiyat akçesini harcadığı, hizmeti sürdüremeyecek bir hale geldiği ve kurtuluş çareleri aramaya başladığı belirtilmektedir. *Meslek* gazetesinde *Muhiddin* imzasıyla çıkan bir yazıda, “bir taraftan sürekli artan masrafların, diğer taraftan da sürekli eksilen münakale gelirlerinin şirketin iflasına neden olacağı⁴⁸⁹” öngörüsünde bulunulmuştur.

Ayrıca şirketin kendi başına içinde bulunduğu durumdan çıkmayacağı belirtilerek, özelde belediyenin, genelde devletin bu şirkete destek vermesi gerektiği imâsında bulunulmuştur. Bunun yanı sıra, şirketi birtakım vergilerden kurtarmak gerektiği de vurgulanmıştır.

Gerçekten de o dönemde şirketin içinde bulunduğu durum, şirket faaliyetlerini durdurabilecek düzeydedir. Üstelik bu kriz, işçilerin ücretlerinin düzenli verilmemesi

⁴⁸⁷ **A.g.m.**, s. 68

⁴⁸⁸ **TBMMZC**, D:7, C:15, İc:1, 24. Birleşim, 15.01.1945, s.241 (Recep Peker'in meclisteki açıklaması)

⁴⁸⁹ **Meslek**, 27 II. Kanun 1925

sonucunu da doğurmuş, sonunda işçiler Ağustos 1925'te grev yapmaya karar vermişlerdir. Şirket işçileriyle yapılan görüşmelerde işçiler bu grevi kendilerinin organize ettiklerini söylediler de Cumhuriyet ve Meslek'e göre işçileri greve teşvik eden kişi, hukuk müşavirliği yapan Ethem Ruhi Bey'dir⁴⁹⁰.

O dönem ülkede grevin çok da yaygın olmadığı ve işçilerde bu konuda yeterli bir bilincin henüz oluşmadığı göz önüne alınırsa, grevin bir yönlendiricisinin bulunabileceği şeklinde yukarıda adı geçen gazetelerin tespitlerin doğru olma ihtimali artmaktadır. Sonuçta grev amacına ulaşamamıştır. Çünkü işçilerin yerine gemilerde silah altındaki askerler görevlendirilmiştir.

1936'ya gelindiğinde, ulusal endüstrinin kalkınmasını kolaylaştırmak ve ulusal bir burjuvazi yaratmak amacıyla çıkarılan Teşvik-i Sanayi Kanunu'nun, Şirket-i Hayriye'yi de kapsamı için çalışmalara başlanmış, İktisat Vekaleti tarafından şirketin sözleşmesinde gerekli değişiklikler yapılmıştır⁴⁹¹.

c. Özel Sektörün Canlanması ve Sönüşü : Vapurculuk T.A.Ş.

Cumhuriyetin ilk yıllarında denizcilik konusundaki en önemli atılımlardan biri hiç kuşkusuz gemi inşası ve işletmeciliği konusunda özel sektöre verilen teşviktir. Özel sektöre hazineden avans ve kredi sağlanması, birtakım vergi muafiyetleri, girişimcilerin devlet sektörü ile eşit şartlarda rekabet edebilmesine ortam hazırlamıştır.

Bu olumlu gelişme ile özel teşebbüs, deniz taşımacılığında önemli bir paya sahip olmuştur. Öyle ki 1923'te 35 bin olan tonaj, 1929'da 102 bin tona ulaşmıştır. Bu rakamlarda devlet ve özel sektörün payı aşağı yukarı aynıdır. Devlet sektörünün faaliyeti yolcu gemiciliği ve tanker işletmeciliğinde yoğunlaşırken, özel sektör şilepçiliğe önem vermektedir.

Bu dönemde özel teşebbüs için en önemli sorun, o yıllarda kabul edilen yeni gümrük muamele vergisidir. Armatörler bu konuda sık sık şikayetlerini belirtmişlerdir⁴⁹². Bu kanuna göre, dışarıdan gemi satın alındığında, ağır bir gümrük vergisi vermek gerekmektedir. Kanun, dışardan ithâl edilen fakat ülkemizde de var olan ürün ya da malın korunmasına yönelik olduğundan, diğer taraftan ülkemizde dışardan alınacak geminin içerde yapılmasına o dönem itibarıyla olanak bulunmadığından, armatörlerin bu şikayetlerinin haklı olduğu söylenebilir.

⁴⁹⁰ Cumhuriyet, 22 Ağustos 1925 ; Meslek, 25 Ağustos 1925

⁴⁹¹ Ulus, 5 Eylül 1936

⁴⁹² Cumhuriyet, 4 Şubat 1930

Özel teşebbüsün bu konudaki şikayetlerini gidermek üzere hükümet, Haziran 1936'da harekete geçmiş, kabul edilen kanunla, “*Türkler ve Türk şirketleri tarafından 1940 yılına kadar satın alınacak buharlı gemiler için gümrük resmi verilmeyecektir. Ayrıca Türkler ve Türk şirket ve müesseselerinin Türkiye’de ya da mevcut gemilerin bazı kısımlarından yararlanmak suretiyle yaptıracakları buharlı gemilere gerekli eşya ve cihazlar her gemi için bir defaya mahsus olmak üzere vergi alınmadan geçirilebilecektir.*” hükmü getirilmiştir⁴⁹³.

1930 baz alındığında, Türk limanları ile yabancı limanlar arasında işleyen şilep sayısı 30’u bulmuştur. Bu şilepler daha çok Rusya, Türkiye, Yunanistan arasında işlese de zaman zaman Londra, Marsilya gibi limanlarda da ticaret yaptıkları olmuştur.

Fakat 1930’lardan itibaren, devletçiliğin artık yavaş yavaş resmi bir devlet politikası haline gelmeye başlamasıyla, bu iki sektörün birlikte işlemesinden rahatsızlık duyulmaya başlanmış, bu rahatsızlık zaman zaman yöneticilerin demeçlerinde, kimi zaman da basında açıkça ortaya konmuştur⁴⁹⁴. Bu rahatsızlık, dünya ekonomik bunalımı yüzünden iş hacmi azalan *Türkiye Seyrisefain İdaresi*’nin gittikçe büyüyen zararlara girmesiyle daha da artmıştır⁴⁹⁵.

Her iki şirketin de oluşan buhrandan etkilenmesi, bu iki şirketin bu dönemde zaman zaman işbirliğine gitmesini kolaylaştırmıştır. Örneğin Seyrisefain ile özel sektör (Mudanya hattında *Mustafa Cemal*, *Mustafa Raşit* ve *Abdullah İbrahim* şirketleri vapur işletmektedir) arasında Ağustos 1930’da Mudanya-Bursa hattı için bir itilafname imza edilmiştir⁴⁹⁶. Buna göre Seyrisefain hem yük hem yolcu, buradaki şirketler ise yalnızca yük taşıyacaklardır. Taraflar, Karadeniz hattı için de anlaşacakları sırada, özel şirketlerden *Alemdarzade* ve *Sadıkzade* vapur şirketleri arasında anlaşmazlık çıkmış, anlaşma imzalanamamıştır.

Yine bu dönemde, özel sektörün bir kısmında birleşme eğilimi görülmeye başlanmıştır. Bu eğilimin bir nedeni yukarıda da belirtildiği gibi özel sektörün oluşan buhrandan etkilenmesidir. Diğer bir neden ise hükümet kaynaklı gözükmektedir. Yukarıda,

⁴⁹³ **Ulus**, 25 Haziran 1936

⁴⁹⁴ “Vapurculuğumuzun Dertleri”, **Cumhuriyet**, 10 Şubat 1930 (İmzasız yazıda, Seyrisefain’in 15 milyon sermayesi olmasına rağmen zarar ettiği, şimdiki durumda hem Seyrisefain’in açık verdiği hem de Türk vapurculuğunun topyekûn gelişemediği belirtilmiştir.)

⁴⁹⁵ Dünya ekonomik buhranı, her sektörde olduğu gibi taşımacılık alanında da etkisini göstermiştir. Örneğin, Seyrisefain’in Karadeniz hatlarına sefer yapan vapurları önceden bir kerede 25 bin liralık iş yapabildikleri halde, buhranla birlikte en fazla 6-7 bin liralık iş yapar hale gelmişlerdir **Cumhuriyet**, 22 Şubat 1930. Bir başka örnek Samsun Limanı ile ilgilidir. Bu limandan Avrupa’ya tütün, haşhaş, yapağı, yumurta, hububat, deri, buğday giderken, buhran yüzünden ticaret durma noktasına gelmiş, buğday 13 kuruştan 8 kuruşa, yapağı 120 kuruştan 80 kuruşa, deri fiyatları da 100 kuruştan 60 kuruşa inmiştir. **Cumhuriyet**, 4 Mayıs 1930

⁴⁹⁶ **Cumhuriyet**, 29 Ağustos 1930

rekabetten duydukları rahatsızlıklarını belirttiğimiz yönetici kesimin, rekabetin kalkması için kanun teklifi hazırlığı içinde olduğunu duyan özel sektörün bir kısmı, bir anonim şirket çatısı altında birleşmek için çalışmalarına başlamışlardır⁴⁹⁷.

Türk denizciliği açısından bu dönemin en önemli kırılma noktası, devletin özel sektör faaliyetini büyük ölçüde azaltarak, deniz taşımacılığı faaliyetinin çok büyük bir kısmını tekeline almış olmasıdır.

Bu konuda çıkarılan 9 Temmuz 1932 tarih ve 2068 sayılı “*Türkiye İskele ve Limanları Arasında Posta Seferleri Hizmetlerinin Devlet İdaresine Alınmasına Dair Kanun*” ile, sınırlı ölçüde yük taşımacılığı dışında tüm denizcilik faaliyetleri devletleştirilmiş, bunların yönetimi devlete ait *Seyrisefain*’e verilmiştir⁴⁹⁸. Armatörlere ise şilepçilik, özel tertibatlı hayvan nakli, liman ve körfez içi nakliyat ve devletin düzenli vapur işletemediği limanlar arasındaki nakliyat bırakılmıştır.

Yasaya göre eğer armatörler yeni koşullarda iş yapmak istemezlerse, düzenli seferler yapmaya uygun olan gemilerini devlete satabileceklerdir. Satın alma değeri, bir yabancı mühendis, iki armatör ve iki hükümet temsilcisinden oluşan komisyonca saptanacaktır. İki ay içerisinde başvurmayan armatörlerin gemileri satın alınmayacaktır. Satın alınan gemiler, bedellerinin nakden ödenmesine kadar eski sahiplerince kullanılacaktır. Buhran dolayısıyla gemi fiyatlarının çok düşmüş olması, bedelin saptanmasında gemi sahipleri lehine bazı düzenlemelere gidilmesini beraberinde getirmiştir⁴⁹⁹.

Mustafa Şeref Bey’in (Özkan) İktisat vekilliği sırasında kabul edilen bu yasa, Eylül 1932’de Mahmut Celal Bey’in (Bayar) İktisat vekili olmasıyla ortaya çıkan, “yasanın değiştirileceği” söylentileri üzerine tam olarak uygulamaya girmemiştir⁵⁰⁰. Yeni yasa beklentisi, armatörleri gemileri satma konusunda aceleci olmamaya yönlendirmiştir⁵⁰¹.

Tepkiler üzerine aynı yıl içinde bu tekelin hafifletilmesine çalışılmış, 29 Mayıs 1933 tarihli ve 2239 sayılı Denizyolları İşletme Kanunu ile bir taraftan *Seyrisefain İdaresi*

⁴⁹⁷ Armatörler, birleşmeleri aleyhinde bir cereyan bulunduğunu dikkate alarak, bu oluşumlarını gizlemişlerdir. **Cumhuriyet**, 26 Nisan 1930

⁴⁹⁸ **Düstur**, 3. Tertip, C : 13, 09.07.1932, s.1225 ; **Resmi Gazete**, S: 2151, 17.07.1932 Kanununun 3. maddesine göre, Posta seferleri yapma işini devletin alması nedeniyle, şimdiye kadar bu işte çalışmakta olan özel gemi sahiplerinin gemileri, belirli şartlar dahilinde hükümetçe satın alınacaktır. Satın almada, muayenelerinin yapılması, bir heyet tarafından kıymetlerinin belirlenmesi gibi kriterler vardır. Söz konusu heyette, İstanbul’daki İngiliz Lloyd mühendisi, İktisat Vekaleti’nce seçilen 2 kişi ve özel vapur sahipleri tarafından 2 kişi olmak üzere toplam 5 kişinin bulunması öngörülmüştür.

⁴⁹⁹ Tekeli-İlkin, **a.g.e.**, s. 251

⁵⁰⁰ Ali Rıza, “Millî Türk Vapurculuğunu Nasıl Korumalı ?”, **İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası**, S: 11, II. Teşrin 1932, s. 527-528

⁵⁰¹ **Akşam**, 8 ve 9 Kasım 1932

tekrar organize edilirken⁵⁰², diğer taraftan da devlet tekeline, armatörler tarafından kurulacak olan *Türk Vapurculuk Şirketi*'nin de belirli şartlar altında ortak olması kabul edilmiştir⁵⁰³. Ayrıca, özel şahısların ülke içinde şilepçilik yapması da, devletin düzenli posta seferi yapmadığı iskele ve limanlar arasında serbest bırakılmıştır. Kanun ayrıca armatörlerin başka vapur şirketleri kurarak aynı tekeli paylaşmalarına da olanak sağlamıştır.

Yeni yasanın gerekçesinde, önceki 2068 sayılı yasanın deniz taşımacılığında özel kesimi tamamen tasfiye edeceği için eleştirildiğine dikkat çekilerek armatörlere daha geniş bir çalışma sahası bırakacak bir çözüm önerilmiş, rekabete bir düzen vererek özel deniz ticaretini geliştirecek bir ortama varabilmek ve belirli bir tarifeyi uygulatabilmek için armatörlerin bir anonim şirket halinde birleşmeleri öngörülmüştür.

Kanununun 4. maddesinde, düzenli posta seferleri yapmasına izin verilecek olan özel şirketlerin taşıması gereken şartlar belirlenmiştir. Buna göre;

“A- Eshamının nama muharrer ve Türkler’e muhtass olması,

B- Halen mevcut ve posta seferleri yapan Türk armatörlerinden, bu kanununun meriyeti tarihinden itibaren 15 gün zarfında İktisat Vekaleti’ne bir beyanname vermek suretiyle teşekkül edecek şirkete iştirak talebini bildirmiş olanları ihtiva etmiş olması,

C- Aynî ve nakdî olarak ödenmiş sermayenin en az yarım milyon lira olması gerekir⁵⁰⁴.”

Ayrıca bu şirket dışında sermayesi en az 1.000.000 lira olmak koşuluyla bir yıl içinde başka şirketler de kurulabilecektir. Her yıl başında vekâlet, düzenli posta seferlerinin hangi limanlar arasında yapılacağını, her hatta yapılması gereken en az sefer sayısını ilân edecek ve yetki verilmiş kurumlar bu hatları aralarında paylaşacaklardır. Tarifeler de her yıl ilgili kurumların oluşturacağı bir başka komisyonca saptanacaktır.

Yasaya göre Türk limanları ile yabancı limanlar arasındaki taşımacılık, Marmara’da 18, Akdeniz ve Karadeniz’de de 30 tonalitoyu aşmayan nakliyat da posta seferleri sayılmamış ve faaliyet alanı genişletilmiş, buna karşın şilepçiliğin alanı daraltılmıştır.

⁵⁰² Yeni organizasyonla idarenin ismi de değişmiş ve *Devlet Denizyolları İşletme Umum Müdürlüğü* ile ona bağlı kuruluşlar da bu değişiklik sırasında ortaya çıkmıştır.

⁵⁰³ Bu konuda 2239 sayılı kanununun 1. maddesinde şöyle denmektedir : *“Türkiye sahillerinde muntazam posta seferleri işi devlet inhisarına alınmıştır. Bu inhisar, Denizyolları İşletme Müdürlüğü tarafından işletilir. Ancak 4. maddede tayin olunan evsaf ve şeraiti haiz olmak üzere bu kanunun meriyeti tarihinden itibaren en çok 6 ay zarfında teşekkül edecek T.A.Ş.’nin de Denizyolları İşletme Müdürlüğü ile birlikte muntazam posta seferi işinde çalışmaya hakkı olduğu gibi, 8. madde mucibince teşekkül edecek diğer Türk anonim şirketlerinin dahi bu işlerde çalışmasına hükümetçe müsaade olunabilir.”* **Düstur**, 3.Tertip, C : 14, 29.05.1933, s.1145 ; **Resmi Gazete**, S: 2419, 05.06.1933

⁵⁰⁴ **Gös.yer**, ss. 1146-1147

Çünkü yasada, “tek cins eşya nakliyatı, sadece iki liman arasında olmak koşuluyla her cins yük ve hayvan taşımacılığı ve en çok üç Türk limanından en çok iki Türk limanına yapılan, en çok üç cins eşya ve hayvan nakliyatı” şilepçilik olarak tanımlanmıştır. Bu dar tanım meclis görüşmelerinde de eleştiri konusu olmuştur.

Yasanın yürürlüğe girmesinden sonra, Vapurculuk T.A.Ş., 21 gemi ve 10.700 tonaj kapasiteyle kurulmuştur. Fakat resmi bir politika haline gelen ve diğer alanlarda genç Cumhuriyet Türkiye için gerçekten etkili bir kalkınma modeli oluşturabilen devletçilik politikasının yol açtığı müdahaleler, özel teşebbüsün yeni şirketler kurarak yaşam alanını genişletmesi bir tarafa, *Türk Vapurculuk Şirketi*'nin yaşamasını bile olanak dışı hale getirmiş ve şirket, 1935 yılında faaliyetini durdurmaya zorlanmıştır⁵⁰⁵.

Fakat dönemin basınında bu durum sanki, “*Vapurculuk T.A.Ş.’nin Türk limanları arasındaki posta seferlerini gerçekleştirmede güçlük çektiği, bunu kendisi için bir zul addettiği, bu yüzden devletten yardım istediği ve devletin de zor durumda kalan bu şirketin yardımına koştuğu*” havası içerisinde kamuoyuna aktarılmıştır⁵⁰⁶.

Şirketin tasfiyesiyle birlikte, şirkete ait *Sadıkkzade, Tari, Aksu, Güneysu, Dumlupınar, Sakarya, Saadet, Tayyar, Seyyar, İnönü (Tunç), Bartın, Kemal, Millet, Vatan, Erzurum, Bursa, Uğur, Saka ve Bülent* gemileri, değerleri biçilerek Devlet Denizyolları İşletmesi Müdürlüğü bünyesine alınmışlardır⁵⁰⁷.

d. Denizbank’ın Kuruluşu :

Celal Bayar’ın başbakanlığı ile birlikte denizyolları konusunda köklü bir reform üzerinde çalışılmış ve sonuçta 1 Ocak 1938 tarih ve 3295 sayılı kanunla deniz ulaştırma ve taşıma sektörleri ile liman işletmecilik hizmetleri birleştirilmiş ve İktisat Vekaleti’ne bağlı kalmak kaydıyla Denizbank adlı kuruluş meydana getirilmiştir. Bankanın kuruluş amacı gerekçede şöyle açıklanmaktadır:

“Memleketin zirai ve sınai hayatındaki inkişaf ve memleket iç piyasalarının tedricen deniz kıyısına bağlanmasındaki ilerleyiş, hem memleket sahilleri arasında ve hem de memlekette dışarıya ve dışarıdan memlekete münakale ihtiyacını gündün güne

⁵⁰⁵ Hatta 27.01.1937 tarih ve 3205 (3295?) sayılı *Denizbank Kanunu* ile özel sektörün tekelden yararlanma olanağı da kaldırıldığından, *Türk Vapurculuk Şirketi* resmen de tasfiye edilmiş ve filosuyla birlikte müktesep hakları *Denizbank*’a devredilmiştir.

⁵⁰⁶ Örneğin dönemin ünlü kalemlerinden Asım Us, bu olayı şöyle yorumlamıştır: “(..) *Vapurculuk Şirketi*’nin sermaye sahipleri bundan memnun. Çünkü şirketin denizyollarına vereceği vapurların bedelini para olarak devletten alacaklar. Böylece, *Denizyolları* ile bir tür rekabet durumunda kalarak idaresinde büyük zorluklara uğradıkları bu işten, sermayelerini kurtarmış bulunacaklar.” Asım US, “Deniz Postaları”, **Kurun**, 30 II. Kanun 1936

⁵⁰⁷ Tutel, **a.g.e.**, s. 191-197

artıracaktır. (...) Diğer taraftan deniz işlerimize ait teşkilatın bir kısmı halen devletleştirilmiş bulunmasına rağmen bunların devlet idaresi, devlete ait ticari müessese, hususi sermayeli ve imtiyazlı müessese gibi muhtelif ve birbirinden mahiyeten ayrı şekillerle idare edilmesi, birleştirilmekten maksat olan hedef ve gayeyi temin edememektedir.

Bugünkü vaziyet bu şekilde olduğuna göre, deniz teşkilatımızın plânlı ve şuurlu çalışabilmesi için bütün işlerin bir elde toplanmasına ihtiyaç olduğu kanaatine varılmış ve böyle bir teşekküle ise ancak uhdesine verilecek hizmetlerin aynı zamanda mühim olan finansman ve krđi işlerini tanzim ve idare edebilecek kabiliyette olması düşünülerek kendisine hakiki bir banka mahiyeti verilmesi zarurî görülmüş, ve bu maksatla da Denizbank Kanunu projesi hazırlanmıştır⁵⁰⁸.

Denizbank ile ilgili kanun mecliste görüşülürken söz alan Afyon milletvekili Berç Türker, kısa süre sonra faaliyete başlayacak olan Denizbank'ın sermayesinin birtakım eski gemi, duba, fabrika, rıhtım ve demirbaş eşyadan ibaret olduğunu, nakdî sermayenin de devredilecek kurumların kasalarında bulunan , ihtiyaca yetmeyecek az miktarda paradan ibaret olduğunu belirtmiştir. Türker'e göre, eğer bankanın kasasında önemli bir miktarda nakit olmazsa, kendisinden beklenen görevleri yerine getiremeyecektir. Ayrıca Türker, deniz işleriyle ilgilenecek bir bankanın merkezinin İstanbul değil de Ankara olmasını da eleştirmiştir⁵⁰⁹.

Türker'e yanıt veren İktisat Bakanı Şakir Kesebir (Tekirdağ), Denizbank'ın parasının olmadığı fikrinin doğru olmadığını, meclise banka için 50 milyon liraya kadar ödenek verilmesini içeren bir layiha sunduklarını , bu sermayenin 27 milyon lirasının bugün yeni bankanın bünyesinden toplanacak olan çeşitli deniz kuruluşlarının getireceği değerler ile bir miktar nakitten oluştuğunu, geriye kalan 23 milyonun da bütçe yardımları ile ve bankanın dereceli olarak kârından ekleyeceği paralarla sağlanacağını belirtmiş, 50

⁵⁰⁸ TBMMZC, D:5 C:7 , 24.05.1937, S.sayısı:2 , s. Gerekçede ayrıca sağlanacak yararlardan da söz edilmiş, bu yararlar şu şekilde sıralanmıştır:

“1- İktisat Vekaleti'nin bugünü kadrosu ile kaft derecede kontrol edilmesine imkân olmayan deniz teşekküllerinin Denizbank vasıtasıyla bir elden ve aynı zamanda hem daha iyi ve hem de ticarî, malî ve teknik icaplar dairesinde idaresi imkânları elde edilmiş olacaktır.

2-Ticari mahiyette ve hükmi şahsiyeti haiz bir teşekkül olarak kurulacak olan Denizbank, Eti ve Sümer gibi mümasil bankalarda bittecriübe sabit olduğu vechile, kendi iş programının tatbiki için hariç ve dahilde daha kolay krediler temin edebilecektir.

3-Ticaret ve teknik esaslar dairesinde iş görecek olan bu banka, devlet sistem ve formalitelerine tabi tutulmayacağından, idaresindeki teşekküllerin işlerini daha geniş ve daha basit imkân ve sistemlerle yürütülebilecektir.

4-Deniz nakliye hizmetleri üzerinde işbirliği vücuda getirilmek suretiyle halkın muhtelif müesseseler ve mercilerle olan iş irtibat ve münasebetinin doğurduğu müşkülât ortadan kaldırılmış olacaktır.”

⁵⁰⁹ Ulus, 25 Aralık 1937

milyonluk sermayenin Bakanlar Kurulu kararı ile 125 milyona kadar çıkabileceğini de belirtmiştir.

Kesebir, merkezin Ankara olması eleştirisini yanıtlarken de, kanun tasarısının meclise arz edildiğinde merkez olarak İstanbul 'un teklif edildiğini, fakat geçen süre zarfında yapılan inceleme sonucunda, merkezin Ankara olmasında büyük yararlar görüldüğünü bu yüzden bu konunun kendisi tarafından ilgili encüme rica edilerek düzeltildiğini söylemiştir.

Görüşmelerde bir başka tartışma bankanın adı konusunda yaşanmıştır. S.Maksudî Arsal (Giresun), *Denizbank* sözcüğünün gramer kurallarına uygun olmadığını *Deniz Bankası* denmesi gerektiğini belirtmiş, İ. Müştak Mayakon (Siiirt) ise, tabirin doğru olduğunu, bu tabirin dilin bir inceliğini belirttiğini söylemiştir⁵¹⁰.

Kanunun 2. maddesine göre Denizbank şu görevleri yerine getirecektir:

1- *Deniz, göl, nehir, limanlarda ve bunların kıyılarında deniz ticareti ve sanayii ile denizcilik mevzularına dahil diğer her türlü işleri ve bu meyanda yapacağı deniz, göl, nehir ve liman münakalatının mütemmimi addolunacak ve İcra Vekilleri Heyeti kararıyla zaruri görülecek iskele ve şehirler arasında kamyon ve otobüslerle nakliyat yapmak ve bu işler için taahhüdata girişmek,*

2- *Denizcilik işlerinde kredi açmak,*

3- *Her türlü banka muameleleri yapmak,*

4- *Turizm işlerinin denize ait kısımları ile uğraşmak,*

5- *Deniz sıhhi ve içtimai yardım teşkilatı kurmak ve işletmek,*

6- *Devlet reisine ait deniz vasıtalarını ; bilumum işletme, mübayaat, işletme ve müteferrik masraflar karşılığı olarak İktisat Vekaleti bütçesine her sene konulacak tahsisatı toptan alarak idare etmek⁵¹¹.*”

Ayrıca banka, yerine getireceği hizmetleri, İktisat Vekaleti'nden alacağı direktiflere göre yapacaktır (m.3).

Dördüncü maddede, bankaya bağlı idareler sıralanmıştır. Bu idareler, Denizyolları ve A.K.A.Y. İşletmeleri, Fabrika ve Havuzlar İdaresi, İstanbul, İzmir ve Trabzon Liman İşletme İdareleri, Tahlisiye Umum Müdürlüğü, Kılavuzluk ve Römorkörcülük Müdürlüğü Van Gölü İşletme İdaresi'dir. Görüşmeler sırasında İktisat Vekili Şakir Kesebir, kısa bir

⁵¹⁰ TBMMZC, D:5 , C:14, 21. Birleşim, 27.12.1937, s. 110-111

⁵¹¹ Gös. Yer, s. 112

süre sonra Fenerler İdaresi'nin de devletleştirileceğini, bu yüzden maddenin buna göre düzenlenmesini istemiş, teklif kabul edilmiştir⁵¹².

Banka ülke genelinde şubeler açabilecek, İktisat Vekaleti'nin izni ile gerçek ya da tüzel şahıslarla ortak bir şekilde kendi alanında girişimlerde bulunabilecek (m.5) , tahvilat çıkarabilecek, 15 yıl kadar vadeli istikrazlar yapabilecektir (m.8).Bankanın yönetim kurulu, bir genel müdür, bir başkan ve üç üyeden oluşacaktır (m.10).

Bankanın yıllık net kârının % 10'u ihtiyat akçesine ayrılacaktır. Bu durum, ihtiyat akçesi toplamı 5 milyon lirayı buluncaya kadar devam edecektir. Geriye kalanın % 1'i yönetim kuruluna, % 3'ü de memurlara ikramiye olarak verilebilecektir.

Banka genel merkezi için Çankaya Caddesi'nde bina tahsis edilmiştir. Bankanın ilk şubesi İzmir'de faaliyete geçmiştir. Banka, halka deniz sevgisini geliştirmek için deniz sporlarını teşvik etmeyi de hedeflemiştir⁵¹³.

Fakat Denizbank fazla uzun ömürlü olamamış, “Satiye” ad verilen bir dava ile ilgili olarak 1 Temmuz 1939'da lağvedilmiş, görev ve hakları 3633 sayılı kanunla Devlet Denizyolları İşletmesi Umum Müdürlüğü ile Devlet Limanları Umum Müdürlüğü adlı iki kuruluşa devredilmiştir.

e. Dönemin Diğer Kuruluşları :

ea. Tahlisiye Teşkilatı :

Teşkilat, Osmanlı Devleti'nce alınan karar üzerine, tesis masrafları Bahriye Nezareti tarafından ödenmek, bakımı yapılmak kaydıyla 1869 yılında *Tahlisiye İdaresi* adı altında kurulmuştur. İdare 12 yıl bu şekilde faaliyet göstermiş, daha sonra Avrupa devletlerinin müdahalesiyle idareye el konmuş, 1863 yılında bir nizamname ile seçilen Avrupa delegesinin -ki bu İstanbul'daki İngiliz konsolosudur- yönetimi altında, Liman Riyaseti'nce tahlisiye işleri yürütülmüştür⁵¹⁴.

1915 yılına kadar görünürde Osmanlı yönetiminde olsa da, yabancı devletlerin elinde faaliyetini sürdürmüştür. 1. Dünya Savaşı'nda ise 1915-1920 arasında Osmanlı Devleti yönetilmiştir. İşgal sırasında ise İngiliz, Fransız ve İtalyan üyelerden oluşan bir karma komisyon yönetimi ele almıştır. 9 Haziran 1923'ten itibaren T.B.M.M yönetimine geçmiştir. 14 Nisan 1924'te, 617 sayılı *Tahlisiye İdaresi Teşkilat ve Görevleri Hakkında*

⁵¹² Gös. Yer, s. 112-113

⁵¹³ Ulus, 3 Mart 1938

⁵¹⁴ Denizin Sesi, (Yaz-Sonbahar 1982), s. 15

Kanun çıkarılmıştır. Çıkarılan bu kanunda, idarenin Ticaret Vekaleti'ne bağlı ve katma bütçeli olduğu belirtilmiştir⁵¹⁵.

Her ne kadar devlet tarafından bir şirket kurulduysa da yabancı tahlisiye gemileri bu alanda baskın rol oynamayı sürdürmüşlerdir. *Ocean Salvaze* adlı İngiliz şirketi dört gemi ile (Cesar, Lemina, Cleopatra ve Lovalet) Marmara ve Karadeniz'de, İsveç şirketi *Belos* adlı gemi ile Çanakkale Boğazı civarında faaliyet göstermişlerdir⁵¹⁶. Fakat yabancı gemiler de bu konuda tatmin edici olamamışlardır. Seyrisefain'e bağlı gemilerden Alemdar gemisi, eski olması ve çağdaş tahlisiye araçlarına sahip olamaması nedeniyle işlevini tam anlamıyla yerine getirememiştir.

İdare için 1929 yılında 267.461 lira⁵¹⁷, 1930 için ise 273.317 lira tahsisat verilmiştir⁵¹⁸. 1935'e gelindiğinde tahsisat ancak 330.621 liraya çıkarılmıştır⁵¹⁹.

Tahlisiye İdaresi'nin geliri, Karadeniz'e çıkan her türlü geminin her bir "rüsûm tonalitosu"ndan alınan 5 kuruşluk tahlisiye vergisi ile aynı hasılatın bankalara ödenmesinden kaynaklanan faizlerden oluşmuştur⁵²⁰. Gelir konusunda cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren çok fazla iniş çıkışlar yaşanmadığı görülmekte ise de 1932 yılında bu durumun değiştiğini, belirtilen yılda gelirin 1.056.039 lira gibi büyük bir rakama ulaştığını görmekteyiz⁵²¹. Bu gelir fazlalığının en önemli nedeni, ekonomik buhranın etkilerinin nispeten azalmasıyla Rusya, Romanya ve Bulgaristan limanlarından hububat, gaz, benzin, mazot, kereste, tütün vb. maddelerin ihracatının artmasıdır.

Bir diğer neden, hükümetin aldığı bir kararla tahlisiye vergisinde indirim gitmesi, bunun yanı sıra gemiler için "1 yıllık abonelik" tesis etmesidir. Fakat gelirdeki bu artış uzun sürmeyecek, yeni bir savaşın ayak sesleri karşısında Karadeniz'de tekrar bir durgunluk yaşanacak, gelir hızla düşecektir. Öyle ki, 1936 geliri 361.56 lira olurken⁵²², 1937'de gelir daha da azalacak, 178.981 lira olarak gerçekleşecektir⁵²³.

İdare, 1938'e kadar çeşitli kuruluşlara bağlı kalmış, bu tarihten itibaren ise Denizbank'a bağlanmıştır.

⁵¹⁵ **Düstur**, 3.Tertip, C : 6, 14.04.1925, s.310 ; **Resmi Gazete**, S: 95 , 20.04.1925

⁵¹⁶ **Cumhuriyet**, 20 Nisan 1930

⁵¹⁷ **Düstur**, 3.Tertip, C : 10, 13.05.1929, s.1020

⁵¹⁸ **Düstur**, 3.Tertip, C : 11, s.1222

⁵¹⁹ **Düstur**, 3.Tertip, C : 17, 15.04.1936, s.473

⁵²⁰ **TBMMZC**, D: 4, C: 1, 6. Birleşim, 28.05.1931, s. 80

⁵²¹ **Düstur**, 3.Tertip, C : 17, 13.04.1936, s.470

⁵²² **Düstur**, 3. Tertip, C: 21, s. 670

⁵²³ **Düstur**, 3. Tertip, C: 21, s. 855

eb. Fenerler İdaresi :

Osmanlı döneminde bilinen ilk fener III. Osman döneminde Ahırkapı'da yapılmıştır. Bu fenerin yapımına bir deniz kazası neden olmuştur. 1755'te Mısır'a sefer yapan bir gemi Kumkapı'da karaya oturunca, padişah emriyle Ahırkapı feneri yapılmıştır⁵²⁴. 1855 yılında denizcilere yardımcı olmak üzere Bahriye Nezareti tarafından Gelibolu, Rumeli, Anadolu, Şile ve Karaburun'a fenerler yapılmıştır.

Bundan 3 yıl sonra da Fransa İmparatoriçesi Eugene, Abdülaziz'e iade-i ziyarete geldiği sırada kendisini getiren vapurun süvarisi Marius Michel'in: "*Kıyılar aydınlanmıyor, sıkıntı çekiyoruz.*" şikayeti üzerine Fuat ve Âli Paşalar'ın çabalarıyla, 1860 yılında Bahriye Nezareti'nin bir şubesi şeklinde *Fenerler İdaresi* oluşturulmuş, fakat "araya giren kuvvetli tavsiyeler" üzerine 5 yıl için yönetimi Marius Michel'e teslim edilmiştir⁵²⁵. Bir tür imtiyaz kazanmış olan Michel, işin kârlılığını anlamış ve Fransa'da saatçilik yapan Gabriel Kolas adlı bir Fransız ile ortak olmuş, Abdülaziz'den 20 yıllık bir imtiyaz almayı başarmıştır. Bu imtiyaza göre, o an devletin elinde bulunan 19 fenerin gelirleri Michel-Kolas ortaklığına bırakılacak, tüm fenerlerin yıllık kazancının % 78'i imtiyaz sahiplerine, geri kalanı da hükümete verilecektir. Diğer taraftan sözleşmeye göre imtiyaz sahipleri, bu gelirlerle 17 fener daha inşa edeceklerdir.

Söz konusu 19 fenerin geliri 1.705.000 lirayı bulmuş, dolayısıyla da 1.330.000 lira Michel-Kolas ortaklığına kalmıştır. Başka bir deyişle hiçbir riske girmeden önemli kazançlar elde etmişlerdir. Sözleşmenin 1875'de bitmesi gerekirken, çeitli nedenlerle 1879'a kadar uzatıldığı, bu yıl yapılan sözleşme ile imtiyazın 20 yıl daha uzatıldığı görülmektedir.

Bununla da kalınmamış, hemen iki yıl sonra yapılan bu sözleşme ile Kızıldeniz ve Basra Körfezi'nde de fenerler kurulması için şirkete imtiyaz verilmiş ve inşa edilecek fenerlerden ilk kısmı oluşturacak olan 12 tanesinden elde edilecek gelirin % 28'i ve geri kalanın net olmayan hasılatından da % 10'unun hükümete ait olması şartı getirilmiştir⁵²⁶. Yani hükümetin payı biraz artırılmıştır. Sözleşme süresince toplam 3.318.000 altın liralık bir vergi geliri elde edilmiştir. Dolayısıyla şirketle %72'lik pay olarak 2.389.000 lira kalmıştır.

Ekim 1894'te yapılan dördüncü sözleşme ile imtiyaz süresi Eylül 1899'dan itibaren 25 yıl uzatılmıştır. Sözleşmede yine devlet lehine bir iyileştirme yapılarak vergi gelirleri

⁵²⁴ Deniz Sesi, (Yaz-Sonbahar 1983), s.12

⁵²⁵ İktisadi Yürüyüş, S: 35-36 (Münakalat Fevkalade Sayısı), s.20

⁵²⁶ Ulus, 30 Aralık 1937

“yarı yarıya” olarak tespit edilmiştir. Ancak bu sözleşmeyle şirketin fener inşaatı yükümlülüğü kaldırılmıştır. Buna rağmen kendilerine ayrılmış olan hissenin açıklaması, “*Saltanat-ı seniyyeye olan saffet ve sadakatleri*⁵²⁷” olarak açıklanmıştır.

Son sözleşmeye göre imtiyaz süresi 1924 yılında dolacakken, fenerlerin imtiyaz süresinin devamı hakkında 14 Nisan 1913’te de bir sözleşme yapılmıştır. Sözleşmeye göre imtiyaz, Eylül 1949’a kadar uzatılmıştır⁵²⁸.

3 Mart 1925’te 576 nolu kanunla meclisçe onaylanan sözleşmeye göre ayrıca, millî sınırlar dahilinde mevcut tüm fenerler ile hükümet tarafından inşa edilecek 5 fenerin her türlü masrafları, tamamen Fenerler İdaresi’ne ait olacaktır⁵²⁹.

Yine sözleşmede “millîleştirme” politikasına uygun olarak “azami 5 kişiden başka idare memur ve müstahdemlerinin Türk olacağı” ve “idarenin haberleşmesinin Türkçe yapılacağı” da vurgulanmıştır. 1931 yılında, Türkiye’deki imtiyazlı şirketlerle yapılan readaptasyon sözleşmeleri sırasında Fenerler İdaresi sözleşmesine de ekler yapılmıştır.

Kıyıların aydınlanması ve kıyı emniyetinin hükümete devri, 14 I. Kanun 1938’de 3302 sayılı kanunla olmuş, imtiyaz 500 bin lira karşılığında yabancılardan satın alınmıştır. Satın alma konusundaki meclis görüşmeleri oldukça tartışmalı geçmiştir. Özellikle Emin Sazak (Eskişehir) ve Hüsnü Kitapçı (Muğla), bu şirketin şimdiye kadar ülkeden çoktan atılması gerektiği yönünde görüş bildirmişler, satın alma bedeli olarak verilecek 500 bin liralık miktara da karşı çıkmışlardır⁵³⁰.

Bütçe Encümeni adına söz alan Raif Karadeniz (Trabzon), hükümetle Fenerler İdaresi arasında geçmişten gelen bir sözleşmenin bulunduğunu, bu sözleşmeye göre devletin istediğinde şirketi alabileceği, fakat karşılığında belirli bir tazminat ödeyeceğinin belirtilmiş olduğunu, hükümetin şirketi almak için başvurduğu sırada şirketin anlaşmaya yanaşmadığını, konunun Danıştay’a gittiğini Danıştay’ın da şirketin daha 11 yıllık işletme hakkının bulunduğuna karar verdiğini bu yüzden 11 yıl için, 500 bin liralık bir tazminata

⁵²⁷ **TBMMZC**, D :5 , C: ,23. Birleşim, 03.01.1938, S. Sayısı: 52, s. 1

⁵²⁸ **Ulus**, 30 Aralık 1937

⁵²⁹ **Düstur**, 3.Tertip, C : 6, 03.03.1925, İstanbul, 1932, s.131 ; **Resmi Gazete**, S: 87 , 04.03.1925

⁵³⁰ Sazak, o ana kadar idareyi elinde bulunduran yabancılara hem tazminat hem de satın alma bedeli ödenmesini, “*Bunu verelim, âlâ... Fakat bunu vermekle bu adamlar bizim hâlâ gaflette olduğumuzu ve dedelerimizden miras kalan o gafletten uyanmamış olduğumuzu zannedecekler. Nasıl olur da cumhuriyet idaresi altında isbat-ı rüşd etmiş olan milletimiz uyku ile itham edilebilir? Biz bunları bu zamana kadar nasıl yaşattık? (...) Bu parayı bunlara vermek günahıdır(...)*” sözleriyle eleştirirken, Kitapçı da, “*Hiçbir tesis sermayesi koymadan, devletin evvelce mevcut fenerlerini yakmak suretiyle, hiçbir masraf ihtiyar etmeden, sonraki yaptıklarını da evvelki mevcutların getirdiği kazançlarla yaparak senelerce milyonlarımızı sömürüyor. (...) Celal Bayar hükümetini ve Maliye Vekaleti’ni bilhassa tebrik etmeyi bir vazife biliyorum. Yalnız hakikaten bize ancak geriye para vermesi lazım gelen bir müesseseye 500 bin lira vermeyiz hakikaten acıklıdır. (...)*” diyerek bu paranın verilmemesi yönünde görüş bildirmiştir. **TBMMZC**, D :5 , C:23 ,23. Birleşim, 03.01.1938, s.8

karar verdiğini söylemiştir. Ödenecek para, işte bu tazminattır. Karadeniz, bu sözleşmeyi cumhuriyet hükümetlerinin yapmadığını, fakat buna uyulması gerektiğini de eklemiştir⁵³¹. İdare, bir süre sonra Devlet Limanları İUM'ne bağlanmıştır⁵³².

ec. Van Gölü Seyrisefain İşletmesi

Van Gölü'nde vapur çalıştırmak için ilk girişim, Sultan II. Abdülhamit'in saltanatı döneminde Osmanlı'nın iki Ermeni vatandaşı tarafından gerçekleştirilmiştir. 12 Kasım 1879'da *Artin Sarrafyan* ile *Abraham Kavafyan* adlarındaki bu kişilerle imtiyaz süresi 40 yıl olan bir sözleşme yapılmıştır. Sözleşmeye göre, iki yıl içinde iskelelerin inşasına başlanacak, bundan bir buçuk yıl sonra da vapur çalıştırılmasına başlanacaktır. Ayrıca imtiyaz tarihinden 5 yıl sonra devletin ihtiyaç gördüğü yerlerde bir yıl içinde yeniden iskele inşa edilecektir. Bir yıl içinde vapur çalıştırılmaya başlanmazsa sözleşme iptal edilecektir.

Fakat Osmanlı yönetimi bir süre sonra aldığı kararla, Van Gölü üzerinde gemi işletmesi işinin *İdare-i Mahsusa* tarafından yapılmasına karar vermiş bu yüzden de sözleşme onaylanmamış, iki girişimciye yaptıkları harcamalar geri ödenmiştir⁵³³.

Cumhuriyet dönemine gelindiğinde, Van Gölü'nde düzenli seferlerin sağlanması amacıyla Nafia Vekaleti'ne bağlı *Van Gölü Seyrisefain İdaresi* kurulmuştur. 24 Mayıs 1928 tarih ve 1347 sayılı kanun ile Van İl Özel İdaresi'ne devredilen⁵³⁴, 19 Mart 1934'teki bir nizamname⁵³⁵ ile de idareye ait tüm işlerin kontrol ve nezaretinin 1. Umumi Müfettişliğe verilmesi kararlaştırılan *Van Gölü Seyrisefain İdaresi*'nin kuruluş amacı nizamnamede şöyle belirtilmiştir:

⁵³¹ **Gös. Yer**, s. 8-9

⁵³² **A.g.e.**, s. 21 II.Dünya Savaşı döneminde Türkiye sahillerinde bulunan fenerler şunlardır: Hopa, Rize, Yeros, Trabzon, Tirebolu, Giresun, Vona, Fatsa, Ünye, Cıva (Çarşamba), Samsun, Bafra, Sinop (Boztepe), Sinop (İnce), İnebolu, Kerempe, Amasra, Zonguldak, Ereğli (Ötüce), Ereğli (Bababurun), Kefken, Şile, Şamandıra, Anadolu, Rumeli, Karaburun-Rumeli, İğneada, Anadolukavağı, Umuryeri, Kanlıca, Kandilli, Kızılkulesi, Tarabya, Yeniköy, Rumelihisarı, Bebek, Kuruçeşme, Fenerbahçe, Kınalıada, Yalova, Yelkenkaya, Zeytinburnu, Ahırkapı, Yeşilköy, Ereğli (Marmara), Hoşköy, Gelibolu, Doğanaslan, Karakova, Galata, Akbaş, Boğalı, Kilitbahir, Morto, Hellas, Kumkale, Kepez, Çanakkale, Nara, Burgaz, Çardak, Zincirbozan, Feneradası, Ekinlik, Balyos, Hayırsızada, Ayasandros, Kefalos, Tavşanada, Gadero, Mendirek, Mendirek Yeşil, Mendirek Kırmızı, Ponente, Mermerburnu, Babakale, Sivrice, Elyos, Alıburnu, Oğlakadası, Değirmenburnu, Kösten, Sancakkale, Hürmüz, Ankaz, Yenikale, Karaburun, Çeşme, Pasparikos, Kuşadası, Hüseyinburnu, Bodrum, Kriyoburnu, Marmaris, Keşişadası, Kızılıada, Fethiye, Kaledonya, Kaledonya Marin, Adrasan, Alanya, Antalya, Anamur, Kilindire, Provansal, Taşucu, Mersin, Karataş, İskenderun, Domuzburnu.

Yine o dönemde yeni kurulması düşünülenler ise aşağıdadır: Terme, Gerze, Bozcaada, Panogya, Tabopari, Payas, Pendik, Antalya, Yumurtalık, Ayvalık, Erdek, Karabiga, Edremit, Küllük, Aya Yorgi, Dalyan, Kalkan, Merahti, Ataburnu, Bozburun, Ordu, Gökabat, Akbüük, Finike, Yediburunlar, Araklı, Bartın, Galata Şamandıra, Sedef Adası, Ağva, Görele, Kakava Adası.

⁵³³ Tutel, **Gemiler...**, s. 267

⁵³⁴ **Düstur**, 3.Tertip, C : 9, 24.05.1928, s.1083 ; **TBMMZC**, D:3, C:4, İc:1, 82. Birleşim, 24.05.1928, s.349

⁵³⁵ **Düstur**, 3.Tertip, C : 15, 19.03.1934, s.217 ; **Resmi Gazete**, S: 2665, 02.04.1934

- a) Halen mevcut iskeleler arasında nakliyatın icrası,
- b) İktisadî önemde ya da gelişmeye uygun mahaller ile asayiş ve ülke savunması noktasından önemli olan yerlerde yeniden iskele tesis edilerek motor işletilmesi,
- c) Gölde dalyan tesisi ile balık avcılığının ilerlemesinin temini,
- d) Göl kenarındaki elverişli maddelerden kiremit ve tuğla imali,
- e) Duvarcı, sıvacı, doğramacı gibi sanatkârlar yetiştirmek.

Ayrıca idare, ihtiyaç duyulduğu takdirde millî bankalar ya da şirketlerle birleşerek amacı gereği çeşitli teşebbüslere girişebilecektir.

Diğer taraftan işletmenin hükümet açısından asayiş değeri de vardır. İçişleri Bakanı Şükrü Kaya, “(...) Bu yalnız bir münakale ihtiyacı değil, aynı zamanda bir inzibat ve ûmran işi ile de münasebettardır. Elimizdeki bu küçük nakliyat vasıtaları olmasaydı, Ağrı üzerindeki eşkıyaların tüfek sesleri elân işitilecekti. Büyük kumandanlarımızın değerli ve yüksek çalışmaları ve ordunun ve halkın büyük fedakârlıklarıyla sonalandırılan şekâvetin tenkilinde bu göl nakliyatının mühim kıymeti vardır⁵³⁶(...)” sözleriyle bu durumu açıklarken, Ağrı isyanına da atıfta bulunmaktadır.

10 Haziran 1936’da, 3025 sayılı *Van Gölü İşletmesi Kanunu* kabul edilmiştir⁵³⁷. Bu kanuna göre, göldeki taşımacılık işleri İktisat Vekaleti’ne bağlı ve “hükmi şahsiyeti haiz” *Van Gölü İşletmesi* tarafından yürütülecektir.

İşletmeye gemi alımı için Ağustos 1936’da *Fabrika Havuzlar İdaresi*’ne sipariş verilmiştir. *Fabrika Havuzlar İdaresi*’nin bu vapurları 14 ay içinde Van Gölü’nde işler bir halde teslim etmesi öngörülmüştür⁵³⁸. Gerçekten de plânlandığı gibi 14 ay sonra gemiler teslim edilmiş, *Van* adı verilen gemi 5 Ekim 1937’de, *Bitlis* adlı gemi de 19 Ekim 1937’de göle indirilebilmiştir⁵³⁹. Gölde işletmenin ilk gemisi ise adı geçen gemilerden kısa süre önce, 30 Ağustos 1937’de çalışmaya başlayan *2 Nisan* adlı küçük bir teknedir⁵⁴⁰.

İlk işletmenin merkezi 1936’ya kadar Erciş’tedir. Daha sonra Tuğ’a nakledilmiştir. Bu dönemde tanınan özel bir yetki ile işletme, Etibank ile işbirliği yaparak göldeki madenleri işletmek, göl ürünlerinden yararlanmak haklarını kazanmıştır⁵⁴¹.

İdareye verilen 1932-35 ödeneği aşağıdadır :

⁵³⁶ **TBMMZC**, D:5, C:2, , 11. Birleşim, 06.04.1935, s.19

⁵³⁷ **Düstur**, 3.Tertip, C : 7, 10.06.1936, s.1287 ; **Resmî Gazete**, S: 3332, 17.06.1936

⁵³⁸ **Ulus**, 16 Ağustos 1936

⁵³⁹ **Ulus**, 5 ve 19 Ekim 1937. Gemilerin boyu 33.25 m., genişliği 6 m., sürati ise 10 mildir.

⁵⁴⁰ *2 Nisan* Van’ın kurtuluş günüdür.

⁵⁴¹ Tutel, **a.g.e.**, s. 269

Tablo 26
(Van Gölü Seyrisefain İdaresi Ödeneği)

Yıllar	Ödenek miktarı (TL.)
1932	73.600
1933	75.500
1934	74.980
1935	73.230
TOPLAM	297.310

Kaynak: Düstur, 3.Tertip, C : 13-16

Görüldüğü gibi bu yıllar zarfında idareye verilen ödenekte fazla bir değişikliğe gidilmemiştir. İşletme, 1938’de Denizbank’ın kuruluşuyla buraya bağlanmıştır.

ed. Tersaneler :

eda. Haliç Fabrika ve Havuzlar :

Türkler Anadolu’ya geldikten bir süre sonra Karadeniz, Ege ve Akdeniz kıyılarına ulaşmışlar, buralarda çeşitli devlet ve beylikler kurmuşlardır. Bu konuda öncüler, Çaka Beyliği ve Aydın Beyliği olmuştur. Beylikler döneminden sonra kurulan Anadolu Selçuklu Devleti döneminde, Sinop (1214) ve Alanya (1227) ile Aydınoğulları Beyliği’ne ait İzmir Tersanesi’nde (1326) donanma için gemiler inşa edildiği bilinmektedir. Buralarda 80-100 tonluk ahşap tekneler inşa edilip donanımları yapılıyordu. Daha sonraki yıllarda, Osmanlı Devleti'nin kurulmasıyla, İzmit, Karamürsel, Gemlik, Aydıncık (Mersin'e bağlı) ve Gelibolu'daki tersanelerde de gemi inşa edilmeye başlanmıştır. Bunların en önemlileri İzmit ile Gelibolu Tersaneleri idi ki, bunlarda yılda 15'er kadirga yapılabiliyordu.

Osmanlı Devleti zamanında ilk kez Fatih döneminde büyük tersaneler kurulmasına yönelik çalışmalar yapılmıştır. Bunun için Kasımpaşa Deresi’nden başlayarak Camialtı Meydanı’na kadar uzanan alan seçilmiştir. 11 Aralık 1455’te, Haliç ve Taşkızak Tersaneleri’nin kuruluş çalışmaları başlamıştır. Söz konusu yapım çalışmaları sonucunda bölgenin önemi artmış ve Kasımpaşa adlı semt doğmuştur. Fatih döneminde tersanede yelkenli gemilerin yapımına başlanmıştır.

II. Bayezid döneminde tersane, Kemal, Burak ve Piri Reislerin 1487-88 yılları arasında yapımını sağladıkları büyük bir donanmanın yaratılmasına olanak verecek şekilde genişlemiştir. Yavuz döneminde Cafer Paşa’nın denetimi altında daha da gelişen tersane, Kanunî döneminde ve Barbaros’un kaptan-ı deryalığı zamanında Galata kıyılarından Hasköy’e kadar uzanmıştır. Bu geniş alanın Galata’ya açılan kapısına *Azapkapısı*, dereye

açılan kapısına *Kasımpaşa kapısı*, kara tarafına açılan kapısına *Nakkaşhane* (Zindan, Şahkulu) *kapısı*, Hasköy tarafına açılana da *Hasköy kapısı* adı verilmiştir.

Yükselme döneminde, İstanbul, Süveyş, Rusçuk Tersaneleri kurulduktan başka, öteki tersaneler de büyütülüp genişletildi. Öyle ki, Osmanlı Donanması, 1571 yılının Ekim ayında İnebahtı'da Haçlı Donanması tarafından perişan edilmesinin üzerinden altı ay gibi çok kısa bir zaman geçmesine rağmen, yoktan var edilircesine inşa edilen 242 parça gemiyle yeniden denize açılabilirdi. Bu durum da, tersanelerin büyüklüğü ve iş gücü hakkında bir fikir vermeye yeterlidir.

17. yy.ın ortalarından itibaren kadirga yerine kalyon yapılmaya başlanan tersanede ilk kalyon, 1648'de *Uzunçarşı* adıyla kızağa konmuştur⁵⁴². III. Ahmet döneminde, büyütülen tezgâhlarda, 6 Ekim 1718'de ilk kez üç ambarlı (güverteli) bir savaş gemisinin inşası sona erdirilerek büyük bir törenle denize indirilmiştir. 1722-23 yıllarında da büyük bir divanhane, yâni Bahriye Nezareti binası inşa edilmiştir⁵⁴³.

Gemilerin tipleri de giderek değişmiştir. *Niheng-i Bahrî* 1740'ta, *Fetib-i Bahrî* 1746'da, *Birr-i Bahrî* 1747'de, *Nusretnüma* 1749'da, *Berid-i Zafer* 1750'de yine bu tersanede yapıp donatılarak denize indirildi. Cezayirli Gazi Hasan Paşa ile III. Selim'in damadı Küçük Hüseyin Paşa (1758-1803) Tersane'ye büyük hizmetlerde bulundular. III. Selim döneminde Kaptan-ı Derya Giritli Hüseyin Paşa zamanında, 118 toplu *Mesudiye kalyonu* (1798), 128 toplu *Selimiye kalyonu* (1795), 82 toplu *Badel Nusret*, 76 toplu *Aslan-ı Bahrî* ve *Asr-ı Nusrat*, 72 toplu *Bahr-i Zafer*, 50 toplu *Mesken-i Gazi* ve *Hümayi-i Zafer* gibi gemilerin yapımı tamamlanmıştır. Ne var ki, zamanla tesislerin teknik bakımdan çağın gerisinde kalmaya başladığı da bir gerçektir.

II.Mahmut döneminde 64 toplu *Nusratiye* (1835), *Tevfikiye* (1836) ve *Piri Şevket* (1837) denize indirilmiştir. 1837'de Amerikalı F. Rhodes'in çalışmaları ile ilk buharlı gemi yapımına başlanmıştır.

İşletmenin ilk havuzu, I. Mahmut döneminden Abdülmecit dönemine kadar uzayan bir sürede inşa edilmiştir. Büyük gemilerin bakım ve tamiri için bir kuru havuz inşa edilmesi kararlaştırıldığı zaman Fransa ve İsveç'ten bu tür inşaatlarda bilgili ve tecrübeli mühendisler davet edilmekle işe başlanmış, bu uzmanlar da gerekli incelemeleri yaptıktan sonra hazırladıkları raporları ilgililere sunmuşlardır.

⁵⁴² Barış Şimşek, "Haliç Tersanesi Tarihi", **Denizin Sesi**, İlkbahar 1982, (Tersane müdürü Altan Adanır'ın Barış Şimşek ile yaptığı röportajdan)

⁵⁴³ Tutel, **a.g.e.**, s. 140

Fransız mühendisler, kuru havuzun yapılacağı yeri önce tarakla kazacaklarını, bu arada kayayla karşılaşılırsa, su altında parçalayıp düzelttikten sonra, büyük bir *keson*⁵⁴⁴ içinde çalışarak kuru havuzu inşa edeceklerini bildirmişlerdir.

İsveçli mühendisler ise deniz tarafına *palplanj*, yâni birbiri içine geçme perde çakarak içerde kalan deniz suyunu boşaltacaklarını, sonra da toprak hafriyatına başlayacaklarını belirtmişlerdir. Kazı işleri sona erince de çalışmaları kuru inşaat çukurunda sürdürecektir.

Uzun süren incelemelerden sonra İsveçlilerin teklifinin daha uygun olduğuna karar verilmiştir. Bu tercihin bir nedeni de, İsveç projesinin, Fransız projesine kıyasla 2,2 kat daha ucuz olmasıdır.

İhaleyi kazanan İsveçli mühendisler grubunun başkanı Rhode, İsveç-Osmanlı Savunma Anlaşması gereğince, beraberindeki teknik heyetle birlikte 1795 yılında İstanbul'a gelmiştir. İsveçli mühendisler, Önce havuzun yerini tespit etmek için muayene kuyuları açmakla işe başlamışlardır. Bu muayene kuyularını açmakla hem zemin incelemesi yapacaklar, hem de su boşaltma araçlarının yeterliliğini tecrübe etmiş olacaktı. Ekip, Türklerden de teknik elemanlar olarak 1796'da inşaat çalışmalarına başlamış, çalışmalar üç yıl sürmüş ve 1799'da tamamlandı. Bu havuza *Kasımpaşa Havuzu* adı verilmiştir.

II. Mahmut döneminde Osmanlı Devleti'nin deniz gücü iyi durumda bulunduğundan, tek havuz yetmemeye başlamış, 1821 yılında tersane emini Sait Efendi aracılığında, Başmühendis Ali Bey ile, Manol Kalfa'nın gözetiminde birincinin yanı başında, Kasımpaşa Deresi ile Azapkapı arasında ikinci bir havuz yaptırılmış, 1825'te hizmete açılmıştır. 1828'de Eyüp'te İplikhane-i Âmire (halat ve ip fabrikası) kurulmuştur. Bir yandan Tersane'nin büyütülmesi, öte yandan da yan sanayin geliştirilmesi için çalışılmıştır.

Sultan Abdülmecit zamanında üçüncü ve ötekilerden daha büyük bir kuru havuzun inşa hazırlıklarına girişilmiştir. Azapkapısı yönündeki odun deposunun yeri bu havuz için uygun görülerek satın alınmıştır. Bu havuzun ne kadara mal olacağı konusunda bir keşif yapılmış, sonuçta 55.586 altın keseye bu işin yapılabileceği anlaşılmıştır⁵⁴⁵. Bugün 1 numaralı kuru havuz olarak adlandırılan bu havuza ilk kazma 1857 yılında vuruldu. Yeri ikinci havuzla Azapkapı arasında kalan sahadaydı; buradaki odun depoları istimplâk edilerek kuru havuz için yer açılmıştı.

⁵⁴⁴ Keson, su altında temel atmak için yararlanılan, havası boşaltılmış dev bir kutu görünümünde bir araçtır.

⁵⁴⁵ **İktisadi Yürüyüş**, S. 35-36 (Münakalat fevkalade sayısı), 01 Haziran 1941, s.38

Çalışmaları yürütecek olan Vasil Kalfa, tersanedeki inşaatlarda büyük hizmeti geçmiş olan babasıyla birlikte yıllar önce 2 numaralı kuru havuzun inşaatında da çalışmıştır; bu işlerde bilgi ve tecrübe sahibiydi. Ne var ki inşaat, 1861-1869 yılları arasında çalışmalar durduğu için inşaat 13 yıl sürdü ve havuzun tamamlanması ancak 1870 yılında Sultan Abdülaziz zamanında mümkün olabildi. Bu başarısından ötürü Vasil Kalfa ile emeği geçenler Saray tarafında ödüllendirildi⁵⁴⁶.

Bu arada Kırım Savaşı sırasında (1854-1856) Osmanlı Devleti'nin müttefiki olan İngilizler, Sarayburnu'nda, I. Mahmut'un yanan yazlık sarayı olan Yalı Köşkü'nün yerine gemileri için bir tamir fabrikası kurmuşlar, başına da gemi inşa mühendisi Vilimus'u getirmişlerdi. Savaş sona erince İngilizler bu fabrikayı Osmanlı'ya bıraktılar. Dönemine göre çok ileri bir teknikteki bu fabrikada *Merih* ile *Zühaf* adlı korvetlerin makineleri takıldıktan başka, *Utarit* adlı korvetin de makinesi yapılmıştır⁵⁴⁷.

II. Abdülhamit döneminde tersane büyük gemiler yapabilecek duruma gelmiştir. Örneğin 1881'de *Şat* gambotunu yapan tersane 1884'te *Şimşiri* hücumbotunu denize indirmiş, 1885'te *Hamidiye* zırhlısı onarılmıştır. Sonraki yıllarda zırhlı korvet ve firkateyn yapımı sürdürülmüş, 1887'de *Heybetnüma* ve 1890'da *Şahin-i Derya*'nın yapımı tamamlanmıştır.

Bu arada, *Feth-i Bülend*, *Muin-i Zafer* ve *Avnullah* korvetlerinin onarımı için İtalya'daki *Ansaldo* fabrikasına Haliç Tersanesi içinde yer gösterilmesi, idarede bir süre sonra sorunlar yaşanmasına neden olmuştur. Sanki bir imtiyaz elde etmiş gibi Haliç'e yerleşmek gayreti içine giren bu İtalyan kuruluşu ile mücadele etmek kolay olmamıştır. Şirketin geri gönderilmesi, ancak Meşrutiyet'in ilânından sonra mümkün olabilmıştır.

Yukarıda sözü edilen bu üç havuzdan başka, II. Abdülhamit'in Bahriye Nazırı Bozcaadalı Hasan Hüsnü Paşa'nın (1832-1903) girişimiyle Avrupa'dan bir de yüzer havuz satın alınmıştır. Parçalar halinde yurda getirilen bu havuz tersanede monte edilmiş, böylece tersanede 150 tona kadar küçük gemilerin tamirini yapmak mümkün olmuştur.

II. Abdülhamit döneminin sonlarında tersane çalışmaları aksamış, gemilerin yurt dışından alınması sonucu bakım ve onarım çalışmalarına yönelinmiştir. Bu dönemde tüm çabalara rağmen yöneticiler, ülkedeki tersanelerde gemi yapılmaya ikna edilememiştir. II. Meşrutiyet'in ilânı ile tekrar işbaşı yapılmış, tersane Türk-İngiliz sermayeli bir şirkete verilmiştir. 1. Dünya Savaşı'nda birtakım onarımlar burada yapılmıştır.

⁵⁴⁶ Tutel, **a.g.e.**, s. 146

⁵⁴⁷ Tutel, **Gemiler-** ...s. 136

1908'den sonra giderek önemini kaybetmeye başlayan Tersane-i Âmire tesisleri 1910'da İdare-i Mahsusa'ya devredildi. 1913'te *Doklar, Tersaneler ve İnşaat-ı Bahriye Şirket-i Osmaniyesi* adlı bir şirket kurularak *Tersane-i Amire*'nin bir bölümü ile havuzlar bu çatının altında toplandı. Cumhuriyet'in ilânından hemen sonra 1924'te de tersane, M. Kemal Paşa'nın emriyle *Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi*'ne bağlandı.

1 Temmuz 1933 günü kurulan *Fabrika ve Havuzlar Müdürlüğü* bünyesinde yer alan tersanenin Atatürk'ün yeni gemilerin yapımını sağlama, özellikle tersanenin hem onarım hem de yeni gemi yapımı işlerini birlikte sürdüren bir çalışma içinde olması gerektiğini bildiren çeşitli açıklamalarına paralel olarak 1935'te yeni gemi yapımına yönelik çalışmalara başlanmış ve bu yıllar içinde Van Gölü işletmesi için 200 beygir gücünde iki adet yolcu ve yük gemisi, PTT için posta motorları, Kılavuzluk idaresi için servis motorları, A.K.A.Y. için 74 m. boyunda, 18 m. genişliğinde, 7 adet duba üzerinde kurulu büyük bir yolcu iskelesi yapılmıştır. Bu iskele Galata Köprüsü'ne diklemesine bağlanarak Kadıköy ve Haydarpaşa vapurlarının iskelesi olarak kullanılmaya başlanmıştır.

Fabrikayla ilgili olarak, 5 Ocak 1935 tarihinde bir nizamname kabul edilmiş ve yürürlüğe girmiştir⁵⁴⁸. Ayrıca 1939'da, Münakalat Vekaleti tarafından fabrikanın ıslahı için 2 milyon lira ödenek ayrılmıştır⁵⁴⁹. II. Dünya Savaşı yıllarında 1000 tona kadar gemi yapabilecek, 5000 tona kadar da gemi havuzlayabilecek kapasiteye ulaşmıştır.

edb. Camialtı Tersanesi :

Haliç'teki bu tersane, 1455'te Fatih Sultan Mehmet tarafından kurulmuştur. Kasımpaşa Deresi ile askerî Taşkızak Tersanesi arasında yer almaktadır. Aslında, eski Tersane'nin bir bölümüdür.

Camialtı Tersanesi'nin başlangıçta birkaç göz kızağı, bir divanhanesi, bir de mescidi vardır. II. Bayezid tarafından 1484'te genişletilmiştir. Yavuz Sultan Selim bu tersaneyi daha da büyütmüş, üstü kapalı gemi inşa ve onarım kızakları yaptırmıştır. Kanunî döneminde kapalı kızakların sayısı 200'e çıkartılıp, ambarlar ve mahzenler inşa edilmiştir.

I. Mahmud döneminde kuru taş havuzun ve eski havuzların inşasına başlanmıştır. III. Selim zamanında, 1790'da darağacı maçunası, II. Mahmut zamanında, 1830'da haddehane ve dökümhane, 1831'de demirhane, 1837'de Valide Kızağı ile taş kızak, 1848'de "küçük çekiç" fabrikaları kurulmuştur. II. Abdülhamit döneminde, 1885'te kazanhane, çelik fırını

⁵⁴⁸ **Düstur**, 3.Tertip, C : 16, 05.01.1935, s.531 ; **Resmi Gazete**, S: 2905, 20.01. 1935

⁵⁴⁹ **Cumhuriyet**, 9 Temmuz 1939

ve modelhane yapılarak tersanenin artan ihtiyaçlara cevap verecek hale getirilmesine çalışılmıştır⁵⁵⁰.

Cumhuriyet dönemine gelindiğinde, 1938 yılında *Devlet Limanları İUM*'nün *Liman İşletmesi*'ne bağlı olarak *Liman Atölyesi* adı altında kurulmuş, mavna, duba ve *Liman İşletmesi*'ne ait makineli-makinesiz vasıtaların tamir yeri olarak kullanılmıştır.

1944'te *Devlet Denizyolları İUM* ile *Devlet Limanları İUM*'nün, *Devlet Denizyolları ve Limanları İUM* adı altında birleşmesi ile bu müdürlüğe devredilmiş ve *Yeni Atölye* adı altında *Fabrika ve Havuzlar Müdürlüğü*'ne bağlı bir başmühendislik haline getirilerek tamirat ve küçük çapta yeni inşaatlar yapılmıştır.

1953 yılında *Denizbank*'ın yeniden kuruluşunu takiben, müstakil bir ünite haline getirilerek *Camialtı Tersanesi* adı altında çalışmalarını sürdürmüştür.

edc. İstinye Fabrika ve Doklar :

İstinye'de bakım, onarım ağırlıklı gerçek bir tersanenin kurulması için ilk adımlar 1856'da atılmış, Zaptiye Müşiri Fuad Paşa'nın arazîsi üzerinde ticaret gemileri için bir bakım, onarım ve gemi inşa tersanesi inşası için ruhsat verilmişti.

II. Meşrutiyet Dönemi'nde İstanbul Limanı'nın ticarî önem kazanması ve Boğaz'dan geçen gemi sayısının giderek artması ile yoğunlaşan ihtiyacı karşılamak üzere Haliç'e ek olarak, yeni bir tersane kurulması gündeme geldiğinde 1909'da bu işe İtalyanlar talip olmuştur. Gerçekten İstinye, tersane kurulması için çok elverişli bir yerdi. 1909'da İtalyanlara, karşı sahildeki kalafat yerlerine zarar vermemek ve Osmanlı tebaasından işçi çalıştırmak şartıyla ruhsat verilmiştir. Fakat tesiste ancak gemi bakımı ve onarımı yapılabilecekti. Şirket hemen çalışmalarına başladı, kıyı dolguları ve arkadaki yamacın oyulması gibi İşleri tamamladıysa da, araya Trablusgarp Savaşı'nın girmesiyle çalışmalar yarıda kaldı.

1912'de, aynı yerde, *Saint-Nazaire* adlı bir Fransız şirketi, Fransızca adı *Societe Anonyme Ottomane des Docks et Ateliers du Haut-Bosphore* (Boğaziçi, İstinye Havuz ve Destgâhları Osmanlı Anonim Şirketi) adlı bir tersane kurarak gemilere havuzlama ve onarım ve bakım hizmetleri vermeye başladı⁵⁵¹. İdarenin kurucuları arasında, dönemin ünlü isimlerinden Sait Halim Paşa ve Kırdato gibi devlet adamları da bulunmaktadır.

Koyun güneyinde kurulan tersanenin çekirdeği, İstinye'nin o zamanki Neslişah Sultan Mahallesi'nde, daha önceden depoların bulunduğu bölgede, sonraları tersaneye genel

⁵⁵⁰ Tutel, a.g.e., s. 152.

⁵⁵¹ A.g.e., s. 156-157.

müdür olacak Mösyö Negri'nin arsası üzerindeydi. Şirket bu arsanın çevresindeki diğer arsaları da alarak tersane alanını genişletti. Japonya'da İngiltere için yapılmış 8.500 ton kapasiteli, tulumbaları buhar gücü ile çalışan bir havuz satın alındı. 11.400 metrekare alana dökümhane, makine ve inşaat atölyeleri kuruldu ve İstinye Tersanesi 20 Aralık 1912 günü Mösyö Negri yönetiminde hizmete girdi. Boğaz'dan geçen gemiler, gerektiği zaman bu tersaneye girerek onarımlarını yaptırabiliyorlardı.

Birinci Dünya Savaşı'na kadar Fransız şirketinin işlettiği tersaneye, savaş çıkınca askerî öneme sahip olduğu için, donanmanın bakım ve onarımının burada yapılması amacıyla devlet tarafından el kondu. *Goeben (Yavuz)* koyun güney kıyısına, *Breslau* da (*Midilli*) kuzey kıyısına yanaşıp bağlamaya ve tersaneyi üs olarak kullanmaya başladılar.

Şirket, İstinye bölgesini belirlenen amaca uygun bulduktan sonra doku getirmek için girişimde bulunmuşsa da ilk olarak kazanlama ve tesviye binaları kurulmuştur. Aynı zamanda “*o dönem için olağanüstü bir tesisat sayılması gereken ve birçok ülkede tertibatı bulunmayan*⁵⁵²” elektrik sistemi ile oksijen üreten bir atölye yapılmıştır. Dok, 1912'de getirilmiştir⁵⁵³. İşletmenin daha iyi bir hale getirilmesi için uzmanlar da şirket kadrosuna katılmıştır.

1. Dünya Savaşı sırasında şirkette birçok Alman ve Türk işçisi birlikte çalışmıştır. Savaş yıllarında hükümet, “görülen lüzum üzerine” doku fabrikanın karşı sahilindeki rıhtıma çektiirmiş ve dok orada faaliyetini sürdürmüştür.

Tersane, 1918'de Mondros Ateşkesi'nden sonra, önce İngiliz kuvvetleri tarafından, daha sonra da Fransızlar tarafından ele geçirilmiş, hatta Vrangel ordusuna ait birçok geminin onarımı burada yapılmıştır. Fransızlar, tersaneyi 1928'e kadar çalıştırmışlardır.

1924'te tekrar normal faaliyetine dönen *İstinye Tamir Havuzları ve Tezgâhları T.A.Ş.*, 1 Şubat 1938'de İktisat Vekaleti tarafından 285.600 lira gibi döneme göre çok uygun bir rakama alınmış ve devlet elinde ilk faaliyetine Denizbank döneminde başlamıştır. Denizbank'ın kapatılması ile tıpkı diğer idareler gibi Devlet Denizyolları İUM'ne bağlanmıştır.

⁵⁵² İsmet Alkan, “İstinye Fabrika ve Doklar”, **İktisadi Yürüyüş**, S. 35-36 (Münakalat fevkalade sayısı), 01 Haziran 1941, s.35

⁵⁵³ Saçtan yapılmış ve iki tarafı açık yüzen bir havuz şeklinde olan bu dok, gerektiğinde gemiyi içine almak amacıyla denize batmak ve gemiyi üzerine aldıktan sonra tekrar çıkarmak suretiyle bir geminin her türlü onarımına olanak sağlamaktadır. En çok 8500 tonluk bir gemiyi havuzlama kapasitesine sahip bu dok, II. Dünya savaşı yıllarından itibaren ihtiyacı tam anlamıyla karşılayamaz hale gelmiştir. Ayrıca dokun 8500 ton kapasitede oluşu, buna karşın ülkemiz gemilerinin ise genellikle 3000-4000 civarında oluşu, kullanılabilirlik ve ekonomiklik açılarından doku fazla masraflı bir görüntü içerisine sokmuştur.

Şirketin ilk yıllarına ait faaliyet rakamları elde bulunmamaktadır. 1938'den itibaren şirketle ilgili somut rakamlara ulaşılabilmektedir. Aşağıda, şirketin 1938-1941 dönemi ulaştığı rakamlar verilmektedir.

Tablo 27
(İstinye Tersanesi'nde Yapılan Gemiler)

Yıl	Gemiler	Adet	Tonaj
1938	Türk	38	114.059
	Yabancı	14	42.082
1939	Türk	93	125.958
	Yabancı	8	10.357
1940	Türk	112	149.079
	Yabancı	88	48.566
1941	Türk	36	41.495
	Yabancı	4	13.591

Kaynak: İsmet Alkan, "İstinye Fabrika ve Doklar", *İktisadi Yürüyüş*, S. 35-36 (Münakalat fevkalade sayısı), 01 Haziran 1941, s.35.

edd. Hasköy Tersanesi

Şirket-i Hayriye çalıştırdığı vapurların bakım ve onarımlarını yapmak için, 1861 yılında Hasköy ile Halıcıoğlu arasında bir atölye kurmuştu. Başlangıçta birkaç binadan oluşan bu atölye, kısa bir süre içinde eldeki imkânlar nispetinde genişletilmişti.

1884'te 45 metre boyunca ağaç bir kızak yapılmış, çekme gücü olarak da istimle çalışan bir ırgat yerleştirilmişti. 1910 yılında yeni bir kızak daha ilâve edilmiş, istimli ırgat elektrikle çalışır duruma getirilmiş, torna tezgâhları, inşaiye atölyesi ve marangozhane kurulmuştu.

Yıllar boyunca bir Alman teknik müdürün yönetimi altında çalıştırılmış olan bu tersanede, ki o zamanlar "fabrika" deniyordu, küçük hizmet tekneleri yapıldıktan başka, Necmettin Kocataş'ın yönetimi yıllarında, 1938'de, birbirinin eşi, küçük birer Boğaz yolcu vapuru yapılmıştı:

75 baca numaralı olanına *Kocataş*, 76 baca numaralı olanına da *Sarıyer* adı verilmişti. Bu iki vapurda, Hidiv Abbas Hilmi Paşa'nın *Nimetullah* adlı yatından çıkartılan iki buhar makinesi kullanılmıştı. Bu iki geminin her biri 56.369 liraya malolmuştu. Eğer yurt dışında yapılmış olsalardı, her biri 105.000 liraya malolacaktı⁵⁵⁴.

Şirket-i Hayriye'nin 1945 yılında devlet tarafından satın alınması üzerine, Hasköy Tersanesi de *Devlet Denizyolları ve Limanları İUM*'ne devredildi. 1952 Mart'ında

⁵⁵⁴ Tutel, a.g.e., s. 155-156

Denizcilik Bankası'na devredilen tersane, önceleri Haliç Tersanesi'ne bağlı olarak bir Başmühendislik olarak çalıştıysa da 1954'ten itibaren Gemi İnşa ve Tamir İşletme Müdürlüğü adını alarak bağımsız bir ünite olarak çalışmalarını sürdürdü.

Bunun dışında askerî anlamda en önemli tersanenin *Taşkızak Tersanesi* olduğunu da belirtmekte yarar vardır. Tersane, 1456'da Fatih tarafından kurulmuştur. Yavuz ve Kanuni dönemlerinde gelişmiş ve dünyanın en büyük tersanesi olmuştur. Sonraları ihmal edilmiş ve 18.yy sonuna kadar bir gelişme kaydedilememiştir. 1886'da ilk Osmanlı denizaltısı bitirilmiştir.

1. Dünya Savaşı'ndan sonra İstanbul askerden arınmış bölge ilân edilince, tersane Gölcük'e taşınmış ve sadece ticari gemiler üzerinde çalışmaya başlamıştır.

1941'de bir anlamda yeniden kurulmuştur. O zamanlar daha çok havuzlama ve onarım amacıyla kullanılmıştır. Bu arada küçük tonajlı gemiler de burada yapılmıştır.

ee. Gemi Kurtarma İşletmesi :

Dünyada gemi kurtarma konusundaki çalışmalar ve bu konuda şirketleşmeye gidilmesi, 19. yy. ikinci yarısından itibaren başlamıştır. Ülkemizde ise, 1900'lerin başından itibaren bu konuda atılımlar görülmektedir. Ülkemizde bu konudaki ilk ciddi çalışma, Grek Richard adında bir İngiliz tarafından gerçekleştirilmiştir. Richard, Çanakkale yakınında yelkenli kayıkları çekmek üzere bir römorkörle işe başlamış, sonra bu işi büyüterek yine orada bir atölye açmış, bu atölye daha sonra bir şirket haline getirilmiştir. 1. Dünya Savaşı ilânında Çanakkale dışında kalan Grek Richard Kumpanyası, gemilerini İngiliz hükümetine satarak işi bırakmışlardır.

1912 yılında da Danimarkalılar kısa bir süre Türk sularında tahlisiyeciliğe başlamışlar, 1. Dünya Savaşı'nda Çanakkale içinde kalan tek gemilerini Osmanlı hükümetine satarak faaliyetlerini sonlandırmışlardır⁵⁵⁵.

Mondros Mütarekesi'nden sonra Avrupa'daki bazı tahlisiye şirketleri birkaç İngiliz bandıralı gemiyle tekrar gemi kurtarma işi ile ilgilenmişler, tekrar burada faaliyetlerine başlayan Danimarkalı şirketle büyük bir rekabete dahi girmişler, sonuçta hep birlikte iflas etmişlerdir.

1926'da *Kabotaj Kanunu*'nun kabulünden sonra yabancıların çalışmalarına bir süre izin verilmiş ve *Ocean Salvage and Towage* (Açık Denizde Kurtarma ve Çekme) adlı İngiliz şirketi, gemi kurtarma hizmetlerini üstlenmiştir⁵⁵⁶. Bu şirketin filosunda *La Nina*,

⁵⁵⁵ **İktisadi Yürüyüş**, S: 35-36 (Münakalat Fevkalade Sayısı), s.23

⁵⁵⁶ Tutel, **a.g.e.**, s. 317

La Valetta, Cleopatra ve *Caesar II* adlı İngiliz kurtarma gemileri yer almıştır. Kuruluşun sorumlusu Rees adında bir İngiliz kaptandır. Yeni filoda görev alan personelin büyük kısmı Türklerden oluşmaktadır. Fakat durum, Lozan'da kazanılmış olan kabotaj hakkına aykırıdır.

Bu yüzden Boğazlar komisyonu Başkanı Amiral Vasıf Bey, hükümet nezdinde girişimlerde bulunmuş, sonuçta 1 Mayıs 1930'da İngilizler tarafından *Gemi Kurtarma Limited Şirketi* adı altında özel bir şirket kurulmuştur. Başlangıçta şirketin % 45 hissesi, Türkiye Seyrisefain İdaresi'ne ait iken, 1932'de 2070 sayılı kanunla % 70 hissesi Türk Hükümeti'ne ait olmak üzere *Gemi Kurtarma A.Ş.* adını almış, şirketin imtiyaz sözleşmesi feshedilmiştir⁵⁵⁷. Böylece Çanakkale ve İstanbul Boğazı bölgelerinde gemi kurtarma tekeli tahsis olunmuş, bu tekeli işletme, özellikle Türk karasularında ve gerektiğinde yabancı sularda kazazede gemileri ve yolcu ve mürettebatını kurtarmak, bunlara yardım etmek ve çekmek gibi işleri yapmak üzere bir şirket meydana getirilmiştir. Şirkete ait dört İngiliz gemisine de Türk bayrağı çekilerek *Hora, Akbaş, Kilyos* ve *Saros* adları verilmiştir.

Şirket sermayesi 500.000 liradır. İmtiyaz sözleşmesini fesheden kanunun üçüncü maddesine göre, "*Türkiye Seyrisefain İdaresi'nin teşekkül edecek şirkete devredeceği Türk Gemi Kurtarma Limited Şirketi'ndeki hissesiyle Alemdar vapuru, hazinenin işbu şirketteki ilk hissesini oluşturur*"⁵⁵⁸. Yine kanuna göre şirketin kurucuları, şirkete hissedar olarak girecek olan tahlisiyecilerdir. (m.4)

1930-38 döneminde şirket toplam 335.500 ton gemiyi kurtarmış, kurtarılan bu gemilerin kurtarma ve yardım masraflarına karşılık 448.450 sterlin para almıştır⁵⁵⁹.

Yukarıda belirtilen kanunla şirkete sağlanmış olan tekel hakkı 3295 sayılı kanunla 1938'de Denizbank'a verilmiştir⁵⁶⁰.

Denizbank'ın kapatılması ile şirket 1 Temmuz 1939'da Devlet Denizyolları İUM'ne bağlanmıştır. 1939 yılında Çanakkale içinde ve dışında kazaya uğrayan yabancı bandıralı *Çar Ferdinand, Petsano, Vekleontes* gemilerini kurtararak önemli gelir elde etmiştir. Ayrıca Türk bandıralı *Sosyete Şilep*'e ait Bakır gemisi, şirketin *Alemdar* gemisi aracılığı ile

⁵⁵⁷ **Düstur**, 3.Tertip, C : 13, 09.07.1932, s.1229 ; **Resmi Gazete**, S: 2151 , 17.07.1932

⁵⁵⁸ **Gös. yer**, s. 1230

⁵⁵⁹ **İktisadi Yürüyüş**, s. 23

⁵⁶⁰ **Düstur**, 3.Tertip, C : 19, 14.01.1938, s.286 ; **Resmi Gazete**, S: 3814 , 21.01.1938 3318 sayılı kanuna göre, "*Denizbank, 2070 sayılı kanuna göre teşkil edilmiş olan Türk Gemi Kurtarma A.Ş.'nin diğer hissedarları elinde bulunan hisse senetlerini, şirketin imtiyaza ait hakları da dahil olduğu halde mevcut bilcümle hukuk ve vecaibi tamamen kendisine intikal etmek şartıyla, en çok nominal kıymetleri üzerinden satın almaya mezdur. Ancak Denizbank'ın satın alacağı bu hisseler için ödeyeceği para, şirketin borçları çıktıktan sonra kalan mevcut nakit ile matlubatı mecmuunu geçemez.*"

Bozcaada civarında kurtarılmıştır. 1940 başında da Tırhan yolcu gemisi, yine Alemdar tarafından, Karaburun yakınlarında ; özel sektöre ait Attila gemisi Bozcaada yakınlarında kurtarılmıştır. Yine 1941’de de Mersin’den İstanbul’a gelirken Marmaris’te karaya oturan Burhaniye gemisi, Saros kurtarma gemisi tarafından kurtarılmıştır.

ef. İstanbul Rıhtım Şirketi :

Özellikle Ortaçağ’dan itibaren hem Bizans’ın hem de dünyanın sayılı ticaret merkezleri arasında yer alan İstanbul, aynı zamanda dünyanın en güvenli doğal limanları arasında gösterilmiştir. Yıllar boyunca Asya kaynaklı ve Avrupa varışlı ticaret, İstanbul üzerinden yapılmıştır. İstanbul’un en önemli avantajlarından birisi, o zaman Bosphorion olarak adlandırılan Haliç’te gel-git olayının yaşanmaması, bu yüzden gemilerin yükleme-boşaltma yapmaları sırasında mavnalara ihtiyaç duyulmamasıdır⁵⁶¹. Fakat zamanla tesislerin yetersizliği, gemilerin kolayca yanaşabileceği rıhtımların yapımı konusunu özellikle Osmanlı’nın son döneminde gündeme getirmiştir.

Bu konuda Kırım Savaşı’nın ayrı bir yeri vardır. Rusya ile mücadele ettiğimiz bu savaşta müttefiklerimiz olan İngiltere ve Fransa’nın gönderdiği yardımların indirilmesinde büyük zorlukların yaşanması, yardımların bir kısmının kaybı ile artık bir rıhtımın inşası gerekli görülmüştür.

Fakat Haliç gibi kıyı akıntıları olan ve dibi balçıkla kaplı bulunan bir yerde sahil boyunca rıhtım işletmenin getirdiği risk, girişimcilerin buraya yatırım yapmalarını uzun süre engellemiş, İstanbul Limanı’na ticaret gemilerinin yanaşabileceği rıhtımların inşası ve liman hizmetlerinin düzenlenmesi yönündeki en ciddi çalışma ancak 1879 yılında gerçekleştirilmiştir.

Söz edilen yılda uzun görüşmelerden sonra bir Fransız vatandaşı olan Marius Michel ile “*Dersaadet Rıhtımlarının İmtiyazına Dair*” bir sözleşme yapılmıştır⁵⁶². 75 yıllık bu sözleşmeye göre, Karaköy köprüsü, Azapkapısı ile Perşembe pazarı arasında bir yere kaldırılacaktır. İki köprü arasında kışlamakta olan gemiler için boğazda bir yer tayin olunacak, imtiyazın devamı süresince köprüler imtiyaz sahibine kiraya verilecektir⁵⁶³.

Yapılan bu sözleşme, birtakım nedenlerle uygulanamamıştır. Bunun üzerine 26 Ekim 1890’da yeni bir imtiyaz sözleşmesi yapılmıştır. Bu sözleşmenin süresi 3 Kasım 1890’dan

⁵⁶¹ Eser Tutel, **a.g.e.**, s. 275

⁵⁶² Fenerler İdaresi bahsinde, fenerler imtiyazını alan kişi olarak geçen “Mişel Paşa”, Kırım Savaşı sırasında *İmparatorluk Taşımacılık Şirketi*’nin hizmetinde uzun sefer kaptanı olarak çalışmıştır. İstanbul’a geldiği zaman, burada yapabileceği çok şey olduğunu görmüş ve devletin yüksek kademedeki insanlarıyla ilişkilerini sıkı tutmuştur. (Tutel, **a.g.e.**, s. 280)

⁵⁶³ Şükrü Saracoğlu, “İstanbul Rıhtımlarının Alınması”, **Ülkü**, C: 5, S: 27, (Mayıs 1935), s. 165

itibaren 85 yıldır. Görüldüğü gibi sözleşme süresinde 10 yıllık bir uzatmaya gidilmiştir. Verilen bu imtiyaza göre,

1- Michel Paşa 18 ay içinde anonim bir Osmanlı şirketi kuracaktır.

2- İstanbul tarafında, Sirkci'den Unkapanı Köprüsü'ne kadar ve Galata yönünde, Tophane'den aynı köprüye kadar rıhtım yapılacaktır.

3- Bu inşaata 2 yıl içinde başlanacak ve inşaat, 14 yıl içinde bitirilecektir.

4- Şirket, taahhüdünün ifası için 500.000 franklık bir kefalet akçesi ödeyecektir.

Diğer taraftan Osmanlı hükümeti de aşağıdaki vergilerin şirket tarafından alınmasına izin vermiştir :

1- Gemilerden tonalito başına 1 franklık palamar resmi,

2- Gemilere yüklenecek ve gemilerden çıkarılacak eşyanın tonalitosundan 3 frank rıhtım resmi,

3- Dok ve antrepolara konulacak eşyanın 100 kilosundan ayda 2.5 kuruş ardiye resmi,

4- Rıhtıma yanaşan yolcu vapurları, römorkörler ve mavnalardan abonman resmi⁵⁶⁴.

Ana hatları bu şekilde belirtilen İstanbul Rıhtım Şirketi imtiyaz sözleşmesinin bir maddesi ile, “*imtiyazın 40. senesinden itibaren devlet, her ne vakit isterse dok ve antrepo mağazalarıyla teferruatını ve rıhtımları işlemek üzere satın alma hakkı*”nı saklı tutmuştur⁵⁶⁵. Satış bedelini tayin ederken, imtiyazın alınacağı yıldan önceki 5 yılın gayri safi hasılatının ortalaması bulunacak, böylece elde edilen ortalamanın % 80'ine eşit bir para, imtiyaz süresinin sonuna kadar şirkete verilecektir.

Böylece İstanbul Rıhtım, Dok ve Antrepo Türk Anonim Şirketi, her biri 500 franklık 46 bin hisseye bölünmüş 23 milyon frank sermaye ile kurulmuştur. İmtiyaz sahibi Mişel Paşa, konan hükümler gereğince 3 milyon franklık hisse senedi karşılığında imtiyazı şirkete devretmiş olmaktadır⁵⁶⁶.

Rıhtımların inşasına 1892'de Tophane önlerinde başlanmıştır. Çalışmaların başında, daha önce keşif yapan M. Dupharchy ve M. Drick adlı kişiler bulunmaktadır. Kıyı önündeki derinliğin yer yer 35 metreyi geçmesi ve yoğun bir çamur tabakasının bulunması inşaat boyunca birçok önemli zorluklarla karşılaşılacağına adeta göstergesidir.

⁵⁶⁴ Zihni Bilge, **İstanbul Rıhtımları Tarihçesi**, İstanbul, 1955, s. 47

⁵⁶⁵ Saracoğlu, **a.g.m.**, s.166

⁵⁶⁶ Tutel, **a.g.e.**, s.282 Tutel'e göre şirket, Credit Lyonnais Bankası'ndan alınan mali destekle kurulmuştur. Saracoğlu ise, bu miktarın yarısının İngiliz Devlet Bankası tarafından, diğer yarısının da Osmanlı Bankası tarafından sağlandığını belirtir. (Saracoğlu, **a.g.m.**, 168)

Çalışmalar sonucunda denizin içine dev kaya parçaları ile büyük beton bloklardan oluşan bir sed inşasına karar verilmiş, 1893'te ilk yapay bloklar yerleştirilmiştir⁵⁶⁷. 10 Temmuz 1894'teki deprem, bu çalışmaları engelleyememiştir.

18 Haziran 1897'de Nafia Nezareti tarafından şirkete yazılan bir mektupta, “İki köprü arasında yapılacak rıhtımların keşfiyat ve ameliyatının tehiri zarurî görüldüğü” belirtilmiş ve şirket tarafından buna yazılan cevapta şirket, “Gerek halen, gerek istikbalen işbu tehir meselesinden dolayı asla zarar veya tazminat talebinde bulunmayacağını⁵⁶⁸” bildirmiştir.

İmtiyazın 10. yılında şirketle hükümet arasında çıkmış olan anlaşmazlıklar doruğa çıktıktan sonra uzun müzakereler sonucunda imtiyazın hükümet tarafından 41 milyon franga geriletilmesi her iki tarafça öngörülmüş ve eğer bu miktar bir yıl zarfında tamamen şirkete verilmezse hükümetin 25 bin lira tazminat vermesi ve imtiyazı şirkete iade etmesi kararlaştırılmıştır.

Bu uzlaşmanın uygulamasından doğan anlaşmazlıklar, siyasi karışıklıklar yaratmış ve Midilli Adası'nın Fransa donanması tarafından işgali gibi acı bir durum da yaratmıştır.

Şirket, 1895 tarihinde % 5 faizli 12 milyon franklık tahvil çıkarmış ve gelirini rıhtımlar inşasına harcamıştır. 1906 yılında tekrar % 4 faizli 17 milyon franklık tahvil çıkarmıştır. Bunun bir kısmı ile eski borç ödenmiş, diğer bir kısmı ile de gümrük ambarları inşa edilmiştir.

Şirket, faaliyette bulunduğu yılların çoğunda zarar etmiştir. Kârlı olduğu yıllarda, azamî hasılatı 18 milyon frank olmuştur. Şirket, sözleşme ile kendisine kalan arsalar üzerinde özel emlak edinebilme olanağı bulunduğundan, bu kârlı yıllardaki gelirlerle özel emlakını artırma yoluna gitmiştir. Bu nedenle hissedarlarına 7 yıl % 6 kâr payı verebilmiş, diğer yıllarda bu pay, en fazla % 3'e ulaşabilmiştir⁵⁶⁹.

Cumhuriyet dönemine gelindiğinde, Nafia Vekaleti 1927 bütçesi görüşülürken söz alan Giresun milletvekili Hakkı Tarık (Us) Bey, Rıhtım şirketinden bazı şikayetleri dile getirmiştir. Hakkı Tarık Bey, şirketin İstanbul'da rıhtım yapılmamış olan yerlere çıkarılan eşyadan, hatta bir mavnadan ya da gemiden nakledilen eşyadan bile vergi aldığını, kendisinin bu vergi alımının dayanağını araştırdığını, bunun meşrutiyet dönemindeki bir mektuba dayandığını belirtmiştir.

⁵⁶⁷ A.g.e., s. 283

⁵⁶⁸ Saracoğlu, a.g.m., s.167

⁵⁶⁹ A.g.m., s. 168

Maliye Nazırı Cavit Bey imzalı mektup ile şirkete bir ayrıcalık verildiğini söyleyen Hakkı Tarık Bey, bir nazırın mektubunun bugün geçerli sayılmaması gerektiğini eklerken, gerekçe olarak da o dönem geçerli olan Kanun-ı Esasi'ye göre bu ayrıcalığını meclisten geçmesi zorunluluğunu göstermiştir⁵⁷⁰.

Bu şikayetler, şirketin ve rıhtımın durumunun hükümet tarafından yeniden incelenmesine neden olmuş, şirketin birçok yükümlülüğü yapmadığı görülmüş ve satın alma imkânları araştırılmıştır. Özellikle limana giren vapurlardan vergi alınması konusu, şirketle hükümet arasındaki anlaşmazlığı körüklemiştir. Hükümet içerisinde, şirketin imtiyazını alma eğilimi artmaya başlamıştır⁵⁷¹.

Bu dönemde bir başka şikayet konusu, Liman Şirketi'nin uygulamalarıdır. Şikayetlerin ilki, limana gelen eşyayı çıkarırken ya da buradaki eşyayı limandan sevk ederken yapılan harcamanın çokluğundan kaynaklanmaktadır⁵⁷². İkinci şikayet konusu ise, verilen fazla paraya rağmen, bir iki saatte bitmesi gereken işin günlerce sürmesidir. Eşyanın uzun süre burada kalması, kırılma ve çalınma riskini de beraberinde getirmektedir. Limana gelen vapurların günlerce boşaltılamaması, bazı ticari şirketlerin, adli katip vasıtasıyla Liman Şirketi'ni protesto etmeleriyle sonuçlanmıştır⁵⁷³.

Liman şirketi, kendisi hakkındaki bu şikayetlere cevaben bir bildiri hazırlamıştır. Bildiride, liman işlerinin düzensizliğine neden olarak, vergi kontrollerinin, *Ticaret-i Bahriye* ve polis ve sıhhiye kontrollerinin uzamasının yol açtığını iddia etmiştir. Şirkete göre, kendisi dışındaki tüm unsurlar, bu işten sorumludur⁵⁷⁴. Ayrıca şirket, Aralık 1928 itibarıyla 60 bin lira zarara uğradığını, bunun nedeninin de dışardan gelen çok fazla miktardaki buğday olduğunu, buğday tahliyesi için şirketlerinin mavnalarının yetmediğini, bunun üzerine şirketin, ücret karşılığı başkalarının mavnalarını tutmaya mecbur kaldığını ve bu yüzden zarar ettiğini de beyan etmiştir⁵⁷⁵. Tüm bu nedenler, tekel sahibi bir şirketin sığınabileceği bahaneler değildir.

⁵⁷⁰ TBMMZC, D:2, C:31, İc:4, 53. Birleşim, 14.04.1927, ss.148-149

⁵⁷¹ **Ayın Tarihi**, 23 Aralık 1934, s. 68 (Nafia Vekili Ali Çetinkaya'nın, şirketin satın alınmasına dair kanun görüşmelerindeki açıklamasından..)

⁵⁷² Örneğin Yunus Nadi , Belçika'nın Anvers Limanı'ndan İstanbul'a gelen eşyaya yalnız 10 lira navlun verildiği halde, bu eşyanın karaya 10 liraya çıkarılmadığından yakınmaktadır. (Yunus Nadi, "İstanbul Ölüyor, Ama Belli Başlı Katili Liman Şirketleridir", **Cumhuriyet**, 18 Ocak 1929)

⁵⁷³ Bu ticarî şirketlerden biri olan Sadıkzadeler Ticaret Şirketi, şikayetlerini Ticaret-i Bahriye Müdürlüğü'ne şu sözlerle dile getirmişlerdir: "Tekel hakkı sahibi büyük bir teşkilat, tahliye işlerinde maalesef cahil olan Abanalı mavnacılar kadar ve su işlerinde ise 3.5 Rum bozuntusu kadar kabiliyet ve muvaffakiyet gösterememişlerdir." (**Cumhuriyet**, 20 Ocak 1929)

⁵⁷⁴ **Cumhuriyet**, 24 Ocak 1929

⁵⁷⁵ Bu bahane, Abdülhamit Dönemi'nde Maarif Nazırlığı yapan Haşim Paşa'nın "Şu mektepler olmasa maarifi gül gibi idare ederdim." beyanına benzetilmiştir. (**Cumhuriyet**, 22 Ocak 1929)

Tüm bu şikayetler sürerken, Liman Şirketi müdürü Hamdi Bey'in Ağustos 1930'da Ankara'ya davet edilmesi, şirketin kapatılacağı yorumlarına neden olmuştur⁵⁷⁶. Hamdi Bey, kapatılma konusunda hiçbir düşüncenin olmadığını, bir Hükümet şirketi olan kuruluşla ilgili yenileme çalışmaları sürerken, şirketin kapatılmasının değil, bilakis sermayenin artırımı suretiyle takviyesinin söz konusu olduğunu söylemiştir.

Sonuçta, Ankara'daki görüşmeler tamamlanmış ve şirketin adı değişmiştir. Yeni adı *İstanbul Limanı Tahmil ve Tahliye T.A.Ş.*'dir. Hamdi Bey, isim değişiminin gerekçesini açıklarken; liman demenin çok kapsamlı işler anlamına geldiğini, halbuki kendilerinin bir tek şirket olmadığını, bu illerin tahmil ve tahliye gibi sınırlı bir kısmıyla meşgul olduklarını, şirketlerinin *Rıhtım Şirketi* gibi imtiyazlı bir şirketten farkının olmadığını, bazı karıştırmalara meydan vermemek için şirket adının değiştirildiğini belirtmiştir⁵⁷⁷.

Anlaşılmaktadır ki, hükümet, şirketle ilgili sürekli şikayetlerden rahatsızdır ve bu rahatsızlığı engellemek için birtakım girişimler yapmayı gerekli görmüştür. Diğer taraftan, şirketi tamamen kaldırmayı göze alamadığı için, tepkileri azaltmak adına, şirketin faaliyet alanını kısıtlayacak bir yapılanmaya ve dolayısıyla isim değişikliğine gitmiştir. Bu faaliyet sınırlaması ile şirket de her şikayetin muhatabı olmaktan kurtulabilecek ve böylece bir orta yol bulunmuş olacaktır. Bu arada şirket de kendisine çeki düzen vermiş, liman işlerinin aksamaması için kendisine gerekli olan 500 adet mavnaya satın almıştır.

Bu dönemde Liman Şirketi bir istatistik yayımlamıştır. Bu istatistiğe göre, 1929 yılında Türkiye limanlarına giren gemilerin girdikleri limanlar ve toplam tonajları şöyledir:

Tablo 28
(1929'da Türkiye Limanlarına Giren Gemiler)

Limanın adı	Safi ton (bin)	Limanın adı	Safi ton (bin)
İstanbul	9948	İnebolu	815
İzmir	1982	Giresun	722
Trabzon	1565	Mersin	703
Zonguldak	1058	Ordu	672
Samsun	989	Ereğli	502

Kaynak: Cumhuriyet, 13 Mayıs 1930

⁵⁷⁶ Hamdi Bey, konuyla ilgili yaptığı açıklamada, Ankara'ya şirketin bazı işleri için gittiğini, özellikle Haydarpaşa ve sirkeci rıhtımlarından ihraç edilecek hububatın nakliye ücretlerinde önemli tenzilat yapılması üzerinde durulduğunu, bu tarifeye, yabancı limanlara ihraç edilecek buğdayın limandan naklinin ton başına 12.5 kuruşa ineceğini, bunun da mevcut tarifeden % 50 ucuz olduğunu söylemiştir. (Cumhuriyet, 8 Ağustos 1930)

⁵⁷⁷ Cumhuriyet, 29 Ağustos 1930

Tüm Türk limanlarına girip çıkan gemilerin uyuşuna bakıldığında, 13.085.000 tonluk Türk uyruklu vapura karşılık, 11.648.000 tonluk yabancı uyruklu geminin geldiği görülmektedir. En çok gelen yabancı uyruklu gemiler İtalyanlara ait olmaktadır. İtalyanları sırasıyla İngiliz, Fransız, Yunan, Rus, Alman ve Romen gemileri izlemektedir.

Hükümetle şirket arasındaki çeşitli sorunların halli için Behiç (Erkin) Bey'in vekilliği döneminde bazı esaslar tespit edilmiştir. Daha sonra Nafia Vekilliği'ne gelecek olan Recep (Peker) Bey, önceden tespit edilen bu esasları incelemek üzere ikinci bir komisyon oluşturulmasını uygun görmüştür. Önceden tespit edilen ve ikinci incelemeden geçecek olan esaslar şunlardır:

1- *Şirketin imtiyaz süresi 45 yıl daha sürecektir. Hükümetin şirkete ait tesisatı ancak birkaç yıl sonra mubayaa edebilecektir. Hükümete mubayaa hakkını veren süre ile imtiyaz süresi temdit edilecektir.*

2- *İki köprü arasında rıhtım inşası mecburiyeti şirketten ref edilecektir. Buna mukabil, Tophane Rıhtımı'nu birkaç yüz metre kadar Salıpazarı'na doğru temdit eyleyecektir.*

3- *Şirket rıhtımsız yerlerde de olsa, gümrük muamelesi yapılan eşyadan rıhtım ücreti almaya devam edecektir. Bütün bunlara mukabil şirket, evvela sermayesini tezyit edecektir⁵⁷⁸.*

Hükümetin, aksaklıkların giderilmesi yönünde yaptığı çalışmalara rağmen şirketle ilgili şikayetler durmak bilmemiştir. Örneğin Rıhtım Şirketi'ni konu alan yazısında Yunus Nadi, şirketin yükümlülüklerini yerine getiremediğini belirtmiş, şirket yüzünden ülkenin zarara uğradığı iddiasında bulunmuştur⁵⁷⁹.

Sonuçta, şirket hissedarları, 22 Aralık 1934'te Osmanlı Bankası'nda bir toplantı yapmışlar ve şirketin hükümet tarafından satın alınması anlaşmasını onaylamışlardır. Toplantıda 40 binden fazla hisseyi temsil eden 30 kişi hazır bulunmuştur⁵⁸⁰. 23 Aralık 1934 tarih ve 2665 sayılı kanunla hükümet şirketi 24 milyon kağıt franka⁵⁸¹ satın almıştır.

⁵⁷⁸ **Cumhuriyet**, 4 Ocak 1929

⁵⁷⁹ Yunus Nadi, "Hukukî Bir Mesele", **Cumhuriyet**, 15 Nisan 1929 Nadi, şöyle diyor: "(...) Rıhtım şirketinin iki köprü arasında milyonlara mal olacak rıhtım yapmamasına karşılık, bütün Haliç'te ve Boğaziçi'ne kadar bütün İstanbul sahillerinde ne kadar tahmil ve tahliye olursa, hiçbir hizmet karşılığı olmaksızın havadan rıhtım vergisi almasına muvafakat olunuyor. İşte o gün ne ise ne, fakat maalesef bugün de süren rezalet bundan ibarettir. Şimdi hukukçulara soruyoruz : Vaziyetinin çirkâplığını kısaca yazdığımız şu Dersaadet Rıhtım şirketi hakkında yapılacak muamele nedir?"

⁵⁸⁰ **Ulus**, 23 Aralık 1934

⁵⁸¹ O dönem 1 TL= 12 franktır. Bu da demek oluyor ki, şirket devlete 2 milyon liraya mal olmuştur. Bu borç için her yıl ödenecek taksit 230.000 liradır.

İki yıl sonra, 10 Haziran 1936 gün ve 3923 sayılı kanunla *Liman İnhisarı Anonim Şirketi* de satın alınmış ve daha önce kurulan *İstanbul Liman İşleri Müdürlüğü* ile birleştirilerek, İktisat Vekaleti'ne bağlı *İstanbul Liman İşleri Umum Müdürlüğü* kurulmuştur. Bu müdürlük Denizbank'ın kuruluşuyla lağvedilmiş ve Denizbank'a katılmıştır.

eg. İzmir Rıhtım Şirketi :

Otuzlu yıllarda başlayan Devletçilik politikasına paralel olarak, çeşitli yabancı şirketlerin satın alınma çalışmaları hız kazanmıştır. Bu şirketlerin önemli bir kısmı ulaşım ile ilgili şirketlerdir. Bunlardan biri olan ve 4 Şaban 1284'te verilen imtiyazla kurulmuş olan İzmir Rıhtım Şirketi, 3 Ekim 1932 tarihinde Nafia Vekaleti ile şirket yetkilileri arasında imzalanan anlaşma sonucunda satın alınmıştır. Yapılan anlaşma, meclis tarafından 12 Haziran 1933'te 2309 sayılı kanunla onanmıştır⁵⁸².

Kanuna göre, sözleşme gereği şirkete ödenecek satın alma bedelinin ilk iki taksidi, şirketin sözleşmede belirlenen devlete ait borcu ile mahsup edilerek , geriye kalan miktar şirkette idare-i muvakkateye devredilen paradan verilecek, Haziran 1934'ten itibaren olan taksitler için de hazine bonoları devreye sokulacaktır. Şirkete ödenecek toplam para 7.827.700 Fransız frangıdır⁵⁸³.

eh. Denizcilik Yüksek Okulu :

Ülkemizde ilk sivil kaptan okulu 1887 yılında Heybeliada'da Bahriye Mektebi yanında *Leyli Tüccar Kaptan Mektebi* adıyla yatılı olarak açılmıştır. Aynı yıllarda Azapkapı'da yatılı olmayan, *Nihai Tüccar Kaptan Mektebi* adında bir okul daha açılmıştır. Ancak ömürleri kısa olmuş, her ikisi de 1904 yılında kapanmıştır.

1909'da Azapkapı'da, eski yatısız okulda, Emekli Deniz Yüzbaşı Kaptan Hamit Naci Bey tarafından *Millî ve Hususi Ticaret-i Bahriye Kaptan ve Çarkçı Mektebi* adıyla daha geniş kapsamlı bir özel okul açılmıştır. Okul daha sonra 1 Ekim 1928 tarihinde o zamanki adıyla İktisat Vekaleti'ne bağlanmış ve adı *Âli Deniz Ticaret Mektebi* olarak değiştirilmiştir⁵⁸⁴. 1930-31 eğitim-öğretim yılında okula ek binalar yapılmış ve okul yatılı duruma getirilmiştir. 1938 yılından itibaren Münakalat Vekaleti'ne bağlanmıştır.

1941 Münakalat Vekaleti bütçe görüşmeleri sırasında okula ayrılan 160 bin liralık ödenek tartışma konusu olmuş, Mazhar Müfit Kansu (Çoruh), okulda 100 öğrenci bulunduğu halde bu kadar büyük bir ödeneğin verildiğini, her öğrenciye bu durumda 1800

⁵⁸² **Düstur**, 3.Tertip, C : 14, 12.06.1933, s.1598 ; **Resmi Gazete**, S: 2436, 25.06. 1933

⁵⁸³ Tuncer, **a.g.e.**, s.70

⁵⁸⁴ **Denizin Sesi**, (Kış 1983), s.36

lira düştüğünü belirterek, “*Muhterem vekil bu 1800 lirayı biraz fazla görmüyorlar mı?*” şeklinde Münakalat Vekili C.Kerim İncedayı’ya bir soru yönelmiş, İncedayı da, okulun ülkenin ticaret filosuna makinist ve süvari yetiştiren tek kurum olduğunu, fakat o anki durumunun Türk Ticaret Filosu’nun özellikle geleceğini garantiye alacak kadar gelişmiş olmadığını, bu yüzden yeni önlemler aldıklarını söylemiştir⁵⁸⁵. Okulda 112 öğrencinin bulunduğunu belirten bakana göre, ödeneğin 112 öğrenciye bölünmesi şeklinde bir yaklaşım doğru değildir. Çünkü bu okul normal bir yatılı okul olmayıp, okulun bünyesinde iki adet tatbikat vapuru ve bir atölye bulunmaktadır.

Okul 1943 yılına kadar 476 adet mezun vermiştir⁵⁸⁶. Bu dönemde 3 yıl lise ve 3 yıl da yüksek öğrenim olmak üzere 6 yıllık bir eğitim safhası uygulanmıştır. Son yıl öğrencilere uygulamalı eğitim verilmiştir. Bunun için o dönemde “*Söğütli*” ve “*Hamit Naci*” adlarında iki adet okul gemisi kullanıldığı gibi, 4 motorboat ve 7 yelkenli de öğrencinin hizmetine sunulmuştur.

II. Dünya Savaşı yıllarında öğrenim programında uzmanlaşmaya gidilmiş, “güverte” ve “kaptan sınıfı” olmak üzere iki uzmanlık sınıfı altında eğitim verilmiştir. Okulu bitirenler, 4 yıl gemilerde çalışarak “mülazım kaptan” rütbesine ulaşabilmektedirler. Bu rütbeden sonra isteyenler asıl meslek diplomasına hak kazanmak üzere sınava tabi tutulmuşlardır.

Okulun adı, 1946’da *Yüksek Denizcilik Okulu* olarak değiştirilmiş ve mevcut bölümlerin öğrenim süresi 4 yıl olarak saptanmıştır.

2. Dönemin Diğer Gelişmeleri :

a. Deniz Ticaret Filosunu Yenileme Çalışmaları :

Devlet Denizyolları’nın Osmanlı’dan almış olduğu yaşlı filo mirasının sorunları, otuzlu yıllara gelindiğinde artmaya başlamıştır. Mevcut gemilerin gereksinimi karşılayamaması, fazla masraflı oluşları, gemi makinelerinin daha uzun zaman kullanmaya elverişli olmaması ve sık sık onarım ihtiyacı göstermesi, filonun yenilenmesi konusunu gündeme getirmiştir.

Denizyolları İşletmesi, 24.12.1934’te konuyla ilgili hazırlamış olduğu Sadullah Bey imzalı raporu İktisat Vekaleti’ne sunmuştur. Sadullah Bey raporda şunları söylemiştir:

⁵⁸⁵ TBMMZC, D: 7, C: 18, 54. Birleşim, 21.05.1941, s. 249

⁵⁸⁶ H.Sadık Durukal, “Yüksek Deniz Ticareti Mektebi”, *İktisadi Yürüyüş*, C: 7, S: 80, (Nisan 1943), s. 12-13, 16

“Birinci sınıf başlıca gemilerimiz olan EGE, İZMİR, KARADENİZ, ANKARA ve GÜLCEMAL vapurları Karadeniz ve İzmir sür'at postaları için ihtiyaçtan biraz büyük, ikinci sınıf gemilerimizden olan ÇANAKKALE, ANAFARTA ve İNEBOLU vapurları de işledikleri Mersin hattına göre ihtiyaçtan bin ton derecesinde küçüktür. Karadeniz hattında arz olunan fazlalık nispeten ehemmiyetsiz olduğu halde, Mersin hattı için eksiklik nispeti yüzde elliye bulmakta ve işlek mevsimlerde büyük sıkıntılara sebep olmaktadır. Gene bu hatta işleyen KONYA vapuru da yük kabiliyeti itibarıyla, hareketli mevsimlerin ihtiyacını tatmin edecek halde değildir. Bu sebeple Mersin hattında çalışan gemilerimizin, bir çok defalar, daha Payas ve Mersin'de ambarları dolmakta ve Antalya'dan beri iskelelerde çalışan tüccarımız eşyalarını nakledecekleri zamanı katiyetle kestiremeyerek bu yüzden büyük sıkıntılara ve masraflara uğramaktadırlar. Eski sistemli ve konfordan mahrum olan bu ikinci sınıf gemiler, yolcuyu memnun ve celbedebilecek evsafa da haiz olmadıkları için kamaraları çok zamandan beri boş gidip gelmekte ve idareyi bu yüzden de zarara sokmaktadır.

Bartın hattı ile körfezde Karabiga ve Mudanya hatları ihtiyaçlarını tatmin edecek evsafa vapurlarımız esasen yoktur. Elde bulunan bir BANDIRMA vapuru Ayvalık hattında çalışan vapurlara yedek vazifesi görmekte ve Bartın hattı kira ile tutulan BURSA vapuru ile temin edilmekte ve Karabiga ve Mudanya ve İzmit ve İmroz seferleri bir seneden beri aramızdaki uzlaşmaya binaen Vapurculuk Şirketine terkedilmiş iken bu defa Şirketin her hat üzerinde müşterek çalışılması talebine binaen yeniden kira ile tutacağımız vapurlarla bu ihtiyacı karşılamak zarureti hasıl olmaktadır.

Vapurlarımızın fazla mesraflarını en çok kömür sarfiyatında ve tamir masraflarında görürüm. Gemilerin tonajı ve sistemleri icabı olarak, rüsum ve personel fazlalığı gibi nispeten ehemmiyetsiz olan fazla masrafları da vardır.

Yukarıda isimleri yazılan beş büyük vapur büyüklükleri, sistemleri ve eksiklikleri sebeplerinden fazla kömür yakıyorlar. Bunların Karadeniz seferlerindeki vasatı sarfiyatları 415 tona baliğ olmaktadır ki makul olan mikdarın iki misli demektir.

Mersin hattına işleyen gemilerimizin de kömür sarfiyatları, cüsselerine göre, yüksektir. Bu vapurların makineleri, tasarruflu çalışmaları çareleri düşünülmeksizin, sırf inşaları sırasında ucuza mal edilmek kaygısı ile yapılmış makinelerdir ve bu yüzden kömür sarfiyatları fazladır. Hattâ Mersin seferlerinde, sefer uzunluğuna göre, kömürlükleri ihtiyacı karşılayacak kömürü alamadığından, zaten dar olan anbarlarından ve güverte

yolcusu yerleştirilecek yerlerinden bir kısmı da kömüre tahsis edilmekte ve bu yüzden hem kirlilik, hem darlık hiss olunmaktadır.

Diğer vapurlarımızın kömür masrafları da, bu vapurlar kadar çok olmamakla beraber, gene makul sarfiyatın fevkindedir. Bu suretle, bir sene zarfında, gemilerimizin fazla sarfettikleri kömür miktarı 25.000 tona baliğ olur ki bu günkü maliyetimize göre bedeli 300,000 lira tutar.

Tamir masraflarına gelince, idaremizin teşekkülünden beri geçen bir buçuk sene zarfında gemilerimize sarfettiğimiz tamir parası 350.000 liraya yakındır. Aylarca müddet tamirde kalan ve mühim tamir masrafları yiyen gemilerin tamiri müteakip pek kısa bir zaman sonra yeni tamir ihtiyaçları kendini göstermekte ve bu tamir işi devamlı bir masraf yeri şeklinde en büyük derdimizi ve meşgalemizi teşkil etmektedir. Elde yedek vapurlarımız bulunmadığı cihetle gemileri seferden alıkoyacak arızalardan sakınmak için sarfedilen ihtimam ne kadar büyük olursa olsun, bu tehlike her vakit başucumuzda kendini hissettiriyor, ve idaremizi daima büyük endişeler içinde bırakıyor. Bu tamirler her sene normal olarak 150.000-200.000 liralık bir masraf halinde nazarı dikkate alınmak ve zuhurundan sakındığımız fevkalade masraflar bu hesaba katılmamak lâzımdır⁵⁸⁷(..)”.

Sadullah Bey, raporun bundan sonraki bölümünde, filodaki tüm vapurların sorunlarını ayrıntılarıyla anlatmış, yabancı şirketlerin, filolarında bulunan gemileri iktisaden çalıştırılmaya değer bulmayarak genellikle 20-25 yaşlarında kadrodan çıkardıklarını, bizim ise en önemli gemilerimizi olan Ege'nin 26, İzmir'in 27, Ankara'nın 28 ve Karadeniz'in 29 yaşında olduğunu, diğerlerinin ise 30-60 yaş arasında bulunduğunun altını çizerek, filonun mutlaka yenilenmesi gerektiğini bir kez daha göstermiştir.

Raporun ikinci bölümü, alınacak gemilerin niteliklerine ayrılmıştır. Az kullanılan gemi almanın kârlı bir tercih olmayacağını ayrıntılarıyla anlatan Sadullah Bey'e göre alınacak gemiler mutlaka yeni gemiler olmalıdır. Böylece tasarruf sağlanabilecek, bu da tarifelere olumlu yansıtacaktır.

Üçüncü bölümde ise sipariş edilecek vapurların sayıları ve olması gereken tonajları verilmiştir. Buna göre,

- 1- Karadeniz hattı için 4500 tonluk 5 vapur,
- 2- Mersin hattı için 2500 tonluk 5 vapur,
- 3- Bandırma hattı için 1000 tonluk 1 vapur,

⁵⁸⁷ **BCA**, Tarih: 24.12.1934, Dosya no: 18215, Fon kodu: 31..10.0.0, Yer No: 169.178..15 (Gemi kadrosunun yenilenmesi gerektiğine dair Denizyolları İşletmeciliği Müdürlüğü tarafından gönderilen rapor)

4- Mudanya hattı için de 800 tonluk 1 vapur alınmasının uygun olacağı değerlendirilmiştir⁵⁸⁸. Sadullah Bey'e göre bu gemiler toplam 1.350.000 sterline - o günkü kura göre 8.400.000 liraya- alınabilecektir.

Deniz ticaret filosunu geliştirmeyi amaçlayan hükümet, otuzlu yılların ortalarından itibaren Sadullah Bey'in raporunu da dikkate alarak fakat bazı eklemeler de yaparak Avrupa'ya yeni siparişler yapmayı kararlaştırmıştır. Siparişler, ihtiyaçlar göz önünde bulundurularak sınıflandırılmıştır. Buna göre, V-1, V-2, V-3, V-4, V-5 tipi olmak üzere 5 tip gemi tespit edilmiştir.

V-1 tipi gemiler, Karadeniz ve İzmir-Pire- İskenderiye hattı için alınacak 7 gemidir. Her biri 6133 gros ton olan ve Karadeniz ve Akdeniz kıyılarına sefer yapması düşünülen Doğu, Savaş ve Şalon gemileri, II. Dünya Savaşı'nın başlaması üzerine teslim edilememiştir. Tarih tekerrür etmiş, tıpkı I.Dünya Savaşı öncesinde İngiltere'nin parası ödenmiş olan Sultan Osman ve Reşadiye gemilerini teslim etmemesi gibi, Almanlar da bu gemileri savaşta kendilerinin kullanacaklarını bildirerek teslim etmemişlerdir.

V-2 tipini şilepler oluşturacaktır. Önce 6 sonra 8 parçadan ibaret olan bu gemilerden her biri 4000 ton, hızı 10-11 mil, kapasitesi 70 yolcu idi. Bunlar özellikle Karadeniz hattının eşya ve hayvan naklinde kullanılacaktır. Bu gemilerin yolcu kısmı, ancak ara iskelelerin ihtiyacını karşılamak üzere tasarlanmıştır.

V-3 tipi gemiler, Mersin hattı için düşünülmüştür⁵⁸⁹. V-4 tipi gemiler kısa hatlara özellikle Bartın ve Ayvalık'a sefer yapacak gemilerden, V-5 tipi ise Mudanya ve Bandırma seferlerinde kullanılacak gemilerden (Marakeş, Sus, Trak) oluşmuştur.

Gemi alımı için 10 milyon liralık bir ödenek ayrılmıştır. Bu ödenek için hazırlanan kanun gerekçesinde, halen Karadeniz seferlerinde çalıştırılan gemilerin masraflı olmalarına rağmen ihtiyacı karşılayabildikleri, fakat Mersin, Bandırma ve Mudanya hatları üzerinde işletilen gemilerin ne yük ve yolcu alma kabiliyetlerinin, ne de sürat ve konforlarının gereksinimi karşıladığı, bu yüzden özellikle Mersin hattında birçok zorluklar meydana geldiği belirtilmiştir⁵⁹⁰.

Bu konuda başvurulmuş ilk ülke Almanya'dır. Devlet Denizyolları için yaptırılacak yeni vapurlardan 6 tanesinin Almanya'ya siparişine ait ön sözleşme, 4 Ağustos 1936'da İktisat Vekili Celal Bayar ile Krupp şirketi arasında imzalanmıştır⁵⁹¹.

⁵⁸⁸ **A.g.b.**

⁵⁸⁹ Bunlar, Etrüsk, Tırhan ve Kadeş gemileridir.

⁵⁹⁰ **TBMMZC**, D:5 , C:2 , S.Sayı:42 , 26.04.1935, s. 2

⁵⁹¹ **Ulus**, 5 Ağustos 1936

Her biri 2600 ton hacminde ve 13.5 mil süratinde olan 6 geminin üçünün Mersin hattında çalıştırılması ve bu hattın ticari ihtiyacının karşılanması öngörülmüştür. 1350 ton hacminde ve 18 mil süratindeki diğer 3 gemi ise Marmara seferlerinde, özellikle Mudanya ve Bandırma’da çalıştırılacaktır. Gemiler 19-29 ay zarfında teslim edilecektir.

Hükümet, Krupp şirketi ile yapılan bu anlaşmayı 6 ay sonra, Şubat 1937’de genişletmiştir. Buna göre, Mersin hattı için dördüncü bir gemi eklenmiş, Karadeniz hattı için de 3 gemi yaptırılması kararlaştırılmıştır⁵⁹². Toplam 10 gemiye çıkan siparişin bedeli olan 9 milyon liranın fabrikaya “cliring” yolu ile yani karşılığında Türk malı almak üzere ödenmesi, taksitlerin faize tabi tutulmaması kararlaştırılmıştır.

Gemilere verilecek isimler konusunda 8 II.Teşrin 1937 tarihinde İktisat Vekili Şakir Kesebir tarafından Başbakan Celal Bayar ‘a gönderilen yazıda, Marmara’da çalışacak gemiler için *Yeşil Bursa, Bandırma ve Tekirdağ* ; Mersin hattında çalışacaklar için *İskenderun, Seyhan, Ceyhan ve İçel* ; Karadeniz hattı ve diğer büyük seferlerde çalışacak gemiler için de ilkinde *Celal Bayar* , diğer ikisinde de Bayar’ın uygun bulacağı bir ismin verilmesi ; ayrıca halen mevcut *Bandırma* vapurunun *Edremit* ; *Karşıyaka* vapurunun da *Karaburun* adlarıyla anılması teklif edilmiştir⁵⁹³. 14 I. Kanun tarihinde Bayar tarafından verilen cevabi mektupta, Bandırma’ya *Ülgen* ve Karşıyaka’ya da *Suvak* adlarının verilmesi tavsiye edilmiştir. Ayrıca Cumhurbaşkanı için alınacak yata da “*Güneşdil*” adının verilmesinin onaylandığı belirtilmiştir⁵⁹⁴. 1938 itibarıyla deniz ticaret filomuzun tonajı aşağıdaki tabloda gösterilmiştir:

Tablo 29
(1938 Yılı Deniz Ticaret Filosu Tonajı)

A.K.A.Y	62.644
Şirket-i Hayriye	7174
Haliç İdaresi	1784
İzmir Liman İşletmesi	1355
Tahlisiye	1932
Römorkör	1710
Şahıslara ait motorlu gemiler	12.565
Şahıslara ait buharlı gemiler	107.694
TOPLAM	195.741

Kaynak: Ulus, 20 Eylül 1938.

⁵⁹² **Ulus**, 18 Şubat 1937

⁵⁹³ **BCA**, 14.12.1937, 030..10.0.0, 191.312..8 (Gemilere verilecek isimler konusunda 8 II.Teşrin 1937 tarihinde İktisat Vekili Şakir Kesebir tarafından Başbakan Celal Bayar’a gönderilen yazı)

⁵⁹⁴ **A.g.b.**

Bu rakamın, siparişlerle birlikte 360 bin tona çıkacağı hesaplanmıştır. Denizbank kurulduktan bir süre sonra ise bu kez Yavuz zırhlısını yapan Alman *Blum und Voss* tezgahlarına 5000'er tonluk ve 16.5 millîk hıza sahip 3 yeni gemi ısmarlanmıştır⁵⁹⁵.

Diğer taraftan 1938 yılında devletin ve özel teşebbüsün elinde bulunan deniz ticaret filosunun dökümü ise aşağıdadır :

Tablo 30
(Denizbank'a Ait Gemiler)

Adı	Yapım yılı	Tonajı
Anafarta	1898	1400
Ankara	1906	4800
Antalya	1891	1000
Bandırma	1886	900
Cumhuriyet	1894	4200
Çanakkale	1895	1300
Ege	1908	5300
Erzurum	1901	2500
Gülcemal	1874	5100
İzmir	1907	4900
Karadeniz	1905	4700
Kocaeli	1904	400
Konya	1890	1800
Mersin	1896	1200
Vatan	1892	3400
KALKAVANZADE SADIK VE MAHDUMLARI		
Hisar	1919	2400
Kalkavanzade	1890	2000
Mete	1910	3300
Nazım	1895	3100
Üsküdar	1892	2500
VAPURCULUK T.A.Ş.		
Aksu	1909	3800
Bartın	1896	700
Bülent	1883	1700
Dumlupınar	1898	2000
Feyyaz	1891	200

⁵⁹⁵ **Ulus**, 18 Mart 1938

Firuzan	1880	1100
Güneysu	1908	3800
İnönü	1891	1700
Kemâl	1878	700
Millet	1883	1700
Saadet	1884	800
Sadıkzade	1902	1700
Sakarya	1888	2600
Selâmet	1883	300
Seyyar	1877	800
Tarı	1908	4000
Tayyar	1878	400
BARZILAY VE BENJALİŞ ŞİRKETİ		
Doğan	1901	3300
İkbal	1900	3700
Necat	1891	2600
Pek	1887	700
Refah	1901	3800
Sebat	1894	1300
Şule	1893	2000
KIRZADE VE ŞÜREKÂSİ ŞİRKETİ		
Sinop	1913	1700
Galata	1892	1400
Kızılırmak	1898	2800
Zonguldak	1903	1200
MEHMET ŞEVKET VE BURHANETTİN BEY ŞİRKETİ		
Neptun	1900	3000
SOHTORİKZADE HÜSEYİN AVNİ ŞİRKETİ		
Altay	1901	3000
İstikbâl	1890	2400
DENİZBANK'IN 1938'DE HİZMETE GİREN GEMİLERİ		
Etrüsk	1938	3000
Kadeş	1938	3000
Tırhan	1938	3000
Sus	1938	1500
Marakeş	1938	1500
Trak	1938	1500

Kaynak: Afif Büyüktuğrul, **Büyük Atamız ve Türk Denizciliği**, Ankara, 1969, s. 272-274

b. Tarifeler :

Kabotaj hakkı elde edilmeden önce limanlarımız arasında çalışan gemiler arasında tarife konusunda çok farklı uygulamalar mevcuttur. Kimi zaman farklı kumpanyalar arasında kıyasıya bir rekabet yaşanırken, kimi zaman da kumpanyaların anlaştığı durumlar da görülmüştür⁵⁹⁶. Ücretler merkezî ve teknik bir kontrole tabi tutulamamakta, tarife hazırlanması konusunda esas tutulacak istatistikler dahi bulunmamaktadır.

Cumhuriyet hükümeti bu konuda tarife işlerini izlemek üzere merkezi bir büro oluşturarak işe başlamıştır. Bu büronun görevi,

- 1- Tarifelere esas olacak istatistikleri belirlemek,
- 2- Bu tarifeleri ekonomik gereklere uygun hedeflere indirmektir.

Büro, programın gerçekleşmesi yolunda iyi sonuçlar elde etmiştir. Örneğin, İzmir liman işletme tarifesi, yükleme ve boşaltma tarifesi, denizyolları işletmesi yolcu tarifesi yapılmıştır.

Yine İstanbul liman tarifesi, İktisat Vekaleti ile Liman Şirketi arasında yapılan görüşmeler sonunda Ağustos 1930'da yeniden düzenlenmiştir. Buna göre, Haydarpaşa ve Sirkeci rıhtımlarından yabancı ülkelere sevk edilmek üzere herhangi bir gemiye yüklenecek hububat için indirimli bir tarife yapılacaktır. Önceden 25 tonluk bir mavnanın her bir tonu için vermekte olduğu 68 kuruş tahmil ve tahliye ücreti, yeni esasa göre 2 günlük bekleme de dahil olmak üzere 45 kuruşa indirilmiştir⁵⁹⁷.

29 Mayıs 1933 tarih ve 2239 sayılı Denizyolları İşletme Kanunu'nun 12. maddesi ile tarife esasları belirlenmiştir. Buna göre, "*Yolcu, eşya ve hayvan navlun tarifesi, her yıl Mart ayında deniz ve hava işleri müsteşarlığının riyaseti altında müesseselerin birer murahhası ile Umum Ticaret Odaları Kongresi tarafından 3 yıl süreyle vapurcular dışında seçilecek 3 uzman ve İktisat Vekaleti'nce tayin edilecek 1 uzmandan oluşan 7 kişilik bir heyet tarafından tespit olunur. Bu tarihenin üstünde ve altında ücret alınmaz. Yeni tarifelerin tasdikine kadar bir önceki tarife uygulanır*"⁵⁹⁸." denmektedir.

Ayrıca 18. madde ile, belirlenen tarifeleri uygulamayanlara yaptırım getirilmiş, 100 liradan 10.000 liraya kadar para cezasına çarptırılmaları, ayrıca gemilerinin de 1 aydan 12

⁵⁹⁶ Rekabetin olduğu dönemlerde fiyatlar oldukça düşebilmektedir. Bu durumu Ulus bazyarı şu şekilde açıklıyor: "(...)Galata Köprüsü'nün başında acayip kılıklı birtakım adamlar, satış yerlerindeki dellallar gibi bağırırlardı: "Mudanya'ya gemliğe bedava üstelik bir de simit!" Fakat iki vapur sahibinin birleşip anlaşığı durumlar da olurdu. O zaman birkaç yüz simit pahasına dahi seyahat edilemezdi.(...)" "Deniz Tarifelerinde Tein Edilen Ucuşluğu Neticeleri", **Ulus**, 16 Ocak 1938

⁵⁹⁷ **Cumhuriyet**, 6 Ağustos 1930

⁵⁹⁸ **Düstur**, 3.Tertip, C : 14, 29.05.1933, s.1145 ; **Resmi Gazete**, S: 2419, 05.06.1933

aya kadar seferden men edilmeleri, olayın tekrarı halinde para cezasının 1000 liradan aşağı olamayacağı hükme bağlanmıştır⁵⁹⁹.

Bu esaslardan sonra bilet fiyatları aşağıdaki şekilde belirlenmiştir:

Tablo 31
(1933 Yılı Denizyolları İşletmesi Bilet Ücretleri)

İstanbul'dan...	1. mevkii (krş)	2. mevkii (krş)	3. mevkii (krş)
Yalova	200	150	100
Şile	500	300	150
İzmit	250	175	100
Mudanya	300	225	150
Bandırma	550	400	200
Karabiga	600	450	300
Ayvalık	1050	800	400
İnebolu	1400	1000	500
İzmir	2000	1400	600
Samsun	2500	2000	700
Trabzon	3000	2500	800
Mersin (Taşucu)	4000	2750	1200
Batum	4000	3000	1000

Kaynak: Tutel, a.g.e., s. 180-181

1934'ten itibaren üreticilerin deniz nakliyat ücretlerinin fazlalığından yakındıklarını görmekteyiz⁶⁰⁰. Bu durumu değerlendiren hükümet, İstanbul liman tarifesinde önce Eylül 1935'te⁶⁰¹, daha sonra da Ocak 1938'de indirim gitmiştir⁶⁰². Konuyla ilgili olarak yaptığı açıklamada Bayar, ucuzlatma keyfiyetinin bir bütün halinde düşünülmesi gerektiğini, yalnız gemi navlunlarında indirim gitmenin amaca ulaşmada yeterli olamayacağını

⁵⁹⁹ **Gös. yer**, ss. 1148-1149

⁶⁰⁰ Örneğin 17-21 Şubat 1934'te Samsun'da yapılan Türkiye Yumurtacılar Kongresi'nde , üreticilerin en önemli sorunu olarak nakliyat pahalılığı gösterilmiştir. Üreticiler, Avrupa'ya da İstanbul'a da hemen hemen aynı ücrete yumurta gönderdiklerinden yakınmaktadırlar. **Akşam**, 21 Şubat 1934

⁶⁰¹ **Ulus**, 8 Eylül 1935 İndirim, gidiş-geliş biletleri üzerinden % 20'dir. Ayrıca, şimdiye kadar uygulanan, bilet hangi vapur şirketinden alındıysa o idarenin vapuruyla dönülmesi zorunluluğu da kaldırılmış, 3 bölge üzerinden (1. bölge Marmara havzası, 2. bölge Samsun-İzmir arası, 3. bölge tüm Türkiye limanları) halk biletleri çıkarılmıştır.

⁶⁰² **Ulus**, 16 Ocak 1938 Bu dönemde de bilet fiyatları üzerinden % 20 indirim gidilmiştir. Ayrıca % 44 indirimli aile biletleri çıkarılmıştır. Yük nakliyatında da % 25-45 arası indirim söz konusudur . Örneğin Trabzon'dan İstanbul'a 1 ton fındığın nakil ücreti 250 kuruştur. Dünyada tüm navlunlar artarken, Türkiye'de azalmaktadır.

söylemiş ve eklemiştir : “*Karadeniz’e çıkan gemilerimizin yükünü boşaltmadan ve hiçbir yerde yük almadan tekrar İstanbul’a döndüğü nadir bir hadise değildir*⁶⁰³.”

c. Liman İnşasına Yönelik Çıkarılan Kanunlar :

ca. Mersin Limanı Kanunu :

Cumhuriyetin ilk yıllarında, kamuoyunda Türkiye’nin kuzey ve güneyine birer liman inşasının gerekliliği ve hemen yapımına geçilmesi konusu da gündemi bir süre meşgul etmiştir. Buna yönelik olarak 19 Nisan 1924’te 489 nolu *Mersin Limanı Kanunu* çıkarılmıştır. Kanunda, 1927 yılına kadar inşaatı bitirilmek üzere, her yıl gereken para bütçeye konarak liman için 8 milyon lira ödenek ayrılması öngörülmüştür⁶⁰⁴.

Fakat bitirilmesi öngörülen tarih olan 1927’ye gelindiğinde, limanın inşasına bile başlanamamıştır. Buna gerekçe olarak, kanunun kabulünden sonra yaptırılan incelemede, “*inşaat için en az 15 milyon liraya gereksinim duyulacağına anlaşılması*⁶⁰⁵” gösterilmiş, liman inşası için yeni bir kanun çıkarılmıştır. Yeni kanuna göre inşaat için 4 yılda harcanmak üzere 10 milyon lira tahsisat verilmiştir.

İlerleyen yıllarda bu konuda çok hızlı gelişmeler yaşanmamış, hatta otuzlu yılların ortalarında Mersin yerine Adana-Yumurtalık’ta bir liman kurulmasının daha yararlı olup olmayacağı kamuoyunda tartışılmaya başlanmıştır. Adana-Yumurtalık fikrini öne sürenler, Mersin limanının hinterlandının çok geniş olduğunu, İstanbul ve İzmir’den sonra en değerli limanımız olduğunu kabul etmekle birlikte, Mersin’in 100 km. doğusunda ve İskenderun körfezi içinde, deniz rüzgarlarına karşı daha korunaklı Yumurtalık’ın, çok daha ekonomiye katkısı olan bir liman haline gelebileceğini, finansal yüzünün daha cazip olduğunu, Adana-Yumurtalık’ın parça parça yapılabileceğini, halbuki Mersin Limanı’nın tamamen yapılmadığı sürece beklenen faydaların sağlanamayacağını iddia etmişlerdir⁶⁰⁶.

İddia sahipleri, Adana’nın doğu ve kuzeyden gelen demiryollarının birleştiği bir kavşak olduğunu, Mersin’in ise Yenice’den uzatılmış kör bağırsak şeklindeki ayrı bir demiryolunun sonuncu istasyonu olduğunu, doğudan gelecek malların Adana’dan Mersin’e kadar 68 km.lik (2,5 saat) fazla bir yolla taşınmak mecburiyetinde kalındığını belirtmişlerdir⁶⁰⁷.

⁶⁰³ **Ulus**, 28 Mayıs 1937

⁶⁰⁴ **Düstur**, 3.Tertip, C : 5, 19.04.1924, s.847

⁶⁰⁵ **TBMMZC**, D:2, C:33, İc:4, 76. Birleşim, 18.06.1927, s.135

⁶⁰⁶ Sait Aydoslu, “Adana mı Mersin mi ?”, **Ulus**, 21 ve 22 Ocak 1935

⁶⁰⁷ Aydoslu, “(...)Adana-Yumurtalık’ın yapılış işi, Adana Ovası ile Çukurova’nın sulama işiyle birlikte ele alınca, tam bu işler için gereken para ile yalnız bir Mersin limanı yapmakta büyük bir fayda olmasa gerektir.(...)” görüşünü de eklemiştir. **A.g.m.**

Bu dönemde diğ er bir önemli kanun 14 Nisan 1925 tarih ve 618 sayılı kanundur. Bu kanuna birinci maddesi, “Limanların temizlenme, genişletilme, taranmasına, ş amandıraların konma ve iyi halde tutulmasına ve bu konularla ilgili tüm liman iş lerinin yapılmasına hükümetin mecbur oldu ğ u”na daırdır. 2. maddede, Türkiye limanlarına giren tüm gemilerin, emniyetin sağ lanması konusunda Türk hükümeti tarafından alına önlemlere uyma zorunlulu ğ u vurgulanmaktadır. Gemilerin liman tesisatına verebilecekleri hasarın, gemi sahipleri tarafından ödenece ğ i konusu 3. maddede belirtilmiştir.

4. maddeye göre, “Liman reisli ğ inden izin alınmadıkça, deniz kıyılarında iskele, rıhtım, kızak, kayıklama, tamirhane, fabrika, gazino, depo, mağaza ve umumî deniz hamamları yapılamaz⁶⁰⁸.”

Liman Reisli ğ i tarafından ilan edilecek kısa süre içerisinde, liman içinde batan gemilerin çıkarılması iş leminin, gemi sahibinin, kaptanının ya da acentasının çıkarması zorunlulu ğ u, 5. maddede vurgulanmıştır.

8. maddede, sermayesinden bir kısmını bütçesinden vererek, limanlarda yükleme-boşaltma ve su-kömür dağıtma iş lerinin düzenlenmesi için her limanda birer anonim Türk ş irketinin meydana getirilmesi öngörölmekte, İstanbul Limanı için böyle bir ş irketin en geç 1924 sonuna kadar kurulmasının gereklili ğ i belirtilmektedir.

cb. Samsun Limanı Kanunu :

Daha önce de belirtildi ğ i gibi, Türkiye'nin kuzey ve güney ucuna birer limanın inş ası kararlaştırılmış ve güney için 19 Nisan 1924'te 489 nolu *Mersin Limanı Kanunu* çıkarılmıştır. Bundan bir süre sonra, 25 Aralık 1926'da da kuzey için *Samsun Limanı Kanunu* mecliste kabul edilmiştir. 945 sayılı bu kanuna göre, inş a edilecek liman için 3 yılda harcanmak üzere 6 milyon lira ödenek verilmiştir⁶⁰⁹. 19 Haziran 1927'de ise 1095 sayılı kanunla ödenek 10 milyona çıkarılmıştır⁶¹⁰. Samsun Limanı yapımı için çıkarılan kanundan yaklaşık 2.5 yıl önce kabul edilen kanunda Mersin Limanı için önce 8 milyon liralık daha sonra da 15 milyon liralık bir ödene ğ in ayrıldığı düşünülürse, Samsun limanı için ayrılan ödene ğ in az oldu ğ u kabul edilebilir.

1929'da çıkan 1482 sayılı kanunla, Samsun limanı inş ası baş a alınmıştır. Fakat - Nafia Vekili Çetinkaya'nın, demiryolları bitince sıranın limanlara gelece ğ ini ve Ere ğ li, Trabzon, Mersin ve Samsun limanlarını yaklaşık 43.5 milyon lira harcama ile

⁶⁰⁸ **Düstur**, 3.Tertip, C : 6, 14.04.1925, s.311 ; **Resmi Gazete**, S: 95 , 20.04.1925

⁶⁰⁹ **Düstur**, 3.Tertip, C : 8, 25.12.1926, İstanbul, 1933, s.26 ; **Resmi Gazete**, S: 541 , 03.01.1927

⁶¹⁰ **TBMMZC**, D:2, C:33, İc:4, 76. Birleşim, 18.06.1927, s.137

yapacaklarını belirtmesine rağmen⁶¹¹- liman inşası için ikinci bir etüt ancak 1947'de yapılabilecektir.

Dönemin sonunda, Karabük'te kurulan demir-çelik fabrikasının mamul maddelerini ihraç etmek, hammaddelerini de ithâl etmek amacıyla Çatalağzı'na modern bir liman yapılması, Ekim 1938'de kararlaştırılmıştır. Liman inşası için Etibank görevlendirilmiştir. Ayrıca İngiltere'nin Liman İşleri Müşaviri Sir Giblon'a bir liman projesi hazırlanmıştır⁶¹².

Aynı anda 13 büyük geminin yanaşabileceği, 25 geminin barınabileceği limanın 11-12 milyon liraya yapılması ve 3 yılda bitirilmesi tasarlanmıştır.

H. HAVAYOLLARINDAKİ GELİŞMELER

1. Türkiye'de Havacılığın Tarihi :

Türkiye ulaşımının en genç kolunu havayolları oluşturmaktadır. Daha önce de belirtildiği gibi, Türkiye'de havacılık alanında ilk adım 1911 yılında atılmıştır.

Bu konudaki ilk önemli adımı Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa atmış ve bu dönemde 1 Haziran 1911'de *Kıtaat-ı Fenniye ve Mevaki-i Müstahdeme Müfettiş-i Umumiliği*'nin ikinci şubesine bağlı bir hava komisyonu kurulmuştur.

Hemen arkasından Fesa Bey ve Y.Kenan Bey Fransa'ya gönderilmiş, 1912'de Safraköy'de 2 hangar ve 1 meydan yapılmış, Safraköy'deki ilk hava örgütü, 3 Temmuz 1912'de *Yeşilköy Hava Mektebi* olarak hizmete girmiştir.

12 Mart 1912'de havacılık teşkilatı hakkındaki kanunun kabul edilmesiyle de uçak satın almak için yardım toplanmasına karar verilmiş, aralarında Mahmut Şevket Paşa, Prens Celaleddin gibi isimlerin bulunduğu devlet adamlarının da katılımıyla kampanya başlatılmıştır.

⁶¹¹ **Ulus**, 9 Şubat 1937 (Çetinkaya'ya göre Ereğli 10, Trabzon 3.5, Mersin 17 ve Samsun 13 milyon liraya yapılabilecektir.)

⁶¹² **Ulus**, 9 Ekim 1938 (Giblon, 1938 Nisanı'ndan itibaren ülkemize gelmeye başlamıştır . Hatta gözlemleri "Bir yabancı gözüyle Türk limanları" adı altında Ulus'un 17 Nisan 1938 tarihli nüshasında yayınlanmıştır. Giblon'un, "Bir limanın yapılacağı bölgenin seçiminde sını ve zirai merkezlere yakın olma, en az nakliyat harcamalarına sahip bulunma ve ihracat limanlarının birbirlerini etkilemeyecek mesafede olması" gibi kriterlerin üzerinde durduğunu görmekteyiz. **Ulus**, 17 Nisan 1938)

2. Cumhuriyet'in İlk Yıllarındaki Yabancı Girişimciler :

Türkiye'yi Avrupa'ya bağlayan ilk ticari hava hattı, *Franco-Romen Hava Seyrüsefer Kumpanyası*'nın 1922 senesinde İstanbul'a uğrattıkları hattır. 1924 senesinde *Aero Espresso Italiana* şirketine 20 senelik bir imtiyaz verilmiştir.

Bu şirket Ankara-İstanbul-İzmir ve Brindizi arasında muntazam sefer tesis etmek istemişse de, faaliyeti ancak İstanbul-Atina-Brindizi hattı ile sınırlı kalmıştır. 1925'de Franco-Romen ve Alman *Junkers* tayyare şirketlerine Ankara-İstanbul arasında bir hat işletebilmek üzere verilmiştir⁶¹³.

a. Junkers ve Lufthansa'nın Girişimleri :

Cumhuriyet'in ilk yıllarından itibaren Avrupalı havayolu şirketleri, hem Avrupa-Asya arasındaki en uygun havayolu rotası olarak görülen Türkiye üzerinden Asya'ya ulaşmak, hem de Türkiye gibi havayolu ulaşımına elverişli bir ülkeyi ara istasyon olarak kullanmak için Türk hükümeti nezdinde girişimlerde bulunmuşlardır.

Hükümet, dönemin iktisat programının “*turizmin her vasıta ile teşvik edileceğine*⁶¹⁴” dair 12. maddesine rağmen bu girişimlere başlangıçta “*askeri mülahazalarla*⁶¹⁵” soğuk bakmışsa da daha sonra bazı şirketlerle anlaşmalar yapmıştır.

Bu konuda özellikle Almanların önemli girişimleri söz konusudur. İlk olarak Junkers şirketi, Türk hükümeti nezdinde çeşitli girişimlerde bulunmuştur.

Şirket önce *Tayyare Motor Türk Anonim Şirketi*'ne yeni bir şekil vermek ve bu şekilde Türkiye'de hava nakliye faaliyeti göstermek üzere hükümet ile bir sözleşme yapmak için görüşmeler yapmış, bu mümkün olmayınca, Türkiye ile ortak bir hava nakliyatı şirketi kurmak için girişimlere başlamıştır.

Diğer bir Alman şirket, Lufthansa'dır. Lufthansa şirketi, Berlin-İstanbul arasında hava postası kurulması için Ekim 1929'dan itibaren çalışmalar yapmış ve bu konuda hükümet nezdinde girişimlerde bulunmuştur.

Şirket, 12.5 saat olarak düşünülen uçuş süresiyle günde iki kez Almanya ve Türkiye'den karşılıklı sefer yapmayı plânlamıştır⁶¹⁶.

⁶¹³ **A.g.g**

⁶¹⁴ Yunus Nadi, “Havayolu”, **Cumhuriyet**, 24 Mayıs 1930

⁶¹⁵ Nadi, **a.g.m.**

⁶¹⁶ **Cumhuriyet**, 28 Ekim 1929

Nisan 1930'da, İstanbul-Berlin arasında uçakla posta taşımacılığı yapmak üzere *Nakliyat-i Havaiye* şirketi ile *Posta Müdüriyet-i Umumiyesi* arasında bir sözleşme imzalanmıştır. Buna göre her gün İstanbul-Berlin arasında bir posta seferi düzenlenecek, mektuplardan 22 kuruş ücret alınacaktır⁶¹⁷.

b. Curtis Right :

DHY kurulmadan önce Türkiye'de hava hatları kurma girişimi yapan havayolu şirketlerinden birisi de Amerikan Curtis Right şirkettir. 1932'den itibaren Türkiye ile ilgilenmeye başlayan şirket, aynı yıl içerisinde Türk hükümeti ile 1 yıllık deneme sözleşmesi yapmıştır.

Şirket o dönemde bir uzman göndererek, Türkiye'de hangi iller arasında hava nakliyatı yapılabileceğini araştırmıştır.

Amerikalı uzmanın öncelikle inceleme yaptığı iller, İstanbul, Eskişehir, Ankara, Kayseri, Diyarbakır, Adana, Gaziantep, Urfa, Mardin ve İzmir'dir⁶¹⁸. Şirket, uzman aracılığıyla Türkiye'den yapacağı incelemelere yardımcı olunmasını istemiştir.

İstenen bilgiler arasında, hattın geçeceği illerle güneydoğu illerinin posta gelirleri, ülkenin özellikle doğu illerinin posta dağıtım sistemi ile ülkedeki tren, kamyon ve otobüs taşımacılığı hakkında bilgiler de yer almaktadır⁶¹⁹.

Özellikle güneydoğu ve doğu bölgeleri hakkında daha ayrıntılı ve diğer bölgeleri ayırırcaasına bilgi istenmesi, şirketin –dolayısıyla ABD'nin- Ortadoğu'da ve İran-Hindistan hattında nüfuz elde etme isteği olarak görülebileceği gibi, 19. yy. da ABD'nin Osmanlı'nın bu bölgelerine yönelik faaliyetleri hatırlandığında, daha farklı anlamlara da meydan verecek niteliktedir.

c. Aero Espresso Italiana

Ülkemizde ulusal bir havayolu şirketinin olmadığı dönemlerde faaliyet gösteren yabancı şirketlerden biri de İtalyan şirket *Aero Espresso Italiana*'dır.

Şirket, özellikle İstanbul-Atina arasında yolcu, yük ve mektup taşımaktadır.

Aşağıdaki tabloda, şirketin II.Teşrin 1928'deki faaliyeti verilmiştir:

⁶¹⁷ **Cumhuriyet**, 21 Nisan 1930

⁶¹⁸ **BCA**, Tarih: 16.02.1932, Dosya: 6112 Fon kodu: 030..10.0.0, Yer no: 59.398..6 (Memleketimizde hava hatları tesisi için Amerikan Curtis Right Şirketiile yapılan anlaşma gereği Amerika'dan gelen uzmanların haberleşme ve ulaşım hususlarında yaptıkları tetkikler.)

⁶¹⁹ **A.g.b.**

Tablo 32
(Aero Espresso Italiana'nın Bir Aylık Faaliyetleri)

Uçuş tarihi	Uçak tipi	Hareket saati	Yolcu sayısı	Koli (kg)	Mektup (kg)	Uçuş yönü
1 II. Teşrin	J-AZDB 3	9.55	5	4.80	0.402	İstanbul-Atina
3 II. Teşrin	J-AZDO 9	14.15	1	-	1.335	Atina-İstanbul
5 II. Teşrin	J-AZDN 8	10.25	-	-	0.460	İstanbul-Atina
7 II. Teşrin	J-AZDB 3	13.45	1	-	1.640	Atina-İstanbul
8 II. Teşrin	J-AZDO 9	10.15	1	-	0.253	İstanbul-Atina
10 II. Teşrin	J-AZDM 7	13.05	1	-	1.810	Atina-İstanbul
12 II. Teşrin	J-AZDC 4	10.00	2	-	0.320	İstanbul-Atina
14 II. Teşrin	J-AZDC 4	15.00	3	-	1.485	Atina-İstanbul
15 II. Teşrin	J-AZDC 4	10.00	-	-	0.217	İstanbul-Atina
17 II. Teşrin	J-AZDN 8	14.30	-	8.30	2.990	Atina-İstanbul
19 II. Teşrin	J-AZDO 9	10.15	7	-	0.536	İstanbul-Atina
21 II. Teşrin	J-AZDB 3	14.15	-	8.85	2.065	Atina-İstanbul
22 II. Teşrin	J-AZDN 8	10.05	2	-	1.030	İstanbul-Atina
24 II. Teşrin	J-AZDM 7	14.35	2	-	1.756	Atina-İstanbul
26 II. Teşrin	J-AZDB 3	10.05	5	37.00	0.411	İstanbul-Atina
28 II. Teşrin	J-AZDO 9	12.50	1	-	2.098	Atina-İstanbul
29 II. Teşrin	J-AZDM 7	10.05	1	-	0.275	İstanbul-Atina

Kaynak: BCA, 05.12.1928, 928/10, 34 HY 82, 60.21..1.

Görüldüğü gibi her 3 ya da 4 günde bir bu seferler icra edilmektedir. Kısa bir süre önce nüfus mübadelesi gibi bir olayın yaşandığı bu dönemde İtalyan şirket, iki ülke arasındaki bu durumu iyi değerlendirmiş, zaman zaman yolcusuz da olsa bu seferleri sürdürmüştür.

Bu arada, şirketin İstanbul-Atina seferini yapmakta olan uçaklarının aynı ay içerisinde (II.Teşrin) iki kez uçak arızası yapıp Limni Adası'na zorunlu iniş yapmış olması, daha önceki dönemlerde de buna benzer olayların yaşanması, hükümet yetkililerinin şirketi uyardıklarına neden olmuştur⁶²⁰.

3. Havayolları Devlet İşletme İdaresi'nin Kuruluşu :

1930'lu yıllarda, Cumhuriyetin ilk yıllarında yabancı havayolu şirketlerince yürütülen havayolları faaliyetinin, bu yıllarda izlenen devletçilik politikası ile birlikte, bizzat devlet tarafından oluşturulan bir millî işletme kanalıyla yürütülmesi gündeme

⁶²⁰BCA, Tarih: 13.11.1928, Dosya no: 34 HY 80, Fon kodu: 230..0.0, Yer no: 59.20..2 (Aero Espresso Italiana Şirketi'ne, uçaklarını daha dikkatli kullanmalarına dair yapılan uyarı.)

gelmiş⁶²¹, sonuçta *Havayolları Devlet İşletme İdaresi*⁶²², Millî Müdafaa Vekaleti'ne bağlı olarak, Türkiye'de havayollarını tesis etmek ve bu yollar üzerinde nakliyat yapmak amacıyla 20 Mayıs 1933 tarih ve 2186 sayılı kanunla kurulmuştur⁶²³. İşletmenin ilk genel müdürü, aynı zamanda Türkiye'nin ilk pilotu da olan Fesa Bey (Evrensev)' dir⁶²⁴.

Mülhak bütçeli olarak kurulan idarenin genel müdürü her ne kadar Millî Müdafaa Vekaleti'nin teklifi ve Bakanlar Kurulu'nun kararıyla atanıyorsa da idarenin sivil nitelikte olması uygun görülmüştür (m.2). Hava hatlarının düzenlenmesinde Erkân-ı Harbiye Vekâleti'nin de katılımı esas tutulmuştur (m.4).

Kuruluş kanununa göre, idarenin tüm tesisat ve araçları, Millî Müdafaa Vekaleti'ne bağlı fabrikalarda maliyet fiyatıyla tamir edilecektir (m.5).

Ayrıca idarenin uçakları ile her ne nedenle olursa olsun ücretsiz yolculuk yapılamayacaktır(m.10). Hiç şüphesiz bu kararda, zaten başlangıçta 8-10 kişilik olan ve bu yüzden kâr etmesi kolay olmayan uçuşları bir de ücretsiz yolcu olarak iyiden iyiye zarar eder bir hale getirmeme kaygısı vardır.

30 Mayıs 1935 tarih ve 2744 sayılı kanunla, Millî Müdafaa Vekaleti'nin işletme üzerindeki tüm tasarrufu Nafia Vekaleti'ne bırakılmış ve işletme bu vekaletle bağlı olarak çalışmaya başlamıştır. Aynı kanunla, 1933 tarihli 2186 sayılı kanunla hava hatlarının düzenlenmesinde Erkân-ı Harbiye Vekâleti'nin de katılımını esas tutan madde lağvedilmiştir⁶²⁵.

⁶²¹ Bu konuda Kadro dergisinde çıkan bir yazıda şöyle denmektedir: “(...) Hava hatları tamamen millî olmak mecburiyetindedir. Kârın azlığı, işin ehemmiyet ve nezaketi, böyle bir müessesenin şahsi sermayelerle kurulamayacağını ifade eder. (...) Hava nakliyat şebekesi, demiryolları gibi devlet malı olmak mecburiyetindedir. Demiryollarından daha karışık, ondan daha oynak bir iş olması, teşkilatının DDY ve Askeri Fabrikalar işletme idarelerinden daha geniş bir yetkiyle çalışmalarını gerektirir.” Şakir Hazım, “Hava Nakliyatının Faydaları”, **Kadro**, İstanbul, Temmuz 1933, ss. 55-56

⁶²² Bundan sonra HDİİ olarak geçecektir.

⁶²³ **Düstur**, 3. Tertip, C: 14, s. 617-618

⁶²⁴ Fesa EVRENSEV, 1878 yılında İstanbul'da doğmuştur. Galatasaray Lisesi'nin ardından Harp Okulu'na girmiş, buradan 1899'da Süvari Teğmen olarak mezun olmuştur. Süvari Dairesi'nde hizmette bulunduğu dönemde zamanın ünlü Bekirağa Bölüğü'nde 97 gün hapis yattı ve Erzincan'a sürgüne gönderildi. II.Meşrutiyet'in ilânından sonra tekrar İstanbul'a alındı ve Süvari Bölük Komutanlığı görevine getirildi. 1911 yılında orduda pilot olmak için eleman arandığı sırada yüzbaşı olan Fesa Bey, yapılan sınavı birincilikle kazanarak Fransa'ya uçuş eğitimine gönderildi. 1912'de yurda döndüğünde, Türk Silahlı Kuvvetleri'nin 1 no.lu uçuş brövesi kendisine verildi.

Balkan Savaşları'nda çeşitli uçuş görevleri ve bu arada filo komutanlığı da yaptı. I. Dünya Savaşı başlayınca Kafkas Cephesi'ne atandı. Fakat Karadeniz yoluyla göreve giderken Ruslar'ın gemiyi batırmaları üzerine esir düştü. 5 yıl 8 ay Sibiryaya esaretinden sonra kaçarak, Haziran 1920'de yurda döndü. Millî Mücadele'de önce Doğu Cephesi'nde, bir süre sonra da Batı Cephesi'nde hizmet vermiştir. Savaşın sona İzmir'deki Hava Okulu'na öğretmen olarak atanmıştır. Kasım 1925'te 47 yaşında ve binbaşı rütbesinde iken kendi isteği ile emekli olmuştur. 1933 yılında HDİİ'nin başına müdür olarak getirilmiş, bu hizmette bir yıla yakın bir zaman kaldıktan sonra ömrünün kalan yıllarında THK'nun bünyesinde çeşitli çalışmalarla geçirmiş, 9 Nisan 1951'de İstanbul'da vefat etmiştir.

⁶²⁵ **Düstur**, 3. Tertip, C: 16, s. 1242-1243

Yine söz konusu kanunun 3. maddesine göre, “*Havayolları Devlet İşletme İdaresi’nin tayyareleriyle memurları, askeri meydan ve yardımcı meydanlardan, nakil vasıtalarından, fabrikalarından ; askeri tayyare ve memurlar da işletmenin meydan ve yardımcı meydanlarından ve nakil vasıtalarından karşılıklı istifade edebileceklerdir.*” Konuyla ilgili bir demeç veren Nafia Vekaleti hava hatları genel direktörü Şevket Bey, artık işletme yönetiminin Nafia Vekaleti’ne bağlı Münakalat Şubesi’ne verildiğini belirtmiş, ayrıca “*İlk hedeflerinin hava servislerini bir an önce açmak değil, hattın düzenli olarak sürme olanağını hazırlamak*⁶²⁶” olduğunu söylemiştir.

Millî Müdafaa Vekaleti’nden işletmeyi yalnızca zayıf bir hangar, bir bina ve ikisi Amerikan, ikisi Alman Junkers tipi 4 uçak ve cumhuriyetin 10. yıldönümü nedeniyle hediye edilen bir adet ATH-9 tipi yolcu uçağıyla birlikte toplam beş uçakla⁶²⁷ devralan Nafia Vekaleti’nin elinde yeniden teşkilatlandırılan Havayolları Devlet İşletme İdaresi, öncelikle uçak alımı için araştırmalar yapmış, 2 yılda 12 uçak alımını tasarlamış, 15 kadar firmadan gelen çeşitli teklifleri incelemiş, sonuçta İngiliz *De Haviland* şirketine *Dragon-Rapid* tipinde ilk etapta 3 uçak sipariş edilmiştir. Ayrıca bu uçakları kullanacak 4 pilot ve 4 makinist de başlarında bir yöneticiyle birlikte Londra’ya 3 aylık staja gönderilmişlerdir.

Diğer taraftan, hem işletme bünyesindeki pilotları sürekli hazır tutmak, hem de Ankara halkını hava uçuşlarına alıştırmak amacıyla, 2.5 lira ücretle 15’er dakikalık uçuş denemeleri yaptırılmıştır⁶²⁸.

İşletmenin önemli bir çalışması da meydanlarla ilgilidir. Buna göre, önce ana, sonra da yardımcı meydanlar için projeler hazırlanmış ve tüm illerden, hava meydanı için ayırabilecekleri arsaların krokileri istenmiştir. İstenen krokilerin çok kısa zamanda gelmesi, illerin de bu konuya ilgi gösterdiklerinin bir işareti olmuştur.

İngiliz şirketine sipariş edilen uçaklar, 10 Mayıs 1936’da Ankara’ya gelmiştir⁶²⁹. Saatte 200 km. sürat yapabilen, 7 yolcu ve 1 pilot kapasiteli bu uçakların gelmesiyle birlikte öncelikle Ankara-İstanbul seferleri üzerindeki son hazırlıklar da tamamlanmıştır.

Yaklaşık 1 saat 50 dakika süreceği düşünülen seferlerin her gün karşılıklı birer uçakla başlaması plânlanmıştır. Buna göre, Ankara’dan kalkan uçak her gün saat 10.00’da,

⁶²⁶ **Ulus**, 7 Temmuz 1935

⁶²⁷ Amerikan uçakları 6 yolcu ve 2 pilot kapasiteli , üstü bez kaplı, çif motorlu *King Bird* tipi uçaklardır. Alman uçakları ise tek motorlu, 5 yolcu ve 2 pilot kapasiteli *F 13* tipindedir. Uçakların adları, “*Arı*”, “*Dağ*”, “*Kuş*”, “*Bay*” ve “*Erk*”tir.

⁶²⁸ Bu gezinti turları İstanbul’da da başlatıldıysa da, fazla rağbet görmesi ve uçakların da sayıca yetersiz oluşu yüzünden bir süre sonra iptal edilmiş, Ankara’da ise sadece Pazar günleri 1 saat ile sınırlandırılmıştır.

⁶²⁹ **Ulus**, 12 Mayıs 1936

İstanbul'dan kalkan uçak da 15.50'de hareket edecek, ayrıca Cumartesi Ankara'dan 14.50'de ve Pazartesi 7.00'de de İstanbul'dan birer ek sefer düzenlenecektir⁶³⁰. Bu ilk güzergâhın ücretinin 22 lira olması kararlaştırılmıştır. Gidiş-geliş ise % 20 indirimli olacaktır. Bu ücrete yolcu başına 1000 liralık sigorta dahildir.

Bu seferleri yapacak ilk uçak, 25 Mayıs 1936'da 4 yolcu ve posta ile Ankara'dan havalanmış ve tahmin edildiği gibi 1 saat 50 dakikada Yeşilköy'e inmiştir. O dönemde İstanbul – Ankara arasının trenle 14 saat olduğu düşünülürken, havayollarının kısa sürede ilgi göreceği ve gelişim göstereceği açıktır.

Demiryolların altın yıllarını yaşadığı, karayollarının ona hiçbir zaman ve hiçbir şekilde rekabet edemeyeceğinin düşünülürken, karayolu yapımına zaman zaman itirazlar yükseldiği bir dönemde başlatılan havayolu seferleri kamuoyunda olumlu karşılanmıştır. Örneğin Atay, “(...) *Bu asırda havada görülmeyen ileri millet olur mu? Bilhassa Türkiye ki, bir ucu öbür ucundan şimendiferle bile çok uzaktır; yolların tamamlanması uzun seneler ister. Bu memlekette uzaklık ve ayrılığın bütün mahzurlarını kara vasıtalarından başka ne ile kaldırmamız⁶³¹? (...)*” şeklinde tavrını ortaya koymuştur.

Şüphesiz bu tavırda, günde sadece iki sefer yapılan ve toplam olarak 20 kişi civarında bir yolcu taşıyacak ve başlangıçta sadece toplumun elit kesiminin yararlanabileceği bir ulaştırma kolunun, demiryoluna uzun süre rakip olamayacağı düşüncesi etkendir.

Ankara-İstanbul hava seferlerinin başladığı 25 Mayıs tarihinden Ağustos sonuna kadar olan 3 aylık dönemin sefer rakamları incelendiğinde toplam olarak 230 seferin yapıldığı, 698 yolcu, 627.8 kg. bagaj, 70.8 kg. posta ve 4987 kg. gazete taşındığı görülmektedir⁶³²

Bir süre sonra bu seferler, İzmir'e kadar uzatılmıştır. Mart 1937'ye gelindiğinde ise Adana hava meydanının açıldığı görülmektedir. Bu meydanın açılmasında, özellikle Orta Asya'ya sefer yapacak uçaklar için bir ara istasyon olma olasılığı düşünülmüştür.

İşletme, 1939 yılında yeni yolcu uçakları alınmasını kararlaştırmıştır. Bunun için bütçeye 200 bin liralık bir ödenek konmuştur. Ağustos 1939'da İngiltere'ye 5 uçak sipariş edilmiştir⁶³³. Yine aynı yıl, Ankara-Samsun hattının açılması programa alınmıştır. Personele yönelik olarak ise, uluslar arası tüm hava hatlarında pilot, pilot muavini ve

⁶³⁰ **Ulus**, 24 Mayıs 1936

⁶³¹ **Ulus**, 25 Mayıs 1936

⁶³² **Ulus**, 20 Eylül 1936

⁶³³ **Cumhuriyet**, 18 Ağustos 1939

uçaklarda uçucu olarak çalışanlara, katettikleri miktara göre verilen ikramiye uygulamasının, DHY’nda çalışan uçuculara da uygulanmasına karar verilmiştir⁶³⁴.

I. Dünya Savaşı’nın başlamasına çok az bir süre kala, yurt dışı seferler konusunda da bir girişim yapılmıştır. Konuyla ilgili olarak *İngiliz Kraliyet Havayolları, Yunan Devlet Havayolları* ile temaslarda bulunulmuş, Haziran 1939’da, İstanbul-Berlin hava seferleri başlatılmıştır.

1 Haziran’da *Deutsche Huft Hansa Şirketi*’ne ait bir uçak, ilk kez Yeşilköy’den kalkıp Belgrad, Sofya, Peşte ve Viyana yoluyla Berlin’e varmıştır. 8 Temmuz’da Ankara’da yeni havaalanı açılmıştır.

1939 ve 1940 yıllarının havayolları açısından en önemli atılımlarından birisi de yeni hava meydanları kurmak ve mevcut meydanların ıslahına girişmektir. Buna yönelik olarak yaklaşık 1.5 milyon lira harcanarak Ankara, Yeşilköy, İzmir ve Adana’da asfalt uçuş pistleri meydana getirilmiş, 300 bin lira harcanarak Elazığ’a bir hava meydanı yapılmıştır⁶³⁵.

Ağustos’ta ise, daha önce Ankara üzerinden yapılan ve bu yüzden 8.5 saati bulan İstanbul-İzmir seferleri, direkt olarak yapılmaya başlanmış, bu da uçuş süresini 1 saat 50 dakikaya indirmiştir⁶³⁶.

Bu dönemde, Haziran 1938 tarihli 3424 sayılı kanunun 5. maddesinde değişikliğe gidilmiş, “*Vazife ile uçuş esnasında düşen pilot, pilot muavini, mühendis, makinist ve telsizcilerden ölenlerin maaşa müstahakk ailesi efradına, tahsis olunacak dul ve yetim maaşından başka olarak, kanunî mirasçılarında bir defaya mahsus olmak üzere 5000 lira nakdi tazminat verilir.*” hükmündeki miktar 7500 liraya yükseltilmiştir⁶³⁷.

4. Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü’nün Kuruluşu

1938’e gelindiğinde, 1933’te *Havayolları Devlet İşletme İdaresi* adıyla kurulan işletmenin, yapısında ve isminde birtakım değişikliklere gidildiğini görmekteyiz. Şüphesiz bu değişiklikte, hem Cumhurbaşkanı Atatürk’ün, hem de Başbakan Celal Bayar’ın , havayolları konusunda mevcut durumu yeterli görmeyerek daha güçlü atılımlara gerek duyulduğunu çeşitli zamanlarda ifade etmeleri ve bu konuda yönlendirmelerde bulunmaları

⁶³⁴ *Cumhuriyet*, 26 Mayıs 1939

⁶³⁵ *İktisadi Yürüyüş*, 1 Haziran 1941 (Münakalat Fevkalade Sayısı), S: 35-36, s.54

⁶³⁶ *Cumhuriyet*, 27 Temmuz 1939

⁶³⁷ *TBMMZC*, D: 9, C: 29, 63. Birleşim, 10.03.1954, s. 653

da önemlidir⁶³⁸. İşletme, 3 Haziran 1938 tarih ve 3424 sayılı kanunla *Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü*'ne dönüştürülmüş, teşkilat ve kadroları yeniden saptanmıştır⁶³⁹.

Önceki 2186 ve 2744 sayılı kanunları geçersiz kılan bu kanunun 1. maddesinde, “*Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü*⁶⁴⁰, T.C. hudutları içinde ve dışında havayolları tesis etmek ve bu yol üzerinde tayyarelerle yolcu, eşya ve posta nakliyatı yapmak üzere teşekkül etmiş, Nafia Vekaleti'ne bağlı, hükmü şahsiyeti haiz ve mülhak bütçe ile idare edilen bir devlet müessesesidir.” denerek, sadece yurt içine değil, yurt dışına da seferler yapacak bir yapıya gidildiği vurgulanmıştır.

Kuruluşu üzerinden sadece 5 yıl geçen bir işletmenin, -her ne kadar yurt dışı için bir süre daha beklemek gerekecekse de- kısa sürede hedeflerini büyütebilmiş olması dikkat çekicidir.

Kanunun 2. maddesine göre, DHYUM memurları, devlet memurlarının tabî olduğu hükümlere tabi olacaklardır. Ayrıca 4. madde ile bu memurların emeklilik hakları, DDY idaresi memurları gibi olacak, memur ve müstahdem aylıklarından kesilecek % 5'ler ile, DHY bütçesinden bu paranın bir yıllık tutarına eşdeğer ayrılacak tutar ve % 0.5 maluliyet tazminatı karşılığı, DDY Tekait Sandığı'na yatırılacaktır⁶⁴¹.

Yine aynı maddeye göre, “*DHYUM'nün tayyare üzerinde çalışan uçucu personelinin tayyare üzerinde geçirdikleri müddet, bir buçuk misli fiili hizmet senesine tekabül ede[cekti]r.*”

DHYUM çalışanlarına yeni haklar sağlamasıyla dikkat çeken bu kanunun, çalışanlarına yönelik 5. maddesine göre de, “*Vazife ile uçuş esnasında düşen pilot, pilot muavini, mühendis, makinist ve telsizcilerden ölenlerin maaşa müstahakk ailesi efradına, tahsis olunacak dul ve yetim maaşından başka olarak, kanunî mirasçularına bir defaya mahsus olmak üzere 5000 lira nakdi tazminat verilir.*”

Bu maddenin konulmasında, Pilot Ekrem Erme ve Makinist Sami Demirel'in kanunun hazırlanmasından bir süre önce bir görev uçuşu sırasında ölmeleri etkili olmuştur. Daha sonra bu iki görev şehidinin dul ve yetimlerine, yukardaki hükme dayanılarak ve

⁶³⁸ Örneğin, Cumhurbaşkanı, 1 Kasım 1937'de meclisteki konuşmasında, “*Sivil havayolları idaresi, devlet teşkilatı arasında modern bir idare halinde yer almıştır. Bütün teknik şartlar ve emniyet icapları içinde çalışmakta olan bu idarenin büyük şehirlerimizin hepsi arasında, en modern muvasala yolunu bir an evvel ifaya başlaması ve arsulusal hatlarla da kendi vasıtaları ile irtibat tesis etmesi imkânı, az zamanda teminini beklediğimiz önemli işlerdendir.*” derken, Bayar da bu konunun başlıca özen gösterecekleri işlerden olduğunu vurgulamıştır. (TBMMZC, D:9 , C:29 , S. Sayısı: 218, s. 1)

⁶³⁹ **Düstur**, 3. Tertip, C: 19, s. 1171, **Resmi Gazete**, S: 3933, 14 Haziran 1938

⁶⁴⁰ Bundan sonra DHYUM olarak geçecektir.

⁶⁴¹ Bu da, DDY'na ait 2454 sayılı kanun ve o kanuna ek 2904 sayılı kanun hükümlerine göredir.

Temmuz 1939’da buna yönelik olarak ayrıca bir kanun çıkartılarak (3660) maaş bağlanacaktır⁶⁴².

Daha önce işletme ile ilgili kanunlarda belirtilen “ücretsiz seyahat edilemeyeceği” hükmü, ve sigorta ile ilgili hüküm, bu kanunda da vurgulanmıştır (m. 11 ve 15).

Nafia Vekaleti’ne bağlı olarak çalışmalarını sürdüren DHYUM, 27 Mayıs 1939 tarih ve 3613 sayılı kanunla kurulan Münakalat Vekaleti’ne bağlanmıştır.

İdarenin, Havayolları Devlet İşletme İdaresi olarak kuruluşundan Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü’ne dönüşüncüye kadarki gelir-gider ve ödenekleri aşağıda gösterilmiştir.

Tablo 33

(HDİİ Gelir/Gider ve Ödenekleri)

Yıllar	Ödenek (TL.)	Gider(TL.)	Gelir(TL.)
1933	180.000	73.853,33	7.549,09
1934	180.859	117.733,60	3.562,22
1935	825.000	625.352,91	898,31
1936	597.358	345.439,37	33.612,56
1937	1.191.474	757.166,42	28.940,56
1938	1.522.500	684.231,12	19.117,25

Kaynak: TBMMZC, D: 9, C: 20, 42.Birleşim, 12.02.1951, s. 144 (Ulaştırma Bakanı Seyfi Kurtbek’in açıklaması.)

Görüldüğü gibi ilk iki yıl dışında ödeneklerde önemli artışlar yaşanmıştır. 1935’e yaşanan gelir azlığının nedeni ise, o yıl seferlerin sık sık iptal edilmesinden kaynaklanmaktadır.

Dönem içinde açılan hatlara bakıldığında, 1933’te Ankara, İstanbul ve Eskişehir hatları ile işletmeye başlanmış, 1936’ya kadar bu durum devam etmiştir. Bu yılda Eskişehir hattı kapanmış, İzmir hattı açılmıştır. 1937’de halen mevcut olan hatlara Bursa eklenmiştir.

Bu dönem içerisinde işletmenin personel durumu da aşağıdaki tabloda verilmiştir:

⁶⁴² **Düster**, 3. Tertip, C: 20, s. 1546 ; **TBMMZC**, D:6 C: 4, 35. Birleşim, 5 Temmuz 1939

Tablo 34

(HDİİ Personel Durumu)

Yıllar	Pilot	Telsizci	Makinist	Memur	İşçi ve diğer hizmetliler	Toplam
1933	7	1	8	8	---	24
1934	6	1	10	7	---	24
1935	6	1	7	12	---	26
1936	6	6	12	29	---	53
1937	8	10	15	27	---	60
1938	13	21	30	81	17 ⁶⁴³	162

⁶⁴³ Bu kategori, 1938, 1939 ve 1940 yıllarında “işçi” , bu tarihten sonra da “diğer hizmetliler” başlığı altında sınıflandırılmıştır.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

ATATÜRK'ÜN ÖLÜMÜNDEN II. DÜNYA SAVAŞI'NIN SONUNA KADAR OLAN DÖNEM İÇİNDE ULAŞIM POLİTİKASI (1938- 1945)

E. DEMİRYOLLARI POLİTİKASI

II. Dünya Savaşı yıllarında demiryolu atılımını sürdürmek hem malî açıdan hem de teknik altyapının yetersizliği bakımından iyice güçleşmişse de, hükümetler bu konudaki kararlılıklarını yitirmemişlerdir. İnönü'nün cumhurbaşkanı olması, bu ciddiyeti pekiştirici bir etki yapmıştır.

Nitekim Atatürk'ün ölümü ve İnönü'nün cumhurbaşkanlığına gelişiyle kurulan I. Saydam Hükümeti'nin programında da, *“Demiryolu inşaatı Cumhuriyet devrinin çizdiği büyük program dairesinde devam ettirilecektir. Demiryollarımızın iktisadi ve teknik esaslar dahilinde inkişafı için başlamış olan harekete kuvvetle devam olunacaktır.”* denilerek bu konudaki kararlılık vurgulanmıştır.

Özellikle savaş koşullarındaki askerî ihtiyaçların demiryolunun önemini arttırması, imkânların azalmasına karşın, demiryollarının geliştirilmesine azamî bir enerji ayrılmasını teşvik etmiştir. 1943'te Bayındırlık Bakanı olan Sırrı Day'ın vurguladığı gibi, demiryolu siyaseti rejimin, devletçilik siyasetinin, *“muvaffak başı ve temeli”* idi⁷. Yeni hatların yapımında birkaç ilkenin gözetildiği söylenebilir. Bunlardan ilki, Türkiye ile modern kara ulaşımı bulunmayan Irak ve İran'a demiryolunun bağlanması ihtiyacıdır. İkincisi, hammadde merkezleri ile yeni fabrikaların kurulduğu muhitleri, özellikle de en temel enerji kaynağı olan kömür havzalarını tüketim merkezlerine bağlayan demiryollarına öncelik verilmesidir. Divriği'deki demir cevheri Karabük'e; Ereğli havzasındaki taş kömürü Karabük'e ve diğer ihtiyaç merkezlerine ivedilikle ve ekonomik bir biçimde iletilebilmeliydi.

Demiryolları inşaatına savaş yıllarında da devam edilmiş, özellikle Diyarbakır-Siirt (Kurtalan) hattının tamamlanması sağlanmıştır. Ancak önceki döneme göre inşaatta bir yavaşlama görülmektedir. Gerçekten, 1939'da 7324 km. olan demiryolu uzunluğu, 1945'te

7515 km. ye çıkmış, artış 6 yıl içinde 191 km. den ibaret kalmıştır. Buna, Hatay'ın anavatana katılışıyla devlete geçen Toprakkale –İskenderun hattı da dahildir.

Dönem içinde yabancı şirketlerin elindeki hatların küçük bir kısmı daha devletleştirilmiş ve yabancı şirketlerce işletilen demiryolu uzunluğu 1945'te 405 km.ye düşmüştür.

Bu dönemde savaşın bir süre sonra biteceği göz önüne alınarak, 1943 yılı itibarıyla bazı hatların yapımının kararlaştırıldığını görmekteyiz. Bunlar, Bozüyük – İnegöl - Bursa-Mudanya hattı (182 km); Mekece - Yenişehir-Boğazköy hattı (60 km); Osmaneli-Taşköprü hattı (8 km); Bursa-Mustafakemalpaşa - Okçugöl hattı (95 km); Okçugöl - Gönen- Biga-Çanakkale hattı (240 km); Somucak-Ilgaz-Tosya-Osmancık-Gümüşhacıköy – Merzifon - Amasya hattı (265 km); Arifiye – Akyazı – Mudurnu – Bolu – Gerede - İsmetpaşa hattı (260 km); Adapazarı – Hendek – İbrahimağa - Düzce hattı (95 km); İbrahimağa – Akçakoca - Ereğli hattı (95 km); Mudurnu-Ankara hattı (280 km); Amasya – Erbaa – Niksar – Koyulhisar - Kelkit - Tercan hattı (520 km); Erbaa – Çarşamba - Samsun hattı (140 km); Çarşamba - Terme - Ünye hattı (51 km); Bayburt – Gümüşhane - Trabzon hattı (220 km); Tercan - Muş hattı (250 km); Isparta - Antalya hattı (150 km); Çumra – Seydişehir – Yenişehir – Şarkikaraağaç - Eğirdir hattı (320 km); Konya-Ankara hattı (300 km); Diyarbakır-Akdoğan (Arada) hattı (140 km); Çerikli – Sungurlu – Alaca - Kayabaşı hattı (350 km)⁶⁴⁴.

Bugünün şartlarından geriye doğru bakıldığında, bu hatların yapılamamasıyla ne kadar önemli bir fırsatın kaçırıldığı çok daha acı bir biçimde görülmektedir. Çünkü bu hatların yapılması, mevcut hatlara 4000 km.lik bir demiryolu ağının daha eklenmesi demek olacaktır ki plânlanan hatlara dikkatle bakıldığında, 1940'larda plânlanmış olan bu hatların bugün dahi ihtiyaç duyulan hatlar olduğu görülecektir.

Demiryollarının o dönemde en önemli ulaştırma türünü oluşturması, savaş yılları taşımacılık yükünün bu alanda yoğunlaşmasına neden olmuştur. Diğer taraftan mali kaynakların savaş amaçlarına yönlendirilmesi dolayısıyla bakım yeterince gerçekleştirilemediği gibi, ithâlat güçlükleri dolayısıyla araç ve malzeme ikmali de yeterince yapılamamıştır.

Bu durumda var olan malzemeyi onararak azamî şekilde yararlanma yolu güdülmüş, onarım işleri de işletmenin yükünü oldukça artırmıştır. Genç nüfusun büyük kısmının silah

⁶⁴⁴ “Cumhuriyetimizin 20. Yıldönümü Kutlanırken Demiryollarımızın Gür Verimlerine Genel Bir Bakış”, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, 10/5-6 (I.Teşin 1943), s. 24-25

altına alınmış olduğu, üstelik uzun bir dönem askerlik yaptığı bir dönemde⁶⁴⁵, artan yükü karşılamak için gerekli amelenin sağlanması ise başlı başına bir sorun oluşturmuştur. Bu nedenle Münakalat Vekaleti, zaman zaman Millî Müdafaa Vekâleti'ne başvurarak silah altına alınan erlerden demiryolu işleri için yararlanma yoluna gitmiştir⁶⁴⁶.

En büyük sarsıntı, çekme vasıtalarını onarma durumunun yetersizliğinden kaynaklanmıştır. 20-30 yaşındaki lokomotifler bakıma alınamamış, alınanların sayısı da 160 gibi küçük bir rakamda kalmıştır. Bu nedenle demiryolu sistemi, II. Dünya Savaşı'nı nispeten eskimiş ve yıpranmış olarak bitirmiştir.

Savaş sırasında işletme el emeği ücretleri ve malzeme fiyatları yükselmiştir. Bu yüzden işletme maliyetleri de % 50'ye yakın bir artış göstermiştir. Nakledilen eşyanın kıymeti üç katına yükseldiği halde, işletme masraflarının karşılanması ve olanaklar dahilinde kalkınmanın sağlanabilmesi için tarifelere ancak ortalama % 75 gibi bir zamlarla yetinilmiştir.

Savaş öncesinde daimi memur sayısı 18 bin kadar iken , trafiğin artmasıyla personel sayısının artırılması da gerekli görülmüş, 1945'e kadar her yıl bir miktar artırılarak 33 bine yükseltilmiştir. Demiryollarına uzman personelin bu kadar zamanda yetiştirilmesi olanağı

⁶⁴⁵ II. Dünya Savaşı boyunca silah altına alınanlar zaman zaman nüfusun sekizde-dokuzda birini bulmuştur. O dönemde hiç okuma-yazma bilmeyenler ve ilköğretim mezunları 48 ay, ortaokul ve daha üzeri okul mezunları da 36 ay askerlik yapmışlardır.

⁶⁴⁶ Örneğin Münakalat Vekaleti'nden Millî Müdafaa Bakanlığı'na gönderilen 26 Haziran 1942 tarihli ve 1180-2 sayılı bakan imzalı yazıda şöyle denmektedir: “Üç seneden beri devam eden Avrupa harbi dolayısıyla sair devlet müesseseleri gibi Devlet Demiryolları İdaresi de evvelce Avrupa'dan temin etmekte olduğu tamir ve tecdid malzemesini tedarik edememektedir. Bu itibarla her sene tebdil ve tecdidi program altına alınmış bulunan eski yol malzemesinin değiştirilmesi de mümkün olmadığından, gerek yol ve gerek köprü ve tesisat işlerinde ancak mütemadi tamirat ile iktifa zarureti hasıl olmakta ve tabiatıyla bu tamirat işi normal zamana nispetle daha büyük bir hacim iktisab etmektedir. (...) Demiryollar İdaremizin bu icaplarla mütevacizin bir surette yürütülmesi ve ileride zuhuru muhtemel daha sıkıntılı zamanları emniyetle karşılayabilmesi, zaman ve mevsimine göre lüzümü kadar işçi ve amele temin edilebilmesi ile kabil olacaktır.

Memleketimizin bugün içinde bulunduğu müşkül şartlar dolayısıyla amele tedariki fevkalade zorlaştığından, bakım işlerinin aksamamasını temin maksadı ile mevcut ameleye yevmiye üç saat fazla mesai yaptırılması, hariçten alınacak muvakkat amelenin yevmiyelerinde her hangi bir rekabetin tesirinde kalınmaması için rayice tabi olmaksızın mahallî şeraite göre ücret takdir edilmesi hususunda selahiyetli alâkadarlara emir verilmiş olmasına rağmen matlup miktarda amele tedarik edilememektedir. Halen şebeke üzerinde yol, mebani, askerî varyantlar, tesisat ve tahkimat işlerinde müseccel ve muvakkat olarak cem'an 14.200 amele ile çalışılmaktadır. Bu miktar geçen aylarda 1800 idi. Bu tenakus günden güne çoğalmakta olduğundan, önümüzdeki hasat mevsiminde amele miktarının yarıya kadar düşebileceği tahmin edilmektedir. Her ne kadar demiryolu alayı ve hizmet taburundaki erlerden 1800 kişilik bir kuvvet idare hizmetinde ve askerî durak tevziatı işlerinde çalıştırılmakta ve ayrıca demiryolu alayına bağlı Sivas'taki hizmet taburunun Hatay'dan celbedilmekte olan 1000 er ile takviyesi mukarrer ise de bulunduğumuz iş mevsiminden azamî istifade temini suretiyle önümüzdeki kış mevsiminin icaplarını daha hazırlıklı bir şekilde karşılamak için mevcut er ve amele adedinin kâfi gelmeyeceği anlaşılmıştır. (...)Bu itibarla(...) asgarî 2400 erin iş mevsimi geçmeden Devlet Demiryolları İdaresi emrine verilmesi ve demiryol alayı kadrosunun şimdiden ona göre tevzii hususunda yüksek eir ve müsaadelerini saygılarımla arz eylerim.” **BCA**, Tarih: 26.06.1942, Sayı: 152/87, Fon kodu: 30..10.0.0, Yer no: 152.74..16 (Münakalat Vekaleti'nin demiryollarında amele olarak çalıştırılmak üzere Millî Müdafaa Vekaleti'nden asker isteği.)

olmadığından, işe alınan personelden önemli kısmı kalite bakımından gerekli düzeye çıkarılamamış, bu durum diğer personelin yükünü artırmıştır.

Savaş yılları içinde demiryolu taşımacılığında önce hızlı bir artış olmuşsa da, 1941’de itibaren nispi bir duraklamanın başladığı görülmektedir. Aşağıdaki tabloda dönemin demiryolu taşımacılığı rakamları verilmiştir:

Tablo 35
(1939-45 Dönemi Demiryolu Taşımacılığı)

Yıllar	Yolcu sayısı (1000)	Yolcu-km. (milyon)	Taşınan eşya (1000 ton)	Ton-km. (milyon)
1939	30646	1430	5371	1319
1940	30326	2113	6585	2005
1941	37678	2653	6915	2040
1942	43026	2902	6925	2215
1943	43727	2668	3399	2546
1944	44177	2470	8458	2647
1945 ⁶⁴⁷	29339	1545	4876	1356

Kaynak: DPT Kalkınan Türkiye, s. 82 ; DİE - Türkiye’de Ekonomik ve Sosyal Kalkınmanın 50 Yılı, s. 416-417.

Demiryolları, 1946 yılına kadar işletme zararına girmeden işlemiş ve bazı yıllarda büyük gelir fazlalığı yaratmıştır. Demiryollarının gayri safi gelirleri, gayri safi harcamaları çok az da olsa aşmıştır⁶⁴⁸.

Bu sonucun ortaya çıkmasında, iyi işletmeciliğin olduğu kadar, karayollarının henüz çok yetersiz bir durumda olması dolayısıyla demiryolu hizmetlerine talebin çok yüksek olması, diğer taraftan savaş yılları içindeki ithâlat güçlükleri dolayısıyla teçhizat için yeterli harcama yapılamaması da etkili olmuştur.

Dönem içinde işletmeye verilen ödeneklere bakıldığında, 1939 ödeneği 39.130.000 lira⁶⁴⁹ iken, 1943 yılında ödeneğin 106.000.000 liraya çıkarıldığını görmekteyiz⁶⁵⁰. Ödeneğin bu kadar artmasının nedeni olarak, 1943 yılına girerken bu yılın tarımsal anlamda verimli geçeceği ve hububat fiyatlarının düşeceği, buna uygun olarak diğer ihtiyaç maddeleri fiyatlarının da ineceği, böylece tahmin edilen işletme masraflarının

⁶⁴⁷ 1945 rakamları, aynı yılda bütçe döneminin değişmesi nedeniyle sadece 7 aylık bir süreyi kapsamaktadır.

⁶⁴⁸ Barda, a.g.e., s. 196

⁶⁴⁹ TBMMZC, D:6 , C:2, 11. Birleşim, 12.05.1939,s. 60

⁶⁵⁰ TBMMZC, D:7 , C:2, 25. Birleşim, 21.05.1943, s.133

karşılanmasının mümkün olacağı düşünülmesi, fakat buna rağmen hububat fiyatlarındaki düşüşün diğer maddelere yansımaması, aynı yılda işçi ücretlerinde büyük artışları yaşanması, buna paralel olarak ihracat maddelerinin fiyatlarının da artması, yine işletmenin Avrupa'dan almak zorunda bulunduğu malzeme fiyatlarının da artması olarak gösterilmiştir⁶⁵¹.

F. KARAYOLLARI POLİTİKASI

1939 yılında 40.832 km. olan karayolları uzunluğu, 1945'te 43.511 km.ye yükselmiştir⁶⁵². Buna göre savaş yılları içinde toplam 2578, yılda ortalama 430 km. yol inşa edildiği görülmektedir. Ancak nitelikleri itibarıyla yol şebekesinde bu dönemde de önemli bir iyileşme görülmemektedir. Her ne kadar üst yapı yollardaki artış, toplam yol artışından daha fazla ise de, 1945 yılında 20.041 km. uzunlukta gösterilen bu yolların istatistiklerde sadece 12.269 km.sinin iyi olarak nitelendirildiği, geri kalanının bozuk sayıldığı görülmekte, dolayısıyla ulaşım rahatlıkla olanak sağlamadığı anlaşılmaktadır. Bu dönem içinde dikkate değer tek gelişme, parke yolların⁶⁵³ 352 km. den 805 km.ye çıkmış olmasıdır ki, bu sıçrama bir taraftan 29 Haziran 1939'da Hatay'ın anavatana ilhakı ile elde edilen çok iyi nitelikli asfalt yollardan, diğer taraftan askeri zaruretlerle Trakya ve Marmara bölgeleri ile Mersin-Adana-Ulukışla arasında asfalt üstyapılı yeni yollar inşa etmekten dolayı meydana gelmiştir. Sonuncusu, o sırada ittifak içerisinde olduğumuz İngilizler tarafından inşa ve finanse edilmiştir. Savaşın ortaya koyduğu askeri ihtiyaçlar, asker ve malzeme naklinde uğranılan büyük güçlükler, karayolları şebekemizin uzunluk, fakat özellikle nitelik itibarıyla yetersizliğini bütün açıklığıyla ortaya koymuştur.

Bu nedenle, bir taraftan askeri bakımdan 1. derece önem taşıyan bölgelerde, bir kısım müttefiklerimizin yardımıyla, mümkün olduğunca iyi nitelikte yol inşaatına hız vermeye çalışırken, diğer taraftan Bayındırlık Bakanlığı'nda, eski yolların ıslahını sağlamak üzere yeni bir teşkilatlanmaya gidilmiştir.

Türkiye karayollarının diğer ülkelere göre durumunu karşılaştırmak için aşağıdaki tablo bir fikir verebilecektir.

⁶⁵¹ TBMMZC, D:7 , C:10, 29. Birleşim, 27.05.1944, s.85

⁶⁵² **Kalkınan Türkiye**, s. 412

⁶⁵³ Parke yol tabiri, bu dönemin sonuna kadarki istatistiklerde parke, beton ve asfalt kaplamalı yol toplamını kapsamaktadır.

Tablo 36
(Türkiye ile Bazı Avrupa Ülkeleri Arasında Karayolu Karşılaştırmaları)

Ülkeler	1000 km ² ye düşen yol	10.000 kişiye düşen yol
Türkiye	49	27
Bulgaristan	149	28
Yugoslavya	157	28
Macaristan	683	402
Fransa	1182	156

Kaynak: Tütengil, a.g.e., s.25.

1940 yılına gelindiğinde ise, Türkiye’de km² ye düşen yol miktarı 100 sayılırsa, bu oran Bulgaristan’da 208, Romanya’da 683, Macaristan’da 1280, Fransa’da 2230’dur. Dünya ortalaması ise 183’tür.

1930’lu yılların başlarında yıllık 2 milyon liranın üzerine pek çıkmayan şoseler ödeneği, savaş yıllarında umumi müfettişliklere ayrılan paranın bir kısmı da eklenerek 8 milyona kadar çıkarılmıştır. Bu rakam, Millî Savunma Bakanlığı’nın ve Genelkurmay Başkanlığı’nın, gerekli gördüğü yolları yapmak üzere “aktarma” suretiyle yaptıkları nakdî yardımlar ve Özel İdarelerden gelen % 15’lik dilim ile 15-20 milyona kadar çıkabilmiştir. Aşağıda savaş dönemi karayollarına yapılan harcamalar ile yapılan yol ve köprüler verilmektedir:

Tablo 37
(II. Dünya Savaşı’dan Yol İçin Yapılan Harcamalar)

Yıl	Harcama	Yapılan yeni yol (km)	Yapılan büyük köprü (adet)	Bakım altındaki yol (km)
1939	3.930.446	66	15	---
1940	9.271.867	281	8	---
1941	8.977.481	523	7	---
1942	11.383.690	357	2	---
1943	15.440.464	432	2	830
1944	15.462.424	389	---	2150
1945	8.162.724	454	5	3860
TOPLAM	72.629.096	2.502	39	6840

Kaynak: BCA,15.08.1958, Fon kodu: 030..01.0.0, Yer no: 74.471..12 Nafia Vekaleti İnşaat Reisliği’nin neşrettiği, ulaşım kollarına ait rakamları gösterir çizelgeler.

Buna rağmen, yol yapımına ayrılan bu kaynakların yeterli olamaması⁶⁵⁴, devlet, il, köy yollarının birbirinden bağımsız çalışan dairelerin elinde bırakılarak ülkeye uygun bir

⁶⁵⁴ Savaş sırasındaki ücret artışları, buna en büyük etkendir.

yol politikasını tespit edip yürütecek bir teşkilatın kurulmamış olması, nihayet yol inşaatı alanında modern teknolojiye ülkemizin yabancı kalmaya devam etmesi, alınan sonuçların arzulanan seviyede olmasını önlemiştir. Üstelik eski yollar, savaş yılları içinde daha da bozulmuş, yeni yapılanların bir kısmı da oldukça aceleye geldiği ve gerekli biçimde kontrol edilemediği için, önceden tespit edilen niteliklerin altında kalmıştır. Bu itibarla savaş bittiği vakit Türkiye'nin karayolları meselesi bütün ağırlığı ile varlığını sürdürüyor ve ekonominin gelişmesini önleyen belli başlı faktörlerden biri olduğu gerçeği daha iyi anlaşılabilir oluyordu.

Karayollarında çalışan motorlu taşıt miktarında ise bu dönem içinde bir düşme olduğu görülmektedir. Otomobil, jeep, otobüs, minibüs, kamyon ve kamyonet olarak 1939 yılında 11.362 olan motorlu nakil vasıtası miktarı, 1946 yılında 10.245'e düşmüş bulunmaktadır. Bu düşüşte, yeni vasıta ve yedek parça ithâlatında yetersizlik⁶⁵⁵ ile sivil hizmette kullanılan vasıtaların bir kısmının askeri amaçlara tahsisi, en önemli etkenlerdir.

Daha önce II. bölümde bahsedildiği gibi 2 Haziran 1929 tarihinde, 1525 sayılı Şose ve Köprüler Kanunu kabul edilmiştir. Bu kanunla karayolları inşasında yeni bir usul uygulanmaya başlamıştır. Buna göre karayolları, millî şoseler (devlet yolları) ve vilayet yolları olarak ikiye ayrılmış, birincilerin inşası Nafia Vekaleti'ne, ikincilerin inşası da vilayetlere bırakılmıştır. Ayrıca vilayet yollarının programlanıp yapımı işinde aynı bakanlığa yetki verilmiştir. Köy yolları ise yine eskisi gibi köylülerin gayretlerine bırakılmıştır.

Bu kanunun 24. maddesinde, *"Bu kanunun hududu dahilindeki işler için müteaddit senelere sarî taahhüdat icrasına Nafia Vekili mezundur. Ancak taahhüt ve tediye miktar ve müddetine ait şerait, ayrı bir kanun ile tayin edilir."* ibaresi bulunup, buna uygun olarak 8 Haziran 1930 tarih ve 1688 sayılı kanun ile de, 1942 yılı sonuna kadar yapılacak şose ve köprü inşaatı taahhütlerine ait şartlar belirlenmiştir.

1688 sayılı kanunun bitmesine az bir zaman kaldığı için hükümet, bu konuda yeni bir adım atma gereği duymuş, şose ve köprüler inşaatı taahhütleri miktar ve süresine ait şartları yeniden belirleme çalışmalarına girişmiştir. Yeni hazırlanan kanun tasarısında, 1688 sayılı kanunun esaslarında büyük değişikliklere gidilmemiş, bu taahhütlere ait yıllık

⁶⁵⁵ Bu konuda F.Rıfkı Atay'ın bir tespiti ilgi çekicidir. Ona göre, Türkiye'ye giren otomobil ve kamyon tiplerinin çeşidi çok fazladır. Bu da parça bulma zorluğunu bir kat daha artırmaktadır. Atay'a göre çözüm, ülkeye giren kamyon ve otomobil tiplerini sınırlamaktır. (Atay, "Nakliyat İşlerimiz İçin Hazırlık", *Ulus*, 5 Eylül 1941)

ödeme miktarı toplamının 5 milyon lirayı geçmemesi öngörülmüş, sözü geçen kanundaki esaslar dairesinde taahhüt süresi 1952 yılı sonuna kadar uzatılmıştır⁶⁵⁶.

G. DENİZYOLLARI POLİTİKASI

II. Dünya Savaşı'nın başlaması ve bu savaşa girmemekle birlikte, savaşa her an karşıabilme tehlikesi dolayısıyla devletin seferberlik ilân etmesi, Türkiye'nin ulaştırma sektörünü başlıca iki noktadan etkilemiştir.

Birincisi, zaten yoğun devletçilik politikası uygulanan sektörün, savaş yılları içerisinde büsbütün müdahalelere maruz kalması ve devletin tam hakimiyetine girmiş olmasıdır. Dönemin Münakalat Vekillerinden C.Kerim İncedayı'nın, "*Devletçi prensiplerle yaşanan bir memlekette millet malı olarak devlet eliyle kullanılan vasıtaların haklarını, muayyen bir çizgiden aşağı fiyatla halka yedirmek, bir eşyayı aynı çizgiden aşağı bir tarife ile taşımak, yani halk lehine vasıta hakkını geçirmek, bizce yanlış bir iktisat politikasıdır*⁶⁵⁷." şeklindeki sözü, bu durumu doğrular niteliktedir. Savaşın başlaması sırasında çıkarılan ve hükümete çok geniş yetkiler veren Millî Korunma Kanunu ile ülkenin büyük kısmında uygulanan sıkıyönetim, devlet müdahaleciliğini kolaylaştırmış, etkisini artırdığı gibi alanını genişletmeye de devam etmiştir.

Millî Korunma Kanunu'nun özellikle 36. maddesine yönelik olarak yapılan düzenlemeler, ulaştırma alanında zaten çok sınırlı olan özel teşebbüs faaliyetini daha da küçülmüştür⁶⁵⁸. Özel şahıslara ait olan birçok kara ve deniz taşıt vasıtası devletleştirilmiştir. 1943 yılında uygulamaya konulan varlık vergisi de deniz ticareti alanında faaliyet göstermekte olan bazı özel şirketleri, vergi borçlarını ödeyememe gerekçesi ile tasfiyesine ve gemilerinin devlet bünyesine katılmasına neden olmuştur.

İkincisi, kaynakların ve olanakların millî savunma ihtiyaçlarına kaydırılması zorunluluğu dolayısıyla, ulaştırma sektöründe ve özellikle bunun altyapı hizmetlerinde gerekli yatırımların –bazı istisnalar dışında- çok yavaşlamış olmasıdır. Sektörün hemen bütün türlerinde eskiyen araçların yenilenmesi bile tam anlamıyla sağlanamamış, hizmet

⁶⁵⁶ TBMMZC, D:6, C:26, İc:3, 71. Birleşim, 10.06.1942, s.129

⁶⁵⁷ C.Kerim İncedayı, "Münakalat Vekaleti'nin Politikası", **İktisadi Yürüyüş**, S: 35-36 Münakalat Fevkalade Sayısı), (1 Haziran 1941), s.3

⁶⁵⁸ Örneğin 19 II. Teşrin 1940 tarih ve 2/14703 sayılı kararnamenin 1/A bendinde, "*Hakiki veya hükmi şahıslara ait olup, hususi numar taşıyan bilumum binek otomobillerle motorsikletler ve tenezzühe mahsus motorlu deniz nakil vasıtaları seyriuseferden men edilmiştir.*" ifadesi vardır. **Düster**, 3.Tertip, C. 22, s. 21

üretim kapasitesi ve özellikle üretilen hizmetin kalitesi savaş yılları döneminde genellikle düşmüştür. Halbuki savaş hazırlığı nedeniyle taşınması gereken insan ve eşya miktarında artış olmuştur. Askerî ihtiyaçların giderilmesine zorunlu olarak öncelik verilmesi, sivil ihtiyaçların karşılanma olanağını azaltmıştır. Sivil ihtiyaçlar için kullanılabilir ulaşırma kapasitesinin miktar ve kalite bakımından gittikçe düşmesi, sadece yolcu nakliyatında değil, ülke çapında mal dağıtım ve pazarlamasında da büyük tıkanmalara ve sıkıntılara yol açmıştır. Bütün sektörlerde görülen bu genel manzara yanında ulaşırma türlerinin her biri kendine has şartlarını sürdürmüştür.

Savaş nedeniyle denizyolları sektöründe yaşanan bir diğer sorun, Türkiye'yi çevreleyen denizlerde, başta Alman, İtalyan, İngiliz ve Rus gemi ve denizaltıları olmak üzere birçok ülkenin deniz savaş araçlarının bulunmasıdır. Bu araçların, Denizyolları İdaresi'nin gerek yurt için ve gerekse yurt dışı seferler yapan gemilerini - Türk bandıralı olduğu bilinmesine rağmen- Türk karasularında bile taciz ettikleri durumlar oldukça sık yaşanmıştır⁶⁵⁹. Diğer taraftan Türk gemileri kimi zaman da Ege, Karadeniz ve Akdeniz'e bırakılan mayınlardan zarar görmüşlerdir.

Bu dönemde denizcilik konusunda alınan önlemleri şu başlıklar altında toplayabiliriz:

- 1- İngiltere'den deniz nakliyatı uzmanı getirmek,
- 2- Gemi yapımı işini bir süre erteleyerek, fabrika ve havuzların çok sınırlı olan yeteneğini, mevcut filonun yenilenmesi için kullanmak,
- 3- Armatörlerle daha ekili bir işbirliğine gitmek,
- 4- Liman ve iskeleleri düzenleme çalışmaları yapmak,
- 5- İngiltere'den 5 adet 5000'er tonluk şilep sağlayarak nakliye tonajını 25 bin ton artırmak.
- 6- Mümkün olan sularda geceleri de seferler yaparak yolculuk süresini kısaltmak.

Bu dönemde, Cumhuriyet öncesinde tamamen şahıslar ve yabancılar eliyle yapılagelen liman hizmetinin, Cumhuriyet ile birlikte Türk sermayesi ile oluşturulan Türk şirketlerine verildiği görülmektedir. 1925'te oluşturulan bu şirketlerin tarifeleri hükümetçe tespit edilmiştir. Fakat imtiyaz sahibi bazı şirketlerin, özellikle İstanbul ve İzmir Rıhtım

⁶⁵⁹ Örneğin Devlet Denizyolları İdaresi'ne ait *Kadeş* vapuru, 20.10.1944 tarihinde Ayvalık civarında ve Türk karasuları içinde bir İngiliz muhribi tarafından durdurulup bir süre seferden alıkonulmuştur. Konu diplomatik bir sorun haline gelmiş ve Türk hükümeti nezdinde protesto edilmiştir. (BCA, Tarih: 13/11/1944 Dosya: 422299 Fon Kodu: 30..10.0.0 Yer No: 235.590..11. Devlet Denizyolları'na ait *Kadeş* vapurunun İzmir'e gitmekte iken, İngiliz muhribi tarafından durdurularak tayfa defterleri ve ambarlardan birinin muayene edildiği.)

Şirketleri'nin faaliyetlerini sürdürmesi, liman hizmetleri konusunda farklı uygulamaları beraberinde getirmiştir.

Bu durum 1935'e kadar sürmüştü, önce İstanbul ve İzmir limanları bu yolda yasal kimliğini kazanmış, daha sonra 1937'de Trabzon, 1939'da da İskenderun limanları bu bünyeye ilhak olmuştur. Yani II. Dünya Savaşı yıllarında Türkiye'de Devlet Limanları İUM'ne bağlı bu dört liman vardır.

H. HAVAYOLLARI POLİTİKASI

II. Dünya Savaşı yıllarında DHY, yük ve özellikle yolcu taşımacılığında dikkate değer bir gelişme sağlamıştır. Aşağıdaki tabloda, bu gelişme açıkça görülmektedir:

Tablo 38
(1939-1945 Havayolları Faaliyeti)

Yıllar	Taşınan Yolcu	Taşınan Yük (ton)
1939	1229	110
1940	2189	9
1941	5484	6
1942	5691	17
1943	14249	43
1944	18221	116
1945	37306	126

Kaynak: DİE, Türkiye'de Toplumsal ve Ekonomik Kalkınmanın 50 Yılı, s. 421

Yük taşımacılığında 1939 yılında 110 tona varılmışken, onu izleyen yıllarda tonajın büyük bir düşüş göstermesi, savaş ekonomisiyle açıklanabilecek bir durumdur. 1942'den itibaren normalleşmeye başlayan tonaj, sonraki yıllarda yükselişe geçmiştir. Yolcu taşımacılığındaki artış ise dönem boyunca kesintisiz sürmüştür. Bu gelişme halkın kısmen havayolu ulaştırmasına alışmasına, kısmen de ülkede yeni meydanların sivil havacılığa açılmasına -İzmir ve Adana gibi- ve karayollarımızın henüz gelişmemiş bulunmasına bağlanabilir. Zira, 1939-45 döneminde sivil havacılık filosu uçak sayısı ve kalitesi bakımından hissedilir derecede olumlu bir değişiklik göstermemiş, harp yılları boyunca bu alana yeni kaynaklar tahsis edilmemiştir. Ayrıca DHY, Münakalat Vekaleti'ne bağlı ve serbest hareketten yoksun devlet dairesi kimliğini bu dönemde de korumuştur.

Döneme ait gelir-gider ve ödenekler şu şekilde gerçekleşmiştir:

Tablo 39
(1939-1945 Gelir ve Giderleri)

Yıllar	Ödenek (TL.)	Gider(TL.)	Gelir(TL.)
1939	1.020.700	689.594,46	60.300,22
1940	1.475.000	1.208.111,74	29.484,11
1941	700.000	611.976,79	48.541,76
1942	1.727.176	800.784,82	314.430,20
1943	4.316.890	3.435.492,48	331.466,29
1944	3.731.600	2.712.877,09	679.551,13
1945	1.629.000	1.208.625,15	748.439,52

Kaynak: TBMMZC, D: 9, C: 20, 42.Birleşim, 12.02.1951, s. 144 (Ulaştırma Bakanı Seyfi Kurtbek'in açıklaması.)

Aynı dönem içindeki işletme gelir ve giderleri ise aşağıdaki tabloda gösterilmiştir:

Tablo 40
(1939-1945 İşletme Gelir ve Giderleri)

YIL	GİDERLER		GELİRLER				
	Tesis	Personel	Yolcu	Posta	Gazete	Kargo	Net Gelir
1939	304.613	204.331	48.878	1.089 ⁶⁶⁰	---	920	70.329
1940	916.148	195.486	12.051	127	---	448 ⁶⁶¹	13.156
1941	314.228	197.749	34.885	440	332	1.917	Belirtilmemiş
1942	575.523	221.235	148.721	1.465	1.115	4.185	“
1943	3.167.121	268.331	218.636	3.739	1.656	18.381	257.358
1944	2.247.245	465.632	478.295	5.806	3.405	40.929	Belirtilmemiş
1945	887.734	307.456	566.214	9.524	3.471	42.592	Belirtilmemiş

Kaynak: Düünden Bugüne Türk Havayolları 1933-1983 (Haz. İlyas ALBAYRAK), Ankara,1983.

⁶⁶⁰ Gazete ile birlikte

⁶⁶¹ Gazete ile birlikte

Taşıman yük-yolcu miktarları ile yapılan uçuş km. si ise şöyledir:

Tablo 41
(1939-1945 Taşımacılık Rakamları)

Yıllar	Taşıman Yolcu Sayısı	Taşıman Posta (kg.)	Taşıman Kargo (kg.)	Taşıman Gazete (kg.)	Uçulan km.
1939	2877	1089	3611	8098	---
1940	739	8497	2203	3227	136.270
1941	2189	294	3225	2191	177.060
1942	5481	977	7700	8174	358.300
1943	5691	2492	28.560	12.178	365.920
1944	14.249	2817	79.083	33.910	615.058
1945	18.221	4642	83.282	38.566	718.073

BEŞİNCİ BÖLÜM

1938 – 1945 DÖNEMİ ULAŞIMDA GELİŞMELER

E. DEMİRYOLLARINDAKİ GELİŞMELER

1. Dönem İçinde Yapılan ve Düzenlenen Hatlar :

a. Bursa - Karaköy Hattı :

Otuzlu yıllarda yurdun birçok yerine demiryolu hattı ile ulaşım konusunda önemli adımlar atılırken, Bursa'yı İstanbul ya da Bilecik'e demiryoluyla bağlamak konusunda somut adımların bir türlü atılmadığı görülmektedir. Bursalı partililer, CHP kongrelerinde sürekli demiryolu isteklerini turizm ve ekonomi bakımından gerekçelerini de ortaya koyarak⁶⁶² hükümete iletmişlerse de bir sonuç alınamamıştır.

1939'a gelindiğinde, daha önceki dönemde devletçe yaptırılması kabul edilmiş ve hatta keşifleri dahi yapılmış olan bu hattın yapımı konusunda gelişmeler yaşandığı görülmektedir. 1939 bütçe görüşmelerinde konu Muhittin Baha Pars(Bursa) tarafından gündeme getirilmiştir. Pars, Atatürk'ün Bursa'ya son gelişinde Bursa-Kadıköy arasında hemen şimendifer yapılmasını istediğini hatırlatınca Çetinkaya, bu konunun kendi bakanlığından Nafia Bakanlığı'na devredildiğini söylemiştir⁶⁶³. Fakat aynı Çetinkaya, bir yurt gezisi sırasında, aynı yıl içinde inşaatın başlanacağı konusunda belediye başkanına vaadde bulunulmuştur⁶⁶⁴.

⁶⁶² Bu dileklerde İnegöl ve Yenişehir'in tahıl ambarı olduğu, Anadolu'ya kamyonlarla çok miktarda ticaret eşyası sevk edildiğini, bunun ticaret odası istatistikleriyle ispatlanabileceği, sadece İnegöl'ün kereste sevkiyatının, her gün bir marşandiz katarını işletebilecek bir yekun oluşturulduğu, 1936'da Bursa ve çevresinden gelerek Anadolu'ya sevk edilen eşyanın 20 tonu bulduğu, aynı yıl yalnız vagon halinde 354 vagon sevk edildiği belirtilmiştir. (Cumhuriyet, 2 Haziran 1939)

⁶⁶³ TBMMZC, D: 6 , C: 2, 11. Birleşim, 12.05.1939, s. 59

⁶⁶⁴ A.g.g.

Sonuçta, İnegöl'ün doğusundan ve Mezitli Vadisi'nden geçirilip Bozüyük'e gelecek bir hattın yapımına karar verilmiştir⁶⁶⁵. Tahminlere göre hat 11 milyon liraya mal olacaktır⁶⁶⁶.

Fakat 1941'e gelindiğinde basında çıkan haberlerden de anlamaktayız ki, inşaat bir türlü başlayamamıştır. Hâlâ Bursa ile Balıkesir-Bandırma hattının "Okçugöl" arasındaki kısmının etüdüleri yapılmaktadır⁶⁶⁷.

Nitekim bu dönemde hattın yapımı gerçekleşmeyeceği gibi, bir sonraki dönemde de sık sık gündeme gelmesine, hatta bütçe görüşmelerinde bizzat bakanlar tarafından hattın yapılacağına dair vaatler verilmesine rağmen hattın yapımı gerçekleşmeyecektir⁶⁶⁸.

b. Maraş – Köprüağzı Hattı :

1927 yılında yapımına başlanan Fevzipaşa-Diyarbakır hattı Maraş'ın yakınından geçmesine rağmen, aradan geçen 17 yıllık bir süre için de Maraş demiryoluna bağlanamamıştı.

Maraş'ı kısa bir şube hattı ile demiryollarına ve limanlara bağlamanın büyük iktisadî ve askeri faydalan göz önüne alınarak⁶⁶⁹, 2 Ağustos 1944'te kabul edilen 4643 numaralı kanun ile G.Antep ve Maraş'a yapılacak hatlar için 20 milyon liralık ödenek verilmiştir.

1.861.000 lira tahmini bedelle ihaleyi kazanan Arı İnşaat Şirketi tarafından 3 Mayıs 1946'da hattın yapımına başlanmıştır⁶⁷⁰. İnşaat ihalede belirtilen süre içinde bitirilerek Fevzipaşa-Diyarbakır hattının 53. km.sinde, Köprüağzı'ndan başlayarak Maraş'a ulaşan 28 km.lik şube hattı toplam 5 milyon lira harcanarak 6 Kasım 1948'de işletmeye açılmıştır.

Yapımında 130 ton çubuk demir ve 2000 ton kadar çimento kullanılan bu hat üzerinde, 60 m. uzunluğunda 1 demir köprü ile 2 büyük beton köprünün yanında, 108 adet de küçük köprü ve menfez vardır. Karabük Demir Çelik Fabrikası'nda üretilen ilk

⁶⁶⁵ Daha önce hattın Ahi Dağları'nı geçerek Karaköy'e gitmesi plânlanmışsa da demiryolunun bu dağları aşmasının, hattın çok engebeli yerlerden geçmesi demek olduğu ve böylece masrafın da artacağı düşünülmesi, ayrıca Mudanya-Bozüyük hattının 150-160km. olarak hesaplanmasına karşın; Haydarpaşa-Bozüyük hattının 264 km. olacağı görülmesi, hattın yönünün değiştirilmesine neden olmuştur.

⁶⁶⁶ **Cumhuriyet**, 17 Haziran 1939

⁶⁶⁷ **Cumhuriyet**, 15 Ağustos 1941

⁶⁶⁸ Örneğin, 1949 Bayındırlık Bakanlığı bütçe görüşmeleri sırasında bakan Şevket Adalan, "yapılması gereken 3200 km.lik daha demiryolu olduğu[nu] ve bunların başında Bursa hattının geldiği[ni]" söylemiştir. **TBMMZC**, D: 8 , C: 16-1, 53. Birleşim, 26.02.1949, s. 733

⁶⁶⁹ **TBMMZC**, D: 7, C: 13, S. Sayısı: 225, s. 2

⁶⁷⁰ **Ulus**, 5 Mayıs 1946

demir traverslerin kullanıldığı bu hattın rayları da yine Karabük Demir Çelik Fabrikası'ndan sağlanmıştır⁶⁷¹.

c. Narlı-G.Antep-Karkamış Hattı :

Gaziantep, Fevzipaşa - Diyarbakır hattı ile Fevzipaşa - Nusaybin hattının arasında kalmıştı. Dolayısı ile her iki hattın da yararlanamıyordu.

İktisadî olduğu kadar askerî önemi de bulunan bu demiryolunun yapımı için herhangi bir kanun çıkarılmadan, etüt işleri 21 Eylül 1943'te *Hazakol İnşaat Şirketi*'ne ihale edilmiştir⁶⁷².

Etüt işlerinin bitirilmesinden sonra, TBMM'de 2 Ağustos 1944'te kabul edilen kanun ile Gaziantep ve Maraş'a yapılacak demiryolları için 20 milyon lira ödenek verilmiştir. Kanuna göre Fevzipaşa - Diyarbakır hattının 52. km.sindeki Narlı İstasyonu'ndan Gaziantep'e kadar yaklaşık 84 km demiryolu yapılacaktır.

Hattın inşası 1946'da üç kısma ayrılarak ihale edilmiş ise de şirket inşaata başlamadığı için sözleşme bozulmuştur. 1947'de yapılan ihale ile inşaatına başlanan hat 1953'te bitirilerek işletmeye açılmıştır.

d. Uzunköprü – Svelingrad Hattı :

II. Dünya Savaşı'nda Almanların Yunanistan'ı işgali, demiryolları açısından önemli bir gelişmeyi beraberinde getirmiştir. Bu gelişme, Türk Hükümeti ile Alman Hükümeti arasında bir anlaşma yapılması ve bu anlaşma sonucunda, toplamı 74 km. olan ve 63 km. si işgal altındaki Yunan arazisinden geçen Uzunköprü-Svelingrad arasındaki hattın işletilmesinin DDY'na bırakılmış olmasıdır. Hattın geriye kalan 7 km. si Türkiye'den, 3 km. si de Bulgaristan'dan geçmektedir.

Bu hattın, Türkiye ile Avrupa arasındaki tek bağlantı noktasını oluşturması ve bu hattın bir noktasından ayrılan hattın da Dedeoğlu yoluyla Selanik'e kadar gitmesi, hattın işletmeye açılmasının önemini ortaya koymaktadır. Almanlarla yapılan anlaşma gereğince hat üzerindeki iki köprünün ve diğer tamiratı bir an önce yapılarak işletmeye açılması kararlaştırılmıştır. Meclis, Temmuz 1941'de Türk toprağı dışında kalan kısımları işletmek için 4095 sayılı kanunla DDYLİUM'ne yetki vermiştir⁶⁷³.

Bu süreli işletme savaş sonunda bitmiş, 1945 sonundan itibaren Pityon-Svelingrad arası demiryolları Yunan hükümetine teslim edilmiştir. Bu durumda Türkiye ile Bulgar

⁶⁷¹ Yakup Kalgay, "Köprüağızı-Maraş Şube Hattını İşletmeye Açtık", *Demiryolları Dergisi*, C: 23, S. 279-281, (Ocak-Mart 1949), s. 50

⁶⁷² BCA, 030-18, Konu No: 152, Belge No: 102

⁶⁷³ TBMMZC, D: 6, C: 20, 73. Birleşim, 04.07.1941, s. 40

sınırı arasına Yunan demiryolları girmiş, Edirne ile nakliyat Yunan demiryollarından geçerek yapılmaya başlanmış, bu da Yunan tarifelerinin çok sık değişmesi, Yunan ve Bulgar demiryolları arasında nakil ücretlerinin ödenmesi için bir anlaşmanın olmaması nedeniyle Avrupa ile olan demiryolu bağlantısında sorunlar yaşanmasına neden olmuştur.

Bu sorunu gidermek amacıyla Yunan, Bulgar ve Romen demiryolları temsilcileri İstanbul'da bir toplantıya davet edilmiş, 10 Ocak 1946'da yapılan ve Romanya'nın katılmadığı toplantıdan olumlu sonuç alınmış ve yapılan anlaşma 1 Şubat'tan itibaren yürürlüğe girmiştir.

Anlaşma ile Yunanistan tarafında Türk tarifelerinin uygulaması için bir formül bulunmuştur. Buna göre, Yunan kısmından geçen yolcu ve eşya için yolcu ve eşya km. si başına Yunanlılara belirli bir ücret verilecek, buna karşılık Türk tarafında DDY tarifeleri uygulanacaktır⁶⁷⁴. Tespit edilen bu ücretler 6 aydan önce değiştirilmeyecektir.

Ayrıca yeni bir Türk-Yunan yolcu tarifesi de yapılmış, yolcuların tek biletle Türk istasyonlarından Yunan istasyonlarına seyahat edebilmeleri sağlanmıştır. Yolcuları sınırda aktarma güçlüğünden kurtarmak için de İstanbul-Selanik arasında bir yolcu vagonu ve ilerde Selanik'e kadar devam ettirilmek üzere şimdilik haftada iki gün İstanbul - Dedeağaç arasında karşılıklı yataklı servisi konulması kararlaştırılmıştır.

e. Sivas – Erzurum (Hasankale) Hattı :

Önceki dönemde Erzurum'a ulaşan Sivas-Erzurum hattının burada kalmayarak, Sovyet Rusya sınırından Sarıkamış'a kadar yapılmış olan geniş hatla birleştirilmesi amacıyla, 1938 yılında bir ödenek verilmiş, Uzunahmetler kısmına kadar ilk 20 km.lik kısmın haritası hazırlanmış ve güzergâhı da tespit edilmiştir. 1939'da bu 20 km.lik kısmın yapılması için hazırlanan kanun teklifi kabul edilmiş, 2.5 milyon liralık da bir ödenek verilmiştir⁶⁷⁵. Böylece hattın Pasinler Ovası'na kadar uzatılmasının önü açılmıştır.

Fakat, Erzurum'dan Rus sınırına kadar olan Erzurum-Sarıkamış dar (0.60 m) hattı ile Sarıkamış-Sınır geniş hattı (1.534 m) işletmecilik açısından ters bir durum yaratmıştı. Ankara'dan Kars'a taşınacak bir yük, Erzurum ve Sarıkamış'ta aktarma yapıldıktan sonra Kars'a ulaşabilecekti. Dolayısıyla Erzurum'dan sınıra kadar olan dar ve geniş hattın normal hatta çevrilmesi işletmecilik açısından bir zorunluluktur. Diğer taraftan hattın normal hatta çevrilmesi, bölgenin iktisadî yönden gelişmesine katkı sağlamak yanında, ülke savunması açısından da zorunlu görülmekteydi.

⁶⁷⁴ İktisadi Yürüyüş, Mart 1946, S: 143, s. 7

⁶⁷⁵ TBMMZC, D: 6, C: 7, 13. Birleşim, 13.12.1939, s. 51

Ancak, öncelikle Erzurum-Uzunahmetler istasyonu arasındaki 22 km.lik bölümün normal hatta çevrilmesi düşünülmüştür. Çünkü bu bölüm 120 metre uzunluğunda ve 50-60 metre yüksekliğinde bir viyadükle, 1800 metre uzunluğunda bir tünel inşası gerektiriyordu. Dolayısıyla eğer bu bölüm yapılırsa hem Pasinler Ovası'na girilerek iktisadî fayda sağlanacak, hem de daha sonra hattın tamamı normal hatta çevrilmek istenirse kolaylık sağlanmış olacaktı.

Bu düşüncelerle, 13 Aralık 1939 tarih ve 3745 numaralı kanun ile hattın Erzurum'dan Uzunahmetler istasyonuna kadar uzatılması için 2.5 milyon lira ödenek verilmiştir⁶⁷⁶. Hattın inşası ikiye ayrılmış ve Erzurum'dan itibaren ilk bölümünün ihalesi yapılmış ise de, Nâfia ve Maliye Vekâletleri arasındaki anlaşmazlıktan dolayı hattın inşasına başlanamamıştır.

II. Dünya Savaşı'nın yarattığı iktisadî zorluklardan dolayı hattın yapımı 1944 ortalarına kadar tekrar ele alınamamıştır. 2 Ağustos 1944 tarih ve 4643 numaralı kanun ile Sivas-Erzurum hattının uzatılması için 40 milyon lira ödenek verilmiş ise de⁶⁷⁷, yine mâlî imkânsızlıklar sebebiyle hattın inşasına hemen başlanamamıştır.

f. Zonguldak – Kozlu Hattı :

Bu dönemde inşasına başlanılan kısa hatlardan birisi de Zonguldak-Kozlu hattıdır. Filyos'tan Ereğli'ye kadar yapılması kararlaştırılan ve 1934'te inşaatına başlanan bu hatta, 1 Ekim 1937'ye kadar ancak Zonguldak'a gelinebilmiş ve inşaat burada durmuştur. Fakat 1933'te yayınlanan kanun 6 yıl süreyle yürürlüğe konmuş olduğundan 1939'da geçerliliğini yitirmiştir.

II. Dünya Savaşının başlaması bu hattın yapımını tamamen engellemiştir. Fakat hattın en azından Kozlu'ya kadar uzatılması ekonomik yönden büyük fayda sağlayacaktı. Kozlu kömür ocaklarının liman tesisatı olmadığı gibi demiryolu bağlantısının da bulunmayışı, buradaki ocaklardan yararlanmayı büyük ölçüde engelliyordu.

Zonguldak kömür havzasında önemli bir merkez olan Kozlu'nun ne Zonguldak ne de Ereğli ile ulaşımı olduğundan, Zonguldak'tan Kozlu'ya 4.5 km.lik bir hat inşası için bir kanun teklifi 1940 yılında hazırlanmıştır. 5 Haziran'da mecliste kabul edilen kanuna göre, 2 milyon lira ödenekle normal genişlikte bir demiryolu inşasına karar verilmiştir⁶⁷⁸.

⁶⁷⁶ TBMM Kavanin Mecmuası, C: 21, s. 21

⁶⁷⁷ TBMM Kavanin Mecmuası, C: 26, s. 739

⁶⁷⁸ TBMMZC, D: 6, C: 12, 63. Birleşim, 05.06.1940, s. 43

Hattın inşası 30 Temmuz 1940'ta 1.800.000 lira tahmini bedelle ihaleye çıkarılmış ve % 10.1 indirim yapan *Emlakbank Yapı Limited Şirketi*'ne 1.780.200 liraya verilmiştir⁶⁷⁹. 9 Ağustos 1940'ta yapımına başlanan hattın, II. Dünya Savaşı sebebiyle hem inşaat süresi uzamış, hem de yükselen fiyatlardan dolayı masrafı 2.500.000 lirayı bulmuştur.

Üzerinde biri 1350 diğeri 260 m uzunluğunda İki tünel bulunan, 4 km uzunluğundaki bu hattın inşası yaklaşık 3 yıl sürmüş ve ancak 2 Mayıs 1943'te işletmeye açılabilmiştir⁶⁸⁰.

4 km uzunluğundaki bu demiryolunun değeri, uzunluğu ile ölçülemeyecek kadar önemlidir. Bu kısa demiryolu ile Kozlu'nun kömürlerinin direk olarak bütün bölgelere ulaştırılması imkânı doğmuştur.

g. Diyarbakır-İran-Irak Hattı'nın Değiştirilmesi :

Önceki dönemde, 14 Temmuz 1937 tarih ve 3262 sayılı kanunla Diyarbakır'dan başlayarak Irak ve İran sınırlarına varmak üzere 1937'de inşasına başlanan demiryolu inşaatının, 159. km.deki Kurtalan İstasyonu'na kadar olan kısmı 1940 yılında bitirilmiştir. Hattın inşaatı sırasında, bir taraftan da hattı geçeceği güzergâhın etütleri yapılmış, hattın Kurtalan İstasyonu'ndan İran sınırına kadar olan bölümünde Van Gölü kenarında Tuğ (Tatvan) mevkiine kadar olan kısmın etütleri sonucunda, Mayıs 1940'ta hattın değiştirilmesi gündeme gelmiş, bu konuda bir kanun teklifi verilmiştir.

Kanun teklifinin gerekçesinde hattın incelemesi sonucunda varılan sonuçlar şöyle maddelendirilmiştir:

“1- Bu kısımda, (şimdiye kadar yapılan hatlarımızda rastlanmamış) uzun bir tül üzerinde devamlı arızalar ve zorluklar mevcuttur. Şöyle ki, Kurtalan İstasyonu'ndan Van Gölü kenarına kadar mecmuu tülü, 21 km. ye varan ve en büyük uzunluğu 700 m. olan 95 tane tünel ve 40-50 m. yüksekliğinde 6 viyadük ve 4 adet büyük köprü inşası zorunludur. Bundan başka, Bitlis'ten evvel Deliklitaş'tan Van Gölü kenarına kadar 20 km.lik bir uzunluk üzerinde daimi olarak çığlarla mücadele mecburiyetinden dolayı nakliyat sık sık kesintiye uğrayacak ve bu yüzden büyük masraflara mecbur kalınacaktır.

2- Yine bu kısmın 20. km.sinde % 0.2 ve 40. km.sinde % 0.25 olmak üzere çok sert ve devamlı meyiller kabul etmek mecburiyeti hasıl olacak ve bu suretle hattın kabiliyet-i nakliyesi çok azalacak ve trenlerin daima çift makine ile tahriki gerekeceğinden, işletme masrafları da çok büyük olacaktır.

⁶⁷⁹ Yakup Kalgay, “Zonguldak-Kozlu Yolu İşletmeye Açıldı”, *Demiryolları Dergisi*, C: 18, S. 218-220, (Nisan-Haziran 1943), s. 9

⁶⁸⁰ Kalgay, *a.g.m.*, s. 6-7

3- *Bu kısmın inşaat ve yol malzemesi masrafı yaklaşık 40 milyona varmış olacaktır⁶⁸¹.*”

Belirtilen bu zorluklar nedeniyle, hattın inşaat süresinin uzun süreceği, Van Gölü'ne ancak 3-3.5 yılda ulaşabileceği gerekçesiyle, Kurtalan-Bitlis-Tuğ (Tatvan) hattı yerine Elazığ-Palu-Muş-Tuğ hattı önerilmiştir. 330 km.lik bu hattın sadece 100 km. sinin arızalı olduğu, verimli ovalardan geçildiği, sadece 40 km.lik bir bölümde meyil bulunduğu ve diğer hatta göre nakil kabiliyetinin 3-4 katı olduğu iddia edilmiştir. Üstelik yeni hat askerî nakliyata da uygundur.

Yeni hattın bu avantajları yanında olumsuz yönleri de vardır. Bunların başında da eskiye göre 5 milyonluk bir maliyet fazlalığının bulunması gelmektedir⁶⁸². Diğer taraftan, kanunun gerekçesinde eski hattan vazgeçme nedeni olarak inşaatın 3-3.5 yıl kadar sürmesi gerekçe gösterilirken, bu hattın 4 yılda tamamlanacağını belirtilmesi ilginç bir tezat oluşturmaktadır.

Kanunla ilgili görüşmelerde söz alan Refik Şevket İnce (Manisa), 15 milyon harcayıp Kurtalan mevkiine geldikten sonra güzergâhın değiştirilmesini “*Fen heyetinin yapmış olduğu hatadan dolayı bu milletin 15 milyonunun açıkta kalmasına razı değilim⁶⁸³.*” şeklinde şiddetle eleştirmiştir. Mithat Aydın (Trabzon), Van'a kadar uzatılacak hattın Diyarbakır'dan geçirilmesinin zaten hata olduğunu vurgulamış, bu hatadan dönülmesini olumlu karşılamıştır.

Sonuçta hattın güzergâhının değiştirilmesi ve yapımı için 50 milyon liralık bir ödenek verilmiştir. Fakat bunu karşılayamayan hükümet, Mayıs 1941'de yıllık faiz ve ikramiye tutarı % 7 olan bir istikraza gitmiş, 35 milyon liralık tahvil piyasaya sürmüştür⁶⁸⁴. Haziran 1943'te hattın Diyarbakır'dan Batman'a kadar olan bölümünün açılışı yapılmıştır⁶⁸⁵.

Temmuz 1944'te önceki istikraz 85 milyon liraya çıkarılacaktır⁶⁸⁶. 4643 sayılı bu kanunun gerekçesinde, bu artırımla yükselen fiyat farklarının ödeneceği ve savaş yıllarında dahi inşaatı devam edilerek Diyarbakır'dan itibaren 159. km. deki Kurtalan mevkiine ve

⁶⁸¹ **TBMMZC**, D: 6, C: 11, 47. Birleşim, 06.05.1940 , s.141

⁶⁸² Eski hat 45 milyon iken , yeni hat ise 50 milyona mal olacaktır.

⁶⁸³ **Gös. yer**

⁶⁸⁴ **Cumhuriyet**, 17 Mayıs 1941 ; **TBMMZC**, D: 7, C: 18, 54. Birleşim, 21.05.1941, s. 116 (2. tertip Mart 1942'de, 3.tertip Temmuz 1943'te satışa çıkarılacaktır)

⁶⁸⁵ Burada ilgi çekici bir durumu belirtmekte yarar vardır. Milletvekilleri bu tip açılışlara gitmek istemedikleri için mecliste kurayla 10 adet milletvekili bu işler için seçilmektedir. Kimi zaman kurada çıkan milletvekilleri de mazeret beyan edip açılışlara katılmamaktadırlar.

⁶⁸⁶ **TBMMZC**, D: 7, C: 11, 86. Birleşim, 18.07.1944, s. 108

Elazığ'dan itibaren de 134. km. deki Drahini mevkiine kadar inşaat yapılabileceği belirlenmiştir.

1947'de hedeflenen istasyon olan Kurtalan'a gelinmiş, ray döşenerek işletmeye açılmış, geri kalan ödenekle de Elazığ-Van hattındaki inşaatın Drahini'ye kadar bitirilmesi de mümkün bulunmuştur. Fakat yukarıda belirtilen 1940 yılındaki 3813 sayılı kanun hükümlerine göre demiryolunun İran sınırına kadar götürülmesi, Bitlis'te sona erecek bir şube hattı inşası, demiryolunun Van Gölü kenarında sona erdiği nokta ile Van İskelesi arasında yanaşma iskelesi yapılması ve vagonların Van Gölü'nden geçirilmesi için feribot tesisi gerekmektedir⁶⁸⁷. Bu da Başbakan Recep Peker'e göre 120 milyon liranın daha harcanması demektir. Peker'in bu isteği Bayındırlık ve Bütçe Komisyonları'nda uygun bulunmuş ve 120 milyon liralık ödenek verilmiştir⁶⁸⁸.

1947 sonunda Elazığ-Genç arası da bitirilmiştir. Üzerinde 100'er m. uzunluğunda 2 büyük demir köprü ile 2240 m. uzunluğunda büyük bir tünelin de bulunduğu bu hat, 74 milyon liraya mal olmuştur⁶⁸⁹.

2. Dönemin Diğer Gelişmeleri :

a. Derince Travers Fabrikasının Açılışı :

Cumhuriyetin ilk yıllarında başlanılan yoğun demiryolu inşaatı sırasında, eski geleneğe uyularak demir traversler kullanılmış, bu yüzden ülke dışına çıkan yıllık döviz miktarının 3 milyon lirayı bulması üzerine ülke içinden travers sağlanması gündeme gelmiş, olanakları araştırmak üzere Alman *Barzig* firmasından uzmanlar getirilmiştir.

Getirilen uzmanlar, ülkede ağaç travers yapılabileceği yönünde rapor vermişler, bunun üzerine 4 Aralık 1929 tarihli Bakanlar Kurulu kararıyla ülkeye demir travers sokulmamasına, ayrıca traversi ülke olanaklarıyla sağlamak için Derince'de bir travers

⁶⁸⁷ Bunlar arasında Bitlis şube hattının yapılması eleştiri konusu olmuştur. 15 km.lik bu hattın amaçla hiçbir ilgisinin bulunmadığı yönünde milletvekilleri tarafından itirazlarda bulunulmuştur. Ahmet Ali Çınar (Burdur), bir şube hattının rantabl olması için yıllık gelirinin en az yarım milyon lira olması gerektiğini, bunun için de yılda 100 bin ton eşya taşınması gerektiğini, Bitlis'te böyle bir durumun söz konusu olmadığını, halen İstanbul ve Ankara gibi büyük şehirleri ayıran uzun mesafelerde ve bozuk yollarda bile otobüsün trene rekabet ettiğini, bu halde 5-10 bin nüfuslu Bitlis'e bu hattı yapmanın hata olduğunu söylemiştir. Bayındırlık komisyonu başkanı Sırrı Day, Çınar'ı şöyle yanıtlamıştır: "*Bu hükümete verilen bir salahiyyettir. Hükümet bunu imkânlarla göre tahakkuk ettirmeye çalışmaktadır. İş ve yapı programları ihtiyaç ve imkânla göre hükümetçe yapılmakta ve yapılması zaruri bulunmakta olduğuna göre TBMM ve komisyonlar tarafından inşaat programı hakkında bir temayül izhari doğru değildir(...)*" **TBMMZC**, D: 8, C: 6, 69. Birleşim, 06.06.1947, s.48

⁶⁸⁸ **Gös.yer**

⁶⁸⁹ **Ulus**, 17 Aralık 1947

fabrikası açılmasına karar verilmiştir⁶⁹⁰. Fabrika, olumlu rapor veren Barzig firması tarafından kurulmuştur.

Diğer taraftan, bununla da yetinilmemiş, 1930 yılında demiryolları yapımında kullanılacak 50 bin metreküplük yani yaklaşık 500 bin adet ağaçlık traverslerin İzmit ve Sapanca ormanlarından karşılanması kararlaştırılmıştır⁶⁹¹.

Eylül 1938'e kadar eski hatlarda 2.600.000, yeni hatlarda da 2.400.000 adet ahşap travers kullanılmıştır. Bu arada 1936'da Erzurum-Sarıkamış hattı için Rusya'dan 10.000 adet ahşap travers satın alınmıştır.

Derince'de yeterli üretim yapılamaması ve pahalıya mal olması üzerine Bakanlar Kurulu 19 Kasım 1940'da tekrar demir travers kullanılmasına ve Karabük Demir-Çelik Fabrikası'nda üretilinceye kadar da yurt dışından ithâl edilmesine karar verilmiştir⁶⁹².

Nafia Vekaleti'ne bağlı olarak işletilmesine başlanan bu fabrikanın, bir ay sonra, yılında DDYLİUM'ne nakli gündeme gelmiştir. Bununla ilgili hazırlanmış olan kanun layihasında gerekçeler şöyle sıralanmaktadır:

“1- Yeni hatların inşa edilmekte olduğu şark muntikasında traverse elverişli orman yoktur. Bu ormanların bulunduğu yerlerden (Karadeniz sahilleri, Bolu, Kütahya, Adapazarı civarı) traverslerin Derince'ye ve orada enjekte edildikten sonra hatların inşa mahallerine nakli hem çok zor hem de pahalı olacaktır.

2- Ülkemizdeki kayın ormanlarının verebileceği travers yekunu, ancak işlemekte olan hatların ihtiyacını karşılamaktadır. Bu itibarla demiryolları işletme idaresinin kullanacağı traversleri hazırlayacak fabrikanın, mezkur idareye devri tabii ve yeni hatlar için lüzumlu olan demir traverslerin de Karabük fabrikasınca imaline kadar hariçten ithâli zorunlu sayılmaktadır⁶⁹³.”

Sonuçta 18 I. Kanun 1940 tarih ve 3945 sayılı kanunla fabrika DDYLİUM'ne devredilmiştir⁶⁹⁴.

Görüldüğü gibi Karabük Demir Çelik Fabrikası'nın yapılmasıyla tekrar demir traverse dönülmesine karar verilmiştir. Fakat bu fabrikadan sağlanan traversin yeterli olmaması, ithâlat yoluyla gereksinimin bir kısmını karşılama zorunluluğu, Türkiye'nin o dönemde ormanlarının nispeten zengin olduğu ve bu durumdan yararlanılması gerektiği

⁶⁹⁰ TBMMZC, D: 6, C:15, 16. Birleşim, 13.12.1940, s. 63

⁶⁹¹ Cumhuriyet, 3 Şubat 1930

⁶⁹² TBMMZC, D: 6, C:15, 16. Birleşim, 13.12.1940, S. No:27, s. 1-3

⁶⁹³ Gös.yer, S.Sayı: 27

⁶⁹⁴ Düstur, 3.Tertip, C: 22, s. 95

yönündeki fikirler⁶⁹⁵ ve son olarak travers işçisine iş bulma kaygısı, savaş sonunda ağaç traversi tekrar gündeme getirecektir.

b. Ilıca – Palamutluk Demiryolu'nun Satın Alınışı :

Ülkedeki demiryolu şebekesi ile bir bağlantısı bulunmayan ve yalnız maden taşımacılığı için 40 yıllık imtiyazla yapılan bu demiryolunu işleten şirket, kurşun ve çinko madenlerini işleten Türk Anonim Şirketi'nin faaliyetini durdurarak, Palamutluk-Havran kısmı üzerinde maden cevheri hariç hemen hemen hiç bir taşıma yapılmadığını ve dolayısıyla zarar edeceğini ileri sürerek, Palamutluk-Havran kısmınının 10 Ekim 1939'dan itibaren işletilmeyeceğini 18 Ağustos 1939'da Türk Hükûmetine bildirmiş ve 15 Ekim 1939'da da hattı terk etmiştir⁶⁹⁶.

Sözleşmeye göre şirket, işletme şartlarını yerine getirmediği takdirde altı ay aralıkla iki defa açık artırmaya çıkarılacak, alıcı bulunmadığı takdirde hat bedelsiz olarak hükûmete devredilecektir. Hükûmet, hattın mevcut vaziyeti ile lokomotif ve vagonlara 277.000 lira ve hattın sökülmiş vaziyetine 70.000 lira değer biçmiş ve buna karşılık şirkete 10.000 lira bedel verilmesini kararlaştırmıştır. Hükûmetle şirket arasında başlayan görüşmeler olumlu sonuçlanmış ve 13 Mayıs 1941'de satın alma sözleşmesi imzalanmış, satın alma sözleşmesi TBMM tarafından 22.9.1941 ve 4127 sayılı kanunla kabul edilerek yürürlüğe girmiştir⁶⁹⁷.

Fakat hattın işletilmemesi, Havran ve Edremit kasabaları ve çevresinin iktisadî şartları üzerinde olumsuz etkiler yaratmış ve özellikle otomobil ve kamyonların yüksek taşıma ücreti istemeleri bu etkileri daha da ağırlaştırmıştır. Bu durum karşısında, demiryolu işletmesinde ülkenin kalkınmasını ve refahını prensip olarak kabul eden Cumhuriyet Hükûmeti, hattın faaliyetinin durmasıyla zor duruma düşen bölgenin iktisadî şartlarını göz önüne alarak, biraz fedakârlık pahasına da olsa hattı işletmeye karar vermiş ve 29 Ekim 1941'de hat tekrar işletmeye açılmıştır. Fakat daha sonraki yıllarda hattın Havran-Palamutluk kısmı işletilememiştir. Her geçen gün bozulmakta olan hat 1 Ekim 1950'de işletmeye kapatılmıştır.

c. Almanya'ya Vagon Siparişi :

Demiryollarının gittikçe artan vagon ihtiyacını karşılamak için önce 11 Haziran 1937 tarih ve 3247 sayılı kanunla, sonra da 14 Ocak 1938 tarih ve 3319 sayılı kanunla 16 milyon liralık bir ödenek verilmiş, bunun üzerine 8 Nisan 1938'de Ankara'da bir ihale açılmış ve

⁶⁹⁵ Orhan Camcı, "DDY'nın Travers İhtiyacı", *İktisadi Yürüyüş*, C. 11, S. 241, 21 Ocak 1950, s. 12

⁶⁹⁶ Yıldırım, *a.g.e.*, s. 140

⁶⁹⁷ *Düştur*, 3.Tertip, C: 22, s. 1587

en uygun teklifi yapan Alman *Krupp* firmasına malzeme ihalesi verilmiştir. İhaledeki siparişler arasında, son sistem 90 lokomotif, 120 yolcu vagonu, 25 frigofrik vagon ve 1000'den fazla çeşitli tipte yük vagonu bulunmaktadır. Siparişlerin bir kısmı Ağustos ayı içerisinde Türkiye'ye teslim edilmiştir⁶⁹⁸.

1939 yılına gelindiğinde II. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla geri kalan teslimat ertelenmiştir. Fakat daha sonra Almanlarla yapılan 25 Temmuz 1940 tarihli anlaşma üzerine, mevcut sözleşmeler anlaşma hükümlerine göre düzenlenerek yeniden teslimata başlanılmışsa da bu kez Balkanlar'da birtakım olaylar nedeniyle teslimat bir kez daha durmuştur.

Bunun üzerine müteahhit firma, önce Türkiye'nin Alman büyükelçiliğine, daha sonra da idareye başvurarak, hazır olan vagonları koyacak yerinin olmadığını ve bu yüzden vagonların teslim alınmasını istemiştir. Türk hükümeti, vagonları getirme yolları aradıysa da, Tuna-Karadeniz yoluyla vagonların gelmesinin olanaksız olduğu anlaşılmış, vagonlar teslim alınamamıştır.

Firma idareye tekrar başvurmuş, 17 Kasım 1941 tarih ve 410/386 sayılı Devlet Şurası kararı ile aynı durumda bulunan lokomotifler için *Krupp* şirketine verilen tazminatı ileri sürerek, bu vagonlar için muhafaza, bakım, sigorta ve sermayesi ile faizi dolayısıyla uğradığı zararların ve sevkıyattan önce tekrar vagonların elden geçmesinden doğan masrafların tazminini istemiştir⁶⁹⁹. Münakalat Vekaleti , 55.000 lira tutan tazminatın verilmesi eğilimde olmuşsa da Başbakanlığa bir yazı göndererek, bu konuda izin istemiş ve onay almıştır.

d. Yataklı Vagonlar Şirketi'nin Faaliyetleri :

1826'da Belçika'da kurulan Uluslararası Yataklı Vagonlar Şirketi (Vagon-Li), 460 milyon Belçika Frangı olan sermayesinin büyük çoğunluğunu Fransız, Belçikalı, İngiliz ve İtalyanlardan sağlayan, İspanyol ve eski Avusturya sermayedarlarının da az miktarda ortak olduğu bir şirkettir.

Şirket ilk kez II. Mahmut döneminde *Orient Express* seferlerinin İstanbul'a kadar uzatılması nedeniyle 1889'da Osmanlı topraklarına girmiş⁷⁰⁰, ilk temsilciliğini İstanbul'a

⁶⁹⁸ **Ulus**, 20 Ağustos 1938

⁶⁹⁹ **BCA**, Tarih: 18.02.1942, Dosya: 15564 Fon Kodu: 30..10.0.0 Yer No: 153.84..5. (Devlet Demiryollarınca Almanya'da yaptırılan vagonların savaş çıkması sebebiyle fiyatı artarak, siparişin iptal edildiği ve Almanya'ya tazminat verilmesi)

⁷⁰⁰ Hüsnü Sadık Durukal, "Yataklı Vagonlar Şirketi'nin Muvaffakiyet Sebepleri", **İktisadi Yürüyüş**, (4 Haziran 1946), C: 7, S: 155, s. 11

açmıştır. İlk lokantalı vagon Rumeli tarafında İstanbul ile Sırbistan arasında işletmeye açılmıştır.

Anadolu'da ilk yataklı vagon işletmesi Temmuz 1924'te haftada 3 kez olmak üzere başlatılmış, şirket ile DDYLIUM ile arasında bir işletme sözleşmesi imzalanmış, 14 yataklı vagon Anadolu hattına tahsis edilmiştir⁷⁰¹. Daha sonra bunların sayıları hızla artırılmış ve 1941'e gelindiğinde 164'ü bulmuştur.

Haydarpaşa-Ankara-İzmir, Haydarpaşa-İskenderun, Sirkeci-Edirne, İzmir-Bandırma, Ankara-Zonguldak hatlarının yanı sıra, Diyarbakır, Samsun, Erzurum seferlerinde de yataklı vagonlar işletilmiştir. Temsilcilik sayısı da İstanbul'da Galata ve Beyoğlu, Ankara ve İzmir olmak üzere dörde çıkarılmıştır.

Önceleri halkın gözünde bir lüks olarak kabul edilen yataklı vagonlar, sonraları ihtiyaç olarak kabul edilmeye başlanmıştır. Bu durum, rakamlara da yansımaktadır. Örneğin, 1939'da yataklı vagonlar ile seyahat eden yolcu sayısı 48.456 iken, 1940'da 59.457'ye yükselmiştir⁷⁰². Bu yükselişte, yataklı vagonları Osmanlı döneminde tercih etmeyen kadın yolcuların, cumhuriyet döneminde bu vagonlara rağbet etmeleri de önemli bir etken olmuştur. Ayrıca Türkiye'deki hatlardaki memurların tamamen Türkleştirilmesi de bir başka etkidir.

Ocak 1947'de şirketle yapılan yeni bir anlaşmayla, yataklı vagonlarda yolculuk yapanlardan alınan düzenli ücret 1 Şubat'tan itibaren kaldırılmıştır. İstanbul –Ankara arasında 1. mevkii yataklarda 619, 2. mevkii yataklarda da 558 kuruş olan bu ücret, Vagon-Li'ye devredilmiştir. Ayrıca şirket, 3. mevkide yataklı vagon işletmeyi de kabul etmiştir⁷⁰³.

e. Sivas Cer Atölyesi'nin Açılışı :

Bu dönemde demiryollarının ihtiyaçlarını karşılamak üzere 1936'da yapımına başlanan Sivas Cer Atölyesi hizmete başlamıştır. Atölye, ayda 12 lokomotif tamir edecek kapasitede inşa edilmiştir. Bunun dışında, yurt dışından getirilen yedek parçaların değiştirilmesi, tamir ve bakımı da yapılacaktır.

f. Tarifeler :

Yolcu tarifleri belirlenirken belirli kıstasların göz önünde tutulduğu görülmektedir. Bunlardan ilki Ankara, İstanbul ve İzmir gibi büyük ve geniş banliyöleri olan şehirlerin

⁷⁰¹ İktisadi Yürüyüş, (Münakalat fevkalade sayısı), (1 Haziran 1941), S: 35-36, s. 64

⁷⁰² Gös.yer

⁷⁰³ Cumhuriyet, 21 Ocak 1947

merkezi ile çevresi arasında günlük yolculuk ihtiyaçlarını karşılamak, bu banliyölerde daimi oturan kimselere uygun abonmanlar sağlamaktır.

Diğer bir kıstas, işçilere yöneliktir. İşçilerin ucuz bir şekilde işe gitmelerini sağlamanın yanında, en az 5 kişilik işçi gruplarına % 70 indirimli seyahat olanağı sağlanmıştır.

Yine öğrencilere yönelik olarak da, okul bulunmayan yerlerde öğrencinin 70 km. dahilindeki okullara gidebilmeleri için aylık abonman kartı verilmesi ve öğrencinin nakil ve tatil nedeniyle seyahatlerini % 50 bir ücretle sağlamak amacı güdülmüştür.

Turizmi geliştirmek de esas tutulmuş, turistik gruplar için ören yeri, fuar, sergi, kaplıca gibi yerlere gidecekler için indirimli biletler verilmiştir.

Bu arada İskân Kanunu gereğince devletçe iskân edilecek muhacirler, demiryollarında ücretsiz taşındıkları gibi, kuduz vb. hastalıklara yakalanıp da yoksul olan kimseler, Hıfzısıhha Kanunu gereğince ücretsiz olarak hastanelere götürülmüşlerdir.

Eşya ve hayvan tarifelerine baktığımızda ise, bu tarifelerin ilki olan 201 no.lu tarife, uzak mesafeler arasındaki mal ve eşya naklini koruma amacına yöneliktir. Ülkenin tarımsal üretimini teşvik ve himaye için tarım aletlerine özgü ücretli bir tarifeden başka zahire, hububat, taze meyve ve sebzeler gibi tarımsal ürünler için 209, 210, 211, 212, 228, 233, 240, 241, 242, 243 ; yurt içinde meyvecilik, sebzeçilik ve bahçe işleri için gerekli olan fidan ve fideler için 247 nolu tarifeler çıkarılmıştır.

Ayrıca madencilik geliştirmek ve maden sanayi yaratmak için de bazı tarifeler meydana getirilmiştir. 202 nolu maden kömürü tarifesi ile, ülke içindeki çeşitli sanayi kuruluşları için gerekli yakıtı sağladıkta başka, halkın maden kömürü ve kok kömürünü odun kömürüne tercih edebilmesi için bu kömürlere ve bu kömürleri yakacak sobalara birtakım ücret kolaylıkları gösterilmiştir. Bundan başka 225 nolu maden cevheri tarifesi ile bu cevherlerin, özellikle de demir ve bakırın ülke içi ve dışına dağıtım olanakları hazırlanmaya çalışılmıştır. Yine şeker sanayinin gelişimi için şeker, şekerpancarı ve pancar küspelerine yönelik 254, 255, 256 ve 257 nolu tarifelerin sağladığı yararlar da belirtmeye değerdir. Bu arada Karabük Demir Çelik Fabrikası nakliyatına özgü 253 nolu tarifeyi de belirtmek gerekir.

Ülkenin imarı için gerekli olan inşaat malzemelerine yönelik olarak da 226 ve 238 nolu indirimli tarifeler uygulanmıştır.

İyi içme suyundan mahrum olan şehir ve kasabalara iyi su sağlanması için 227 nolu içme suyu, 237 nolu yerli maden suları tarifeleri uygulanmıştır. 206 nolu bir tarife ile ülke

içinde her türlü canlı hayvan nakliyatı kolaylaştırıldığı gibi, kasaplık hayvan için belirtilen tarife üzerinden daha düşük bir tarife yapılmıştır. Yumurta için 236 nolu tarifenin düzenlenmesiyle yumurta ihracına yönelik bazı kolaylıklar sağlanmıştır. Önemli ihraç maddelerinden olan meyankökü için 215, palamut ve çeşitleri için 239, paçavra, boynuz ve bazı hurda madenler için 244 nolu tarifeler yapılmıştır.

Zaman zaman belirli bir yöre için özel bir tarife uygulandığı da görülmüştür. Örneğin, Hatay'ın meyve ve sebze üretimini teşvik için İskenderun-Yenice arasında yapılacak nakliyatın tarifesinde Ocak 1947'de indirim gidilmiştir. Fakat bu indirim Hataylı üreticiyi memnun etmemiştir. Zira üreticiler, bu bölgenin de en az kendileri kadar meyve ve sebze üreticisi olduğunu, dolayısıyla bu bölgelerin kendileri için bir pazar oluşturmadığını, eğer kendilerine iyi bir fırsat yaratılacaksa, İskenderun'dan Konya, Kayseri, Ankara ve Fevzipaşa gibi yerlere olan hatlara böyle bir tarifenin uygulanması gerektiğini bildirmişlerdir⁷⁰⁴.

F. KARAYOLLARINDA GELİŞMELER

1. Savaş Döneminde Yol Vergisi :

II. Dünya Savaşı, yol yapım faaliyetlerini doğal olarak olumsuz etkilemiştir. Çok sayıda insanın askere alınması, askere alınanların da uzun süre askerlik yapmaları, ulaşım araçlarının askerlikle ilgili işlerde kullanılması, bunların da ötesinde parasal kaynakların yetersizliği, ülkenin yöneticilerini bir hayli zorlamışsa da askeri başarı ve etkin millî savunmanın temelinde iyi bir ulaştırma sisteminin olması gerektiği anlayışı ile yol yapım faaliyeti sürdürülmüştür⁷⁰⁵. Sorunu bir dereceye kadar çözmek amacıyla Eskişehir milletvekili İzzet Arıkan tarafından bir kanun teklifi hazırlanmış, Nisan 1941'de görüşülüp reddedilen bu kanun teklifi, uzun tartışmalardan sonra 21 Mayıs 1943 tarihinde kabul edilmiştir⁷⁰⁶. 4427 sayılı bu yasa ile yol vergisi 4 liradan 8 liraya çıkarılmıştır⁷⁰⁷.

⁷⁰⁴ **Ulus**, 19 Ocak 1947

⁷⁰⁵ Şen, **a.g.e.**, s.82

⁷⁰⁶ **TBMMZC**, D:7, C:2, İc:1, 15. Birleşim, 21.05.1943, s.131 Kanun teklifi, Nafia, Dahiliye ve Maliye Encümenlerince ve ayrıca hükümetçe uygun görülüş, yalnız Bütçe Encümeninde reddedilmiştir. Bütçe Encümeni mazbatasında, yol mükellefiyetinin bugünkü şekliye modern devletlerin hiçbirinde uygulanmadığını, Ortaçağ anlayışına dayanan ve ilkel cemiyetlere dayanan bir baş vergisi olduğunu, böyle bir vergiye yeniden zam yaparak şiddetlendirilmesinin doğru olmayacağını, bu verginin tahsil oranının % 60-65 arasında olduğunu, tahsil kolaylığı yüzünden bu zamdan en çok memurların zarar göreceğini ve nihayet bu zamdan İl Özel İdarelerinin yararlanacağını belirtmektedir. Arıkan bu görüşlere şöyle cevap veriyor: “

Arıkan, kanun teklifi gerekçesinde şunları belirtmektedir: “(...) *Halen geçerli olan Şose ve Köprüler Kanunu'nun maksadı temin edemediği anlaşılmıştır. Halen geçerli olan 1882 nolu kanuna tevfikana yol vergisine tabi olan mükelleflerden, mükellefiyetini nakden ifa edenlerden yıllık 11.268.000 lira gelir temin etmekte olup, bu gelirden % 15 Nafia hissesi olarak 1.704.000 lira Nafia Vekaleti'ne ayrılıp 1942 yılında özel idarelere kalan mütebaki paradan yılda ancak 5.247.000 lira vekaletçe yol ve köprü işlerine sarfedilmektedir. Bâlada arz edilen pahalılıklar dolayısıyla bu para ile halen normal zamanda vücuda getirilen işin ancak % 30'u vücuda getirilebilmekte olduğundan, yolların inşası bir tarafa, bakım ve muhafaza işleri bile layıkıyla temin edilememektedir. (...)*⁷⁰⁸”

Görüldüğü gibi il özel idareleri, yol vergisi için toplanan paranın neredeyse yarısını başka kanallara aktarmaktadırlar. Buna önlem almak amacıyla, tahsili ve harcanması İl Özel İdarelerine bırakılan yol paralarının, kanunen belirlenen konulardan başka işlere harcanmasının önüne geçmek ve bu paraların yol inşaatına harcanmasını sağlamak amacıyla” kanuna bir madde eklenmiştir. Başka bir değişiklik, malî yılbaşının Haziran olması konusundadır. Buna gerekçe olarak da, bütçelerin onayı, inşaat program ve projelerinin hazırlanması, ihale ilanı gibi ilk formaliteler yüzünden inşaat mevsiminin geçmesi ve acele olarak yapılan inşaatın hem dayanıklılığı az, hem de maliyetinin fazla olması gösterilmektedir.

Son olarak da senesi içinde harcanamayan paranın ertesi yıla devri konusunda bir hüküm konularak, daha önce bu nedenle iptal olan ödeneklerin kaybının önlenmesi yoluna gidilmiştir.

Arıkan, yol için alınan nakdi verginin bu şekilde düzenlenmesi halinde, yol vergisinin 18.780.000 liraya, % 15'lik Nafia hissesinin 2.817.000 liraya ve illerce yol işlerine harcanacak miktarın 11 liraya yükseleceği tahmininde bulunarak; bu paralarla ancak normal zamanlarda yol işlerine harcanan 3.494.000 liraya muadil iş vücuda getirilebileceği

(...) *Ben vergiye aslolan bedenî kısmı aynı bırakarak, nakdi kısmının layık olduğu hadde ulaşmasını ve ortadaki haksızlık ve eşitsizliği kaldırmayı teklif ediyorum. Yeni bir vergi ihdas etmiyorum.(...) Memurlar mükelleflerin % 10-15'ini teşkil ederler ve küçük bir ekalliyettir. Memurlardan alınacak ayda 40-50 kuruşun, memurların yaşama durumuna etkisi değersidir.(...)*” (Gös. yer , s. 119-120)

⁷⁰⁷ II.Dünya Savaşı süresince yol vergisinin artırılmasını isteyen Arıkan'ın bu konudaki teklifi 4-12 liradır. Nafia Encümeni bunu 12-18 liraya çıkarsa da, halkı bedenen çalışmaktan ziyade mükellefiyetlerini nakden ödemelerini teşvik için 10-15 lira arasında tespiti uygun görülmüştür. Son olarak önceki verginin iki katı olması konusunda anlaşılmış, alt sınır 8 lira olmuştur. Ayrıca encümen, aşağı haddin üzerindeki mükellefiyetlerin tespitinin, il iktisadiyatını daha yakından bilen İl Genel Meclisleri'ne verilmesinin Halkçılık prensibi açısından da uygun olacağını değerlendirmiştir.

⁷⁰⁸ **TBMMZC**, D:7, C:1, İc:F, 15. Birleşim, 21.04.1943, s.143

ve yolların bakımsızlık ve tamirsizlik yüzünden tahrip olmasının önüne geçilebileceğini belirtmiştir⁷⁰⁹.

Ancak bu yasa çerçevesinde toplanan nakdin, iller tarafından kendi açıklarını kapatmak için kullanılması, amaca uygun olarak harcamaları ve bunun kaçınılmaz sonucu olarak da yol yapım ve bakım işlerinde istenilen sonucun alınmaması nedeniyle yasa, 1 Haziran 1945'te yürürlükten kaldırılmış, 4751 sayılı yasayla bu tarihten itibaren yol vergisi yine dört lira olarak alınmış, bedeni mükellefiyet ise 6 gün ile sınırlanmıştır⁷¹⁰.

Savaş sonrası döneme bakıldığında, genel anlamda diğer konularda da olduğu gibi yol konusunda da biri iç, diğeri de dış olmak üzere iki önemli dinamiğin etkisi sözkonusudur. İç dinamik, II.Dünya Savaşı'nı demokratikleşmenin öncüsü olan (En azından öyle görünen) Müttefikler'in kazanması ve Türkiye'nin de savaş sonrası tercihini bu birliktelikten yana kullanmasının bir sonucu olarak, demokrasinin "olmazsa olmaz" koşulu olan çok partili hayata geçiş denemeleridir. Önce Nuri Demirağ'ın Millî Kalkınma Partisi, sonra da CHP'den ayrılan 4 milletvekili tarafından Demokrat Parti kurulmuştur. Bunun sonucu olarak CHP artık attığı her adımda, özellikle de vergi gibi populist politikaların yumuşak karnı olan alanlarda, daha dikkatli olmak zorundadır.

Dış dinamik ise ABD ile ilişkilerin gelişmesine ve hatta ABD'nin dış politikada bizim için başat ülke konumuna yükselmesine paralel olarak, bu ülkeyle ilişkilerimizin artması, bu ülkenin çeşitli alanlarda uzmanlarını ülkemize göndermesi ve Marshall Yardımı adı altında ülkemize araç gereç vs. yardımı yapması sürecidir. Bu süreçten yol politikası da etkilenmiştir. Ülkemize yol konusunda, başta Amerikan Federal Yollar Teşkilatı Genel Müdür Yardımcısı M.G.Hilts olmak üzere birçok uzman gelmiş, yol yapım araçları verilmiş, ülkemize yapılacak 100 milyon dolarlık yardımın 5 milyon doları ulaşım alanına tahsis edilmiştir.

Yukarıda belirttiğimiz iç dinamiğin somut yansıması, CHP'nin yolların önemini bilmesi ve bu konuda önemli atılımlar yapma iradesi göstermesine rağmen, buna yönelik finansman konusunda -özellikle de yol vergisi konusunda- ihtiyatlı ve tereddütlü davranma paradoksudur. Bir taraftan yol vergisi ile finansman sağlamak isteyen yöneticiler, diğer taraftan, bunun kendilerini halka sevimsiz gösterecek bir uygulama olmasının kaygısını yaşamaktadırlar.

⁷⁰⁹ Gös.yer, s.144

⁷¹⁰ Cumhuriyetin 70. Yılında..., s.178

Haziran 1945'te 4 liraya indirilen vergiye yönelik olarak basında çelişkili haberler bulunmaktadır. Mart 1947'ye gelindiğinde verginin 10 liraya çıkacağı⁷¹¹, hemen bir yıl sonra ise bedeni mükellefiyet usulünün kalkacağı ve yol vergisinin de 6 liraya düşeceği yönünde haberler bulunması⁷¹², CHP'nin bu konuda adeta bir mehter yürüyüşü tavrı sergilediğinin göstergesi olarak karşımıza çıkmaktadır.

2. Diğer Gelişmeler :

Savaşın sonlarına doğru karayolları konusunda atılan somut adımların meyvelerinin toplandığı, 1942 yazında yapımına başlanan Mersin-Ulukışla asfalt yolu ile Tarsus-İskenderun makadam şosesinin, 1945'e girildiğinde bitirildiği görülmektedir. Yolum açılışı nedeniyle yapılan törende konuşan Nafia Vekili Sırrı Day, yolun Türk-İngiliz işbirliği ile yapıldığını vurgulamıştır. Bu açıdan bakıldığında, II. Dünya Savaşı'nın tüm hızıyla sürdüğü bir dönemde, bir İngiliz şirketinin (Raitwaith) bu projeye destek vermesi ve örneğin, "*Mersin-Ulukışla arasında 152 km.lik asfalt yolun % 90'unun 5 ay gibi kısa bir sürede, günde ortalama 6000 amelenin çalışmasıyla bitirilmesi*"⁷¹³ anlamlıdır.

Döneme ait bir diğer gelişme, Bursa ve çevresi yollarının yapımına harcanmak üzere yapılacak istikraz hakkında bir kanun layihası hazırlanmasıdır. Bir yıl önce İzmir ili yolları için buna benzer bir kanunu kabul eden hükûmet, bu yıl da Bursa yolları için özel bir kanunla il özel idaresinin yapacağı borçlanmaya hazinenin desteğini vermiştir. Gerçekten de tarım açısından önemli bir potansiyeli bulunan Bursa'nın gerek Orta Anadolu ile ve gerekse İstanbul ile karayolu bağlantısı gerçekten vahim durumdadır⁷¹⁴.

Kanun hakkında Eskişehir milletvekili İzzet Arıkan söz almış ve genellikle harap bir durumda olan yollarımızın tamir zamanının geldiğini belirtmiştir. Arıkan bu yolların yapılmasına taraf olduğunu, fakat ülkenin yol ihtiyacının böyle özel kanunlarla ve süreli tedbirlerle tamamlanacağına inanmadığını belirtmiş, bu gibi isteklerin her ilde tekrarlanma

⁷¹¹ **Ulus**, 22 Mart 1947 Gazetede ayrıca, ayda 60 liradan fazla maaş, ücret, ödenek alan kadınların da nakdi yol vergisi ödeyeceklerini, şehir ve kasabalarda oturanlara bedeni mükellefiyetin uygulanmayacağını, yürürlükteki kanunun 18 yaşını dolduranları mükellef saydığını, halbuki yeni kanunla yaş haddinin 19'a çıkacağını belirtiyor.

⁷¹² **Cumhuriyet**, 28 Aralık 1948

⁷¹³ Bu rakamları, Bakan Day'dan sonra söz alıp bir konuşma yapan ve yol yapımında etkin bir rol oynayan genç bir yüksek mühendis vermiştir. Bu mühendis, birkaç yıl sonra Karayolları Genel Müdürlüğü'ne getirilecek olan Vecdi Diker'den başkası değildir.

⁷¹⁴ Bu konuda bir gazete muhabirinin gözlemleri ilginçtir. Muhabir şöyle diyor: "*(...) Şose Bilecik hududuna kadar çok güzeldir. Fakat buradan itibaren öyle bir hale gelmiştir ki , insan ilk bakışta yol müteahhitlerinin dingil acenteleriyle ortak olduklarını zanneder. Çünkü adım başı bir hendek, bir çukur... 3-5 km.de bir, bir otomobil dingilinin mezarı var. Daha garibi şu ki, 1338 senesinden beri yolun tamiri için kırılan ve şosenin kenarına yığılan taşlar, mürur-u zamanla adeta duvarlaşmış(...).*" **Cumhuriyet**, (21 Mayıs 1930)

ihtimalinin bulunduğunu, bunların verecekleri faizlerle de il özel idarelerinin zor durumda kalacağını, bu yüzden Nafia Vekili'nden, yolları kesin suretle tamir edebilecek ve yenilerini yapabilecek bir kanun hazırlayarak meclise sevkini istemiştir⁷¹⁵. Sonuçta, 500 bin liraya kadar istikraza Maliye Vekaleti'nin kefilliği kabul edilmiştir. Bu istikrazın faizi ve ödeme şekli, Maliye Vekaleti'nin oluruyla tespit olunacaktır⁷¹⁶.

Bu dönemde, sonradan çok daha önemli boyutlarda kendisini gösterecek olan lastik sıkıntısının ilk kez yaşanmaya başladığı görülmektedir. II. Dünya Savaşı sırasında karayolu ulaşımında görülen en büyük sorunlardan biri de lastik sorunudur. Savaşın getirdiği ihracat ve ithalat kısıtlamalarından oto lastikleri de etkilenmiştir. Bu konuyla ilgili Ticaret Bakanlığı'nın düzenleme çalışmaları yaptığını görmekteyiz. Bakanlığın, 18 Ocak 1941'de İstanbul vilayetine gönderdiği emre göre, mevcut lastiklerle kısa bir süre sonra gelecek olan 2 bini aşkın lastik, önce resmi dairelerin ihtiyaçları ayrıldıktan sonra, kamyon lastiklerinin % 70'i Anadolu'ya, % 30'u İstanbul'a; otomobil lastiklerinin de % 70'i İstanbul'a, % 30'u Anadolu'ya verilecektir⁷¹⁷.

Bu genel emri, 20 Ocak'ta ayrıntılı emir izlemiş ve lastiklerin satış ve dağıtım şekilleri belli olmuştur. Buna göre,

1. Lastikleri azamî satış fiyatı tespit olunup bildirilecek,
2. Lastiklerin son yıllardaki sarfiyatı esas alınarak, illerdeki lastik acenteleri arasında paylaştırılacak,
3. Lastik, acenteler tarafından, mahallin en büyük mülkî memurundan alınacak, ihtiyaç vesikası gösterenlere satılacak,
4. Acente, otomobil ya da kamyonun aldığı lastik miktarını ve aldığı tarihi kaydedecektir⁷¹⁸.

Görüldüğü gibi bugün alelade bir durum gibi görülen lastik konusu, savaş ortamında, işin içine valinin, kaymakamın bile girdiği bir sorun haline gelebilmiştir.

Nafia Vekili Sırrı Day da bakanlığın faaliyetleri içerisinde kendilerini en çok sıkan ve işlerini güçleştiren sorunun lastik sıkıntısı olduğunu, demir ve çimento gibi daha temel ürünlerde sorun yaşanmazken, bu konuda büyük sorunlar yaşadıklarını belirtmiştir⁷¹⁹.

⁷¹⁵ TBMMZC, D:6, C:27, İc:3, 80. Birleşim, 12.08.1942, s.65

⁷¹⁶ Gös. yer

⁷¹⁷ Cumhuriyet, 19 Ocak 1941

⁷¹⁸ Cumhuriyet, 21 Ocak 1941

⁷¹⁹ TBMMZC, D: 7, C: 10, 62. Birleşim, 26.05.1944, s. 318

G. DENİZYOLLARINDAKİ GELİŞMELER

1. İdari Yapıdaki Değişiklikler :

a. Denizbank'ın Lağvı :

1 Ocak 1938 tarih ve 3295 sayılı kanunla kurulan Denizbank, Mayıs 1939'da lağvedilmiştir. 5 Mayıs'ta bu kuruluşun yerine Devlet Limanları İUM ve Devlet Denizyolları İUM adlarında mülhak bütçeli iki idare kurulmuştur. Layihanın 2. maddesi, Devlet Denizyolları İUM'nün görevlerini şöyle sıralamıştır:

- 1- Türkiye sahillerinde düzenli posta seferleri tekeli işletmek,
- 2- İstanbul civarı iç hatları ve Yalova hatlarını işletmek,
- 3- Gemi kurtarma tekeli işletmek,
- 4- Kulavuzluk ve römorkörcülük tekeli işletmek,
- 5- Van Gölü işletme tekeli yönetmek,
- 6- Deniz, göl, nehir ve kanallarda her çeşit yük ve yolcu nakliyatı yapmak,
- 7- Gemi inşa, tamir ve havuzlarını işletmek,
- 8- Turizm işlerinin denize ait kısımlarını organize etmek.

Layihanın 4. maddesinde ise Devlet Limanları İUM'nün görevleri verilmiştir. Buna göre,

1- İstanbul, İzmir, Mersin, Trabzon limanlarında (Haydarpaşa ve Derince limanı hariç), tekel şeklinde ve diğer limanlarda ihtiyarî olarak yolcu beraberlerindeki zat ve hane eşyası hariç olmak üzere bilcümle ticaret eşyasının her türlü yükleme, boşaltma ve aktarma işleri,

- 2- Gemilere tatlı su verilmesi ile ihrakiyenin yükleme, boşaltma ve aktarma tekeli,
- 3- Rıhtımların işletilmesi ile inhisarı (Haydarpaşa hariç),
- 4- Ambarlar, antrepolar, deniz yolcu salonları ve sundurmalar tesisi ve işletmesi tekeli,
- 5- Sahillerde iskeleler tesisi, işletme ve bakım işleri,
- 6- Limanlarda palamar şamandıraları tesisi ve işletmesi tekeli,
- 7- Türkiye sahillerinde fenerler, radyofarlar, deniz işaretleri ve sahillerde can kurtarma istasyonları tesisi tekeli,
- 8- Her limanda ihtiyarî olarak umumî mağazalar işletmek, dalgıçlık işleri yapmak,
- 9- Kömür muntkaları tesisi ve işletmesi .

Tasarıya göre, Her iki idarenin de genel müdürleri kararname ile atanacaktır⁷²⁰. Genel müdür muavinleri, şube müdürleri ve 100 liraya kadar ücret alan memurlar, genel müdür inhası üzerine Münakalat Vekili tarafından atanacaktır. Genel müdürler, 100 liradan aşağı ücret alan memurların tayinine yetkilidirler⁷²¹.

Her iki idarede de genel müdür ve muavinleri, hukuk müşaviri, muhasebe, fen heyeti ve işletme müdürlerinden bir encümen oluşturulacaktır. Bakan gerekli gördüğü takdirde bizzat encümende bulunabilecektir.

Yine tasarıya göre, Denizbank'ı kuruluşundan kapanışına kadar yaptığı her türlü banka işlemlerinin en çok 1 yıl zarfında tasfiyesini hazırlamak üzere muvakkat bir heyet istihdamına ve tasfiyeyi ilgilendiren tüm işlemleri yapmaya Münakalat Vekili yetkili olacaktır.

Yeni genel müdürlüğün teşkilatlanmasında sonra kadroya giremeyerek açıkta kalanlardan emeklilik hakkını ihraz etmemiş bulunup da *Tekaiit Kanunu* hükümlerine tabi olanlara, her bir hizmet sürelerine karşılık, son aldıkları aylık üzerinden tazminat verilecektir.

Denizbank'ın kapanması ile 124 memur açıkta kalmıştır⁷²². Yeni kurulmuş olan *Devlet Denizyolları İşletme Umum Müdürlüğü* için gerekli olan araç ve malzeme ihtiyacının karşılanması ve Haydarpaşa-Sirkeci arasında feribot işletilmesini sağlayacak paranın, İngiltere'den alınacak krediden sağlanması öngörülmüştür⁷²³.

b. Devlet Limanları İUM ile Devlet Denizyolları İUM'nün Birleştirilmesi :

II. Dünya Savaşı yıllarında Münakalat Vekaleti, Posta-Telgraf, Demiryolları, Havayolları, Denizyolları ve Liman İUM olmak üzere 5 genel müdürlükten oluşmaktaydı. 1943 yılı sonlarında, Devlet Limanları İUM ile Devlet Denizyolları İUM'nün ayrı devlet kuruluşları olarak faaliyet göstermelerinin gereksizliği tartışmaları yaşanmış ve sonuçta Ocak 1944'te Devlet limanları İUM, Devlet Denizyolları İUM'ne devredilmiştir. Aslında birleşme konusunda, 1943 yılında Denizyollarını incelemek üzere Türkiye'ye gelen İngiliz uzmanlar da olumlu görüş bildirmişler fakat bu birleşmenin, en azından Denizyolları kendi

⁷²⁰ Devlet Denizyolları İUM görevine İbrahim Kemal Baybora getirilmiştir.

⁷²¹ *Cumhuriyet*, 5 Mayıs 1939

⁷²² *Cumhuriyet*, 4 Temmuz 1939

⁷²³ *TBMMZC*, D:6, C:4, İc:F, 37. Birleşim, 07.07.1939, s.172 (Eylül 1938'de Türkiye Cumhuriyeti ile İngiltere Hükümeti arasında bir kredi anlaşması imzalanmıştır. 10 milyon sterlinlik bu kredinin 1.5 milyonunun, denizyolları için harcanması uygun görülmüştür.)

işlerini düzenleyinceye kadar geciktirilmesini tavsiye etmişlerdir⁷²⁴. Bu birleşim yapılırken, 1939'da Devlet Denizyolları İUM'nün kuruluşuna yönelik kanunun 5. maddesi temel alınmıştır⁷²⁵.

Devir işleminin mecliste yasalaşması sırasında uzun tartışmalar da yaşanmıştır. Kanunun gerekçesinde özellikle her iki işletmenin görevlerinin iç içe geçmişliğinde kaynaklanan sorunlara dikkat çekilmiştir⁷²⁶. Konuyla ilgili olarak ilk söz alan Cevdet Kerim İncedayı (Sinop), öncelikle her iki işletmenin görevlerini belirtmiş, Denizyolları'nın cumhuriyet tarihi boyunca verimli çalışmasına rağmen, yükünün ağır olduğu, dolayısıyla böyle bir birleşmenin idareye büyük bir yük getireceği uyarısını yapmıştır⁷²⁷.

İzzet Arıkan (Eskişehir), bir kamu işinin iki elden yürütülmesinin uygun olmadığını, çünkü ortada sorumlunun kaybolduğunu, örneğin bir malı ambara teslim eden vatandaşın, o malı gönderdiği yerde bulamazsa başvuracağı makamı bilemediğini belirtmiştir.

Birleşme lehinde söz alan diğer milletvekilleri de genel olarak Devlet Limanları İUM emrinde faaliyet gösteren limanlardaki aksaklıkları, özellikle de o dönemde önemi artan İskenderun Limanı örneğiyle pekiştirerek, birleşmenin bu limanlar için de yararlı olacağı temasını işlemişlerdir.

Sonuçta, 7.6.1939 tarih ve 3633 sayılı kanunla kurulmuş olan her iki işletme, *Devlet Denizyolları ve Limanları İUM* adı altında birleşmişlerdir⁷²⁸.

Yeni kurulan idare, çok geçmeden tüm limanları kendi bünyesine alma çalışmalarına başlamıştır. Daha önceden İskenderun ve Mersin limanlarını bünyesine katan idare⁷²⁹, daha sonra da kısmen belediye ve özel idarelerin, kısmen de "*hakiki ve hükmî sahipler*"ın elinde bulunan Samsun, İzmir, Mudanya, Erdek, Bandırma ve Edremit (Akçay) limanlarının ve

⁷²⁴ **Cumhuriyet**, 6 Eylül 1943 Denizyolları için II.Dünya Savaşı'ndan önce olduğu gibi savaş sırasında da uzmanlar getirilmesi politikasına devam edilmiştir. Savaş öncesinde Alman uzmanlar getirilirken, savaş sırasında İngiliz uzmanlara yönelindiği göze çarpmaktadır. Fakat bu uzmanların etkili bir şekilde çalışmaları / çalıştırılmaları konusunda zaman zaman kamuoyunda ve mecliste birtakım tartışmalar da yaşanmıştır. Örneğin Daver, savaş öncesi getirilen Alman uzmanlara, "*müdürlük binasında bir odada sabahdan akşama kadar oturtulup liman seyrettirildiği*" iddiasını ortaya atmıştır. Hatta bu uzmanlardan birinin kendisine, hiçbir iş yapmadan 1000 lira gibi yüksek bir aylık almaktan utandığını söylediğini belirtmiştir. (Abidin Daver, "Türk Denizciliğini Yükseltme Çareleri", **Cumhuriyet**, 13 Nisan 1943)

⁷²⁵ Söz edilen 5. madde iki genel müdürlük arasında bölünmüş olan hizmetleri, ilerde uygulamaların ve görülecek zorunlulukların gereğine uyularak birinden alıp diğerin vermek için Münakalat Vekili'ni yetkili kılıyordu.

⁷²⁶ **TBMMZC**, D:7, C:7, İc:1, 19. Birleşim, 14.01.1944, s.39

⁷²⁷ **Gös. yer.**, s. 40

⁷²⁸ **TBMMZC**, D:7, C:3, İc:F, 34. Birleşim, 07.06.1943, s.46

⁷²⁹ 7 Temmuz 1939 tarih ve 3714 sayılı kanunla Devlet Limanları İUM'ne devredilen İskenderun Limanı , Devlet Limanları İUM'nden; Mersin Limanı da Mersin Liman İşleri T.A.Ş.'nden Devlet Denizyolları İUM'ne 14.08.1942 tarih ve 4302 sayılı kanunla devredilmiştir. (**TBMMZC**, D:6, C:27, İc:3, 81. Birleşim, 14.08.1942, ss.81-83)

iskelelerinin işletilmesini Temmuz 1944'te eline almıştır⁷³⁰. Buna gerekçe olarak da bir taraftan bir yıldan beri İskenderun ve Mersin limanlarındaki tek elden yönetimin verdiği olumlu sonuçlar; diğer taraftan da o dönemde imzalanan Adana Anlaşması gereğince ülkemize gelen çok miktardaki malzemenin indirilmesinde sadece İskenderun ve Mersin'in yeterli olmaması gösterilmektedir.

Yeni işletme, devralınan Kıyı Emniyeti İdaresi ile 1945'te satın alınan Şirket-i Hayriye'yi de bünyesine almıştır. Aynı yıl, Kızkulesi tipi 4 adet araba vapuru ve Bahçe ve Yeniköy tipinde üçer adet yolcu ve Beşiktaş tipinde iki adet yolcu motorlu gemileri yaptırılmıştır.

Kanuna göre, iskelelerin yıllık gayri safi gelirlerinin % 30'u , bunların alındığı il özel idareleriyle belediyelere ödenecektir.⁷³¹ (m.4) Yine bu kanun gereğince işletilmesi Devlet Denizyolları İUM tekeline bırakılan ve belediye ve özel idarelerden ayrı olarak gerçek ya da hükmi şahıslara ait iskelelerden, liman işleri bakımından gerekli görülenler, Belediye İstimlak Kanunu hükümleri gereğince istimlak edilecektir. (m.5)

Birleşmeden önce işletmeye 1941 yılında 52.124.000 lira gibi önemli bir rakam tahsisat olarak verilirken⁷³², 1943'te bunun 16.814.153 liraya⁷³³ düştüğü görülmektedir. Bunun nedeni, bütçenin o dönemki gelir durumu göz önüne alınara dar bir şekilde düzenlenmesi ve idarenin bazı önemli ihtiyaçlarının bütçeye dahil edilmemiş olmasıdır. Birleştirmenin yapıldığı yıl olan 1944'te ise ödenek tekrar artırılarak işletmeye 37 milyon lira ayrılmışsa da 1941 ödeneğine ulaşamamıştır⁷³⁴.

Şirketin işlettiği hatlar ve yaptığı nakliyat şöyledir:

- a) Sevahil-i Baide
 - 1- Trabzon hattı
 - 2- Bartın hattı
 - 3- İzmir-Mersin hattı
 - 4- Muhacirin nakliyatı
- b) Marmara havzası
 - 1- Mudanya hattı
 - 2- Bandırma hattı
 - 3- Karabiga hattı

⁷³⁰ TBMMZC, D:7, C:12, İc:1, 82. Birleşim, 10.07.1944, s.37

⁷³¹ Gös. yer

⁷³² TBMMZC, D:7, C:2, İc:1, 23. Birleşim, 14.05.1943, s.83

⁷³³ TBMMZC, D:7, C:18, İc:2, 60. Birleşim, 30.05.1941, s.374

⁷³⁴ TBMMZC, D:7, C:10, İc:1, 65. Birleşim, 30.05.1944, s.437

- 4- İzmit hattı
 - 5- Silivri-Ereğli hattı
- c) Sevahil-i Mütecavire
- 1- Adalar hattı
 - 2- Ayastefanos hattı
 - 3- Kadıköy hattı
 - 4- Haydarpaşa hattı
 - 5- Anadolu hattı
 - 6- Yalova hattı

Şirket ayrıca askeri sevkiyat ile linamlarda ve boğazlarda kılavuzluk ve römorkörcülük işlerini de yürütmüştür.

2. Dönemin Diğer Gelişmeleri :

a. Filoyu Genişletme Çabaları :

Mart 1939'a gelindiğinde, daha önceden siparişi verilen Denizbank'a ait 11 geminin siparişinin durdurulduğunu görmekteyiz. Buna gerekçe olarak, sipariş edilen vapurların önceden çift uskurlu iken tek uskura çevrilmesi, buna karşılık fiyatta ancak % 2 gibi küçük bir miktarın düşürülmesi gösterilmiştir. Zira, bu konuda Amiral Vasıf başkanlığında bir komisyon oluşturulmuş ve bu komisyonun yaptığı hesap, bu değişikliğin % 20 olması gerektiği sonucunu doğurmuştur⁷³⁵. Komisyonun çalışmaları sonucunda gemi alım şartnamesi usulsüz görülmüş ve feshedilmiştir. Münakalat Bakanlığı'nda yeni bir komisyon tarafından yeni bir şartname hazırlanmış, ilgili firmalara 10 Ekim 1939'a kadar tekliflerin bildirmeleri istenmiştir⁷³⁶. Yeni şartnameye göre, sipariş edilecek vapur sayısı yine 11'dir. Fakat tonajlar konusunda bir değişiklik söz konusudur⁷³⁷.

Diğer taraftan, Krupp fabrikası ile Neptün'e sözleşme gereği sipariş edilmiş olan ve inşaatı iki yıl süreyle ertelenmiş bulunan V-1 tipi 5300 tonluk 3 Karadeniz vapurunun sözleşmesi Türk ve Alman taraflarının anlaşmasıyla iptal edilmiştir⁷³⁸. Aynı tip gemilerin Hamburg'da *Blum und Fos* tezgahlarında yapılmakta olan diğer 3 tanesinin deniz inşa tekniğine ve bugünün gereklerine uygun olarak inşa edilmesi için Almanya'da bulunan heyete talimat verilmiştir. Daha önceden teslim edilen ve birçok eksiği görülen *Etrüsk*'ün

⁷³⁵ Cumhuriyet, 20 Mart 1939

⁷³⁶ Cumhuriyet, 8 Ağustos 1939

⁷³⁷ Sipariş edilecek vapurların 7'si 1800 ton, 4'ü 2800 tondur. Vapurlar çift uskurlu olacaktır.

⁷³⁸ Neptün, bu tip gemiler yapamayacağı için sözleşme feshine karşılık 2.5 milyon mark tazminat vermeyi de kabul etmiştir.

Almanya'ya gönderilmesi ve tadilat yapılması konusunda taraflar anlaşmaya varmışlardır. Ayrıca firma, *Etrüsk*'ün geç tesliminden dolayı tazminat vermeyi de kabul etmiştir.

Sözleşmelerin değiştirilmesi konusunda bir açıklama yapan Münakalat Vekili Ali Çetinkaya, Almanya'ya ısmarlanan gemilerin çoğunda bazı hatalar çıkmasını ve İngiltere'ye ısmarlanan gemiler konusunda da bazı dedikoduların ortaya çıkmasını, “*gerçek uzmanların yerine görev yapan iş bilmezlerin bozuk çalışmaları*”⁷³⁹na bağlamıştır.

Sözleşmelerde kusur bulunması ve yenilenmesi ile Çetinkaya'nın bu demecinin tam da Denizbank'ın kapatıldığı döneme denk gelmesi, Denizbank'tan rahatsız olan bir kesimin, bankanın kapanması konusunda bir meşruiyet yaratma çabası içerisinde olduğu izlenimini uyandırmaktadır.

Denizcilik konusunda dönemin önemli tartışmalarından birisini, “*ülkede gemi yapılıp yapılamayacağı*” oluşturmuştur. Bu konuda Daver, ülkemizde gemi yapımının Fatih'in İstanbul'u fethinden önce başladığını, bugün Haliç'teki fabrika ve havuzlar, İstinye'deki dok, Gölcük'teki tersane ve dok, İzmir'deki küçük tersane ve Bartın, Alaplı ve İnebolu'daki ahşap kalafat yerlerinin, ülkemizde hala gemi yapımının varlığını gösteren örnekler olduğunu belirtmiş, bu tesislerin yeterli donanımıyla bu alanda önemli başarılar sağlanacağını da söylemiştir. Daver çözüm yolu olarak da bu tesislere yılda en az 3 milyon ödenek verilmesini, uzman yetiştirilmesini ve dışardan (özellikle Alman, İngiliz, Hollanda ve İskandinavya kaynaklı) kredi alınmasını önermiştir⁷⁴⁰.

Yunus Nadi de Osmanlılar ile Japonların aynı anda denizciliğe önem verdiklerini fakat Osmanlıların II. Abdülhamit döneminden sonra duraklarken, Japonya'nın bugün sayılı ülkeler arasına girdiğine dikkat çekmiştir⁷⁴¹.

Konu zaman zaman meclis gündemine de gelmiştir. Örneğin Devlet Denizyolları İUM 1943 bütçesi görüşülürken Emin Sazak (Eskişehir), büyük tonajlı gemilerin yapılması konusunda bir tedbir alınıp alınmadığını Münakalat Vekili Cebesoy'a sormuş, Cebesoy verdiği cevapta, motor inşasına önem verdiklerini, fakat daha büyük gemileri şimdilik yapamayacaklarını söylemiştir. Cebesoy, ellerinde gerek devletin ve gerekse armatörlerin önemli miktarda tonajı olduğunu, bunlar arasında da 4-5 şilep hariç diğerlerinin her an tamire muhtaç gemiler olduğunu gemi yap[a]mama gerekçesi olarak eklemiştir⁷⁴².

⁷³⁹ **Cumhuriyet**, 14 Ağustos 1939

⁷⁴⁰ Abidin Daver, “Ülkemizde Gemi Yapabilir Miyiz?”, **Cumhuriyet**, 6 Nisan 1939

⁷⁴¹ Yunus Nadi, “Kendimiz Gemi Yapamaz Mıyız?”, **Cumhuriyet**, 2 Şubat 1942

⁷⁴² **TBMMZC**, D:7, C:2, İc:1, 23. Birleşim, 14.05.1943, s.84

Bu arada, II. Dünya Savaşı'nın yoğun bir şekilde sürdüğü bir dönemde, 10 Temmuz 1941'de Denizyolları açısından ilginç ama bir o kadar da sevindirici bir olay yaşanmıştır. Mareşal Petain'e bağlılığını ilân eden Fransız deniz kuvvetlerinden 11 gemilik bir filo, zor durumda kalarak İskenderun Limanı'na girmiş ve Türkiye'ye sığınmıştır. Filoda, bir büyük iki küçük tanker, bir büyük vinçli hizmet teknesi, küçük tonajlı römorkörler ve diğer küçük tekneler vardır. Hemen filoya alınan bu gemilerden üç tanker, *Akar*, *Beykoz* ve *Başarı* adı verilerek hizmete sokulmuştur⁷⁴³. *Beykoz* uzun yıllar Adalar'a su taşımış, *Akar* ve *Başarı* gemileri de akaryakıt taşıma hizmetinde bulunmuşlardır.

1943 yılında ise 9 parça Fransız gemisinin Türk limanlarına sığındığı görülmektedir. Temmuz 1943'te, ikisi petrol, diğerleri özel liman gemileri olan bu gemilerin, Fransızlardan satın alma sözleşmeleri tamamlanmıştır⁷⁴⁴. 27 Ağustos 1943 tarihinde meclis tarafından onaylanan anlaşmadan sonra Münakalat Vekaleti bütçesine bu gemilerin alımı için 5.8 milyon lira fevkalade tahsisat konulmuştur⁷⁴⁵.

Bunun dışında savaş sırasında Müttefiklerin Sicilya çıkartması sırasında kullandıkları İngiliz yapısı 12 feribot, yardım faslından Türkiye'ye verilmiştir. Bunların sekizi donanmanın emrine verilmiş, dördü de araba vapuru olarak idareye devredilmiştir. Bunlara *Derince*, *Mudanya*, *Çardak* ve *Silivri* adları verilmiştir⁷⁴⁶.

Diğer taraftan, 1943 yılında, Türk denizcilik özel sektörünün önemli şirketlerinden *Barzilai&Benjamen Kumpanyası*'nın 5 gemisi, Denizyolları tarafından satın alınmıştır. Bu gemiler *Sebat*, *Necat*, *İkbal*, *Şule* ve *Doğan*'dır⁷⁴⁷.

b. Şirket-i Hayriye'nin Satın Alınışı :

Münakalat Vekaleti'nin 1944 bütçe görüşmeleri sırasında Şirket-i Hayriye'nin satın alınmasına da değinen bakan Cebesoy, bazı milletvekillerinin iyi işleyen bu şirketin neden devlet tarafından satın alındığını sorduklarını belirtmiş ve şunları söylemiştir: "*Arkadaşlar, Münakalat Vekili'nin vazifesi yalnız kendi vasıtaları üzerindeki murakabesi değil, aynı*

⁷⁴³ Tutel, a.g.e., s. 208

⁷⁴⁴ Cumhuriyet, 17 Temmuz 1943

⁷⁴⁵ TBMMZC, D:7, C:5, İc:F, 55. Birleşim, 15.09.1943, s.20 (Gerekçede, "*Limanlarımıza sığınmış olan Fransız gemilerinin satın alınması bugünkü münakale zorluklarını karşılamaya ve millî müdafaa ihtiyaçlarını karşılamaya yarayacak bir tedbir olmak üzere faydalı bir teşebbüs olduğu gibi, esasen muhtaç olduğumuz birtakım gemilerin elde edilmesini temi etmesi itibarıyla da kabule şayan görülmüştür.*" denmektedir.)

⁷⁴⁶ A.g.e., s. 209

⁷⁴⁷ Tutel, a.g.e., s. 210 Kumpanyanın sahipleri Yahudi idiler. Kumpanya 1924-1942 yılları arasında faaliyet gösterdikten sonra ortaklık sona ermiş, 1942'den 1947'ye kadar da İzzet Barzilai tarafından şirket çalışmaları yürütülmüştür. 23 Haziran 1941 günü donanmaya verilen dört denizaltıyı teslim almakla görevlendirilen subayları İngiltere'ye götürürken Kıbrıs'ın 10 mil doğusunda bir İtalyan denizaltısı tarafından torpillenen ve 167 görevliye mezar olan Refah gemisi, bu kumpanyaya ait bir gemiydi.

zamanda hususi şahıslara ait vasıtaların da murakabesine dikkat etmektir (...) Bu sene vekalet, çoktan beri çok emniyet ettiği bu şirketin işlerini esaslı bir şekilde teftiş etti. Teftiş sonucunda marteessüf bu şirket, 4-5 yıldan beri işlerini o kadar ihmal etmiştir ki, bugün hakikaten mazisiyle gayri mütenasip bir hale gelmiş vaziyettedir⁷⁴⁸.”

Cebesoy, ortaya attığı bu iddialar konusunda örnekler de vermiştir. Örneğin, şirketin elindeki 28-29 vapurun sürekli işlediğini, bu vapurları bir kez olsun kızağa çekilemediğini, halbuki şirketin elinde Hasköy gibi bir atölye bulunduğunu, fakat kullanılmadığını söylemiştir. Ayrıca, şirketin iskelelerine 4-5 yıldan beri çivi bile çakmadığını, personeline iyi bakamayıp doğru dürüst bir öğle yemeği bile çıkartmadığını, şirketin zararlarını karşılamak için Münakalat Vekaleti'nden tarifelere sürekli zam istediğini, bunu kabul etmediklerini, kabul etseler dahi şirketin içinde bulunduğu durumdan kurtulamayacağını söylemiştir.

Şirket-i Hayriye'nin satın alınmasına dair sözleşmenin onayı hakkındaki meclis görüşmelerinde satış hakkında olumsuz görüş bildiren T.Bekir Balta (Rize), sözleşmenin bir alım-satım muamelesi olarak her iki tarafın çıkarlarına uygun olduğunu, çünkü hükümetin, tüm kaynaklarıyla 8-10 milyon lira değerindeki bir malı 2.550.000 gibi bir paraya aldığını ; diğer taraftan da hissedarların da, artık kâr getirmeyen, imtiyaz süresinin bitmesine az kalmış olan, ekonomik zorluklar içerisindeki bir şirketi, en son borsa rayıcı 30-35 lira olan hisse senetleri karşılığında 50-60 lira elde etme olanağına sahip bulunduğu yorumunu getirmiş, bununla birlikte satışa neden karşı olduğunu da şöyle belirtmiştir: “Beni ve arkadaşlarımı muhalefete sevk eden cihet, muameleyi memleketin umumi iktisadî ve hukukî esasları bakımından doğru bulmamaklığımızdır (...) Devletçilik, hususî teşebbüslerin kurulmasını ve çalışmasını teşvik etmeyi hedef tutmuştur (...) Devletçilik, açık veya kapalı olarak hiçbir hususî menfaate vasıta kılmaz, devletçiliğimiz millet menfaatinin zarurî kılmadığı şekilde hususî menfaatle mücadele etmez⁷⁴⁹ (...)”

Şirketin, şirket yöneticilerinin beceriksizliğinden değil savaşın getirdiği ekonomik istikrarsızlık yüzünden zor duruma düştüğünü, 1943 yılında şirketin tarifesine yapılan % 15 zammın da yeterli olmadığını, sonraki zam isteklerinin ise kabul görmediğini, şirketin

⁷⁴⁸ **Ayn Tarihi**, Mayıs 1944, S: 126, s. 114

⁷⁴⁹ **TBMMZC**, D:7, C:15, İc:1, 24. Birleşim, 15.01.1945, s.75 Balta , satışı Devlet Denizyolları'nın görevleri açısından da şu şekilde ele almıştır : “(...) Gerçekten Devlet Denizyolları'nın asıl vazifesi, İstanbul dahilindeki vapurları işletmek değildir. Memleketin deniz nakliyatını yapmaktır. Asıl vazifesine tahsis etmesi lazım gelen parasını , 400-500 İstanbullu hemşehrinin parasıyla kurulan ve iyi işlediği şimdiye kadar herkesçe bilinen bir müessesenin sermayesini ödeyerek onun yerine geçmesini hiç doğru bulmadım. (...) Kavak'a işlettiği gemilerin maliyetini bilecek derecede hesapları düzgün olan bu müesseseyi bertaraf etmek değil, hisse senetlerini satın almak, sermayesini çoğaltarak idame etmek lazım gelirdi. (...)”

de elindeki kuruluşu devlete satmaya mecbur kaldığını belirten Balta, devletin, satış bedelini “*haklı olup olmadığı meşruk birtakım kaynaklardan temin ettiği parayla vereceği*” iddiasında da bulunmuştur⁷⁵⁰.

Ziya Karamürsel (İstanbul), şirketin ilk kurulduğu yıllardaki düzenliliğinin ödenek olarak gösterildiğini, bu düzenliliğin 1. Dünya Savaşı’na kadar sürdüğünü, bu tarihten sonra şirketin bu özelliğini kaybettiğini şu örnekle açıklamıştır: “(...) *Şirket 1893 senesinden 1914 senesine kadar 19 yeni vapur satın almıştır. Halbuki 1914 senesinden bu güne kadar geçen 30 yıl zarfında ancak 3 vapur satın alabilmiştir*”⁷⁵¹(...)”

Necip Kayaalp (Çorum), önceden bu şirkette murakıp olarak çalıştığını, kendisinin bizzat bazı yolsuzluklara tanık olduğunu belirtmiştir⁷⁵².

Recep Peker de bir Ziraat Bankası gibi, Emekli Sandığı gibi artık sembol olmuş bir şirkete haksızca el konulduğu yönünde görüş bildirmiştir. II. Dünya Savaşı sırasında şirketin durumuna da değinen Peker, şirketin 10-10.5 milyon civarında gezen yolcu miktarının savaş yıllarında arttığını (Örneğin 1943’te 13.1 milyon), gelirin de savaşın başında 1.115.000 iken 2.201.000 liraya çıktığını, savaş yıllarının büyük güçlüklerine rağmen bunun başarılabilmesini, şirketin 1943 yılı bilançosunu sadece 38 bin lira açıkla kapadığını, açığın önemli kısmını 700 bin lira ile kömüre yapılan zammın oluşturduğunu – ki savaş başladığında 5.75 lira olan kömür 20 liraya çıkmıştır- belirtmiştir.

Peker, şirketin hakkı olan zammın yapılmaması üzerine aciz hale düştüğünü, yapılan başvuru üzerine hükümetle görüşmelere başlandığını, bu sırada şirketin hissedarlar genel kurulunun 19 Haziran’da şirketin satılması işleminde yönetim kuruluna imza yetkisi vermek üzere toplandığını, toplantıda sekiz bine yakın hissenin sahibinin⁷⁵³ satışı onaylamadığını, bir süre sonra hükümetin bir sözleşme projesini şirkete gönderdiğini, şirket yetkililerinin projeyi tartışmak üzere toplandığını, fakat toplantı sırasında telefonla

⁷⁵⁰ **Gös. yer**, ss. 75-76

⁷⁵¹ **Gös. yer**, s. 86

⁷⁵² Kayaalp bu konuda örnekler veriyor: “(...) *Mesela şirket nezdinde bir tane hukuk müşaviri vardı. Bu zat, akrabalandır, hariçte avukatlık eder, para kazanır. Fakat şirket, buradaki nimetten müstefit olsun diye onu hukuk müşaviri yapmıştır. Yüksek maaşı vardır. (...) Sonra şirkette bir Alman mühendis vardır. Bu adam büyük tahsisat alır. Bu adam, kızak tertibatında bir yenilik tasarlamış ve bundan dolayı yine para verilmiştir. Fakat bu tertibat yayılıp gemi kızağa çekilince kızak paramparça olmuştur. Ama bu adam parayı almıştır. (...)*” **Gös. yer**, s. 92

⁷⁵³ Peker, hisse senetlerinin sayısının 40 bin, hissedarların sayısının da 500 kadar olduğunu açıklamıştır. Yine Peker’in açıklamasına göre, 1000 liradan yukarı hisse yalnız beşinde vardır. En büyük hissedar, 3348 hisse ile şirketin emekli sandığıdır. İki hissedar 2000’den fazla hisseye sahiptir. 15 hissedar 500-1000 arasında, 60 hissedar 100-500 arasında, 400 hissedar da 1-100 arasında hisseye sahiptir. Yani tüm hisselerin % 80’i 100 hisseden aşağı hisseye sahiptir.

“bir saat içinde hükümetin gönderdiği müzakere metninin kabul edilmemesi halinde şirkete el konulacağı” yönünde haber geldiğini açıklamıştır.

Peker durumun hemen hissedarlar genel kuruluna arz edildiğini, bu makamın da oy çokluğu ile imza yetkisini verdiklerini de eklemiştir. Ona göre derhal bu yanlıştan dönülmeli ve şirketin imtiyaz süresi uzatılmalıdır.

Peker’in iddialarını yanıtlayan Münakalat Vekili Cebesoy, 19 Haziran’da toplanan genel kurulun Şirket-i Hayriye ile yapılan sözleşmeden hiç haberdar olmadıkları ve kendilerinin tarife zammı yapmadıkları için devlete satmaya mecbur oldukları iddialarının doğru olmadığını, şirket yönetim kurulu başkanının bizzat kendisine 6 Mart 1944’te mektup yazdığını ve buna göre şirket mensuplarının da şirketi hemen satma eğiliminde olduklarının anlaşıldığının altını çizmiştir. Cebesoy’a göre mektupta şunlar yazmaktadır:

“Pek muazzez ve pek muhterem efendim,

Necip huzurlarınızda izahat arz-ı şeref ve imkânını âcizlerine bahş buyurduğunuz sırada esas itibariyle yüksek kabul ve tasviplerine iktiran etmiş olan hususlar üzerine tafsilatıyla tasdiden korkuyorum; irade-i devletleriyle son günlerde İstanbul Limanı’nda müteşekkil tarife komisyonunun âriz ve amik tetkikatıyla tezahür eden netice üzerine tanzim kılınan mazbata, makam-ı ulyalarına takdim kılınırken şu arızamla birkaç nokta üzerinde her şeyden evvel, yüksek ve asil vicdanlarına dehalet ederek, bugünlerin tevlit eylediği bin güçlükler arasında bocalayan bu emektar ve millî müesseseye bir asırlık hizmetine devam edebilecek feyizli kuvveti yalnız ve yalnız efendimizin uluvvü himmet ve âtîfetinden beklediğimizi arz etmek isterim⁷⁵⁴.”

Cebesoy, haklarındaki bir başka iddianın, *“kendilerinin bir proje hazırlayıp bunu şirkete 24 saat içinde zorla kabul ettirme yönünde”* olduğunu, bunun doğru olmadığını, hukuk müşavirliği ve kurdukları bir komisyon aracılığıyla şirketin durumunun incelendiğini, sonuçta birkaç teklif hazırlandığını, bunların arasında “en uygun ve hafif” çarenin el koyma olduğunu, el koyma şeklini şirkete gönderdiklerini, şirketin projeyi imzalamak için 3 Temmuz’da buluşmayı kabul ettiğini, fakat belirtilen tarihte şirketin yönetim kurulu başkanının hastalandığını belirtmiştir.

Cebesoy’a göre bu devlet otoritesiyle oynamaktır. Bunun üzerine süre koyduğunu, bu süre zarfında şirketin devir ve teslim edilmemesi halinde el konulacağını bildirdiğini, süre bitince de el konulduğunu söylemiştir. Dolayısıyla ona göre habersiz olma durumu söz konusu değildir.

⁷⁵⁴ Gös. yer, s. 100

Sonuç olarak şirket ile hükümet arasında 20 Ekim 1944 tarihinde imza edilmiş olan sözleşme, 15.01.1945 tarihinde onaylanmıştır. Onaylanan kanuna göre, Şirket-i Hayriye'nin bütün imtiyazları ile ortaklığa ait her çeşit mal, hak ve menfaatler, imtiyaz sözleşmesindeki süre ve kayıtlara bağlı olmaksızın Devlet Denizyolları İUM'ne geçecektir.

Böylece toplam 26 adet gemi idareye geçmiştir. Bu gemiler şunlardır:

Tablo 42
(DDZYLIUM'ne Ait Gemiler)

Adı	İnşa yılı	Yeri	Gros tonajı
26 Suhulet	1872	İngiltere	555
27 Sahilbend	1872	İngiltere	341
47 Tarz-ı Nevin	1903	İngiltere	144
48 Dilnişin	1903	İngiltere	144
51 Süreyya	1905	İngiltere	116
52 Şihap	1905	İngiltere	116
53 İnşirah	1905	İngiltere	255
54 İnbisat	1905	İngiltere	255
55 Bebek	1905	İngiltere	65
56 Göksu	1905	İngiltere	65
57 Tarabya	1906	İngiltere	122
58 Nimet	1906	İngiltere	122
59 Kamer	1906	İngiltere	327
60 Rağbet	1907	İngiltere	328
63 Sütlüce	1909	Fransa	521
64 Küçükusu	1910	Fransa	581
65 Sarayburnu	1910	İngiltere	434
66 Boğaziçi	1910	İngiltere	433
67 Kalender	1911	İngiltere	453
68 Güzelhisar	1911	İngiltere	453
71 Halâs	1914	İngiltere	588
72 Üsküdar	1927	Almanya	148
73 Rumelikavağı	1927	Almanya	148
74 Altinkum	1929	İngiltere	425
75 Kocataş	1937	Hasköy	157
76 Sarıyer	1938	Hasköy	157

Kaynak: Tutel, a.g.e., s. 213-214

c. Haliç Vapurları Şirketi'nin DDZYLIUM'ne Devri :

Bu dönemde, Devlet Denizyolları'na katılan işletmelerden birisi de Haliç Vapur T.A.Ş.'dir. İstanbul Limanı'nın Galata Köprüsü'nden başlayarak Haliç'in sonuna kadar her iki taraf sahilinde yolcu taşımak için gemi işletme hakkını elinde bulunduran şirket, 1935 yılında belediyeye vermesi gereken % 8 hisseyi yıllarca verememiş olması nedeniyle faaliyetlerini durdurmuştur. İşletme işini İstanbul Belediyesi süreli olarak üzerine almıştır.

Fakat belediye, çok da istekli olmadan bünyesine aldığı bu şirketi işletmeyi daha fazla sürdürmek istemediğini her fırsatta belli etmiştir. Bu konuda basında da 1939'dan itibaren haberler çıkmaya başlamıştır⁷⁵⁵. Belediye, şirketin sürekli zarar ederek kendisine bir yük oluşturması, şirketin hukukî durumunun belli olmaması, halen şirket hissedarlarının varlığı gibi nedenlerle imtiyazın feshi için hükümete başvurmaya karar vermiştir⁷⁵⁶.

Başvuruyu kısa sürede değerlendiren Hükümet, şirketin Ulaştırma Bakanlığı tarafından satın alınmasını ve imtiyazın feshedilmesini kararlaştırmıştır⁷⁵⁷.

Şirketin işletme imtiyazına dair kanun layihasının meclisin ilgili encümenlerinde görüşülmesine Haziran 1941'de başlanmış, 2 Temmuz'da çıkan kanunla, şirketin imtiyazının Devlet Denizyolları'na verilmesi karara bağlanmıştır⁷⁵⁸.

d. Şilepçilik Faaliyetleri :

II. Dünya Savaşı sırasında da daha önceki yıllarda olduğu gibi şilepçilik faaliyetleri hem armatörler tarafından hem de devlet tarafından gerçekleştirilmektedir. Toplam 45 gemi ile şilepçilik faaliyetlerini yürüten armatörlerin bu dönemde birtakım zorluklar yaşadığı görülmektedir. Bu zorlukların ilki, Millî Korunma Kanunu'nun 36. maddesinin deniz vasıtalarına ait fıkrasıdır. Bu fıkraya göre, hükümet armatörlerden herhangi bir gemiyi satın almak istediğinde, geminin 1939'dan önceki satış bedelini ve bir miktar da tazminatını ödeyerek bunu gerçekleştirebilecektir.

Mevcut şileplerin çoğu bu tarihten önce satın alındığından, bedelleri düşüktür. Bir uzmana, eski Bahriye Dairesi Reisi Doruker'e göre 70-80 bin civarındadır⁷⁵⁹. Yani hükümet almak istediği bir gemi için ancak bu kadar para ödeyebilecektir. Halbuki o dönem piyasasında 150-200 tonluk ahşap gemiler bu fiyata alınıp satılmaktadır. Doruker bu konuda şöyle demektedir: *"Bu kanunun bu hükmü baki kaldıkça, herhangi bir*

⁷⁵⁵ **Cumhuriyet**, 12 Ağustos 1939 (Çıkan haberde, belediye tarafından şirkete artık kesin bir şekil verilmesinin zamanının geldiği, bunu düzenlemek için bir komisyon kurulacağı belirtilmektedir.)

⁷⁵⁶ **Cumhuriyet**, 8 Şubat 1941

⁷⁵⁷ **Cumhuriyet**, 22 Şubat 1941

⁷⁵⁸ **TBMMZC**, D:6, C:20, İc:2, 72. Birleşim, 02.07.1941, ss.6-7

⁷⁵⁹ Şevket Doruker, "Şilepçiliğimizin İnkişafı İçin Gerekli Tedbirler" **Cumhuriyet**, 21 Kasım 1943

armatörden, en az 100 bin lira sarfıyla gemisini tamir ettirmesi beklenemez ve vaziyet bu şekilde muhafaza edildikçe de zaten yaşlı ilerlemiş olan ekseri şileplerimizin iyi bir halde olması temin olamaz(...)”

Armatörlerin yaşadığı bir başka zorluk, devletin işlettiği şileplerdeki navlun fiyatları ile armatörlerin şileplerine takdir edilen navlunlar arasındaki uçurumdur. Armatörler, devletin navlunları çok rahat artırmasından, buna karşın kendi navlunlarının düşük tutulmasından yakınmaktadırlar. Bu yakınmanın haklı temelleri vardır. Örneğin, 1939’dan 1943’e kadarki süreçte armatörlere ait gemilerin en çok taşıdığı yük olan kömürün navlunu % 64 artarken, Denizyolları şileplerinin taşıdığı fındık navlunu aynı dönemde % 300, pamuk navlunu % 500 artmıştır⁷⁶⁰.

Navlunların düşük tutulması, armatörlerin gemilerini piyasa değeri üzerinden sigorta ettirememeleri sorununu da beraberinde getirmiştir. İç pazarda 500-600 bin, dış pazarda ise 1 milyondan fazla değere sahip bir gemi, en fazla 100 bin liraya sigorta ettirilmektedir. Bu durumda, çok fazla hasara uğramadan atlatılan bir deniz kazasında bile geminin armatörü, yaptığı tamir masrafının ve gemi battığında değerinin ancak % 20’sini alabilmektedir. Örneğin, Yunanistan’ın Pire limanına giderken Marmara Adası civarında batan Kurtuluş için gemi sahipleri sigortadan ancak 97 bin lira almışlardır⁷⁶¹.

e. Liman ve İskelelerdeki Gelişmeler

Bu dönemde liman ve iskele inşaatı konusunda önemli adımların atılmaya başladığını görmekteyiz. Cumhuriyet’in kuruluşundan II. Dünya Savaşı’na kadar olan dönemde liman ve iskeleler için toplam 700.000 liralık ödenek ayrılırken⁷⁶², sadece 1940 yılında bu inşaa programı için ayrılan ödenek 1.200.000 lira olmuştur. Aşağıdaki tabloda, bu dönemde liman ve iskelelere ayrılan ödenek miktarı verilmektedir:

Tablo 43
(1939-1945 Dönemi Liman ve İskelelere Ait Ödenekler)

Yıl	Ödenek
1939	---
1940	1.200.000
1941	2.425.000
1942	2.942.000
1943	2.172.000

⁷⁶⁰ Abidin Daver, “Şilep Filomuzu Koruma ve Kurtarma Çareleri”, **Cumhuriyet**, 14 Kasım 1943

⁷⁶¹ Doruker, **a.g.m.**

⁷⁶² 1925’te 50.000, 1926’da 100.000, 1927 ve 1928’de 200’er bin, 1931’de 50.000, 1932’de ise 100.000 lira ayrılmış, diğer yıllarda ödenek ayrılmamıştır.

1944	4.161.000
1945	1.877.000
TOPLAM	14.777.000

Kaynak: BCA,15.08.1958, Fon kodu: 030..01.0.0, Yer no: 74.471..12 Nafia Vekaleti İnşaat Reisliği'nin neşrettiği, ulaşım kollarına ait rakamları gösterir çizelgeler.

Dönemin hizmete açılan en önemli limanı İskenderun Limanı'dır. II. Dünya Savaşı yıllarında, *Braithwaite* adlı İngiliz şirketi tarafından inşaatına başlanan İskenderun Limanı, Bayındırlık Bakanı Sırrı Day tarafından Ocak 1945'te açılmıştır.

İskele uzunluğu 309 m. yi bulan, aynı anda 6 geminin boşlatma yapabileceği büyüklükteki limanın açılışında İngiliz büyükelçisinin de bulunması, limanın taşıdığı anlamı gösteren önemli bir detaydır. Limanın açılması gerek Türkiye ve gerekse Ortadoğu ile ilgilenen devletler açısından büyük önem taşımaktadır. Çünkü liman, hem ekonomik hem de askerî değere sahip bir liman görünümündedir.

Özellikle yeni yapılan Mersin-İskenderun karayolu ile limanın Çukurova'ya bağlanması, bölgenin tarımsal potansiyelinin kullanılabilmesi açısından önemlidir. Diğer taraftan, Halep'e bakımlı karayolları ile bağlanması, İran, Irak ve Suriye'nin transit limanı rolünü oynayabilmesi bağlamında limana kilit bir rol yüklemiştir. Diğer taraftan ülkenin iki önemli limanı olan İstanbul ve İzmir limanlarına gelen malların tüm ülkeye yayılması konusunda zaman zaman yaşanan sıkıntılar, bu limanın açılmasıyla aşılabilmektedir.

Bir diğer önemli liman girişimi Karadeniz'de gerçekleştirilecektir. Fakat bu konuda hükümet ve yetkililer ikilem içerisindedirler. O dönemde kamuoyunda da sıkça tartışılan bu ikilemin nedeni, limanın yeridir. Bu konuda iki aday vardır: Ereğli ve Çatalağzı.

Aslında bu iki merkeze liman yapımı konusu, önceki dönemlere dayanmaktadır. 23 Mayıs 1933 tarih ve 2214 sayılı kanunla 6 yılda tamamlanması düşünülen Ereğli Limanı inşası için 10 milyon liralık ödenek verilmiştir. 1930'lu yılların ortalarından itibaren Ereğli'ye bir liman yapma düşüncesinin ortaya çıkması, yabancı şirketlerin bu projeye ilgilenmesini beraberinde getirmiştir. İlk İngiliz Vickers Metropolitan Company temsilcileri projeye talip olduklarını, gönderdikleri bir heyetle Maliye Bakanına bildirmişlerse⁷⁶³ de bir sonuç alınamamıştır.

Ereğli'ye liman yapma eğiliminin belirlediği dönemde, liman yerinin Çatalağzı'nda yapılmasının daha iyi olacağı konusunda görüşler de ortaya çıkmıştır. 1937'de bu konuda incelemeler yapmakla görevlendirilen *Gibbs Şirketi*, inşaat için 11.5 milyona ihtiyaç

⁷⁶³ **Ulus**, 7 Şubat 1935

olduğunu bildirmiştir. Sonradan bu konuda Başbakanlık emrindeki Başmüşavir Von der Perten çalışmalar yapmış ve 13 milyon liralık bir proje hazırlamıştır⁷⁶⁴.

Ereğli'yi isteyenler, kömürcülük ve iktisadî çıkarlar açısından Ereğli'nin daha üstün olduğunu, burada yılın tüm dönemi iş yapma imkânı bulunduğunu vurgulamışlardır⁷⁶⁵. Çatalağzı taraftarları ise bir liman inşa edildikten sonra çevresine birçok tesis yapmak gerektiğini, Çatalağzı'nın böyle bir araziye uygun olduğunu belirtmişlerdir.

Konu İktisat ve Nafia Vekaleti arasında da görüş ayrılığına neden olmuştur. İktisat Vekaleti limanın Çatalağzı'na yapılmasını isterken, Nafia'nın tercihi ise Ereğli'dir.

Liman yerinin tespiti için Nafia Vekili A.Fuat Cebesoy , beraberinde Türk ve İngiliz uzmanlar olduğu halde Temmuz 1939'da bölgeye gelmiştir⁷⁶⁶. Bu tarihten itibaren limanın Nafia'nın istediği gibi Ereğli'de yapılması konusunda daha gür sesler çıkmaya başlamıştır.

1942'de Ereğli Limanı için Münakalat Vekaleti bütçesine tahsisat verilmesi konusundaki görüşmeler sırasında İ.Ethem Bozkurt (Zonguldak), Ereğli Limanı'nı şu sözlerle desteklemiştir: *"1941 yılında imrar ettiğimiz kömür miktarı 1.9 milyon tondur. Bunun 1.2 milyonu denizden nakledilmektedir(...) Bu kömürü nakletmek için Zonguldak Limanı'na gerek ihrakiye, gerekse yük almak için uğrayan vapur sayısı 626, yelkenli ve motorlu araç sayısı 110 küsurdur. Yani Türkiye ticaret filosunu oluşturan şileplerin dörtte üçünün bütün çalışmasını temin eden, imrar ettiğimiz maden kömürleridir. Havzadan kömür alan ticaret filosunun barınacağı tek liman Ereğli'dir. Ereğli'de 42 vapur ve yüzden fazla motorlu ve yelkenli barınabilmiş, denizin şiddetinden korunabilmiştir⁷⁶⁷. (...)"*

Ereğli'nin olumsuz yönü, liman çevresindeki gemi batıklarının fazla oluşudur. I. Dünya Savaşında ve sonrasında batan gemilerle, burada 40'a yakın gemi enkazı oluşmuştur. Hükümet, buradaki enkazı kaldırmak için 100 bin lira tahsisat ayırmıştır⁷⁶⁸.

Liman inşaatını yapan müteahhit şirket, Temmuz 1948'e gelindiğinde, ödenek alamadığından dolayı inşaatı askıya aldığını bildirmiştir⁷⁶⁹. Bu durum da, 1950'de açılması plânlanan limanın, daha sonraki bir tarihe kalması demektir.

Denizcilik alanında önem damgasını vuran sıkıntı ise II.Dünya Savaşı nedeniyle, ülkemizde başta İstanbul olmak üzere limanlarda yaşanan hareketsizliktir. Bu durumdan en çok etkilenen limanlardan birisi de İzmir limanıdır. Savaştan önce bu limandan yapılan

⁷⁶⁴ **Cumhuriyet**, 20 Şubat 1940

⁷⁶⁵ **Cumhuriyet**, 28 Mart 1939

⁷⁶⁶ **Cumhuriyet**, 12 Temmuz 1939

⁷⁶⁷ **TBMMZC**, D:6, C:27, İc:3, 80. Birleşim, 12.08.1942, ss.62-63

⁷⁶⁸ **Gös.yer.**

⁷⁶⁹ **Cumhuriyet**, 5 Temmuz 1948

ihracatın % 50'si Almanya'ya yapılırken, 1939'da tek bir Alman gemisi limana uğramamıştır. Bir taraftan en önemli müşteriden yoksunluk, diğer taraftan gemi seferlerindeki zorluklar sonucu ortaya çıkan düşüşü, savaştan hemen önceki dönemle karşılaştığımızda, durumun ciddiyeti ortaya çıkacaktır.

Tablo 44
(Bazı Ülkelerin İhracat Rakamları)

Ülke adı	1938 ihracatı (milyon TL.)	1939 ihracatı (milyon TL.)
Almanya	243	12.7
ABD	13.7	11.8
Fransa	0.9	1.2
İngiltere	2.2	3.4
İtalya	1.2	1.2

Kaynak: Cumhuriyet, 9 Şubat 1940

Görüldüğü gibi Almanya'nın ülkemizden yaptığı ithâlatta büyük düşüş yaşanmış, buna karşın, o dönemde İngiliz ve Fransızlarla yapılan anlaşmanın da bir sonucu olarak söz konusu ülkelerle yapılan ticaret, az da olsa artmıştır.

Duruma ihraç ürünlerimiz açısından baktığımızda ise aşağıdaki rakamlara ulaşılmaktadır:

Tablo 45
(II. Dünya Savaşı Öncesi Bazı İhraç Maddelerine Ait Rakamlar)

Ürün adı	1938 (milyon TL.)	1939 (milyon TL.)
Üzüm	13.1	4.9
İncir	5.4	3.9
Pamuk	4.3	2.3
Palamut	1.3	1.1
Zeytinyağı	1.5	1.5
Tütün	22.9	21.9

Kaynak: Cumhuriyet, 9 Şubat 1940.

Tabloda da belirtildiği gibi, temel ihraç maddelerinin hepsinde bir düşüş söz konusudur. Üzümdeki büyük düşüş, üzümün en çok Almanya tarafından alınmasıyla ilgilidir.

H. HAVAYOLLARINDA GELİŞMELER

İçte yeni hava meydanları açıp yeni seferler düzenleyen DHY , yurt dışına da açılma plânları yapmaya başladığı 1943 yaz aylarından itibaren yeni uçak alımı için çeşitli firmalarla temasa geçmiştir. Temaslar sonucunda 5 büyük ve 8 küçük uçağın alınmasına karar verilmiştir. Gerekli ödeneğin sağlanması için mecliste de gerekli düzenleme yapılmış, 1943 bütçesine 2 milyon liralık ek ödenek konulmuştur⁷⁷⁰. Öncelikle ABD'den 22 kişilik 3 yolcu uçağı alınmış, 7 uçak da sipariş edilmiştir.

Tarifeler konusuna gelince, işletmenin düzenlediği ilk sefer olan Ankara-İstanbul seferinin bilet fiyatı 22 lira olarak belirlenmiştir. Kısa bir süre sonra bu sefere İzmir de eklenecek ve Ankara-İstanbul-İzmir için 40 lira fiyat belirlenecektir. Ücretlere 1000 liralık sigorta bedeli de dahildir. Sigortayı 1000 lirada daha fazla bir ücrete yaptırmak isteyenlerden, en fazla 10 bin liraya kadar olmak üzere her 1000 lira için 2 lira alınacaktır. Üç yaşına kadar çocuklar için ücretler, tam bilet ücretinin % 10'u, 3-7 yaş için ise % 50'si olacaktır. 7 yaşından küçük çocuklar için yer tahsis edilmeyecektir. Ayrıca 15 gün zarfında geçerli olmak üzere gidiş-dönüş biletleri için % 20 indirim yapılacaktır, gidiş-dönüş alıp da süresinde dönmeyenlerin dönüş ücretleri geri verilmeyecektir.

Bagaj ücretlerine bakıldığında, 15 kiloya kadar bagaj ücretsiz olacak, her bir kilo için yolcu ücretinin % 1'i ve ayrıca her parça için 10 kuruş alınacaktır. Uçaklara canlı hayvan alınmayacaktır. Ayrıca işletme tarafından yeniden ambalaj yapılmalarına ve mühürlenmelerine gerek duyulanların her parçası için en fazla 1.5 lira alınacaktır. Eşyalar, istendiği takdirde bedelinin % 0.3'ü oranında sigorta edilecektir. Tarifenin 13. maddesinde eşyalarla ilgili şu ilginç ibare vardır: "*Yolcuların fazla eşyalarının ve nakillerinde idarece mahzur görülen şeylerin ve kalınlığı 25, eni 40, boyu 75 cm. olan büyük ebatta sandık ya da bavul gibi şeylerin uçakla sevkine idare nebur değildir. İsteyenlerin eşyaları, tüm masrafları kendilerine ait olmak üzere trenle sevk edilebilir*"⁷⁷¹.

Uçakları kiralamak isteyenlerden, Dragon-Rapid tipleri saatte 80 lira, diğer tip uçaklar için ise her bir beygir kuvvetine karşılık saatte 20 kuruş hesabı ile ücret alınacak, uçaklar yarım saatten fazla kiralanamayacaktır.

1938 yılında, Adana ve İzmir hava meydanlarının açılmasıyla, buraya yapılacak olan seferlerle ilgili tarifeler belirlenmiştir. Buna göre, Ankara-İzmir hattı 32 lira, Ankara-

⁷⁷⁰ TBMMZC, D: 7, C: 7, 24. Birleşim, 26.01.1944, s. 139

⁷⁷¹ Ulus, 3 Haziran 1936

Adana 30 lira, Ankara üzerinden geçmek üzere İstanbul-Adana 35 lira, İstanbul-İzmir 33 lira ve İzmir-Adana hattından da 34 lira alınacaktır. Bu hatlar için gidiş-dönüş biletlerinde % 30 indirim öngörülmüştür.

Özellikle Adana hava meydanının, Ortadoğu ve Orta Asya'ya giden uçakların konaklama amacıyla da kullandıkları bir meydan olması nedeniyle, buna yönelik tarifeler de belirlenmiştir. Havayollarına inecek ve bir süre kalacak yabancı uçaklardan alınacak olan tarifeye göre, meydanlara inecek yabancı uçaklardan konma ücreti olarak, beygir kuvveti başına 0.50 kuruş alınacaktır. Ayrıca hangarlarda geceleyen uçaklardan bir haftaya kadar kalanlardan, uçağın kapladığı her m² için 0.75, bir haftadan bir aya kadar kalanlardan her bir gün için 0.50, bir aydan fazlası için 0.25 kuruş alınacaktır⁷⁷².

1939'da Ankara-İstanbul arasının 1 lira daha ucuzlayarak 21 liraya indiğini görmekteyiz. Bu indirim, bilet fiyatlarının pahalılığından değil, o dönem savaşın başlamasıyla azaltılan seferlerden kaynaklanmaktadır. Gerçekten de uçak bilet fiyatları, demiryolları ile kıyaslandığında ucuz denebilecek bir durumdadır. Örneğin İstanbul-Ankara arasında tren yolculuğu yapan bir yolcu 1. mevki için 16.28 lira ödemektedir. Hatta yataklı vagonla yolculuk yaparsa, buna 8.77 lira yatak ücreti ve 3.4 lira da ekspres farkı eklenmektedir⁷⁷³. Yani yataklı vagon bileti 28.45 lirayı bulmaktadır.

1946 yılında sivil havacılık alanına önemli bir ödenek ayrılarak hem uçak alımı hem de hava meydanları yapımı gibi önemli yatırımlara girilmesi, yapılan bu harcamaların bir kısmının bilet ücretlerinden çıkarılmasını beraberinde getirmiştir.

Mayıs 1946'da DHY yeni tarifeler belirlemiş, bilet fiyatları ortalama % 20 artmıştır. Yeni tarifeye göre,

İstanbul –Ankara :50 lira (önceden 40 lira idi.)

İstanbul-İzmir :46 lira (Bu fiyat bursa üzerindedir. Direkt ücret 42 liradır.)

İstanbul-Bursa :12 lira (Fiyat ucuzdur ama ara istasyon olduğundan kontenjan azdır.)

İstanbul-Erzurum :152 lira olmuştur⁷⁷⁴.

Yeni uygulamaya göre, şimdiye kadar birkaç biletle yapılan uzun seyahatlerin artık tek biletle yapılması esası getirilmiştir. Örneğin daha önce İstanbul-Van arasında 5 biletle seyahat edilir ve yolcular her ara meydanda inip bilet kontrolünden sonra yoluna devam edebilirken, artık tek biletle seyahat edebilecektir.

⁷⁷² **Ulus**, 28 Nisan 1938

⁷⁷³ A.Ahıskal, "Hava Nakliyatında Emniyet ve Ucuzluk", **İktisadi Yürüyüş**, S: 26, Ocak 1941, s. 11

⁷⁷⁴ **Cumhuriyet**, 23 Mayıs 1946

ALTINCI BÖLÜM

1945- 1950 DÖNEMİ ULAŞIM POLİTİKASI VE ULAŞIMDAKİ GELİŞMELER

F. DÖNEME GENEL BAKIŞ

Dönem sadece savaş ekonomisinden barış ekonomisine yönelme bakımından değil, siyasal rejim yönünden de bir geçiş dönemini oluşturmaktadır. Aslında Türkiye, dünyada silahlı çatışma bittikten sonra da kendisine yönelen dış tehlikeler devam ettiği, hatta arttığı için millî savunma gayretlerini hemen azaltmamış, kaynaklarının büyük kısmını askerî ihtiyaçlara ayırmaya birkaç yıl daha devam etmiştir.

Ağustos 1946'da Başbakanlık görevine getirilen Recep Peker'in mecliste okumuş olduğu hükümet programında, "*Ulaştırma işlerini; millî savunma, emniyet ve ekonomi kudreti üzerinde en tesirli bir unsur sayan hükümetimiz, demiryolları denizyolları ve havayolları nakliyatında ve PTT hizmetlerinde güven, düzen, sürat ve tam verimi sağlamayı prensip olarak daima göz önünde tutacaktır*⁷⁷⁵." denilirken, savaş bitmesine rağmen özellikle SSCB tehdidi yüzünden ulaşım politikalarının belirlenmesinde askeri kaygıların başat rol oynayacağı da vurgulanmıştır denebilir.

"*İdarelerin halkla ilişkilerinde kolaylık zihniyetini bir itiyat halinde kurmak ve işletme şartlarını ülkenin iktisadi ihtiyaçlarına uygun bir hale getirme*"nin temel hedef olduğu belirtildikten sonra, bu hedefe ulaşmak için hangi ulaştırma dallarında neler yapılacağı sıralanmaktadır. Buna göre, demiryollarında yıpranan ve eksilen taşıtlar tamamlanacak, bunun için gerekli olan fabrika ve atölyeler genişletilecek ve çoğaltılacaktır.

⁷⁷⁵ **Ulus**, 15 Ağustos 1946

Programın sonraki bölümlerinde ulaştırma kollarından denizyolları ve havayollarına yer verilmiş, denizyollarında ; çok yıpranmış olan devlet ve armatör tonajının dereceli olarak artırılması, deniz endüstrisinin süratle gemi yapabilecek hale getirilmesi, savaşın getirdiği zorunluluklar nedeniyle şahıslara ait deniz taşıtlarının seyrüsefer serbestliği ve navlunları üzerine konulmuş olan kayıtların iç nakliyattan başlayarak kaldırılması, liman ve iskelelerin donanımının sağlanması gibi hedefler belirlenmiştir. Ayrıca serbest şilepçiliğin teşvik edilmesi⁷⁷⁶, bunun sağlanması için de bir “*Kredi Maritimi Bankası*”nın kurulması da programda yer alan diğer konulardır.

Programda denizyollarındaki hedeflere ayrıntılı bir şekilde yer verilirken, havayolları konusundaki hedeflere, “Uçaklarımızı çoğaltmak ve mükemmelleştirmek, alanlarımızı milletlerarası şartlara uygun bir seviyeye çıkarmak, hava hatlarına önemli istikametlerde her mevsimde işleyebilir bir kabiliyet vermek hedefimizdir.” şeklinde daha genel bir tarzda değinilmiştir.

Peker hükümetinin programında ulaşım ile ilgili olarak denizyollarına özel bir yer ayrılmış olması, aynı dönemde Ulaştırma Bakanı Şükrü Koçak’ın demeçlerinde de armatörlere daha fazla yardım yapılacağı ve Denizyolları’nın onlara destek olacak bir idare haline getirileceğinin belirtilmesi, bakanlığın seyrüsefer tekelinin bu idarenin elinden alma kararının verildiğinin de açıklanması, CHP’nin devletçilik anlayışında savaştan hemen sonra bir kırılma noktasının yaşandığını göstermektedir.

Bu kırılma noktasının yaşanmasında savaş sonrasında ABD’ye yakınlaşmanın etkileri yanında, CHP’den ayrılan dört milletvekili tarafından kurulan DP’nin Ocak 1946’da açıkladığı parti programının da etkisi vardır. Zira parti programında, “(...) *Devletçiliği iktisadi alanda uzun zamandan beri devam eden boşluğu bir an önce doldurmak, iş hacmini genişleterek yurttaşların geçim ve refah seviyesini yükseltmek için devletin gerek doğrudan doğruya iktisadi faaliyetlere girişmesi, gerekse nizamlama, teşvik ve yardım yollarıyla özel teşebbüs ve sermayenin özel menfaate en uygun şekilde ve süratle gelişmesinde vazife alması mânâsında anlıyoruz*⁷⁷⁷.” şeklinde bir tanımlamaya tabi tutulan devletçilik için, “*Devlet, özel sermayenin yetip erişemeyeceği, yahut yeter ve yakın kâr görmediği için girişmeyeceği, fakat bütün ekonomik faaliyetlere tesir edecek bir memleket müdafaası sağlayacak mahiyetteki teşebbüslere girişmelidir. Devlet bilhassa ana sanayi ve büyük enerji santrallerini kurmak, bugün olduğu gibi demiryolu, liman, su işleri yapmak,*

⁷⁷⁶ **Cumhuriyet**, 2 Eylül 1946 Koçak, özel şirketlere ait gemilerin tarifelerine bundan sonra hükümet tarafından müdahale edilmeyeceği ve serbest rekabet sisteminin de kabul olunacağını söylemiştir.

⁷⁷⁷ **Ulus**, 8 Ocak 1946

taşıt vasıtaları inşa etmek ve işletmek, büyük maden ve orman işletmeleri kurmak ve bu işlerde kazanç maksadından ziyade, benzeri özel işletmeleri sarsmamak kaydıyla, millî ekonominin gelişmesi ve halk ihtiyaçlarının karşılanması gayeleriyle hareket etmelidir.” yorumu yapılmakta, denizyolları konusunda da *“Özel şahıslar elinde bulunan deniz işletmeciliği ve şilepçilik himaye edilmelidir. Türk ticaret mallarını millî vasıtalarımızla dış piyasalara götürmek gayesini gütmeliyiz.”* tarzında bir hedef belirlenmektedir.

DP programında ulaşım politikalarına yönelik söylemlere bakıldığında, *“Millî ekonominin gelişmesini geciktiren nedenlerin başında ulaştırma ekonomisinin yetersizliği ve pahalılığının olduğu”* tespiti yapıldıktan sonra köy ve bucak yolları dışındaki yolların inşasının merkezden yönetilmesi, demiryolları inşaatının sürmesi, ulaştırmada ucuzluk sağlanması gibi tavsiyelere yer verildiği görülmektedir.

Artık tek parti olarak kalmayan CHP'nin, partinin resmi görüşünün bildirildiği açıklamalarda, özellikle de hükümet programlarında, muhalif partinin söylemlerini dikkate alma zorunluluğunun ilk örneğinin, Peker Hükümeti'nin programı ile verildiği söylenebilir. DP *“daha az devletçilik”* vaat ederken, CHP'nin de buna göre bir politika oluşturması doğaldır. CHP'nin devletçiliği yumuşatmaya gerek duymasının bir nedeni de, işbirliği yapılmaya ve siyasal rejimleri benimsenmeye başlanan Batı ülkelerinde piyasa ekonomisinin, hakim ekonomik sistem olmasındandır.

Türk siyasal hayatında ve ekonomisinde *“7 Eylül Kararları”* olarak adlandırılan malî operasyonun hemen arkasından, yaklaşık bir yıllık Peker hükümeti istifa edince, 10 Eylül 1947'de Hasan Saka'nın başbakanlığında I. Saka hükümeti kurulmuştur. 8 Haziran 1948'e kadar görev yapacak olan bu hükümette Bayındırlık Bakanı Seyhan (Adana) milletvekili Kasım Gülek'tir. Hükümet programının ulaşım bölümünde aşağıdaki icraatlar sıralanmıştır:

1- *Yurt bölgelerini birbirine bağlayarak millî ekonominin birliğini sağlamak, dış ticaret münasebetlerimizin gelişmesine gerekli şartları yaratmak, savunma ihtiyaçlarımızı karşılamak bakımından memleket ulaştırma sisteminin geliştirmesini en esaslı devlet işi saymaktayız. (m.63)*

2- *Ulaştırma siyasetimizin en önemli unsuru olan demiryollarımızın ekonomi ve savunma ihtiyaçlarımıza uygun bir şekilde yapılmasına ve genişletilmesine devam edeceğiz. (m.64)*

3- *Ulaştırmada güvenlik, sürat ve ucuzluğa önem vereceğiz.(m.65)*

4- Memleketin bütün istihsal ve istihlak merkezlerini birbirine ve bunları limanlara, hususiyile köyleri birbirine ve kasabalarla şehirlere bağlayan geniş bir yol siyaseti gütmek, yolların modern teknik esaslara göre yapmasını sağlamak kararındayız.(m.66)

5- Kıyılarımızın ana limanlarını, küçük taşıt limanlarını, iskelelerini ekonomi ve savunma ihtiyaçlarımıza göre yapacağız ve tamamlayacağız. Limanlarımızın bütün kuruluşlarını modernleştirmek, noksanlarını tamamlamak amacımızdır. (m.67)

6- Ticaret filomuzu süratle geliştirmek, dış seferlere önem vermek, havuzları, şantiyeleri mükemelleştirmek ve artırmak, gemi yapımını sağlamak amaçlarımızdandır.(m.68)

7- Gerek yurt içi ve gerekçe yurt dışı hava seferlerini geliştireceğiz. Hava meydanları ve tesisleri yapacağız. Havacılığı çekici bir meslek haline getireceğiz⁷⁷⁸. (m.69)

10 Haziran 1948- 14 Ocak 1949 tarihleri arasında görev yapan II. Hasan Saka hükümetinin programında ise diğer konular gibi bayındırlık konularına da özel olarak yer verilmediğini görmekteyiz.

1938-1950 arasındaki dönemin son hükümeti olan Günaltay hükümeti, 16 Ocak 1949- 22 Mayıs 1950 tarihleri arasında görev yapmıştır. Bayındırlık Bakanı, İzmir milletvekili Şevket Adalan'dır. Meclise nispeten kısa sayılabilecek bir program sunulmuştur. Günün temel konularına yer verilmiş olan programda, bayındırlık işlerine herhangi bir bölüm ayrılmamıştır. Dolaylı olarak bayındırlık işlerine değinen sözler ise şunlardır:

“1949 bütçesine gelince; Hükümetimiz, Büyük Mecliste beliren temayülleri göz önünde tutarak bazı kısıntılara ve yeni tertiplere gitmeyi kararlaştırmıştır. Bu sebeple halen Mecliste incelenmekte olan Lüks Kazanç ve Yol vergileri tasarılarını geri istemek kararındayız. Ancak yol programını aksatmadan tatbik edebilmek için, yüksek huzurunuzda başka bir teklifle gelmeyi düşünüyoruz⁷⁷⁹.”

Millî savunma yükünün Türk ekonomisi üzerindeki ağırlığının nispeten hafiflemesi, Sovyet Rusya'nın özellikle Türkiye ve Balkanlar'a doğru genişleme emellerinin, savaştaki müttefikleri tarafından da anlaşılmasıyla, batıda buna karşı politika üretilmesinden ve bu

⁷⁷⁸ **Ulus**, 19 Ekim 1947

⁷⁷⁹ www.TBMM.gov.tr/hükümetler/HP.18.htm

politika üretmenin bölgedeki uygulaması sayılabilecek Truman Doktrini'nin 1947 yılında ilân edilmesinden ve Türkiye'nin aynı yılda, mütevazı ölçülerde de olsa Amerikan askeri yardımından yararlanmaya başlamasından sonra gerçekleşmiştir.

Buna rağmen Türkiye, bir taraftan kendisini dıştan tehdit eden tehlikeyi dengeleyecek bir politikanın batıda gelişmeye başladığını önceden hissetmesi, diğer taraftan savaş yıllarında Merkez Bankası'nda - o zamanki ölçülere göre çok büyük sayılan- altın ve döviz rezervini ekonominin gelişmesi emrine verme zaman ve imkânının gelmiş olduğu kanaatine varması dolayısıyla 1946 içinde ekonomiyi içe ve dışa karşı serbestleştirme tedbirlerini almaya başlamıştır. 1947 yılı ülkede barış ekonomisine tam geçişin başladığı yıldır.

Diğer taraftan, iktisadî ve askerî işbirliği içerisine girilen ABD ile üyesi olduğumuz uluslar arası kuruluşların, ülkemizin ekonomik durumu ve yardım ihtiyaçlarını tespit etmek üzere yolladıkları uzmanların ve çeşitli heyetlerin, ulaştırma sistemimize çok ağır eleştirilerde bulunmuşlar bu da hükümetleri ulaştırma ekonomisi alanında yeni politikalara ve yeni uygulamalara yönlendirmiştir.

ABD'den ve uluslar arası kuruluşlardan, özellikle Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankası (I.B.R.D.)'ndan gelen şahıs ve heyetlerin ülkemiz ekonomisi üzerinde yaptıkları incelemelerin görünen temel amacı, Türkiye'nin dış yardım ve kredi ihtiyacının belirlenmesi ve bu ihtiyaçların karşılanmasına gerekçe hazırlanmasıdır. Nitekim sözü edilen incelemeden sonra da kredi ve yardımlar sağlanmıştır. Yabancı uzmanların görüşleri, zamanın hükümetleri tarafından genellikle fazla üzerinde durulmadan benimsenmiş ve politikalar ona göre yönlendirilmiştir. Böylece kazanılacak ek mali olanaklarla ulaştırmanın çeşitli türlerinde yatırımları hızlandırılmasına ve savaş sonunda çok yetersiz düzeye düşen ulaşım araçlarıyla her türlü teçhizatın bir an önce ikmaline çalışılmıştır.

II. Dünya Savaşı'nın bitiminden sonra Türkiye'ye gelen önemli heyetleri ilki ABD'nin "20. yy. Fonu" tarafından finanse edilen, fakat Amerikan hükümeti ile ilişkisi açık olan M.W. Thornburg başkanlığındaki araştırma grubudur. Heyet ülkemize 1947 yılında gelmiştir. Bu heyetin Türkiye ulaştırma sistemi hakkında verdiği hüküm şudur: *"Türkiye'de tarım ve endüstrinin geliştirilmesi, yahut sağlık, eğitim ile diğer sosyal ve siyasal alanda hizmetlerin iyileştirilmesi olsun mümkün görülebilecek her türlü ilerleme,*

*ulaştırmaya bağlı bulunmaktadır. Halbuki Türkiye’de hiçbir faaliyet alanı demiryolları ile karayollarından daha geri bir seviyede değildir*⁷⁸⁰.”

Zaman zaman ülkenin yol politikasının gelişimi üzerinde yapılan tartışmalarda çoğu zaman iddia edildiğinin aksine Thornburg, demiryollarına karşı karayollarının tercih edilmesini telkin etmemiş, her iki sistemin de son derece ilkel olduğunu, ikisinin de iyileştirilmesi gerektiği üzerinde durmuştur.

Aynı dönemde ülkemiz ekonomisi hakkında yapılmış diğer önemli bir araştırma, *Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankası* (I.B.R.D.) adına James M. Barker tarafından yrtlmştir. Daha ciddi bir çalışma niteliği gösteren ve kısaca *Barker Raporu* adıyla bilinen bu araştırmada da ulaştırma sektörümüzün son derece elverişsiz durumu açıkça ortaya konmuştur. Rapora göre, ucuz taşıma imkânlarının yetersizliği, Türkiye’nin ekonomik gelişmesini engellemiştir. Gerçi cumhuriyeti kuruluşundan beri büyük meblağlar harcanmıştır. Buna rağmen hükümetlerin demiryolu, karayolu ve deniz taşımacılığını, millî ekonomi için hayati önem taşıyan hizmetler olduğunu yeterince kabul ettiği şüphelidir. Askerî mülahazalar, diğer ulaştırma türlerini adeta kenara itercesine demiryolları üzerinde yoğunlaşma, bakım ve idarede yetersizlik ve diğer faktörler, ulaşım maliyetlerinin yükselmesi ve mevcut kapasitesinin eksik kullanılması sonucunu doęurmuřtur⁷⁸¹.

Barker raporunda, mevcut ulaştırma sisteminin yeterince ve ekonomi için taşınabilir mahiyetlerle kullanılamamasının başlıca nedenleri arasında, bu sistemlerin yönetimiyle görevlendirilmiş kuruluşlar arasında koordinasyon yokluğu, kuruluşların içinde yetki belirsizliği, işletmeciliğinin başlıca gereklerinin yerine getirilmemesi ve özellikle yol, vasıta ve malzeme bakımının yeterince yapılmaması gösterilmektedir. Bu itibarla da, *“ulaştırma imkânlarının artırılması gayesiyle büyük harcamalar yapılmasının hem haklı sayılabilmesi, hem verimli sonuçlar verebilmesi için önce mevcut olanlarla idare edilmesi ve işletmenin düzeltilmesi, bakımının yeterince yapılması ve her alanda koordinasyonun sağlanmasına yarayacak adımların atılması*⁷⁸²” gerektiği ifade olunmaktadır.

Sözü edilen iki raporda ve aynı dönem içinde yabancılar tarafından yapılan diğer çalışmalarda, ulaştırma sistemimizin durumu kadar, bu sistem içinde devlete hakim pay verilmesi de değişik dozlarda eleştirilere konu olmuştur. Bu ve sonraki dönemlerde ulaştırma politikasının şekillenmesinde bu görüşler etkili olmuştur.

⁷⁸⁰ Max Weston Thornburg ve diğerleri, **Turkey, An Economic Appraisal, The Twentieth Century Fund**, New York, 1949, s. 76

⁷⁸¹ James M. Barker ve diğerleri, **The Economy of Turkey, An Analysis and Recommendations For a Development Program**, I.B.R.D., The John Hopkins Pres, Baltimore, 1951, s. 121-122

⁷⁸² **A.g.e.**, s. 122

Marshall yardımı kapsamında 1948-1952 arasında ulaştırma sektörüne ayrılan paraların dökümü aşağıdadır:

Tablo 46
(1948-52 Döneminde Marshall Yardımı'ndan Ulaştırma Sektörüne Ayrılan Ödenekler)

Yıllar	Karayolları (\$)	Demiryolları (\$)	Denizyolları (\$)
1948-49	5.000.000	---	---
1949-50	10.000.000	4.474.000	9.414.810
1950-51	3.500.000	19.127.830	19.539.000
1951-52	---	18.172.430	10.713.160
TOPLAM	18.500.000	41.774.260	39.666.970

Kaynak: İktisadi Yürüyüş, C. 10, S: 236, 31 Ekim 1949, s. 29

1947-50 arasındaki dönemde kaynakların artması, karayolları konusunda olumlu gelişmeleri de beraberinde getirmiştir. 1950'de Türkiye'nin bir baştan diğer başına yani *Edirne'den Kars'a kadar* tabir edilen mesafeye, artık otomobille gidilebilme lüksüne erişilebilmiştir. Türkiye'nin en engebeli ve zor geçit veren bölgelerinden biri olan Van-Hakkari ve Zap Vadisi, eskiden sadece 1 ay geçit verirken, yılın 8 ayı geçit verir hale getirilebilmiştir. Çoruh Vadisi ve Kelkit Vadisi'nden yararlanılarak Kuzeydoğu Anadolu'yu Orta Anadolu'ya bağlayacak yolun yapımı sürmektedir.

880 km.lik İskenderun-Erzurum yolu üzerindeki çalışmalar da ilerlemiştir.1948'de İskenderun'dan Malatya'ya 3 günde gidilebilirken, şimdi 8 saatte gidilebilmektedir. Onarım ve ıslah çalışmaları sonucunda Ankara-Adana arası 15 saatten 10 saate, Ankara-Konya 7 saatten 4 saate inmiştir.

G. DEMİRYOLLARI

1. Dönemin Demiryolları Politikası :

Yabancıların elinde kalan 405 km.lik demiryolunun DDY'na katılarak imtiyazların tasfiye edilmesi bu dönemde (1948) gerçekleştirilmiş, aynı yıllarda az da olsa demiryollarına eklemeler yapılmıştır. 1945 sonunda 7515 km. uzunluğunda olan demiryolları uzunluğu, 1950'de 7671 km. yi bulmuştur. Ne var ki demiryolları savaş döneminden oldukça yıpranmış, ithâlat güçlükleri nedeniyle yenilenememiş ve taşıma

kapasitesi de yine eskimiş olarak çıkmıştır. Bu itibarla savaşı izleyen dönemde Türkiye, karayollarında yaptığı hamleye paralel olarak demiryollarında da bir donanım öngörüldüğü halde, yapılamamış olan yeni hatları inşa etme zorunluluğuyla karşı karşıya kalmıştır.

Bu dönemde savaş döneminde yaşanan yıpranmanın getirdiği olumsuzluklar giderilmeye çalışılmış, çeşitli ülkelerden 225 lokomotif ve 3000 vagon sağlanması için anlaşmalar yapılmıştır. Ayrıca tarifeler de artırılarak 24 milyonluk bir gelir sağlanmıştır. Yine tasarruf amacıyla şube sayısı 12'den 9'a indirilmiş, 33 binlik personel sayısında da indirimle gidilmiş, nicelik olarak artışın sağlandığı fakat nitelik olarak sorunlar yaşandığı savaş döneminin 33 bin kişilik personel sayısı, 3 bin kadar azaltılmıştır.

1947'de başlayan dış ekonomik yardım, demiryollarının özellikle lokomotif, vagon ve diğer malzeme ihtiyaçlarının giderilmesi ve eskiyen hatlardan bir kısmının onarımı için de kullanılmıştır. Ayrıca bu konularda ve işletmenin verimliliğinin geliştirilmesinde yabancı teknik yardımdan da yararlanılmıştır.

Dönem başı ve sonu itibarıyla demiryolu taşımacılığı aşağıdaki şekilde gelişmiştir:

Tablo 47

(1946-50 Dönemi Demiryolu Taşımacılığı)

Yıl	Yolcu sayısı (10.000)	Yolcu-km. (milyon)	Taşınan eşya (1000 ton)	Ton-km. (milyon)
1946	47.689	2667	8028	2473
1950	53.130	2515	8681	3078

Kaynak: DİE, a.g.e., s.416-417

Rakamlar, demiryolları faaliyetinin esas itibarıyla arttığını, fakat bu artışın oldukça yavaş olduğunu göstermektedir. Artışın yavaş olması, kısmen demiryolu uzunluğunun hemen hemen sabit kalmasıyla, daha da önemlisi, savaş içerisinde kapasitesi düşmüş olan şebekenin eksiklerinin, henüz tam olarak giderilememiş olmasıyla açıklanabilir. Nitekim, savaşın ikinci yılı olan 1940 yılında yolcu vagon miktarı 922 ve yük vagonu miktarı da 12.225 iken, 1950'de aynı rakamlar sırasıyla 1238 ve 15.513 olarak gerçekleşmiştir.

Bu dönemde Elazığ-Muş-Tatvan ile Narlı - Karkamış yolunun inşasına ve Erzurum-Sarıkamış dar hattının da normal genişlikte dar hat haline getirilmesi faaliyetine başlanmış, 1950'ye kadar önemli kısımları tamamlanmış, arada sadece 74 km.lik bir kısım kalmıştır.

Burada, Erzurum-Sarıkamış dar hattının neden demiryolu faaliyetinin çok yoğun olduğu otuzlu yıllarda normal genişlikte bir hat haline getirilmeyip de bu döneme bırakıldığı sorusu akla gelebilir. Bunun yanıtını bulmak için, önceki bölümde anlatılan

1877-78 Osmanlı –Rus Savaşı’ndan sonra, Rusların bölgede demiryolu faaliyetlerini engellemek için verdiği mücadele ve Osmanlı’ya tehditleri hatırlanmalı, sonra da hatırlanan bu bilgi, 1946-50 döneminin, Rusların Montreux Sözleşmesi’ni değiştirmek için verdiği nota ve Amerika’nın Missouri Zırhlısı’nın Türkiye’ye gelişi ve kısa sürede ABD’nin Sovyet Rusya’ya karşı Türkiye’yi korumaya çalıştığı realitesiye birleştirilmelidir. Başka bir deyişle, önceki dönemlerde Sovyet Rusya’dan çekinen Türkiye, artık ABD’yi arkasına almış ve bölgede iç politikasını belirlerken, daha istediğini yapar bir havaya bürünmüştür.

Bu dönemde Nafia Vekaleti’nin, 15 yılda tamamlanmak üzere 2300 km.lik şebeke yapımını plânladığını, fakat uygulamaya koyamadığını da belirtmek gerekir. 800 milyonluk bir harcama yapılması tasarlanan programa göre, Batı Anadolu’yu Doğu Anadolu’ya bağlayan demiryoluna paralel olarak 3 tren hattının daha yapılacak, Amasya’dan başlaması düşünülen hatlardan birisi Kuzey hattı adını alacaktır. Ayrıca Çanakkale’nin Balıkesir’e, Ereğli’nin Çaycuma’ya, Ankara’nın Bolu üzerinden Adapazarı’na, Bursa’nın İnegöl üzerinden Karaköy’e, Erbaa’nın Samsun’a, Filyos’un Kastamonu ve Taşköprü’ye, Konya’nın Kayseri’ye bağlanması düşünülmektedir⁷⁸³. Fakat bir süre sonra karayollarının ön plâna çıkmasıyla söz konusu plân, kağıt üzerinde kalacaktır.

O dönemde Türkiye’ye gelen Barker Heyeti de yapılmakta olanlarla demiryolu şebekesinin ihtiyaca yanıt verecek duruma geleceğini öne sürmüş, yeni hatlar inşasından şimdilik vazgeçilmesini tavsiye etmiştir⁷⁸⁴. Bir başka tavsiye de dönemin muhalefet partisi DP saflarından gelmiştir. Bu tavsiye, “*ana hatlar tamamlandıktan sonra, II. derece hatların yani bağlantı hatlarının yerine şose yapılması gerektiği*”⁷⁸⁵ yönündedir.

Aşağıdaki tablo, hem dönemin hem de öncesinin karakteristiğini somut bir şekilde göstermektedir:

⁷⁸³ **Ulus**, 19 Temmuz 1946

⁷⁸⁴ Barker ve Arkadaşları, **a.g.r.**, s124

⁷⁸⁵ **TBMMZC**, D: 8, C: 16-1, 53. Birleşim, 26.02.1949, s. 714 (Bu tavsiye, farklı zamanlarda farklı milletvekilleri tarafından dile getirilmiştir. Ama özellikle 1949 Bayındırlık Bakanlığı bütçe görüşmeleri sırasında altı çizilerek olarak Kemal Zeytinoğlu (Eskişehir) ve Ahmet Ali Çınar (Burdur) tarafından vurgulanmıştır.

Tablo 48

(1924-1950 Döneminde Demiryolları ve Tesislerine Verilen Ödenekler ve Yapılan Yollar)

Yıllar	Verilen Ödenek	Yapılan yol (km.)
1924	8.700.000	203
1925	20.300.000	48
1926	14.900.000	262
1927	28.400.000	82
1928	49.200.000	188
1929	39.900.000	449
1930	41.900.000	160
1931	21.567.242	298
1932	6.979.558	265
1933	4.100.000	58
1934	4.448.774	387
1935	6.351.500	306
1936	10.658.393	144
1937	12.780.636	126
1938	18.730.936	213
1939	18.772.797	48
1940	16.280.289	41
1941	3.243.874	29
1942	6.922.367	54
1943	15.367.775	---
1944	15.088.051	23
1945	8.681.902	64
1946	17.988.500	63
1947	15.313.137	29
1948	14.309.455	46
1949	21.877.400	39
1950	24.208.720	---
TOPLAM	466.971.306	3624

Kaynak: BCA,15.08.1958, Fon kodu: 030..01.0.0, Yer no: 74.471..12 Nafia Vekaleti İnşaat Reisliği'nin neşrettiği, ulaşım kollarına ait rakamları gösterir çizelgeler.

Tablodan da görüleceği gibi II.Dünya Savaşı sırasında yapılan demiryolu 213 km. de kalmış, savaş sonrasında da bu rakam 177 km. olarak gerçekleşmiştir. Bir başka deyişle 27 yıllık CHP iktidarı boyunca yapılan demiryollarının % 91'i ilk 15 yılda yapılırken, son 12 yılda yapılan demiryolu oranı % 9 da kalmıştır.

2. Dönemin Gelişmeleri :

a. Adapazarı Vagon Fabrikası'nın Kuruluşu :

Özellikle II.Dünya Savaşı yıllarında lokomotif ve vagon sıkıntısının baş göstermesi, mevcut vagonların da yıpranmış olması, hükümeti savaş sonunda bu konuda bir önlem almaya itmiştir⁷⁸⁶. Ulaştırma Bakanı Şükrü Koçak, “(...) *Ulaştırma politikamız, II.Dünya Savaşı'nın acı günlerinden alınan intiba ve tesirlerden ilham almaktadır. Bu tamamlayıcı politikanın hedefi, yedek malzemedede ağır endüstriye kadar bütün ihtiyacı yurt içinde yapabilmek imkânlarını plânlaştırmak ve bu plânı tatbik sahasına koymaya çalışmaktır*⁷⁸⁷ (...)” derken bu konuyu işaret etmiştir.

Alınan ilk önlem, çeşitli ülkelere vagon ve lokomotif siparişi vermek olmuştur. 1946-1948 sürecinde ABD'ye 130⁷⁸⁸, İngiltere'ye 37, Çekoslovakya'ya 50 lokomotif⁷⁸⁹, Avusturya'ya da 80 vagon ısmarlanmıştır⁷⁹⁰. Ayrıca Mart 1947'de Ortadoğu'ya bir heyet gönderilerek Amerikalılar ve İngilizlere ait demiryolu malzemesi incelenmiş, inceleme sonunda *Mikado* tipi 24 lokomotif alınması uygun görülmüştür⁷⁹¹. 1950 yılına kadar sipariş edilen lokomotif sayısı toplamı 225'i, vagon sayısı toplamı da 3000'i bulmuştur.

Bu önlemden daha kalıcı olmak üzere alınan diğer önlem, Adapazarı'nda bir vagon üretim fabrikasının kurulmasıdır. Mevcut Eskişehir ve Sivas fabrikalarının onarım konusunda yeterli görülmemesi, özellikle onarıma muhtaç olan fakat batıdaki hatlarda kullanılan vagonların Sivas'a götürülmesindeki verimsizlik, Adapazarı gibi bir bölgede bu fabrikanın kurulmasını sağlamıştır. Yılda 1000 yeni vagon üretmesi ve 2500 vagon onarması tasarlanan, 2000 işçinin çalışacağı ve 10 milyon değerinde bir tesis olacağı öngörülen fabrikanın temeli 2 Ekim 1947'de Ulaştırma Bakanı Şükrü Koçak tarafından atılmıştır⁷⁹². Hatırlanacağı üzere, özellikle II. Dünya Savaşı yıllarında vagon ve lokomotif konusunda sorunlar yaşandığı, bu yüzden savaştan hemen sonra buna yönelik girişimlere başlandığı, ilk iş olarak Adapazarı'nda bir vagon fabrikası kurmak için girişimlerin yapıldığı, sonra da başta ABD olmak üzere çeşitli ülkelere vagon ve lokomotif siparişleri verildiği, önceki bölümde ortaya konmuştu.

⁷⁸⁶ Kasım Gülek'e göre vagonlar arasında 80 yıllık olanlar bile vardır. (**Cumhuriyet**, 8 Ekim 1948)

⁷⁸⁷ Şükrü Koçak, “Ulaştırma Politikamız”, **İktisadi Yürüyüş**, C: 9, S: 198, 16 Nisan 1948, s. 2

⁷⁸⁸ Bunlardan 62 adedi Fuat Zincirkıran heyeti tarafından ABD'ye gidilerek satın alınmıştır. (**Ulus**, 18 Ocak 1947)

⁷⁸⁹ **Cumhuriyet**, 2 Ağustos 1948

⁷⁹⁰ **Cumhuriyet**, 3 Ekim 1948

⁷⁹¹ **Ulus**, 11 Mart 1947

⁷⁹² **Ulus**, 3 Ekim 1947

İşte bu siparişlerden ABD'ye verilmiş olan lokomotif siparişleri, -bu konudaki genel şikayetlerle birlikte- CHP iktidarının son döneminde gerçekleştirilen Ulaştırma Bakanlığı bütçe görüşmelerine damgasını vurmuştur. Eleştiriler, alınan 88 lokomotifin, Avrupa standartlarına uymadığı yönündedir. Şahin Laçın (Afyon), “(...) *Yaptığımız tetkikat, bunların standart uygunsuzluğundan başka maden kömürüyle çalıştırmak için tertibata malik buldukları, idarenin ise bunları linyit kömürüyle de çalıştırmak mecburiyetinde bırakılması yüzünden pek kısa bir zaman içinde tamire muhtaç bir hale geldiği neticesini vermiştir*⁷⁹³.” sözleriyle, alınan lokomotiflere ait uygunsuzluğun bir başka boyutunu ortaya koymuştur. Kemal Zeytinoğlu (Eskişehir) da alınan lokomotiflerin kısa sürede hurdalaşmasının nedeni olarak, bunların alımın yapmaya giden heyeti suçlamış, heyetin vagonları iyi etüt etmediklerini, ayrıca bunların kullanımı konusunda kurslar açılmadığını belirtmiştir.

Eleştirileri yanıtlayan Ulaştırma Bakanı Kemal Satır, alınan lokomotiflerin tam anlamıyla Avrupa standartlarına uymadığını kabul etmekle birlikte, yakıt olarak linyiti kullanmaktan kaynaklanan bir olumsuzluğun olmadığını iddia etmiştir⁷⁹⁴. Çünkü Almanya'dan bu konuda getirilen uzman, maden kömürünün yanında linyitin de yakılabilirliği konusunda olumlu rapor vermiştir.

Satır, yılın ilk iki ayında sıkıntı çekmekle birlikte ellerinde 14.900 adet vagon olduğunu, bu konuda herhangi bir sıkıntının söz konusu olmadığını söylerken, diğer taraftan bu iki aylık sıkıntıyı gidermek için 60-70 milyon liralık vagonun satın alınması gerektiğini belirtmiş, böylelikle ilk aslında sıkıntının olduğu mesajını vermiştir.

b. İdari Düzenlemeler

Ocak 1947'de DDY'nın yeni bir memur maaş barem kanununu meclise sunduğunu görmekteyiz. 16 dereceye ayrılan memurların 1. derecede olanları daha önceden 600-700 lira arasında bir ücret alırken, yeni duruma göre 875-975 lira alacaklardır. 16. derecedeki bir memur ise eskiden 40-55 alırken, şimdi 90-105 lira alacaktır⁷⁹⁵.

1947 yılı başında DDY'nda bazı işletmelerin birleştirilmesi gündeme gelmiştir. Buna gerekçe olarak, “*demiryollarının yeni inşa edilmiş bulunması ve işletme servislerinin genel olarak tam bir istikrar kesbetmemiş olması dolayısıyla, evvelce teşkiline lüzum görülen bazı işletmelerin bugün teknik ve ekonomik bazı sebepler dolayısıyla kaldırılması*⁷⁹⁶” ve

⁷⁹³ TBMMZC, D: 8, C: 24, 55. Birleşim, 24.02.1950, s. 1177

⁷⁹⁴ Gös. yer, s. 1203

⁷⁹⁵ Ulus, 5 Ocak 1947

⁷⁹⁶ Ulus, 21 Şubat 1947

“bu suretle teşkilatta önemli bir tasarruf ve teknik kolaylık imkânı sağlanmış olması” gösterilmiştir.

Buna göre, Balıkesir işletmesi 1 Nisan’dan itibaren kaldırılacak ve bu işletmenin Manisa ve Bandırma kısmı İzmir işletmesine ; Eskişehir, Kütahya ve Balıkesir kısmı da Haydarpaşa’ya bağlanacaktır.

Aynı tarihte, merkezi Kayseri’de olmak üzere Sivas ve Kayseri işletmeleri birleştirilecek, Sivas işletmesinin Erzincan-Çetinkaya kısmı Erzurum işletmesine ve Kayseri işletmesinin Kırıkkale-Yerköy kısmı da Ankara işletmesine verilecektir. Böylece işletme sayısı 12’den 9’a inecek ve her işletmenin bölgesi normal duruma girmiş olacaktır.

Yine aynı yıl, Haziran 1947’de, DDY’nın çeşitli ihtiyaçlarını karşılamak için yıllık ödeme miktarı 30 milyon lirayı geçmemek ve en çok 20 yılda ödenme üzere 380 milyon lira ödenek verilmiştir⁷⁹⁷.

Bu dönemde memur ve hizmetlilere yönelik düzenlemeler, seçimlerin yaklaştığı bir dönemde biraz da seçim yatırımı olarak devletin değerlendirilebilir. Bunlardan birisi, Mart 1950’de DDY memur ve hizmetlilerine yönelik yapılan düzenlemedir. Buna göre, personelle ilgili olarak daha önce çıkartılan 2847, 3173, 4620 ve 5000 sayılı kanunlarda değişiklik söz konusudur.

Meclisteki ilgili görüşmelerde söz alan Ali Rıza Arı (İstanbul), bu konuda yıllardan beri süren beklentilerin bu tasarıyla sağlanamayacağını, zamanında bir derece üstün maaş alan DDY personelinin, devlet memurları bareminin düzenlenmesi sırasında, onlardan daha az maaş almak durumuna düştüklerini, halbuki çok daha ağır şartlarda çalıştıklarını belirtmiştir.

Ulaştırma Bakanı Kemal Satır da, hazırladıkları bu barem ile demiryolunda çalışan tüm personelin büyük bir refaha kavuşacağını iddia etmediklerini, bunun bir başlangıç olduğunu söylemiş, yaptıkları düzenleme ile 20-60 lira arasında bir maaş artışı sağladıklarını, örneğin 225 lira alan birinci sınıf bir ustanın 245 lira alacağını, kanunun hazineye yükünün 3.1 milyon lira olduğunu belirtmiştir.

Dönemin bir diğer özelliği, demiryolları için getirilmiş olan uzmanlardır. II.Dünya Savaşı sonrası ABD ile olan ilişkilerin seyri ve Marshall Yardımı ile karayollarının ön plâna çıkması, bu ulaşım kolu için Türkiye’ye birçok Amerikalı uzmanın gelmesine neden olmuştur. Fakat diğer taraftan, her ne kadar demiryolları arka plâna düşmüşse de bu dönemde demiryollarına da uzmanlar getirildiği görülmektedir.

⁷⁹⁷ TBMMZC, D: 8, C: 6, 69. Birleşim, 06.06.1947

Buna göre, 3 Kasım 1949 tarih ve 3/10120 sayılı Bakalar Kurulu kararıyla E.C.A.⁷⁹⁸ (*Ekonomik İşbirliği İdaresi-Economic Cooperation Administration*) teknik yardımından yararlanmak suretiyle ve kredi esası üzerinden Amerika'dan 6 uzmanın Türkiye'de çalışmalarına izin verilmiştir⁷⁹⁹. Daha sonra bu sayı 4 Temmuz 1950 tarihinde 8'e , 3 gün sora da 9'a çıkarılacaktır. Söz konusu uzmanlar, DP iktidarının ilk yıllarında da ülkemizde çalışmaya devam edecekler, 16 Şubat 1952 tarih ve 3/14414 sayılı Bakanlar kurulu kararınca da sözleşmeleri 2 yıl daha uzatılacaktır⁸⁰⁰.

H. KARAYOLLARI

1. Dönemin Karayolları Politikası :

Karayolları uzunluğunda savaş dönemi içinde bir artış olmasına, yani savaş sırasında özellikle askeri amaçlarla yeni yollar yapılmış olması ve bazı yolların daha ağır vasıtaların işlemesine uygun bir hale getirilmiş olmasına rağmen karayolları, savaş sonrasında da tam anlamıyla yeterli bir örgüt niteliği göstermekten uzaktır.

Tersine, savaş döneminde yolların büyük kısmı onarımsızlık ve bakımsızlıktan daha da elverişsiz bir hale gelmiştir. 1947 yılında bile harita üzerinde 43.977 km. olarak görülen karayollarının, sadece 932 km.si sert satırlı (asfalt vs.) ve 11.292 km.si iyi şose vasfında bulunmakta, geri kalan kısmı bozuk şose (7772 km.), tesviye yol (13.385 km.) ve ham yol (10.085) şeklinde görülmektedir⁸⁰¹.

1947'ye ait bu rakamlar, 1945'e göre çok farklı değildir. Bu iki yıl içerisinde sert satırlı yollarda ancak 127 km. artış görülmüş, buna karşılık iyi şose adı verilen yol uzunluğu 172 km. azalmıştır⁸⁰².

Karayolları yetersizliğinin ülke ekonomisinin gelişmesine ne derece önemli engel oluşturduğu bu yıllarda ortaya çıkmıştır. Özellikle bu dönemde incelemelerde bulunan yabancı uzmanların raporları, hükümetin hem gerçekleri daha iyi görmesine yardım etmiş, hem de hükümeti gayretlendirmiştir. 1947 ve özellikle 1948 yılları, karayolu alanında yeni, ciddi ve kararlı bir politikanın uygulamaya konulduğu yıllar olmuştur. Politikanın

⁷⁹⁸ E.C.A., Marshall Plânı kapsamında gerçekleştirilecek faaliyeti denetlemek amacıyla kurulmuştur. Merkezi Paris'tedir.

⁷⁹⁹ BCA, 030..18.1.2., 120.81..1

⁸⁰⁰ A.g.b.

⁸⁰¹ Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi (1923-1978), İstanbul, 1980, s.288

⁸⁰² Barda, a.g.e., s.297

oluşturulmasında olduğu gibi, uygulamanın arzulan düzeyde olmasında da dış malî ve teknik yardımlar önemli bir rol oynamıştır.

Amerikan hükümeti 1947'den itibaren ülkemiz karayolları inşasına yardım etmeye başlamıştır⁸⁰³. Bu yardım önceleri Askeri Yardım Heyeti tarafından yapılmış, daha sonra da E.C.A. kanalıyla yürütülmüştür. Ayrıca daha sonra da görüleceği gibi karayolları inşaatına ve bakımına ayrılan ödenek de artırılmıştır. Amerika'dan yol inşa ve bakımı için modern makineler ithâl edilmiş, ayrıca *Amerikan Devlet Yollar İdaresi*'nden getirilen çeşitli düzeydeki teknik personelden, yolların inşa, bakım ve idaresinde olduğu gibi, Türk personelin yetiştirilmesinde de yararlanılmıştır⁸⁰⁴. Türkiye'de stabilize yol inşaatı ilk defa bu işbirliği çerçevesi içinde 1948'de başlamıştır⁸⁰⁵.

1949'da ABD'li uzmanların yardımlarıyla 9 yıllık bir yol programı yapılmış, buna göre eski yolların tamiri ve bir kısmının yeniden yapılması, bir kısmının da inşası suretiyle 23 bin km.lik iyi vasıflı bir yol şebekesinin kurulması plânlanmıştır. Aynı yılda ülkemizi ziyaret eden *Barker heyeti*, söz konusu programı, teknik bakımdan uygun ve ekonomik bakımdan da dengeli bulmakla birlikte, o zamanki motorlu kara taşıtları miktarı ve bu miktarın gelişme seyri dikkate alındığında pahalı ve ihtiyacın üzerinde saymışlar, bu nedenle de daha uzun bir zaman dilimine yayarak gerçekleştirilmesini tavsiye etmişlerdir.

1950'de Bayındırlık Bakanlığı'na bağlı Karayolları Genel Müdürlüğü kurulmuştur. Başlangıçta katma bütçeyle idare edilmiş ve buna rağmen, teşkilatın işleyişinde esneklik görülmüş, verimli çalışmaları gerçekleştirebilecek prensipler sağlanabilmiştir. Ayrıca teşkilatın gerek ücret sistemi, gerek sorumluluk ve yetki dağılımı, yetkin kimselerin teşkilatta görev almasını kolaylaştıracak biçimde düzenlenmiştir.

1946'da 43.463 km. olan toplam karayolları uzunluğu, 1950'de 47.080 km. ye ulaşmış bulunmaktadır. Bu yolların 24.306 km. si devlet, 22.774 km. si ise il yolları olarak görülmektedir. Yol sisteminin önceki yıllara göre gelişmesi hakkında yukarıdaki rakamlardan daha somut fikir verebilecek değişimler de vardır. Bunların ilki, sert sathlı ve stabilize yol uzunluğu miktarı, ikincisi ise motorlu kara taşıt vasıtaları sayısındaki değişimlerdir. Buna göre, 1945'te 805 km., 1947'de 932 km. olan sert sathlı yol uzunluğu, 1950'de 1584 km. ye çıkmıştır. 1947'de stabilize yol mevcut değilken ve 1948 ve 1949'daki uzunlukları da sırasıyla 430 km. ve 2830 km. iken, bu rakam 1950'de 4625

⁸⁰³ Robert W. Kerwin'e göre bu talep Türkiye'den gelmiştir. Kerwin, a.g.m., s.169

⁸⁰⁴ Barker, a.g.e, s. 125

⁸⁰⁵ Cumhuriyet Dönemi..., s.289

km.ye ulaşmıştır⁸⁰⁶. Motorlu kara nakil vasıtaları da 1946'da 10.245'ten 1950'de 26.400'e ulaşmıştır.

Motorlu araç sayısına bakılacak olursa, 1948'de dünyada 52.400.000 motorlu araç mevcuttur. Bunun % 76'sı ABD'de, % 8'i Avrupa'dadır. Ülkemizdeki araç sayısı 10.279'dur. Bunun 2564'ü İstanbul'da 1546'sı Ankara'da, 418'i İzmir'de ve 272'si de Adana'da kayıtlıdır⁸⁰⁷.

2. 1946 Yol Programı ve Sonuçları :

Bakanlık, ülkenin gerçek yol ihtiyacının kısa bir zamanda gerçekleştirilemeyeceğini göz önünde bulundurarak, 1946 ortalarından itibaren, öncelikle önemli sayılabilecek yolların yapılması için bir iş programı hazırlamıştır.

Söz konusu programı kaynağını ise, bir yıl önce, 22 Mart 1945'te, ABD'ye gönderilen Vecdi Diker ve Vehbi Ekesan adlı iki mühendisin buradaki gözlemleri sonucu oluşturdukları rapor oluşturmaktadır. Türkiye ile olan coğrafi benzerlikleri bağlamında New Jersey, Kuzey ve Güney Carolina, Georgia, Alabama, Teksas, Californiya, Colarado, Kansas, Missouri ve Kentucky'de saha çalışmaları yapan mühendislerden Diker'in hazırlamış olduğu raporda, Türkiye'nin yol sorunun çözümü için rasyonel, yani yüksek standartlı yol yapım hedefi taşıyan, geniş çaplı ve uygulanamayacak bir yol programı yerine mevcut yolların ıslahı ile 15.000 km.lik bir yol ağının hızla yapılmasını önerilmiştir⁸⁰⁸.

Raporda ayrıca, “Başarılı bir yol faaliyetinin iyi bir yol teşkilatını gerektirdiği, yol faaliyetlerinde ideal olan teşkilatın, ademi merkeziyete dayanan, bölgelere inisiyatif veren merkezkaç yapıya sahip olmasının şart olduğu; Türkiye'de, yaşanan kalifiye eleman yetersizliğinin de ancak böyle bir teşkilat bünyesinde verilecek eğitim ile mümkün olacağı” anlatılmış, “Asfalt yolların, trafik hacmi günlük 3000 taşıttan az olan yollarda uygulanmaması” tavsiyesinde bulunulmuştur.

1946 yılında Bakanlıklar düzeyinde gerçekleştirilen Yol Konferansı'nda bu rapor rehber olarak kullanılmıştır. Konferanstan çıkan en önemli iki karar, geniş çaplı bir yol programına geciktirilmeden başlanması ve düşünülen programın uygulanabilmesi için

⁸⁰⁶ Barda, a.g.e.,s.297 ; DPT Kalkınan..., s.79

⁸⁰⁷ Hakkı Toklu, “Petrol, Otomobil ve Kauçuk İstihali”, İktisadî Yürüyüş, C: 10, S: 226, (31 Mayıs 1949), s.3

⁸⁰⁸ Vecdi Diker, ABD Yol İşlerinde Yapılan Tetkikat Hakkında Rapor, 20 Eylül 1945, s. 45

ABD'den destek istenmesidir. Ancak, ABD'den finansal kaynak sağlama fikri ilk olarak bu konferansta dile getirilmemiştir⁸⁰⁹.

Program, Bayındırlık Bakanı C. Kerim İncedayı imzalı olarak illere ve genel müfettişliklere tebliğ edilmiş ve bilgi olarak da Başbakanlık, diğer bakanlıklar ve Genelkurmay Başkanlığı'na sunulmuştur. Programın başında, *“Türk Milleti'nin kalkınma ve medeniyetinin artmasında, halline mecbur olduğu davaların başlıcası karayollarıdır.”* denildikten sonra, yol şebekesinin toplamının 43.000 km. olduğu, hükümetin bu yollar üzerinde askerî, ekonomik ve kültürel bakımlardan inceleme yaptıktan sonra devletin günün de hesaba katarak 20.000 km. sini tespit ederek, bu yolları hizmet amaçlarına göre ;

a. Plâtformu 9, şosesi 6 metre,

b. Plâtformu 8, şosesi 5 metre,

c. Plâtformu 7, şosesi 4 metre olmak üzere 3 sınıfa ayırarak, beşer yıllık üç devreli olmak üzere 15 yıllık bir program çerçevesinde inşa etmeyi karar altına aldığı belirtilmiştir⁸¹⁰.

Programda bu amacın gerçekleşmesinde bakımın ilk esas olduğu bu yüzden bakanlığın bakım işini ilerde hiçbir şekilde bozulmayacak esas ve prensipleri içeren bir programla ele aldığı vurgulanmaktadır. Buna göre, söz konusu 20.000 km.nin 10.000 km.si 1947 yılında devletçe bakıma alınacaktır. Bu miktar, 1949'da 15.000 km.ye çıkarılacaktır. Geri kalan 5000 km.nin yapımı ise, yol bakım işleri aksamadan sonraki dönemlerde tamamlanacaktır.

Programa göre, yapım ve bakımı devletçe gerçekleştirilecek 20.000 km.nin dışında kalan 23.000 km.den 15.000 km.nin yapım ve bakımı, devlet programına paralel olarak illere bırakılmıştır. Fakat iller, bu yolların hangi sıra ile ele alınacağı hakkındaki talimatı, valiler ve il genel meclisleri değişse bile ülkenin genel çıkarları açısından değerlendireceklerdir.

Programda İncedayı'nın ilginç bir tespiti de vardır. İncedayı, *“Şunu teessür ve ehemmiyetle belirtmek isterim ki, 23 yıllık Cumhuriyet Devri'nde karayolları için devlet bütçesinden 68, özel idare bütçelerinden – 69 milyonu yapım, 13 milyonu bakım olmak üzere- 82 milyon lira harcandığı halde, 23 yıldan sonra bugün ve harcanan 150 milyona mukabil maalesef iki vilayet veya memleketin bir ucu ile bir ucu arasında veya bölgeleri mühim demiryolu istasyonlarına bağlayacak yollarımız yok gibidir. Bundan sonra da*

⁸⁰⁹ Şen, a.g.e., s. 115

⁸¹⁰ BCA, Tarih: 20.11.1946, Dosya: 159/152, Fon kodu: 30..10.0., Yer no: 156.95..17. (Bayındırlık Bakanlığı'nın 15 yıl içinde yapmayı plânladığı karayollarıyla ilgili genelge ve haritalar.)

alınan kararlara vicdani bir inanışla sadık kalmaz ve dağınık çalışırsak, bir 23 yıl daha geçse karşılaşacağımız manzara bundan farklı bulunmuş olmaz⁸¹¹.” diyerek hem kendisi hem de partisi adına bir özeleştiri de bulunmuştur.

Programın sonunda, yapılacak 20.000 km.nin devlet yol şebekesine ait tüm masraflarının imkân sağlanır sağlanmaz devletin üzerine alacağı, bu imkân sağlanınca da illere bu yollardan tamamen el çektirileceği ve diğer işlere yöneltileceği belirtilmiştir.

20 bin km.lik yol inşaatının öngörüldüğü bu programın gerçekleştirilmesi için 200 milyon lira harcanacağı haberi, dönemin gazetelerinde yer bulmaya başlamıştır⁸¹². Programa göre, B.Anadolu merkeze, D.Anadolu merkeze ve batıya, G.Anadolu ile K.Anadolu da merkezden geçerek birbirlerine bağlanacaktır.

Dönemin Bayındırlık Bakanı C.Kerim İncedayı, Trabzon’da yaptığı bir inceleme gezisinde programla ilgili olarak verdiği demeçte, 3 yıllık çalışma programı içerisinde Karadeniz Sahil Yolu davasının tamamen hallolacağını, bu yolun Kars, Erzurum, Bayburt, Sivas, Çorum, Yozgat, Ankara gibi büyük üretim merkezlerine de bağlanacağını belirtmektedir⁸¹³.

Bu 1. yol programına, illerin çalışmaları ve ayrıca plânlanacak 2. ve 3. iş programları da katılmak suretiyle yol ağının 45 bin km. ye çıkarılmasına çalışılacaktır.

1947’de 43.462 km.lik bir karayolu ağı mevcuttur. Bu rakam, Osmanlı’dan cumhuriyete miras kalan yol uzunluğunun 13.385 olduğu düşünüldüğünde önemli bir atılım olarak görülebilirse de, bunun sadece 12.677 km.sinin yaz-kış geçit verir yollar olduğu, 7760 km. sini ise onarıma muhtaç şoselerin oluşturduğu, geri kalanların ise ham ve toprak yollar olduğu gerçeği hesaba katılırsa rakamın çok da büyük olmadığı, hatta yetersiz olduğu kolaylıkla söylenebilir⁸¹⁴.

Zaten diğer ülkelerle bir karşılaştırmayı gösteren aşağıdaki tablo incelendiğinde, bu yetersizlik tüm açıklığıyla ortaya çıkmaktadır:

⁸¹¹ **A.g.b.**

⁸¹² **Ulus**, 28 Temmuz 1946

⁸¹³ **Ulus**, 14 Ağustos 1947

⁸¹⁴ Yol konusundaki rakamlar birbirini tutmamaktadır. Dönemin iktidar partisi CHP’ye yakın *Ulus* yukarıdaki rakamları verirken, bir Amerikalı uzman da bir yıl sonraki yol durumunu aktarırken, geçit veren yolları 11.075, toplam yol uzunluğunu da 30.720 km. olarak vermiştir. (Herbert J. Cummings, “Türkiye’nin Karayolları Programı ve Geçici Bir İktisadi Tahlil”, Çev. E.Tümel, **Karayolları Bülteni**, Yıl: 1, S. 14, (Aralık 1951), s.10 (Cummings, Amerika Ticaret Dairesi Yakın Şark ve Afrika Şube Müdürlüğü görevini yürüten bir şahıstır.)

Tablo 49
(Kilometrekareye Düşen Yol Açısından Karşılaştırmalar)

Ülkeler	1 km ² ye km olarak düşen yol
Türkiye	17
Yunanistan	170
Yugoslavya	270
Bulgaristan	340
Romanya	580
Afganistan	12
Habeşistan	14
İran	16
Fransa	1100
İngiltere	1210
Almanya	1240

Kaynak: Tütengil, *İctimai ve İktisadi Açidan Türkiye'nin Karayolları*, İstanbul, 1961, s.26.

Aynı yılda Türkiye ile ABD arasında yol bakımından yapılan bir kıyaslama şu sonucu vermiştir: Yüzeyi ABD'nin 1/10'u, nüfusu 1/8'i olan Türkiye'nin, her mevsimde geçit veren yolları ABD yollarına oranla % 1'i kadardır. Aynı kıyaslama ABD'nin bütünü yerine, alanı Türkiye kadar olan Colorado, Kansas, Missouri eyaletleri ile yapılırsa bu bölgedeki 6 milyon nüfusa ve 87.800 km. yola karşılık Türkiye'de 20 milyon nüfus ve 28.340 km. devlet ve il yolu bulunduğu görülür⁸¹⁵. Tabii ki bu kıyaslama, nicelik baz alınarak yapılan bir kıyaslamadır. Niteliğe bakıldığında ise, Türkiye'dekine modern anlamda yol demek zordur. Niteliği ne olursa olsun, bu tarihte Türkiye 'de her mevsimde geçit veren yollar 12.246 km.dir⁸¹⁶.

Bayındırlık Bakanlığı ödeneği ile 1947'den önce ihale edilmiş olan ve ihale bedeli 9.545.208 lira olan 335 km. yol ile 1947 içinde ihale edilmiş olup , ihale bedeli 3.962.809 lira olan 174.5 km. yoldan 1947 yılı içinde köprüleriyle beraber 215.3 km. yol tamamlanmıştır. Bu inşaat, Ankara-Bolu-İstanbul, Ankara-Göynük-İstanbul yolları ile Ankara-Eskişehir-Bursa, Ankara-Kayseri-Sivas-Erzurum, Eskişehir-Kütahya-Göğdes-Akhisar-İzmir, Samsun-Fatsa-Ordu-Giresun-Trabzon, Ankara-Konya, Kayseri-Mersin, Kurtalan-Bitlis ve Elazığ-Erzincan yollarını kapsamaktadır⁸¹⁷.

⁸¹⁵ Herbert J. Cummings, "Türkiye'ni Karayolları ve Geçici Bir İktisadi Tahlil(1950 yıllarına ait)", Çev: E. Tümer, *Karayolları Bülteni*, 33, (418), (Eylül 1985),s. 11

⁸¹⁶ Bu yolların 9093 km.si devlet yolu, 3153 km.si il yoludur.

⁸¹⁷ **Ulus**, 29 Ekim 1947, Karayolları eki

3. Türk-Amerikan İlişkilerinin Ulaşım Sektörüne Yansımaları :

Türkiye, II. Dünya Savaşı sonrasında ilk büyük finansal kaynağı 8 Mayıs 1947'de kabul edilen *Türk-Yunan Yardım Programı* kapsamında almıştır. Bu kapsamda, Yunanistan ve Türkiye'ye askeri amaçlı olarak 400 milyon dolar tahsis edilmiştir. Bunun 300 milyon doları 1949'a kadar bir iç savaş yaşayacak olan Yunanistan'a, 100 milyon doları ise SSCB'nin tehdidi altında olan Türkiye'ye verilmiştir.

Genel kanının aksine, Amerikan yardımı kapsamında ulaştırma alanında önceliğin demiryoluna verildiği gözlenmektedir. Programın asıl plânında “karayolu ıslahı” adı altında bir başlık bulunmamaktadır. Yardım programının onanması ile Amerikan Dışişleri Bakanlığı verilen ödeneğin nereye harcanacağı konusunda bir rapor hazırlamıştır. 1947 Mayıs'ında hazırlanan bu raporda, yardımın bir kısmının demiryoluna harcanması gerektiği ifade edilmiştir⁸¹⁸. Türkiye'ye yapılan yardımın yeniden yapılanma yardımı olmadığını altı çizilirken, demiryoluna yapılacak olan yardıma, genel olarak ulaşım sisteminin zayıflığı, tarım ve sanayinin acil ihtiyaçları, demiryollarının çok fazla yüke sahip olmaları gibi gerekçeler bağlamında meşruiyet kazandırılmıştır⁸¹⁹. Yine bu bağlamda Türkiye'nin demiryolu modernizasyonu çerçevesinde yeni lokomotiflere sahip olması önemli görülmektedir. Çünkü yeni lokomotifler demek, Türk buğday ve kömürünün daha kolay bir şekilde Avrupa pazarlarına ulaştırılması demektir.

22 Mayıs 1947'de, Türk hükümeti tarafından Türk Demiryolları şebekesinin bir etüdünü yapmak ve gelişimine katkı sağlayacak tavsiyelerde bulunmak ve üç aylık bir saha araştırması yapmak üzere çağrılan ve *Oliver Heyeti* olarak adlandırılacak olan uzmanlar ekibi, Türkiye'de yeni demiryolu inşaatına taraftar olmamıştır. Heyet Başkanı Oliver, 11 Haziran'da düzenlemiş olduğu basın toplantısında Türkiye'nin her alanda askeri ekipmana ihtiyacının olduğunu belirtmiş, ayrıca ülkenin izole olmuş bölgelerinin entegrasyonunu sağlamak bağlamında acilen karayollarının iyileştirilmesi gerektiğini de eklemiş, yapılacak 100.000 dolarlık yardımın yeterli olmayacağını da eklemiştir⁸²⁰.

Türkiye'ye gelen bu ilk Amerikan yardım heyeti, Haziran ayında Amerika'ya gönderdiği raporda, -Mayıs raporunun aksine- Türkiye'deki karayolları durumunun elverişsizliğini ve yapılacak 100 milyon dolarlık yardımdan 5 milyonunu karayolları

⁸¹⁸ Türkiye'deki Amerikan Büyükelçiliği'nden EII üst düzey yetkilisine gönderilen 18 Haziran 1947 tarihli tutanakta akt; Şen, **a.g.e.**, s. 117

⁸¹⁹ **A.g.e.**, s. 118

⁸²⁰ **Cumhuriyet**, 12 Haziran 1947

teçhizatına ve gereken teknik yardıma tahsis edilmesini tavsiye etmişlerdir⁸²¹. *Oliver Heyeti*'ne göre Türkiye'nin temel ihtiyaçlarının başında karayolları gelmektedir. Buna göre, üretim alanlarının merkeze bağlanması ve gerçek anlamda işlerliği olan bir ulaşım sisteminin kurulması bağlamında karayolu yapımı zorunludur.

Raporda, dikkat çekici bir ifade de “*yol yapımına bir ödenek ayrılıp ayrılamayacağı konusunun Amerikan ilgili bakanlığı ile ABD'nin Türkiye Büyükelçiliği arasında tartışılması gerektiği*” yönündedir. Bu da, sonuçta raporun bir bağlayıcılığı olmadığını, tavsiye niteliğinin ağır bastığını göstermektedir.

Rapor, TSK'nin komuta kademesinden bazı üst rütbeli subaylarla, Bayındırlık Bakanlığı'ndaki kimi yöneticiler tarafından desteklenmiştir. Sözü edilen yetkililer, hükümete başvurarak, işbirliği yapacak Amerikan yol uzmanları temini konusunda telkinlerde bulunmuşlardır⁸²².

Hatta, ABD Yardım Misyonu Başkanı General Horace Bride, Eylül 1947'de Türkiye'ye geldiğinde kendisine karayolu konusundaki istek iletilmiş, fakat Bride, yapılacak yardımın askeri ihtiyaçlara bile yetmeyeceğini belirtmiş, ayrıca karayollarına bir ödenek ayrılmasına karşı çıkmıştır⁸²³.

Bu olumsuz gelişme karşısında yılmayan Bayındırlık yetkilileri, iki koldan girişimlerini sürdürmüşler, bir taraftan daha önce ABD'ye gönderilen mühendislerden Vecdi Diker, bu kez kulis yapması için ABD'ye gönderilirken, diğer taraftan da Oliver Heyeti ile birlikte Türkiye'ye gelen Herbert J. Cummings ile bağlantı kurulup destek istenmiştir. Cummings'in desteğiyle olumlu bir hava yaratılmış, ABD yönetimi tarafından karayolları programına ödenek ayrılmıştır. Böylece karayolları finansmanı konusunda Marshall Yardımı ile birlikte iki yönlü bir gelişme sağlanabilmiştir.

ABD ile yapılan anlaşma gereği, ilk malzemeler 22 Ekim'de İskenderun Limanı'na gelmiştir. İlk gelen malzemeler, Türkiye'de yolların hızlı, ucuz ve tekniğine uygun yapılabilmesi ve kaba iş gücüne olan aşırı bağımlılığa son verilmesi için gerekli olan büyük ve modern yol makineleridir⁸²⁴. Böylece 1948 yılında bir dönüm noktası yaşanmış ve ilkel araçlarla yol yapımından, makineli yol yapımına geçilmiştir. Türk-Yunan Yardımı'ndan,

⁸²¹ Herbert J. Cummings, “Türkiye'nin Karayolları Programı ve Geçici Bir İktisadi Tahlil”, Çev. E.Tümel, **Karayolları Bülteni**, Yıl: 1, S. 14, (Aralık 1951), s.10 (Cummings, Amerikan Dışişleri Bakanlığı Yakın Doğu ve Afrika Dairesi Koordinatörlüğü görevini yürüten bir şahıstır.)

⁸²² Cummings, **a.g.m.**, s. 9

⁸²³ Şen, **a.g.e.**, s.119

⁸²⁴ **Ulus**, 23 Ekim 1947 Gelen yol makineleri, 15'er tonluk 5 adet ekskavator, 50 tonluk vinç, 2 yükleyici traktör ve 9 greyder tesviye makinesinden ibaret olup, 2 yıllık yedek parçalarıyla beraber hepsi 350 tonu bulmaktadır. Kasım sonunda bu rakam 700 tona çıkmıştır.

karayolu ıslah programına ayrılan 5.000.000 dolarlık ödenek ile 306 taşıt ve 277 yol makinesi gelmiştir⁸²⁵. Bu ödenekle aşağıdaki ekipmanlar alınmıştır:

Tablo 50
(1948 Ödeneği Harcama Kalemleri)

Ekipmanın adı	Tutarı (dolar)
Yapım ekipmanı	1.750.627,00
Motor araç ve parçaları	2.174.072,69
Teknik hizmetler	560.412,79
Nakliyat	559.887,52
TOPLAM	5.000.000,00

Kaynak: KGM Makine Şubesi, 26 Eylül 1950 tarihli raporu

Bu yardım programı kapsamında Türkiye'ye toplam 23.5 milyon dolarlık makine gelmiştir⁸²⁶. Makinelerin ikinci el olması, makineyi yeterince tanımayan teknik elemanlar tarafından kullanılmaları gibi nedenlerle sık sık tamir edilmeleri gerektiğinden, makinelerin bakımı için 376 bakım ünitesi ve 3 bölge atölyesi kurulmuş, ayrıca 1950'ye kadar 10 adet seyyar tamirhane oluşturulmuştur⁸²⁷. Kurulan bakım ünitelerinin sayıca fazlalığı, abartılı bir önlem olarak görülmemelidir. Zira, Mart 1950'ye gelindiğinde makinelerin yarısı kullanım dışı kalmış⁸²⁸, bu da ABD'nin Türkiye'ye makine verme konusunda daha seçici davranmasına, hatta geciktirmesine ortam hazırlamıştır⁸²⁹.

Makinelerle beraber bazı yol inşaat uzmanları da ülkemize gelmiştir. Kasım ayının ilk haftasında, 2. parti yol malzemelerinin de bu ayın ilk haftası içerisinde geleceği, ayrıca Kasım ayı içerisinde Amerikan Yol Dairesi'ne mensup 12 uzmanın geleceği, bu uzmanların Haziran 1948'e kadar ücretsiz çalışacakları, eğer o tarihten sonra kalmaları gerekli görülürse, masrafları hükümete ait olmak üzere yeni bir sözleşme yapılacağı haberleri, dönemin gazetelerine yansımıştır⁸³⁰.

Tekeli, Ulus'ta yayınlanan bir yazısında, Amerikalıların yardıma hazır olduklarını fakat verilecek paranın nereye kullanılacağını bilmek istediklerini belirtmektedir. Ayrıca Tekeli, Marshall Plânı'na karşı olanların, yardım konusunun millî hakimiyeti zedeleyici bir

⁸²⁵ **BCA**, Karar sayısı : 3/10292 12.1949 Bu malzemelerin 2490 sayılı kanun hükümlerine bağlı kalınmaksızın Amerikan Yollar İdaresi'nce pazarlıkla satın alınması ; Bayındırlık Bakanlığı'nın 22.10.1949 tarih ve 24068/17201 sayılı yazısı ile Maliye Bakanlığı'nın 22.12.1949 tarihli ve 112189-16/1864 sayılı görüşleri üzerine 22.10.1949 tarihinde Bakanlar Kurulu'nca kararlaştırılmıştır.

⁸²⁶ Şen, a.g.e., s. 120

⁸²⁷ **Türkiye Yol Techizatı Raporu**, Şose ve Köprüler Reisliği, Şubat 1949, s. 47

⁸²⁸ Bunların kullanım dışı kalmasının başka nedenleri de vardır. Bunlardan birisi, makinelerin çeşitliliği nedeniyle yede parça sorunun zaman zaman baş göstermesidir. Bir başka neden, sıkça yaşanan akaryakıt darlığıdır.

⁸²⁹ Şen, a.g.e., s. 121

⁸³⁰ **Cumhuriyet**, 5 Kasım 1947 ; **Ulus** 4 Kasım 1947

vasıf taşıdığını ileri sürdüklerini, halbuki bu yardım tekliflerinin belirli ülkelere değil, tüm Avrupa ülkelerine yapıldığını da eklemiştir⁸³¹.

Ayrıca, Bayındırlık Bakanlığı Şoseler Dairesi'ne ayrılan 15 milyon liranın ihtiyacı karşılamada yeterli olamayacağını düşünerek, 50 milyon liralık ek ödenek verilmesi için bir kanun tasarısı hazırlanmıştır.

Türk ve Amerikan uzmanların ortak hazırladıkları plânlara göre ülkemizde ilk etapta yapılacak stratejik ve ekonomik yolların tutarı 7-8 bin km.dir. Bunların, en stratejik görüneninden başlanacaktır ki bu yol, iki yılda tamamlanması kararlaştırılan ve İskenderun'dan başlayarak Malatya-Elazığ ve Erzurum yönünde 1200 km. yi bulacak olan güzergâhtır. Yapılan hesaplamalara göre bu yol, 9 m. genişliğinde ve günlük nakliye kabiliyeti 10 bin ton olacaktır. Bu yolun yabancı firmalara yaptırılabilmesi için Bayındırlık Bakanlığı, meclise sunduğu bir kanun tasarısıyla yetki istemiştir.

İnşası kararlaştırılan diğer büyük yol da İskenderun-Ankara-İstanbul yoludur. Bu yolun, Londra-Bağdat yolunun bir parçasını oluşturması ve 130 milyon dolara mal olması öngörülmüştür. Bazı İngiliz firmalarının bu yol için vakit geçirmeden teklifte buldukları görülmektedir⁸³².

Aralık başında Hiltz başkanlığında 8 kişilik bir uzmanlar heyeti ülkemize gelmiştir⁸³³. Heyetin başkanlığını yapan Hiltz, verdiği demeçte, Washington'da Yollar Genel Müdürlüğü'nde Türkiye'yi yollar bakımından kalkındırma emeliyle yaptıkları plân gereğince geldiklerini, Türkiye'de olmadığı zamanlar kendisine Mr. Williams'ın vekalet edeceğini ve başmühendis olarak Türkiye'de kalacağını açıklamıştır. Ayrıca Mr. Marsh, Türkiye yolları bakım baş uzmanı olarak görev yapacaktır. Mr.Wood finans ve idare işlerini düzenleyecek, Mr.Hartford köprülerle ilgilenecek, Mr.Starbird de makine ve malzeme konularına bakacaktır⁸³⁴. Hiltz, Türkiye'nin her yerini gezeceğini de eklemiştir.

Yol işlerini bir programa koymak üzere 26 Nisan'da Bayındırlık Bakanı Kasım Gülek ile Amerikan Yollar İdaresi'nden Hiltz arasında bir anlaşma imzalanmıştır⁸³⁵. Buna göre Bayındırlık Bakanlığı, Amerikalı uzmanlardan aşağıdaki konularda yararlanacaktır:

1- Yolları topografik oluşumlar bakımından incelemek.

⁸³¹ Esat Tekeli, "Amerikan Yardımı", **Ulus**, 23 Ekim 1947

⁸³² **Ulus**, 29 Kasım 1947

⁸³³ **Cumhuriyet** 2 Aralık 1947

⁸³⁴ **Ulus**, 27 Aralık 1947

⁸³⁵ Şen, **a.g.e.**, s. 121

2- Gerek bugünkü ve gerekse ilerde yapılması tasarlanan yollar hakkında etütler hazırlamak.

3- İnşa ve bakım metotlarını tespit etmek.

4- Gerekli tamir, atölye ve malzeme ihtiyaçlarını tespit etmek.

5- Yollar için gerekli olan laboratuvar ihtiyaçlarını incelemek.

6- Yol inşası için Türk personel yetiştirmek⁸³⁶.

Uzmanlar, genellikle iklim ve arazi şartları bakımından Türkiye'ye en çok benzeyen Batı Amerika'dan seçilmişlerdir. Bu uzmanlara, nereye ve ne için gidecekleri ve orada nelerin kendilerini beklediği hakkında çok açık bilgi verilmiştir⁸³⁷. Uzmanların sayısı 1948'de 20 iken sonraları sayılarında değişiklikler görülmüştür. Aşağıda bu personelin görevleri, sayıları ve çalışma tarihleri verilmiştir:

Tablo 51
(Amerikalı Uzmanlar Hakkında Sayısal Bilgiler)

PERSONELİN GÖREVİ	PERSONEL SAYISI				
	Ocak 1948	Ocak 1949	Ocak 1950	Ocak 1951	Ocak 1952
Mühendisler	11	12	12	11	10
Atölye şefi/ustabaşı	-	-	12	13	11
Ekipman Uzmanları	7	13	21	9	11
İdari personel	2	7	8	6	7
TOPLAM	20	32	53	39	40

Kaynak: Robert Lehman, "Building Roads and A Highway Administration in Turkey" Ed. Howard Teaf and Peter Franck, **Hands Across Frontiers: Case Studies in Technical Cooperation**, s. 373'den akt; Şen, **a.g.e.**, s. 124.

Yol misyonunun sorumlulukları, yeni bir karayolu yasa tasarısı hazırlamak; Türk personelini, Amerikan yapımı makineleri kullanma konusunda eğitmek; Türk yetkililerle birlikte karayolu yapımını denetlemek ve Amerikan yol yapım ve plânlama metotlarını hızla özümsemeye çalışan Türk personel ile rutin işleri plânlamak olarak tanımlanmıştır⁸³⁸.

A.Ali Çınar, yol yapımının büyük bir tekniği olmadığını, özellikle Türk mühendislerinin hiçbir ülkenin mühendislerinden geri olmadığını, Amerikalı uzmanların ülkemize yeni bir anlayış tarzı getirdiklerini söylerken, diğer yandan sayılarının fazla

⁸³⁶ **Cumhuriyet**, 28 Nisan 1948

⁸³⁷ Cummings, bu konuda şöyle diyor: "(...)Bazıları İskenderun, Konya, Elazığ gibi yerlerde yaşayacak. Köprü mühendisleri ve aileleri bazen aylarca bir trayler içinde kalacaklar ve Türkiye'nin odun kesen, su taşıyan halkı ile arkadaşlık edecekler. Buna karşılık, bunlardan pek azı Ankara'nın kokteyl partilerinde bulunacaklar(...)." **a.g.m.**, s.9

⁸³⁸ Şen, **a.g.e.**, s. 122

olduğu, Türk mühendislerinin de yapabilecekleri bir işte 30 kadar yabancı uzmana gerek olmadığı eleştirisini getirmiştir. Çınar'ın bir diğer eleştirisi uzmanlara verilen ücretler konusundadır. Uzmanların maaşlarını Türk hükümetinin Marshall Yardımı'ndan alarak verdiğini, fakat sonuçta tahsisatın bizde olduğunu haklı olarak söylemiştir⁸³⁹. Kemal Zeytinoğlu da Çınar'ı desteklemiş ve 1889'dan beri ülkemizde değerli yol mühendislerinin yetiştiğini, fakat onların bilgilerine güvenilmediğini, adeta bir yabancı uzman hastalığı olduğunu belirtmiştir.

Burdur milletvekili Fahrettin Altay ise Amerikalı uzmanları savunmuş, Türk mühendislerinin zaman zaman bazı basit yol işlerinde bile başarısız olduklarını söylemiştir. Altay, Silivri-İstanbul asfalt yolundan söz etmiş, burasını yapan Türk mühendislerin, yolun yapımı sırasında kuru toprakla birlikte yaş toprağı da koyduklarını, bu yüzden yolda çöküntüler meydana geldiğini, bunun Türk mühendislerin tecrübesizliğine bir örnek olduğunu iddia etmiştir⁸⁴⁰.

Amaç birliğinde olsalar da, yol faaliyetinde Amerikalı uzmanlar ile Türk teknik personeli arasında zaman zaman çalışmayı olumsuz yönde etkileyen durumlarla karşılaşmıştır. Dil sorunu nedeniyle Amerikalı uzmanlar ile Türk personel arasında iletişim sağlanamaması, Amerikalı uzmanların uygulamak istedikleri yeni metotlara Türk personelinin direnç göstermesi, Amerikalı uzmanların, Türkiye'deki yol teşkilatının nasıl işlediğini ve mevzuatı bilmemeleri, ülke farklılığını gözetmeden, ABD'deki şartlara göre hareket etmek istemeleri birebir ilişkilerde yaşanan temel sıkıntılar olarak dile getirilmiştir⁸⁴¹.

Amerikalı uzmanlar, sanayinin maliyet ve kalite bakımından zayıflığını, ulaşım imkânlarının yetersizliği nedeniyle piyasa faaliyetlerinin ihtiyaçlar ölçüsünde gelişmemesinde görmüşlerdir⁸⁴². Diğer taraftan uzmanlar başlangıçta görevleri karşılığı ek bir ücret alırken, bir süre sonra bu ek ücrete son verilmesi, Türkiye'de uygulanan barem sisteminin cazip olmaması, zamanla uzmanların Türkiye'de çalışmak istememelerine, onların yerine 2. sınıf denebilecek uzmanların getirilmelerine neden olmuştur.

⁸³⁹ **TBMMZC**, D:8, C:24, 37. Birleşim, 01.02.1950, s.23 Çınar, yabancıların genel olarak yarar yerine zarar getirdiklerini, yeni yapılan meclis binasını bir yabancımanın 3.5 milyona yapacağı vaadinde bulunurken, 52.5 milyon lira harcandığını da eklemiştir.

⁸⁴⁰ **Gös. yer.**, s. 24-25

⁸⁴¹ **Şen, a.g.e.**, s. 125

⁸⁴² Feridun Ergin, "İktisadî Vaziyetimiz İçin Amerikalıların Fikirleri", **Cumhuriyet**, (6 Temmuz 1947) Ayrıca Ergin, Anadolu'da arazinin arızalı olduğunu, demiryolu inşaatı ve işletmesinin pahalıya mal olduğunu, vagon darlığı, sevkiyatın ağırlığı ve masrafların fazlalığının, piyasalara süratle ve ucuza mal gönderilmesini engellediğini söylüyor. Üretim bölgesi ile pazarlar arasındaki bağlantıyı kurmak için düzgün şoseler yapılması ve yeterli miktarda benzin ve motorlu araç temin edilmesine ihtiyaç olduğunu belirtiyor.

Marshall Yardımı'ndan yararlanarak Amerika'dan uzman gelişini ve Amerika'ya Türk elemanlar gönderilmesini öngören 51 talepname verilmiştir. Bu taleplelerde, yaklaşık 100 uzmanın Amerika'dan gelmesi için yaklaşık 2.5 milyon dolar ; 226 Türk personelin de Amerika'ya gitmesi için 1.125.000 dolar istenmiştir. 51 talepnameden 23'ü kabul olmuş, 2'si reddedilmiştir. 26'sı ise inceleme aşamasındadır.

Nisan 1950 itibarıyla çeşitli daireler için bu güne kadar 20 uzman gelmiş⁸⁴³; 45 Türk personel de Amerika'ya gitmiştir. Uzmanlar şu konuları etüd etmişlerdir:

- 1- Maliye Bakanlığı'nda yapılması tasarlanan düzenlemelerin içeriğini tespit,
- 2- Tekel İdaresi'nin Çamaltı ve Yavşan Tuzlaları'ndaki üretiminin artırılması,
- 3- DDY'nın bugünkü yük ve yolcu tarifesinin incelenmesi, atölye ve tamirhanelerin ıslahı ve yeni teknisyenlerin yetiştirilmesi,
- 4- Sümerbank ve Karabük Demir-Çelik Fabrikaları'nın incelenmesi,
- 5- İstatistik Genel Müdürlüğü için 1950 nüfus sayımının yapılmasında müşavirlik,
- 6- Emekli Sandığı'nın organize edilmesi,
- 7- Ülkemizde çeşitli tarımsal ürünlerin üretiminin artırılması,

Türk maden işletmelerinde maliyet esasına göre basitleştirilmiş bir muhasebe sistemi kurulması.

4. Hilts Raporu :

Hilts Raporu, Türkiye'nin yol sorunu konusunda önemli bir dönüm noktası sayılan 1948 yılında, "*Türkiye'nin Yol Durumu*" adıyla yayınlanan rapordur⁸⁴⁴.

Amerikan yol heyeti tarafından hazırlanıp Bayındırlık Bakanlığı'na sunulan raporda, Tütengil'e göre, dikkate değer tavsiyeler yer almakta ve rapor, karayolu sorunumuzun bütününe ışık tutmaktadır⁸⁴⁵. Raporu hazırlayan Amerikan Federal Yollar Dairesi Başkan Yardımcısı Hilts'tir⁸⁴⁶.

⁸⁴³ Başta Hilts olmak üzere söz konusu uzmanların, Karayolları Genel Müdürlüğü emrinde çalıştıkları sürece yasak bölgelere girmelerine Millî Savunma ve İçişleri Bakanlıkları'nın uygun görüşleri alınarak izinler verilmiştir. Bu izinler konusunda bkz. **BCA**, 3/13682, 030..18.1.2, 126.70..12 ; **BCA**, 3/13743, 030..18.1.2, 126.73..13, **BCA**, 3/11228, 030..18.1.2, 122.42..7

⁸⁴⁴ Hilts, **Türkiye'nin Yol Durumu**, (ABD Devlet Yolları İdaresi Heyeti Başkanı H.E. Hilts tarafından hazırlanan ve Bayındırlık Bakanı'na sunulan rapor) Ankara, Şubat 1948, s. 12

⁸⁴⁵ Tütengil, **a.g.e.**, s. 21

⁸⁴⁶ Ülkemize ilk kez 1947 yılında gelen ve incelemeleri sonucu yukarıda zikredilen raporu hazırlayan Hilts, aynı zamanda 1936-1953 yılları arasında Amerikan Devlet Karayolları Teşkilatı'nın Plânlama ve Fen Heyeti Komitesi'nin başkanlığını yapmıştır. 1947'den sonra 4 kez daha ülkemizde incelemelerde bulunan Hilts, Ağustos 1953'te ölmüştür. **Karayolları Bülteni**, Yıl : 3 , S: 35, (Eylül 1953), s. 1

Raporda, “karşılıklı işbirliği ile yeter bir Türk devlet yolları sisteminin işlemesi için gerekli idarenin kurulması” kararlaştırılmakta, “merhaleli inşa sistemi tatbik edilerek ve ulaştırmada koordinasyona varılarak yeni bir anlayış ve teşkilatla Türkiye’nin karayollarının ele alınması” üzerinde durulmaktadır⁸⁴⁷.

Tavsiyeler, “teşkilat”, “finansman”, “yol ihtiyacı”, “plânlaştırma ve programlaştırma”, “etüt ve plânlar”, “kontrol ve malzeme”, “mühendislik standartları” ve “muhasabe” başlıkları altında raporda ayrıntılı şekilde belirtilmiştir. Raporun dikkat çekici bir noktası da karayolları ulaştırmasının bazı üstün özelliklerinin sayılmasından sonra, o ana kadar Türkiye’de izlenen demiryolu politikasını eleştirmesidir. Eleştirisinde Hiltz, “ulaştırma araçlarındaki gelişmenin toplu bir ulaştırma politikasıyla sevk ve idare edilememiş olması” üzerinde durmaktadır⁸⁴⁸.

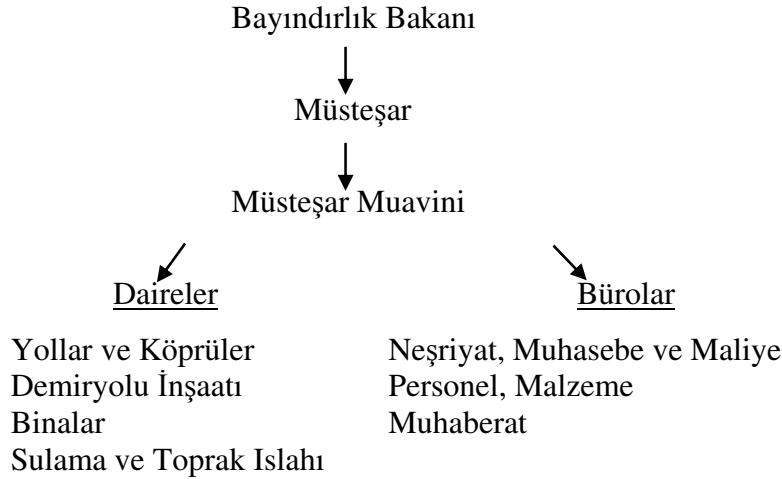
Bayındırlık Bakanlığı’nın teşkilatlanması konusu raporda geniş yer bulunmuştur. Yol ve köprülerin inşası ve bakımının, programdan önce olduğu gibi Bayındırlık Bakanlığı Yollar ve Köprüler Genel Müdürlüğü tarafından yapılmasına devam edilmesi uygun görülmüştür. Fakat teşkilatın yapısı konusunda çeşitli tavsiyeler verilmeden de geçilmemiştir. Bir örnek vermek gerekirse; halen Yollar ve Köprüler Genel Müdürlüğü’ne teçhizat satın almak ya da personel alınmak istendiğinde, bu işlerle uğraşan bürolara başvurulmakta, bürolar da ellerindeki fona göre bu isteği kabul ya da reddetmektedirler. Eğer büro reddederse, yapılacak tek şey bakana durumu bildirmektir. Tavsiye ise şudur: “YGM, gerektiğinde bizzat kullanabileceği gelir kaynakları yaratmalı ve başlı başına muhasabe, muhabere, malzeme ve personel servislerini kurmalıdır. “

Ayrıca, YGM’nin önemli bazı görevler açısından bakanlığa bağlı olmaksızın ve hükümetin genel idari durumuyla ilgili kanun ve talimatnamelerin de birçok faaliyeti sınırladığı, bunun da israfa ve karışıklıklara neden olduğu belirtilmiştir⁸⁴⁹. Hiltz, teşkilat yapısı konusunda aşağıdaki projeyi öne sürmüştür:

⁸⁴⁷ Hiltz, **a.g.e.** ,13

⁸⁴⁸ **A.g.e.**, s. 26

⁸⁴⁹ Örneğin, YGM’nin malzeme servisi, mahalli malzemelerden örnekler sağlamak amacıyla araziye çıkıp, bu malzemenin ne dereceye kadar yol inşaatına uygun olduğunu deneyecek ekipler, personelden yetiştirilmiş, fakat bunların görevleri için gerekli jeep temininde zorluklarla karşılaşmıştır. Bu gibi araçların alınması için gerekli tahsisat YGM’nin bütçesinde var fakat Divan-ı Muhasebatın da onayı gerekiyor ve bu da haftalar alabiliyor. Bu uzun onay süresince, aracı olmayan personel için 2000 lira harcanmıştır. Bir başka örnek; açık arazide karşılaşılabilecek masraflar için 50 lira gibi az bir avans sağlanması bile 1 hafta uğraşmayı gerektirmektedir. (Kerwin, **a.g.m.**, s.172-173)



Hilts, daha rapor yayınlanmadan önce, ülkemizi inceleme aşamasında iken⁸⁵⁰ verdiği bir demecinde yol finansmanı konusunda en verimli sistemin “*tahsisî varidat*” sistemi olduğunu, yani ülkede halktan yol için alınan tüm vergilerin en son kuruşuna kadar yol için açılacak bir fonda toplanması gerektiğini, nakil vasıtalarından alınan tüm vergilerin de yola harcanmasının şart olduğunu, aynı zamanda ithâl edilen nakil vasıtaları ile bunlara ait lastik, yedek parça ve akaryakıtlardan alına her türlü verginin yol davasına harcanması gerektiğini, bu paranın zamanla artacağını, çünkü yeni yollar sayesinde nakliyatın artacağını, bunun da vergiyi artıracağını belirtmiştir⁸⁵¹.

Hilts, yaptıkları çalışmalar sonucunda Türkiye'nin 10 yol bölgesine ayrıldığını, buralarda yol makinelerinin bakım ve tamiri için 10 atölye yapılacağını, bunlardan İstanbul, Ankara ve Mersin'de yapılacak atölyeleri, plânın ön safhasına aldıklarını, İskenderun'da 4 makinist kursu kurduklarını, burada 600 kişinin yetişeceğini, yol yapılırken elektrik santrallerinin yerini de hesaplamak gerektiğini söylemiştir.

Türkiye'nin ihtiyacı olan yol uzunluğunu ve bunun maliyetini de hesaplayan Hilts, Türkiye'nin 50 bin km. yola ihtiyacı olduğunu⁸⁵², bunun için 2.5 milyar lira gerektiğini,

⁸⁵⁰ Hilts, Ankara, İstanbul, Edirne, Gelibolu, Çanakkale, Ayvalık, İzmir, Bergama, Bursa, Selçuk, Kuşadası, Balıkesir, İzmit'i kapsayan ve 2 hafta süren bir inceleme gezisine çıkmıştır. İncelemeler sonucunda bu yollarının ıslahının gerektiğini bakanlığa bildirmiştir. Gezi sırasında Ayvaciğlılar'dan oluşan bir heyet ziyaretine gelmiş ve topladıkları 300 bin lirayı gösterip yol konusunda yardıma hazır olduklarını bildirmişlerdir. (**Cumhuriyet**, 28 Nisan 1948)

⁸⁵¹ **İktisadi Yürüyüş**, C: 9, S: 195, (12 Şubat 1948), s.4

⁸⁵² Sonraki yıllarda Bayındırlık Bakanı Tefik İleri, Türkiye'deki yolların uzunluğu konusunda Hilts ile ilgili bir anısını şöyle anlatmıştır: “1948'de Samsun Bölge Müdürü idim. Ankara'ya gelip Mr. Hilts ile görüştim. Duvarda bir Amerikan haritası, bunun ortasında da aynı oranda yapılmış Türkiye haritası aktarılmış, yolları çizilmiş. “Nedir bu?” dedim. “Bu harita, Amerika'da Anadolu genişliğindeki alan içindeki mevcut yolu gösteriyor.” Biz o zaman Türkiye'de gaye olarak 20 bin km. yolun tahakkuku peşindeydik. Amerikalı bana dedi ki: “Amerika'da Türkiye büyüklüğündeki bir arazi parçası üzerinde 400 bin km. yol var.” Genç bir Türk mühendis olarak meyas oldum, başım öne düştü. Hilts, “Meyas olma genç

ayrıca 150 bin km.lik de köy yoluna ihtiyaç bulunduğunu, köy yollarının da 1.5 milyar lira tutacağını, böylece toplam 4 milyarın gerektiğini belirtmektedir⁸⁵³.

Hilts'in öngördüğü yol uzunluğu, Türkiye'nin gerçek ihtiyacını yansıtmakla beraber, çıkarılan maliyet, Türkiye için gerçekten tek başına altından kalkılabilecek oranda görülmemektedir. II. Dünya Savaşı'na girmese de savaşın ekonomik zorluklarını derinden hisseden ve yıllık bütçesi 1 milyar lira civarına olan bir ülkenin karayolları ıslahı için gereken para gerçekten korkutucudur.

Plânlaştırma ve programlaştırma konusundaki tavsiyelerine bakıldığında; "Demiryolu, denizyolu, karayolu ve havayolu nakil imkânlarının uygun bir şekilde birbirleriyle ilk fırsatta koordine"nin üzerinde önemle durulduğu görülmektedir. Ayrıca, devlet yolları üzerinde işleyen tüm nakil vasıtalarının hacim, sınıf, ağırlık, orijin ve yönleri hakkında derhal bir seyrüsefer etüdü yapılmasının gereğini de vurgulamıştır. Bu bölümdeki önemli tavsiyelerden biri de yol gelir kaynakları hakkında malî etütlerin genişletilmesine ve yollardaki trafiğin tüm ülke ekonomisi üzerindeki etkisinin tespitine yöneliktir.

Etüt ve plânlar konusunda, tüm yol etüt ve plânlarının Yollar ve Köprüler Genel Müdürlüğü'nün kendi teşkilatı tarafından yapılmasının, kontrol ve malzemenin laboratuvarlarda teknik denemeye yine müdürlükçe alınmasının uygun olacağı değerlendirilmiştir.

Mühendislik standartları konusunda, tüm mühendislik standartlarının kontrolünün sürekli yapılmasının gerekliliği vurgulanırken, yol inşaat ihalesine katılmak isteyen müteahhitlerin iş yapabilme kapasitelerinin belirlenerek, her müteahhide bir mevsimde bu kapasiteye göre iş verilmesinin gerekliliği üzerinde durulmuştur.

Muhasebe konusunda ise, devlet yolları sisteminin, muhasebe ve idari kontrol bakımından yüzer km.lik kontrol kesimlerine ayrılması öngörülmüştür.

1949 Kasım ayında ülkemize tekrar gelen Hilts, Anadolu'nun çeşitli yörelerine 3 haftalık bir inceleme gezisi yaptıktan sonra Ankara'ya dönmüş ve Gazeteciler Cemiyetinde bir basın toplantısı yapmıştır. Hilts toplantıda şunları söylemiştir: "Yol konusunda Türkiye ile işbirliğimizin esas amacı, Türkiye'de her mevsimde geçide elverişli ve mümkün olduğu kadar uzun bir yol şebekesi kurmaktır⁸⁵⁴.(...)"

mühendis ! 25-30 sene evvel Amerika da yol bakımından sizin bugünkü halinizde idi." dedi."(Zafer, 21 Kasım 1958)

⁸⁵³ A.g.k.

⁸⁵⁴ Ulus ve Zafer, 22 Kasım 1949

Hilts, 1948 yılında Türkiye'ye askerî yardım tertibinden gelen ve Marshall Yardım Plânı'na göre gelecek olan çeşitli yol malzemesinin en çok kullanılacağı alanın, kademeli inşaat işleri olduğunu belirtmiş, bu sistemle Türkiye'nin, 1952 sonunda 66 bin km.lik bir yol şebekesine sahip olacağını eklemiştir.

Hilts'in konuşmasının satır aralarında, Türkiye'nin Marshall Plânı'nda ele aldığı konular arasında "*bazı madenlerin inkişaf ettirilmesi*" konusunun da bulunduğunu, devlet yollarından maden merkezlerine şube yolları yapılacağını belirtmesi, ABD'nin Türkiye yollarına neden bu kadar gönüllü bir şekilde yardım yaptığını da açıklamaktadır. Bu durum bizlere, Osmanlı Devleti'nin son döneminde yabancıların devletten aldığı demiryolu işletme imtiyazlarını çağrıştırdığı gibi, günümüzdeki Amerikan politikalarının ana hedeflerinden biri olan "*dünyadaki kaynakları küreselleştirme*" girişimlerinin o dönemdeki çekirdek oluşumlarını da göstermektedir.

Hilts, bundan sonra *yol bakım atölyeleri* hakkında bilgi vermiştir. Özellikle İstanbul, Elazığ, İskenderun ve Mersin'de bulunan atölyelerin her bakımdan modern bir şekilde donatıldığını, bu büyük tipteki atölyelerden başka 15 adet de küçük ölçekli şube atölyelerinin bulunduğunu, bu atölyelerin % 80 oranında bitirilmiş olduğunu belirtmiştir.

Konuşmasının son bölümünde Hilts, Türkiye'de bürokrasinin ve politikanın önemli bir sorunu olan *personelin sık görev değiştirmesi* konusuna dikkat çekmiştir. Yol meselesini yürütmek için usta personele ihtiyaç bulunduğunu, usta personelin iş güvencesinin sağlanması gerektiğini, bunların sık sık ve çok değişik birimlerde görevlendirilmesinin yol davasına zarar vereceğini açık bir dille belirtmiştir.

5. 9 Yıllık Yol Programı :

Hilts'in Bayındırlık Bakanı Kasım Gülek'e 26 Şubat 1948'de sunmuş olduğu rapor doğrultusunda, adı geçen daire ile işbirliği sağlandıktan sonra, 1948 yılında $3 \times 3 = 9$ şeklinde formüle edilebilecek olan ve toplam dokuz yılda kademeli olarak karayolları ağını geliştirmeyi amaçlayan bir yol programı tasarlanmıştır⁸⁵⁵. Amerikan heyeti, 9 yıllık programını kabul etmekle birlikte, ayrıntılı plânın ancak personel, malzeme, teçhizat ve her şeyden önce para fonlarının temini gibi kesin olarak bilinen şartların varlığı halinde hazırlanabileceği noktasında ısrarcı olmuşlardır. Yani Amerikalılar 1 yıllık kesin plâna, ertesi yıl için de muvakkat programa taraftardır.

⁸⁵⁵ Kerwin'e göre, bu anlaşmanın, Türk Hükümeti'nin yardımlar sona erdikten sonra da ya da program tamamen uygulanıncaya kadar Amerikan Yollar Heyeti'nin bu programda ortak çalışması yolunda bir arzusunu içermesi de dikkate değerdir. (a.g.m.,s.169) ; Tütengil, a.g.e., s.33-34

ABD Federal Yol Teşkilatı'nın Türkiye'de bulunan uzmanları ayrıca, 1948 yılında Türk- Yunan Yardımı kapsamında satın alınan yol makineleri ve ekipmanın kendi seçtikleri yollarda kullanılması isterken, Amerikan yönetimi de Marshall Plânı fonları ile sağlanan ekipmanların yalnızca öncelikli olarak kabul edilen devlet yolları ağı ve E.C.A. açısından önemli bulunarak yapılması istenilen yollarda kullanılması konusunda ısrarcıdırlar.

Programa daha temkinli ama daha sağlam adımlarla yaklaşan Amerikalıların aksine, hükûmet yetkililerin verdiği demeçler, yıllarca yol sorunundan çok çekmiş bir ülkenin vatandaşları olarak, artık beklemeye tahammülümüzün kalmadığını gösterecek niteliktedir. Örneğin dönemin Bayındırlık Bakanı, yurdun çeşitli yerlerinden gelen ve Hilts'ın de katıldığı bir toplantıda, 3 yıllık ve 3 devrede uygulanması düşünülen yol programımızın, dışardan temin edilen kredilerle daha kısa bir zamanda gerçekleşmesinin mümkün olacağını söylemiştir⁸⁵⁶.

Program, Bakanlar Kurulu'nun 8 Ağustos 1948 tarihli ve 3/7840 sayılı kararıyla onaylanmıştır⁸⁵⁷. Türk Hükümeti, yardım fonları tükendikten sonra da Amerikan Yollar Heyeti'nin ücretlerini ve diğer masraflarını dolar ya da TL. olarak ödemeyi üzerine almıştır.

Programın kararnameyle çıkartılması ve meclise getirilmeden hükümet tarafından onaylanması, mecliste çeşitli tartışmalara neden olmuştur. Örneğin Emin Soysal (Maraş), Bayındırlık Bakanlığı'nca hazırlanan bu geniş çaplı programın onanmasından TBMM'nin haberi olmamasını eleştirmiş, bu onamaya göre devlet yolu ağı programının gerektirdiği finansın kaynağı olacak olan TBMM'nin, konuyla ilgili kararı ve bilgisinin olmayacağını, bunun, milletin TBMM'ye verdiği yetkinin hükümet tarafından alınması olduğunu ifade etmiş ve bu onamanın TBMM'den geçmesinin neden sakıncalı bulunduğunun açıklanmasını istemiştir⁸⁵⁸.

Bu soruyu yanıtlayan dönemin Bayındırlık Bakanı Nihat Erim, yol faaliyetinin esneklik istediğini, bu onamanın TBMM'ye bırakılması halinde faaliyetlerde bir tür “donma” olacağını savunmuştur. Koşullar gereği, güzergah değiştirmek istenilirse, her seferinde TBMM kararı gerekeceğini, bunun ise işlerin engellenmesine yol açabileceğini belirtmiştir⁸⁵⁹.

⁸⁵⁶ **Cumhuriyet**, (28 Ağustos 1948)

⁸⁵⁷ Berksan, **a.g.e.**, s.3

⁸⁵⁸ **TBMMZC**, D:8,C: 14, 15. Birleşim, 6 Aralık 1948, s325

⁸⁵⁹ **Gös. yer**

1 Şubat 1950 tarihli *Yollar Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Kuruluş Kanun Tasarısı* görüşmelerinde, Burdur milletvekili Ahmet Ali Çınar da programın onaylanma şekline tepki göstermiştir. Bunun yanısıra, Bayındırlık Bakanlığı'nca hazırlanan yol programına göre dokuz yılda 23.000 km yol için toplam bir buçuk milyar lira harcanması gerektiğine işaret etmiş, bu yönü ile plânın iyi bir inceleme ürünü olmadığını, acele düzenlenmiş bir taslak olduğunu ifade etmiştir. Birçok önemli yolun program dışında kaldığını düşünen milletvekili, bu nedenle programda değişiklik yapılması gerektiğini dile getirmiştir.

Bayındırlık Bakanlığı tarafından programı tanıtım amacıyla hazırlanan broşürün önsözünde bakan Nihat Erim'in sözleri, Türkiye'de ulaşım politikasının köklü değişikliğinin adeta kamuoyuna duyurulmasıdır : “20 – 30 yıl önce demiryolları başta, şoseler ikinci plânda gelirdi. Fakat bugün iş değişmiştir. Her türlü nakil vasıtalarının gelişmiş olması, şoselerin ehemmiyetini birden artırmıştır. Özellikle orduları motorlarla cihazlamak zarureti, şoseleri ön plâna almayı aynı zamanda bir millî savunma ihtiyacı haline koymuştur⁸⁶⁰.(…)” Erim ayrıca, 23 bin km. tamamlandıktan sonra, 20 bin km.lik bir yolun ele alınmasının da düşünüldüğünü ekleyecektir.

Yol programı, karayollarının gelişimi meselesini 3 önemli noktadan ele almaktadır:

- 1- Düzenli ve etkili çalışan bir Karayolları Genel Müdürlüğü kurulması,
- 2- Sistem dahilindeki yolların modern metotlarla inşası,
- 3- Düzenli tamirle mevcut yolların iyi bir şekilde korunması.

Programın inşa safhasında ise tamamıyla yeni yolların inşaatından çok, mevcut yolların ıslahına önem verildiği görülmektedir. Yollar Müdürlüğü'nün, ancak hafif tamir ve inşa işlerini üzerine alması, daha ağır inşaatı müteahhitlere devretmesi öngörülmüştür. İlk olarak 6395 km.lik yolun ıslahına gidilecektir. Bunun 782 km. sini ağır inşaat oluşturmaktadır. Bu 782 km.nin 481 km.si o dönemde müteahhitlere verilmiştir⁸⁶¹. Aşağıda, programın ilk safhasını oluşturan yollar verilmektedir:

Tablo 52
(9 Yıllık Yol Programının İlk Safhasına Dahil Yollar)

YOLUN ADI	UZUNLUK(KM)
İstanbul-Beypazarı-Ankara	474
Ankara-Aksaray-Tarsus	496
Mersin-Toprakkale	150
Ankara-Eskişehir-İzmir	750

⁸⁶⁰ **Yol Davamız- 9 Yılda 23.000 km.**, s.2

⁸⁶¹ O tarihte Türkiye'de çok az müteahhidin modern inşaat yapabilmek için gerekli nitelik ve donanımına sahip bulunduğu söylenebilir. Buna rağmen YGM, ağır inşaat makinelerine yatırım yapmaktan kaçınmıştır.

Geyve-Eskişehir-Afyon-Antalya	540
Bandırma-Manisa	269
İzmir-Aydın-Kalaycıdağ	469
Kalaycıdağ-Bolu-Ankara	318
Yeniçağa-Zonguldak	116
Afyon-Ulukışla	449
Konya-Kulu iltisakı	164
Ankara-Yozgat-Erzincan	884
Çerikli-Çorum-Samsun	307
Sivas-Kayseri-Kemerhisar	345
Elazığ-Bingöl-Muş	283
Bahçe-G.Antep-Urfa-D.Bakır	421

Kaynak: 1948-1960 Yılları KGM Çalışmaları Hakkında Rapor, Bayındırlık Bakanlığı KGM Plânlama Fen Heyeti, Nisan 1961.

Programın ikinci safhasındaki yolların seçiminde, birinci safhadakilere çok daha işlerlik kazandırabilecek yapıda olmaları gözetilmiştir. Toplam uzunluğu 7011 km. olan bu yollar aşağıdadır:

Tablo 53
(9 Yıllık Yol Programının İkinci Safhasına Dahil Yollar)

S.NO.	YOLUN ADI	S.NO.	YOLUN ADI
1	Bulgar sınırı- İstanbul	13	İnebolu-Ankara
2	Havza-Eceabat	14	Gölbaşı-Boğazköprü
3	Çanakkale-İzmir	15	Ereğli-Hopa
4	Aydın-İçel	16	Merzifon-Malatya
5	Konya-Manavgat	17	Adana-Karataş
6	Konya-Silifke	18	Hatay yolları
9	Baladız-Çeltikçi	19	Elazığ-Mardin
10	Çanakkale-Bandırma	20	Diyarbakır-Silvan
11	Sığırcı-Bilecik	21	Muş-Tatvan
12	Bursa-İzmit	22	Trabzon-Erzurum-İran sınırı

Kaynak: Türkiye Yol Teçhizatı İhtiyaç Raporu, Şose ve Köprüler Reisliği, Şubat 1949, s. 7-8.

Üçüncü safhadaki yollar ise 7349 km.dir ve devlet yol sisteminin her yere ulaşmasını sağlayacak niteliktedir. Buna ek olarak, ABD'nin özel isteğiyle ve özel ödenekle yapılmakta olan İskenderun-Erzurum yolu vardır⁸⁶².

Bu programın tam anlamıyla başarıya ulaşmadığını söyleyebiliriz. Barda'ya göre bu başarısızlığın nedeni, son yıllarda bu programın uygulanması için gerekli çabanın

⁸⁶² Türkiye Yol Teçhizatı İhtiyaç Raporu, Şose ve Köprüler Reisliği, Şubat 1949, s. 7-8

gösterilmeyişidir⁸⁶³ ki daha program yapılırken, yardımın bittiği yıl olan 1952'den sonra Türk hükümetlerinin bu işe yalnız devam edemeyecekleri konusundaki kaygılarının bu bağlamda haklı çıktığı söylenebilir.

CHP'nin "9 yılda 23 bin km. yol" sloganıyla özetlediği yol programı, DP tarafından eleştirilmiştir. Kemal Zeytinoğlu, Günaltay hükümetinin programında 1949 yılı Bayındırlık Bakanlığı için 60 milyon liralık bir harcama öngörüldüğünü, geçmiş yıllarda harcanan 10-15 milyonun 60 milyona çıkarılmasının büyük bir atılımı gibi gösterildiğini, fakat 1948 programının bile gerçekleştirilemediğini belirtmiştir⁸⁶⁴.

Zeytinoğlu'nu yanıtlayan Bayındırlık Bakanı Şevket Adalan, 60 milyonluk bütçenin hayal olmadığını ve rekor bir bütçe olduğunu, bu paranın 40 milyon lirasının ödenek olduğunu, ayrıca vilayetlerden alınacak % 15 nafia hissesi, doğu illeri yolları için ayrılan 5 milyon liralık pay ve Marshall yardımı gereğince alınacak 5 milyon dolar (yaklaşık 13 milyon lira) ile birlikte 60 milyon rakamına ulaşılacağını söyleyen Adalan, buna ek olarak Dünya Bankası'ndan da 18 milyon dolar daha alınacağını da eklemiştir.

1948 yılı, daha önce de belirtildiği gibi karayolları için bir dönüm noktasıdır. Cumhuriyet'in ilanında bu yıla kadar demiryolu politikası ulaşıma damgasını vurmuştur. Devlet adamları da yaptıkları açıklamalarda, verdikleri demeçlerde bu politikayı sık sık vurgulamışlardır⁸⁶⁵. "Bir karış fazla şimendifer" parolası, ulusal bütünlüğü, varlığı ve bağımsızlığı da aynı zamanda sembolize etmiştir. Demiryolu politikası aynı zamanda Doğu Anadolu'nun imarı, kalkındırılması ve bu bölgedeki asayişsizliğin önlenmesindeki en önemli koz olarak görülmüştür⁸⁶⁶. Kerwin'e göre, karayolundan çok demiryoluna önem verilmesinin sonucu olarak, ucuz ve elverişli karayolu nakliyatının İç Anadolu'nun kalkınmasının zorunlu bir faktörü olduğu gerçeği anlaşılamamıştır⁸⁶⁷.

⁸⁶³ Barda, a.g.e., s.287

⁸⁶⁴ TBMMZC, D: 8 C:16-1, İc:2, Birleşim : 53, 26.02.1949,s. 713

⁸⁶⁵ İsmet Paşa'nın Siyasi ve İçtimai Nutukları, s.181, 289, 292-327-, 356-357, 497 ; Celal Bayar'ın Söylev ve Demeçleri (Ekonomik konulara dair), s.213,246

⁸⁶⁶ Yol sorunu sadece doğuda değil, ülkenin batısında da kendisini fazlasıyla hissettirmiştir. Verimli toprakların bulunduğu Batı Anadolu'da da yolsuzluk nedeniyle ürünün tarlada kaldığı ya da yeteri kadar tüketim merkezlerine ulaşamadığı görülmektedir. Bu konuda Kadir Oğuz'un gezi izlenimi ilgi çekicidir. Oğuz, İstanbul'a çok yakın olan ve zeytincilik ve bağcılık yapılan bir yöre olan İznik ve çevresinde bile yol sorunu yaşandığını, İznik tüccarları arasında İsveç'e üzüm ihracatı yapanlar bile olduğunu, fakat yol sorununun, daha fazla ihracatı engellediğini belirtmiştir. (Kadir Oğuz, "Yol Durumumuz", İktisadi Yürüyüş, C: 9, S: 203 (8 Haziran 1948), s.6)

⁸⁶⁷ Kerwin, a.g.m.,s.167 Yazar, kendi ülkesi olan ABD'nde, ancak uzun mesafe ve büyük miktarlarda mal söz konusu olduğu zaman demiryollarının karayollarına oranla daha ekonomik olduğunun tespit edildiğini de belirtiyor.

1948 ve sonrasında karayollarına verilen önem ise “yurt savunması, iktisadi zaruretler, içtimai icaplar ve iç-dış turizm” şeklinde açıklanmıştır⁸⁶⁸. Devlet yollarının seçiminde, “anayollara bağlanması, nüfus kıstası, ticarete intikal eden istihsal değer kıstası” üzerinde durulmuştur⁸⁶⁹. Daha sonra bu ölçütlere, “turistik önemi olan yerler” de katılmıştır⁸⁷⁰. Nisan 1948’deki gezisi sırasında Hiltz, İzmir bölgesinde de incelemelerde bulunmuştur. Hiltz, Efes ve Bergama tarihi şehirlerini birbirine bağlayan yolların yapımı için özel bir kanunla turistik yollar teşkilatının kurulmasının ve tahsisî varidat prensibinin bu bölgeden birkaç yıl önce başlatılıp olumlu sonuçlar vermesinin takdire değer olduğunu belirtmiş ama bir uyarı yapmadan da geçememiştir : “Ancak mahallî teşkilatın bu kaynaktan verimli bir şekilde yararlanamadığını ve yollara yeteri kadar bakılmadığını gördüm. Bayındırlık Bakanlığı’nun üzerinde çalışmakta olduğu yol teşkilatı konusuna girecek olan turistik yolların da sistemli çalışmalarla modern yollar ve asfalt yollar haline getirilmesi lazımdır. Bu tarihi yapılara giden yolların bir an önce yapılması büyük yarar sağlayacaktır⁸⁷¹(...)”

Mayıs 1948 itibarıyla Amerika’nın ulaşımaya yönelik yardımlarını şu şekilde sıralayabiliriz⁸⁷²:

- 1- Türk hava meydanlarının ıslahı için Export - Import Bank ’ta açılan 3 milyon 600 bin dolarlık kredi. (Belirtilen tarih itibarıyla henüz kullanılmamıştır.)
- 2- Bazı tesisler için aynı bankada açılan 25 milyon dolarlık kredi. (Önemli kısmı demiryolu malzemesi için kullanılmıştır.)
- 3- Gemi satın almak için Denizcilik Komisyonu’nun açtığı 2.919.811 dolarlık kredi. (Hepsi kullanılmıştır.)
- 4- Denizcilik Komisyonu’ndan alınmış gemilerin tamir ve tadili için açılan 8 milyon dolarlık kredi.(Belirtilen tarih itibarıyla kullanılmaktadır.)
- 5- Denizaşırı ülkelerdeki fazla savaş malzemesini tasfiye ofisinin açtığı 10 milyon dolarlık kredi. (Önemli bir kısmı kullanılmıştır.)
- 6- Türk-Yunan Askerî Yardım Kanunu gereğince Türkiye’ye ayrılan 100 milyon dolarlık tahsisat. (Bunun 5 milyon doları stratejik yollara sarfedilecektir.)

Amerikan ekonomi dergisi *Fortune*’un son sayısında “Paramızı yerinde sarf ettiğimiz tek ülke” başlıklı ve Mr. Hall Lehrmann imzalı yazıda şu ifadelere yer verilmektedir : “Bir

⁸⁶⁸ Berksan, *Yol Davamız*, s.17

⁸⁶⁹ *Devlet Yolları İktisadi Revizyonu*, Mart 1952, s.5

⁸⁷⁰ *A.g.e.*, Mayıs 1954, s.1

⁸⁷¹ *Cumhuriyet*, 28 Nisan 1948

⁸⁷² *Cumhuriyet*, 18 Mayıs 1948

tek Amerikan zırhlı tümeninin teçhizi 200 milyon kadar tutmaktadır. Halbuki Amerikan Hükümeti, hemen hemen bu kadar bir para sarfı ile Türkleri mücadele kabiliyeti yüksek bir müttefik haline getirmek konusunda büyük bir adım atmıştır(...) Türkler, Amerikalıların yaptığı veya istediği her şeyin doğru olduğunu düşünmektedirler⁸⁷³.(...)”

Bu yazının çıktığı günlerde, bir süredir Amerika’da bulunan Marshall Plânı Türkiye Yollar Kısmı başkanı Jesse E. Williams, Türkiye’ye dönmüştür. Williams yaptığı açıklamada, “ABD’de iken yollar için yeni malzeme alınması işiyle meşgul oldum. Yardım faslının yollara tahsis edilen 3.5 milyon dolarlık bölümü ile bu defa memleketinize taş kireci, silindir, traktör,kürek ve yol için diğer lüzumlu malzeme gönderilecek.” demiş ve şu ilginç tümceyi de sarf etmiştir: “Biz, esas itibarıyla Türkiye’nin yollar inşaatında sadece tavsiye vermekle yetiniyoruz⁸⁷⁴.”

Türkiye’ye kredi açarak yardım sağlayan bir ülke ve bu kredi ile ne alınacağını bizzat belirleyen ve hatta belirlediği malzemeyi gidip ülkesinden alan bu ülkenin personelinin, yapılan işi sadece tavsiye düzeyine indirilmesi, o gün için olmasa bile artık bugün için acı acı gülünecek bir tablo oluşturmaktadır.

6. Karayolları Genel Müdürlüğü’nün Kuruluşu :

Daha önce görüldüğü gibi Bayındırlık Bakanlığı ile Amerikan Yol Heyeti arasında 26 Nisan 1946 tarihinde⁸⁷⁵ bir anlaşma imzalanmış, heyet öncelikle müstakil bir genel müdürlük kurulmasını ve bu konuda ABD Yollar İdaresi’nin örnek alınmasını tavsiye etmiştir. Fakat bu kuruluşun kurulması için birkaç yıl geçmesi gerekmiştir. 1948 yazında, karayollarına yönelik bir kurumun kurulacağı yolunda haberler çıkmaya başladıysa da yasa önerisi ancak Günaltay Hükümeti zamanında, 27 Mayıs 1949’da meclise sunulabilmiştir⁸⁷⁶. Tasarının gerekçesinde , “Milletlerarası şöhreti haiz bulunan Amerikan yol uzmanı”nın tavsiye ve önerilerinin, tasarının hazırlanmasında göz önüne alındığı belirtilmiştir. Söz konusu kişi tabii ki Hilts ve onun raporudur. KGM teşkilatı da “Amerikalı yol uzmanının tavsiye ettiği esasları yerine getirecek şekilde⁸⁷⁷” tertiplenmiştir.

⁸⁷³ Cumhuriyet, 13 Nisan 1950

⁸⁷⁴ Cumhuriyet, 11 Nisan 1950

⁸⁷⁵ Robert Kerwin makalesinde bu tarihi 20 Nisan olarak göstermiş olup, Cemil Koçak da bu tarihi Kerwin’den aynen almıştır. Fakat asıl tarih 26 Nisan olacaktır.

⁸⁷⁶ Cemil Koçak, “Demiryolundan Karayoluna”, Tarih ve Toplum, C: 12, S: 70, (Ekim 1989), İstanbul, s: 18

⁸⁷⁷ TBMMZC, D : 8, C : 24, 37. Birleşim, 01.02.1950, S. Sayısı: 148 (Gerekçede ayrıca şu ifadeler de yer almıştır :“ Yurdumuzun başlıca ihtiyaçlarından biri hiç şüphesiz önemli bölge ve merkezlerimizi, demir, deniz ve hava istasyonlarımızı birbirlerine bağlayan, motorlu taşıtların her mevsimde gidiş ve gelişine elverişli bir yol ağıdır. Millî ekonomimiz, millî emniyetimiz, böyle bir yol ağının bir an evvel kurulmasına

Bu kanun hakkındaki görüşmelerin başlaması ancak 1950 başlarında gerçekleşebilecektir. 1 Şubat'ta, *Yollar Genel Müdürlüğü Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Tasarısı* olarak başlayan görüşmeler, Bolu milletveklili İhsan Yalçın'ın önergesiyle *Karayolları Genel Müdürlüğü Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Tasarısı* olarak sürmüştür⁸⁷⁸.

Yedi bölümden oluşan tasarının 1. ve 2. bölümleri, *Yollar Genel Müdürlüğü Kuruluş ve Görevleri*'ne ait maddeleri, 3. bölüm genel müdürlük teşkilat yapısını içerirken, 4. bölüm, yol sistemlerine ait hükümleri içine almaktadır. Tüm yollar, idare, maliye ve işletme bakımlarından devlet, il ve köy yolları sistemine ayrılmıştır. 14-18. maddelerde, bu yolların nasıl seçileceği, düzenleme ve eklemelerin ne şekilde yapılacağı belirtilmiştir. 5. bölüm, müdürlüğün gelirlerini saptamaktadır.

6. bölümde çalışma esasları belirlenmiş, son bölümde de çeşitli hükümler yer almıştır.

Görüşmeler başladığında söz alan Emin Sazak (Eskişehir), bu kanunun yol sorununu çözmeyeceğini, bu kanunun yalnızca bazı askeri yolları istihdaf ettiğini, halbuki bu dönemde ülkede yolsuz bir yerin kalmaması gerektiğini, anlaşma yapılan İsveç ve Belçika gruplarından zarar edildiğini, bu yüzden yol yapımı için kendi mühendislerimize, kaynaklarımıza dönmemiz gerektiğini söylemiş ve eklemiştir: “*Şimdiye kadar yaptığımız 3-5 askeri yoldur. Bu yollar kazaları ve köyleri birbirlerine bağlamadıkça hiçbir zaman iktisadi yol olmaz*⁸⁷⁹.”

İhsan Olgun (Yozgat), YGM'nin 10 bölgeye ayrıldığını ve muayyen gelir kaynakları ile varidat tahsis edildiğini, tahsisi varidat konusunda şüpheleri olduğunu, çünkü bunun “bütçede umumiyet” kuralını ihlal edip etmeyeceğini bilmediğini belirtmiştir. Olgun, “*Şimdi kurduğumuz hükmî şahsiyete haiz umum müdürlük öyle bir umum müdürlük ki, şimdiye kadar kurduklarımızın tamamen üstündedir. Sayıştay'ın murakabesine tâbi*

kesin lüzum ve ihtiyaç göstermektedir. “Millî ekonomisi kuvvetli bir devlet, millî emniyetini tehlikelerden masun görebilir” prensibi, yıllardan beri muasır dünya milletlerinin başlıca kaygısı olmuştur. (...) Genel ve özel faydalarını ilk defa belirtmeye başladığı 1915 yılından beri, motorlu yol nakliyatı, dünyanın bütün medeni memleketlerinde büyük sosyal ve endüstriyel değişiklikler yaratmıştır. (...)”

⁸⁷⁸ **TBMMZC**, D:8, C:24, 38. Birleşim, 03.02.1950, s.59 Önergesinde Yalçın demiştir ki: “*Bu kanun tasarısının başlığında Yollar Genel Müdürlüğü tabiri vardır. Halbuki memleketin denizyolları, havayolları ve demiryolları vardır ve bunlar ayrı ayrı genel müdürlük halindedirler. “Yollar” deyince, bütün yolları içine alan bir kanun mahiyeti almaktadır. Halbuki kanun karayollarına aittir.*” Bütçe Komisyonu adına Cavit Ekin ve Bayındırlık Komisyonu sözcüsü Kazım Aydar da bu önerge lehinde konuşmuşlardır. Bütçe Komisyonu sözcüsü Muzaffer Akalın ise gereksiz bulmuştur.

⁸⁷⁹ **Gös. Yer.**, s.15 (Bayındırlık Bakanı Şevket Adalan, “*askeri yollar*” ifadesinden rahatsız olmuştur. Adalan, “*Bu yollar içerisinde askeri maksatlarla yapılmış olanlar da vardır.*” demekle birlikte, yol programının sadece askeri amaçlarla yapıldığı izlenimini ortadan kaldırmaya çalışmıştır.

değildir, muhasebe-i umumiye kanun hükümlerine tâbi değildir, 2490 sayılı Münakasa İhale ve Artırma Kanunu hükümlerine tabi değildir. Memurlarını kendi tayin eder, dilediği yerde istihdam eder, sonra malî bünyesinden birtakım teşkilat kurmaya yetkilidir, 50 liraya kadar döner sermaye ayırır⁸⁸⁰.” demekle, bu teşkilatın ülkemizin toplumsal bünyesine uyumunu sorgulamaktadır. Görüldüğü gibi, yıllarca merkezi bir yönetim yapısı ile yönetilen kuruluşlarda yapılması düşünülen köklü bir değişiklik, hemen muhafazakar söylemlere maruz kalabilmekte, devlet bürokrasisinin dışına çıkarak, başka kuruluşlara da kötü örnek olabilme endişelerini de beraberinde getirmektedir. Zaten bu nedenle, kurulan genel müdürlük tam müstakil olamamış, Bayındırlık Bakanlığı’na bağlı olarak çalışmıştır.

Diğer yandan, 10 bölge müdürünün eline çok miktarda para verilip sonra da kontrolsüz bırakılmasını da eleştiren Olgun, köy yollarına da değinmiş, kanunun daha çok devlet yollarıyla ilgili olduğundan, köy yollarına pek yer verilmediğinden yakınmıştır.

Kanun tasarısında köy yolları konusunun yeterince yer almadığı eleştirisini getiren sadece Olgun değildir. Afyon milletvekili Ahmet Veziroğlu, iktidar partisinin köylüyü aklına getirmediğini, şehir ve kasaba yollarını devlet yaparken, sanki köylü vatandaş, şehirde yaşayanlardan daha zenginmiş gibi köy yollarının yapımının ; bu tasarıda da Köy Kanunu gereğince köylünün imece olarak yapmasına bırakıldığını söylerken, A.Ali Çınar da ülke nüfusunun % 85’inin köylü olmasına ve köylüden yol vergisi alınmasına rağmen, köy yollarının yeteri kadar yapılmadığına dikkat çekmiştir.

Bu konuda karşıt görüşte olup da iktidar partisinin bu kanun tasarısında köylüyü ihmal etmediğini iddia edenler de vardır. Bunlardan biri olan İ.Refik Soyer (Niğde), 17. madde ile köy yollarına da değinildiğini belirtmiştir⁸⁸¹.

KGM hakkındaki meclis görüşmelerinde köy yolları konusunda getirilen eleştiriler, yaklaşan seçim öncesinde CHP’li yöneticileri de tedbirler almaya itmiştir. DP’nin köye ve köylüye verdiği önemi belirten seçim propagandalarından aşağı kalmak istemeyen CHP’nin, seçim beyannamesine de köylüye yönelik söylemler koyduğu ve kendisine yakın gazetelerde köylüye yönelik vaatlerini artırdığı görülmektedir.

Yine dönemin gazetelerinde seçim yaklaştıkça, halkı gözünde daha somut ölçüt sayılabilecek bayındırlık işleri ve bunlara ilişkin çalışmaların sık sık yer aldığı gözlemlenebilmektedir. Bunlardan birisi de Ankara-İstanbul arasının 5-6 saate indirileceği haberleridir. Bu haberlere göre, bu güzergâhta batı ölçüsünde, “*express highway*” tipinde

⁸⁸⁰ Gös. yer.,s.17

⁸⁸¹ 17. maddede, “Bu yollara [köy yolları] İl Özel İdareleri ve Yollar Genel Müdürlüğü tarafından gerek teknik ve gerekse malzeme ve mali yardım yapılabilir.” ifadesi bulunmaktadır.

bir sürat yolu yapılacak, uzunluk 400 km. ye inebilecektir. Ankara-İzmir yolunun aynı şekilde yapılacağı, çıkan haberler arasındadır⁸⁸².

Kanun tasarısı görüşmelerinde tartışma konusu olan bir başka konu, Yollar Genel Müdürü'nn niteliği konusundadır. Bu konuda Ahmet Ali Çınar, genel müdürün mühendis olmasının Bayındırlık Komisyonu'nda kararlaştırıldığını fakat daha sonra bütçe komisyonundan bu kaydın çıkarıldığını belirterek, mühendis olması gerektiğini, zaten Bayındırlık Bakanlığı'na da -3 aylık kısa bir süre dışında- mühendis bir bakanın hiçbir zaman nasip olamadığını eklemiştir⁸⁸³. Kazım Aydar (Isparta) da bütçe komisyonunda mühendis genel müdürün değiştirilmesini eleştirmiş, genel müdürlük görevlerinin % 90'ının teknik işler olduğunu belirterek Çınar'a destek vermiştir⁸⁸⁴.

Tasarının 10. ve 11. maddeleri görüşülürken söz alan Tezer Taşkıran (Kars), bu maddelerde geçen "yüksek mühendis" ifadesinden duyduğu rahatsızlığı dile getirmiş, müdür yardımcısı, daire başkanı, fen heyeti müdürü ve bölge müdürü gibi görevlerde "yüksek mühendis olma" şartının aranmaması gerektiğini, "mühendis" unvanlı kişilerin de bu işi layıkıyla yapabileceğini örnekleriyle açıklamaya çalışmıştır⁸⁸⁵. Bu konuda 42 imzalı bir önerge sunan Taşkıran'ın önergesi kabul edilmiş, ilgili maddelere "yüksek mühendis ve mühendis" ibareleri konmuştur.

Sonuçta *Karayolları Genel Müdürlüğü Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun*, 11 Şubat 1950'de kabul edilmiştir. Kanunun içeriğine bakıldığında, genel müdürün görevlerinin 2. maddede geniş bir şekilde, dokuz başlık altında sıralandığı görülmektedir. Bunlardan sadece, "*Devlet yolları ağına giren yol ve köprüleri seçip teklif etmek, yol güzergâhlarını tayin ve tespit eylemek veya değiştirmek, hazırlayacağı plânlara göre yolları ve köprüleri inşa ve ıslah etmek, onarmak ve emniyetle kullanılmasını sağlayacak şekilde sürekli bakım altında bulundurmak.*" gibi bir görev bile, yetkilerin genişliğinin görülmesi ve görevlendirilecek kişinin mutlaka mühendis olması gerektiği konusunda bizlere bir fikir vermektedir. Bu açıdan bakıldığında 7. bölümde görülecek olan genel müdür değişikliği polemiginde, bir mühendisin yerine bir işadammın getirilmesine yapılan itirazların ne denli haklı olduğu daha da iyi anlaşılacaktır.

Kuruluş ile ilgili olan 4-13. maddelerde, KGM'nin alt birimleri ayrıntılı olarak belirtilmiştir. Buna göre KGM, bir genel müdürün yönetimi altında olmak üzere merkezde

⁸⁸² *Cumhuriyet*, 6 Nisan 1950

⁸⁸³ *TBMMZC*, D:8, C:24, 38. Birleşim, 03.02.1950, s.23

⁸⁸⁴ *Gös. yer.*, s.24

⁸⁸⁵ *TBMMZC*, D:8, C:24, 44. Birleşim, 11.02.1950, s.421-422 (İkisi arasındaki fark, yüksek mühendisleri 5 yıllık, mühendislerin ise 4 yıllık fakültelerden mezun olmalarındır.

bir genel müdür yardımcısı ile, İdari İşler Dairesi, Teknik ve İktisadi Etüt İşleri Dairesi, Yapım ve Bakım İşleri Dairesi Başkanlıkları'ndan ve Hukuk Müşavirliği ile Saymanlık Müdürlüğü'nden ve illerde bölge müdürlüklerinden oluşmaktadır⁸⁸⁶.

14-18. maddeleri kapsayan “yol ağları” bahsine bakılacak olursa, 14. madde ile yolların devlet yolları, il yolları ve köy yolları olmak üzere üçe ayrıldığı, devlet yollarının; “önemli bölge ve il merkezlerini, demir, deniz, hava istasyon, iskele, liman ve alanlarını birbirine bağlayan 1. derecede ana yollar (m.15)” olarak, il yollarının; “bir il sınırı içindeki 2. derece önemi haiz yollar (m. 16)” olarak ve son olarak da köy yollarının, “devlet ve il yolları ağlarına girmeyen diğer bütün yollar (m. 17)” olarak tanımlandığı görülmektedir.

19. madde gelirlerin dağılımını göstermektedir. KGM'nin gelirleri şu şekilde sıralanmıştır:

1- 1525 sayılı Şose ve Köprüler Kanunu'na ve ek ve değişikliklerine göre Bayındırlık Bakanlığı'na ayrılan hisse,

2- İstihlak Vergisi hakkındaki 1718 sayılı kanun ile ek ve değişiklikleri ve 3828 sayılı kanun gereğince akaryakıtlardan alınan İstihlak Vergisi

3- 5336 sayılı kanunla benzin ve benzerlerinden alınan yol vergisi,

4- Akaryakıtların gümrük resimleri,

5- Devlet bütçesinden yapılacak yardımlar,

6- Teberrular ve diğer çeşitli gelirler,

7- Faizler,

8- Lüzumu kalmayan veya hurdalaşan yol makine ve atölyeleri ile eşyasının ve gayrimenkullarının satışlarından elde edilen gelirler,

9- Yol işleri müteahhitlerine sözleşmeleri gereğince verilecek malzeme, alât, edevat, depo, arazi vs.nin kira bedelleri,

10- Taahhütlerini kısmen veya tamamen yerine getirmeyen yol işleri müteahhitlerinden alınacak gecikme vs. tazminatı ve müteahhitlerin irat kaydolan teminat akçeleri⁸⁸⁷.

Kanunun 23-34. maddeleri, çalışma esaslarını belirlemektedir. KGM'nin her yıl sonunda 3 yıllık devlet yolları bakım ve yapım programını hazırlayıp, Bayındırlık Bakanı'nın onaması ile bu programı uygulama görevi, 23. madde ile tespit edilmiştir. İl

⁸⁸⁶ Gös.yer., s.420

⁸⁸⁷ Gös.yer., s.425

Genel Meclisleri de aynı şekilde her yıl sonunda üç yıllık il yolları yapım ve bakım programları hazırlayabileceklerdir. Hazırlanan program, KGM'ye geldiği tarihten itibaren en çok 3 ay içinde onanacaktır (m.24).

Diğer taraftan genel müdürlük, gerekli gördüğü merkezlerde tamir atölyeleri açabilecek, bu atölyelerin her birine elli bin liraya kadar döner sermaye verebilecektir (m. 29). Yine KGM, Bayındırlık Bakanlığı onayı ile devlet yolları yapımı ve gerekli makine ve malzemesi için her yıl ödenecek miktarı o yıl gelir tutarının % 50'sini geçmemek şartıyla 5 yıla kadar geçici yüklenmelere girişebilecektir (m. 33).

35-41. maddeler geçici hükümleri içermektedir. Bunlarda 38. maddeye göre, “1525 sayılı Şose ve Köprüler Kanunu ile ek ve değişikliklerinin ve 3611 sayılı Nafta Vekaleti Teşkilat Kanunu'nun Şose ve Köprüler Reisliği'ne ait bu kanuna aykırı hükümleri kaldırılmıştır⁸⁸⁸.”

Kanunda son olarak değineceğimiz madde, geçici 3. maddedir. Bu maddeye göre, 1525 sayılı kanuna göre alınan yol vergisinin Bayındırlık Bakanlığı'nda kalan kısmı, KGM'ye devredilecektir.

5539 sayılı bu kanun tasarısı, yol konusunda yetkili birçok çevreyi tatmin etmekle birlikte, kanuna çeşitli eleştiriler de getirilmiştir. Bu eleştirilerden birisi, “şebekeyi kuracak idareye, sisteme girecek yolları tayin konusunda fazla bir serbesti verildiği” şeklindedir ki bu duruma yukarıda 2 maddede değinilmiştir. Bir diğer eleştiri, “bu şebekenin inşa ve bakımını yapmak için kanunun verdiği mali imkânların kısıtlı olduğu” yönündedir⁸⁸⁹. Bu yüzden “tavan” denilen maksimum uzunluğun belirlenmesinin gerekli olduğu yorumları yapılmıştır.

7. İl ve Köy Yollarına Yardım :

1950 seçimlerinin hemen öncesinde, Nisan 1950'de il ve köy yolları için 7 milyon liralık bir ödeneğin ayrıldığını -doğu kalkınması hariç- görmekteyiz. CHP yöneticileri, tüm ülke bazında her mevsimde geçit verecek yollar için 700 milyon liraya ihtiyaç bulunduğunu kabul etmekle birlikte, mevcut durumun ancak buna yettiğini ima etmişlerdir.

Bayındırlık Bakanlığı bütçesi meclis komisyonunda görüşülürken, Şose ve Köprüler Reisliği, bayındırlık teşkilatı içinde yer alıyordu. Şubat 1950'de kabul edilen 5539 sayılı kanunla KGM kurulup katma bütçeli bir genel müdürlük haline getirilince, buna yönelik

⁸⁸⁸ Gös.yer., s.427

⁸⁸⁹ P.A. Carmichael, “Devlet Yolları Sistemi İçin En Elverişli Uzunluk Nedir?”, **Karayolları Bülteni**, Yıl: 2 , S: 19, (Mayıs 1952), s.1

olarak bu müdürlüğün ayrı bir bütçesinin oluşturulması gerekmiş, 1950 yılında Bayındırlık Bakanlığı için konulmuş olan 152 milyon liranın bir kısmı buraya aktarılmıştır. Aktarılan parayla oluşturulan gelir bütçesi, 53.303.378 lira tahmin edilmiştir. Bunun 47 milyon lirası KGM kuruluş ve görevleri hakkındaki 5539 sayılı kanunun 20. maddesi gereğince akaryakıtlardan alınacak vergi ve resimlerin karşılığı olarak hazineden alınacak paralar, geri kalanı ise doğrudan doğruya hazineden yapılacak yardımdır⁸⁹⁰.

20 Şubat'ta başlayan 1950 bütçe görüşmelerinde Kemal Zeytinoğlu, bugün halen hükümetin elinde köy ve il yollarını da içeren genel bir yol programı olmadığını söylüyor. Buna karşılık bütçeye, ek olarak 7 milyon liralık bir tahsisat konduğunu, bu tahsisatın harcanış şeklinde, politik amaçların gerçekleşmemesini ümit ettiğini söyleyerek kaygısını dile getirmiştir. Zeytinoğlu'na göre köy ve bucak yolları iller ; il ve devlet yolları da devlet tarafından yapılmalıdır. Gerçekten de o dönemde genelde politik amaçlı yol yapımı, özelde ise yol güzergahlarının belirlenmesinde milletvekillerinin seçim bölgelerine yönelik öncelikli tercihleri, çok tartışılan bir konu olmuştur.

CHP Genel Sekreterliği'nden CHP İl İdare Kurulları'na gönderilen yazıda⁸⁹¹, bu ödenek illere dağıtılırken, illerin yüzölçümü, nüfusu, il içindeki il yollarının uzunluğu, il içindeki il yollarının genel ihtiyaçları ve illerin köy sayısı gibi faktörlerin göz önünde bulundurulduğu, bu çerçevede yapılan dağıtımda, o ilin devlet yollarından yararlanması oranında bir miktar indirme yapmak gibi bir hakkaniyete de gidildiği belirtilmiştir⁸⁹².

Aynı yazıda verilen tabloya göre illere verilen ödenekler aşağıdadır :

Tablo 54
(Yol Yapımı için İllere Verilen Ödenekler)

İlin adı	Yapılan yardım	İlin adı	Yapılan yardım
Afyon	68000	İzmir	210000
Ağrı	45000	Kars	60000
Amasya	64000	Kastamonu	130000
Ankara	250000	Kayseri	125000
Antalya	94000	Kırklareli	66000
Aydın	152000	Kırşehir	90000
Balıkesir	175000	Kocaeli	195000
Bilecik	45000	Konya	185000
Bingöl	70000	Kütahya	120000

⁸⁹⁰ TBMMZC, D:8, C:24, 51. Birleşim, 20.02.1950, s.960 (15 Şubat 1950 tarihli Bütçe Komisyonu Raporu)

⁸⁹¹ O dönem Genel Sekreter, Cevat Dursunoğlu (Erzurum)'dur.

⁸⁹² BCA, Tarih: 19/4/1950 Sayı: Dosya: 1.BÜRO Fon Kodu: 490..1.0.0 Yer No: 10.55..3. (İl ve köy yollarına ayrılan ödenek hakkında tamim.)

Bitlis	47000	Malatya	195000
Bolu	135000	Manisa	200000
Burdur	60000	Maraş	125000
Bursa	210000	Mardin	70000
Çanakkale	90000	Muğla	124000
Çankırı	75000	Muş	55000
Çoruh	90000	Niğde	135000
Çorum	118000	Ordu	110000
Denizli	110000	Rize	65000
Diyarbakır	135000	Samsun	85000
Edirne	40000	Seyhan	160000
Elazığ	63000	Siirt	65000
Erzincan	90000	Sinop	80000
Erzurum	130000	Sivas	205000
Eskişehir	90000	Tekirdağ	115000
Gaziantep	145000	Tokat	150000
Giresun	100000	Trabzon	125000
Gümüşhane	120000	Tunceli	67000
Hakkari	60000	Urfa	100000
Hatay	50000	Van	102000
İçel	80000	Yozgat	100000
Isparta	100000	Zonguldak	135000
İstanbul	75000	TOPLAM	6.925.000

Kaynak: BCA, a.g.b.

Tabloda İstanbul için verilen ödeneğin az olmasının nedenlerinden birisi, İstanbul'un geniş bir alana yayılması ve çevre köylerin de mücavir alan sınırı içinde sayılmasıdır. Diğer bir neden ise İstanbul'u çevre il ilçe ve kasabalara bağlayan yolların çoğunun "devlet yolu" kapsamında olmasıdır.

8. Savaş Sonunda Yol Vergisi :

Bu dönemde vergiye yönelik önemli eleştirilerden birisi de, verginin kişinin kazancına göre değil, "kelle vergisi" olarak alınmasıdır. Eleştirileri göğüslemeye çalışan hükümet, vergide yeni düzenlemeler yaparken, bu eleştiriyi de göz ardı etmemiştir.

Nitekim Başbakan Saka da bu durumun düzeltileceği yönünde açıklamalarda bulunmuştur⁸⁹³.

Nihayet Kasım 1948'de yeni vergi tasarısı üzerindeki görüşmelere geçici komisyonda başlanmıştır. Komisyon üyelerinin bir kısmı, bu verginin otomobil, kamyon gibi nakil vasıtalarını kullananlardan alınmasını, bir kısmı da gelir üzerinden tarh edilmesini istemişlerdir⁸⁹⁴. DP milletvekili Y. Muammer Alakant (Manisa), görüşmeler sırasında CHP kongrelerinde dahi vergilerin ağırlığından ve bütçede tasarruf yapılmadığından şikayet edildiği halde, tamamen aksi yollara girilmiş olduğunu ifade etmiştir.

Aralık 1948'de yol vergisi konusundaki yeni kanun tasarısı meclise sunulmuştur. Tasarıya göre, 18-60 yaş arasındaki tüm kadın ve erkekler yol vergisine tabi tutuluyorlardı. Bu köklü bir değişiklikti. Çünkü daha önce kadınlardan vergi alınmazken, artık alınması gündemdeydi⁸⁹⁵. Bedeni mükellefiyet bir alternatif olarak kalıyordu ama kadınlar bu mükellefiyete tabi değildiler. Ayrıca kazanç, bina ve arazi vergisi yükümlülükleri de ödedikleri vergi oranında yol vergisine tabi olacaklardı. Vergiden sağlanacak gelirin sadece yol işlerine harcanması ilkesi yine vurgulanıyordu. Bu yolla yılda 60 milyon lira gelir elde edilmesi umuluyordu⁸⁹⁶. Hasan Saka hükümeti tarafından hazırlanan bu tasarı, Şemsettin Günaltay hükümetinin kurulması ile geri çekilmiştir. Yeni hükümet, sadece yol vergisi tasarısını değil, aksine yine Saka hükümetince hazırlanan kazanç vergisi ve lüks vergisi kanun tasarılarını da geri çekmiştir⁸⁹⁷.

Tasarıyı geri çeken Günaltay hükümeti, yine de bu konuda bir düzenleme yapma gereksinimi hissetmiş, benzin üzerinden vergi alarak bir gelir kaynağı yaratmaya çalışmıştır. Bu konudaki meclis görüşmeleri Şubat 1949'da başlamıştır.

⁸⁹³ Abidin DAVER, "Yol Vergisi", **Cumhuriyet**, (30 Eylül 1948) Başbakanın Giresun'da halkla yaptığı bir toplantıda, Kazım İşkefyeli adında bir özel idare tahsildarı Başbakana şöyle demiş: "*Zatâliniz de yol parası olarak 18 lira veriyorsunuz, bir hamal da 18 lira veriyor. Ben tahsildarım, alamıyorum kimseden parayı !..*" Başbakan da , "*Bu kanunu yakında tadil edeceğiz. Bir zenginle bir fakirin yol vergisi olarak aynı parayı vermesini biz de doğru bulmuyoruz.*" yanıtını vermiştir.

⁸⁹⁴ **Cumhuriyet**, 11 Kasım 1948

⁸⁹⁵ Otuzlu yılların ortalarında gündeme gelmiş olan kadınlardan yol vergisi alınması konusu, bu dönemde yine gündemdedir. Çok partili hayata geçerek demokratik açılımı gerçekleştiren Türkiye Cumhuriyeti'nde, birey olarak kadınların da erkeklerin yükümlü olduğu her alanda yer almasının demokrasinin bir gereği olarak algılanması görüşü ağırlık kazanmıştır. Örneğin bu konuda Daver, kadın-erkek eşitliğinden dolayı hiç olmazsa çalışan kadınlardan yol parası almak gerektiğini söylemiş ve eklemiştir: "*Kadınlar, uzun ve sivri ökçeli iskarpinleri ile az mı asfalt eskitiyorlar?*" (Daver, **a.g.m.**)

⁸⁹⁶ **TBMM Tutanak Dergisi**, D:8, C:15, İc:3, 36. Birleşim, (24.01.1949), s.78

⁸⁹⁷ Cemil KOÇAK, **a.g.m.**, s.19. Koçak bu konuda şunları söylüyor: "*(...) Yeni hükümet , muhtemelen yeni vergi tasarılarının iktidara yönelik eleştirileri şiddetlendirebileceğini düşünmüştü. Yani iç politika gelişmeleri, yol vergisi kanun tasarısının yasalaşmasına engel olmuştu. Bununla birlikte benzinden yol vergisi alınması önerisi kabul edildi(...)*"

Görüşmeler uzun süren tartışmalara sahne olmuştur. Görüşmeler sırasında söz alan Bolu milletvekili İhsan Yalçın, yol davasını çözmek amacıyla iddialı bir şekilde ortaya çıkan şimdiki hükümetin, bunu halletmek için yalnız benzin üzerinden, kilosundan 11 kuruş almak suretiyle çözüme kavuşturmak yoluna gittiğini, bu 11 kuruşun, bazı milletvekillerinin iddia ettiği gibi hayat pahalılığı üzerine etki etmeyeceği fikrinin yanlış olduğunu, özellikle ağır eşya nakliyatında, benzinin fiyatına yapılan zammın yankılarının derhal görüleceğini, Ticaret Komisyonunun da “benzin dışında daha az zararlı bir maddeden bu verginin alınması gerektiği” yolunda raporu olduğunu söylemiş⁸⁹⁸, bu 11 kuruştan indirim yapılması ve bu verginin sadece 1 yıl alınmasını, ertesi yıl normale döndürülmesini istemiştir.

Şahin Laçın (Afyon), her ne kadar verginin gerekçesinde bu verginin yol için alındığı söylene de, bu vergiyle toplanması tasarlanan 17.5 milyon liranın bütçe açığını kapatmaya yönelik olduğunu⁸⁹⁹, bu vergi yüzünden ziraat ve sınaî üretim maliyetinin de artacağını, şimdiki hükümetin hazırladığı 3'er yıllık 3 döneme ait bir program bulunduğunu, bu programa göre 1949'dan itibaren her yıl 35.100.000 lira harcanmak suretiyle yol inşaatına girileceğini, halbuki bu yıl bütçeye konan miktarın bundan 10 milyon lira az olduğunu belirtip, İnönü Stadı'na, Ankara'da meclis binası inşaatına tahsisat bulunduğu halde yol işine eksik tahsisat yapılmasını eleştirmiştir⁹⁰⁰.

Senihi Yürüten(İstanbul), benzinin su kadar önemli olduğunu, vergiye zam bir tarafa, benzini bütün vergilerden istisna etmenin doğru olacağını söylemiş, II.Dünya savaşı sırasındaki benzinin karne ile verile yöntemini ve büyük şehirlerde nakil vasıtalarının tek-çift numara uygulamasını (günaşırı) hatırlatmış, benzin sınırlaması kaldırılınca, şehirler

⁸⁹⁸ **TBMMZC**, D:8, C:16/1, İc:1, 45. Birleşim, (14.02.1949), s.150-151. Yalçın, “(...)Eğer benzinin kilosuna 11 kuruş zam yapılırsa, 100 km. dahilinde bir ton eşyada 750 kuruş pahalılık olacak demektir. İstanbul-Ankara arası 500 km.dir. Ton başına 37,5 lira zam olacak demektir.(...)[Bu vergiyle] alacağımız [para], 17,5 milyon lira tahmin edilmektedir. Müzakereler esnasında maliyeden aldığımız rakamlara göre ülkede 8251 kamyon, 1615 otobüs vardır. İşte bu 17,5 milyon lira, bu on bin nakil vasıtasının nakledeceği eşya, malzeme ve bunu kullanacak insanların üzerine binecek demektir.” tespitinde bulunuyor.

⁸⁹⁹ Bunu Maliye Bakanı İ.Rüştü Aksal da görüşmeler sırasında itiraf etmiştir. Aksal, lüks vergisinin de içinde bulunduğu 3 yeni vergi kanununu geri aldıklarını, bu nedenle bütçelerinde 80 milyon liralık bir açık meydana geldiğini, bu açığı çeşitli imkânları seferber ederek kapatmaya çalıştıklarını, geriye kalan 15-16 milyonluk açığı kapatmak için önce, geçen yıl bütçesine göre 30 milyonluk bir fazlalık arz eden yol ödeneğinden kesinti yapmayı düşündüklerini, fakat çok önemli gördükleri yol meselesi için buna gönüllerinin razı olmadığını, sonunda benzinden alınacak bir vergiyle (önce 20 kuruş) bunu kapatmayı düşündüklerini söylüyor. (**Gös. yer.**, s. 167-169)

⁹⁰⁰ **Gös. yer.**, s. 152

arası nakliyatın ne büyük bir gelişme gösterdiğinden bahsetmiş, ayrıca hava nakliyatını da etkileyeceğini belirtmiştir⁹⁰¹.

Muhalefetin ateşli milletvekili Y. Muammer Alakant, İnönü'nün Ekim ayında (1948),
“ Yurtta ucuz, süratli ve iyi işleyen bir ulaştırma şebekesini geliştirme yolundaki gayretlerimize devam ediyoruz.” açıklamasını yaptığını, halbuki benzin fiyatının artırılmasının düşünüldüğünü, bunun da söylenenlerle uyuşmadığını belirtiyor ve ekliyor :
“(…) Memlekete ziraat makineleri sokmak istediğimiz bir zamanda, zaten benzini, motoru, yedek parçaları, bütün maddeleri onlardan çok yüksek fiyata alırken ve ürünü müzi aynı fiyatlar dahilinde satmak mecburiyetinde bulunurken, beni, asgari 15-20 sene sonra semereleri görülecek bir yol meselesinin menfaatleri için tekrar tezada düşürmek uygun mudur⁹⁰²?(…)”

Sonuçta yol vergisi, 5336 sayılı “Akaryakıtlardan Alınacak Yol Vergisi Kanunu” ile dolaysız bir vergi niteliğini yitirmiş, dolaylı bir vergiye dönüştürülmüştür.

Görüldüğü gibi Türkiye yolları konusunda bir dönüm noktası olan bu yıllar, aynı zamanda yol vergisi uygulamasına karşı bir muhalefetin de olgunlaştığı yıllar olmuştur. DP milletvekili Kamil Gündeş (Kayseri), yol vergisine yönelik verdiği soru önergesinde “Bazı kazaları merkeze ve birbirine bağlayan yolların hangi kategoriye dahil yollar olduğunu, geçen yıl bunlardan ne kadarının yapılıp yapılmadığını, yapılırken köylüye mecburi çalışma tahmil edilip edilmediğini, yol yapımında usulsüzlük olduğuna dair şikayet bulunup bulunmadığını ve nihayet, Bünyan ilçesinin Elbaş bucağında yol nedeniyle iki köylünün dövülüp, bucak müdürü tarafından arabaya koşulduğu hikayesinin doğru olup olmadığını” sormuştur⁹⁰³. DP muhalefeti bir tarafa, iktidarın resmi yayın organı olan Ulus Gazetesi'nde bile vergi aleyhine çeşitli yazılar çıkmıştır⁹⁰⁴.

Tablo 55

(Yol Vergisi Kanununun 1923-50 Arası Geçirdiği Evreler)

Kanun No.	Mer'iyet Tarihi	Şose ve Köprüler Reisliği		İl Özel İdareleri		Verginin Dağılışı (%)		
		Nakdi (TL)	Bedeni (Gün)	Nakdi (TL)	Bedeni (Gün)	Şose ve Köprüler Reisliği	İl Özel İdareleri	Belediyeler
524	13.01.1925		6		12			

⁹⁰¹ Gös. yer., s. 153-155. Yürüten şöyle diyor: “(…) 41 kişilik bir tayyare İstanbul'dan Ankara'ya 1,5 saatte gelir. 150 Amerikan galonu benzin yakar(1 galon:576 lt: 417 kg.). 417 kg., 11 kuruştan 4587 kuruş tutar. Bu da kişi başına 3 lira pahalılık yaratır.”

⁹⁰² A.g.k., s.164

⁹⁰³ Cumhuriyet, 20 Ocak 1948

⁹⁰⁴ Ulus, 2,8,9 ve 27 Aralık 1948 Bunlar arasında Nazım Berkсан'ın makaleleri dikkat çekicidir. Berkсан, yol vergisi uygulamasında iktisat prensibinden vazgeçilip, fayda prensibinin uygulanmasını savunmuştur.

1525	01.06.1929	8	10	10	12	50	50	-
1882	01.06.1931	4	6	6	8	15	85	-
4427	01.06.1943	8	6	10	8	15	85	-
4451	01.06.1945	4	6	6	8	15	85	-
5237	01.08.1948	4	6	6	8	15	65	20

9. Yolların Gelişimiyle Doğan İş Kolu: Kamyon Nakliyeciliği :

Savaşlar, insanlık için felaketi beraberinde getirirler de savaş ekonomisi sayesinde, bu durumdan yararlanıp ekonomik anlamda gelişen kişiler ve sektörler de her zaman mevcuttur. Ülkemizde II. Dünya Savaşı sırasında gelişen sektörlerden birisi de “*kamyon nakliyeciliği*” dir.

Savaş yılları içinde baş gösteren nakliye zorlukları, demiryollarının elindeki vagon ve lokomotif miktarının azlığı, üretim artışı, şehirlerin kalabalıklaşması, birikmiş anormal sermayelerin artması ve toprak ürünlerinin şehirlerde değerli hale gelmesi, ülkemizde kamyonculuğun ve nakliyatının hızla gelişmesini beraberinde getirmiştir. Kamyoncular, nakliyat ihtiyacının artması ve vasıta azlığı nedeniyle yüksek nakil ücreti alıp -bir tür spekülasyonla- doyurucu kazançlar sağlamışlardır⁹⁰⁵.

Bu durum da kamyon ve nakliyatla hiç de ilgisi olmayan insanların bile, birikmiş sermayelerini kamyonu yatırmaları ve yurt dışından kamyon getirmeleri sevdasına düşmeleri sonucunu doğurmuştur⁹⁰⁶. Getirilen kamyonlara şoförler bulunmuş, önce şehir içi, sonra da şehirler arası nakliyata başlanmıştır. Bu durum, Anadolu’dan İstanbul’a ve diğer büyük şehirlere mal sevk etme konusunda tüccara ve çiftçiye bir fırsat doğurduğu gibi, İstanbullu birçok tüccar da Anadolu’dan mal getirmek için kamyonculuk faaliyetine yönelmiştir. Hatta birçok çiftçi ve tüccar, kamyonlarla birlikte malların nakline nezaret etmişlerdir.

Kamyonculuğun, ülkede ticaret canlandırması, kırsal bölgelerdeki ürünlerin kentseldeki tüketiciye daha kolay ve daha çabuk ulaştırılması, yeni iş kolları sağlamasının yanında, olumsuz etkileri de görülmüştür. Bu olumsuz etkilerin ilki, trafik kazalarının artmasıdır. Denetimsiz araç kullanımı, haddinden fazla yük taşınması, yükle beraber insan

⁹⁰⁵ 1948 yılı itibarıyla yapılan bir hesaba göre bir şoför İstanbul-Ankara seferi için ortalama 400 lira (benzin ve yağ : 117, amortisman: 160 lira, bakım ve sigorta: 76 lira , diğer masraflar : 25 lira, sermaye faizi: 15 lira, plaka ücreti: 7 lira) harcarken, dönüşü de dolu olan bir kamyon 500 lira kazanç sağlamaktadır. Seyahatin o günkü şartlarda 4 gün sürdüğü düşünülürse, eline geçen para günde 25 liradır ki, o dönem itibarıyla bir memurun aylık maaşı 35-75 liradır. (İktisadi Yürüyüş, C: 9, S: 196, (8 Mart 1948), s.22)

⁹⁰⁶ Kamyonculuğa girişenler arasında emekli genel müdürler,subaylar, ziraat mühendisleri ve evini satmış dul kadınlar bile mevcuttur.

nakliyatının da yapılması gibi nedenler, kazaların hem nicelik olarak artmasına hem de insan, eşya, para kaybına neden olmuştur.

Diğer bir olumsuz etkisi, - o dönemde kamyonculuğa muhalefet edenlerin de sık sık vurguladıkları gibi - % 80 oranında demiryollarına paralel olan yollarda, nakliyat yapmalarıdır. Savaş sırasında vagon eksikliğinden dolayı böyle bir sorun olmamakla birlikte, savaş sonrasında vagonların artması, demiryolları koşullarının normale dönmesiyle, aynı işi yapacak iki sektörün ortaya çıkması, bunların birbirleriyle rekabet ediyormuş gibi bir durumun ortaya çıkmasına neden olmuştur⁹⁰⁷.

Bir başka eleştiri noktası da kamyonculuğun ülkede kaçakçılığı artırdığı iddiasıdır. Nakliyatın hiçbir kayda ve denetlemeye tabi olmadığı bir ortamda, böylesi iddiaların ortaya atılması normaldir. Kaldı ki savaş sonrası bir dönemde bu tür iddiaların sadece iddia olarak kalmayabileceği açıktır.

Diğer bir sorun, İstanbul'a gelen kamyonların eğer hemen yük bulamazlarsa, İstanbul'da kalmaları ve kendilerine verilen izni aşarak şehir içinde kaçak çalışmaları ve iç nakliyatı altüst etmeleri, şehirlerdeki fiyat kontrolünü bozmalarıdır. Vapur ve trenle gelen mal borsa hareketlerine esas oluştururken, kamyonlar fiyat kaosu yaratmaktadırlar. Yine vapur ve trenle taşınan maldan nakliyat vergisi alınırken bundan kamyonların muaf tutulması da ayrı bir eleştiri konusudur.

Tüm bu eleştirilere rağmen savaş sonrasında kamyon nakliyatının gelişimi hızlı bir şekilde sürmüştür. Devlet politikası olarak karayollarının yapımına verilen önem de kamyon nakliyeciliğinin önünü daha da açmıştır. Karayollarının çoğalmasına paralel olarak devlet de buna yönelik politikalar izlemiş, kamyon ithâlatını artırmıştır. Bu ithâlat, önceleri bütçeye malî yük getirmeyecek şekilde ve tütün karşılığında yapılmıştır⁹⁰⁸.

Savaş yılları sırasında, Temmuz 1944'te ithâlat zorlukları yüzünden kamyon satışlarına konulan sınırlamalar, Ocak 1947'de Ticaret Bakanlığı'nın kararıyla kaldırılmıştır. Bu karara göre, bu tarihten sonra ithâl edilecek araçlardan % 20'si, resmî ve olağanüstü ihtiyaçları karşılamak üzere en fazla 1 ay bekletilmek kaydıyla Bakanlık emrinde tutulacak, diğerleri ise ithâlatçısı tarafından derhal satılacaktır⁹⁰⁹.

⁹⁰⁷ **A.g.e.**, s.17 (Dergide çıkan imzasız yazıda, bunun önüne geçebilmek için kamyonların demiryoluna paralel değil, dik şekilde çalışması gerektiği belirtilmiştir.)

⁹⁰⁸ **Cumhuriyet**, 27 Nisan 1948

⁹⁰⁹ **Ulus**, 26 Ocak 1947 Kamyon satışlarının serbest bırakılmasıyla, savaş içerisinde sınırlama getirilmiş olan madde sayısı 20'den 4'e inecektir. Sınırlaması süren maddeler ise, çuval, kanaviçe, levha teneke ve kamyon lastiğidir. Kamyon satışlarının sınırlaması ulaşım adına olumlu bir gelişmedir ama lastik konusundaki sınırlama, bu ulaşım kolunu tam anlamıyla rahatlatamamıştır. Bu konuya sonraki bölümlerde ayrıntılarıyla değinilecektir.

Bir başka düzenleme benzin istihkakı konusundadır. Ticaret Bakanlığı, Amerika'dan yeterli miktarda akaryakıt girişini sağlamaya çalışmış ve bu konuda ilerleme sağlamıştır. Bunun üzerine otomobil ve kamyonlara verilecek benzin istihkakını artırmaya yönelik bir tasarı, 1946 başında hazırlanmıştır. Bu tasarıya göre, kamyonlara ayda 450 litre yerine 900 litre benzin verilecektir. Otomobillerin istihkakı da günde 10 litreden 20 litreye çıkarılmıştır.

Tüm bu yasal düzenlemeler, bu konuda ticari girişimde bulunmak isteyen özel sektörü teşvik ettiği gibi, kamyon, otobüs ve ticari otomobil sahiplerini de harekete geçirmiş, onların çeşitli şirket, dernek ve kooperatif çatısı altında hem örgütlenmelerine, hem de araç ithâlatı, yedek parça, lastik vb. ticareti yapmalarına ortam hazırlamıştır.

Özel sektörün ilk önemli girişimi, daha savaşın bitmesine 1 yıl kala yapılan ve Bakanlar Kurulu'nun 19 Nisan 1944 tarih ve 3/741 sayılı izniyle 50 yıl süreyle ve 210.000 lira sermaye ile kurulan *Tatko Otomobil Lastik ve Makine Ticareti T.A.Ş'* dir⁹¹⁰. Şirket kurucuları M. Rıfat, O.Tevfik, M. Vacit Yalman kardeşler ile Refia Tanır ve Rahmi Kartal'dır.

Bunu, İzmir'de kurulan *Okaş Otomobil-Kamyon Ticareti T.A.Ş.* izlemiştir. 25.02.1949 tarih ve 3/8744 sayılı kararname ile kurulan şirketin sermayesi, her biri 500 TL. değerinde 400 hisseye bölünmüş 200.000 TL.'dir⁹¹¹.

Araç sahiplerinin girişimleri incelendiğinde ise, Adana ve İstanbul'da iki kooperatifin kurulduğu görülmektedir. Adana'da 08.09.1949'da *ile Seyhan Otomobilcileri ve Şoförleri İstihlak Kooperatifi* kurulmuştur. Şirket, "*Satın alacağı istihlak maddelerini ortaklarına ve müstehliklere dağıtmak ve ortaklarının ihtiyaçlarını karşılayacak başka teşebbüslerde bulunmak amacıyla*", otuz yıl süre ve en az on bin Türk lirası sermaye ile kurulmuştur⁹¹².

⁹¹⁰ **BCA**, 19.04. 1944, 030..18.1.2 Şirketin kuruluş sözleşmesindeki 4. maddede , kuruluş amacı şu şekilde ifade edilmiştir: "1- Otomobil, kamyon, lastik, her çeşit otomobil malzemesi ve yedek parçaları, her nevi makineler ve bunlara müteallik malzeme ve yedek parçalar vs. her türlü ticaret eşyası ithâl etmek ve satmak ve bunlar üzerinde her türlü ticaret yapmak. 2- Her türlü maddeler üzerinde komisyonculuk, vekalet, delalet, ortaklık, mümessillik ve acentelik işleriyle iştigal etmek. 3- Her türlü ticaret ve taahhüt işleriyle iştigal etmek. 4- Gayrimenkul yaptırmak, satın almak ve satmak. 5- Sınai işler yapmak, fabrika ve imalâthane kurmak ve işletmek, ham ve yardımcı ve mamul maddeler, malzemeler üzerinde her türlü ticaret ve taahhüt işleri yapmak.

⁹¹¹ **BCA**, Tarih: 15/2/1949 Sayı: 3/8744 Dosya: 9-403 Fon Kodu: 30..18.1.2 Yer No: 118.98..5. (Merkezi İzmir olmak üzere Okaş-Otomobil Kamyon Ticareti Anonim Ortaklığı'nın kurulmasına izin verilmesi.)

⁹¹² **BCA**, Tarih: 8/9/1949 Sayı: 3/9850 Dosya: 10-418 Fon Kodu: 30..18.1.2 Yer No: 120.67..11. (Seyhan Otomobilcileri ve Şoförler İstihlak Kooperatifi'nin kurulmasına izin verilmesi.)

İstanbul'daki kooperatifin adı, *İstanbul Şoförler ve Otomobilciler İstihlak İstihsâl Satış ve Yardımlaşma Kooperatifi*'dir. Otuz yıl süre ve 5000 TL. sermaye ile kurulan kooperatifin kuruluş hazırlıkları CHP iktidarı döneminde başlamış fakat şirketin kuruluşu DP iktidarı döneminde, 29.06.1950 tarihinde gerçekleşmiştir⁹¹³.

10. Tarım ve Yol

II. Dünya Savaşı'nın sonundaki dönemde karayollarındaki yetersizliğin en çok tarım sektörüne zarar verdiği söylenebilir. 1945 yılında Türkiye'nin 3.742.006 hektarlık tarım alanından, 2.189.318 ton tarımsal ürün elde edilebiliyordu. Diğer faktörler ile birlikte, özellikle taşıma olanaklarının yeterli olmamasından dolayı, Türkiye buğday üretiminin en az % 10'nun kayba uğradığı, karayolu ulaşımı geliştiğinde, Türkiye'nin buğday mahsûlünün % 75 oranında artabileceği tarım ekonomistlerince ifade edilmekteydi⁹¹⁴. Nakliyatın güç olduğu Türkiye'de gıda maddelerinin bir yerden diğer bir yere nakli oldukça pahalı olmaktaydı. Bu taşıma bedelleri ürün fiyatına yansıtıldığında ise ortaya ilginç rakamlar çıkmaktaydı. Örneğin, 1938 yılında İstanbul'da Çin'den getirilen pirinç Samsun'dan gelen pirinçten daha ucuza satılmaktaydı⁹¹⁵. Kağnılar ile pazara nakledilmeye çalışılan hububat'ın her km/ton başına olan taşıma ücreti, motorlu taşıtlar ile nakil ücretlerinden çok daha fazla olmaktaydı. Yine aynı yıllarda pamuğun Mersin'den İstanbul'a naklinin Londra'dan İstanbul'a nakli kadar pahalı olduğu farklı kaynaklarda ifade edilmiştir⁹¹⁶.

Diğer taraftan, 1948'den itibaren Türkiye'de karayolları konusunda çeşitli yardımlarda bulunan ABD'nin de tarımsal anlamda bazı beklentiler içerisinde olduğunu, karayollarına hem finansman hem de personel olarak katkıda bulunurken, bu beklentilere yönelik adımlar attığını görmekteyiz. Askeri hedeflerin yanı sıra yol ıslah ve yapım programından beklenen, Türkiye'nin Marshall Plânı yardımlarından yararlanan, katılımcı bir ülke olarak yapmış olduğu taahhüdü, yani 1952 yılı sonunda 1.000.000 ton ekmeklik buğday ihraç etmesine hizmet edecek yolların yapılmasıdır. 21 Ekim 1947 tarihli tutanakta, E.İ.İ.'nin Türkiye'deki yol programından beklentisi; *yıkıntı halindeki Avrupa'ya buğday*

⁹¹³ **BCA**, Tarih: 29/6/1950 Sayı: 3/11500 Dosya: 10-481 Fon Kodu: 30..18.1.2 Yer No: 123.55..19. (İstanbul Şoförler ve Otomobilciler İstihlak, İstihsâl, Satış ve Yardımlaşma Kooperatifi'nin kurulmasına izin verilmesi.)

⁹¹⁴ **Hilts Raporu**, Şubat 1948 ; Şen, s. 113

⁹¹⁵ Selim Deringil, **Denge Oyunu – İkinci Dünya Savaşı Dönemi Türk Dış Politikası**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları,

⁹¹⁶ Tütengil, **a.g.e.**, s. 59

*tedarik etme sorumluluğuna sahip olan Türkiye'nin, bu sorumluluğu gerçekleştirmesine en fazla hizmet edecek güzergâhları yapmak olarak tanımlanmıştır*⁹¹⁷

Marshall Plâni kapsamındaki tarım programının başarısında temel belirleyici olarak *Konya-Ankara, Ankara-Tarsus, Ulukışla- Konya* yollarının öncelikli olarak yapılmasının gerekliliğine inanılıyordu. Bu yollar arasında kalan üçgende beş-sekiz milyon dönümlük alan, potansiyel hububat tarlası olması bağlamında öncelikli olarak kabul edilmekteydi⁹¹⁸.

1947'den sonra hız kazanan yol çalışmalarında görülen en başarılı sonuçlardan birisi Ankara-Konya yoludur. Bu yolda elde edilen başarı, dönemin muhalefet çevrelerinde bile takdirle karşılanabilmiştir⁹¹⁹. Garanti İnşaat Şirketi tarafından yapılan bu yolda, şirketin Amerika'dan getirttiği makineler sayesinde hızlı bir çalışma temposu izlenmiştir. Bittiğinde Türkiye'nin o ana kadarki en geniş yolu olacak bu yol sayesinde, Konya'nın başkente olan ulaşımı, artık sadece yaz mevsiminden ibaret kalmayacaktır.

Kasım 1949'da Vecdi Diker ile birlikte Konya çevresi yollarında incelemelerde bulunan Hilts'in, "*geçen yıl Ankara'dan Konya'ya gelmek için 8 saat yol kat etmek zorunda kaldıklarını, bu kez ise 4 saatlik bir yolculukla Konya'ya varabildikleri*"ni belirtmesi⁹²⁰, kısa zamanda bu güzergâh üzerinde yapılan çalışmaların hızını göstermesi açısından önemlidir. Ayrıca yol yapıldıktan sonra otobüs ücretleri de ucuzlamıştır. Eskiden Ankara'dan Konya'ya 10 liraya gidilirken, artık 5 liraya gidiliyor⁹²¹.

Tarımsal projeler bağlamında önemli olarak kabul edilen bir diğer yol ise *Diyarbakır-Toprakkale* yoluydu. Bu yol tamamlandığında İskenderun'un kuzeydoğusundaki verimli bir bölge tarımsal faaliyete açılmış olacaktır. Üçüncü yol yapıldığında ilk defa olarak, Van Gölü vadileri ve düzlüklerinin inek, koyun ve tarımsal ürünlerini üretim yerlerinin dışına çıkaracak olan *Muş-Elazığ* yolu'dur. Bu yolun et üretiminin artışına katkıda bulunacağı beklentiler arasındaydı.

⁹¹⁷ Şen, a.g.e., s. 134

⁹¹⁸ A.g.e., s. 135

⁹¹⁹ Zafer, 18 Kasım 1949. Gazetede çıkan imzasız bir yorumda, hükümetin yol konusunda, "*yapamayacağı kadar vaatte bulunduğu*" belirtilmekle birlikte, Ankara-Konya yolu gibi çok başarılı atılımları da gerçekleştirdiği belirtiliyor.

⁹²⁰ Zafer, 22 Kasım 1949

⁹²¹ Robert W. Kerwin, "Türkiye'de Karayollarının İnkişafı", *İstanbul Üniversitesi İktisat Fak. Mecmuası*, C: 10, S: 1-4 (Ekim 1948-Temmuz 1949), s. 171

İ. DENİZYOLLARI

1. Dönemin Denizyolları Politikası :

1946-50 döneminde ticaret filosunda önemli bir gelişme sağlanmıştır. 1946'da (18 gros tondan yukarı) 2069 adet olan deniz taşıtları sayısı 1950'de 2197'ye, toplam kapasite de 322.325 tondan 534.876 tona çıkmıştır⁹²².

Tonaj itibarıyla büyümenin gemi sayısına nazaran daha yüksek olması, II. Dünya Savaşı'ndan sonra daha büyük tonajlı gemiler alınmasından ileri gelmektedir. Gerçekten de 1946'da Devlet Denizyolları, Avrupa ve ABD'den 3000-5000 ton arasında değişen 7 gemi satın almış, ayrıca İtalya'dan 6 adet 6000 ve 2 adet de 2000 tonluk gemi siparişinde bulunulmuştur⁹²³.

Böylece denizyollarımız, ilk kez bu yıllarda açık deniz taşımacılığı yapabilecek vasıflarda yük ve yolcu gemilerine sahip olmuştur. Bununla birlikte gemi tonajındaki büyük artış, 1948'den itibaren gerçekleştirilmiştir.

Aynı yıllarda özel sektör de yeni yük gemileri satın almış ve taşıma kapasitesini büyütülmüştür. Aslında konulmuş olan tüm sınırlayıcı hükümlere rağmen savaş içinde, savaş şartlarının sağladığı olanaklarla özel sektör taşıma kapasitesi dikkate değer bir gelişme göstermiştir. Savaş sonrasında da yeni gemiler satın almaya devam eden özel sektör, Devlet Denizyolları'nın yukarıda belirtilen gemi alımlarına rağmen 1948'de şilepçilik alanında lider konuma gelmiştir. Öyle ki, 1948 yılında devletin 95 bin ton toplam kapasiteli 16 şilebine karşılık, özel sektörün 100 bin ton toplam kapasiteli 32 gemisi bulunmaktadır⁹²⁴.

Savaş sırasında özel sektöre yönelik sınırlamalara karşın⁹²⁵, savaşın hemen sonrasında, 1946'dan itibaren taşımacılık konusunda özel sektör lehinde bazı tedbirler alınmaya başlamıştır. Bu durumun ortaya çıkmasında şüphesiz ABD eksenli bir dış politikaya yönelişin de etkisi büyüktür.

Bu tedbirlerin başında, o zamana kadar karma kargo taşımaya dahi yetkili olmayan özel sektörün, 1946'dan itibaren bazı şartlarla bu hakkı elde etmiş bulunması gelmektedir. Ayrıca özel sektöre, dışarıdan gemi satın alması için kolaylıklar getirilmiştir. Şüphesiz özel

⁹²² **Kalkınan Türkiye**, s. 420

⁹²³ Thornburg, **a.g.e.**, s. 87

⁹²⁴ Barda, **a.g.e.**, s.362

⁹²⁵ Bu sınırlamaları rakamlarla ifade etmek gerekirse ; 1923-35 döneminde 195.484 tonluk 149 gemi satın alan armatörler, 1936-48 döneminde sadece 3704 tonluk bir tek şilep alabilmişlerdir. (**Cumhuriyet**, 16 Eylül 1948)

sektör gemiciliğini teşvik eden en önemli aktör, 1947'den itibaren ithalatın artması ve böylece uygun şartlarla yük bulma kolaylığının doğmuş olmasıdır.

Dönemi Türk denizciliğinin gelişimi için bir dönüm noktası yapan olay, başta ABD olmak üzere birçok ülkenin savaşta kullanılan yük gemilerini ucuz fiyat ve uygun şartlarla satışa çıkarmasıdır. Ne var ki Türkiye'de devlet, bu büyük fırsatı ne kendi işletmesi için kullanmış, ne de özel sektörü bu konuda teşvik edici atılımlara girişmiştir. Böylece ülkemiz, tarihi bir fırsatı kaçırmıştır.

Türkiye'nin yararlanamadığı bu fırsattan komşu ülke Yunanistan etkin bir şekilde yararlanmış, günümüzde, kendi ekonomisinin turizm sektörü ile birlikte lokomotif olarak niteleyebileceğimiz deniz ticaretinin temellerini, bu dönemde atmıştır .

1946-50 arasında deniz araçları ile yolcu ve yük taşımacılığı , filo hacmindeki ve gemi sayısındaki artışı tam olarak yansıtmamaktadır. Hatta karşılaştırma sadece taşınan yolcu adedi ile eşyanın ağırlığı bakımından yapıldığı takdirde 1946'ya oranla 1950'de yolcu sayısında % 15, eşya ağırlığında ise % 22 oranında bir azalma olmuştur⁹²⁶. Ancak bu karşılaştırmada mesafe de dikkate alındığı takdirde aynı dönem içinde yolcu taşımacılığında hafif, eşya taşımacılığında da çok büyük bir artış olduğu gözlenmektedir. Gerçekten yolcu/mil itibarıyla faaliyet 1946'da 19 milyon iken, 1950'de 20 milyon olmuş, ton/mil faaliyet ise aynı tarihler arasında 19 milyondan 129 milyona yükselmiştir⁹²⁷. Bu durum, deniz taşımacılığının özellikle yük bakımından gittikçe daha uzak mesafelere ve yabancı ülkelere, kısmen de açık denizlere kaymış olduğunu göstermektedir.

Deniz taşımacılığında da Amerikan yardım ve kredilerinden yararlanılmıştır. Bu dönem içerisinde bunların en önemlisi, Export-İmport Bank'ın açtığı kredi ile bir yüzer havuz getirilmesi ve 3 tersane için gerekli makine ve tesislerin alınmasıdır. Böylece büyük gemileri havuzlama işinin ülkede yeterince yapılabilmesi sağlanmış, hem de tersanelerin inşa ve tamir olanakları artırılmıştır.

Yetersizlik ve ilkel şartları daha önce belirtilmiş olan limanların ilk kez ciddi bir şekilde ele alınması da yine 1946 sonrası döneme rastlamıştır. 1947'de Nafia Vekaleti tarafından karayolları ve demiryolları için olduğu gibi, yeni limanlar inşası ve eskilerinin ıslahı için de uzun vadeli bir program yapılmıştır.

Ulaştırma Bakanı tarafından Aralık 1945'te CHP Meclis Grubunda okunan ve 76 milyon lira ile başarılması tasarlanan bu programın 5 yıllık acil kısmına göre, yaptırılacak

⁹²⁶ **Kalkınan Türkiye** , s.419

⁹²⁷ Barda, **a.g.e.**, s.211

gemilerde başka birer yüzer havuz ve taş havuz yapılması, ayrıca bir gemi inşa fabrikası kurulması öngörülmüştür.

İlk olarak Ereğli, Zonguldak ve Trabzon limanları ele alınmıştır. Devre kapandığı zaman bunlardan yalnız Ereğli'nin inşası bitirilme safhasına getirilmiş, diğerlerinde ise önemli bir ilerleme sağlanamamıştır. Zonguldak Limanı'nda ise, E.C.A.'nın sağladığı finansman olanaklarından yararlanılmıştır.

1947'ye gelindiğinde, bir taraftan döviz rayıçlarının değişmesi, diğer taraftan da deniz ticaret filosunu kısa zamanda geliştirmek fikriyle, tahsisatın 76'da 150 milyon liraya çıkarılması kararlaştırılmıştır. Devlet Denizyolları Genel Müdürü Y.Ziya Öniş, bu tahsisatın 111.5 milyonunun yeni gemilere, 17.5 milyonunun liman araçlarının tedarikine, 17.5 milyonunun da tamir fabrika ve atölyelerine tahsis edileceğini, bu parayla 38 yeni gemi alınacağını ya da yaptırılacağını açıklamıştır⁹²⁸. Bu açıklama, Aralık 1945'te okunan 5 yıllık programa aykırıdır. Çünkü o programda, 5 yıllık plândaki gemiler hazineden sağlandıktan sonra ülkede bir tersane kurulmasına karar verilmiş ve bir kısım gemilerin ülkede yapılması kararlaştırılmışken, bu açıklama ile tüm gemilerin dışarıdan alınacağı anlaşılmaktadır

Yine dönemin sonunda İstanbul, İzmir, İskenderun, Mersin ve Samsun limanları inşaatının gerektirdiği döviz ihtiyacının karşılanması için Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankası (I.B.R.D.)'nden kredi sağlanmaya çalışılmış ve bu konuda 1949'da ön anlaşmaya varılmıştır. Ancak 9 milyon dolar olan bu kredi 1950 yılları sonlarında gerçekleşecek ve daha sonraki yıllarda da İstanbul Haydarpaşa ve Salıpazarı limanlarının inşa, tevzi ve cihazlandırılmasında kullanılacaktır⁹²⁹. Aşağıda, bu dönemde liman ve iskeleler için hükûmetçe verilen ödenekler gösterilmektedir:

Tablo 56

(II. Dünya Savaşı Sonrası Liman ve İskeleler İçin Verilen Ödenekler)

Yıl	Ödenek
1946	3.105.000
1947	5.766.000
1948	7.156.000
1949	10.683.000
TOPLAM	26.710.000

Kaynak: BCA,15.08.1958, Fon kodu: 030..01.0.0, Yer no: 74.471..12 Nafia Vekaleti İnşaat Reisliği'nin neşrettiği, ulaşım kollarına ait rakamları gösterir çizelgeler.

⁹²⁸ Cumhuriyet, 16 Haziran 1947

⁹²⁹ Memduh Yaşa, a.g.e, s.74

Limanların yönetimi açısından hatalı olunan ve yabancı uzmanlar tarafından da eleştirilen bir durum⁹³⁰, bu dönemde de sürmüştür. Bu durum, limanların Denizyolları tarafından yönetilmesi, İzmir ve İskenderun gibi bazı limanlarda ise yönetimin Demiryolları ile Denizyolları arasında bölünmüş olmasıdır. Bu bölünmenin yönetimi zorlaştırma yanında, Denizyollarının liman işletmeciliğini de eline almış olması, önemli sakıncaları beraberinde getirmektedir. Dünyada hakim prensip, liman idaresinin taşımacı kuruluşlardan ayrı ve müstakil bir teşkilata bırakılmasıdır. Bu da olmadığı takdirde bu işlevi demiryolları işletmesi yapabilir. Demiryolları ile Denizyolları arasındaki bu bakımdan var olan önemli fark, ilkinin tek olmasına, bir limanı ancak bir işletmenin demiryolu ile döşeyip çalıştırması söz konusu olduğu halde, bir limandan yararlanan denizyollarının birden çok olmasıdır. Liman yönetiminin bunlardan yalnız birisine bırakılması ise karışıklığa, bu olanağa sahip olmayan diğerleri aleyhine avantajlar sağlamasına neden olmaktadır.

1949'da bütçe kanunu için bütçe komisyonunda hazırlanan raporda, 51.600.000 dolarlık ikinci kısım kalkınma programı öngörülmüştür. 1949-52 arasında uygulanması düşünülen programda, denizciliğinin çeşitli bölümlerine aşağıdaki şekilde para ayrılmıştır:

Deniz hatları	: 25.250.000 dolar
Şehir hatları	: 4.300.000 “
Limanlar	: 6.539.000 “
Deniz tamirhaneleri	: 15.511.000 “

“ olmak üzere toplam 51.600.000 dolar.

Programın yeni gemilerin alınmasına ait kısmında, Denizyolları için çeşitli tonajda 13 yük/yolcu gemisi ile 2 tanker, Şehir Hatları için de 9 gemi ve 5 feribot olmak üzere toplam 29 gemi alımı tasarlanmıştır.

Ayrıca bazı gemilerin satılması da gündeme gelmiş, 20 Haziran 1949 tarihli Bakanlar Kurulu kararınca DDYLİUM'ne ait *Gülcemal*, *Doğan*, *Hora* ve *Şule* vapurlarının yabancılar da dahil olmak üzere Milli Korunma Kanunu'nun 36. maddesine göre satılmasına izin verilmiştir⁹³¹. Kararda ayrıca bu vapurların, Türkiye ile Ticaret ve Ödeme Anlaşması bulunan ülkelere satılması durumunda bedellerinin anlaşma hükümleri

⁹³⁰ Barker, a.g.e.,ss. 193-194

⁹³¹ BCA, Tarih: 20/6/1949 Sayı: 3/9491 Dosya: 76-47 Fon Kodu: 30.18.1.2 Yer No: 119.49.12. (Devlet Deniz yolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü'ne ait *Gülcemal*, *Doğan*, *Sebat*, *Hora* ve *Şule* vapurlarının yabancılar da satılmasına izin verilmesi.)

çerçevesinde; Ticaret ve Ödeme Anlaşması bulunmayan ülkelere satıldığında ise bedellerinin dolar, İsviçre frangı veya sterlin olarak ülkeye kazandırılması öngörülmüştür.

Denizyolları konusunda ilginç bir nokta da 1938-50 arasında Devlet Denizyolları'nda genel müdürlüğe getirilen kişilerin çok sık değişmesidir. İşletmede 12 yıllık süre içerisinde 8 genel başkan değişmiştir. Bu isimler, Sadullah Bey, Sadettin Bey, Yusuf Ziya Öniş, Yusuf Ziya Erzin, İbrahim Kemal Baybora, Halim Babacan, Yusuf Ziya Erzin (2.kez) ve Cemil Parman'dır. Bu durum, işletmedeki istikrarsızlığı göstermektedir.

2. Filonun Artırılmasına Yönelik Çalışmalar :

II. Dünya Savaşı'nın tüm hızıyla devam ettiği dönemde Türkiye'de gemi azlığı yüzünden özellikle iç hatlarda büyük sıkıntılar yaşanmıştır. Savaş yıllarında *Kızılırmak, Refah, Galata, Samsun, Kurtuluş, Adana* ve *Sakarya* gemilerinin kaybı ya da servis dışı kalmaları ile toplam 51.270 tonluk bir boşluk oluşmuş, tonaj miktarı savaş içerisinde azalmış ve o günkü deniz ulaştırmasını bile karşılayamayacak duruma gelmiştir. Oluşan boşluk, İngiltere'den kiralanan 5 şileple doldurulmaya çalışılmıştır. *Adana, Aydın, Maraş, Ödemiş* ve *Trabzon* adları verilen bu gemiler savaş yıllar boyunca İskenderun ile Mısır'ın İsmailiye limanları arasında yardım malzemesi taşımışlardır. Gemilerin üçü 1947-48 yıllarında iade edilmiş, Trabzon olanı Faik Zeren tarafından satın alınmış ve adı *Ereğli* olarak değiştirilmiştir. Ödemiş de armatör H.Avni Sohtorik tarafından satın alınmış, *Semih* adı verilmiştir⁹³².

1940-45 döneminde Devlet Denizyolları'nın ana hatlarındaki sefer sayısı 1306'dan 1089'a düşmüş, buna karşın yolcu sayısı % 30 artmıştır⁹³³. Bu sıkıntıların yoğun olarak yaşandığı yer Karadeniz hattıdır. Bu hatta yolcuların İstanbul'a sevk edilen küçükbaş hayvanlarla birlikte yolculuk yapması, artık yolcular tarafından bile kanıksanan bir durumdur⁹³⁴. Bakan Cebesoy da bu durumu kabullenmekte, limana gelen hayvanları fazla bekletmemek için posta vapurlarının geçerken bu hayvanları aldığını açıklamaktadır⁹³⁵.

a. Liman ve Deniz İşleri Dairesi'nin Programı :

Savaştan sonra deniz ulaştırmasını daha etkin kılabilmek için Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı liman ve Deniz İşleri Dairesi'nin Fen müdürlüğü tarafından bir program hazırlanıp

⁹³² Tutel, a.g.e., s. 218

⁹³³ Feridun Ergin, "Denizciliğimizin İnhitat Sebeplerini Araştırırken", *Cumhuriyet*, 7 Mayıs 1948

⁹³⁴ *Cumhuriyet*, 7 Ekim 1946

⁹³⁵ *Ulus*, 26 Ocak 1946

Başbakanlığa sunulmuş, programın bir an önce uygulamaya başlanmaması halinde özellikle yolcu gemilerinin bir-iki yıl içinde çalışamayacak hale geleceğinin altı çizilmiştir.

Sunulan programda öncelikle Devlet Denizyolları'nın o anki filosu hakkında bilgi verilmiştir. Buna göre filoda 26 yolcu, 6 da yük gemisi bulunmaktadır. Bu gemilerden yalnızca 3 Etrüsk tipi ve 2 Sus tipi geminin seferde kalabileceği, diğerlerinin yenilenmesi gerektiği belirtilmiştir⁹³⁶. Daha sonra da, gemi ihtiyaçları aşağıdaki tabloda gösterildiği şekilde verilmiştir:

Tablo 57
(DDZYLIUM Gemi İhtiyaçları)

Hattın adı	Haftalık posta sayısı	Gemi ihtiyacı			Gemi tipi
		Serviste	İhtiyatta	Toplam	
Karadeniz	3	6	1	7	Büyük
İskenderiye	1	2	1	3	Büyük
İzmir expres	3	3	1	4	Orta
İskenderun	1	4	1	5	Orta
D.Akdeniz	2 haftada 1	2	1	3	Orta
Bartın	1	1	--	1	Küçük
Bandırma ve Mudanya	14	3	1	4	Küçük
Karabiga ve İmroz	3	2	1	3	Küçük
Ayvalık	2	2	1	3	Küçük
Şilep nakliyatı	--	12	--	12	Küçük
TOPLAM		37	8	45	

Kaynak: BCA, 01.08.1945, Dosya no: 18275, Fon kodu: 30..0.0., Yer no: 170.183..21

Denizyolları'nın ihtiyaçlarını karşılamak üzere hemen harekete geçilmiş, İsveç ve ABD'den hazır gemiler almanın yanında, İtalya ve Hollanda'ya da yeni gemi siparişleri verilmiştir. Diğer taraftan, ABD'nin Marshall Yardımı faslından vermeyi kabul ettiği fondan ilk olarak 10 adet kuru yük gemisi ile 2 tanker ve 7 adet de yolcu gemisi alma girişiminde bulunulmuş, sonuçta *Ardahan, Aydın, Çorum, Hopa, Kars, Kastamonu, Malatya, Manisa, Rize, Yozgat* kuru yük gemileri ile *Kocaeli* ve *Sivas* tankerleri alınmıştır. Bu gemilerden *Kars* ve *Malatya* 1944'te, diğerleri de 1945'te ABD'de şilep olarak yapılmışlardır⁹³⁷. Bunun yanı sıra *Adana, Ankara, İstanbul, Tarsus, Giresun, Ordu, Trabzon* yolcu gemileri alınmıştır.

⁹³⁶ BCA, 01.08.1945, Dosya no: 18275, Fon kodu: 30..0.0., Yer no: 170.183..21 Devlet Denizyolları ve Limanları Genel Müdürlüğü filosunun yenileştirilerek artırılması projesi.

⁹³⁷ Tutel, a.g.e., s. 219

İsveç tezgahlarından, Almanlar hesabına yapılan ve birisi bitmiş, diğeri yapılmakta olan iki şilep satın alınmıştır. Bunlardan *Ödemiş* adı verilen 1946'da, *Trabzon* adı verilen ise 1948'de teslim edilmiştir. 3625 gros ton kapasiteli olan ve 12 mil sürat yapabilen bu iki gemiye 750'şer bin dolar ödenmiştir.

İtalya'nın Ansaldo tezgahlarına Karadeniz sürat postaları için 16 mil süratinde 4 gemi, İzmir sürat postaları için de 18 mil süratinde 2 gemi ısmarlanmıştır. Bunun yanı sıra, Marmara hattı için de Sus tipi 2 gemi istenmiştir.

Amsterdam'da yeni kurulan bir şirkete Şehir Hatları için 6 gemi siparişinde bulunulmuştur. 13 mil süratindeki⁹³⁸ bu gemilerin 8.5 milyon liraya mal olacağı hesaplanmıştır. 1150 yolcu kapasiteli bu gemilere de *Büyükdere*, *Yalova*, *Anadoluhisarı*, *Rumelihisarı*, *Haydarpaşa* ve *Büyükada* isimleri verilen bu gemiler, uzun yıllar Köprü-Haydarpaşa-Kadıköy, Köprü-Adalar-Yalova hatlarında hizmet vermişlerdir.

b. Ansaldo'dan Alınacak Gemiler :

Ekim 1946'da İtalyan Ansaldo şirketi ile 8 geminin yapımı konusunda 31.5 milyonluk bir sözleşme imzalanmıştır⁹³⁹. Burada hükümetin bu İtalyan şirketini tercih etmesinin nedeni, o dönemde çeşitli teklifler veren bazı İngiliz ve Amerikan şirketlerinden daha uygun bir fiyat vermesinden kaynaklanmaktadır. Anlaşmaya göre ilk gemi 20 ay sonra teslim edilecektir.

Fakat şirket, işçi ve hammadde fiyatlarındaki artışı sürekli bahane olarak göstererek Türkiye'yi oyalama yoluna gitmiştir. Öyle ki, Mayıs 1948'e gelindiğinde Ansaldo ile aynı dönemde Hollanda'ya sipariş edilen gemilerden ilki denize indirildiği halde⁹⁴⁰, İtalyan şirketi bu tarihte hâlâ bir tek çivi bile çakmamıştır. Bu tarihten iki ay önce Türkiye'ye gelen şirket temsilcisi, 8 gemi yerine 4 ya da 5 geminin verilmesini teklif etmiştir⁹⁴¹. Hükümet buna olumlu ya da olumsuz bir yanıt vermeyerek inceleneceğini bildirmiş, çözümsüz kalan bu müzakereden sonra Ulaştırma Bakanı Koçak bir açıklama yaparak Ansaldo'nun protesto edildiğini ve şirketten gecikme tazminatı istendiğini açıklamıştır. Bu kez şirket, gecikme tazminatı yerine traktör vermeyi teklif etmiştir.

⁹³⁸ Daver, "Ticaret Filomuz Büyüyor", **Cumhuriyet**, 22 Aralık 1946 (Denizyolları yetkilileri, İstanbul Boğazı'ndaki iskeleler arasındaki mesafe kısalığını ileri sürerek bu gemileri daha süratli yaptırmama kararı vermişlerdir. Daver buna katılmamakta, 45-50 yıl önce ısmarlanan Şirket-i Hayriye gemileri arasında bile servis süratleri 15-17 mil olan gemiler olduğunu haklı olarak hatırlatmaktadır.

⁹³⁹ **Cumhuriyet**, 1 Kasım 1946

⁹⁴⁰ **Cumhuriyet**, 11 Mayıs 1948

⁹⁴¹ Ansaldo 3 seçenek sunmuştur. 1. seçenek, 20 millik 3 ya da 4 gemi (İzmir sürat postaları tipi) ; 2. seçenek, 20 millik 2 ve Marmara tipi 2 gemi ; 3. seçenek ise 20 millik 3 , Marmara tipi 2 gemidir. (**Cumhuriyet**, 11 Ağustos 1948)

Ansaldo'nun teklifini inceleyen Devlet Denizyolları yetkilileri, eski fiyat üzerinden 2 büyük İzmir tipi ve 2 Marmara tipi gemi verilmesi teklifini kabul etmişlerdir. Böylelikle yeni sözleşme ile eski siparişin yarısından daha az bir tonaja düşülmüştür. Gemilerin 1950'nin ilk 6 ayı içerisinde teslimi öngörülmüştür⁹⁴². Şirket, iki büyük yolcu gemisinden ilkini bu tarihe yetiştirirken, *Samsun* adını alacak olan ikincisini ancak 1951 Şubatı'nda verebilmiştir⁹⁴³.

Yapılan yeni anlaşma ile eskisinden az bir tonaja düşmekle kalınmamış, hemen hemen aynı dönemde ABD'den alınan gemilerden daha kullanışsız, daha verimsiz gemileri Ansaldo'dan almak durumunda kalınmıştır. Örneğin ABD'den alınan *Ankara* gemisi hem yolcu hem de yük gemisi olmasına rağmen 310 yolcu taşıma kapasitesine sahipken, Ansaldo'nun inşa ettiği gemiler -sadece yolcu gemisi sayılsa bile- 202 kişi alabilmektedir. Yine ABD'den alınan 5250 tonluk *Adana* ve *İstanbul* gemileri, 7000 tonluk Ansaldo gemilerinden hem daha fazla yolcu hem de yük taşınmaktadır.

İlginç olan, bu gemilerin 1946'da ısmarlanmalarına ve 1948'de yapılmaya başlanmalarına rağmen, ABD'den alınan ve nispeten eski sayılabilecek gemilere oranla ticari vasıflarının düşük olmasıdır.

c. ABD'den Gemi Alımı ve Bazı İddialar :

II. Dünya Savaşı'ndan sonra başta ABD olmak üzere birçok ülkenin savaşta kullanılan yük gemilerini ucuz fiyat ve uygun şartlarla satışa çıkardığını görmekteyiz. Bu durum, Türkiye gibi deniz ticaret filosunu artırmak isteyen, fakat yeteri kadar kaynağını bu işe ayırmakta güçlük çeken ülkeler için büyük bir fırsattır.

Dönemin hükümeti, bu fırsatı görmüş ve bununla ilgili çalışmalara 1946 başından itibaren başlamıştır. Gemi alımı için ilk başvuru ülke İngiltere'dir. Fakat buraya giden heyet, İngilizlerin 1950'ye kadar sipariş kotalarını doldurduklarını bildirmeleri üzerine eli boş dönmüştür. Aslında İngiltere tercihi iyi bir tercih değildir. Çünkü savaş sırasında müttefiklerin toplam gemi tonajı kaybı 20 milyon tondur ve bu kaybın 12 milyonu sadece İngiltere'nin kaybıdır⁹⁴⁴. Dolayısıyla İngiltere, savaştan sonra tezgahlarını bu kayıpları telafi etme işine ayırmış, çok az sipariş kabul etmiştir.

Bunun üzerine hükümet, ABD'ye bir heyet gönderme kararı almıştır. ABD, savaşın başlangıcında 1041 adet 1600 tondan büyük gemiye sahipken, savaş sonunda bu sayıyı, çoğu 10.500 tonluk Liberty tipi gemiler olmak üzere 5529'a çıkarmıştır. Savaş döneminde

⁹⁴² *Cumhuriyet*, 7 Temmuz 1948

⁹⁴³ *Cumhuriyet*, 14 Şubat 1951

⁹⁴⁴ Abidin Daver, "Amerika'dan yeni gemi alabilecek miyiz?", *Cumhuriyet*, 13 Şubat 1946

50 milyon tonluk yeni ticaret gemisi yapan ABD, savaş sonunda dünya ticaret gemisi tonajındaki payını % 62'ye çıkarmıştır. Bu dönemde Amerikan Kongresi'ne 3375 geminin saklanması, diğerlerinin satılması yönünde bir tavsiye raporu verilmiştir⁹⁴⁵.

ABD'den gemi alımı ile ilgili bir açıklama yapan Ulaştırma Bakanı Cebesoy, gemi bedellerinin %72'sinin kredi ile geri kalanının da peşin para ile ödenerek alınabileceğini belirtmiştir⁹⁴⁶.

CHP yönetimi, o dönemde denizcilik konusunda 5 yıllık bir gelişim plânı yapmış ve bu plân dahilinde, 45'i yolcu, 12'si yük, 2'si araba vapuru ve 1'i de kurtarma gemisi olmak üzere 60 gemi alınmasını kararlaştırmıştır. Bu rakamın 33'ünün (21 yolcu gemisi ve 12 şilep) ilk etapta acil ihtiyaca yönelik olarak alınması öngörülmüştür⁹⁴⁷.

Söz konusu 5 yıllık plânda ülkenin şilep ihtiyacı 160 bin ton olarak hesaplanmıştır. Alınması düşünülen 12 şilep, 42 bin tonluk bir toplam tonaja denktir ki bu da bizlere, hesaplanan ihtiyacın dörtte birinin bu alımla sağlanacağını göstermektedir.

ABD'den gemi alımı konusunda Fuat Zincirkıran başkanlığında, 5 kişiden oluşan bir heyet görevlendirilmiştir. Heyet Ağustos 1946'da Bakır gemisi ile beraberlerinde 65 kişilik bir Türk öğrenci grubu da olmak üzere yola çıkmıştır⁹⁴⁸.

Öncelikle şilep alımı için çalışmalara başlayan heyet, ilk incelemelerde çok büyük ve çok süratli oldukları, limanlarımıza sığmayacağı, büyüklükleri nedeniyle yükleyecek yük bulunamayacağı ve ülke ihtiyacına uymadıkları gerekçesiyle *Liberty* ve *Victory* tipi gemileri tercih etmemişlerdir⁹⁴⁹. Daha sonra Amerikan denizyolları uzmanlarının önerdiği 12 şilebi inceleyen heyet, bu şileplerin dördünde karar kılmışlardır. Bu dört gemi, her biri 1943 yılında yapılan, 5037'şer tonluk ve 11 mil sürat yapabilen gemilerdir.

⁹⁴⁵ Daver, a.g.m.

⁹⁴⁶ **Cumhuriyet**, 9 Temmuz 1946

⁹⁴⁷ Abidin Daver, "Sürat Asrında Süratli Gemi Yapmamız Lazım", **Cumhuriyet**, 17 Nisan 1946

⁹⁴⁸ **Cumhuriyet**, 9 Ağustos 1946

⁹⁴⁹ **Cumhuriyet**, 1 Eylül 1946 Konuyla ilgili olarak sonraki yıllarda bir yazı yazan denizcilik uzmanı Daver, dönemin Ulaştırma Bakanı Şükrü Koçak'ın denizcilikten gelen birisi olmaması nedeniyle bu konuda uzmanları dinlediğini ve Victorylerin alınmamasını emrettiğini belirtmiştir. Daver bu gemilerin alınmamasıyla ne gibi bir fırsatı kaçırıldığını şöyle açıklamaktadır: "Bu Victoryleri alsaydık, şimdi 6 Türk gemisi daha Amerikan harp malzemesini taşıyacak ve buların navlunları 100 milyon dolarlık askerî yardım hesabından indirilmeyecek, böylece milyonlarca dolarlık fazla silâh ve malzeme elde etmiş olacaktık. 6 Victory'i almayanlar, "O zaman [Eylül 1946'da] Amerikan askerî yardımının sözü bile yoktu, böyle bir iş için gemiler alma lüzumu aklımıza gelmezdi." diyebilirler. Askerî malzeme yoktu ama başka işler de mi yoktu ? Bunları alıp başka ülke armatörlerine kiraya verseydik, ayda beher dedweyt ton başına 5 dolar kira bedeli alacaktık. Bir Victory'nin bir aylık kira bedeli yaklaşık 55 bin dolar, yıllık da 600 bin dolara geleceğine göre, 6 gemi için 3.6 milyon dolar kira bedeli alabilecektik. Yani 19 ayda bu gemiler kendilerini amorte edecek ve Amerikan askerî malzeme nakliyatı için bedava olarak elimizde kalacaktı. Sonradan hata anlaşılmuş ve 6 yerine 2 Victory satın alınmıştır." Daver, "Bu Hesaplara Ne Buyrulur Efendim?", **Cumhuriyet**, 21 Nisan 1948)

Gemiler konusunda bir açıklama yapan Devlet Denizyolları Genel Müdürü Yusuf Ziya Erzin, gemilerin her birini 680 bin dolara alacaklarını, paranın % 25'inin peşin, kalanının da 20 yılda ödeneceğini ve % 3.5 faiz verileceğini belirtmiştir⁹⁵⁰.

Heyetin ABD'ye gidişinden birkaç ay sonra kamuoyunda heyet hakkında birtakım iddialar ortaya atılmaya başlanmıştır. Bunlardan en ilgi çekici olanı, Cumhuriyet'te yayımlanan imzasız bir mektuptur⁹⁵¹. 16 Eylül'de gazetede yayımlanan bu mektupta, heyetin başkanlığını Devlet Demiryolları İUM Fuat Zincirkıran'ın yapmış olması yüzünden demiryolları ihtiyaçlarının ön plâna çıktığı, heyetteki denizyolları temsilcilerinin de lakayt ve kararsız bir tavır içerisinde bulunduğu⁹⁵² açıklanmaktadır.

Mektuptaki bir başka iddiaya göre, 6 yük gemisi, 4 şilep -ki yukarıda söz edilmiştir- ve 2 yolcu gemisinin 20 yıllık bir kredi ile satın alınması için anlaşma yapılmış, böylece filoya ucuz fiyatla 80 bin tonluk geminin katılmasına olanak sağlanmışken, anlaşma İstanbul'a bildirildiğinde İstanbul'dan, "mazot değil, kömür yakan gemiler alınması"⁹⁵³ uyarısı gelmiş, bu uyarı üzerine sadece 4 motorlu şilep alınabilmiştir.

Gemi alamamanın en önemli nedeninin para sorunu olarak gösterildiği mektuba göre, heyete 5 milyon dolarlık döviz verilmiş, fakat 100 milyon dolarlık iş yapmaları istenmiştir. Verilen talimat, alınacak gemilerin bedellerinin 20 yıllık bir vadeye yayılması şeklindedir.

Mektup, hiçbir Amerikan bankasının bu heyete 1 milyonluk bile kredi vermeye yanaşmadığını, uzun çabalardan sonra İmport-Export Bank'ın 25 milyon dolarlık bir kredi açabileceğini bildirdiğini, fakat bu kredinin sadece denizyollarına ve demiryollarına değil, Türk Hükümeti'nin genel anlamdaki ihtiyaçlarına yönelik verilebileceğini de eklemektedir⁹⁵⁴.

⁹⁵⁰ **Cumhuriyet**, 13 Eylül 1946

⁹⁵¹ **Cumhuriyet**, 16 Eylül 1946

⁹⁵² Mektupta Denizyolları heyeti başkanına, Seattle'da bir sanayi kongresine katılma görevi verildiği, bu yüzden asıl görevini 2. plâna bıraktığı belirtilmiştir.

⁹⁵³ Türkiye'nin kömür üreten bir ülke olması, gemilerde de bu ürünün kullanılması konusunda yetkililerde duyarlılık yaratmıştır. Fakat bu duyarlılığın, motorlu gemiler örneğinde olduğu gibi zaman zaman tutucu bir davranışa dönüştüğü görülmektedir. Zira, kömür yakan bir gemide 200 kişilik personele gereksinim duyulan işler, motorlu gemilerde 18-20 kişiyle yapılabilmektedir. Bu konuda bir tespit bulunan Ergin, 1914-1930 yılları arasında dünyada 20 milyon tonluk buharlı geminin tesisatının, dizel yakacak şekilde değiştirildiğini belirtmiştir. (Feridun Ergin, "Denizciliğimizin İnhitat Sebeplerini Araştırırken", **Cumhuriyet**, 7 Mayıs 1948

⁹⁵⁴ Kredi konusunda Hükümet düzeyinde bir yanlış anlamının olduğu açıktır. Nitekim Türkiye'nin Washington Büyükelçiliği'nden Türk Dışişleri Bakanlığı'na yazılan 3 Temmuz 1946 tarihli mektupta, şu ifade yer almaktadır: "Telgrafınızın B fıkrasının ikinci cümlesinde, "Bu son 25 milyon dolarlık kredi, bankanın verdiği krediden tamamen ayrı olacaktır." Denilmesinden, gemi mubayaasına ait krediyi İhracat-İthalat bankasının vereceğini zannettiğiniz anlaşılmaktadır. Bu kredinin banka ile bir alakası yoktur. Maritime Comission tarafından yani Amerikan Hükümeti tarafından yapılan taksidde bağlı bir satıştır." **BCA**, Tarih: 10/7/1946 Sayı: Dosya: 250105 Fon Kodu: 30..10.0.0 Yer No: 207.415..21. (Amerika'dan alınan 25 milyon dolarlık kredinin, gemi satın alınması için tahsis edilecek krediden ayrı olduğuna dair Washington

Mektupta bankanın 25 milyon dolarlık kredi vereceğini açıklamasından sonra heyete yeni bir emir geldiği açıklanmaktadır. Bu emirde, Türkiye emrine açılan 25 milyon doların 5 milyonluk kısmının DDY idaresine verildiği ve önceden heyete tahsis edilen 5 milyon dolarla birlikte 10 milyon doların demiryollarına malzeme alımı için ayrıldığı, denizyolları için ilerde bonolar çıkarılacağı ve bu bonoların karşılığının döviz olarak idarenin emrine verileceği hükmü bulunduğu, böylece heyetin gemi alma olanağı kalmadığı vurgulanmıştır.

Ayrıca heyetin teklif ve sorularına Denizyolları'nın çok geç yanıt vermesi nedeniyle Fuat Zincirkıran'ın bakanlığa ABD nezdinde manevi kredimizin kırıldığı yönünde sert bir telgraf çektiği de mektupta yer almıştır.

Bu imzasız mektuptaki iddialar incelendiğinde, ortada bir başarısızlığın bulunduğu görülmektedir. Bu durumun sorumlusunun heyet olmadığı, Denizyolları'ndan kaynaklanan sorunlar bulunduğu, mektubun ana fikrini oluşturmaktadır ki genel olarak bu fikir doğrudur. Çünkü gerek DDY'nin genel müdürünün başkanlığında bir heyet oluşturulması, gerek heyete verilen ödeneğin azlığı ve gerekse muhafazakâr bir anlayışla heyete verilen emirler, hükümetin bu konuda net bir tavır alamadığı ve kararlı bir duruş sergileyemediği düşüncesini bizlerde oluşturmaktadır. Bu öylesine bir kararsızlıktır ki, Washington'daki büyükelçilikten Amerikan Hükümeti'nden gemi istenmesi konusunda ilgili bakanlığa talepte bulunmak için yetki istenmiş, fakat bu telgrafa yanıt alınamamıştır⁹⁵⁵.

Sonuçta heyet, 4 şilebin yanında, 2 buharlı gemi ve bir de *Mexico* adlı yük gemisi⁹⁵⁶ olmak üzere toplam 7 geminin satın alma anlaşmalarını yapmış, heyetin büyük kısmı Ocak

Büyükelçiliğinden alınan yazı.) Bundan da anlaşılmalıdır ki, Türk Hükümeti, Amerikan Hükümetinin ayrıca bir 25 milyonluk gemi kredisi verdiğini sanmıştır.

⁹⁵⁵ Elçilik, 3 Temmuz 1946'da göndermiş olduğu mektupta bu durum şöyle dile getirilmiştir: “*Biz 1 Haziran tarihli 164 numaralı telgrafımızda Amerika Hükümeti'nden gemi istenmesi hususunda onu bakanlığa telkin ve böyle bir talepte bulunmak için salahiyyet istedik. Bu telgrafımıza cevap alamadık. Binaenaleyh, Amerika hükümeti nezdinde yapılmış bir teşebbüs mevcut değildir. Evvela Dışişleri Bakanlığı'na mektup yazarak şu kadar miktarda geminin bize ayrılmasını istemek icap eder. Amerika Hükümeti muvafık cevap verince mübayaanın kredisi de kendiliğinden halledilmiş olur. Yazacağımız talep mektubuna bittabi gemilerin muayenemize tabî olması kaydı ihtiyatisini koymak icap edecektir. Ancak bakanlık, oradan Amerikan sefiri vasıtasıyla gemi istemiş midir ve Cumhuriyet Merkez Bankası'nın bakanlığa tebliği böyle bir talebe cevap mıdır? Gemilerin kredi ile satışı meselesinin banka ile [Export-İmport Bank] alakası bulunmadığına göre böyle bir talebin bankadan değil, Amerikan hariciyesinden yapılması lazımdır. Fikrimizce bunu ya bakanlığımız oradan veya elçiliğimiz buradan Amerika Hükümeti'nden talep ve temin eder ve bundan sonra tatbikatı Devlet Denizyolları Komisyonu'na havale edilir.*”

⁹⁵⁶ Daha sonra bu gemiye *İstanbul* adı verilecektir.

1947’de ülkeye dönmüştür⁹⁵⁷. Heyetin dönüşüyle ilgili açıklama yapan bakanın sözlerinden, daha çok demiryollarına yönelik malzeme alındığı anlaşılmaktadır⁹⁵⁸.

Temmuz 1947’ye gelindiğinde ABD Dışişleri Bakanı Marshall’ın adıyla anılan Türkiye ve Yunanistan’a yardım programı gereğince, 10 ticaret gemisinin Türkiye’ye satışı onaylanmıştır. Bu gemilerin 6 tanesi orta büyüklükte yük ve yolcu vapuru, 2’si akaryakıt gemisi, diğer 2’si de Victory tipinde onar bin tonluk şileplerdir⁹⁵⁹.

Gemi alımına ait sözleşme 20 Ağustos’ta imzalanmıştır. Gemilerin toplam tonajı 92 bin tondur. Alınan yük-yolcu gemilerine *Ankara (Solace)*, *Edirne (Exechorda)*, *Elazığ (Imperial)*, *Ordu (Copiapo)*, *Malatya (Aconcauoga)* ve *Çankırı (Monterrey)* ; akaryakıt gemilerine *Yozgat* ve *Çoruh*, şileplere de *Kocaeli* ve *Sivas* adları verilmiştir⁹⁶⁰.

Gemilere ödenecek bedeller konusu incelendiğinde iki ilgi çekici durumla karşılaşılmaktadır. Bunlardan ilki, 6 yolcu gemisine toplam 2.740.000 dolar verilecek olmasına rağmen⁹⁶¹, bunların tamir masrafları için belirlenen rakamın, 4.530.000 gibi bir miktar olmasıdır. Yani tamir masrafı neredeyse satın alma bedelinin iki katıdır⁹⁶².

İkincisi, gemi alımıyla ilgili Türk ve Amerikan yetkililerin verdikleri demeçlerdeki farklılıktır. Bu gemilerin 100 milyon dolarlık krediye dahil olduğunu belirten ABD Dışişleri Bakanı Marshall, “6 ticaret ve yolcu gemisinin Türkiye’ye satışı, Amerikan parasının harcanmasını gerektirmeyecektir. Çünkü Türkiye, bu gemilerin bedellerini parayla ödeyecektir.” derken, Dışişleri Bakanı Şükrü Koçak ise, gemilerin bedellerinin yardım kanununun kredisinden hariç olarak ödenmesi suretiyle Türkiye’ye verildiğini belirtmektedir⁹⁶³.

Koçak böyle söylemekle, artık güçlü bir muhalefet partisinin de tüm ağırlığıyla yer aldığı kamuoyunun tepkisini çekmemeye çalışmaktadır. Bu tepkinin azaltılması yönünde

⁹⁵⁷ Bu gemi hakkında da Amerika’da yaşayan bir Türk’ten çürük olduğuna dair gelen bir ihbar mektubu 10 Ekim 1946’da Cumhuriyet’te yayınlanmıştır. Bunun üzerine Devlet Denizyolları Genel Müdürü mektuptaki iddiaların doğru olmadığını bildiren bir açıklama yapmıştır.

⁹⁵⁸ **Cumhuriyet**, 18 Ocak 1947 (Bakanın, heyetin 62 adet son model lokomotif, çoğunluğu yük vagonu olmak üzere 450 vagon, Arifiye’de inşasına karar verilen vagon fabrikası için gerekli malzeme ve bir miktar yedek demiryolu malzemesi satın almayı başardığını belirtirken, denizyolları konusunda sadece *Mexico* gemisinden bahsetmesi durumu açıklamaktadır.)

⁹⁵⁹ **Ulus ve Cumhuriyet**, 17 Temmuz 1947 (Şilepler dışındaki gemilerden birisi, 1946’da alınan İstanbul (Mexico)’un eşi olan 5250 gros tonluk ve 18 mil sürat yapabilen Monterrey’dir. Bunun dışında 3 adet (Aconcauoga, Copiapo, Imperial) 5-6 bin tonluk ve 1938 Danimarka yapımı motorlu tekne ve 7500’er gros tonluk iki akaryakıt gemisi alınacaktır.)

⁹⁶⁰ **Ulus**, 24 Temmuz 1947 (Bu dönemde DDY’nın elinde Ankara ve Edirne adlarında iki küçük gemi vardır. Bu yüzden bu iki gemini adları değiştirilmiştir.)

⁹⁶¹ O dönemde 1 dolar 3 liradır.

⁹⁶² Diğer dört geminin toplam bedeli ise 4.2 milyon dolardır. Bu konuda kamuoyunda eski ve hurda gemi alındığına dair şüpheler belirmiştir.

⁹⁶³ **Cumhuriyet**, 16 Temmuz 1947

bir hamle de CHP iktidarına yakın Ulus'tan gelmiştir. Gemi alımı için ABD'de bulunan DDY genel müdürü Fuat Zincirkıran'ın , “ *Bu fiyatın asgarinin çok dúnunda olmasının başlıca amili, Amerika devletinin memleketimiz hakkında beslediği iyi hisler ve Türkiye'ye yardım prensibininin tatbiki olmuştur.*” şeklindeki telgrafı, o günlerde gazetede yayınlanmıştır⁹⁶⁴. Ayrıca gazetede, “*kimseye yolcu gemisi satmayan ABD'in bizi kıramadığı*” teması, o günlerde sık sık işlenmiştir.

Daha da ilginç olan şudur ki, *Cumhuriyet*'in 16 Temmuz nüshasında Marshall'ın gemilerin kredi anlaşmasına dahil olduğu yönündeki demecine rağmen, 17 Temmuz'da bunu tekzip eden bir demecin yayınlanmış olmasıdır. Marshall'ın demeci şöyledir: “(...) *Bu satış hiçbir şekilde Türkiye'ye verilmesi kararlaştırılan 100 milyon dolarlık kredi ile ilgili bulunmamaktadır. Ankara hükümeti, 6 yolcu gemisini satın almak için kendi gelirlerini kullanmakta, diğer gemilerin satın alınması için de ABD'den kredi sağlamış bulunmaktadır.*” Marshall'ın sözünü ettiği kredi, 8 milyon dolarlık ve uzun vadeli bir kredidir⁹⁶⁵.

Aynı dönemde, Zincirkıran heyeti gemi tamirleri için temaslara başlamış, Amerikan tersaneleri ile görüşmüştür. Bu sırada, heyet üyelerinin bu işler için komisyon istediği/aldığı yönünde bir ihbar mektubu genel müdürlüğe gelmiştir⁹⁶⁶. Mektupta, Amerikan tezgahlarından binlerce dolarlık komisyon alındığı , hatta 5000 dolarlık pırlantanın komisyon olarak verildiği gibi iddialara yer verilmiştir. Devlet Denizyolları tarafından heyet Türkiye'ye çağrılmış ve haklarında, Zonguldak milletvekili Ali Rıza İncealemdaroğlu'nun, bu heyet hakkında meclis soruşturması yapılmasına dair bir karar vermesi üzerine soruşturma başlatılmıştır⁹⁶⁷. Bir süre sonra milletvekili kararını geri almış, böylece olayın meclis boyutu bir süre kapanmıştır.

Bu heyetin yerine, 2. bir heyet gönderilmiştir. Fakat heyetin genel tavrı, o sırada İtalyan Ansaldo tezgâhlarına ısmarlanan gemilerin yeterli olacağı şeklinde olduğu için ABD'de verimli bir çalışma yapamamıştır. Bunun üzerine Devlet Denizyolları Genel Müdürü Y.Ziya Erzincanlı Başkanlığında 3. bir heyet ABD'ye gitmiştir. Heyeti ile birlikte burada 3 ay kalan Erzincanlı, dönüşte verdiği demeçte, ilk iki heyetin eksiklerini tamamladığını,

⁹⁶⁴ **Ulus**, 17 Temmuz 1947

⁹⁶⁵ **Cumhuriyet**, 29 Kasım 1947

⁹⁶⁶ **Cumhuriyet**, 22 Nisan 1948

⁹⁶⁷ **Cumhuriyet**, 17 Mayıs 1948

6 yolcu gemisinin tamir ve tadilat işlerini hallettiğini söylese de tamirata ancak Ekim 1948'de başlanabilmiştir⁹⁶⁸.

ABD'ye giden heyetin buradaki faaliyetleri ve yolsuzluk söylentileri, sonraki dönemlerde de zaman zaman meclis gündemine gelmiştir. Örneğin Ocak 1950'de Kütahya milletvekili Hakkı Gedik, bu konuyla ilgili Ulaştırma Bakanı'na çeşitli sorular yönelmiştir⁹⁶⁹. Gedik'in özellikle öğrenmek istediği şudur: *“ABD'den 1947'de satın alınan, bir hayli idarî hata ve gereksiz geciktirme aşamaları içinde büyük tamirata tabi tutulduktan sonra nihayet 1949'un ikinci altı ayı zarfında ülkemize gelebilmiş olan toplam 42.600 gros tonluk altı geminin satın alma bedeli toplamı 7.685.000 lira tuttuğu halde, eşya nakliyatına daha elverişli olan bu gemilerin, lüks yolcu gemileri haline getirilmeleri amacıyla 35 milyon gibi muazzam bir tamir ve tadil masrafı ihtiyar edilmesinde ve böylece her birinin 7 milyonu aşan bir bedele yükselmesinde etkili olan nedenlerin açıklanması ve bu gemilerin yakın gelecekte gündün güne artan rekabet karşısında kârla hatta zararsız işletilebilmelerinin mümkün olup olmadığının açıklanması ve diğer taraftan, gemi satın alımıyla görevli bir heyetin adalete tevdi edildiği, sonucun meclise bildirileceğini, eski bakan Şükrü Koçak'ın beyan etmesine binaen, tahkikatı sonucunun açıklanması...”*

Gedik'in sorularını yanıtlayan Ulaştırma Bakanı Kemal Satır, II. Dünya Savaşı'nda yolcu gemilerinin askerî nakliye gemilerine ya da hastane gemilerine dönüştürüldüğünü, savaşın bitiminden sonra konforlu yolcu gemisi yokluğunun kendisini hissettirmeye başladığını, savaştan sağlam çıkan gemilerin sahiplerinin bu gemileri büyük paralar harcayarak tekrar yolcu gemisine dönüştürerek sefer soktuklarını, aldığımız 6 geminin de bu kapsamda olduğunu bu yüzden tamir ettirdiklerini belirtmiştir. Satır ayrıca, Gedik'in gemilerin 42 milyon liraya mal olduğunu söylediğini, fakat bu gemilerin asla pahalıya mal olmadığını iddia etmiştir⁹⁷⁰.

Bakanın açıklamalarından tatmin olmayan Gedik, yalnız son 4 yıl zarfında Denizyolları tarafından ödenen 100 milyon lirayı geçen para ile satın alınan gemilerin gerek tiplerinin tespitinde ve gerekse satın alma işlemlerinde gösterilen hafifliğin ve hesapsızlığın zararlı sonuçlarının herkes tarafından görüldüğünü vurgulamıştır. Gedik,

⁹⁶⁸ **Cumhuriyet**, 8 Kasım 1948

⁹⁶⁹ **TBMMZC**, D:8, C:23, İc:1, 33. Birleşim, 23.01.1950, s. 274

⁹⁷⁰ **Gös.yer**, s. 275 Satır bu konuda İtalyan Ansaldo'ya ısmarlanan gemileri örnek göstermiştir. Ansaldo'dan alınacak gemilerin her birinin 2.4 milyon dolara (yaklaşık 7 milyon lira) mal olduğunu, bu fiyata rağmen Ansaldo'nun, bu gemilerin her birinden birer buçuk milyon dolara yakın para kaybettiğini ileri sürerek, zararını yarı yarıya indirmek için 4 gemiyi yapmaktan vazgeçtiğini, sonra tezgahlarında yeter derecede iş bulamayarak her bir gemiyi 2.850.000 dolara yapacağını söylediğini, teçhizatları ile birlikte 3.2 milyon doları bulacağını açıklamıştır.

Zincirkıran heyeti hakkında Şu açıklamayı yapmıştır: “Adli tahkikat ister beraatla, ister mahkumiyetle sonuçlanmış olsun, meclisin zabıtlarında yaşayan hakikat deĐiŐmez. Çünkü 21.04.1948 tarihinde Ulaştırma Bakanı sıfatıyla sayı Şükrü Koçak tarafından bu kürsüde Zincirkıran heyetinin, gerek vekaletе gelen malumata ve gerekse ABD’deki büyükeliliğimizin iŐarına atfen, Mc.Cann’ın istediği komisyonda hissedar bulunduğuna ve elçiliğin ihtarına rağmen, mazisi karanlık ve dolandırıcı olduğu bildirilen bu ABD’li ile alakasını kesmediğine dair vaki beyanat, daha sonra bakan olan Kemal Satır tarafından 6.6.1949 tarihinde yine bu kürsüde, Mc Cann’ın eski cumhurbaşkanı Hoover tarafından heyetimize tavsiye edildiği, mahallinde yaptırılan tahkikat neticesinde bu zatın namuslu, faziletli bir Amerikan vatandaşı olduğunun anlaşıldığı, her birini 775 bin dolara satın almayı taahhüt ettiğimiz gemilerin, bu zatın teşebbüsü ile 483 bin dolara satın alındığı ve bize büyük hizmetleri olduğu için bu zata 175 bin dolar ikramiye verilmesini mutazammın kanun tasarısının meclise sunulduğu beyan edilmek suretiyle teŐzip edilmiş, bu ikramiye kanununun meclisçe kabul edilmiş olması ile de ileri sürülen iddiaların, mesnetsiz ve yersiz bulunduğu teyit olunmuŐtur⁹⁷¹. (...)”

3. Liman İnşasına Yönelik alıŐmalar :

Bu dönemde, Ereğli Limanı’nın 1945 yılında ihale edilmesiyle limanların yapımı konusunda önemli bir adım atılmıştır. Bu adımı, Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankası’ndan kredi temin çabaları ile mevzuatı değiştirme çalışmaları izlemiştir. 1946 yılında, tüm yurdu kapsayan bir plânlama çalışmasına girişilmiştir. Bu alıŐma sonun da ortaya çıkan yapım plâni ile toplam 100 milyon liralık bir ödenekle liman, iskele, rıhtım ve barınakların bir öncelik sırasına konularak, 10 yıl süreyle yapımı öngörölmüŐtür.

Plânda limanlar ve kıyı tesisleri dört grupta ele alınmıştır. 1. gruba İstanbul, İzmir, Mersin ve Samsun gibi ana limanlar ; 2. gruba Giresun, Trabzon, Hopa, Antalya, İskenderun, Bandırma gibi limanlar ; üçüncü gruba barınaklarla küçük taşıtlar ve balıkçı tekneleri için gereken küçük sığınma yerleri , dördüncü gruba da iskeleler dahil edilmiştir. Bu çerçevede kıyı tesislerinin yapımı ikiye ayrılmış, birinci ve ikinci gruptaki limanların öncelik sırasına göre dış kredi temini ile inşası öngörölmüŐ ; üçüncü ve dördüncü gruptaki iskele, rıhtım ve barınakların ise millî bütçeden yapılması kararlaştırılmıştır. Bunu sağlayacak mevzuat değişikliği de ilk olarak 1949 yılında gerçekleştirilmiştir. Mayıs 1949’da çıkarılan bir genel yetki kanunu ile “yurdun ve kıyılarıdaki Şehir ve

⁹⁷¹ Gös. yer, s. 284

kasabalarımızın ihtiyaçlarını karşılamak üzere, iskele, rıhtım ve küçük barınaklar inşası ile tesis ve teçhizatlarının sağlanması, bunlardan gerekli olanlarında tarama işlerinin yapılması” kararlaştırılmıştır.

Daha öncekiler gibi yine Bayındırlık Bakanlığı tarafından yürütülecek olan bu işlerin nelerden ibaret olacağıın bakanlık tarafından hazırlanıp Bakanlar Kurulu tarafından kesinleştirilmesi ve tamamının 11 yıllık sürede bitirilmesi söz konusudur. Ayrılan ödenek, yılda 1.5 milyondan az olmamak üzere toplam 25 milyon liradır. Bu ödeneğin üçte biri kadarının az masrafla yapılabilecek küçük işlere ayrılması da kanunda öngörülmüştür. Bu kanunla, üç tarafı denizlerle çevrili Türkiye'nin denizcilik anlamında ekonomik canlılığını sağlayacak tesislerinin yapımı konusunda önemli bir adım atılmıştır.

Türkiye, II. Dünya Savaşı'ndan sonra bir taraftan Marshall Plânı'ndan yararlanan ülkeler arasına girebilmek için diplomatik girişimlerini sürdürürken, diğer taraftan da üyesi bulunduğu Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankası (I.B.R.D.) ile temasa geçilmiştir. 1948'in ilk aylarında başlayan bu temaslar sonucunda ABD, Türkiye'nin de plândan yararlanması konusuna olumlu yaklaşmıştır.

Bunun üzerine eldeki bayındırlık, enerji ve maden sektörüne yönelik projelerin bir kısmı Marshall Plânı çerçevesinde alınacak yardımlarla gerçekleştirilmek üzere ayrılırken, geri kalan projeler için de I.B.R.D.'ye başvurulmuştur. Dış finansmana muhtaç kısmı 130 milyon doları bulan bu projelerin I.B.R.D.'ye sunulması üzerine banka 1949 başlarında Türkiye'ye üç kişilik bir heyet göndermiştir. Bu üç kişiden birisi Türkiye'nin mali ve ekonomik durumu üzerinde, diğer ikisi de projeler üzerinde incelemelerde bulunmuşlardır. Görüşmeler sonucunda, 54.980.000 dolarlık bir proje üzerinde anlaşılmıştır.

Ülkedeki çeşitli madenlerin işletilmesini, Seyhan Barajı'nın, Ereğli-Armutçuk iltisak hattının yapılmasını da kapsayan bu projede en önemli pay denizcilik faaliyetlerine ayrılmıştır. Söz konusu finansmanın 12.380.000 doları denizyolları için ayrılırken, limanlar inşaatı için de 8.840.000 dolarlık bir ödenek konmuştur⁹⁷².

Hükümete göre bu programın gerçekleşebilmesi için 12.500.000 dolarlık bir dış finansmanla, 73.040.000 liralık bir iç finansmanın sağlanması gerektiği yönünde bir hesaplama yapıldığına göre, gerekli miktarın önemli bir kısmının I.B.R.D.'den karşılandığı söylenebilir. Liman projeleri için yapılan borçlanmanın süresi 25 yıldır. Fakat ödemeye hemen değil, Ekim 1955'te başlanacak ve Ekim 1975'te bitecektir.

⁹⁷² TBMMZC, D:9, C:12 , 23. Birleşim, 14.07.1950, S.Sayısı: 54, s. 2

Ödenek kapsamındaki liman projelerine bakıldığında, Salıpazarı, Haydarpaşa, Alsancak, Samsun, İskenderun limanlarının geliştirilmesi ve yeniden donanımıyla birlikte, hem adı geçen limanların, hem de Tophane, Sirkeci ve Mersin limanlarında bulunan tesislerin yenilenmesinin amaçlandığı görülmektedir.

Salıpazarı, Haydarpaşa, Alsancak ve İskenderun limanlarının inşasına 1951'de başlanıp, 1953 sonunda bitirilmesi ; Samsun liman inşaatının 1952'de başlayıp 1956'da bitirilmesi, tesis yenilemelerine ise Eylül 1950'de başlanması öngörülmüştür.

Bu dönemde, uzun tartışmalardan sonra İstanbul Limanı konusunda ilerleme kaydedilmiştir. Nisan 1946'da Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlıkları'nın ortak hazırladıkları plâna uygun olarak İstanbul Limanı'nın yeri ile şehrin sanayi bölgesi, Bakanlar Kurulu'nun da aynı şekilde görüş bildirmesi ile kesinleşmiştir⁹⁷³. O dönemde İstanbul Limanı için getirilen şehircilik uzmanı Mr. Prost, liman için en uygun yerin Yedikule-Bakırköy arasındaki alan olduğunu belirtmekle birlikte, bu işin şehir işi değil devlet işi olduğunu ve liman yeri konusunda son kararı hükümetin vereceğini, kendisinin sadece tavsiyede bulunduğunu da eklemiştir⁹⁷⁴. Hükümet de İstanbul'un Fethi'nin 500. yılına yetiştirilmesi düşünülen yeni limanın Haydarpaşa'dan Moda'ya kadar uzanan sahada kurulmasına karar vermiştir⁹⁷⁵. Bu kararın alınmasında, İstanbul'da yapılacak bir limana gelecek ithal ve ihraç mallarının büyük kısmının Anadolu'ya gönderildiği ve oradan geldiği gibi iktisadi bir görüş etken olmuştur.

Bu arada, limanın Haydarpaşa'da yapılmasına karşı çıkan bir kesim vardır. İtirazlar özellikle tüccar ve sanayici kesimden gelmektedir. Bu kesim, yapılacak limanın arkasında antrepo inşasına uygun yer olmamasından şikayet etmekte, ayrıca Anadolu yakasında yapılacak bir limanın iktisadî açıdan uygun olmadığını iddia etmektedirler⁹⁷⁶. Ayrıca konuyu teknik boyutuyla ele alan mühendislerden de birtakım itirazlar yükselmiştir. Bunlardan birisi olan Tefvik Sadullah, bu limanın Haydarpaşa'ya sığmayacağını, tüm tesisleriyle birlikte limanın Üsküdar, Kadıköy ve Kalamış'a da yayılmak zorunda olduğunu, limanın buraya taşınmasıyla şehrin ikametgâh yeri olarak gelişmeye en uygun bir bölgesinin tamamıyla mahvedileceğini, şehrin doğal dinlence ve eğlence yerlerinin

⁹⁷³ Liman yeri konusunda birkaç alternatif vardır. Bunlar, Haliç, Kabataş 'a kadar uzatmak suretiyle şimdi bulunduğu yer, Yenikapı-Bakırköy arası ve son olarak da Haydarpaşa-Kızkulesi arasındadır.

⁹⁷⁴ **Cumhuriyet**, 10 Mayıs 1946

⁹⁷⁵ Bu konuda o dönemde basında, limanın Fenerbahçe'den başlayarak Kalamış Koyu'nu, Moda'yı, Kadıköy'ü de içine alarak Kızkulesi'ne kadar uzanacağı haberleri çıkmışsa da Fenerbahçe-Kalamış Koyu-Moda-Kadıköy bu tasarıya dahil değildir. Haydarpaşa-Kadıköy arasından başlayarak Kızkulesi civarına kadar uzanan sahada yapılacaktır.

⁹⁷⁶ **Cumhuriyet**, 29 Nisan 1946

birinden mahrum kalacağını, şehrin “demiryolu zihniyeti”ne feda edileceğini belirtmiştir. Ona göre, ülkenin coğrafi durumu itibarıyla limanı demiryoluna değil, demiryolunu limana bağlamak esastır⁹⁷⁷.

Limana yerinin tespitine 1946’da karar verilmesine rağmen, limanın inşası için teklifler ancak 1948’de gelmeye başlamıştır. Amerikan, İtalyan ve İngiliz firmalarından gelen bu teklifler, 50 ila 800 milyon arasında değişmektedir⁹⁷⁸.

Limana konusundaki önemli gelişmelerde birisi de Trabzon limanı’nın inşasıdır. Limanın inşasına daha II. Meşrutiyet’ten önce başlanmış ve 200 m. uzunluğunda bir mendirek yapılmıştır. Esaslı bir liman inşaatının etütleri 1912 yılında yapılmış, imtiyaz verilme esasına göre yapılan bu etüt ve projeler, 1. Dünya Savaşı’nın başlamasıyla gerçekleştirilememiştir.

1. Dünya Savaşı’nda Trabzon’un işgal altında kaldığı yıllar zarfında birkaç eski gemi batırılarak liman yararlanılabilir bir hale getirilmiş ise de bir kısmı zamanla dağılmış ve limanın içi dolmaya yüz tutmuştur. Cumhuriyet hükümeti, burada harap durumda bir küçük taşıt limanı ile 1-2 iskele ve rıhtım devralmıştır.

Limana faaliyetlerine bakıldığında, 1930 yılında limana girip çıkan 200 tondan yukarı gemi sayısı 67 iken 1934’te 143’e , 1938’de ise 575’e yükselmiştir⁹⁷⁹.

Limanın 1938 yılı toplam ithalat ve ihracatı 74 bin ton olarak gerçekleşmiştir. Bunun 1650 tonu transit, 2800 tonu gümrüklü eşya ve 68.800 tonu da iç ticaretten oluşmaktadır. Ayrıca aynı yılda limandan 125 bin baş sığır sevk edilmiştir.

II. Dünya Savaşı’ndan sonra buraya modern bir liman yapılması için girişimlere başlanmıştır. Limanın ihalesi, 15 Kasım 1946’da E.A.Ray Türk Ltd. Şirketi’ne verilmiştir. İnşaatı yapacak olan şirket, inşaat programını hazırlamak üzere İngiltere’den ünlü liman inşaa uzmanı E.James Buckton ile Roy Mitchell’i Türkiye’ye getirmiştir⁹⁸⁰.

8 milyon liraya ihale edilen limanda 15-20 geminin aynı anda barınması ve 1949 yılında bitirilmesi öngörülmüştür. Ancak bu tarihte limanın inşasının bitimi bir tarafa, inşaa için gerekli makinelerin ancak getirilebildiklerini görebilmekteyiz. İnşaatın başlaması Temmuz 1949’u bulmuştur.

⁹⁷⁷ **Cumhuriyet**, 15 Mayıs 1946

⁹⁷⁸ **Cumhuriyet**, 19 Nisan 1948

⁹⁷⁹ **Ulus**, 8 Temmuz 1946

⁹⁸⁰ **Ulus** ve **Cumhuriyet**, 23 Ocak 1946

4. Dönemin Diğer Gelişmeleri :

a. Şilepçilik Faaliyetleri :

Savaş sırasında kendi malı olan 3 şilep ve İngiltere'den kiralanan 5 şileple şilepçilik sektörüne armatörlerle birlikte katılan Devlet Denizyolları, savaş sonrasında da bu sektörde kalma kararı almış, fakat bu konuda yolcu nakliyatı konusunda yaptığı gibi tekeli elinde tutmak istememiştir. Bu konuda bir açıklama yapan Ulaştırma Bakanı Koçak, 160 bin tonluk toplam hacmin 120 tonunun özel sektör, 40 bin tonunun devlet tarafından karşılanacağını söylemiştir.

Özel sektörün bu alandaki payı devlete göre büyük gözükmekteyse de, ülkenin potansiyeli ve çevre ülkelerin, özellikle de Yunanistan'ın bu konudaki atılımları göz önüne alındığında bu payın yeterli olmadığı söylenebilir. . Armatörlerin bu durumda olmasının nedenlerinden birisi, “*gemileri kiralamakta serbest olamamaları*”dır. Bu durumun getirdiği sonuca bir örnek vermek gerekirse, 1946 yılında İsviçre'ye satılan kömürleri taşımak için Türk armatörlerin gemileri yerine, 2 Yugoslav ve 2 Yunan gemisinin kiralınması gösterilebilir⁹⁸¹. Ayrıca savaş sırasında özel sektör gemilerine, devlet tarafından gösterilen seferleri yapma zorunluluğu getirilmiştir. Armatörleri kısıtlayıcı bir diğer uygulama da savaş öncesi alınan, “*armatörlerin ancak 15 yaşına kadar olan gemileri alabilecekleri*”ne yönelik karardır. İlginç olan, armatörlere 15 yaşından büyük gemi alımını yasaklayan hükûmetin İngiltere'den kiraladığı 5 geminin yaşının da 15'ten büyük olmasıdır.

Yapılan bu yanlışlıktan dönmeye çalışan hükûmet, armatörlerin bu konudaki dileklerini de dikkate alarak⁹⁸², savaş sonrasında gemi sahiplerinin gemilerini yenilemeleri için az faizli ve 20 yıla kadar vadeli kredi sağlamayı taahhüt etmiş, verilen dövizle armatörler 1950 yılına kadar 30 civarında gemi alabilmişlerdir. Diğer taraftan, özel şahıslara ait şileplere sefer özgürlüğü -sadece iç seferlere yönelik olarak- verilmiştir. Dış sefer izni için ise bir süre daha beklemek gerekecektir⁹⁸³.

⁹⁸¹ Abidin Daver, “Türk Şilepçiliğini Geliştirmek İçin”, **Cumhuriyet**, 21 Mayıs 1946

⁹⁸² Armatörlerin diğer dilekleri, gemi tamirlerinin çok masraflı olması nedeniyle Karabük saclarının ucuzlatılması, havuzların ücretlerinin ve gemi sigorta primlerinin indirilmesidir.

⁹⁸³ O dönemde dış sefer için şu prosedür işlemektedir: Bir armatör, kendi hesabına iş bulduğu zaman, Ulaştırma Bakanlığı'ndaki Deniz Nakliyat komisyonu'na başvurmaktadır. Burada başvuran gemiler sıraya konmakta, başvurular incelenmektedir. Fakat oluşan zaman kaybı, işin kaybedilmesine de neden olmaktadır.

b. Armatörler ve Sorunları :

1947'deki CHP Büyük Kurultayı'nda armatörlere yönelik düzenlemelere gidildiği görülmektedir. Buna göre;

- 1- Yolcu ve eşya taşıma işi, özel teşebbüs tarafından da yapılabilecektir.
- 2- Yük naklinde armatörlere konulan sınırlamalar kaldırılacaktır.
- 3- Gemilerde vatandaşın konforunu sağlayacak tedbirler alınacaktır.
- 4- Küçük deniz taşıt araçları olan yelkenli ve motorlar himaye edilecek ve küçük gemi inşaatında özel teşebbüse kolaylık gösterilecektir.

Sonraki dönemlere bakıldığında alınan bu kararların kağıt üzerinde kaldığı, uygulamaya tam anlamıyla konmadığı görülmektedir. Bu tutumun nedenlerinden birisi, Devlet Denizyolları'nın, 1933 ve 1935'de eline geçirdiği tekeli bırakmak istememesi ve Ulaştırma Bakanları üzerinde baskı oluşturmasıdır. Diğer bir neden, denizciliğe yönelik olarak hazırlanan kanun tasarısının bir türlü meclisten geçememesi ve kanunlaşmamasıdır. Tasarının gecikmesi üzerine armatörler birleşip Ulaştırma Bakanı Kasım Gülek'e çıkmışlar ve sorunlarını anlatmışlardır⁹⁸⁴. Gülek de armatörlere son CHP kurultayında gemicilik işleri hakkında alınmış önemli kararlar doğrultusunda sorunlarını çözmeye çalışacaklarını belirtmiştir. Bir görüşe göre Denizyolları'nın baskısıyla hazırlanan ve bu yüzden özel sektörün gelişimini yine tam olarak sağlayamayacak olan⁹⁸⁵ bu kanun 2239 sayılı kanundur.

Kanununun 1. maddesine göre, Türkiye sahillerinde düzenli posta seferleri yapma işi devlet tekeline kalmışsa da “*armatörlerin de eşit şartlarda muntazam posta vapurculuğu inhisarına katılmalarına hükümetçe izin verilebileceği*” gibi bir ifade de eklenmiştir. Fakat ifadenin mutlak bir ifade olmaması, burada dikkat çekmektedir.

2. maddede, küçük iskelelerle büyük limanlar arasındaki nakliyatı sağlayan motorlu ve yelkenli küçük deniz taşıtlarına ait bir düzenleme vardır. Daha önce 30 tona kadar olan araçlara yönelik serbesti, 20 ton daha artırılarak 50 tona kadar olan araçlara verilmiştir. Bu değişiklik, daha önce CHP kurultayında öngörülen, küçük taşıt araçlarının korunacağına yönelik kararına da uymaktadır.

⁹⁸⁴ Armatörler, kendilerine gemi satın alma için döviz ve kredi sağlanmadıkça, ayrıca yeni satın alınan gemileri 3 yıl için tüm vergilerden muaf tutmadıkça, Türk ticaret filosunun artmayacağını belirtmişlerdir.(*Cumhuriyet*, 21 Temmuz 1948)

⁹⁸⁵ Abidin Daver, “Bir 13 yılda 149 gemi, diğer 13 yılda 1 gemi”, *Cumhuriyet*, 16 Eylül 1948 (Daver, idarenin Türk denizciliğini değil, yalnız kendisini düşünen egoist bir müessese olduğunu, elinden gelse armatörleri tamamıyla yok ederek Türk denizciliğini kendi camiası içinde toplayacağını söylemektedir. Ona göre bunun en büyük delili, idarenin savaş içinde dönemin Ulaştırma Bakanı ve hükümet üzerinde kurduğu baskı ile Şirket-i Hayriye gibi eski ve köklü bir şirketi yok ettirmesidir.)

Bu dönemde Denizyolları ile ilgili olarak bir başka yolsuzluk iddiası ünlü armatör ailesi Sadıkoğulları ile ilgilidir. *Vatan*'da ortaya atılan iddiada, “*Sadıkoğulları şirketine ait Platin gemisinin birkaç kez İskenderiye’ye gönderilerek her seferinde 508 bin lira navlun aldığı, ayrıca Şadan gemisinin usulsüz olarak Fransa’ya gönderildiği, yine Şadan vapurunun savaş yılları içinde “ikramiyeli krom seferleri”ne tahsis edildiği, son olarak Şadan gemisinin çabuk yüklenip boşalabilen Elektrik İdaresi’ni kömür nakliyatını yaptığı ve bu suretle şirketin, Deniz Nakliyat Dairesi Reisi tarafından diğer armatörler aleyhine kullandığı ve gemi tahsis işlerinin bir tek kişinin imza ve emriyle yapıldığı*⁹⁸⁶” ileri sürülmüştür.

Bu iddialar üzerine bakanlık tarafından oluşturulan komisyon, Deniz Nakliyat Dairesi’nde incelemeler yapmış ve şu açıklamayı yapmıştır :

“1- Platin vapuru dış seferleri: Deniz nakliyat durumumuzun 1943’te çok sıkışık olduğu bir sırada, armatör gemilerinin önceden tespit edilen bir sıra üzerinden dış seferlere gönderilmesi tonajımızın randımanını düşüreceğinden, işin icaplarına en uygun durumda bulunan geminin dış sefere tahsis edilmesi ve buna karşılık , bu geminin alacağı navlunun belirli bir kısmının diğer armatörler arasında ve tonajları nispetinde taksimi prensibi kabul edilmiş ve 1 Haziran 1943’ten itibaren uygulanmaya başlanmıştır. Buna göre herhangi bir armatörün üst üste dış sefer yapması, iddia edildiği gibi gemi sahibine fahiş bir kâr sağlamamaktadır.

Nitekim 1943 Temmuz ve 1944 Aralık ayında birer Mısır seferi yapmış olan Platin vapuru 1. seferinden 133.875 lira, 2. seferinde ise 222.117 lira hisse almış ve 791.093 lira tutan iki sefer navlununun geri kalan 435.101 lirasını, kabul edilen prensip dairesinde diğer ilgililere vermiştir. Yani sadece % 45’i , dış sefer yapan geminin sahibine kalmaktadır.

2- Şadan vapurunun usulsüz olarak dışarı gönderildiği: Deniz nakliyatı durumunun düzelmesi üzerine Kasım 1945’te 1. maddede yazılı navlun taksimi sistemi kaldırılmış ve dış sefere gidecek gemilerin Türk Armatörler Birliği’nde düzenlenerek Ulaştırma Bakanlığı’na verilen sıra dairesinde dış seferlere tahsisleri usulü kabul edilmiştir. Dış sefer tahsisleri böyle sürerken, Akdeniz’in tüm limanlarının savaş içerisinde atılmış mıknatıslı dip mayınlarıyla tehlikeli bir duruma girdikleri ve bu itibarla 5000 tondan yukarı şileplerin “degaussing” ile teçhiz edilmeden ve bundan küçük şilepler ise “wiping” yaptırmadan bu limanlara sefer yapmalarının sakıncalı olduğu ve gerek degaussing ile teçhizi, gerekse

⁹⁸⁶“Keyfi Gemi Tahsisleri”, *Vatan*, 9 Mart 1946

wiping yaptırılması istenilen ticaret gemilerinin asker deniz fabrikasına başvurabilecekleri, 8 Aralık 1945 tarihinde Millî Savunma Bakanlığı'ndan Ulaştırma Bakanlığı'na bildirilmiştir. Bakanlık bu tebligat üzerine keyfiyeti, gereği yaptırılmak üzere 20 Aralık 1945 tarih ve 6181 sayılı yazıyla Marmara Bölgesi Liman ve Denzi İşleri Müdürlüğü'ne tebliğ etmiştir(...) Bu sırada dış sefer yapma sırası gelmiş olan Şadan vapurunun sahipleri, malzeme bulunmadığından degaussing techizatını yapamayacaklarını fakat wiping yapılmasının mümkün olduğunu bildirmişler, yetkili askeri deniz fabrikası, Şadan'ın wipingini yaptırarak 07.02.1946'da Fransa'ya gitmesini onaylamıştır. Büyüklükleri uygun olan diğer gemilerin de degaussing yaptırıcaya kadar wiping yaptırmak sureti ile dış seferlere gidebilecekleri hakkında ilgili uzmanlarla görüşmeler yapıldıktan sonra bu izin, 14.02.1946 tarihinde Türk Armatörler birliği Başkanlığı'na bildirilmiştir.

Şadan'dan sonra sırası gelen gemilerin hiçbirinde degaussing bulunmadığına göre, önceden verilen emrin yeni durum üzerine değiştirilmesi, diğer hiçbir armatörü mutasarrır etmemiştir. Sonuçta Şadan'a dış sefer tahsisinde herhangi bir usulsüzlük yapılmadığı spnucuna varılmıştır.

3- *Şadan'ın ikramiyeli krom seferleri: Savaş yılları içinde İngilizler tarafından satın alınarak İskenderun'a Türk gemileriyle taşıtılan kromların her bir tonuna yükleyiciler, navlun harici prim vermekteydiler. 1943 Nisan ayından beri bu şekilde yapılan seferlerin incelenmesi sonucunda, sözü geçen tarihten bu güne kadar yapılan ikramiyeli 13 krom seferinden ancak bir tanesinin Şadan vapuruna verildiği görülmüştür.*

4-*Şadan'ın, iç nakliyata uygun şartlı seferlere tahsis edilmiş olması: Şadan, Zonguldak'tan 1 yılda 11 kömür seferi yapmıştır. Halbuki Tan 19, Üsküdar 14 ve Yelkencizadelere ait vapur 12 sefer yapmıştır⁹⁸⁷.*"

Açıklamadan tatmin edici bulmayan Vatan, aksine bu açıklamaları gemi tahsislerinin keyfi yapıldığının ispatı şeklinde algılamış ve okuyucularına duyurmuştur⁹⁸⁸. Vatan'da çıkan haberde, komisyon üyelerinin başkan Burhanettin Yenisey tarafından yetkisiz olarak tahsis yaparak bunları daha sonra komisyona onaylattığı konusunda, 14.03.1946 tarihinde beri bilgilerinin bulunduğu bildirilmiştir. Gazeteye yanıt yine CHP yayın organı Ulus'tan gelmiştir. Açıklamada, 511 nolu koordinasyon kararı ile gemilerin sefer tahsis yetkisinin kesin olarak bakanlığa verildiği halde, gemi tahsislerinin komisyon tarafından yapılmasının daha uygun olduğunun değerlendirildiği, bu yetkinin 1943'te bakan onayı ile komisyona

⁹⁸⁷ **Ulus**, 15 Mart 1946

⁹⁸⁸ **Vatan**, 23 Mart 1946

verildiği belirtilmektedir⁹⁸⁹. Ayrıca açıklamada, “Ankara’ya nakledildiği Haziran 1943’ten beri Deniz Nakliye Komisyonu’nun her hafta toplandığı, nakliyatın sureti hakkında kararlar verdiği, bakanlığın bu kararlara göre tahsisler yaptığı” belirtilmekte ; “ancak savaş durumunun arz ettiği acele kararlar alınması durumu karşısında, ülkeye harp malzemesinin bir an önce girmesi, ulaşım durumunun sürekli değişmesi durumunda, komisyonun verdiği kararların da sürekli değişmesi nedeniyle, haftada bir yapılan toplantılarla durumu izlemenin imkansızlığını gören komisyonun, nakliyatla ilgili resmi makamların temsilcileri ve bu nakliyatı yapacak Tük Armatörler Birliği ile istişareleri sonucunda, bakanlığın da onayıyla gemi tahsisleri konusunda Burhanettin Yenisey’e yetki verilmesini uygun buldukları” bildirilmiştir.

Komisyon üyelerinin bu karara 14.03.1946’ya kadar uyduklarını belirten açıklamada, “Halen dosyasında bulunamamakla beraber, aratılmakta olan bu kararın, 14.03.1946 tarihine kadar bugünkü komisyon azaları tarafından da tatbik edilmiş olması , bu kararın fiili mevcudiyetini açıkça göstermektedir⁹⁹⁰.” şeklinde bir ifadenin bulunması, aslında Vatan’daki iddiaların en azından birisinin ; “gemi tahsis işlerinin bir tek kişinin imza ve emriyle yapıldığı” iddiasının geçerliliğini ortaya koymaktadır. Çünkü dünya savaşı gibi önemli bir olayın yaşandığı olağanüstü bir dönemde, olağanüstü kararların alındığı bir sırada, karara dair belgenin bulunamaması gibi bir ciddiyetsizliğin yaşandığına ihtimal vermek güçtür.

c. Dış Hat Seferleri :

Denizyolları, II. Dünya Savaşı’nın bitiminden bir süre sonra Doğu Akdeniz seferlerine başlamıştır. Kısa süre içerisinde rağbet gösterilen bir hat haline gelen bu hat, Mısır’da kolera salgını başlaması nedeniyle tatil edilmiştir. Kolera salgını bitiminde Mısır gemileri Türkiye limanlarına gelirken⁹⁹¹, Denizyolları bu hattı tekrar başlatma konusunda tereddüt göstermiş, seferlerin tekrar başlaması Ağustos 1948’de gerçekleşmiştir⁹⁹². Bu tarihte Kadeş gemisi, uzun bir aradan sonra hattı başlatmıştır.

Doğu Akdeniz seferleri gerçekleştirilirken Kıbrıs’ın Larnaka Limanı da güzergâha dahil edilmiş ve burada bir acentelik açılmıştır. Fakat buradaki acenteliğin bir Türk firması yerine Rum firmasına verilmesi Larnaka’da yaşayan Türkleri üzmüştür. Türk Hükümeti’ne

⁹⁸⁹ **Ulus**, 26 Mart 1946

⁹⁹⁰ **A.g.g.**

⁹⁹¹ **Cumhuriyet**, 4 Mayıs 1948 (İskenderiye-New York ve İskenderiye- Cenova – Marsilya- Beyrut seferleri yapan Mısır’ın Hidiviye Vapur şirketi, “Hidiv İsmail” gemisini İstanbul seferleri için tahsis etmiştir.)

⁹⁹² **Cumhuriyet**, 28 Ağustos 1948

13 Ağustos 1945 tarihli bir dilekçeyle başvuran Larnaka Türkleri, bu durumun düzeltilmesini istemişlerdir⁹⁹³.

Devlet Denizyolları, Doğu Akdeniz'den kısa bir süre sonra, 1946 yazında Batı Akdeniz seferlerine de başlamıştır. İlk sefer, 19 Haziran'da Ege gemisi ile yapılmıştır. Geminin güzergâhı gidişte Pire- Napoli- Marsilya ; dönüşte ise Cenova ve Pire şeklindedir. Ege, ilk seferinde iç ve dış olumsuz propagandaların etkisiyle az yolcu bulup az mal alırken, 2. seferinde tüm kamaraları dolmuş, 3500 ton da yük almıştır. Dönüşte de 452 yolcu ile gelmiştir⁹⁹⁴.

Denizyolları, seferin başarılı bir şekilde yürütülmesi üzerine ertesi yaz ikinci bir gemiyi, *İstanbul*'u bu sefere tahsis etmiştir⁹⁹⁵.

Her iki seferde de sefer navlunları için kambiyo idaresinden izin alma zorunluluğundan dolayı bir anlaşmazlık çıkmışsa da, bu sorun bir süre sonra kısmen çözüme ulaştırılmıştır.

Ekim 1948'e gelindiğinde, Denizyolları'nın 14 şilebi birden Avrupa ve Amerika yollarındadır ve bu durum, Denizyolları'nın tarihinde bir ilktir⁹⁹⁶. Seferde olan şileplerden *Ödemiş*, *Samsun*, *Ardahan*, *Demir* şilepleri İsveç ve Finlandiya'dan demir yüklemektedirler. *Yozgat*, *Çoruh*, *Edirne*, *Rize*, *Kars*, *Kastamonu* şilepleri ise Amerika'ya krom götürmüştür. *Sivas*, *Kocaeli*, *Akar* tankerleri ise Abadan'dan benzin getireceklerdir.

Bu dönemde Batı Akdeniz seferlerinden alınan sonuçlar aşağıda gösterilmiştir:

Tablo 58
(Batı Akdeniz Seferleri Sonuçları)

Yıl	Sefer sayısı	Taşınan yolcu	Taşınan yük (ton)	Hasılat
1946	8	3000	7000	1.292.000
1947	18	10.000	6000	2.377.000
1948	14	6000	8000	3.046.000
1949	21	11.000	7000	2.896.000

Kaynak: *İktisadi Yürüyüş*, C: 11, S: 242, 21 Ocak 1950, s. 86

⁹⁹³ *BCA*, 13.8.1945, Dosya: 181242 Fon Kodu: 30..10.0.0 Yer No: 169.177..38. (Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Müdürlüğü tarafından Kıbrıs'a konulan vapur seferleri dolayısıyla Kıbrıs'ta acentelik talep eden Türk şirketlerinin mektupları.)

⁹⁹⁴ *Cumhuriyet*, 2 Ağustos 1946

⁹⁹⁵ *Cumhuriyet*, 20 Temmuz 1947 Gemide en lüks kamaralarda yolculuk yapacaklar İstanbul'dan Pire'ye 247, Napoli'ye 753, Marsilya'ya 1043 lira ödeyeceklerdir. 1. mevkii yolcularının bilet ücretleri ise Pire'ye 131, Napoli'ye 400, Marsilya'ya 559 liradır.

⁹⁹⁶ *Cumhuriyet*, 20 Ekim 1948

d. Deniz Kazaları :

Bu dönemde yaşanan bir deniz kazası, uzun zamandır hem Denizyolları idaresi ve hem de hükümetin bu konuda izlediği politikaları kısık sesle eleştirenlere, seslerini daha da yükseltebilme fırsatını vermiştir. Üstelik eleştiriyi yapanlar, sadece muhalefet değildir. CHP iktidarına yakın basın da bu konuya yönelik eleştirilerini sakınmadan açıklamaktadır.

Olay, içinde 350 yolcu bulunan *Çorum* vapurunun, 3 no.lu kış ambarında yolcularla birlikte yüklenen kimyasal maddelerin alev alması ile 60 yolcunun yanarak ölmesidir. Bu facia sonucunda yapılan eleştirilerden ilki, ambarlarda yolcu taşınmasına yöneliktir. İç hatlarda kullanılan yolcu gemilerinin sadece yük taşımak için inşa edilmiş olan ambarlarında, düzenleme yapılmadan güverte yolcuları taşınması, bu yolcuların balık istifi alınması, Avrupalı denizcilik şirketlerinin sömürgecilik döneminde Avrupa dışından olan ve ikinci sınıf sayılan insanlar için getirdiği kurallara benzetilmektedir⁹⁹⁷. Gerçekten de o dönemde 1., 2. ve 3. sınıf yolcuların nispeten konforlu bir yolculuk yaptığı söylenebilir ama aynı şeyi güverte yolcuları için söylemek zordur. Güverte yolcuları açıkta yatmaktadırlar ve herhangi bir yağış durumunda ambarlara inmekte, yer bulabilirlerse güneş ışığı almadan yolculuklarına burada devam etmektedirler.

Diğer eleştiri, gemilere kontrolsüz yük alınması konusundadır. Mümtaz Faik Fenik, başyazısında bu kazanın “geliyorum.” dediğini, gemilere hiçbir kontrole tabi tutulmadan yanıcı maddeler konduğunu, insanların hayvanlarla birlikte yolculuk yaptığını belirtirken şunu da eklemektedir: “(...) Siz ne kadar Amerika’dan Victory tipi gemi getirirseniz getirin, insanları yaşama hakkına riayet eden bir zihniyeti idarenin başına getirmezseniz, sonuç böyle olur⁹⁹⁸.”

Eleştirisini, yolcu taşıma tekelinin Denizyolları’nda olmasına odaklayan Abidin Daver, 1947’de CHP Büyük Kurultayı’nda tekelin bitirilmesi ve armatörlere de hak verilmesi konusunda alınmış olan bir prensip kararı bulunmasına rağmen, tekelin halen sürdüğüne işaret etmektedir⁹⁹⁹.

Gerçekten de o dönemde böyle bir tekelin bulunması ve tekeli elinde bulunduran Denizyolları’nın yeterli gemiye sahip olamaması, bu konunun temelinde yatan en büyük sorundur. Çünkü gemi yetersizliği nedeniyle hizmet, hem nitelik hem de nicelik olarak aksamakta ve yukarıdaki eleştirilere meydan verilmektedir.

⁹⁹⁷ Feyyaz Söker, “Güverte Yolcuları İçin Alınacak Tedbirler”, *Zafer*, 18. 07. 1949

⁹⁹⁸ Mümtaz Faik Fenik, “Çorum Vapuru Faciası”, *Zafer*, 19.07.1949

⁹⁹⁹ Abidin Daver, “Çorum Faciası”, *Cumhuriyet*, 13.07.1949

J. HAVAYOLLARI

1. Dönemin Havayolları Politikası :

Savaşın bitişiyle birlikte bu dönemde havayollarında hızlı bir gelişmenin yaşandığı görülmektedir. Yolcu miktarı 1949'da bir önceki yıla göre iki katına ve yük miktarı da % 60'a çıkmışken, ilerleyen yıllarda da gelişme devam etmiş ve dönemin sonu olan 1950'de yıllık yolcu sayısı 112.099'a, yük miktarı da 1992 tona yükselmiştir. Bu rakamlar dönemin ilk yılına nazaran sırasıyla % 53 ve % 900 oranında bir artış ifade etmektedir.

Bu hızlı gelişmede halkın uçak yolculuğuna olan güveninin artması, diğer ulaşım türlerinin yetersiz olması gibi faktörler rol oynamış olmakla birlikte en önemli iki neden, yeni hava meydanlarının açılması ve uçak sayısının artırılmasıdır. Aynı dönemde hava uçuş emniyetini sağlayıcı tedbirlerde ve bununla ilgili teknik donanımda da ilerleme sağlamış, bu da kötü hava şartları içinde ve kış mevsiminde uçuşların sınırlandırılması ya da kaldırılması mecburiyetini azaltmıştır.

1945 yılı, DHY açısından hem filoya katılan yeni uçaklar, hem de açılan yeni hatlar açısından bir dönüm noktasıdır denilebilir. Hükümet, sivil havacılığın kalkınması yolunda 25 milyon ödenekli bir tasarı sunmuştur¹⁰⁰⁰. Bahsedilen yılda kurulan ilk hat, haftada 3 kez işleyecek Ankara-Bursa-İzmir hattıdır. Diğer hatlar, Ankara-Samsun, Ankara-Kayseri-Gaziantep-Diyarbakır¹⁰⁰¹, Ankara-Elazığ-Van, Ankara-Konya-Adana hatlarıdır. 1945 yılı sonlarında 30 adet DC-3 ve 3 adet C-47 tipi uçağın satın alınması ile yeni hatlar açılımında ve ticarete büyük bir aşamanın eşiğine gelinmiştir.

1946 yılında ise Bursa, Urfa, Malatya ve İskenderun hava limanlarının açıldığı görülmektedir. Bu yeni hava limanlarının açılmasında Şubat 1946'da verilen 15 milyonluk ödeneğin etkili olduğu söylenebilir¹⁰⁰².

Türkiye'de havacılığın gelişim içerisinde olduğu 1946-50 döneminde çevre ülkelere ve özellikle Yakın ve Ortadoğu'ya bakıldığında, buradaki ülkelerin özellikle İngiltere desteğinde hava ulaşımını geliştirdiklerini görmekteyiz.

¹⁰⁰⁰ DHY genel müdürü Ferruh Şahinbaş'ın açıklaması. Şahinbaş, ABD'den alınacak 22 kişilik 3 uçağa 80 bin dolar ödediklerini, hükümetin ayırmaya karar verdiği 25 milyon liranın bono ihracı suretiyle sağlanacağını söylemiştir. (İktisadi Yürüyüş, 7 Şubat 1946, C: 7, S: 147, s. 4-8)

¹⁰⁰¹ Gaziantep. önceleri bu hat için düşünülmemiştir. Fakat CHP Gaziantep Parti Başkanı ve ilin milletvekillerinin çabalarıyla bu hatta eklenmiştir. (İktisadi Yürüyüş, 1 Mart 1945, C: 6, S: 125, s. 5)

¹⁰⁰² Cumhuriyet, 9 Şubat 1946

Mısır'da havayolları İngiltere tarafından kurulmuştur. 1948'den itibaren Mısırlılar tarafından işletilmeye başlanan seferler, İran'dan Cenevre'ye kadar uzanmaktadır. Bunun dışında, % 51 sermayesi Mısır'a ait olan bir Mısır-İtalyan ortak şirketi de bulunmaktadır.

Lübnan'da bu dönemde 3 hava nakliye şirketinin çalıştığı görülmektedir. Bunlardan ilki, *Pan-American* şirketinin katılımıyla Ocak 1946'da *Ortaşark Hava Şirketi* adı altında Beyrut'ta kurulmuştur. Şirket, 12 Dakota tipi uçakla İstanbul, Kahire, Atina, Şam ve Bağdat'a seferler düzenlemiştir. İkincisi, *Air France* tarafından kurulan ve 3 uçakla sefer yapan *CGDT* kumpanyasıdır. Üçüncüsü, Lübnanlı girişimciler tarafından kurulan ve 4 küçük Amerikan uçağıyla çalışan *Companie Aérienne de Transport (C.A.T.)* şirkettir¹⁰⁰³.

Kıbrıs'ta, İngiliz personelle ve 8 uçakla Kahire, Beyrut, Atina ve Malta güzergâhlarına çalışan bir şirket bulunmaktadır. Yine Ürdün ve Irak'ta da İngiliz personelle çalışan şirketler bulunmaktadır.

Suudi Arabistan'da 1946'da TWA ile işbirliği yapılarak 12 uçaklı bir şirket kurulmuştur. Yemen'de, Alman personel ve uçaklarıyla işe başlanmış, bir süre sonra Almanların yerini İtalyan personel almıştır. İran'da ise 12 Dakota uçağı ile Paris'e kadar sefer düzenlenmektedir.

Aynı yıl ABD'den alınan Douglas tipi uçaklarla günlük Ankara-İstanbul seferleri Bursa'ya kadar uzatılmıştır. Ayrıca Ankara-İstanbul-İzmir hattına Afyon da eklenmiştir. Bir diğer yeni hat, Samsun-Ankara-Adana-İskenderun hattıdır. Bu hattın açılmasıyla Karadeniz ve Akdeniz, havadan da birbirine bağlanmıştır¹⁰⁰⁴.

II. Dünya Savaşı sonunda artan ve cazip hale gelmeye başlayan havacılık faaliyetleri, Türkiye'de de bu alandaki girişimleri hızlandırmış, bu konuda gerek kamuoyunda ve gerekse hükümet düzeyinde çeşitli düşünceler tartışılmaya başlanmıştır. Bu düşüncelerden birisi, havacılık faaliyetlerinin daha bağımsız ve etkin bir şekilde artmasını sağlayacak bir Hava Bakanlığı kurulması düşüncesidir.

Kamuoyunda buna yönelik olarak ortaya atılan görüşlerden birine göre, ülkedeki mevcut duruma göre sivil ve askeri bakımdan havacılık bir bütündür ve her havacı aynı zamanda askerî bir elemandır. Her uçak da savaş içinde mutlaka askerî faaliyetin emrindedir. Artık havacılık hizmetlerinin savaş zamanlarına ait bazı özellikleri Genelkurmay'ın havacılık büroları emrine bırakılarak, taşıma, ulaştırma, havacılık

¹⁰⁰³ Hakkı Toklu, "Yakın ve Ortadoğu Memleketlerinde Hava Nakliyatı", *İktisadi Yürüyüş*, C: 11, S: 243, 25 Şubat 1950, s. 7

¹⁰⁰⁴ *Cumhuriyet*, 8 Nisan 1946

endüstrisi kurma ve savaş ve barışta ülkenin muhtaç olabileceği her türlü havacılık elemanını yetiştirme sorumluluğunu taşıyacak bir Hava Bakanlığı kurulmalıdır¹⁰⁰⁵.

Bu dönem içinde de DHY, 1939 tarihli ve 3423 sayılı kuruluş kanununa uygun olarak Hava Meydanları İşletmeciliği'ni yürütmeyi sürdürmüştür. Birbirlerinden çok farklı olan bu iki hizmetin aynı idarede birleştirilmesinin sakıncaları daha sonraki yıllarda görülebilecektir.

DHY'nın dönem içindeki gelir-gider ve ödenekleri aşağıdaki şekilde gerçekleşmiştir:

Tablo 59

(DHY'nın Dönem İçindeki Gelir-Gider Ve Ödenekleri)

Yıllar	Ödenek (TL.)	Gider(TL.)	Gelir(TL.)
1946	10.100.000	5.146.464,81	1.145.359,96
1947	16.402.287	7.934.584,50	2.839.880,82
1948	19.776.870	9.595.227,75	3.496.179,96
1949	20.301.282	8.231.690,61	4.461.443,73
1950	7.512.872	4.352.762,92	6.141.066,87

Kaynak: TBMMZC, D: 9, C: 20, 42.Birleşim, 12.02.1951, s. 144 (Ulaştırma Bakanı Seyfi Kurtbek'in açıklaması.)

Yine dönem içerisinde taşınan yük ve yolcu miktarları ile taşın uçuş km. si de aşağıdaki tabloda verilmiştir:

Tablo 60

(1945-1950 Döneminde Taşınan Yük ve Yolcu Miktarları İle Yapılan Uçuş km.si)

Yıllar	Taşınan Yolcu Sayısı	Taşınan Posta (kg.)	Taşınan Kargo (kg.)	Taşınan Gazete (kg.)	Uçulan km.
1945	18.221	4642	83.282	38.566	718.073
1946	37.308	5990	142.501	44.637	850.909
1947	78.884	14.634	396.058	107.354	1.813.219
1948	73.874	24.043	445.942	195.043	2.033.489
1949	77.262	45.479	663.737	472.038	2.451.513
1950	86.331	59.495	828.537	1.103.670	2.847.814

¹⁰⁰⁵ Ethem İzzet Benice, "Hava Bakanlığı'na İhtiyaç Vardır", **Son Telgraf**, 28 Kasım 1945 (Benice yazısında ayrıca şu tespiti de yapmaktadır: "Şimendifer, otomobil devrine en az yarım asır sırt çevirip, yaylı ve kağınyı tek süratli taşıma ve ulaştırma vasıtası sayan zihniyeti çoktan yenen bu halk için, savaş sonrasında ve yeni dünya şartları karşısında ne bütün memleketi örececek demiryolları, ne de bütün yolları dolduracak kamyon ve otomobiller kâfi ve tatminkâr olacaktır. İki saatte Ankara'ya, dört saatte İzmir'e gitmek imkân ve zevkini tadan halk için en konforlu şekilde de olsa yataklı vagona 16, 96, 120 saatte seyahat etmek, bir işkence olacaktır(...)")

2. Dönemin Gelişmeleri

a. ICAO'ya Katılış :

I. Dünya Savaşı'na kadar yalnızca askerî amaçlarla kullanılan hava araçlarını, savaş sonrasında ekonomik, kültürel ve sosyal yönden kullanmak üzere Paris'te 1919'da uluslararası bir konferans toplanmış ve burada uluslar arası hava hukukunun esasları kabul edilmiştir. Osmanlı Devleti buna katılmamakla birlikte o dönemde bir *Hava-i Seyrüsefer Kararnamesi* çıkarılmış, bu kararname gereğince ülkeye girecek olan uçakların izne tabi olması şart koşulmuştur.

Cumhuriyet döneminde, buna yönelik olarak daha sonra Varşova, Berlin ve Roma konferansları konvansiyonu göz önüne alınarak ve diğer ülkelerin bu konuda çıkarmış olduğu kanunlar da esas tutularak meclise iki kez kanun tasarısı sunulmuş fakat meclis süresinin sona ermesi nedeniyle tasarılar kabul edilememiştir.

II. Dünya Savaşı sonunda 7 Aralık 1944'te Chicago'da Uluslar arası Havacılık konferansı düzenlenmiş, 52 ülkenin katıldığı bu konferansta Türkiye'yi THK Başkanı Şükrü Koçak ve DHY genel müdürü Ferruh Şahinbaş temsil etmiştir. Temsilciler, "Chicago Sözleşmesi" adıyla anılan *Uluslar arası Sivil Havacılık Sözleşmesi*'ni (International Civil Aviation Organization) imzalamışlardır. Bu sözleşme ve bununla kurulan teşkilatın amacı, uluslar arası hava taşımacılığının emin, düzenli ve ekonomik bir şekilde çalışması ve gelişmesi için ülkeler arasında işbirliğini sağlamaktır.

1919'dan anlaşmanın yapıldığı güne kadar tüm ülkeler, kendi hava sahalarını her türlü uçak nakliyatına kapatmışlardır. Her devlet kendi hava sahasında mutlak egemenlik iddia etmiş, kendisinden izin alınmadıkça hiçbir devletin uçağının kendi hava sahasından geçmesine izin vermemiştir. Fakat II. Dünya Savaşı sonuna doğru, artık Atlantik ve Pasifik'in gemiyle değil uçakla geçilmesi düşüncesinin daha bir popülerlik kazandığı görülmektedir. Toplanan bu konferans ile ülkeler arasındaki hava nakliyatıyla ilgili hukuksal sorunlar ve esaslar belirlenmeye çalışılmıştır.

Konferansta öncelikle birisi asamble, diğeri de konsey olmak üzere iki teşkilat kurulmuştur. Asambleye tüm devletler katılacak ve herkesin bir oy hakkı olacaktır. Konsey ise seçilen 21 ülkenin delegelerinden oluşacaktır. Türkiye de bu 21 ülke arasına bu konferansta seçilmiştir¹⁰⁰⁶.

¹⁰⁰⁶ A.Tufan Yazman, "Havacılık Konferansı Nasıl Geçti?", *İktisadi Yürüyüş*, C: 6, S: 124, 19 Şubat 1945, s. 12

Bu sözleşme, anılan tarihte Türkiye tarafından da imzalanmış ve 5 Haziran 1945 tarihinde 4749 sayılı kanunla TBMM tarafından onaylanmıştır. Konferansta, ABD'nin ortaya koyduğu temel esaslar üzerinde tartışılmıştır. ABD'nin teklif ettiği bu esaslar şöyle sıralanabilir:

1- Bu anlaşmaya imza koymuş olan ülkelerin uçakları, birbirlerinin arazisi üzerinden geçme hakkına sahiptir.

2- İlgili ülke uçakları, birbirlerinin arazisinden geçerken zorunlu iniş ve teknik nedenlerle iniş yapma hakkına sahiptir. (İkmal yapılabilir, yolcu ve eşya alamaz.)

3- İlgili ülkelerden herhangi birinin uçağı, anlaşmaya dahil herhangi bir ülkenin arazisinden aldığı yolcu, yük ve postayı kendi ülkesine taşıma hakkına sahiptir.

4- İlgili ülkelerden herhangi birinin uçağı, kendi ülkesinden alacağı yolcu, yük ve postayı anlaşmaya dahil ülkelerden birine taşıma hakkına sahiptir.

5- İlgili ülkelerin uçakları, istedikleri ülkeden aldıkları yolcu, yük ve postayı, diledikleri ülkeye taşıma hakkına sahiptir¹⁰⁰⁷.

Görüldüğü gibi ABD'nin bu teklifi, hava taşımacılığında tam bir serbestinin sağlanmasını isteyen bir karakterdedir. Özellikle 5. madde, çok esnektir. Bu maddeye göre, bir sivil Amerikan uçağı, örneğin Çin, Hindistan, Türkiye vb. ülkelerden istedikleri her türlü yolcu, yük ve postayı dilediği ülkeye taşıyabilecektir. Türkiye, bu teklifin ilk dört maddesine imza koymakla birlikte, bu esnek maddeye çekince koymuştur.

İngiltere'nin başını çektiği bazı ülkeler de anlaşmanın sadece ilk iki maddesini kabul etmişler, diğer maddeleri imzalamaya yanaşmamışlardır. Bu kaygının temel nedeni, serbest rekabet isteyen ve bu sayede tüm ülke halklarının hava ulaşımından ucuz bir şekilde yararlanabileceği iddiasında olan ABD ile rekabet edememe endişesidir.

Chicago'da imzalanan uluslar arası sivil havacılık anlaşmalarının daha sonra ilgili ülkelerce ikili anlaşmalar halinde pekiştirilmesi gerektiğinden, 12 Şubat 1946'da, Dışişleri Bakanlığı'nda görevli büyükelçi F.Cemal Erkin ile İngiliz büyükelçisi Peterson arasında hava nakliyatına dair bir anlaşma imzalanmıştır. Bu anlaşma ile iki ülkeyi birbirine bağlayacak olan hava hattı, Milano, Roma ve Atina üzerinden Türkiye'ye gelecektir. Genel durum izin verince de bu hattın yerine Nurnberg, Budapeşte ve Bükreş yolundan Türkiye'ye gelen bir hat kullanılacaktır¹⁰⁰⁸. Servisi yapan uçaklar, Ankara-İstanbul

¹⁰⁰⁷ A.g.m., s.13

¹⁰⁰⁸ Hattın ilk deneme uçuşu Eylül 1946'da gerçekleştirilmiş ve 8 Eylül'de İngiliz Avrupa Havayollarına ait bir uçak İstanbul'a inmiştir. (Cumhuriyet, 4 Eylül 1946) İstanbul-Londra gemi bilet ücreti 800 lira iken,

arasında nakliyat yapma hakkına sahip olmayıp, yalnızca milletlerarası yolcu ve yük taşıyacaklardır¹⁰⁰⁹. Fakat, anlaşmaya rağmen bu seferlerin başlaması bir yıl rötarlı gerçekleşmiştir. Nihayet, *Vickers* şirketine ait *Vicking* yolcu uçaklarının ilki, 9 Mayıs 1947'de İstanbul'a gelmiş, 22 Mayıs'ta düzenli seferler başlamıştır¹⁰¹⁰. Atina üzerinden yapılacak olan bu seferler, haftada bir Çarşamba günleri yapılmak üzere plânlanmıştır.

Aynı gün ABD ile de anlaşma yapılmıştır. Anlaşmayla en kısa sürede New York-Ankara hava seferlerinin düzenlenmesi kararlaştırılmıştır. Fakat ABD ile karşılıklı yapılacak olan hava seferleri de İngiltere'de olduğu gibi ancak bir yıl sonra başlayabilmiştir. *Pan-American* havayollarına ait *Constellation* adlı uçak, 33 saatlik bir yolculuktan sonra 3 Şubat 1947'de Ankara'ya varmıştır¹⁰¹¹. Hava seferlerinin başlamasından kısa bir süre önce ABD Dışişleri Bakanı Marshall tarafından, Başbakan Hasan Saka'ya gönderilen 28 Ocak tarihli mektupta, hattın açılmış olmasından duyulan memnuniyet belirtilmiş, seferlere daha önce başlanacakken, uçuşa ait birçok zorluktan dolayı geri kalındığı ve bu zorluklardan bazılarının hâlâ halledilememiş olmasına rağmen, daha fazla ertelemeye meydan vermemek için servisin açılmasının kararlaştırıldığı vurgulanmıştır¹⁰¹²

Hükümet, yine Chicago'ya paralel olarak Haziran ayında İsveç ile bir anlaşma imzalamıştır¹⁰¹³. Hattın şimdilik kaydıyla Yunanistan üzerinden olması kararlaştırılan anlaşma, İngilizlerle yapılanla büyük paralellikler göstermiştir. Bu anlaşmaları, Fransa, İtalya¹⁰¹⁴, Norveç, Danimarka, Hollanda, İsviçre, Çekoslovakya, Yunanistan, Irak ve Lübnan ile yapılan hava anlaşmaları izlemiştir. İskandinav Havayolları, Kasım 1948'de DC-6 tipi uçaklarla ilk Türkiye seferlerini başlatmıştır.

Anlaşmalar, Türkiye'nin Uluslar arası Havacılık Anlaşması'nın 5. maddesi konusunda ne kadar hassas olduğunu göstermesi bakımından önemlidir. Türk Hükümeti, özellikle II. Dünya Savaşı'ndan sonra gerek filonun zenginleştirilmesiyle ve gerekse yeni hat ve hava limanları açılmasıyla büyük bir atılım içerisine giren DHY'nın faaliyetini baltalayabilecek herhangi bir olumsuz duruma set çekme eğilimindedir.

uçak bilet ücreti 400 liradır. Bu da, uçaklar geliştikçe ve daha fazla yolcu taşımaya başladıkça, Denizyolları'nın dış seferlerine olan ilginin azalacağını bir belirtisi olacaktır.

¹⁰⁰⁹ **Ulus**, 14 Şubat 1946

¹⁰¹⁰ "İngiltere-Türkiye Hava Seferleri", **Türk Anglo-Amerikan Postası**, Haziran 1947, S:3, s. 6

¹⁰¹¹ **Cumhuriyet**, 3 Şubat 1947

¹⁰¹² **BCA**, 28.01.1947 (Türkiye-Amerika hava servisinin başlaması münasebetiyle General Marshall'ın gönderdiği mektup)

¹⁰¹³ **Ulus**, 27 Haziran 1946

¹⁰¹⁴ 25 Kasım 1949'da yapılan anlaşma, meclis tarafından 30 Ocak 1950'de onanmıştır. (**TBMMZC**, D: 8, C : 23, 36. Birleşim, 30.01.1950, s.401-402)

Hava nakliyatı konusunda uluslar arası anlamda önlemlerini alan hükümet, diğer taraftan ülke içinde hava nakliyatı hukukuna yönelik adımlar atma konusunda yavaş davranmıştır denilebilir. Hükümetin bu tutumu, kamuoyunda da eleştiri konusu olmuştur. Basında çıkan bazı yazılarda, özellikle yurt içi seferlerin artırıldığı ve yani hava meydanlarının birer birer açıldığı bir dönemde, buna yönelik bir kanun hazırlanmasının gerekli olduğu belirtilirken¹⁰¹⁵, diğer taraftan ülkenin bir “hava ihtisas mahkemesi”ne gereksinim duyduğu da vurgulanmıştır¹⁰¹⁶. Mecliste de 2 Haziran 1947’deki oturumda Cemil Bilsel (Samsun), aynı sorundan yakınmış, hükümetin önceden *Hava Seyrüsefer Kanunu* adı altında bir kanun hazırlayıp meclise sunduğunu, tasarının Millî Müdafaa ve Savunma Encümenlerinde kabul edilerek Adliye Encümenine verildiğini, fakat o sırada meclis döneminin sona ermesiyle hükümsüz kaldığını belirtmiştir. Yanıt vermek üzere söz alan Ulaştırma Bakanı Şükrü Koçak (Erzurum), bu konuda geç kaldıklarını kabul etmekle birlikte, hale hazırlanan bir tasarının olduğunu, yakında meclise sunulacağını söylemiştir.

Koçak’ın sözünü ettiği tasarı meclise sunulacağı sırada, DHY’nın, genel teşkilatın gelecekteki gelişimine uygun olarak bütün halinde Amerikalı uzmanlara inceletilmesi ve alınacak sonuca göre bir teşkilat kanunu hazırlanması görüşü ağırlık kazanmış ve 3 uzmana konu inceletilmiştir. Bu yüzden bu dönemde bir teşkilat kanunu hazırlanamamıştır¹⁰¹⁷.

b. Havaalanı Yapımı Konusundaki Girişimler :

Nisan 1946’da, ikisi Amerikan hükümetine, ikisi Pan American şirketine ve yedisi de *Westinghouse Electric International Company* ile *J.G. White Engineering* şirketine mensup 11 kişilik bir heyet, Türkiye’de kurulacak havaalanları konusunda görüşmeler ve anlaşmalar yapmak üzere Türkiye’ye gelmişlerdir¹⁰¹⁸.

Görüşmeler sonucunda, Türk hükümeti adına DHY genel müdürü Ferruh Şahinbaş ile Amerikan *Westinghouse Electric International Company* arasında aydınlatma malzemelerinin temini için, *J.G. White Engineering* ile de hava alanı ve terminal binalarının projeleri için bir anlaşma imzalanmıştır. Buna göre, şirket, 7 hava meydanının

¹⁰¹⁵ A.Tufan Yazman, “Hava Nakliyatı ve Doğacak İtilafların Halli”, **İktisadi Yürüyüş**, 16 Nisan 1946, C: 7, S: 152, s. 1

¹⁰¹⁶ M.Nedim Gökmil, “Türkiye’de Bir Deniz ve Hava Mahkemesi Kurmak Zamanı Geldi Mi?”, **İleri Hukuk**, C:1 , S: 1, Ocak 1945, s.4-11

¹⁰¹⁷ Şahin Laçın (Afyon), bu durumu eleştirirken, iktidarın “uzman hastalığına tutulduğunu” vurgulamıştır. **TBMMZC**, D. 8, C: 24, 55. Birleşim, 24.02.1950, s. 1179

¹⁰¹⁸ Gelen heyet, hava seferlerinin durumunu çok beğendiklerini, DHY’nın seferlerinin dünyada çok meşhur olduğunu, kurulduğu günden bu yana tek kaza yapmayan hattın DHY olduğunu vurgulamışlardır. (**Cumhuriyet**, 21 Nisan 1946) Amerikan heyetinin bu sözleri, daha yurt dışı seferlere bile başlamamış olan bir hava yolu şirketi için abartılı olmakla birlikte, iş anlaşması yapmaya gelen bir heyetin sözleri olması bağlamında doğaldır.

tesisat ve inşaatını tamamlamayı üzerine almıştır. Bu 7 meydan, Ankara, İstanbul, İzmir, Adana, Elazığ, Afyon ve Samsun hava meydanlarıdır. Bu sayı daha sonra 10'a çıkacaktır. Bunlardan Ankara, İstanbul ve Adana hava meydanları, uluslar arası standartlara uygun olacaktır¹⁰¹⁹. Adana seçimi ilgi çekicidir. Özellikle de sonraki yıllarda ABD'nin İncirlik'i bir üs olarak kullanacak olması, bu seçimi daha da ilginç kılmaktadır. ABD, savaş sonrası Doğu Akdeniz ve Ortadoğu stratejisinde, kendisi için temel olan aktörleri belirlemiş, Türkiye ile de bu bağlamda yakınlaşmaya hem hükümet hem de şirketler aracılığıyla iki koldan başlamıştır.

Sözleşmeye göre, sözleşme tarihinden sonraki 11 aylık zaman diliminde tüm malzeme şirket tarafından teslim edilecek, hem yurt içi hem de yurt dışı seferler bu meydanlarda yapılabilecektir.

Adı geçen hava meydanlarının inşaatı için hesaplanan harcama 62 milyon liradır. Bu paranın 4 milyon doları İmport-Export Bankası'ndan sağlanmış¹⁰²⁰. Geri kalan kısmı ise Türk hükümeti tarafından sağlanacaktır.

Türk hükümeti, bu konuda üzerine düşen yükümlülüğü, Haziran 1947'de, mecliste 43 milyon liralık ödeneğin kabulü ile yerine getirmiştir¹⁰²¹. Buna göre, 43 milyonun 8 milyonu 1947 yılında harcanmak üzere ayrılmıştır.

Fakat gerek kamulaştırma ve gerekse yapım konusunda gecikmeler ortaya çıkınca, diğer bir deyişle Ulaştırma Bakanlığı'nın yapımcı bir kuruluş olmaması nedeniyle yeterli sonuç alınamayınca, yanlış görevlendirmenin farkına varılarak bu görev, Nisan 1949'da Bayındırlık Bakanlığı'na aktarılmıştır. Bunun için de havaalanlarının yapımı ile ilgili genel bir yetki kanunu çıkarılmıştır. 5367 sayılı bu kanuna göre, her türlü hava ulaştırmasının sağlanması maksadı ile yeniden meydan, pist, hangar, işletme binaları ile bunlarla ilgili teçhiz ve tesisleri havi kara ve deniz limanlarının yapılması, yaptırılması ve yerlerine konulması, halen mevcut olanakların genişletilmesi ve düzenlenmesi, bu hususta gerekli kamulaştırma işlemleriyle her türlü etüt hizmetlerinin yapılması, bu işler için gerekli taşıt ve makinelerin satın alınması Bayındırlık Bakanlığı'nın görevi olarak düşünülmüştür.

¹⁰¹⁹ Şirketin genel direktörü W. Knox, "Ankara ve İstanbul'da halen betonarme ve asfalt pistli alanlar mevcuttur. Fakat gece operasyonları için aydınlatma tesisatı olmadığı gibi, modern muhabere teçhizatı da eksiktir." demektedir. (**Cumhuriyet**, 25 Kasım 1947) Burada "operasyon" sözcüğü ilk akla gelen anlamda algılanmayıp, çeviriden kaynaklanan bir durum olarak düşünülmelidir. Diğer taraftan durum, Knox'un da belirttiği kadar vahimdir. Örneğin, sayısı artan seferler ve yeni alınan ve nispeten büyük olan Douglas uçaklarının inip kalkmasıyla Yeşilköy hava meydanında yer yer çöküntüler meydana gelmiştir. (**Cumhuriyet**, 4 Haziran 1946)

¹⁰²⁰ **Cumhuriyet**, 28 Temmuz 1947

¹⁰²¹ **TBMMZC**, D. 8, C: 6, 71. Birleşim, 11.06.1947, s. 115-116

Bakanlıkça tamamlanan ve işler bir hale getirilen hava meydanları ve hava limanları, işletme ile ilgili teçhizat ve tesisatıyla birlikte Ulaştırma Bakanlığı'na devredilecek olup, teslimden sonraki her türlü bakımı, devamlı tamirleri ile işletilmeleri, bu bakanlığa ait olacaktır.

Hava meydanları inşaatı ile ilgili bu kanun, genel yetki ve görev kanunu olarak Şose ve Köprüler Kanunu'ndan sonra ikinci kanundur. Bu kanunu daha sonra limanlar ile ilgili olanlar izleyecektir. Daha önce çıkarılan yapım kanunlarında projenin adı, ödeneği ve süresi yer alırken bu sistemin terk edildiği ve konu bazında genel yetki düzenine geçildiği görülmektedir. Buna göre, genel bütçeden ayrılacak ödenek ile Bakanlar Kurulu tarafından uygun görülecek havaalanı projeleri yürütülecektir.

Hükümetin hava meydanları konusuna önemli bir bütçeyle eğilmesi ve bu konuda ABD ile bir anlaşmanın yapılmış olmasının en önemli nedeni, mevcut hava meydanlarının yetersizliği yüzünden, yabancı şirketlerin Türkiye'ye uğrama konusunda gösterdikleri tereddüttür. O tarihlerde *Air France*, *BOAC*, *BEA*, *Cyprus Airways*, *KLM*, *PAA*, *PAB*, *SAS* ve *Swissair* olmak üzere dokuz yabancı havayolu şirketi Türkiye'ye sefer yapmakla beraber, bu seferler sadece İstanbul Yeşilköy'deki, yakın zamanlarda askeri uçakların kullandığı pist grubundan ibaret havaalanına, sınırlı bir şekilde inmektedirler¹⁰²². Türk hükümetinin ve DHY'nın tüm iyi niyetine rağmen, hava yolları konusunda zaman zaman çeşitli aksaklıkların yaşandığı bir gerçektir. Bu aksaklıklar zaman zaman basına da yansımaktadır. Bunlardan birinde Atay, “ (...) *Bu meydanlara konulup konulmamak, bu meydanlardan kalkılıp kalkılmamak, çok defa tesadüflere bağlı kalmaktadır. Çok defa uçak yolcularının Ankara'dan İstanbul'a veya İstanbul'dan Ankara'ya tren seyahati yapmak durumuna düştüklerini görüyoruz. Hava meydanlarımızda da yolcu rahatlama yerleri ve gümrük gibi bazı tesislerimizin büroları da hiç iyi tesir bırakmıyor. İstanbul ve Ankara, uzak memleket havayollarının da uğrak yeri olduğundan, memleketi tanımayanlar için bu ilk temas fena oluyor* ¹⁰²³(...)” diyerek hem bir yolcu olarak şikayetlerini hem de vatandaş olarak turistik kaygılarını dile getirmiştir.

Genel olarak bakıldığında, sorunların ve şikayetlerin personele yönelik olmaktan çok, meydan, tesis ve rötarlardan kaynaklandığı görülmektedir. Yukarıda Atay'ın da belirttiği gibi, tesislerin bakımsız ve yetersizliği, yolculara kolaylık sağlayacak bazı olanakların sağlanamaması, temel sorunlar olarak ortaya konulmaktadır.

¹⁰²² Mutlu, **a.g.e.**, s. 124

¹⁰²³ Falih Rıfki Atay, “Dış Havayolları Açılırken”, **Ulus**, 13 Şubat 1947

Ocak 1950’de ilginç bir olay yaşanmış, Yeşilköy havalimanında çalışan Amerikan mühendisler, bakanlık ile aralarında çıkan anlaşmazlık yüzünden ülkelerine dönmüşlerdir¹⁰²⁴. Bu dönüşte, sözleşmeleri biten mühendislerin, bakanlığın ileri sürdüğü şartları ağır görerek kabul etmemeleri rol oynamıştır. Bu da, inşaatın bir süre daha sürmesi ve bu yüzden bazı yabancı şirketlerin Türkiye’ye uğramaktan vazgeçmesi demektir.

Gerçekten de o dönemde yabancı hava şirketlerinde, hem Yeşilköy’ün tam anlamıyla hizmet verememesinden hem de Türkiye’deki birtakım bürokratik engellerden kaynaklanan sorunlardan dolayı, Türkiye’ye sefer yapmama ve ülkede mevcut bürolarını başka yerlere kaydırma eğilimi göstermeye başlamışlardır.

Nitekim bu konudaki ilk adımı *Pan Air de Brasil* adlı uçak şirketi atmış ve Brezilya-Portekiz-Türkiye arasındaki hava hattını 16 Ocak’tan itibaren kapatmıştır. Arkasından bazı havayolu şirketleri, İstanbul’daki merkezlerini başka yerlere kaydırmaya başlamışlardır. *Pan-American* havayolu şirketi Beyrut’a, *Air France* da Atina’ya bu merkezlerini kaydırma çalışmalarına başlamışlardır¹⁰²⁵.

Yabancı şirketlerin Türkiye’yi terk etmesi konusunu ciddi bir sorun olarak gören hükümet, bu konuda DHY’nden bir rapor istemiş, buna yönelik bir rapor hazırlanmıştır. Rapor şöyledir:

“Yeşilköy’e inen uçaklar, diğer yabancı sahalara verdiklerinden çok daha ağır bir ücret ödemektedirler. Buna mukabil saha müdürlüğünden de servislerin düzenli işlemesi hususunda yardım beklemektedirler. Müdürlük, yabancı uçakların bu sahayı terk etmelerini istemiyorsa, bu uçakların irtibatlarını temin edebilmek için dakikası dakikasına hareket etmek mecburiyetinde olduklarını anlamalıdır.

Yeşilköy’de korunma şartlarının en basitlerine dahi riayet edilmemektedir. Böylelikle insanların hayatı daima tehlikeye maruz bırakılmaktadır. Örneğin, 29.01.1950 Pazar günü saha kontrol dairesi, bir Constellation uçağının, evvelce yapılan ilân gereğince kapalı bulunması lazım gelen piste inmesine müsaade etmiştir. Bu pist, bu tip uçaklara göre kısadır. Bu, bilhassa karlı havalarda böyledir. KLM uçağı hadisesi de bu yüzden çıkmıştır.

¹⁰²⁴ **Cumhuriyet**, 31 Ocak 1950

¹⁰²⁵ Air France şirketi, pistin karlı olduğu durumlarda, havaalanında bulunan kar makinesinin devreye girebilmesi için Ankara’dan izin almak gerekmesi gibi gereksiz bir bürokratik engelle karşılaşmaktan yakınmıştır. Örneğin, Fransa’dan Yunanistan aktarmalı Türkiye’ye gelecek bir uçağın, Yeşilköy’deki kar temizleme çalışmasının alan komutanı tarafından geciktirilmesi ve bu yüzden uçağın saatlerce Atina’da beklemesi gibi bir olumsuzluk da yaşanmıştır. (**Cumhuriyet**, 4 Şubat 1950)

23.01.1950 Pazartesi günü DHY'na ait iki tayyareden biri, "9 GO¹⁰²⁶"ya rağmen kapalı olan bir piste inmiştir. Aynı uçak yine o pistten kalkmıştır. Önceki uçak ise fırtınanın ortasında yere inmiş ve kaza geçirmiştir. Ateş almış olsaydı, tulumbanın kaza mahalline sevk edilebilmesi için 14 dk. beklemesi lazım gelecekti. Çünkü bu tulumba, bir otomobile hangar kapısı kırıldıktan sonra dışarı alınabilmiştir¹⁰²⁷." Rapor, yabancı havayolu şirketlerinin Türkiye'yi tercih etmemeye başlamasını tüm açıklık ve trajikomikliğiyle anlatmaktadır.

Raporda sorunların başında gösterilen "yüksek vergi" konusu Ulaştırma Bakanlığı'nın bütçe görüşmelerinde de gündeme gelmiştir. Şahin Yalçın (Afyon), diğer ülkelere işleyen uçakların ücret tarifesinin, "IATA Anlaşması" na göre düzenlendiğini, bu uçaklarda kullanılan akaryakıtların bir tonunun 642.62 liraya mal olduğunu, bunun 322.59 lirasının gümrük vergisi olduğunu, bu verginin raporda da ifade edildiği gibi, satış fiyatının % 50'sinden fazla olduğunu, havacılığı geliştirmek, dış seferlerde rekabeti sağlamak ve zarara girmemek için bu verginin indirilmesi gerektiğini belirtmiştir¹⁰²⁸.

c. Yurt Dışı Seferlerin Başlaması :

1947 yılı DHY açısından önemli bir yıl olmuştur. Çünkü ilk kez yurt dışı seferlere bu yıl başlanmıştır. Daha önce birkaç kez yapılması gündeme gelen, 1938'de genel müdür Ferruh Şahinbaş, 1943 yılında da bizzat bakan Cebesoy tarafından¹⁰²⁹, açılacağı duyurulan yurt dışı seferleri, gerek teknik yetersizlikler, gerek bürokratik engeller ve gerekse II. Dünya Savaşı'nın yarattığı ortam yüzünden açılmamıştır¹⁰³⁰.

Savaş sonrasında bütçeden sivil havacılığa daha fazla ödenek ayrılması, hava meydanlarının teknik donanımının yenilenmesi ve yeni uçakların alınmasıyla kaydedilen ilerleme, yurt dışı seferler konusunu da, artık havada kalan bir konu olmaktan çıkarıp, somut adımlar atılması gereken bir konu haline getirmiştir. Nihayet, 1947'de, Atina'ya bir hava seferi konulması kararlaştırılmış, 13 Şubat 1947'de, İstanbul'dan kalkan, saatte 250 km. hızla giden ve 21 yolcu taşıyan C. 53 tipi bir Douglas uçağı olan ABA adlı uçakla ilk deneme seferi gerçekleştirilmiştir¹⁰³¹.

¹⁰²⁶ 9 GO, "Piste inmek ve buradan havalanmak yasaktır." anlamındadır.

¹⁰²⁷ Cumhuriyet, 4 Şubat 1950

¹⁰²⁸ TBMMZC, D. 8, C: 24, 55. Birleşim, 24.02.1950, s. 1178

¹⁰²⁹ Cebesoy verdiği demeçte, 1944 baharında dış seferlerin başlayacağını, ilk hava seferinin Yafa şehri yanındaki Lida'ya yapılacağını belirtmiştir. (Cumhuriyet, 20 Kasım 1943)

¹⁰³⁰ Burada, sivil havacılık anlamında olmamakla birlikte, 1913-14 yıllarında Türk hava subayları tarafından İstanbul-Kahire seferlerinin yapıldığını ve hatta bu seferler sırasında şehit de verildiğini belirtmemiz gerekir.

¹⁰³¹ Cumhuriyet ve Ulus, 13 Şubat 1947

Haftada bir olarak plânlanan Atina seferlerine bugün bakıldığında, ilk hava seferlerinin başladığı ülke olarak Yunanistan seçimi anlamsız gelebilirse de, bu seçimde Yunanistan'ın ülkemize yakınlığı kadar o dönemde özellikle İstanbul'da hatırı sayılır bir Rum nüfusun yaşıyor olması da büyük bir etken olmuştur.

Önceleri bu seferler ilgiyle karşılanıp uçaklar tam kapasite çalışırken, birkaç ay sonra uçaklarının doluluk oranının azaldığı görülmektedir. Örneğin 11 Haziran'da Atina'ya sefer yapan uçakta sadece 5 yolcu vardır¹⁰³². Yetkililere göre, bu durumun nedeni, Atina'ya yabancı uçakların da sefer yapmaları ve DHY olarak kendilerinin yeterli reklamı yapamayıp rekabet ortamı oluşturamamalarıdır. Gerçekten de o dönemde Yeşilköy havaalanına Amerikan, İsveç, Çek, İngiliz, Fransız ve hatta Suriye ve Lübnan şirketlerinin uçakları inmektedir.

Sonuçta ilk birkaç ayı gelir elde ederek kapatan bu hat, daha sonra hep zarar etmiştir. Buna rağmen hattın devamında ısrar edilmiş, iki yıl sonra İstanbul-Atina seferleri iptal edilmiştir. Bu seferlerin bilançosu, 75.000 lira zarardır. Mecliste Bayındırlık Bakanlığı bütçesi görüşülürken Abdülhak Fırat'ın (Erzincan) sormuş olduğu şu soru, aslında bu hattın neden işlemediği konusuna bir yanıt niteliğindedir : “(...) *Birkaç sene evvel hatırlarsınız Atina hava seferi tertip ettik, zarar edildi. Çünkü oraya giden[ler] dört motorlu ve saatte 450 km. yol kat eden ecnebi bir tayyareye mi binerler, yoksa bizim saatte 220 km. giden iki motorlu tayyareye mi binerler*¹⁰³³ ?”

DHY genel müdürü Osman Nuri Baykal, yakında kış seferlerinin ve Beyrut, Libya, Kahire, Bağdat, Tahran seferlerinin de başlaması için çalışmalar yapıldığını belirtmiştir. Nitekim 1949'da, Lefkoşe ve Beyrut hatları açılmıştır. Haftada bir gün Perşembe gidiş ve Cuma dönüş olmak üzere yapılacak gerçekleştirilecek seferlerin bilet ücretleri aşağıdaki şekilde düzenlenmiştir :

İstanbul-Lefkoşe: 169.20	Ankara-Lefkoşe: 135.36
İstanbul-Beyrut : 203.04	Ankara-Beyrut : 169.29 ¹⁰³⁴

d. Hosteslik Kurumunun Oluşturulması :

Ülkemizde hosteslik hizmeti DHY idaresinin kuruluşundan 13 yıl sonra, 1946 yılında, o yıl satın alınan 22 kişilik DC-3 uçaklarında “*Havacı Kadın Kamarot*” adı altında çalıştırılan 3 bayan memurla başlamıştır. İlk kadın kamarot Adile Tuğrul'dur. Mualla Bayülken, Münevver Erdoğan, Nermin Şen de ilk kadın kamarotlar arasındadır. Kadın

¹⁰³² Cumhuriyet , 12 Haziran 1947

¹⁰³³ TBMMZC, D. 8, C: 24, 55. Birleşim, 24.02.1950, s. 1199

¹⁰³⁴ Zafer, 19 Temmuz 1949

kamarotlara telsiz dersleri de öğretilerek yolculara hizmetin yanında, uçaklarda telsizci olarak görevlendirilmiştir. 1947 yılında dış hatların açılmasından bir süre sonra 1948’de 5 hostes daha alınmışsa da 1950’de hosteslik kaldırılmış, bu görev uçaktaki makinist ve telsizci erkek memurlara devredilmiştir. Hostesliğin kaldırılışında bazı yörelerdeki erkek yolcuların bayan görevlilere göstermiş oldukları reaksiyon da nedendir. Bununla ilgili bir anıyı Adile Tuğrul şöyle anlatmaktadır: *“Hosteslik, yolcular tarafından çok iyi karşılanmıştı. Biz de onların memnun etmek için elden geleni yapıyorduk. Ancak Doğu Anadolu şehirlerine yaptığımız uçuşlarda hemen her zaman bir sorunla karşılaştım. İniş kalkışlarda malum, kemerleri bağlamak ya da çözmek gerek; kemerlerini bağlayamayan yolculara yardım eder, biz bağlardık. Fakat şayet bir erkek yolcu ise yandınız, “Biz avrat milletime kemer bağlatmayız.” Diye tuttururdu. Kendisi bağlayamaz, bize de bağlatmazdı¹⁰³⁵.”*

Hosteslik görevi verilen erkek memurların görevi, paketleri uçakta dağıtmak olmuştur. Bu yıllarda diğer havayollarının artan rekabeti ve hosteslerden ötürü gelişen servisleri, THY’ni da yeniden hostes bulundurmaya zorlamış, 1952’de tekrar bayan hostes alınmaya başlamıştır.

¹⁰³⁵ **Dünden Bugüne Türk Havayolları 1933-1983** (Haz. İlyas ALBAYRAK), Ankara,1983, s. 63

YEDİNCİ BÖLÜM

DEMOKRAT PARTİ DÖNEMİ ULAŞIM POLİTİKASI

DP'nin iktidarıyla birlikte Adnan Menderes başkanlığında, 22 Mayıs 1950'de I. Menderes hükümeti kurulmuştur. 8 Mart 1951'e kadar görev yapan bu hükümette Bayındırlık Bakanlığı görevini 28.10.1950 tarihine kadar Bolu milletvekili Fahri Belen, 22.12.1950-08.03.1951 arasında ise Eskişehir milletvekili Kemal Zeytinoğlu yapmıştır¹⁰³⁶.

DP'nin siyasal prensiplerini ve Türkiye'nin sorunlarına bakış açısını uzun uzun yansıtan programda, ulaştırma ve bayındırlık konusuna şu şekilde değinilmiştir:

“Ulaştırma ve bayındırlık işlerimize, evvela tarım ve millî ekonomi ile çok yakından ilgili konular olarak kıymet vermekteyiz. Sonra da ulaştırma ve bayındırlık sahalarındaki çalışmaları, memlekette ekonomik ve manevi bütünlüğü temin edecek konular olarak görmekteyiz. Ulaştırmada motorun süratli, ucuz ve kolay taşımaya temin ettiği bu devirde bilhassa karayollarına ehemmiyet vereceğiz. Köy yollarının yapılması hususunda, imkânların müsaadesi nispetinde genel bütçeden yardım teminini sağlayacağız¹⁰³⁷.”

9 Mart 1951- 14 Mayıs 1954 tarihleri arasındaki II. Menderes hükümetinde bakan yine Zeytinoğlu'dur. İlk hükümet programının uzunluğunda ve bir ölçüde tekrarı niteliğinde olan bu programda bayındırlık işlerine şöyle değinilmiştir:

“Bayındırlık işlerimize, yurt kalkınmasına en kısa zamanda ve azami randımanla yardım edebilmesi için evvela tarım ve millî ekonomi ile çok yakından ilgili konular olarak, sonra da bu sahadaki faaliyetleri, memlekette ekonomik ve manevi bütünlüğü sağlayacak meseleler olarak kıymet vermekteyiz. Her türlü bayındırlık hizmetlerini, memleketin hakiki ihtiyaçlarına ve ekonomik gereklerine göre ayarlamak, devamlı plân ve programlarla bağlamak kararındayız.

Karayollarımızı yeterli bir şekle sokmak zaruretini duyuyoruz. Köy yollarını ayrı bir şube olarak, bütün bir yol manzumesi içinde ele almak ve onunla beraber ahenkli olarak yürütmekte fayda görüyoruz.

¹⁰³⁶ Belen ile Zeytinoğlu arasında Bayındırlık Bakanlığı'na önce Hasan Polatkan, daha sonra da Samet Ağaoğlu vekalet etmiştir.

¹⁰³⁷ Nuran Dağlı- Belma Aktürk, **Hükümetler ve Programları**, Ankara, 1988,s.126

Memleketin kıyılarının durumu, kara ulaştırma sistemi, denizlerde ulaşım şartları, limanlar konusunun hallinde hareket noktalarını teşkil etmektedir. Büyük limanlar programının ödeneklerini ilgilendiren kanun tasarısı meclise sunulmuştur. Kara, deniz ve demiryollarından meydana gelen ulaştırma sisteminin ahenkli şekilde ve birbirini tamamlayıcı olarak geliştirilmesi gerektiğine kani bulunuyoruz.”

1954 seçimlerinden sonra kurulan III. Menderes hükûmeti, 17.05.1954-30.11.1955 arasında görev yapmıştır. Zeytinoğlu görevini sürdürmüştür. Geçen dört yıllık süre içinde, diğer konularda olduğu gibi bayındırlık hizmetlerinde de hızlı bir çalışma ve gelişme temposunun bir sonucu olarak ve 1954 seçimleri ile tekrar iktidar olmanın verdiği bir coşku ve rahatlık ifadesi ile hayli uzun tutulan bu programda, bayındırlık konularına şöyle yer verilmektedir:

“(…) Yapılan ve yapılmakta olan yollar ve köprüler, limanlar, iskele ve barınaklar ve hava meydanları ; fabrika, baraj ve santrallerle bir arada düşünülecek olursa bütün bunların ancak ve ancak iktidarımız tarafından, yurt hizmetine ve millet refahına verilen ehemmiyet ve neticeye karşı duyulan inancın büyüklüğü ve derinliği sayesinde tahakkuk ettirilmekte olduğu anlaşılır.”

Programda ayrıca ünlü yol vergisinin kaldırıldığı belirtildikten sonra, özellikle köy yollarına önem verileceği vurgulanmaktadır.

Başbakan yardımcılığı görevinin kaldırıldığı IV. Menderes hükûmeti, 09.12.1955'ten, 1957 seçimleri sonucuna, yani 01.11.1957 tarihine kadar görev yapmıştır. Bayındırlık Bakanı önce İzmir milletvekili Muammer Çavuşoğlu, daha sonra da Aydın milletvekili Ethem Menderes'tir¹⁰³⁸.

1954 seçimlerinden sonraki günlerde ortaya çıkan siyasal ve ekonomik olaylar nedeniyle, DP meclis grubundaki heyecanlı havanın sonucunda istifa eden hükûmetin yerine kurulan bu hükûmetin programı, kuruluşundaki özel şartlar dolayısıyla, önekilere göre oldukça kısa tutulmuş, bu nedenle bayındırlık hizmetleri de bu nedenle kısa ve genel bir ifade şeklinde programdaki yerini almıştır :

“Yatırımlarımız, halkımızın ihtiyacı olan maddelerin sağlanması hususu karşılıklı olarak göz önünde bulundurulma suretiyle mutlaka ayarlanacak ve her hâl ve şartta yüksek meclisin takdir ve tensip buyuracağı seviyelerde kalkınma ve bayındırlık işlerimize devam olunacaktır.”

¹⁰³⁸ Çavuşoğlu, 12.09.1956 'ya kadar bu görevi yürütmüştür. Bu tarihten sonra 1957 seçimlerine kadar da Menderes görev yapmıştır.

1957 seçimlerinden sonra V. Menderes hükümeti kurulmuş, 25.11.1957'den 27 Mayıs ihtilaline kadar görev yapmıştır. Bu dönemde Bayındırlık Bakanlığı'nı önce Ethem Menderes, sonra da Samsun milletvekili Tevfik İleri yürütmüştür¹⁰³⁹. Siyasal gerilimin yüksek olduğu günlerde kurulan bu hükümet programında bayındırlık konusunda sadece şu cümle ile yetinilmiştir:

“Memleketimiz, yollar, köprüler, limanlar, sulama tesisleri, enerji santralleri, tayyare meydanları gibi sanayiinin, tarımın, özetle vatan savunmasının yüzde yüz muhtaç bulunduğu temel yatırımlarla donatılmıştır.”

E. DEMİRYOLU POLİTİKASI

DDY idaresi, kuruluşundan beri katma bütçe ile yani merkezi devlet sistemi içinde yönetilmiştir. DP iktidarı ile birlikte bu durum değişmiş, yeni iktidar partisi, diğer ulaştırma kuruluşları için uyguladığı gibi demiryollarının da daha serbest ve piyasanın gereklerine daha kolay uyum sağlayabilir bir hale getirmek için statüsünü değiştirmiş, bir iktisadî devlet teşekkülü haline getirilmiştir. Bunu sağlayan 29 Temmuz 1953 tarihli ve 6186 sayılı kanun, *T.C. Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü* adı altında yeniden oluşturduğu teşkilatı, yalnız işletme faaliyetinden sorumlu tutmuş, demiryolu yapımını Bayındırlık Bakanlığı tasarrufunda bırakmıştır. Rasyonel gibi gözükmesine karşın bu teşkilat biçimi, demiryolu inşaatında bir hızlanma sağlamamış, işletme faaliyetinde de gerekli gelişmeyi yaratamamıştır.

Hatta denilebilir ki, 1950-60 döneminde ulaştırma alt sektörleri içinde en düşük gelişme oranı demiryollarında olmuştur. Bunun sonucunda demiryolları, hem uzunluk ve hem de hizmet kalitesi bakımından ülke ihtiyacının altında kalmıştır. Yetersizliğin nedenleri, bir taraftan bu faaliyet sahasına tahsis edilen kaynakların ve dolayısıyla yapılan yatırımların yetersiz oluşu, diğer taraftan da izlenen politikalarla karayollarında yük ve yolcu taşımacılığının hizmeti talep edenler için daha cazip hale getirilmesidir.

1950'de 7671 km. olan demiryolları uzunluğu, 1960 yılında ancak 7895 km.ye yükselmiştir. Böylece 10 yıl içinde inşa edilen hat uzunluğu 224 km.den ibaret kalmıştır. Bu dönemde hizmete açılan tek önemli hat, Elazığ (Yolçatı) - Muş hattıdır.

¹⁰³⁹ 19.01.1958 öncesinde Menderes, sonrasında İleri görev yapmıştır.

Dönemin son yıllarında donanım ve hizmet kalitesini iyileştirmeye nispeten daha büyük önem verilmiştir. 1950 ortalarından itibaren motorlu trenler alınmış, buharlı lokomotiflerin bir kısmı dizel lokomotifleriyle değiştirilmiş, İstanbul-Halkalı arası elektrikli hale getirilmiş, otaray miktarı iki kat artırılmıştır. Ayrıca demiryolu endüstrisinin geliştirilmesine çalışılmış, özellikle Sivas ve Eskişehir fabrikalarının düzenlenmesi ve modernleştirilmesiyle her türlü onarım işlerinin, çelik konstrüksiyonlarının, demiryolu makas ve vagon üretiminin geniş çapta ülke içinde yapılması sağlanmıştır.

Taşımacılıkta demiryolunun payının azalması, aynı dönemde demiryollarında yük ve yolcu taşımacılığının mutlak anlamda düşmüş olması anlamına gelmemektedir. Tersine, bu anlamda demiryolları faaliyetinde bir artış gözlenmektedir. Aşağıdaki tabloda bu durum belirtilmektedir:

Tablo 61
(Demiryollarında Yük ve Yolcu Taşımacılığı)

Yıl	Yük		Yolcu	
	Ton (milyon)	Ton-km. (milyon)	Sayı (milyon)	Yolcu-km. (milyon)
1950	8.7	3.078	53.1	2515
1955	13.0	4.366	62.0	3893
1960	14.2	4.632	96.8	4366

Kaynak: **Kalkınan Türkiye**, Ankara, 1954, s. 39

Bu rakamlara rağmen, artışın yetersiz ve yavaş bir artış olduğu söylenebilir.

Dönemin DDY personeli açısından olumlu yönü, ücretlerin iki katına yakın artırılmış olmasıdır. 1950'de personele ayrılan miktar 64.448.000 lira iken, 1954'te bu rakam 107.091.000 liraya ulaşmıştır¹⁰⁴⁰.

Tablo 62
(1950-1957 Döneminde Demiryolları ve Tesislerine Verilen Ödenekler ve Yapılan Yollar)

Yıllar	Verilen ödenek	Yapılan yol uzunluğu
1951	18.525.000	---
1952	19.845.000	99
1953	21.755.000	---
1954	20.500.000	---
1955	28.565.000	107
1956	42.915.000	---
1957	50.015.000	---
TOPLAM	202.120.000	206

Kaynak: **BCA**, 15.08.1958, Fon kodu: 030..01.0.0, Yer no: 74.471..12 Nafia Vekaleti İnşaat Reisliği'nin neşrettiği, ulaşım kollarına ait rakamları gösterir çizelgeler.

¹⁰⁴⁰ **Kalkınan Türkiye**, s. 40

Yukarıdaki tabloya 1954'ten beri yapımına devam edilen 74 km.lik Horasan-Sarıkamış hattı dahil değildir. Görüldüğü gibi, verilen ödenekler yeni hatların yapımına harcanmamış, demiryolları tesisi, lokomotif ve vagon ihtiyaçlarının karşılanması gibi yerlere aktarılmıştır.

DP yöneticileri, bu rakamlara dayanarak, 27 yıllık CHP iktidarı boyunca verilen 467 toplam ödenek rakamının yarısına daha ilk 7 yılda ulaştıklarını sık sık tekrarlamışlardır. Teorikte bu söylem haklı gibi görünmesine rağmen, söz konusu 7 yılda karayollarına harcanan rakamın 2 milyar liraya yakın olduğu düşünüldüğünde söylem popülist kalmaktadır.

1. DP İktidarının Demiryollarına Yönelik Düzenlemeleri :

İktidara geldikten sonra demiryolları konusunda CHP tarafından kendileri döneminde yapılanları geliştirememekle, hatta ihmal etmekle suçlanan DP'nin bunlara yanıtı, önceki dönemdeki yanlış uygulamaları göstermek şeklinde olmuştur. Özellikle CHP döneminde işletmede çok sayıda personel istihdam edildiği şeklinde bir eleştiri söz konusudur¹⁰⁴¹.

Ulaştırma Bakanı Kurtbek, demiryollarını içinden düştüğü durumdan kurtarmak ve olabildiğince kısa zamanda kalkındırmak için kendi iktidarlara döneminde alacakları önlemleri şu şekilde açıklamıştır: “*İdare tam bir refaha ve yeniden organizasyona tabi tutulacaktır. Yeni teşkilatımıza “iktisadî bir işletme” mahiyeti vermek hedefimizdir. Malzemenin yenilenmesine, tamir kapasitemizin artırılmasına, yeni vagon inşaatına ait tedbirler alacağız. Personelin moralini yükseltmek hedefimizdir. Personel statüsünü yeni baştan yapacağız. Yeni baremi tahakkuk ettirmeden önce personelin, özellikle az maaş alan arkadaşlarımızın görüşlerini alacağız*¹⁰⁴².(...)”

Kamuoyunda “7 Eylül Kararları” olarak adlandırılan ekonomik kararların işletmeye 67 milyon liraya mal olduğunu belirten Kurtbek, 1950 bütçe açığını da 32 milyon olarak açıklamıştır¹⁰⁴³.

Kurtbek, demiryollarının bu hale gelmesinin en önemli nedenini “*şimdiye kadar gerçek ve makul bir demiryolu politikasının izlenmemesi*”ne bağlarken, bu konuda

¹⁰⁴¹ DDYLİUM 1951 bütçesi görüşülürken söz alan Ali Fahri İşeri (Balıkesir), işletmenin en büyük hatasının fazla memur kullanması olduğunu söylemiştir. İşeri şöyle devam etmiştir : “*Fransız şirketi zamanında İzmir-Bandırma, İzmir-Kasaba ve temdidi hattında Fransızlar kaç memur kullanıyorlardı ? Şimdi kaç memur vardır? Bir mukayese yapılırsa bire on düşer. (...) Halbuki o zaman iş de çoktu. Şimdiki gibi otobüs ve kamyon rekabeti de yoktu.*(...)” TBMMZC, D: 9, C:20 , 53. Birleşim, 27.02.1951, s. 1059

¹⁰⁴² **Vatan**, 16 Kasım 1950

¹⁰⁴³ **A.g.g.**

cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren izlenen ve tüm aksaklıklarına rağmen 8000 km. ye yakın bir ağın kurulmasını sağlayan politikayı çok yüksek dozda eleştirmiştir. Bu eleştiri yeni bir iktidarın eskiyi eleştirmesi bağlamında normal görülebilirse de, yapılanların sıfır noktasında gösterilmesi anlamında dayanaksız kalmaktadır.

Bakanın eleştirilerine paralel olarak aynı görüşler, dönemin basınında da yer bulmuştur. Bunların birinde bu duruma düşülmesinin nedeni olarak, geçmişte işlenmiş hatalar, özellikle de uygulanan tek taraflı (kamu yararına ama kurum zararına) ulaştırma politikaları gösterilmiş, bunun yanı sıra eski iktidar döneminde tedbirsizlik, geri kafalılık, ihtisasa saygısızlık, yukarıdan aşağıya baskı ve idare-i maslahatçılık yapıldığı iddia edilmiştir. Aynı yazıda II. Dünya Savaşı'nın en kritik döneminde ülkenin kara ulaştırma işlerinin vatana ihanet sayılacak kadar kötü ve yetersiz olduğunun görüldüğünü, telaşla İngiltere'den sağlanan cer vasıtalarıyla mevcut buhranın önlenmesine ve sorunun örtbas edilmesine çalışıldığını, yani bugün söylenen gerçeklerin az daha 1943'te bir skandal şeklinde patlayacağını, bunun da belki sınırlara kadar dayanan istila tehlikesine çığırkanlık yaparak yurdun işgaline neden olacağı belirtilmiştir¹⁰⁴⁴.

Bu arada DP iktidarının birinci yılında, ulaştırma sektörüne yönelik köklü değişikliklere gidileceği yolunda haberler çıkmaya başlamıştır. Bunlardan ilki, Ulaştırma Bakanlığı'nın kaldırılacağı¹⁰⁴⁵ yönündedir. Diğer bir habere göre ise DDY ve DDZY idarelerinin banka haline getirilip Demirbank ve Denizbank'a dönüştürülecek, hatta DDY genel müdürü İrfan Kuraner de Denizbank yönetim kurulu üyeliğine getirilecektir¹⁰⁴⁶. İlk iddia Ulaştırma Bakanı Seyfi Kurtbek tarafından, ikincisi de iktidara yakın Zafer tarafından yalanlanmıştır¹⁰⁴⁷.

İlki her ne kadar asılsız olsa da, iktidarın ikinci iddiaya yönelik bir çalışma içerisinde olduğu ve bu konuda kamuoyunun nabzını yokladığı açıktır. Nitekim bir süre sonra Denizbank konusu iddia olmaktan çıkacak, realite halini alacaktır. DDY ile ilgili olarak da, -her ne kadar Demirbank şeklinde olmasa da- Eylül 1951'de bir girişim söz konusu olacak, DDY'nın 2.5 milyar lira sermayeli bir kamu iktisadî teşekkülü haline getirilmesi hakkında

¹⁰⁴⁴ Abdülkadir Gözen, "Demiryolu İşletmesinin Acıklı Hali", **Cumhuriyet**, 28 Kasım 1950 Gözen şöyle devam etmektedir: "(...) Seçimden seçime kadar her türlü politika oyunlarına alet edilen, denk bütçe ideolojisini, uydurma bütçe anlamında algılayarak yıllarca meclis ve umumî efkârı aldatmayı amaçlayan bir idare için umumi vicdanın vereceği hüküm bence yeni tedbirlere tevessülden evvel bu işin sorumluluğunu araştırmak, fevkalade mükemmel ve her bakımdan ileri bir devlet işletmesinin bu kadar feci bir duruma sürüklenmesindeki âmil ve nedenleri soruşturmak olmalıdır."

¹⁰⁴⁵ **Zafer**, 25 Ocak 1951

¹⁰⁴⁶ **Kudret**, 8 Mart 1951

¹⁰⁴⁷ **Zafer**, 9 Mart 1951

Ulaştırma Bakanlığı tarafından bir “*Türkiye Devlet Demiryolları Kuruluş Kanun Tasarısı*” hazırlanacaktır. Bakanlık, bu kanunun hazırlanış gerekçesini, “*İki milyarı aşan bir malî servetin idaresini iktisadî bir esasa bağlamak, DDY’nin ve dolayısıyla devlet maliyesinin zararını önlemek, devlet parasının bürokratik usullerle heba edilmesine engel olmak amacıyla bu tasarı hazırlanmıştır*¹⁰⁴⁸.” şeklinde açıklamıştır.

Teşekkül, mevcut demiryollarının, bunlara bağlı liman ve iskelelerin işletilmesi, yeni demiryollarının yapımı ve onarımı ile bu iskelelere yanaşacak olan 30 rüsum tonilatoya kadar taşıtların tekeline elinde bulunduracak, ayrıca özel bir sermayenin katılımıyla depo, antrepo, ambar, akaryakıt depoları, garaj, otel, lokanta, gazino, büfe ve benzeri tesisleri meydana getirecek ve işletecektir.

Demiryolları için Eylül 1951’de tasarlanan bu girişim, nihayet 29 Temmuz 1953’te yayınlanan 6186 sayılı kanunla hayata geçirilebilecek ve DDY, Ulaştırma Bakanlığı’na bağlı fakat bir kamu iktisadî teşekkülü halinde *Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları* adlı bir işletmeye dönüşecektir. Böylece işletme, yönetsel ve ekonomik açıdan bağımsız hareket edebilme fırsatını nispeten yakalayabilecek, müessese bütçesini meclis onayından geçirmeden uygulayabilecek ve ancak bütçe uygulandıktan sonra hazırlanan bilanço ve kâr zarar hesaplarını, meclisin bir kısım üyesinin katıldığı genel kurula sunabilecek duruma gelmiştir.

Bu dönüşümle, kâr amaçlı bir çehreye bürünen işletmedeki en önemli değişiklikler de doğal olarak tarife politikasında yaşanacak, bazı indirimli tarifeler kaldırılacaktır. Bunlar, göçmen nakliyatı, polis ve öğrenci indirimi, Toprak Ofisi’nin tenzilatlı buğday nakliyatı, her türlü askeri nakliyat ile pancar sevkıyatına uygulanan ucuz tarifelerdir. Yeni kanun, sadece milletvekillerinin DDY’nda ücretsiz seyahat edeceklerine dair hükmü içeren 3282 sayılı kanunla, kontrol görevinin gereği olarak trenlerde bulunması ve seyahat etmesi gereken gümrük memurlarının ücretsiz seyahatine ait kanun hükmünü saklı tutmuştur. Bununla birlikte kanun, “*cari tarifeden aşağı ücretle veya parasız seyahat*” prensibini büsbütün ortadan kaldırmamış, indirimli tarife ile ücretsiz seyahat edeceklerin tespitini yönetim kuruluna bırakmıştır.

Kamu iktisadî teşekküllerinin memurlarının aylıkları 3659 sayılı kanunla tespit edilen bankalar baremine tabi olduğu halde, 6186 sayılı kanunda istisnai olarak, DDY memurlarının gerek unvan ve dereceleri, gerekse bunlara verilecek ücret, ödenek ve tazminat hakkında, DDY’nin kendisine özgü eski baremi (2847 sayılı kanun ve ekinin

¹⁰⁴⁸ Cumhuriyet, 24 Eylül 1951

hükümleri) uygulanacaktır. Ayrıca işletmenin genel müdürlük kadrosunda çalışan memur, hizmetli ve işçilere, ehliyet ve gayret derecelerine göre, 1 yıl içinde 2 aylık ücretleri tutarını geçmemek üzere ikramiye verilebilecektir (m.10).

Yaşanan bu değişim kamuoyunda genellikle olumlu karşılanmıştır. Kimi görüşlere göre aslında yapılan bu düzenleme, 27 yıl öncesinde Behiç Erkin döneminde uygulanmaya başlanan fakat sonra rafa kaldırılan 1042 sayılı kanunun tekrar geri getirilmesi olup yeni bir düzenleme değildir¹⁰⁴⁹. Bir başka görüşe göre, “(...) *Bu müesseseye iktisadî işletmelerin muhtaç olduğu serbestliği vermekle beraber, kendisini aynı zamanda “muhasebet divan-ı murakabesi” gibi şeklî değil, iktisadî ve teknik mahiyette murakabeye de tabi tutmak lazımdır. Az çok kayıtlara tabi olsa da, gene de bir muhtariyet demek olan bu idare tarzı sayesinde idare belki daha verimli çalışma imkânını bulacak ve tesislerini inkişaf ettirmek için muhtaç olduğu parayı da temin edebilecektir*¹⁰⁵⁰(...)”

DP döneminin demiryollarına yönelik bir başka düşüncesi, daha önce 1951’de Denizbank tasarısı ile birlikte gündeme gelen Demirbank tasarısıdır. Bu tasarı 1951’de ortaya konduğunda, amaç DDY işletmesinin Demirbank adlı bir banka çatısı altında, kamu iktisadî teşekkülü haline dönüşmesine yönelik bir dönüşüm tasarlanmış, sonuçta T.C.D.D. kurulmuştur.

Eylül 1956’da ise, yine demiryolları çatısı altında bir bankanın kurulması gündemdedir. Adı bu kez Raybank olarak düşünülen bankanın, yaklaşık 60 bin kişiyi bulan demiryolu personelinin tasarruflarıyla kurulması tasarlanmıştır. T.C.D.D. genel müdürü Safa Yalçuk, bankanın kurulmasıyla, kıymeti bildirilmiş her türlü mal taşımalarının her çeşit nakliyata yayılacağını ve bir çeşit nakliyat sigortasının mümkün olacağını belirtmiştir¹⁰⁵¹. Ulaştırma Bakanı Arif Demirel, T.C.D.D.’nin ve bakanlığının Raybank ile organik bir bağının olmadığını, sadece % 15 oranında bir katılım hissesinin söz konusu olduğunu belirtmiştir¹⁰⁵².

DP iktidarının bir diğer önlemi rayların yenilenmesine yöneliktir. Kullanım süresi 40 yıl olduğu halde 70-80 yıl gibi uzun sürelerdir kullanılan 1900 km. uzunluğundaki demiryolunun değiştirilmesine Kasım 1951’de başlanmıştır. İlk olarak Irmak-Kayseri hattı

¹⁰⁴⁹ Hüsni Sadık Durukal, “İktisadî Çalışma İmkânına Kavuşan Demiryollarımız”, **Cumhuriyet**, 15 Ağustos 1953 (Durukal, Erkin’in, demiryollarının bir devlet dairesi gibi işletilemeyeceğine, ileri bir görüşle dikkat çektiğini, bu idarenin 1042 sayılı kanunla hükmî şahsiyeti haiz malî, idarî ve iktisadî muhtariyetini sağlamış olduğunu da söylemektedir.)

¹⁰⁵⁰ Esat Tekeli, “DDY’nin Yeni İdare Tarzı”, **Cumhuriyet**, 13 Ağustos 1953

¹⁰⁵¹ **Zafer**, 14 Eylül 1956

¹⁰⁵² **Cumhuriyet**, 5 Şubat 1957

sökülerek yenisiyle değiştirilmiştir¹⁰⁵³. Diğer taraftan, istasyonlar arası güvenliği ve haberleşmeyi daha iyi hale getirmek için 7 yıl vadeli kredi açan bir Amerikan firması ile anlaşılmıştır.

Vagon yetersizliği DP döneminde de T.C.D.D.'nin önemli sorunlarından birisi olmuştur. Özellikle yük vagonu ihtiyacı hat safhadadır¹⁰⁵⁴. Fakat iktidar, bu sorunu diğer alanlarda izlediği politikanın tamamen tersi bir politika izleyerek, yani dışarıya yapılan siparişlerle değil, mevcut atölyelerde vagon imal ederek çözüme eğilimindedir.

Bu çözüm öngörüldüğü içindir ki Sivas Cer Atölyesi'nde günde 3 vagon imal edilebilecek şekilde seri üretime geçilmiştir. İktidarın düşüncesinde Sivas'ı bir onarım atölyesi şeklinden çıkarıp, 1939'da açılış töreninde belirtildiği (fakat 13 yıldır gerçekleştirilemediği) gibi, tamamen bir vagon imalâthanesi şekline getirmek vardır.

Yeni yatırımların yapılmaması, mevcut yatırımlarla yetinilip modernizasyona önem verilmesinin en olumlu yönü, 67 milyon liralık bir açıkla devralınan işletmenin bu açığının 1952 yılında hemen hemen kapatılması olmuştur.

DP iktidarının demiryolları konusundaki ilk icraatlarından birisi de tarifelerde yapılan indirimdir. Buna göre; yolcu tarifelerinde Bandırma-İzmir arasında % 25 indirim, Balıkesir-Bandırma, Karabük - Filyos ve Haydarpaşa - Sapanca arasında % 75 indirimli yaz tarifeleri düzenlenmiştir. Eşya tarifelerinde ise, kuru meyve, yün, yapağı, tütün nakliye ücretlerinde % 28, pamuk, zeytin, zeytinyağı, sabun, her türlü kumaş, iplik, tiftik ve deri nakliyatında da % 20 indirim yapılmıştır¹⁰⁵⁵. Ulaştırma Bakanı Yümnü Üresin, özellikle Doğu Ekspresi seferlerinde indirime gidildiğini belirtmiştir¹⁰⁵⁶.

DP hükümetinin ilk icraat dönemine yani ilk seçimlere kadar olan 1954 dönemine bakılırsa, 1949'da 51 milyon olan taşınan yolcu sayısının 1954'te 62 milyona çıktığı, taşınan eşya rakamlarının da aynı yıllar için 7 ve 11 milyon olarak gerçekleştiği görülmektedir¹⁰⁵⁷.

Osmanlı Devleti'nin son yıllarındaki demiryolu faaliyetlerini, *“birbiriyle ilgisi olmayıp her biri bir başka hinterlandın malını yine o bölgede bir limana indirmeye mahsus, münferit, müstakil ve imtiyazlı işletmeler dönemi”* olarak adlandıran, CHP'nin demiryolu politikasını da *“Memleket sathı ile üretim merkezlerinin ancak bir kısmını*

¹⁰⁵³ Zafer, 16 Kasım 1951

¹⁰⁵⁴ Ulaştırma Bakanı Yümnü Üresin, yük vagonları ihtiyacının, yolcu vagonları ihtiyacından 20 kat daha fazla olduğunu açıklamıştır. (Cumhuriyet, 31 Temmuz 1953)

¹⁰⁵⁵ Zafer, 23 Kasım 1951

¹⁰⁵⁶ Cumhuriyet, 1 Nisan 1953

¹⁰⁵⁷ Zafer, 11 Ağustos 1955 (DDY genel müdürü Necdet Esin'in açıklamaları)

birbirine bağlayan, ayrıca münferit hatların birbirine eklenmesi sayesinde, kabataslak olarak bir şebeke derecesine çıkarılan bugünkü millî işletmemiz” olarak niteleyen DP yöneticileri, Türk demiryolu politikasının 3. aşaması olarak adlandırdıkları kendi dönemlerinin en önemli politikalarından birini, *“Türkiye’nin doğusundaki dost ülkelerle olan önemli iktisadî ve siyasi bağlantılarını, hem İran hem Irak demiryollarıyla birleştirmek suretiyle takviye etmek¹⁰⁵⁸”* olarak belirlemişlerdir.

Belirlenen bu politika, dönem içinde çok fazla hat açılmadığı göz önüne alındığında, biraz da zorunluluk olarak karşımıza çıkmaktadır. DP iktidarının, zaman zaman *“açılmasının düşünüldüğü¹⁰⁵⁹”*nü belirtmesine rağmen, yeni hatlar açmaya çok da niyetli olmaması, diğer taraftan 1940’lardan itibaren başlanan, sürekli ek ödenekler çıkarılmasına rağmen özellikle arazi arızaları nedeniyle bir türlü bitirilemeyen ve önemli bir hedef olarak ortaya konmuş olan İran ve Irak sınırına ulaşma çabasını, DP’nin önüne, hem yapılamayanı yapmak, hem de hat yapmama eleştirisine karşı bir kalkan olarak kullanmak şeklinde koymuştur.

DP iktidarı, üçüncü hükümet döneminde, 1958 yılında, 2 milyar tutarında 10 yıllık bir plân hazırlamıştır. Programda daha ağır katarların çalışması için üstyapının yenilenmesi ve takviyesi, haberleşme ve emniyet tesislerinin modern hale getirilmesi, buharlı yerine elektrikli ve dizel araçların ikamesi öngörülmüştür¹⁰⁶⁰. Dizel araçlar için 300, elektrikli araçlar için 132 milyon tahsis edilmiştir. Programa göre, 380 dizel lokomotif, 35 elektrikli banliyö treni ile 90 elektrikli lokomotif alınması hedeflenmiştir. Ayrıca programda 850 yolcu, 9800 yük vagonu vardır.

1959’da basına yansıyan haberlere göre DP iktidarı yeni hatlar açmayı gündemine almıştır. Açılması düşünülen hatlar, 470 km.lik Bursa-Çanakkale hattı ile Çankırı Sunucak’tan Çorum-Amasya-Tokat ve Suşehri’ni takiben Tercan’a uzatılması düşünülen 670 km.lik hattır¹⁰⁶¹. Ayrıca Ankara-İstanbul yolunun kısaltılması için Eskişehir üzerinden gidilen şimdiki hat yerine Sincan, Ayaş ve Nallıhan üzerinden Arifiye istasyonuna bağlanılarak, 104 km.lik bir zaman tasarrufunun sağlanması da tasarlanmıştır.

¹⁰⁵⁸ **Zafer**, 11 Ekim 1956

¹⁰⁵⁹ Örneğin Temmuz 1952’de yapılan açıklamada 1900 km.lik yeni demiryolu hattının yapımının düşünüldüğü, yeni demiryolu hatlarının 225 km.lik Arifiye – Akyazı – Mudurnu – Bolu – İsmetpaşa ; 800 km. lik Somucak – Amasya –Erbaa – Kelkit – Murmuş – Erbaş ; 242 km.lik Bozüyük – Bursa - Mudanya ve Yenişehir – Mekece ; 128 km.lik Erbaa- Çarşamba – Samsun ; 200 km.lik Ankara - Mudurnu ve 275 km.lik Ankara - Konya olduğu belirtilmiştir. (**Cumhuriyet**, 13 Temmuz 1952) Dönem sonuna geldiğinde ise bunları pek azı hayata geçirilebilmiştir.

¹⁰⁶⁰ **Zafer**, 1 Şubat 1958

¹⁰⁶¹ **Zafer**, 25 Eylül 1959

2. Açılan Hatlar :

DP döneminde ilk işletmeye açılan hat, daha önce yapımına başlanan Narlı-G.Antep hattıdır¹⁰⁶². 85 km.lik bu hat 33 milyon liraya mal olmuştur. Yine 94 km.lik G.Antep-Karkamış hattı, 74 km.lik Horasan Sarıkamış hattı, 14 km.lik Ereğli –Armutçuk hattı, 7 km.lik Soğuksu –Çekmece hattı, bu dönemde açılan hatlardır.

Özellikle G.Antep - Karkamış hattının yapımı, bu bölgedeki bir sorunu, güney hattının 166 km.lik kısmının Suriye’den geçmesi sorununu çözmesi açısından önemlidir. Zira bu hat yapılmadan önce Suriye’ye yıllık geçiş ücreti ödenmek zorunda kalınmaktaydı ki bu miktar 1949’da 1 milyon lirayı bulmaktaydı¹⁰⁶³.

Yapımına DP döneminde başlanıp yine bu dönemde bitirilen tek hat ise Genç- Muş hattıdır. Demiryollarının en engebeli güzergâhlarından biri olan 109 km.lik bu hattın inşasına 1951’de başlanmış, 90 milyon lira harcanarak Ekim 1955’te açılmıştır¹⁰⁶⁴. Bundan sonra hattın İran sınırına varmasını sağlayacak olan 97 km.lik Muş-Tatvan ve 120 km.lik Van-İran sınırı bölümlerinin de yapılması için Ekim 1956’da bu hatlara daha önce verilen 210 milyon liralık ek ödeneğin 440 milyon liraya çıkarılması, 90 milyon liralık bono yetkisinin de 220 milyona çıkarılması mecliste kabul edilmiştir¹⁰⁶⁵.

1953 yılının ortalarında 41 km.lik Mudanya-Bursa demiryolunun, otobüs ve diğer motorlu vasıtalarla olan rekabete karşı koyamadığı, diğer taraftan zarar ettiği gerekçesiyle sökülmesine karar verilmiştir. Aynı dönemde, Ilıca-İskele-Palamutluk demiryolu işletmesinin de kaldırılma kararı çıkmıştır.

3. Demiryolları Konusunda DP – CHP Polemikleri :

1947’de ABD ile yapılan anlaşmalar ve alınan yardımların bir sonucu olarak değişime uğrayan ulaşım politikasının, bir başka deyişle karayollarının ön plâna çıkarılıp demiryollarının ikincil – hatta denizyollarındaki gelişmelere bakarak zaman zaman üçüncül- hale getirilmesinin DP döneminde artarak sürmesi, bu dönemde muhalefetin ulaşım sektörüne yönelik iktidara yapmış olduğu eleştirilerin odak noktasını oluşturmuştur.

Özellikle mevcut hatlara yenilerinin eklenememesi konusunda eleştirilerini artıran CHP muhalefetine iktidar partisinin yaptığı savunma, genellikle kendilerinin hat

¹⁰⁶² Bu hattın devamı niteliğindeki 50 km.lik G.Antep-Nizip demiryolu da Aralık 1959’da açılacaktır. (Zafer, 26 Aralık 1959)

¹⁰⁶³ TBMMZC, D: 8, C:24, 51. Birleşim, 20.02.1950, s. 887

¹⁰⁶⁴ Cumhuriyet, 27 Ekim 1955

¹⁰⁶⁵ TBMMZC, D: 10, C. 13, 104. Birleşim, 01.09.1956

yapımından çok tesisatın (ray,vagon, demir köprü vs.) yenilenmesine önem verdikleri şeklinde olmuştur. CHP'yi, iktidar oldukları dönemde demiryollarını ülke ihtiyaçlarına göre programlamamakla, kişisel görüş ve etkilerle hatların yönün değiştirmekle ve boşuna uzatmakla suçlayan Bakan Muammer Çavuşoğlu, “(...) Şebekenin bu gayrı iktisadî ve verimsiz durumunu düzeltmek için birkaç yüz milyon lira harcamak suretiyle yüzlerce km. yeni demiryolu inşa etmek icap edecektir.” diyerek de , iktidarları döneminde yeni hat döşememe politikasını haklı nedenlere dayandırmaya çalışmıştır.

Çavuşoğlu'na göre CHP döneminde sadece demiryollarına önem verilmiş, bu da pahalı ve yetersiz bir ulaşım sistemi kurulmasına neden olmuştur. Hatta 1950 öncesi Türkiye ekonomisinin kısır kalmasında karayolu ve limanları ihmal etmenin rolü büyüktür. Böyle söylemekle birlikte Çavuşoğlu, demiryollarına tamamen karşı olmadıklarını, sadece eşitsizliği gidermek istediklerini belirtirken, “*Demiryolu, ilk inşaat ve tesis masrafının ağırlığına rağmen, bakım ve idame masraflarının nispeten daha az, arabalarının çok daha uzun ömürlü [lokomotif demek istiyor], nispeten basit ve sağlam yapılı olması, taş, kömür, linyit, ham petrol ve petrol tasfiyesinden artan tortu ve nihayet mahalli elektrik kuvvetleriyle işlemesi sayesinde daha millî ve yerine göre daha iktisadî bir nakil vasıtası olması karakterine haizdir* ¹⁰⁶⁶(...)” sözleriyle demiryollarının hakkını vermeye çalışmıştır.

Ona göre, hesaplı bir işletme, günlük işletme masraflarından başka büyük onarımlar için ihtiyaten para ayırmalıdır. Kendileri işbaşına geldiğinde bu büyük işletmenin bu tarzda bir hesabının olmadığını, dolayısıyla bu işletmenin normalde dışarıdan alarak beslenmesi gerekirken, kendi bünyesini yıpratarak zayıflattığını, 7000 km. lik şebekenin 2700 km. lik kısmının yıprandığını da belirten bakan, iktidarlarının 300 milyon liralık bir borç devraldığını ileri sürmüştür.

Bakanın da belirttiği gibi demiryolu şebekesinin yenilenmesine büyük ihtiyaç vardır. Ne var ki Çavuşoğlu'nun teşhisine karşı tedavi gereken hızda yapılamamış, 1955'te 130 km. demiryolu yenilenebilirken, 1956'da ise bu rakam sadece 12 km. olmuş, bu da mecliste muhalefetin eleştirisine ortam hazırlamıştır¹⁰⁶⁷.

Demiryolları konusunda iki parti arasındaki bir başka tartışma, doğuya yapılan yatırımlar konusunda olmuştur. Muhalefetin sık sık “doğunun ihmal edildiği” suçlamalarına karşı DP iktidarı, Ocak 1959'da bir açıklama yapmıştır. Açıklamaya göre,

¹⁰⁶⁶ Zafer, 29 Temmuz 1955

¹⁰⁶⁷ TBMMZC, D: 10, C: 17-B, 48. Birleşim, 27.02.1957, s. 1064(Emrullah Nutku, iç piyasadan ray sağlanamadığını, ithal için de döviz ayrılacağını belirtmektedir.)

DDY bu bölgeye 50 milyon liradan fazla yatırım yapmış, Denizcilik Bankası da Van Gölü'ndeki tesis ve hizmetler için 4.5 milyon lira harcamıştır. Ayrıca açıklamaya göre DHMİ de Elazığ, Malatya, Kars, Urfa, Van havaalanları için 1.5 milyon lira sarf etmiştir¹⁰⁶⁸.

4. Dönemin Diğer Gelişmeleri :

a. Modernizasyona Yönelik Düzenlemeler :

Ülkenin batısında demiryolu ulaşımının fazla olması ve onarılacak vagonların bu bölgede daha çok birikmesi nedeniyle Adapazarı'nda kurulmasına karar verilen ve Ekim 1947'de temeli atılan Adapazarı Vagon Atölyesi, 25 Ekim 1952'te açılmıştır. 12.5 milyon liraya mal olan bu atölyede yılda 5000 kadar yük, 1300 kadar da yolcu vagonu tamirinin yapılması öngörülmüştür.

DDY, uzun bir inceleme döneminden sonra Mayıs 1953'te elektrifikasyon cer sistemine geçmeye karar vermiştir. Bu kararda, sistemin buharlı sisteme göre daha ekonomik oluşu etkili olmuştur¹⁰⁶⁹. İlk hat olarak 70 yıllık bir geçmişe sahip olan Sirkeci hattı seçilmiş, hattın elektrifikasyonu bir Fransız grubuna 7.2 milyon dolara (21 milyon lira) ihale edilmiştir. 28 ayda tamamlanması tasarlanan hattın yapımı ile Sirkeci - Halkalı arası 70 dk.dan 35 dk.ya inecektir¹⁰⁷⁰. Hattın deneme seferleri Aralık 1955'te başlamıştır¹⁰⁷¹.

Sirkeci-Halkalı gibi nispeten kısa bir hattan sonra elektrifikasyona geçilmesi gündeme gelen ikinci hattın, İstanbul – Ankara - Zonguldak hattı olduğu görülmektedir. Bu hattın elektrikli hale getirilmesi 1954 yılı içinde kararlaştırılmasına rağmen, 1955 sonbaharına kadar somut bir adım atılamamıştır. Adı geçen dönemde ise, İstanbul-Arifiye arasında çalışmalara başlanmıştır¹⁰⁷². Daha önce kazaları önlemek için çok da güvenli olmayan telgraf sistemi kullanılırken, 1956'da Amerikan Westinghouse ile yapılan bir anlaşma ile Haydarpaşa-Eskişehir-Ankara-Zonguldak hattında sinyalizasyon sistemi

¹⁰⁶⁸ Zafer, 19 Ocak 1959

¹⁰⁶⁹ DDY genel müdürü Zihni Üner, şimdiye kadar demiryolunda tek bir enerji kaynağı kullandıklarını, son yıllarda motorin kullanılsa da sistemin % 99 taşkömürüne dayalı buharlı sistem olduğunu, trafiğin her yıl en az % 10 arttığı için taşkömürü ihtiyacının da buna paralel olarak arttığını, kömürün uzak ihtiyaç bölgelerine naklinin zor, fireli ve pahalı olduğunu, ayrıca buharlı lokomotiflerde kömür yakmanın son derece verimsiz bir iş olduğunu, kömürde mevcut ısı enerjisinin ancak % 4'ünün yararlı enerjiye çevrildiğini, aynı kömür elektrik santrallerinde yakılıp trenler elektrikle işletilirse en az dört kat verim elde etmenin mümkün olacağını belirtmiştir. (İktisadî Yürüyüş, C. 15, S: 311, 31 Mart 1954, s. 13)

¹⁰⁷⁰ Cumhuriyet, 3 Mayıs 1953

¹⁰⁷¹ Zafer, 22 Nisan 1956

¹⁰⁷² Cumhuriyet, 9 Mayıs 1955

kurulmaya başlamıştır. Yapılan anlaşma gereğince, 30 milyon dolarlık krediden 9 milyon dolarıyla yapılacak ve 3 yıl zarfında faaliyete geçecektir.

Demiryollarının modernizasyonuna yönelik diğer bir çalışma, dizel lokomotiflerin satın alınarak buharlı lokomotiflerin kademeli olarak servis dışına çıkarılmasıdır. Aralık 1956'da *Pan American Invertisement* firmasıyla 40 milyon dolarlık ve kredili olmak üzere, 90 dizel lokomotif ile bunların malzemesine ait sözleşme imzalanmıştır.

Sözleşmeye göre şirket ilk yıl 14 lokomotif teslim edecek, kredi süresi 8 yıl olacak, adı geçen 40 milyon dolar, bu süre içerisinde ödenecektir¹⁰⁷³.

Ulaştırma Bakanı Arif Demirer, dizel lokomotiflerin İstanbul-Eskişehir-Ankara, Haydarpaşa-Pendik, Ulukışla-Adana-Fevzipaşa, Ankara banliyöleri ile Gaziantep-İslahiye hatlarında kullanılacağını, halen belirtilen bölgelerde çalışan 163 buharlı lokomotifin yılda 315 bin ton kömür yaktığını, buna karşılık, 90 dizel lokomotifinin aynı süre ve program içerisinde sadece 35 bin ton motorin yakacağını söylemiştir¹⁰⁷⁴. 35 bin ton motorinin ithal bedelinin de 115 bin ton kömür bedeline karşılık geldiğini belirten Demirer'e göre böylece 200 bin tonluk bir tasarruf söz konusu olacaktır.

Önceki dönemlerde de hükümetlerin ticari ilişkiler içerisinde bulunduğu ünlü Krupp fabrikalarının sahibi Alfred Krupp, Mayıs 1957'de Türkiye'ye gelmiş ve Van ve Mersin'de ulaşım ağları üzerinde incelemelerde bulunmuştur. Özellikle Van'daki demiryolu inşaatı ile firmasının ilgilendiğini söyleyen Krupp, Türk Hükûmeti ile 80 milyon dolarlık bir malzeme anlaşması imzalamıştır¹⁰⁷⁵. Anlaşmaya göre, demiryollarının ihtiyaçlarını karşılayacak bu malzemeler için döviz ödenmeyecek, karşılığında ihraç malları verilecektir.

Bu arada, 1939'da açılmış olan Sivas Cer Atölyesi'nin bu dönemde daha işlevsel bir çalışma içerisine girdiği görülmektedir. 1949'da tesisleri arasına bir lastik fabrikasının, 1950'de de donatım ve döküm fabrikasının eklendiği işletme, 1957 yılına gelindiğinde, yılda 300 lokomotif, 550 yolcu vagonu ve 6000 yük vagonu tamir eder kapasiteye ulaşmıştır.

¹⁰⁷³ Sözleşmenin şartlarından olan, "taksitlerden 20 Ocak ve 20 Şubat 1957 tarihine ait olanların ödenmesi" gecikmiş, bu da mecliste eleştiri konusu olmuştur. Emrullah Nutku, bunların ödenmemesi nedeniyle büyük mali yükümlülüklerle karşı karşıya olduğunu belirtmiştir. (TBMMZC, D: 10, C: 17-B, 48. Birleşim, 27.02.1957, s.1064)

¹⁰⁷⁴ **Cumhuriyet**, 30 Aralık 1956

¹⁰⁷⁵ **Zafer**, 22 Mayıs 1957

Atölyede 26 Mayıs 1957’de ilk kez % 100 Türk malı bir lokomotif üretimine başlanmıştır¹⁰⁷⁶. Ayrıca diğer işletmelerden de sipariş alınmaya aynı yıl başlanmıştır. Örneğin denizyolları tezgahlarında inşa edilen gemilerin dışardan ithal edilen bazı parçaları burada üretilmiştir.

Türkiye’nin en eski demiryolları atölyesi sayılabilecek Eskişehir’deki fabrikada ise bu dönemde yılda 300 civarı lokomotifin büyük tamiraty yapılmış, 3700 kadar yük vagonu tamir edilmiştir. Ayrıca her yıl ortalama 250 makas yapılmaktadır. Makasların dışarıdan tanesinin 16 bin liraya getirildiği düşünülürse, 4 milyon liralık bir döviz kazancının olduğu söylenebilir. Fabrika 3700 işçiye istihdam sağlamıştır¹⁰⁷⁷.

Bu dönemde demir traversler sökülerek ağaç traverslerle değiştirilmiştir. Sökülen bu traverslerin başka alanlarda kullanılması gerektiği yönünde mecliste teklifler olmuştur. Bunların birinde Sinan Tekelioğlu (Seyhan), ülkenin demir ihtiyacının büyüklüğü karşısında, çıkarılan bu traverslerin demir fabrikalarında değerlendirilmesinin söz konusu olup olamayacağını sormuş, İşletmeler Bakanı Samet Ağaoğlu Manisa), verdiği yanıtta, Ulaştırma Bakanlığı’ndan aldığı bilgiye göre sökülenlerin bir kısmının talî hatlarda kullanıldığını, hurda haline gelmiş bulunanların da maden hurdacıyı yapan şirketlere satıldığını, bu şirketlerin de demir-çelik fabrikalarına verdiğini belirtmiştir¹⁰⁷⁸.

Bu dönemde travers konusundaki en önemli gelişme dönemin sonuna rastlayan ve bir Alman şirketi ile yapılan anlaşmadır. Demiryollarının yıllık 600 bin travers ihtiyacı olduğunu ve bunun ancak 200 bin kadarının ülke ormanlarından sağlanabildiğini göz önünde bulunduran T.C.D.D., Afyon’da bir beton travers fabrikası kurmak üzere Alman şirketi ile anlaşma yapmıştır. Anlaşmaya göre 4 yılda, lisans ve patent hakkı ile donanım bedeli olarak 2.3 Alman markı ödenecektir¹⁰⁷⁹.

b. Personele Yönelik Düzenlemeler :

Seçimlerin yaklaştığı bir dönemde hükümet, biraz da seçim yatırım olarak devletin çeşitli kademelerindeki memur ve hizmetlilere yönelik düzenlemelere girişmiştir. Bunlardan birisi, Mart 1950’de DDY memur ve hizmetlilerine yönelik yapılan düzenlemedir. Buna göre, personelle ilgili olarak daha önce çıkartılan 2847, 3173, 4620 ve 5000 sayılı kanunlarda değişiklik söz konusudur.

¹⁰⁷⁶ Zafer, 7 Haziran 1957

¹⁰⁷⁷ Zafer, 24 Nisan 1957

¹⁰⁷⁸ TBMMZC, D: 10, C: 15, 14. Birleşim, 10.12.1950, s. 104

¹⁰⁷⁹ Zafer, 2 Şubat 1959

Meclisteki ilgili görüşmelerde söz alan Ali Rıza Arı(İstanbul), bu konuda yıllardan beri süren beklentilerin bu tasarıyla sağlanamayacağını, zamanında bir derece üstün maaş aşan DDY personelinin, devlet memurları bareminin düzenlenmesi sırasında, onlardan daha az maaş almak durumuna düştüklerini, halbuki çok daha ağır şartlarda çalıştıklarını belirtmiştir.

Ulaştırma Bakanı Kemal Satır da, hazırladıkları bu barem ile demiryolunda çalışan tüm personelin büyük bir refaha kavuşacağını iddia etmediklerini, bunun bir başlangıç olduğunu söylemiş, yaptıkları düzenleme ile 20-60 lira arasında bir maaş artışı sağladıklarını, örneğin 225 lira alan birinci sınıf bir ustanın 245 lira alacağını, kanunun hazineye yükünün 3.1 milyon lira olduğunu belirtmiştir.

DP döneminde yapılan bir düzenlemeyle, 1939 tarihli *DDY Memurîn ve Müstahdemîn Talimatnamesi*, *T.C.D.D. Memur ve Hizmetlileri Talimnamesi* adı altında değiştirilmiş ve 1 Ocak 1955'te yürürlüğe girmiştir¹⁰⁸⁰. Talimatnamedeki en önemli özellik, bürokratik işlemlerin yarattığı kırtasiyeciliği önlemek amacıyla tayin, terfi, nakil vb. personel işlemlerini merkezden bir elden yönetmek yerine 8. dereceye kadar tüm memur ve hizmetliler için işletme ve atölye müdürlerine yetki verilmesi ve sadece daha üst derecedeki memurlar hakkındaki işlemlerin merkeze gönderilmesinin kabul edilmiş olmasıdır.

Ayrıca, derece ve vazife tenzili cezaları kaldırılmış, buna karşılık her suç işlendikçe bir üst cezanın verilmesi ve belirli süreleri içinde suç işleyenlerin cezalarının kısmen ya da tamamen silinmesi prensibi kabul edilmiştir.

Mayıs 1952'de yapılan düzenlemeyle, DDY işçileri emekli sandığı, 8 hizmet yılını dolduran personele mesken yaptırmak şartıyla arsa bedeli de dahil olmak üzere 5000 liraya kadar borç para verebilecektir. Verilen borcun yıllık % 5 faizle verilmesi ve 20 yılda ödenmesi plânlanmıştır. Evler, inşaat bitiminde sandığa ipotek edilecek, sandığın alacağı tamamen ödenince bu ipotek kalkacaktır.

1953 yılına gelindiğinde, işletmenin kendi bünyesinde oluşturulmuş olan iş değerlendirme heyetinin, Amerikalı uzmanlar gözetiminde, demiryolları bünyesindeki iş yoğunluğunu ve çalışanlara etkisini araştıran bir çalışma yaptığını görmekteyiz¹⁰⁸¹. 2.5 yıl süren çalışma sonunda şebekede 1500 tür iş bulunduğu tespit edilmiş, tüm bu işler, işçiye yükledikleri yorgunluk, sorumluluk, çalışma şartları, işçiden istenen beceri, bilgi ve eğitim

¹⁰⁸⁰ **Zafer**, 10 Mart 1955

¹⁰⁸¹ **Cumhuriyet**, 13 Mayıs 1955

bakımından değerlendirilmişler, belli bir değer sırasına sokulmuşlardır. Buna uygun olarak da yeni bir ücret sistemi belirlenmiştir. Belirlenen bu sisteme göre, işçiye değil işe değer biçilmeye çalışılmış, terfi için belirli bir zaman bekleme uygulamasına son verilmiş, işçinin bir işi yaparken değeri daha yüksek olan bir işe kaydırılmasıyla yeni işinin karşılığını alması sağlanmıştır.

Yaklaşık 66 bin kişiye ulaşan demiryolu personelinin moral motivasyon açısından üst düzeye çıkarılması için 1957 yılında yazlık kamplar açılmıştır¹⁰⁸². Samsun Derbent'te açılan 55 çadır ve 200 yatak kapasiteli ilk kampı ilk kampı 100 yataklı Hazar ve yine 55 çadır ve 200 yataklı Arsus kampları izlemiştir.

c. EUROFIMA'ya Katılış :

Demiryolları açısından dönemin uluslar arası gelişmelerinden birisi de Türkiye'nin EUROFIMA'ya katılımıdır. 20 Ekim 1955 tarihinde 16 devletin katılımıyla Bern'de imzalanan bir sözleşmeyle kurulan EUROFIMA'nın kuruluş amacı, demiryolunun genel ekonomideki rolünün, ancak araçların modernleştirilmesine yönelik yatırımlarla sağlanabileceği ve araçların standart bir hale getirilmesinin yeterli finansmana bağlı olduğu düşüncesinden hareketle, hissedarı bulunan ülkelerin demiryolu teşkilatlarına her açıdan, özellikle de finansman açısından yardımcı olmaktır.

Şirketin amacının, ülkemiz demiryollarının geliştirilmesi için yapılan çalışmalarla paralel görülmesi üzerine Aralık 1956'da, Bern'de imzalanan anlaşmaya Türkiye'nin de katılımı mecliste kabul edilmiştir¹⁰⁸³.

F. KARAYOLLARI POLİTİKASI

Bu dönem, her iktisadî faaliyet alanında olduğu gibi, ulaştırmada da temelden bir değişme ve hızlı bir gelişmenin gerçekleştirildiği bir dönemdir. DP iktidarı, Türk ekonomisinin gelişmesinde ve bölgeler arasındaki derin sosyal ve ekonomik farkların

¹⁰⁸² Zafer, 9 Ağustos 1957

¹⁰⁸³ TBMMZC, D: 10, C: 15, 19. Birleşim, 21.12.1956 (Gerekçede şöyle denmektedir: “Şirketin kuruluşunun esbab-ı mucibesi, ülkemiz için de aynen kabule şayan olduğu gibi, özellikle muhtaç bulunduğu işletme vasıtalarını dış piyasadan tedarik etmek durumunda bulunan DDY için de çok faydalıdır. EUROFIMA'nın yeknesaklaştırılmış tipten vasıtalar sipariş etmesi de bir mahzur teşkil etmeyecektir. Zira bu tipler, DDY'nin da üyesi bulunduğu ve kararlarına uyduğu Beynelmilel Demiryolları İttihadı tarafından tespit olunmaktadır.”)

azaltılmasında bütün türleriyle ulaştırma olanaklarının artmasının etkisini – biraz da Amerikan gözlüğüyle- çok daha iyi görmüştür. 1947’de yabancı uzmanların katkılarıyla gelinen bu anlayış, zaman zaman kaynak kıtlığından doğan aksama ve gecikmelere rağmen dönem boyunca sürdürülmüştür.

İktidar değişikliği aynı zamanda halk-devlet ilişkilerinin temelden değişmesi olayıdır. Bu köklü siyasal değişiklik, yüzyıllardan beri özellikle ulaştırma olanakları bakımından büyük mahrumiyetlere katlanmak zorunda kalmış olan halkın, bu alandaki adeta sınırsız isteklerini, hükümet üzerinde sürekli ve şiddetli baskılara dönüştürmeye olanak sağlamıştır. Zaten bu isteklerin çoğunun mutlaka yerine getirileceği, dört yılı aşan muhalefet sırasında da vaat edilmiştir.

İktidarın ulaştırma alanında yaptığı ilk önemli atılımlardan birinin, Aşağı Fırat havzası üzerinde Birecik Köprüsü’nün inşası olması dikkat çekicidir. Bu olay ve benzerleri, yatırım kararlarında halkın asırlarca birikmiş arzu ve ihtiyaçlarının olduğu kadar, serbest seçime dayalı siyasal rejimlerde daha büyük önem taşıyan ülke-millet bütünlüğünü pekiştirme gereğinin de etkisini göstermektedir.

Gerçekten de 1950-60 dönemi kapandığında, bir kısım küçük yerleşim birimleri hariç Türkiye’nin her tarafına ve hemen her mevsimde modern araçlarla ulaşım olanağı sağlanmış, ulaştırma sistemi az-çok dengeli biçimde tüm ülke sathına yayılmıştır. Bu durumun oluşmasında -her ne kadar DP iktidarı kabul etmese de¹⁰⁸⁴- Marshall Yardımı’nın önemli etkisi vardır. DP iktidarının ilk üç yılında, 170.8 milyon doları hibe ve 66.2 milyon doları da % 2.5 faizli ikraz olmak üzere 237 milyon dolarlık bir dış yardım sağlanmıştır. Aşağıda bu yardımların ulaşım sektörlerine dağılımı görülmektedir:

Tablo 63
(1950-53 Döneminde Marshall Yardımının Sektörel Dağılımı)

Sektörün Adı	1950-51 (dolar)	1951-52 (dolar)	1952-53 (dolar)	TOPLAM
Yapılan Yardım	70.000.000	70.000.000	97.000.000	237.000.000
Karayolları	4.500.000	3.369.000	5.287.000	13.156.000
Denizyolları	4.560.000	---	1.116.000	5.676.000
Demiryolları	1.360.000	---	6.754.000	8.114.000
Bayındırlık (Genel)	---	650.000	1.726.000	2.376.000

Kaynak: **Kalkınan Türkiye**, s. 128.

¹⁰⁸⁴ **Kalkınan Türkiye**, s. 127 DP tarafından hazırlanan bu kitapta, devletin 1950-1954 arasında kamu hizmetlerine 7 milyar lira harcadığı, bu büyük miktarın yanında Marshall Yardımı’nın çok da önemli olmadığı, fakat bu yardımın en iyi şekilde kullanıldığı belirtilmektedir.

Üç ulaşım sektörüne ayrılan toplam 30.766.000 dolarlık miktar, üç yıllık toplam yardımın % 13 'üne karşılık gelmektedir ki, bu rakam, ziraat, sağlık ve millî savunmaya ayrılan miktardan daha fazladır. Karayolları konusunda bu büyük değişimi anlamak için Türkiye ile bazı Avrupa ülkelerindeki 1955 karayolları durumunun karşılaştırıldığı aşağıdaki tablo, bizlere daha iyi bir fikir verebilecek niteliktedir.

Tablo 64
(1955 Yılı Karayolu Karşılaştırması)

Ülkeler	1 km ² . ye m. olarak düşen yol
Türkiye	60
Yunanistan	197
Yugoslavya	320
Bulgaristan	436
Romanya	750
Fransa	1306
İngiltere	1240
Almanya	707

Kaynak: Süleyman Barda, a.g.e., s.293

Yukarıdaki tablo 1948 yılı ile karşılaştırılırsa, yukarıdaki ülkeler arasında en yüksek artış hızının % 353 ile Türkiye'de olduğu görülmektedir¹⁰⁸⁵. Buna rağmen, Türkiye'nin, yüzölçümüne göre hiç olmazsa Balkanlar'daki komşularına erişebilmesi için daha da hızlı yol yapımı gerekmektedir.

DP yöneticileri, kısa sürede bayındırlık alanında göstermiş oldukları değişimi , CHP'nin özellikle son dönemiyle de kıyaslayarak sık sık gündeme getirmişlerdir. Örneğin iktidarı hazırlatmış olduğu bir broşürde, CHP'nin 1945-50 arasında bayındırlık hizmetlerine 495 milyon harcadığı, buna karşılık kendi iktidarlarının daha 1952'de bu rakamı geçtiği belirtilmiştir¹⁰⁸⁶.

Yine bir başka DP yayınında, dönemin karakteristiği denebilecek ulaşım sektörü karayolları şu şekilde savunulmuştur: “ 1952'deki rayiçlere göre 1 km. stabilize yolun maiyeti 30 bin lira civarında idi. Buna karşılık, aynı uzunlukta demiryolunun maliyeti, bu meblağdan yerine göre 15 veya 20 misli pahalıdır. Bir demiryolu hattı üzerinde yapılabilecek nakliyat ise muvazi karayolu ile yapılabileceğinden çok daha azdır. Bu itibarla, bazı coğrafi özellikler istisna edilmek şartıyla, karayollarının demiryolundan çok daha rantabl olduğu söylenebilir. Eski iktidar, aradaki rantabilite farkını dikkate

¹⁰⁸⁵ Besim Darkot, *Türkiye İktisadi Coğrafyası*, İstanbul, 1963, s.169

¹⁰⁸⁶ *Yeni İktidarı Çalışmaları (22.05.1950/22.05.1953)*, Ankara, 1953 , s. 3

*almaksızın, memleketin malî kaynaklarını daha az fayda getirecek bir münakalat şebekesine harcamıştır*¹⁰⁸⁷.”

KGM 1952 yılı bütçesi görüşülürken söz alan Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu, CHP döneminde kabul edilen 9 yıllık plânın esaslı revizyona ihtiyacı olduğu tespitini yapmış, hatta daha da ileri giderek, plâni “tamamen hayalî ve nazarı” olmakla suçlamış¹⁰⁸⁸, plâni değiştirecekleri yönünde şu mesajı vermiştir : “(...) *Devlet yolları plâni, bugün yol güzergâhının trafik vaziyeti, yol güzergâhının geçtiği muntkanın yer altı ve yer üstü servetlerinin kıymetleri ve bu sahaların nüfusu nazara alınarak ve tamamen DP'nin ihdas ettiği bir düstur ve faktör olarak, yurdun manevi bütünlüğünü sağlayıcı bir şekilde yeniden tetkike tabi tutulmuştur. Yakın zamanda bu etütler sonucunda ilmi incelemelere dayanan, gerçek “Devlet Yolu Plâni” meydana gelecektir*¹⁰⁸⁹.”

Zeytinoğlu'nun bu açıklamayı yapma nedeni şudur: 9 yıllık plânın uygulamaya geçmesi ve yolların yapılmasıyla, yolların somut yararlarını gören, fakat programa dahil olmayan bölgelerde oturan halk, yoğun yol talepleriyle DP iktidarını sıkıştırmaktadır. Yeni iktidar olan bir partinin bu beklentilere yanıt vermesi gerekmektedir. Bu da, plânın bozularak daha da genişletilmesi demektir.

Amerikalı yol uzmanları, bu durumdan rahatsızlıklarını zaman zaman dile getirmişler, programın aksamadan uygulanabilmesi için bu program kapsamında tanımlanan yol ağının genişletilmemesi önerisini sürekli dile getirmişler, genişlemenin öncelikli gereksinimlerden çok politik çıkarlar ve hesaplar nedeniyle olabileceği olasılığına dikkat çekmişlerdir¹⁰⁹⁰.

Dile getirilen bu kaygıların ve tehdit oluşturan bu eğilimin önüne geçilmesi yönündeki arayışların, uygulamada pek etkili olamadığı anlaşılmıştır. 1952 yılında çeşitli talepler dikkate alınarak devlet yolları ağında kapsamlı bir revizyon yapılmış, bunun sonucunda, 1960 yılı sonunda devlet yolu ağı uzunluğu 26.711 km.ye ulaşmıştır¹⁰⁹¹.

¹⁰⁸⁷ **Kalkınan Türkiye**, s. 33-34

¹⁰⁸⁸ **TBMMZC**, D: 9 C:13, İc:2, Birleşim : 49, 27.02.1952, s. 1007 Bu konuda Zeytinoğlu, “(...) *İşbaşına geldiğimiz zaman 9 yılda realize edilmesi gereken 23 bin km. lik yol programının acaba senede kaç milyon liraya ihtiyaç gösterdiğini yeniden hesap ettiğimizde böyle bir programın tahakkuku için yılda asgarî 175 milyon liraya ihtiyaç olduğu meydana çıktı. (...) Muhterem muhalefet tarafından yapılan bu programın tahakkuku için CHP iktidarının 1949'da 24 milyon, 1950'de de ancak 53 milyon lira ayırabildiklerini sizlere söyleyecek olursam, 9 yıllık programın haddi zatında 39 yıllık bir program olduğu görülür. Fakat DP, bu 53 milyon lirayı 1952 bütçesinde bir hamlede 140 milyona yükseltmiştir. Şu halde, karşılığı temin edilmeden hazırlanmış bir programın kıymetinin ve bunun hakkında yapılan eleştirilerin de ne dereceye kadar samimi olduğunun takdirini yüksek heyetinize bırakıyorum.(...)*” demiştir.

¹⁰⁸⁹ **Gös. yer**

¹⁰⁹⁰ **1948-1960 Yılları...**, s. 7

¹⁰⁹¹ **Gös. yer**

Bu dönemde ulaştırmaya yapılan yatırımları 1957 yılını baz alarak daha somut biçimde anlatmak mümkündür. Söz konusu yılda toplam yatırım 1.224.605.174 lira olup, Millî Savunma Bakanlığı'na 48.833.500 lira, Millî Eğitim Bakanlığı'na 51.620.386 liralık bir meblağ ayrılırken, Bayındırlık Bakanlığı'na ayrılan pay 182.231.006 liradır¹⁰⁹². Bayındırlık Bakanlığı, Maliye Bakanlığı'ndan sonra, toplam yatırımdan en çok pay alan ikinci bakanlıktır.

Genel olarak bakıldığında ise 1950-60 arasında ulaştırma faaliyetinin GSMH içindeki oranının % 5'ten % 7'ye çıktığı görülmektedir. Bu değişme, % 40 oranında bir artışı ifade etmektedir. Halbuki aynı oran, sanayi sektörü için % 22'dir¹⁰⁹³.

Yine aynı dönemde faal nüfusun ulaştırmada istihdam edilen payı % 1.22'den % 1.90'a yükselmiştir¹⁰⁹⁴. Bu artış, diğer bütün iktisadi faaliyet kesimlerinde olduğundan daha hızlıdır.

Dönem boyunca ulaştırma kesiminde sağlanan gelişme, ulaştırma alt kesimlerine, yani hizmet türlerinde aynı ağırlıkta olmamıştır. Bu dönemde ağırlık karayollarına verilmiş, buna karşılık demiryollarında, özellikle yeni hat inşası için yatırımlar sınırlı kalmıştır. Bu değişim, 1960'tan sonra da sürmüş, ülkemizde ulaşım sisteminin dengesiz bir şekilde gelişmesi ekonomi için sorun yaratmıştır.

1950'deki 47.080 km. uzunluk, 1960'ta 61.542 km.ye ulaşmıştır. Ayrıca yol sisteminin kalitesinde de gelişme olmuştur. Bu gelişmeler şunlardır:

1- Toplam içindeki toprak tesviyesi mahiyetindeki yollarla ham yolların payı ve uzunluğu azalmıştır. 1. grup yollar 10.311 km.den 9168'e, 2. grup yollar da 12.555 km.den 10.335 km.ye düşmüştür¹⁰⁹⁵.

2- Toplam yol içinde üst yapıllı yollar aynı dönem içinde 24.214 km.den 42.039 km.ye yükselmiştir. Aynı şekilde, toplam içinde üst yapıllı yolların payı % 51'den % 60'a varmıştır.

3- Üst yapıllı yollarda da kırma taş diye adlandırılan düşük kaliteli yol cinsinin uzunluğu, 17.965 km.den 4068 km.ye düşerken, asfalt yollar 1425'ten 6880 km.ye, stabilize yollar da 4625 km.den 30.922 km.ye yükselmiştir. Böylece üst yapıllı yollar içinde asfalt ve stabilize yolların birlikte payı % 25'ten % 90'a çıkmıştır.

¹⁰⁹² Zafer, 8 Aralık 1956

¹⁰⁹³ Yücel Candemir, **Türkiye Özelinde İktisadi Gelişimde Ulaştırma Kesimi ve Demiryolu-Karayolu Rekabeti**, Yayınlanmamış doçentlik tezi, İstanbul, 1979, s. 237

¹⁰⁹⁴ A.g.e., s. 238

¹⁰⁹⁵ **Kalkınan Türkiye**, s.79-81

4- Aynı grup içinde zikredilen yollar, eskiye göre daha iyi kalitede, daha geniş ve uluslar arası normlara daha uygun inşa edilmeye başlanmıştır.

5- Yolların bakımı ele alınarak sistemleştirilmiş, bunun için gerekli araç ve personel yetiştirilmiştir.

Karayollarındaki gelişme, bu alanda etkili bir teşkilat kurulması yanında, kamu kaynaklarından bu alana büyük fonlar ayrılmasıyla birlikte sağlanabilmiştir. Devlet karayolları ödenekleri 1950’de toplam harcamaların sadece % 4.1’i iken, bu oran 1955’te % 11, 1960’ta ise % 13.3’e yükselmiştir. Ayrıca dış yardım fonlarının önemli bir kısmı da bu sektör için harcanmıştır.

Yolların uzunluğu ve kalitesinde sağlanan gelişmeye paralel ve bir bakıma da onun bir ön şartı olarak, köprü inşaatına da hız verilmiştir. Bu alanda da en hızlı artış, beton köprü cinsinde olmuş, eski köprülerin birçoğu da yeni yolların standartlarına uygun olmadığı için terkedilmiştir. Dönem içinde beton köprü sayısı 606’dan 1542’ye yükselmiştir. Karayollarının gelişmesi, motorlu taşıt araç kullanımını kolaylaştırmıştır. Bu nedenle dönem içinde motorlu araç miktarında büyük artış görülmektedir.

1950’de 32.564 olan motorlu kara nakil araçları sayısı, 1955’te 71.237’ye, 1960’ta ise 114.208’e çıkmıştır. Bu sayılara, askeri araçlar ve asıl işlevi taşımacılık olmayan traktör dahil değildir. Ortalama artış 3.5 kattır. Taşıt cinsleri itibarıyla en büyük artış otomobilde (4.2 kat) olmuş, onu kamyon ve kamyonet (3.7 kat) ve otobüs-minibüs (2.9 kat) izlemiştir¹⁰⁹⁶.

Karayolu uzunluğu ve kalitesindeki gelişmelerle birlikte araçlardaki artış, üretimdeki artışla da birleşmiş, özellikle yük taşımacılığındaki büyük artışa ve yolcu taşımacılığında da gelişmeye neden olmuştur. Aşağıda, devlet ve il yollarındaki yıllık taşıma oranları verilmiştir.

Tablo 65
(Devlet ve İl Yolları Yıllık Taşıma Oranları)

Yıl	Yük taşıma (milyon ton-km)	Yolcu taşıma (milyon ton-km)
1950	957	2597
1955	2406	10.831
1960	3678	10.880

Kaynak: Bayındırlık Bakanlığı 1976 Türkiye Karayolları İstatistik Yıllığı, s.79-80

Burada, yük taşımacılığındaki artışın sürekli olmasına rağmen, yolcu taşımacılığındaki artışın 1960’da 1955 düzeyinde kalması dikkat çekicidir. Kimi

¹⁰⁹⁶ Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi (1923-1978) , s.295

kaynaklarda bu durum 1960 askerî müdahalesine dayandırılrsa da bu yorum¹⁰⁹⁷, tam anlamıyla durumu açıklamamaktadır.

Karayollarındaki gelişme, ulaştırma sektörünün ekonomi içindeki nispi önemini de artırmış, bu sektörün gayrı safi millî hasıla içindeki payı 1948’de % 4.55 iken, 1958’de % 5.97’ye yükselmiştir. Giderek yükselen karayolları yük ve yolcu trafiği, akaryakıt ve makine yağı tüketimini de hızla artırmıştır. Aşağıda bu konuda 3 yılın karşılaştırması verilmiştir :

Tablo 66
(Akaryakıt ve Makine Yağı Tüketimi)

Yıl	Benzin	Motorin	Toplam	Makine Yağı
1953	278.442	289.405	567.847	44.653
1955	320.439	416.691	737.130	52.552
1960	419.322	602.929	1.022.251	56.356

Kaynak: Bayındırlık Bakanlığı 1976 Türkiye Karayolları İstatistik Yılığ, s.76

Akaryakıtın çok büyük kısmının ithalatla sağlanması, taşımacılıktaki gelişmelerle birlikte düşünüldüğünde, ulaştırma sektöründe dövize ihtiyacın arttığı söylenebilir. DP döneminde TL. değerinin yapay olarak yüksek tutulması nedeniyle ithal edilen akaryakıt, Türk tüketicisine düşük bir fiyatla gelmiş, akaryakıtın bu nispi ucuzluğu da tüketimin bu derece artmasında kayda değer bir rol oynamıştır.

Diğer taraftan, motorlu kara nakil vasıtalarının kullandığı akaryakıttaki bu ucuzluk, karayolu-demiryolu rekabetinin hızlanmasına, kara nakil vasıtalarının çok düşük nakil ücretleri ile demiryolunu sekteye uğratmasına olanak sağlamış, üstelik temel felsefesi, “birbirini tamamlama” olan bu iki ulaştırma alt sektöründeki yanlış döviz, fiyat ve vergileme politikaları uygulamaları, kaynakların bir ölçüde yanlış dağıtılması sonucunu doğurmuştur.

Bununla birlikte, karayollarında 1950’den itibaren sağlanan ilerlemelerin, tarım sektörünün piyasa ekonomisine girmesinde, tarım, ticaret ve sanayiinin gelişmesinde çok olumlu bir rol oynamıştır.

1. Amerikalı Uzmanlar ve Görüşleri :

21 Aralık 1947’den beri Türkiye’de olan Jesse E.Williams, Mayıs 1951’de ülkemizden ayrılmıştır. Gidişinde verdiği demeçte, 3.5 yılda karayollarında önemli gelişmelerin kaydedildiğini söyleyen Williams, buna rağmen bazı programlarda değişiklik

¹⁰⁹⁷ A.g.k., s.296

yapılmasının gerekli olduğunu belirtmiş ama bunların içeriğini açıklamamıştır. Yerine Arthur V. Williamson gelmiştir¹⁰⁹⁸.

Williams'ın yanısıra, yine aynı tarihte gelen Fred D. Hartford, Chester C. Burdick¹⁰⁹⁹, Eric E. Erhard¹¹⁰⁰ da ülkerine geri dönmüşlerdir. Yerlerine, Albert W. Schinberg, Pierce A. Cornichael ve H. Spaner gelmişlerdir. Gelenlere bakıldığında, hepsinin de California eyaletinden geldikleri göze çarpmaktadır. Bunun nedeni, bu eyaletin yer şekillerinin Türkiye ile benzerlik göstermesindedir. Zaten başta Hilts olmak üzere Amerikalı uzmanlar da bunu sık sık dile getirmişlerdir¹¹⁰¹.

Mayıs 1951'de Jesse E. Williams'ın yerine gelen Arthur V. Williamson, Türkiye'de kaldığı 6 aylık süreçteki bazı gözlemlerini aktarırken, karayolları teşkilatında çalışanların Amerikalı uzman tavsiyelerini hemen dinlemelerinin, karayollarındaki süratli ilerlemeyi kolaylaştırdığını belirtmiş, diğer yandan bazı yaşlı personelin, bu uyumu tam olarak gösteremediklerinden de yakınmıştır. Uzmanın yakındığı diğer bir nokta, yaşlı ve tecrübeli personelin, gençlerden yardım ve teşviklerini esirgemeleri olmuştur¹¹⁰².

Williamson, 10 Temmuz 1953'de Türkiye'den ayrılmıştır. Ayrılrken de tavsiyelerde bulunmayı ihmal etmemiştir. Bunlardan ilki memur ve müstahdem maaşlarının artırılmasına yöneliktir. Bir diğeri, Karayolları Teşkilat Kanunu'nda değişiklik yapılması isteğidir. Bu değişikliklerin özellikle makine ve yedek parçaları miktarlarını ve değerlerini en kolay ve süratli yoldan tayine yarayacak şekilde olmasını da salık vermektedir¹¹⁰³.

Uzmanlar, yol inşaatlarında genellikle bizzat bulunmalarına, projeleri yürütmelerine, Türk mühendisleri yanlarında yardımcı olarak kullanmalarına rağmen, verdikleri demeçlerde, Türk mühendisleri ön plâna çıkarmayı, yapılan işleri onlara mal etmeyi de ihmal etmemişlerdir. Eylül 1951'deki dördüncü gelişinde, aralarında daha çok Doğu Anadolu illerinin bulunduğu ve o dönemdeki 63 ilin 25'ini kapsayan bir geziye çıkan Hilts, Elazığ'da yaptığı konuşmada, "*Pülümüür civarında genç Türk mühendisleri tarafından*

¹⁰⁹⁸ **Karayolları Bülteni**, Yıl: 1, S: 8 (Haziran 1951), s.1

¹⁰⁹⁹ Özellikle yeniden kurulan Plânlama ve Programlama Şubesinin kuruluş ve işleyişinde Burdick'in görüşlerinden yararlanılmıştır.

¹¹⁰⁰ Keşif ve güzergâh etütlerini yürüten personelin eğitimine nezaret etmiştir.

¹¹⁰¹ Bunlardan biri, Hilts'in, 6 Eylül 1951'deki Türkiye'ye dördüncü gelişinde verdiği demeçtir : "(...) *Kuvvetle inanıyorum ki iklim ve bolluk bakımından Güney California 'ya benzeyen yollar sayesinde çok geçmeden Türkiye'nin Akdeniz havzası , Yakın ve Ortadoğu'nun şirin bir parkı haline gelecektir.(...)*"

Karayolları Bülteni , Yıl : 1, S :11 , (Ekim 1951) , s. 4

¹¹⁰² **Karayolları Bülteni** , Yıl: 2 , S. 15, (8 Ocak 1952), s. 3

¹¹⁰³ **Karayolları Bülteni** , Yıl: 3 , S. 33,(Temmuz 1953), s. 3

başarıyla yapılan işlerin, arızalı arazide yol yapma tekniğinin en asil bir örneğini oluşturduđu¹¹⁰⁴”nu işaret etmiştir.

Yine 1952 ilkbaharında ülkemize gelen Amerikan Federal Yollar İdaresi Başkanı T.H. Mc Donald, yaptığı basın toplantısında, “*Amerikalılar olarak yol davasında güttükleri siyasetin, ABD’de çalışmış, orada tahsil görmüş Türk mühendislerinden fiilen faydalanmak olduğunu, Amerikan Yollar Grubu’ndan da istişarî mahiyette yararlanıldığını, bir ülkenin yolunun ancak ve ancak o ülkenin çocukları tarafından inşa edilebileceğini, Amerikalıların burada yaptığı işin, Türk mühendisleri ile kısmî işbirliği içinde çalışmaktan ibaret olduğunu*” belirtmiştir¹¹⁰⁵.

Şüphesiz ki bu davranışın altında yatan en önemli neden, -zaman zaman mecliste de kimi milletvekilleri tarafından dile getirilen - Amerikalı uzmanlardan duyulan rahatsızlığı azaltmaktır.

Gerek Amerikalı uzmanların, gerekse zaman zaman Amerika’dan gelen diğer heyet ve görevlilerin dikkat çekici bir tutumu da İskenderun bölgesine özel önem vermeleridir. Amerikalıların yaptıkları her inceleme gezisinde İskenderun’a uğradıkları, buraya gezi güzergâhındaki diğer il ve ilçelere göre daha fazla zaman ayırdıkları gözlerden kaçmamaktadır¹¹⁰⁶.

Gelen heyetler özellikle İskenderun’u doğu illerine bağlayan karayolu inşaatı ile liman inşaatını incelemişlerdir. Buraya verdikleri önemin nedeni bellidir. Amerika’nın, SSCB ile o dönemde sürdürdüğü soğuk savaşın etkisi ve iki ülke arasında çıkabilecek bir çatışma olasılığının her zaman var olması, Amerikan ordusu ve donanması için müttefik Türkiye’nin bu yollarını stratejik açıdan vazgeçilmez kılmıştır.

Ülkemizi ziyaret eden Amerikalı Mc Donald, 1952 yazında Türkiye’ye geldiğinde bazı tavsiyelerde bulunmuştur. Bu tavsiyeler şöyledir:

- 1- KGM yeniden teşkilatlanmalı,
- 2- Maaş ve ücretler artırılmalı,
- 3- Devlet yolları sistemi daha fazla genişletilmeyerek aşağı yukarı bugün için tespit edilen uzunlukta bırakılmalı,

¹¹⁰⁴ Zafer, 14 Eylül 1951 ; Cumhuriyet, 17 Eylül 1951

¹¹⁰⁵ Cumhuriyet, 20 Haziran 1952

¹¹⁰⁶ Örneğin, Amerikan Otomobil Endüstrisi Güvenlik Kurumu Başkanı ve trafik uzmanı Pyke Johnson, National Geographic Dış Ülkeler İnceleme Hyet Başkanı M. Owen Williams ile birlikte ülkemize yaptığı gezi sırasında, Türkiye’nin çeşitli bölgelerini gezmişler, İskenderun’da ise daha fazla kalıp incelemelerini sürdürmüşler ve yapmış oldukları geziyle ilgili olarak burada bir basın toplantısı düzenlemişlerdir. (Karayolları Bülteni, Yıl: 3, S: 34, (Ağustos 1953), s. 14)

4- İl ve köy yollarının yapımı KGM tarafından sağlanıyorsa da bu yollara harcanacak paranın yerinde harcanmasını temin amacıyla güzergah tayini, yapım ve bakım konularında illere tavsiye ve yardımda bulunulmalı,

5- İmkân bulunursa sırf karayollarına tahsis edilecek bir gelir kaynağı bulunmalı,

6- Yol programlarının her zaman senelik olamaması için kanunlarda gerekli değişiklikler teklif edilmeli,

7- Birçok durumda büyük ihaleler bir inşaat döneminde tamamlanmıyor. Buna imkân da yok. İşte bu gibi işlerde taahhüt ve diğer muameleler, büyük ticari işlerde olduğu gibi yürütülebilmeli, yani her yıl sonunda ödemelerin iptali konusundan vazgeçilmelidir.

8- Yapım şubesine büyük önem verilmeli, buraya iyi yetişmiş ve tecrübeli mühendisler getirilmelidir¹¹⁰⁷.

2. Dönemin Karayolları Faaliyetleri :

a. Devlet Yollarına Yönelik Faaliyetler :

Devlet yolları gidiş-geliş yönünde 2 yolu sağlayacak şekilde 35 m. olarak kabul edilmiş ve bu genişlik, şehir ve kasaba çevreleri ve içleri için şehir içi trafik de düşünülerek 50 m. ye çıkarılmıştır.

Meskun olmayan yollarda devlet yolları teknik ve iktisadi şartlara uygun olarak ve istenilen nitelikte yapılırken, meskun yerler çevresinde bazı sorunlarla karşılaşmıştır. En büyük sorun, bu tip yerlerde güzergâhın mutlaka şehir ve kasabaların ortasından geçirilmesi konusunda yerel ve politik etki ve baskılardır. Motorlu araçların olmadığı dönemden kalma bir alışkanlık olan bu tercih¹¹⁰⁸, çeşitli sorunları da beraberinde getirmiştir. Örneğin, birçoğu hiçbir plâna dayanmadan kurulan şehir ve kasabalarda emniyetli gidiş-gelişe uygun olacak şekilde 35-50 m. genişliğinde bir güzergâhın açılması için gerekli istimplâk bedelleri, önemli bir yekun oluşturmuş ve yollar için sağlanan ödeneğin bir kısmı, buraya sarf edilmiştir.

Bir diğer olumsuzluk, şehir ve kasabalara uğramak için gereksiz yere uzatılan bir güzergâhın, ekonomikliğini kaybetmesidir ki özellikle 1930'lu yıllarda demiryolları yapılırken de bu durumla karşılaşmıştır.

¹¹⁰⁷ Karayolları Bülteni, Yıl: 3, S: 33, (Temmuz 1953), s.3

¹¹⁰⁸ Eski devirlerde yol yapılırken yollar, yolcuların geceleri konaklaması için meskun yerlerden geçiriliyordu.

Ülkede mevcut 10 yol bölgesinden ilki 1. bölgedir ve Trakya, İstanbul, Kocaeli, Bursa, Bilecik il sınırlarını (toplam 7 il) içermektedir. Bölge, bir müdür, bir idare şefi, bir bakım, bir yapım, bir makine, bir etüt ve proje servisinden oluşmaktadır.

Bölgeye 1951 yılı için 1.5 milyon liralık tahsisat verilmiştir. Karayolları Genel Müdürü'nün açıklamasına göre, bu tahsisat yolların yapımına değil, bakımına ayrılmıştır. Ayrıca çeşitli yolların tamiri için 250 bin lira ek tahsisat verilmiştir¹¹⁰⁹.

1951 yılı işleri kapsamında bölge yollarından Lalapaşa-Edirne, Uzunköprü-Meriç yolu ve Hendek'te Sarıbayır'da bulunan tehlikeli virajlar ve köprüler ıslah edilmiştir. İzmit-Sapanca yolu asfalt olarak yapılmaktadır. Gebze-İzmit kısmı yeni ihale edilmiştir. 2.7 milyon lira tutan bu bölümün 1952 Şubat ayında bitirilmesi öngörülmüştür. Bu yoldan günde 800 araç geçmektedir. Yol bitince geçen araç sayısının 1000'i bulacağı tahmin edilmiştir. Yol yapımı bulunan yerlerdeki en büyük sorunlardan birisi de istimlak güçlükleridir. Bölgede 2268 km. bakımda bulunan yol vardır. Genel müdür, bunların bakımı için gerekli malzemelerin Marshall Yardımı'ndan temin edildiğini fakat bugün bunların yeterli olmadığını belirtmiştir.

Ankara merkezli 4. bölgenin sınırları içerisinde Eskişehir, Bolu, Zonguldak, Çankırı ve Kastamonu illeri vardır. Bölgenin kapsadığı yollar, 2500 km.yi bulmaktadır.

Bölgede trafik yoğunluğu çok fazladır. İstanbul'u Ankara-Koçhisar-Aksaray vasıtasıyla güney havzasına birleştiren 1 nolu devlet yolu, bölgeyi baştan başa kat etmektedir. Bu yol üzerindeki trafik adedi günde yaklaşık 1000 araçtır. Ayrıca; Ankara-Çankırı-Kastamonu, Ankara-Bâla-Kırşehir, Ankara-Konya, Ankara-Devrek-Zonguldak, Ankara-Eskişehir yolları da önemli yollardır.

4. bölgede, 208'i merkezde olmak üzere 1061 teknik ve idari personel çalışmaktadır. Bölgenin 1950'de bakımda olan yollarının uzunluğu 2189 km. dir. 1951'de Safranbolu-Bartın, Çaycuma-Bartın, Ankara-Koçhisar-Aksaray yolları da bakıma alınmış ve böylece bakımdaki yolların uzunluğu 2408 km.ye çıkmıştır. Bölge teşkilatı 8 bakım şube şefliğine ayrılmış, şube şeflikleri de kısım şefliklerine bölünmüştür. Her şubede ortalama 3-4 kısım şefliği mevcuttur. Bu dönemde bölgenin önemli onarımlarından birini, Ankara-Beypazarı-İstanbul yolundaki Ayaş Varyantı oluşturmuştur. Bu varyant ile, özellikle kışın birçok kazanın olduğu Ayaş Beli terk edilecektir.

4. bölge müdürlüğü, il yollarıyla da yakından ilgilenmektedir. Köy yolları dışında, 4. bölge sorumluluğundaki il, ilçe ve kısmen bucakların bağlantısı için 2380 km. yola ihtiyaç

¹¹⁰⁹ Cumhuriyet, 21 Şubat 1951

olduğu hesaplanmış ve bunların stabilize olarak inşaatına başlanmıştır. 1950 yılında 1.267.231 lira tutarındaki 61 adet keşif onanmış ve inşaatları tamamlanmıştır. 1951 yılında ise yine il yollarına 2.149.832 liralık bir tahsisat yapılmıştır.

Müdürlük, bir asfalt ekibi oluşturmuştur ve bu ekip ilk olarak Ankara-Eskişehir yolunu Eskişehir'den itibaren 50 km.sini asfaltlamıştır. Aynı ekip şimdi Ankara-Konya yolunda 70 km.lik bir asfaltlama yapacaktır. Bu da bitince, Ankara - Bolu - İstanbul yolunda toplam 35 km. roadmix kaplama inşa edecektir. Yolun genel müdürlüğe getirdiği gelir günde ortalama 10-15 bin liradır. Asfalt ekibi daha sonra Ankara-Haymana yolunda 25 km. ve Ankara - Beypazarı - İstanbul yolunda 25 km. asfalt kaplama ve son olarak, Ankara - Kayaş arasında 10 km. Roadmix kaplama yapacaktır.

Bölgede yollar iki şekilde yapılmaktadır:

1- Emanet usulü ile bölgeler, yol ve köprüleri bizzat kendi eleman ve vasıtalarıyla yapmaktadırlar.

2- İhale suretiyle müteahhitlere yaptırılan işlerde ise bölge, çalışmaları kontrol mühendisleri vasıtasıyla takip edilmektedir. 4. bölgede halen 147.5 km. yol, 19 adet betonarme köprü ile Kastamonu Devrek ve Eskişehir şube tesisleri, Akköprü'de merkez ambar binası ihale suretiyle inşa ediliyor. Bunların keşif bedeli tutarları 8.929.680,92 lira.

Halen inşa halinde bulunan bir diğer yol, Elmadağ-Kırıkkale-Çerikli yoludur. Üzerinde 14 köprü bulunan 70 km. uzunluğundaki bu yolun keşif bedeli 3.535.231 liradır. 1951 yılı sonuna kadar bitirilmesi düşünülen yol, Sivas-Erzurum havalisi ile Samsun-Çorum bölgesini Ankara'ya çok kestirme güzergahla birleştiren yüksek standartlı bir yol olacaktır.

1950'de 22.826 km.lik devlet yolları ağından 18.365 km.si bakım altına alınmıştır. 1951'de ise, Bakanlar Kurulu'nun 26.03.1951 tarih ve 31/12760 sayılı kararıyla 24.306 km. olarak belirlenen devlet yolları ağından 20.824 km.si düzenli bakım altına alınmıştır.

Devlet malı yol inşaat makineleri ile 1950'de 32 çeşitli yerde 699 km. yol inşa edilmiş, 1951'de ise devlet malı yol inşaat makineleri ile 29 yerde 1172 km.lik yol inşasına başlanmıştır.

Trafiği en yoğun olan 15 parça yol üzerinde 1950'de 431 km. ; 1951'de ise 25 parça yol üzerinde 733 km.lik asfalt kaplama işine girilmiştir.

Müteahhitlere ihale suretiyle 1950'de toplam 375 km. tutan 14 parça yol inşasında çalışılmış, 1951'de ise toplam 609 km. tutan 16 parça yolun inşası, müteahhitlere ihale suretiyle faaliyete geçirilmiştir. Yine ihale suretiyle 1950'de 70 köprünün inşası üzerinde

çalışılmış ve toplam 26 köprü tamamlanmıştır. 1951’de ise, 118 köprünün ihale suretiyle inşası için faaliyete geçilmiştir.

Ayrıca, 1950 yılı genel bütçesinden il ve köy yollarına yardım olmak üzere 7 milyon lira ödenek verilmiştir. 1951 genel bütçesinden verilen ödenek ise 12 milyondur. Bu ödenek, belirli faktörlerle hesaplanan ihtiyaç oranları üzerinden illere dağıtılmıştır. Bu paradan ayrılan ve KGM emrine bırakılmış olan 1 milyon lira, köy yolu teknikerleri yetiştirilmesi ve bunların masrafları için harcanmıştır¹¹¹⁰. Yukarıda sayılan işlere 1950’de 73.974.098 lira harcanmıştır. 1951’de ise 98.882.506 lira harcanması tasarlanmıştır¹¹¹¹.

1952 yol faaliyetlerine bakılacak olursa 1952 bütçesi, 188 milyon liradır. Aynı yıl içinde ıslah ve inşasına çalışılan devlet yolu 3190 km. dir. Bunlardan daha önceki yılların programına dahil bulunup da yapım çalışmaları sürenler şunlardır:

Pendik - İzmit, Geyve - Bilecik - Vezirhan, Salihli - Turgutlu, Gönen - Biga, Ortaklar - Sarayköy, Eskişehir - Kütahya, Ankara - Çerikli - Yerköy, Ankara - Kızılcahamam, Mersin - Silifke - Mut, Akdağmadeni - Yıldızeli, Kayseri - Pınarbaşı- Gürün, Ordu - Fatsa, Hendek - Düzce, Balıkesir - Bandırma, Konya - Karaman, Konya - Ereğli, Ankara - Ayaş - Beypazarı, Kırıkkale - Çerikli - Sekili, Niksar - Reşadiye, Samsun - Bafra, Terme - Ünye , Elazığ - Bingöl , Elazığ - Erzincan, Diyarbakır - Bitlis, Başhan - Muş, Bitlis- Tuğ, Mardin - Midyat, Diyarbakır - Lice, Tutak - Erciş, Rize- Erzurum - Çoruh - Yusufeli.

Bunlara ek olarak 1952 yılının programına, *Vezirhan - Bilecik - Karaköy, Selçuk - Ortaklar, Edremit - Ayvacık, Ankara - Bolu - Düzce, Karabük - İsmetpaşa, Germece - İskilip, Silifke - Karaman, Gaziantep - Fevzipaşa, Pınarbaşı - Maraş, Pınarbaşı - Gürün - Malatya, Urfa- Mardin, Cizre - Midyat* yolları alınmış ve 67 milyon liraya ihale edilmiştir¹¹¹².

Yine bu yıl içinde, uzunluğu 17 bin m. yi bulan 300’ü aşkın büyük köprü inşası üzerinde çalışılmıştır. Fazla trafiğin olduğu 645 km. yol asfaltlanmış, 19 bin k. Devlet yolu sürekli bakım altında bulundurulmuş, 3132 km. yol kesimi üzerinde de çeşitli tamirat işleri yapılmıştır.

1953 karayolları programına bakıldığında, yol, köprü, makine, tesis ve etütler için toplam olarak 150.300.000 liralık bir harcamanın yapılmasının plânlandığı görülmektedir. Bu harcamanın 137.575.000 lirasının 1953 bütçesine konulan ödenekten, 2.725.000

¹¹¹⁰ Zafer, 13 Aralık 1951

¹¹¹¹ Karayolları Bülteni, Yıl: 1 , S: 8, (Haziran 1951), s. 1-2

¹¹¹² Cumhuriyet, 11 Ekim 1952

lirasının 1525 sayılı kanuna göre eski yıldan kalan bakiyeden, 10.000.000 lirasının da 1954 yılı vadeli bono satışından sağlanması öngörülmüştür¹¹¹³.

1953 yol programına göre, 1317 km. uzunluğundaki bir yol şebekesi, toplam 15.925.000 lira harcanarak tamamlanacaktır. Bu yollar, *İstanbul – Pendik, İzmir – Bergama, Manisa - Akhisar, Konya – Çakmak, Burdur – Antalya, Ankara – Hamidiye, Ankara –Esenboğa, Ankara – Ayaşbeli, Mersin – Silifke, İskenderun – Toprakkale, Kırşehir – Mucur, Boğazköprü – Kayseri, Samsun – Terme, Reşadiye – Koyulhisar, Kavak – Ladik, Görele – Trabzon, Elazığ –Muş, Diyarbakır – Mardin, Erzurum – İspir – Rize, Tortum – Şelale, Tutak – Erceyş, Haydarköprü – Tuğ yollarıdır*¹¹¹⁴.

Bu yollar içerisinde İstanbul-Ankara yolunun İzmit içinden geçmesi, İzmit’te sorunlara neden olmuştur. Bu konuda kişisel çıkarlar çarpışmış ve belediye kesin karara varamamıştır. Şehrin içinden geçmesini istemeyenlerin dayanağı, birçok istimplâk yüzünden mesken buhranı olacağı ve kazaların çoğalacağı endişesidir. Dışardan geçmesi ise, çok işlek bir yoldan geçecek önemli sayıdaki yolcunun maddi anlamda İzmit’e katkıda bulunmasını engelleyeceği kaygısını beraberinde getirmiştir. Sonuçta sorun Bayındırlık Bakanlığı’na intikal etmiş, bakanlık da yolun şehrin içinden geçmesine karar vermiştir¹¹¹⁵. Yolun bir bölümünü oluşturan Pendik-İzmit yolunun 1948’de yapımına başlanmıştır. Bu yol, 1 Kasım 1953’te hizmete açılmıştır. Yolun açılışıyla birlikte, İstanbul’dan Anadolu’ya giren tüm trafiğin artık bu yoldan akması öngörülmüştür¹¹¹⁶. İstanbul’dan İzmit’e eski virajlı ve yüksek rakımlı yoldan 2.5 saatte gidilebilirken, yeni sahil yolu ile bu süre 1 saat 15 dakikaya inmiştir.

Yolun yapımına 8.605.805 lira harcanmıştır. Yolun kısalmasıyla yıllık 2.8 milyon lira tasarruf sağlanacağı, yani 3 yılda yolun kendini amorte edebileceği öngörülmüştür¹¹¹⁷.

1953 yılının asfalt programı da aşağıdaki şekilde gerçekleşmiştir:

Tablo 67
(1953 Yılı Asfalt Programı)

BÖLGE	YOLUN ADI	YAPILACAK UZUNLUK	TUTARI
I	Bursa-Gemlik	10	60.000
I	İstanbul-Yassıviran	41	75.000

¹¹¹³ **Karayolları Bülteni**, Yıl: 3, S:30 (Nisan 1953), s.2

¹¹¹⁴ **Cumhuriyet**, 23 Nisan 1953

¹¹¹⁵ **Cumhuriyet**, 26 Eylül 1953

¹¹¹⁶ Yeni yolun geçtiği Pendik-Tuzla-Gebze-Dil İskelesi-Tavşancıl-Hereke-Yarımca-Derince-İzmit yönünde, daha önce Osmanlı döneminde Bağdat seferi için yapılan bir yol olduğundan o dönemde kamuoyunda yoldan “Bağdat yolu” şeklinde söz edilmektedir.

¹¹¹⁷ **Karayolları Bülteni**, Yıl: 3, S: 42, (Nisan 1954), s.3

I	İstanbul-Edirne	100	360.000
I	Ankara-Bolu-İstanbul	8	24.000
I	İstanbul-Şile	23	115.000
I	Bursa-Yalova	15	45.000
I	Bursa-Mudanya	10	30.000
I	Ankara-Geyve (Sapanca-İzmit)	26	100.000
II	İzmir-Selçuk	38	145.000
II	İzmir- Menemen	17	50.000
III	Konya-Ankara	60	210
III	Antalya-Burdur	10	40
IV	Ankara-Bolu-İstanbul	42	180.000
IV	Ankara-Eskişehir	30	90.000
IV	Ankara-Koçhisar	30	90.000
V	Mersin-Tarsus	30	180.000
V	Tarsus-Ulukışla	120	390.000
V	Mersin-Silifke	30	180.000
V	Toprakkale ayrımı-Kanlıgeçit	33	120.000
V	Ankara-Aksaray 4. böl.h.	40	150.000
V	Antakya-Reyhanlı	50	150.000
VI	Kayseri-Sivas	20	75.000
VII	Samsun-Bafra	9	50.000
TOPLAM		792	5.950.000

Kaynak: Karayolları Bülteni, Yıl: III, S:33 , (Temmuz 1953), s.12

1955'te bölgelere plânlanan ve tamamlanan asfalt uzunlukları aşağıdaki tabloda gösterilmiştir .

Tablo 68
(1953 Yılı Tamamlanan Asfalt Uzunlukları)

Bölge	Program	Yapılan	Tamamlanma %'si
1	294	297	101
2	172	173	100
3	72	87	120
4	214	243	115
5	233	191	82
6	10	30	300
7	30	28	93
8	70	70	100
Toplam	1095	1119	102

Kaynak: KB, S.62, Aralık 1955, s.8

1956'da devlet yollarının 1392 km. toprak tesviyesi ve 1652 km. stabilize kaplama işi tamamlanmıştır. 2790 km. uzunluğunda 81 adet köprü inşaatı bitirilmiştir. Karayollarında yapılan işler için 1956 yılında harcanan toplam para 288.8 milyon liradır¹¹¹⁸. Bu miktarın dökümü aşağıdadır:

¹¹¹⁸ Zafer, 4 Ağustos 1957

Tablo 69
(1956 Yılı Harcamaları)

Yapılan iş	Harcanan para (milyon TL.)
Bakım	28.5
Yol yapım ihaleleri	40.5
Emanet suretiyle yol yapımı	49.1
Asfaltlama	6.1
İstimlâk	17.6
Etüd, makine, idari giderler ve çeşitli masraflar	101.5
TOPLAM	288.8

Karayolu çalışmalarından elde edilen sonuçlar, *geçit yolları* adı verilen, devlet ve il yolları ağında motorlu taşıtlara geçit vermeyen kısım bırakmamak amacından doğan, düşük standartlı bir yol tipini ortaya çıkarmıştır. Yani geçit yolları, fedakarlı ederek “az para ve az makine ile” yapılacak yollarla yolsuz ilçe ve bucak bırakmama hedefinin gerçekleştirilme amacına girmesine yönelik bir ara çözümdür denilebilir.

1956 yılına gelindiğinde, devlet yollarının yaklaşık 3000 km.lik bölümünün geçit vermemekte olduğu görülmektedir. Aynı yıl içinde 714 km. yol geçit verir hale getirilmiş ve bu şekildeki yol uzunluğu 2286 km. ye düşürülmüştür. 1957’de ise bu uzunluğun 2106 km.sinin geçit verir hale gelmesi programlaştırılmıştır¹¹¹⁹.

Fakat 1957 sonuna gelindiğinde 24.624 km.lik devlet yolu ağının ancak 20.732 km. sinin her mevsimde açık hale getirildiği görülmektedir ki¹¹²⁰, bu rakam daha önce yapılan plânlara göre öngörülen hedeflere ulaşılamadığının göstergesidir. Çünkü hedef 24.306 km. idi¹¹²¹.

Aşağıdaki tabloda her mevsim geçit veren devlet ve il yolları uzunluğu, 1948 yılı 100 sayılarak verilmiştir :

Tablo 70
(Her Mevsim Geçit Veren Yollar Uzunluğunda Gelişme Oranları)

Yıllar	Gelişme Oranı
1948	100
1950	147
1952	187
1954	199
1956	221
1957	228

Kaynak: Tütengil, a.g.e. , s. 22

¹¹¹⁹ Karayolları Bülteni, S.80, (Şubat 1957) s. 5

¹¹²⁰ Karayolları İktisadi Bülteni, Ankara, 1958, s.1

¹¹²¹ Cummings, “Türkiye’nin Karayolları Programı”, Karayolları Bülteni, S.14, s. 12 ; Berksan, Yol Davamız, s. 18

Tablodan da anlaşıldığı gibi 9 yıllık bir dönemde geçit verir yollar yapma konusunda genel anlamda bir aşamadan ve başarıdan söz edilebilir. Fakat duruma başlangıçta konulan hedefler açısından bakarsak da bu kez tam anlamıyla başarılammış bir program önümüzde durmaktadır.

1958 yılı çalışma programında gösterilen 3140 km.lik devlet yolunun, kısmen ihale ve kısmen de emanet sureti ile standart yapımı ile geçen yıllarda inşa edildiği halde eksiklikleri görülen 717 km. yolun eksikliklerinin tamamlanması yer almıştır.

Hiç geçit vermeyen devlet yolu kesimlerinin geçişe uygun hale getirilmesi için 2186 km. yoldan 923 km.sinin tesviyesi, 762 km. sinin de stabilize edilmesi tamamlanmıştır.

Asfaltlama işlerine bakıldığında, 1958'de asfaltlama programında yer alan 2167 km. yoldan 1678 km.lik kısmı çeşitli tipte asfaltlanmış, 47 projede de onarım işleriyle uğraşmıştır. Yine bu yılda 2955 km. uzunluğunda 80 köprü inşası bitirilmiştir. Devlet yollarının 1958'de durumu şudur:

Parke	136 km.
Beton	4
Beton asfalt	145
Sathî asfalt kaplama	4.626
Stabilize	16.167
İyi makadam	527
Bozuk makadam	454
Köprülü tesviye	726
Köprüsüz tesviye	657
Araba yolu	747
Patika	611 olmak üzere toplam 24.800 km.

b. İl ve Köy Yolları :

Mayıs 1950'de özellikle kırsal kesimden aldığı oylarla iktidara gelen DP'nin, yönetimi devraldıktan hemen sonra kırsal kesime yönelik hizmetlerine başladığı görülmektedir. Bu durum, sadece DP'nin bu kesimlere yönelik bir vefa borcu şeklinde algılanmamalıdır. Bir tarafta Amerikalı uzmanların telkinleri, diğer tarafta yapılması gereken hizmetin rasyonelliği, bu icraatı, popülist bir politika olmaktan çıkarmaktadır.

1950’de köy yollarının yapımı için köy birliklerine yol gösterecek “köy yolu teknikeri” yetiştirmek üzere bölgelerde kurslar açılmıştır. Ayrıca köy yollarındaki çalışmalarda kullanılmak üzere genel müdürlük tarafından 70 Huskey grayder, 200 adet Fresco tipi Skyrper, THK fabrikalarına sipariş edilmiştir.

CHP iktidarının son bütçe yılı olan 1950’de köy yolları için 7 milyon lira ödenek ayrılmışken, DP Hükümeti bu ödeneği 1951’de 12 milyon liraya, 1952 bütçesinde de 25 milyon liraya çıkarmıştır¹¹²². 1958 yılında Adıyaman’da konuşan Bayındırlık Bakanı Tevfik İleri, CHP iktidarının köy yolları konusunu tamamen ihmal ettiğini, DP’nin ise 8 yıl içinde yol inşası için illere gönderdiği para toplamının 500 milyon lirayı geçtiğini söylemiştir¹¹²³.

Ayrıca 1955 yılında Bayındırlık Bakanlığı tarafından köy yollarının ıslahıyla ilgili bir proje hazırlama faaliyetine başlanmıştır. İçişleri Bakanlığı’nca hazırlanan yeni Köy Kanunu tasarısına paralel olarak gelişecek olan bu projenin ana hatlarını, köylerde imece usulü ile yapılacak olan “Ana köy yolları” oluşturmaktadır¹¹²⁴.

c. Asfaltlama Çalışmaları :

Ulaştırmada ihtiyacın artması, yolun kalitesinin geliştirilmesi sorununu da beraberinde getirmiş, bunun sonucu olarak trafiğin arttığı yollar asfalta çevrilmeye başlamıştır. Aşağıdaki tabloda, devlet yolları bakımından meydana gelen asfalt artışı, 10 yıllık bir dönem baz alınarak verilmiştir.

Tablo 71
(1947-1957 Arası Asfalt Artışı)

Yıllar	Asfalt kaplama
1947	509
1950	892
1953	1626
1955	3077
1957	3959

Kaynak: Karayolları İktisadi Bülteni, (Mart1958), S: 4, t: 4

Önceki bölümde de belirtildiği gibi, Türkiye’de ilk kez Ankara-Bolu-İstanbul yolunun 239-259 ve 262-272. kilometrelerinde 1950 yılında roadmix adı verilen asfalt kaplama yapıldığı görülmektedir. Roadmix türü asfalt, yoğun trafik altındaki yollar ile sathı

¹¹²² Zafer, 29 Aralık 1951. 1952 yılında karayollarının tümü için 140 milyon lira ayrılmıştır.

¹¹²³ Zafer, 3 Ekim 1958

¹¹²⁴ Zafer, 20 Temmuz 1955

fazlaca bozulmuş olan yollarda iyi sonuçlar vermektedir. Özellikle inşa ve onarım kolaylığı sağlaması bu yolların sonraki yıllarda da tercih edilme nedeni olacaktır.

Fakat bu inşaatın sonbaharda yapılması sonucu, dayanıklı bu asfalt türü kısa zamanda bozulmuş bu da mecliste eleştiri konusu olmuştur¹¹²⁵. Bayındırlık Bakanı Zeytinoğlu, bu yol için beklenen asfaltın yaz sonunda geldiğini, bu yüzden yağmur mevsiminde inşaatı başlamak zorunda kaldıklarını belirtmiştir.

Asfaltın ana maddesini bitümler oluşturmaktadır. 1949 yılından önce % 95'i ithalat yoluyla temin edilen bitümlü maddeler, 1952'den itibaren yurt içinden sağlanmaktadır. Dışardan asfalt ithalinin çok pahalıya mal olması karşısında artan maliyet göz önünde bulundurulmuş, 1949-52 arası yapılan çalışmalar sonucunda, Raman asfaltı ve Karabük katranı kullanılarak 5 milyon liraya yakın döviz tasarrufu sağlanmıştır¹¹²⁶.

Ayrıca, işin yapıldığı bölgede katran ve asfaltların iş başlamadan stok yapılması gerektiğinden, 1950'de yaptırılan 36 adet 40 tonluk seyyar asfalt ve katran tanklarına ek olarak 50 adet ; yine 1950'de satın alınan 20 tank vagonuna ek olarak 10 vagon ve 1 adet 1000 tonluk sabit katran tankı (Karabük'te kurulacak) ihale edilmiştir. Diğer taraftan MTA ile anlaşarak Batman'da da 1000 tonluk bir asfalt tankı, asfalt işlerinde kullanılmak üzere KGM'ye verilmiştir.

1952 Eylül sonuna kadar biten asfalt çalışmaları aşağıdaki tabloda gösterilmektedir:

Tablo 72
(1952 Sonuna Kadar Biten Asfalt Yollar)

BÖLGE	YOLUN ADI	BİTEN KM.
I	Yalova-Bursa	12
I	Bursa- Mudanya	4
I	Bursa-Eskişehir	10
I	İstanbul-Edirne	75
I	Kuleli -Edirne	35
II	İzmir-Bornova	5
II	İzmir-Menemen	10
II	İzmir-Selçuk	55
III	Konya-Ankara	80
IV	Ankara-Koçhisar	96
IV	Ankara-Kızılcahamam	32
IV	Ankara-Bolu-İstanbul	36
IV	Eskişehir-Bursa	24
V	Karataş-Adana	25
V	Adana-Karataş	22

¹¹²⁵ Kamil Kozak (Bolu), bu konuda Bayındırlık Bakanı'nın yanıtlanması için bir soru önergesi vermiştir. TBMMZC , D: 9 C:20, 66. Birleşim, 18.04.1951, s. 219-220

¹¹²⁶ Zafer, 14 Mart 1952

V	Adana-Toprakkale	117
V	Toroslar muhtelif	40
V	Mersin-Silifke	10
VII	Samsun-Bafra	10
VII	Van-İskele	5
VII	Diyarbakır-Tayyare alanı	5
TOPLAM		708

Kaynak: Karayolları Bülteni, Yıl: II, S:14 , (Temmuz 1952), s.7

1956 yılında sarf edilen 47 bin ton bitümlü maddeye karşılık, 1961 yol programının gerçekleştirilmesi için 100 bin ton bitümlü maddeye ihtiyaç duyulduğu hesaplanmıştır¹¹²⁷. Tütengil'e göre, "Yeterli miktarda bitüm sağlanamaması, artan kapasiteye rağmen programların gerçekleştirilmesini engellemiştir¹¹²⁸."

1950 yılından bu yana bitüm temin edilemediği için eksik olarak gerçekleştirilen programlar hakkında aşağıdaki tablo bir fikir vermektedir:

Tablo 73
(1950-58 Asfalt Programı Gerçekleştirilme Yüzdeleri)

Yıllar	Programın gerçekleştirilen %'si
1950	50
1951	100
1952	75
1953	80
1954	65
1955	90
1956	97
1957	88
1958	54

Kaynak: Karayolları Bülteni, S: 90, (Mayıs 1958) s.3

Yolların asfaltla kaplanmasının bütçeye artı bir yük getirdiği gerçekse de zamanla asfalt yolların bu harcamayı karşılayacak şekilde verimlilik gösterdiğini söylemek de yanlış olmayacaktır. Çünkü asfalt kaplama sayesinde bakım-onarım, trafik işletme masrafları azalacak, nakliye ücretleri düşecektir. Diğer taraftan, asfalt kaplamalar üzerindeki seyahat ortalama hızının yükselmesiyle zamandan da kazanç sağlanabilecektir. Yine yol boyundaki ekili araziye tozla yapılan zararların önlenmesi sonucunda bu alanda da bir tasarruf söz konusu olacaktır. Ayrıca asfalt yolların yapımı, turizmin gelişmesini de beraberinde getirecektir.

¹¹²⁷ Karayolları Bülteni, S: 74, s. 11

¹¹²⁸ Tütengil, a.g.e., s.23

Bir uzman, asfalt kaplama sayesinde yıllık kazançları Türk lirası cinsinden şöyle hesaplamaktadır¹¹²⁹:

Bakım-onarım	37.225.316
İşletme	62.745.836
Zaman	2.129.694
Toz	20.661.600
Turizm	17.550.000

Asfalt yollar konusunda bu dönemde yaşanan gelişmeyi anlamak için bir önceki dönemle karşılaştırmak gerekmektedir. Buna göre, 1949’da tek ekiple başlanan makineli asfalt inşa faaliyeti, 1958’e gelindiğinde 16 sathî kaplama, 4 beton asfalt ve roadmix olmak üzere 21 ekiple yapılı hale gelmiştir. KGM’nin 1949’da 7 bin ton olan asfalt kapasitesi, 1958’de 60 bin tona çıkarılmıştır. 1949’dan 546 km. yi bulan asfalt yol uzunluğu, 1957’de 5000 km. ye yaklaşmıştır.

Fen heyeti büyük yatırımlarla, ülkenin 8 önemli merkezine toplam kapasiteleri 25 bin ton civarında olan asfalt depo tesisleri kurmuştur. Diğer küçük kapasiteli seyyar tanklarla birlikte toplam kapasite 60 bin ton olmuştur¹¹³⁰.

3. Karayollarının Finansman Kaynakları :

a. Dönem İçerisinde KGM’ye Ayrılan Bütçe Ödenekleri :

Karayolları yapımına başlandığı dönemde karayolları bütçesi içerisinde yol ve akaryakıt vergi gelirleri nispeten az, bu karşın genel bütçeden elde edilen yardımlar fazladır. Aşağıda karayolları yapımına plânlı olarak başlanan 1948 yılı ile DP iktidarının 5 yıllık dönemi karşılaştırılmıştır:

Tablo 74
(Karayolları Konusunda CHP-DP Karşılaştırması)

Yıllar	Devlet yolları harcamaları (Bin TL.)	Yol ve akaryakıt vergi gelirleri (Bin TL.)
1948	28.861	5178
1955	240.808	93.409

Kaynak: Orhan Sungur, “Yol Davamız ve Finansman Meseleleri”, **Karayolları Bülteni**, S: 82 (Ağustos 1957), s. 6

¹¹²⁹ Hidayet Erbil, “Mevcut Stabilize Yolların Asfalt Kaplamaya Tahviliyle Sağlanacak Döviz ve Para Tasarrufları”, **Karayolları Bülteni**, S: 87 , (Ocak 1958)s. 15

¹¹³⁰ **Karayolları Bülteni** , S: 91 ((Mayıs 1958-özel sayı), s.7-8

Tablodan çıkan sonuca göre, 1948'de karayolları harcamaları içinde genel bütçe yardımlarının oranı % 82 iken, 1955'te % 61'e düşmüştür.

CHP tarafından hazırlanan son bütçe olan 1950 bütçesinde karayollarına ayrılan pay 53.6 milyon iken, 1951'de karayollarına 83 milyon lira ödenek verilmiştir¹¹³¹. Bunun 12 milyonu, il ve köy yollarına ayrılmıştır. Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu, bu 12 milyonluk ödeneğin yerel yararlar sağlayacağını fakat 27 bin km.lik il yolu ve 150 bin km.lik köy yolu davasının haline hiçbir şekilde yetmeyeceğini belirtmiştir.

1950 başlarından itibaren artarak süren yol çalışmalarında en önemli sorunlarda birisi, kamulaştırma konusunda yaşanmaktadır. Yolların geçeceği güzergahlardan satın alınacak gayri menkuller, gayri menkul sahibi ile KGM' yi zaman zaman karşı karşıya getirmiş, çeşitli ihtilafların çıkması engellenememiştir. Bu konuya yönelik olarak bütçeye "mahkeme borçları ve giderleri" adı altında bir ödenek konmuşsa da, kimi zaman konulan bu ödeneğin yıl bitmeden harcandığı, ilgili kanunun diğer bölümlerindeki ödeneklerin bu bölüme kaydırıldığı, az rastlanan bir durum değildir¹¹³².

Kazım Arar (Çankırı), 1950 yılında CHP'nin 24 milyonuna karşılık, DP'nin karayolları bütçesine 1951'de 53 milyon, 1952'de de 140 milyon ödenek koyduğunu belirtmiştir¹¹³³.

KGM 1952 yılı bütçesi görüşülürken söz alan Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu, CHP döneminde kabul edilen 9 yıllık plânın esaslı revizyona ihtiyacı olduğu tespitini yapmış, hatta daha da ileri giderek, plânı "tamamen hayalî ve nazarî" olmakla suçlamış¹¹³⁴, plânı değiştirecekleri yönünde şu mesajı vermiştir : "(...) Devlet yolları plânı, bugün yol

¹¹³¹ Zafer, 14 Temmuz 1951

¹¹³² TBMMZC, D: 9 C:13, İc:2, Birleşim : 47, 25.02.1952, s. 814 Örneğin bu tarihte, 1951 yılı bütçe kanununa bağlı (A/1) işaretli cetvelin 505. "hükme bağlı borçlar" bölümünden 5000 lira alınıp "mahkeme borçları ve giderleri" bölümüne eklenmiştir. Gerekçede şöyle söylenmektedir: "Yol kamulaştırma ihtilaflarının çoğalmış bulunması nedeniyle, gerek tutulan avukatların ücret ve yolluklarını, gerekse yıl sonuna kadar yapılacak mahkeme masraflarını karşılamak üzere bu güne kadar hiç harcanmamış ve yıl sonuna kadar harcanması muhtemel bulunmayan 5000 liranın, bu bölüme aktarılmasına zaruret hasıl olmuştur."

¹¹³³ TBMMZC, D: 9 C:13, İc:2, Birleşim : 49, 27.02.1952, s. 1001 Arar'ın verdiği bu rakam, tam olarak 142 milyon liradır. Bu rakam, çeşitli ödeneklerle birlikte 180.065.273 liraya ulaşmış, bunun 173.504.873 lirası, senesinde harcanmıştır. (TBMMZC, D: 10 C:6, İc:1, Birleşim : 54, 23.03.1955, s. 48)

¹¹³⁴ TBMMZC, D: 9 C:13, İc:2, Birleşim : 49, 27.02.1952, s. 1007 Bu konuda Zeytinoğlu, "(...) İşbaşına geldiğimiz zaman 9 yılda realize edilmesi gereken 23 bin km.lik yol programının acaba senede kaç milyon liraya ihtiyaç gösterdiğini yeniden hesap ettiğimizde böyle bir programın tahakkuku için yılda asgarî 175 milyon liraya ihtiyaç olduğu meydana çıktı. (...) Muhterem muhalefet tarafından yapılan bu programın tahakkuku için CHP iktidarının 1949'da 24 milyon, 1950'de de ancak 53 milyon lira ayrabildiklerini sizlere söyleyecek olursam, 9 yıllık programın haddi zatında 39 yıllık bir program olduğu görülür. Fakat DP, bu 53 milyon lirayı 1952 bütçesinde bir hamlede 140 milyona yükseltmiştir. Şu halde, karşılığı temin edilmeden hazırlanmış bir programın kıymetinin ve bunun hakkında yapılan eleştirilerin de ne dereceye kadar samimi olduğunun takdirini yüksek heyetinize bırakıyorum.(...)" demiştir.

güzergâhının trafik vaziyeti, yol güzergâhının geçtiği muntkanın yer altı ve yer üstü servetlerinin kıymetleri ve bu sahaların nüfusu nazara alınarak ve tamamen DP'nin ihdas ettiği bir düstur ve faktör olarak, yurdun manevi bütünlüğünü sağlayıcı bir şekilde yeniden tetkike tabi tutulmuştur. Yakın zamanda bu etütler sonucunda ilmî incelemelere dayanan, gerçek “Devlet Yolu Plânı” meydana gelecektir¹¹³⁵.”

KGM'nin 1954 yılı kesin hesabına baktığımızda, harcamanın 191.227.757 lira, gelirin ise 185.655.716 lira olduğu görülmektedir¹¹³⁶. Görüldüğü gibi ayrılan bütçe yeterli olmamış, açık kasa ve banka mevcudu ile karşılanmıştır.

1956'da KGM bütçesi toplam 313.730.627 lira olarak hazırlanmıştır¹¹³⁷. Bu bütçeden il ve köy yolları için ayrılan para 59 milyon liradır. Yılın ikinci yarısında, bu ödeneğin il ve köy yolları programının ikmali için yeterli olmayacağı anlaşılmış, bu nedenle ek bir kanunla 20 milyon lira daha bütçeye konmuştur¹¹³⁸. Bu ek tahsisat da yeterli olmamış, vilayet istihkak sahipleri ile teknik personele borçlu kalınmıştır. Bu açık, 1956 bütçe kanununun yollar ve köprüler faslından 500.000 liralık tahsisat alınarak karşılanmıştır¹¹³⁹.

Bu yılın sonlarına doğru önce 36.5 milyon liralık, hemen arkasından da 23.8 milyon liralık yol ihale edilmiştir. İlkinde ihale edilen yollar, Silivri Tekirdağ, Biga Lapseki, Karaman - Mut, Gerede-İsmetpaşa ve Bingöl-Muş yollarının belirli kısımlarıdır¹¹⁴⁰. İkincisinde ise Sapanca - Arifiye, İstanbul - Arifiye, Akdağmadeni-Sorgun yollarının ihale edildiği görülmektedir¹¹⁴¹.

1957 bütçesinden Bayındırlık Bakanlığı'na ayrılan ödenek 770 milyon lirayı bulmuştur ki bu gerçekten önemli bir tutardır. Çünkü bu miktar, 1957 devlet bütçesinin yaklaşık % 25'ine karşılık gelmektedir. Bayındırlığa ayrılan 770 milyon liranın karayollarına ayrılan miktarı da 431.034.106 liradır¹¹⁴². Yani devlet bütçesinin yaklaşık % 15'i karayollarına ayrılmıştır.

¹¹³⁵ **Gös. yer.**

¹¹³⁶ **TBMMZC**, D:10 C:15, İc:3, Birleşim :22, 24.12.1956, s. 255

¹¹³⁷ **TBMMZC**, D:10 C:10-B, İc:2, Birleşim :45, 26.02.1956

¹¹³⁸ **TBMMZC**, D:10 C:13, İc:2, Birleşim :104, 01.09.1956

¹¹³⁹ **TBMMZC**, D:10 C:17, İc:3, Birleşim :36, 08.02.1957, s.86

¹¹⁴⁰ **Zafer**, 15 Aralık 1956

¹¹⁴¹ **Zafer**, 22 Aralık 1956

¹¹⁴² **TBMMZC**, D:10 C:17-B, İc:3, Birleşim :47, 26.02.1957, s.902 (Bayındırlık Bakanı Ethem Menderes'in bütçe kanunu görüşülürken yaptığı konuşma... Menderes konuşmasında 1957 hedeflerini de belirtmiştir. Buna göre hedefler, 6500 km. lik standart yol, 23.084 km.lik bakım altındaki devlet yolu, 5000 km.lik asfalt yol, 58.000 m.lik köprü uzunluğudur.)

Eylül 1957'ye gelindiğinde, bu yıla ayrılan bütçeye ek bir ödenek hazırlandığı görülmektedir. Buna göre il ve köy yolları için 75 milyon liralık ek ödenek ayrılmıştır¹¹⁴³. Kanunun gerekçesinde, “Köylerin kasaba ve şehirlere bağlanması, zirai mahsullerin değerlendirilmesi, geniş bölgeleri birbirine bağlayacak, modern standartlara uygun anayollarının inşa edilmesinin gerektirdiği faaliyetlerin hızlandırılması için teşkilatın gerekli makine ve araçlarla donatılmasının gerekliliği” üzerinde durulmuştur. CHP verilen bu ek ödeneği, yaklaşan seçime bağlamıştır¹¹⁴⁴.

DP iktidarının 1957'ye kadar karayolları konusundaki bilançosu aşağıdadır:

Tablo 75
(1950-57 Dönemi Karayolları Bilançosu)

Yıl	Harcama (TL)	Yapılan yeni yol (km)	Yapılan büyük köprü (adet)
1951	97.113.407	526	57
1952	185.002.682	561	114
1953	209.640.436	932	110
1954	191.213.828	900	145
1955	315.188.840	988	155
1956	371.470.628	1842	158
1957	431.679.106	belirtilmemiş	belirtilmemiş
TOPLAM	1.801.308.927	5.749	739

Kaynak: BCA,15.08.1958, Fon kodu: 030..01.0.0, Yer no: 74.471..12 Nafia Vekaleti İnşaat Reisliği'nin neşrettiği, ulaşım kollarına ait rakamları gösterir çizelgeler.

b. E.C.A. Yardımları :

Şubat 1951'de E.C.A. yardımlarından Türkiye'ye 3.9 milyon dolar tahsis edilmiştir. Bu tahsisatı basına açıklayan E.C.A. Türkiye İcra Komitesi Başkanı, Russell H. Dorr, Türkiye yollarının ıslahı sonucunda ülkenin askeri ve iktisadi kaynaklarının karşılıklı olarak takviyesinin sağlanmış olacağını, Türkiye'nin iktisadi gelişmesindeki en önemli engelin nakliyat imkânları olduğunu işaret etmiş, yardımın büyük kısmının yol tamir makineleri, buldozer, kamyon ve diğer teçhizatı satın almak üzere kullanılacağını, geriye kalan kısmın ise Amerikan yol mühendislerinin çalışma masraflarını karşılayacağını söylemiştir¹¹⁴⁵.

Görüldüğü gibi yardım adı altında gelen paranın bir kısmı yine Amerika'nın cebine gitmiştir. Diğer bir deyişle Amerika kaşıkla verip kepçeyle almasa bile, kepçeyle verdiği bir kısmını kaşıkla geri almaktadır.

¹¹⁴³ TBMMZC, D:10 C:20, İc:3, Birleşim :89, 09.09.1957, s.627

¹¹⁴⁴ Zafer, 10 Eylül 1957

¹¹⁴⁵ Zafer, 25 Şubat 1951

KGM, Mayıs 1952’de yeniden ve direkt yardım olarak E.C.A. kanalı ile 3.5 milyon dolarlık bir yardım talebinde daha bulunmuştur. Verilecek bu yardım sonucunda, bakım işlerinde kullanılacak çeşitli yol malzemelerinin alınması düşünülmüştür. Bu talebe, 3.369.000 lira tahsis edilmiştir¹¹⁴⁶.

Haziran 1953’e gelindiğinde, ABD’nin Türkiye’ye Temmuz ayından itibaren 50 milyon dolarlık yardım yapacağı haberleri çıkmaya başlamıştır¹¹⁴⁷. Haberde, bu yardımın 36.900.000 dolarının tarım makinelerine, yol inşaatı teçhizatına ve bazı cins sınaî teçhizata sarf edilecek, ayrıca 13.500.000 dolar tutarında yol, havaalanı, liman inşaatı için gerekli makine ve teçhizat satın alınacaktır. Demiryolu teçhizatına da 2 milyon dolar tahsis edilmiştir.

Amerikan yardımı konusu, DP iktidarı boyunca kamuoyunda en çok tartışılan konular arasında her zaman yer almıştır. Kamuoyundaki genel kanı, ABD’nin Türkiye’de yapılan yolların finansmanının tümünü yüklediği şeklindedir. Bu nedenle, toplumun belirli çevrelerinde karayollarının, “ulusal gururu kırıcı bir çehreye bürüldüğü” yorumları yapılmaya başlanmıştır. Bu eleştirileri göz önünde tutan DP hükümeti, bu yaygın kanıyı ortadan kaldırmaya yönelik adımlar atmaya başlamıştır. Örneğin KGM’nin yayın organı olan -dolayısıyla da DP’ye yakın bulunan- *Karayolları Bülteni*’nde imzasız çıkan bir yazıda, “Amerikalıların yollara yaptığı yardımın, sanki tüm yol masraflarını Amerikalılar karşıyorlarmış şeklinde tefsir edildiği, bunun çok mahzurlu sonuçlar doğurduğu, sanki Türk milletinin bu yollara emek vermediği gibi bir izlenim uyandırdığı”nı belirtmiştir¹¹⁴⁸. Aynı yazıda bu yardımların çok değerli olduğu fakat yolların fiilen yapılması için gerekli tüm masrafları bu ülkenin karşılamadığı belirtilirken, bu konuda aşağıdaki rakamlar da verilmiştir :

Tablo 76
(Karayollarına Harcanan TL. ve \$ Yardımı)

Yıl	Yıllık TL harcaması	Yıl içinde yapılan ABD yardımı (\$)	1 \$’a karşılık harcanan TL
1947	17.257.000	-----	-----
1948	38.861.000	5.000.000	7.77
1949	63.169.000	5.000.000	12.63
1950	66.209.000	9.000.000	7.35
1951	92.096.000	4.500.000	20.46
1952	185.515.000	3.369.000	55.06

¹¹⁴⁶ *Karayolları Bülteni*, Yıl: 2, S: 2, (Haziran 1952), s.3 (Lira mı dolar mı olduğu konusunda tereddütlerim var. Ayrıca paranın hangi tarihte tahsis edildiği de belirtilmemiştir.)

¹¹⁴⁷ *Cumhuriyet*, 27 Haziran 1953

¹¹⁴⁸ *Karayolları Bülteni*, S. 54 , (Nisan 1955), s. 7

1953	207.701.000	5.287.000	39.28
1954	241.879.000	5.700.000	42.43
1955	362.600.000	2.500.000	145.04
TOPLAM	1.275.287.000	40.356.000	310.20

Kaynak: *Karayolları Bülteni*, S. 54 , (Nisan 1955), s. 8

Bu arada Amerikan *Westinghouse Air Blake International Şirketi*, karayolu demiryolu ve geçitlerine ait programların gerçekleştirilmesi amacıyla Türkiye'ye kredi teklifinde bulunmuştur. Şirket, başlangıçta 50-70 milyon dolarlık bir fondan yararlanmayı teklif etmiştir¹¹⁴⁹.

c. DP Döneminde Yol Vergisi :

Mayıs 1950'de iktidara gelen DP, 1947'den beri CHP'nin sürdürdüğü “*ulaşımda karayolu ulaştırmasına öncelik verme*” politikasını devam ettirmiştir. Bunda, daha önce belirtildiği gibi, ülkemize gelen ABD'li yol uzmanlarının telkinlerinin olduğu kadar, DP'nin özellikle kırsal kesime yeni bir açılım yapma, iradesinin de etken olduğu söylenebilir.

Muhalefetteyken zaman zaman yol vergisi konusunda sert çıkışlar yapan DP'nin, iktidardaki ilk yılında -ABD'den gelen yardımlara rağmen- bu vergiden medet umduğu, en azından vergiyi tamamen dışlamayıp, birtakım düzenlemelerle sürdürdüğü görülmektedir.

Buna yönelik olarak, 1950'nin sonlarına doğru DP tarafından bir kanun tasarısı hazırlandığını görmekteyiz. Hazırlanan tasarıya göre, mükelleflikte üst yaş sınırı 60'dan 65'e çıkarılmıştır. “*Erkeklerle beraber aynı safta yürüyen, aynı işlerde çalışan kadınlar*”la şahsi geliri bulunan kadınlar da bu vergiye tabi olacaklardır. Yalnız tasarıda, vergi borcunu ödemeyen kadınların bedenlen çalıştırılmalarının mümkün olup olmayacağı belirlenmemiştir¹¹⁵⁰. Aynı tasarıda, otomobil, kamyon, otobüs vb. taşıtlardan alınmakta olan yol vergisi de daha esaslı şekle sokulmuş, benzin ve motorinden yurda ithal sırasında alınmakta olan yol vergisi de bazı düzenlemelerle bu tasarıya eklenmiştir.

DP, yol vergisi konusunda kırsal kesimi tatmin edici düzenlemelere gitmeyi de ihmal etmemiştir. Mart 1951'de meclis açış nutkunda Cumhurbaşkanı Celal Bayar, yol vergisinin vatandaşlardan adil bir şekilde alınması gerektiği yolunda açıklamalarda bulunmuş, buna yönelik olarak yapılan hazırlıklar arasında, çiftçi ve köylüden 4 liradan fazla vergi alınmaması konusunun da olduğunu belirtmiştir¹¹⁵¹.

¹¹⁴⁹ *Karayolları Bülteni*, S. 62 , (Aralık 1955), s. 9

¹¹⁵⁰ *Cumhuriyet*, 15 Kasım 1950

¹¹⁵¹ *Zafer*, 27 Mart 1951

1951 sonlarına gelindiğinde ise, artık hem basında çıkan bazı yazılardan, hem de politikacıların beyanlarından, bu verginin kaldırılmasına yönelik bazı çalışmalar yapıldığı anlaşılmaktadır. Başbakan Adnan Menderes Eskişehir’de yaptığı bir konuşmada yol vergisinin kaldırılacağını, bu konudaki tasarının Kasım 1951’de meclise sunulacağını açıklamıştır¹¹⁵². Cumhuriyet’te çıkan bir makalede ise Esat Tekeli, yol vergisinin zahiri surette bile gelir esasına dayanmadığını, tamamıyla bir baş vergisi içeriğinde olduğunu söylemiş, o dönemde yol vergisi gibi kaldırılması gündemde olan hayvan vergisini bile bir koyunu olanın ödediği, yol vergisini ise bu kadar mal varlığı olmayanın bile ödemek zorunda olduğu eleştirisini de getirmiştir. Ayrıca vergi dolayısıyla bedenen çalışmanın, angarya ve esaret döneminden kalma olduğunu belirtmiştir¹¹⁵³.

Bu konuda DP’nin resmi yayın organı olan Zafer’de Bahadır Dülger imzalı bir yazıda, yılın 6 ayı köyünde mahsur kalmış bir vatandaşa asfalt sokaklardan yararlanan vatandaş arasında fark olmadığı, hükümetin bu vergiyi kaldırmaya karar verdiği, fakat bunun kolay olmadığı, çünkü bütçeye 43 milyon lira gelir sağladığı belirtilmektedir¹¹⁵⁴.

Bu tespit, önemli bir gerçeğin altını çizmektedir; Verginin adaletsizliği, kaldırılmasının gerekliliği, ilkelliği, yılların birikimiyle halk üzerinde uyandırdığı olumsuz izlenimi meydandadır ama diğer taraftan da bu vergi, bütçenin önemli bir yamasıdır.

Bunu göz önünde tutan iktidar, verginin doğuracağı boşluğu doldurmak ve bütçenin dengesini sarsmamak için bir kanun teklifi hazırlamıştır. Buna göre; yol vergisi kalkacak, fakat benzin, mazot ve gazdan alınan vergilere bazı eklemeler yapılacaktır.

Uzun yıllar yol faaliyetlerinin başlıca finansman kaynağı olan yol vergisi, 29 Şubat 1952 tarih ve 5889 sayılı yasa ile yürürlükten kaldırılmıştır. Uzun yıllar halktan, gelir düzeylerine bakılmaksızın alınan ve adaletsizlik olarak nitelendirilen bu uygulamanın son bulması ile, o tarihe kadar bu mükellefiyeti yerine getirmemiş olan vatandaşlar affedilmiştir¹¹⁵⁵.

Kanunun meclise sevk edildiği dönemde özellikle muhalif basında, kanun tasarısına yönelik eleştirilerde bulunulmuştur. Ulus’tan H.Cahit Yalçın, bu kanun tasarısıyla, kamuoyunda DP iktidarının vatandaşlar arasında köylü-şehirli ayrımı yaptığı izleniminin

¹¹⁵² Zafer, 21 Temmuz 1951

¹¹⁵³ Esat Tekeli, “Hayvan Vergisi Mi, Yol Vergisi Mi Kaldırılmalı?”, Cumhuriyet, 24 Temmuz 1951 Tekeli, bedenen çalışma döneminin yılda 5 ay olduğunu, bu dönemin bir kısmının, yüksek ve arızalı yerlerde soğuk günlere rastladığını, bazı köylülerin köylerinden 10 saat uzaklıkta çalışmak zorunda kaldıklarını, kimi zaman ayazda gecelediklerini de söylüyor.

¹¹⁵⁴ Bahadır DÜLGER, “ Yol Vergisi, Köylü ve Şehirli”, Zafer, 5 Şubat 1952

¹¹⁵⁵ Mutlu, a.g.e., s. 136

uyandığı, DP'nin köylüyü daha el üstünde tuttuğu, bu vergiyi de sırf köylüyü vurduğu için kaldırdığı eleştirisini getirmiştir.

Kanunun gerekçesinde şu ifadeler yer almaktadır: “(...) *Yol yapılması gibi bir amme hizmetinin bedeni bir mükellefiyete istinat ettirilmesi, davanın halline hiçbir yapıcı unsur getirmeyecek bir hareket tarzı olarak tezahür etmiştir. Zira böyle bir mükellefiyetin yürüyebilmesi, birtakım şartların tahakkukuna vabestedir. Bu mükellefiyeti beden en yapmaya hazır olanlara, yol yapımına lüzumlu malzemenin tam olarak temini lazımdır. Yol yapım işi, yol vergisinin ihdas edildiği ilk zamanlardaki şekil, mahiyet ve tekniğini tamamen değiştirmiştir. Kazma ve kürek, yerini büyük yol makinelerine bırakmış olup, iptidai el emeğinin yıllık semerelerle başaramayacağı yollar, ancak malzemenin yardımı ve büyük paralar sarf etmek suretiyle çok kısa zamanlarda inşa edilmekte ve hizmete açılmaktadır. İnşa tekniğinin modern imkânları karşısında bedeni mükellefiyetin artık yeri kalmadığı şüphesizdir.*

Uygulamada da bedeni mükellefiyeti ifaya gelenlere bu vasıtalar sağlanamadığı için, ekiplerin iş günleri verimsiz kalmış, enerjiler heder olmuş, kanun; ruhu ile değil, şekli ile tatbik edilebilmiştir.(...)

Bu mükellefiyetin büyük mahzurlarından biri de mükellefiyeti, gerçek mükelleften başka bir şahsın üzerine alması keyfiyettir. Gerçi mevcut kanun bu durumu bertaraf etmeye çalışmış, bu hali yasaklamışsa da, uygulamada bunun tamamıyla önlenmesi mümkün olamamaktadır. Bir mükellef, nakdi mükellefiyetten daha az bir bedelle bir başkasının bedeni mükellefiyetini üzerine alıp o kimseyi, hatta müteaddit kimseleri bu mükellefiyetin şümulü dışında bırakabilir. Bu suretle bazı vatandaşların vergiyi hiç ödememiş veya eksik ödemiş olmalarına karşılık, bir kısmı da gereksiz mükerrer ödeme yapmış olabilir.(...)

Bir diğer kusur, bundan elde edilecek hasılatın itibarî miktarının hemen hemen daima sabit kalmasını intaç etmektedir.vergi fiyat hareketlerine, iktisadi faaliyetlerin hacmindeki gelişmeye ya da daralmaya tamamıyla kayıtsızdır. Fiyatların yükseldiği, konjonktürün kabardığı senelerde vergiden elde edilen itibari hasıla sabit kalmakta ve fakat sağladığı iş tıra kabiliyeti azalmaktadır. Bu durum, zaman zaman bu maktu vergiyi çoğaltmak suretiyle telafi edilmeye çalışılmış, bunun neticesi, vergi her gün bir parça daha adaletsiz bir mahiyet almıştır¹¹⁵⁶.”

¹¹⁵⁶ TBMMZC, D:9, C:13, İc:2, 47. Birleşim, 25.02.1952, S sayısı: 103

Aslında DP iktidarı, bu tasarımı hazırlarken, öncelikle var olan yol vergisinde uygun ve adil bir düzenleme yapmayı ilk bakışta en makul ve en verimli bir kaynak gibi görmüş, fakat daha sonra bunun bazı sakıncalar doğuracağını düşünerek bundan vazgeçmiştir. Bu sakıncalar , “*mükelleflerin malî imkânlarının tespitinin imkânsızlığı*”, “*ülkede kurulmakta olan gelir vergisi fikir ve nizamının yerleşmesini engellemesi*”, “*alınacak yol vergisinin, gelir vergisine dayandırılmasıyla, gelir vergisine zam yapılmış gibi olacağı*” şeklinde dile getirilmiştir.

Bu sakıncaları göz önüne alan hükümet, “*akaryakıtlar üzerinden bir miktar yol vergisi alınması*” şeklini daha tercih edilebilir bulmuştur. Buna göre, o dönemde benzin üzerinden alınan 11 kuruşluk yol vergisinin 15 kuruşa çıkarılması, diğer akaryakıtlardan gazyağı vb.nin her bir kilosundan 7 kuruş ve motorin ve mazotlardan kilo başına 5 kuruşluk bir vergi alınması öngörülmüştür¹¹⁵⁷.

DP hükümeti, bu kanunla, “*aslında bazı vergilerdeki artışa rağmen, diğer bazı vergilerde de indirime gidildiği*”ni kamuoyuna altını çizerek açıklamaya çalışmıştır. Hükümetin hesaplarına göre bu vergiyle benzinli bir kamyonun 100 km.lik mesafedeki maliyetine ancak 104 kuruş eklenecektir. Yine Ankara-İstanbul arasında naklolunacak eşyanın bir kilosuna düşecek vergi artışı ancak 4 paradan ibaret bulunmaktadır¹¹⁵⁸. *Zafer*'de hükümetin bu kanunla 89 milyon vergi zammı gerçekleştirdiğini, buna karşılık da 268 milyon indirme yapmayı başardığı vurgulanmıştır¹¹⁵⁹.

Yeni kanunla temin edilecek gelirin % 45'inin KGM'ye , % 40'ı özel idarelere, % 15'i belediyelere verilmesi ve bu paranın, son sayımdaki nüfus miktarına göre bunlar arasında paylaşılması da kararlaştırılmıştır.

Bu konuda daha sonra 1957'de yeni bir düzenlemeye gidildiğini görmekteyiz. Bu düzenlemeye göre, KGM kuruluş yasasının 19. maddesinde tanımlanan Dahili İstihlak Vergisi ile 3828 sayılı yasa gereğince alınan akaryakıt istihlak ve yol vergisi kaldırılmıştır. Bunların yerine 1 Mart 1957'de yürürlüğe giren 6802 sayılı yasa ile *Akaryakıt İstihsal Vergisi* yürürlüğe girmiştir. Bu yasa ile Karayolları Genel Müdürlüğü'ne ayrılan pay % 40'a, İl Özel İdareleri'ne ayrılan pay da % 22'ye inmiştir. “*Kullanan öder*” prensibinden yola çıkılarak uygulanan bu vergi ile yollar kendi gelirleriyle kendilerini ayakta tutmaya başlamışlardır. Bu verginin dayandığı mantığa göre, yolların ıslahı sonucunda karayolu taşıma hacmi arttıkça, bunun paralelinde artan akaryakıt sarfiyatı ile yollara harcanacak para

¹¹⁵⁷ **Gös.yer**

¹¹⁵⁸ 1 para 2.5 kuruştur.

¹¹⁵⁹ **Zafer**, 26 Şubat 1952

da kendiliğinden her yıl artacaktır. Türkiye karayollarındaki uygulama, bu mantığın doğruluğunu ispat etmiştir. 1948 yılında karayolu harcaması içerisinde genel bütçe katkı payı % 82 iken, bu pay 1955'te % 61 'e düşmüştür¹¹⁶⁰.

d. Bono Satışı

Karayolları yapımını yoğun bir şekilde sürmesi, bu konuda yeni finansman kaynaklarına yönelmeyi zorunlu kılmıştır. Bir yandan KGM bütçesine her yıl tatmin edici rakamlar konurken, diğer yandan, bono satışına yönelinmiştir¹¹⁶¹. Karayolları programına 24 bin km. gibi büyük bir rakamın dahil olması, buna karşın o dönemki olanaklarla yılda ancak 1000-1200 km. yol yapılabilmesi, hedefe ulaşmak için böyle bir önlemi haklı kılmaktadır. Zaten gerek KGM'nin kurulmasından önce kabul edilen 31.05.1949 tarih ve 5416 sayılı kanunda, gerekse 5539 sayılı KGM'nin Kuruluş ve Görevleri'ne yönelik kanunun 33. maddesinde, buna yönelik bir yetki söz konusudur.

İşte bu yetkiler sonucunda, Mart 1954'te , yıllık miktarı faizleriyle birlikte 50 milyon lirayı geçmemek üzere 250 milyon liraya kadar bono satışı yapılabilmesini öngören kanun mecliste kabul edilmiştir¹¹⁶².

4. Karayolu Ulaşım Araçlarına Yönelik Gelişmeler :

a. Ulaşım Araçlarının Artışı :

Karayollarının hem nicelik olarak artışı hem de nitelik olarak kalitesinin yükselmesi, bu dönemde karayolu ulaşım araçlarındaki artışı da beraberinde getirmiştir. İstatistik Genel Müdürlüğü'nün 1956 başında hazırlanmış olduğu istatistiğe göre, Türkiye'de belediyelere kayıtlı 28.599 otomobil, 30.250 kamyon ve 6671 motosiklet vardır. Otomobillerin 15.782'si özel, 10.508'i taksi, 2309'u da resmi plakalıdır¹¹⁶³. En fazla otomobili olan iller sırasıyla şöyledir:

İstanbul	: 10.688
Ankara	: 5203
İzmir	: 2482
Seyhan	: 834

¹¹⁶⁰ **Karayolları Bülteni**, Yıl:7, S: 82, (Ağustos 1957),s. 3

¹¹⁶¹ Bu tip önlemlere o dönemde ABD gibi ülkeler bile gidebilmektedir. Öyle ki ABD, 1950 yılına kadar çıkardığı bonolarla 4.5 milyar dolar borçlanmıştır. (Hidayet Erbil, "Yollarımızın Bonolarla Finansmanı", **Karayolları Bülteni**, Yıl:3, S: 44, (Haziran 1954), s.4)

¹¹⁶² **TBMMZC**, D:9, C:29, 62. Birleşim, 09.03.1954, s.551

¹¹⁶³ **Cumhuriyet**, 20 Şubat 1956

Markalara göre tüm Türkiye’de Cadillac sayısı 1955 sayımına göre 71 tanedir. Bunların 37’si İstanbul’da, 14’ü Ankara’da, 6 ‘sı İzmir’de, 3’ü de Seyhan(Adana)’dadır.

Karayollarının artışıyla birlikte, yük taşımacılığının demiryolundan karayoluna kayması, kamyonculuğun kârlı bir sektör olarak ortaya çıkması, yabancı yatırımcıların da ilgisini çekmiştir. Ulaşım alanında yatırım yapan yabancı şirket yöneticilerinin ülkemize gelerek birtakım girişimlerde bulunmaları bu döneme rastlar. Şüphesiz yabancı şirketlerin ülkemizde faaliyet göstermek istemelerinde “*Yabancı Sermayeyi Teşvik Kanunu*”nun etkisi de göz ardı edilemez.

1953 ortalarından itibaren, İzmir’de bir traktör ve kamyon fabrikası kurulacağı yönünde haberler çıkmıştır¹¹⁶⁴. Buna yönelik olarak iki önemli banka (adı verilmiyor), kurulacak bu fabrikaya sermaye ile katılmak için başvurmuşlardır. Ayrıca, Türkiye Sanayii ve Kalkınma Bankası da geniş kredi yardımında bulunmak konusunda Avusturyalı 3 fabrika ile anlaşma imzalamıştır. Fabrikanın üreteceği traktör ve kamyonların lastikleri için gerekli kauçuk, hammadde halinde dışarıdan getirilecektir.

Yine 1953 yılının sonlarında bu kez Almanların bir karoser fabrikası kurma girişimini görmekteyiz. Kamyon ve otobüs sanayinin önemli ismi Bussing şirketinin sahibi H.Egger Bussing, İzmir ya da İstanbul’da bir karoser fabrikası kurmak için ilgili bakanlıklarla temasa geçtiği, yine gazete sütunlarına yansımıştır¹¹⁶⁵.

Yukarıda sözü edilen girişimler sonuçsuz kalmış, bu kez 1955 yılında Amerikalılar daha ciddi bir tavırla ülkemize gelmiş ve kısa zamanda yetkililerle görüşüp anlaşmışlardır. Amerikan *Federal Motor Truck Company* ile *MKE*, *Ziraat Bankası*, *Türk Express Bank*, *Çukurova Tarım Satış Kooperatifleri Birliği* ve *İzmir Tarım Satış Kooperatifi* arasında imzalanan anlaşma gereğince, merkezi Ankara’da olmak üzere “*Federal Kamyonları T.A.Ş.*” adlı bir şirket kurulacaktır¹¹⁶⁶.

Bu şirket, *Federal Motor Truck Company*’nin Amerika’da imal edeceği 10 tona kadar olan çeşitli askeri ve sivil, motorlu nakil vasıtaları ile bunlar için gerekli vinç vb. aksamı ve Amerikan ürünü tüm kamyon ve binek otomobilleri yedek parçalarını imal edecektir. Plâna göre şirket, Kırıkkale’de mevcut tesislerin bir kısmında, amacına uygun hazırlıklar yapıldıktan sonra hemen faaliyete geçecek, ilk altı ayda 250 ve faaliyet yılı sonunda da 1000 kamyon yapacaktır. Gelecek yılların programının, 5 yıl içinde yılda en az

¹¹⁶⁴ **Cumhuriyet**, 12 Haziran 1953

¹¹⁶⁵ **Cumhuriyet**, 5 Aralık 1953

¹¹⁶⁶ **Cumhuriyet ve Zafer**, 13 Ocak 1955

5000 kamyon imal edecek şekilde hazırlanması da öngörülmüştür. Yedek parça imali için en uygun yerin Eskişehir olacağı düşünülmüştür.

Şirketin sermayesinin 8 milyonu Amerikan firması, 9 milyonu MKE ile Ziraat Bankası, ve 3 milyonu da Türk Express Bankası tarafından taahhüt edilmiştir¹¹⁶⁷.

Sonuçta fabrika 1959' da İstanbul Tuzla'da 200 bin metrekarelik arazi üzerinde kurulmuş ve imalâta başlamıştır¹¹⁶⁸. Yukarıda da değinildiği gibi fabrikanın ilk yıl hedefi 1000 kamyonudur.

Ulaşım konusuyla doğrudan ilgisi olmamakla birlikte, ülkemizde tarım aleti olmanın yanında, bir ulaşım aracı olarak da kullanılan traktörün ülkemizdeki gelişimine de kısaca değinmekte yarar vardır.

DP döneminde köylünün kalkınmasına yönelik programlar, alınan kredi ve yardımların bir kısmının tarıma yönelik oluşu, köylüyü hem rahatlatmış, hem de makineli tarıma onları sevk etmiştir. Bunun sonucu olarak, köylüde traktör kullanmaya doğru bir eğilim gelişmiştir. Bu eğilimi gören DP yöneticileri, öncelikle İngiliz *Brockhouse Engineering Company* firmasına 500 bin sterlinlik ve 1000 traktörlük bir sipariş vermişlerdir. Sipariş edilen traktörler, bu firma tarafından İzmir Enternasyonal Fuarı'nda teşhir edilmiştir¹¹⁶⁹.

Nüfusunun çoğunluğu kırsal alanlarda yaşayan, geçimini tarımla sağlayan Türkiye'nin tarımsal potansiyeli, traktör üreticilerini de harekete geçirmiştir. İlk harekete geçen de bir Amerikan şirkettir.

Minneapolis-Moline adlı bu şirket, Türkiye'de 20 milyon sermayeli, *Minneapolis-Moline Türk Traktör ve Ziraat Makineleri A.Ş.* adı altında bir fabrika kurmuştur. Sermayenin 6'şar milyonunu *Minneapolis-Moline* ve *Ziraat Bankası*, 2'şer milyonunu *Türkiye Ziraat Donatım Kurumu* ve *Çukobirlik*, 3 milyonunu *Tariş* ve 1 milyonunu da *MKE* karşılamışlardır¹¹⁷⁰.

Fabrikanın Ankara Gazi Çiftliği yanında kurulması, ilk yıl 1000 traktör ve ekipman montajı yapılması plânlanmıştır. Üretim için gerekli malzemenin % 75'ini kendi yapabilecek şekilde plânlanan fabrikanın, 2. yılında bu % 75'in yarısını buradaki fabrikada yapabilecek düzeye gelmesi öngörülmüştür¹¹⁷¹.

¹¹⁶⁷ **Cumhuriyet**, 18 Ocak 1955

¹¹⁶⁸ **Zafer**, 19 Mart 1959

¹¹⁶⁹ **Türk-Anglo Amerikan Postası**, Yıl: 6, S: 63/10, (Mart 1953) , s.7

¹¹⁷⁰ **Cumhuriyet**, 13 Kasım 1954

¹¹⁷¹ **Gös. yer** (Şirket Yönetim Kurulu Başkanı Mithat Dülge'nin açıklaması)

Özel bir kanunla THK'dan MKE'ye devredilen uçak motor fabrikasını alarak¹¹⁷² Mayıs 1954'te kuruluş hazırlıklarına başlayan fabrika, 4 Mart 1955'te açılmıştır. Başbakan ve Genelkurmay Başkanı dahil ülkenin birçok üst düzey yöneticisinin ve ABD büyükelçilik mensuplarının katıldığı görkemli açılıшта, fabrikada monte edilmiş olan ilk traktör, Adnan Menderes'e hediye edilmiştir¹¹⁷³. Fabrika, ilk parti 100 traktörü Nisan ayının başında Türkiye Ziraat Kurumu'na teslim etmiştir¹¹⁷⁴.

1956'ya gelindiğinde şirketin genel müdürü W.F. Foss, yaptığı basın açıklamasında, ülkede 24 milyon insanın 16 milyonunun tarımla uğraştığını, ülkede 91 bin traktör bulunduğunu, ekilen arazinin sadece % 10'unda traktör kullanıldığını, Türkiye'nin 35 bin traktöre daha ihtiyacı olduğunu belirtmiştir¹¹⁷⁵.

Traktörün popüler bir araç haline gelmesi, ülkemizde traktör ve ziraat makinesi ithal ederek ticaret yapan firma sayısında da patlamaya neden olmuştur. 1939'da bu ticareti yapan firma sayısı 6 iken , 1953 yılında bu sayı 120'ye ulaşmıştır. Kontrolsüz ithalat, traktör tiplerinin çeşitlenmesine neden olmuştur. Öyle ki 1956 itibarıyla ülkede 168 tip traktör tespit edilmiştir¹¹⁷⁶. Bu çeşitlilik bir süre sonra parça sorunun gündeme getirmiştir. Çünkü her bir tip için değişik parçaları getirilmesi, külfetli bir uğraş haline gelmiştir. Traktör konusunda ithalat patlamasının yaşanması, kamuoyunda “Kendi traktörümüzü yapabilir miyiz ?” tartışmalarının başlamasına da ortam hazırlamıştır.

Bu arada ulaşım araçlarının artışının bir diğer olumlu sonucu, halkın kültürel düzeyinin yükselmesidir. Yolların artışı, ulaşımın kolaylığı, eğitim-kültür alanına da olumlu bir şekilde yansımıştır. Gazete ve dergi tirajlarının ülkede o dönemde çok düşük seviyededir ve bunun en önemli nedeni okur-yazar azlığıdır. Ulaşım ile ilgili olan önemli bir neden de basın ürünlerinin dağıtım sistemindeki verimsizliktir. Anadolu'nun birçok ilçe ve kasabasında o dönemde bayii bile yoktur. Bayii bulunan kasabaların çoğunda da halk bir haftada çıkan gazeteleri toplu olarak alabilmekte, bayat haber okumaya mahkum kalabilmektedir.

Ülkenin iki önemli şehri olan Ankara ve İstanbul'da basılan gazeteler bile günlük olarak sadece kendi şehrinin okuyucusuyla buluşabilmekte, Ankara gazetesi İstanbul'a, İstanbul gazetesi Ankara'ya birkaç gün sonra gidebilmektedir. 474 km.lik Ankara-İstanbul

¹¹⁷² Bu satın alma bedeli Cumhuriyet'e göre 6 milyon, Zafer'e göre 8.5 milyon liradır.

¹¹⁷³ **Cumhuriyet**, 5 Mart 1955 ; **Zafer**, 5 Mart 1955 (Zafer burada Menderes yerine “en büyük çiftçi” tabirini kullanmıştır.)

¹¹⁷⁴ **Cumhuriyet**, 7 Nisan 1955

¹¹⁷⁵ **Zafer**, 27 Ocak 1956

¹¹⁷⁶ Latif Ayrınlı, “Kendimizi Aldatmayalım !”, **Cumhuriyet**, 17 Şubat 1956

yolunun güzergâhının kısaltılması, yolun modernize edilmesi, işte bu durumu ortadan kaldırmış, halkın kendi ili dışından gelen gazeteleri de günlük okuyabilmesine olanak vermiştir.

Artışın olumsuz yönü ise trafik kazalarında görülmüştür. KGM Trafik İstatistiklerine göre 1952’de 2451 kaza meydana gelmiştir. Bu kazalarda 1283 kişi ölmüş, 9108 kişi yaralanmıştır. Kazaların % 33’ü, ölümlerin % 75’i şehirler arası yollardadır. Şehirler arası yollardaki ölümlü kazaların en önemli nedeni aşırı sürattir. Bu neden, tüm ölümlü kazaların % 44’ünü bulmaktadır.

b. Karayolu Artışının Taşıma Ücretlerine Etkileri

Artan karayolu ağı, maliyetin de ucuzlamasına neden olmuştur. Örneğin eşya nakliyatının maliyeti konusunda 1947-1951 yıllarını kapsayan bir hesaplamada, 1947’de karayollarında eşya naklinin ortalama bir ton/mili yaklaşık “13 cent”e mal olurken, 1951’de bu rakamın “7 cent”e düştüğü görülmektedir¹¹⁷⁷.

Cummings’e göre Haziran 1950’den 1951 Haziranına kadar geçen sürede nakil maliyetlerinde meydana gelen azalışın bir sonucu olarak, yıllık tasarrufun 32 milyon doları bulunduğunu, Türk Hükümeti’nin bu bir yılda yolların bakımı ve yapımına sarf ettiği para ve buna ek olarak Amerikan makinelerinin amortismanı, 24 milyon dolardan daha az tutmaktadır¹¹⁷⁸.

KGM’ne bağlı Plânlama ve Programlama Fen Heyeti’nin 1952 ‘yi kapsayan bir araştırmasında, yolların gelişmesi sonucunda zamandan 85 milyon, lastikten 19 milyon, akaryakıttan 70 milyon, kazalardan 9 milyon ve tamirattan da 23 milyon olmak üzere toplam 206 milyon liralık tasarruf sağlanmıştır¹¹⁷⁹.

Maliyetin düşmesinin bir nedeni de artan otobüs-kamyon rekabetidir. Daha önce de değinildiği gibi kamyonla yolcu taşıyanlar bir tarafa, kamyonunu bozup otobüs yaptıranlarla bu işe para bağlayanların sayısı artmış, bu da ücretlere yansımıştır.

KGM tarafından hazırlanan aşağıdaki cetvel, 1949 ve 1951’de, Ankara’dan Türkiye’nin 5 önemli şehrine gidiş-gelişte seyahat sürelerini göstermektedir:

¹¹⁷⁷ Herbert J. Cummings, “Türkiye’nin Karayolları Programı ve Geçici Bir İktisadi Tahlil”, Çev. E.Tümel, **Karayolları Bülteni**, Yıl: 1, S. 14, (Aralık 1951), s.10

¹¹⁷⁸ Cummings, **a.g.m.**, s. 10

¹¹⁷⁹ **Karayolları Bülteni**, Yıl: 3, S. , (Nisan 1953), s.3

Tablo 77
(Türkiye'nin 5 Önemli Şehrine Gidiş-Geliş Seyahat Süreleri)

Ankara'dan	Yolun otobüsle süresi (saat)		Ton başına nakil bedeli (lira)		Yolcu başına nakil bedeli (lira)		Azalma Miktarı (lira)		Azalış Yüzdesi	
	1949	1951	1949	1951	1949	1951	Ton başına	Yolcu başına	Ton başına	Yolcu başına
İstanbul'a	18	14	120	45	15	10	75	5	62	33
Kayseri'ye	11	9	55	30	8.5	6	15	2.5	33	30
Zonguldak'a	14	9	100	60	15	9	40	6	40	40
Samsun'a	20	16	150	50	16	11	100	5	66	31
Konya'ya	9	5	100	30	10	5	70	4	70	50

Kaynak: Cummings, a.g.m., s. 12

Yukarıdaki tabloyu etkileyen faktörlerden birisi de 1948'de önce bu şehirlere giden yolların bir kısmının 12 ay boyunca geçit verir halde olmaması, 1951'de ise, kar küreme vb. makineler sayesinde yılın her ayında geçit verir hale getirilebilmesidir.

Ayrıca araç ömürleri ve sayıları da artmıştır. Aşağıdaki tabloda, bazı illerdeki araç sayıları 1947 ve 1951 yılları baz alınarak verilmektedir :

Tablo 78
(1947 ve 1951 Yıllarında Bazı İllerdeki Araç Sayıları)

	1947			1951		
	Otomobil	Otobüs	Kamyon	Otomobil	Otobüs	Kamyon
İstanbul	2052	195	1020	4495	346	2677
Konya	47	48	263	86	81	436
Elazığ	27	11	111	35	5	98
Adana	135	53	257	256	81	339
İzmir	387	142	430	959	318	759
Samsun	78	36	175	114	60	185
Trabzon	49	32	205	103	66	339

Kaynak: Cummings, a.g.m., s. 14

5. DP ve CHP'nin Karayollarına Yönelik Tartışmaları :

DP'nin iktidara gelmesiyle birlikte iki parti arasında, 1946'dan beri süregelen polemikler, yeni bir boyut kazanmıştır. CHP iktidarı sırasında DP'nin gündeme getirdiği çeşitli türden suçlamalar, bu kez CHP tarafından DP'ye karşı yapılmaya başlanmıştır. DP de bu duruma reaksiyon vermekte gecikmemiş, 27 yıllık CHP iktidarını sorgulayıcı bir

tavırla CHP'ye karşılık vermeye başlamıştır. Karşılıklı bu suçlamalar, bayındırlık ve ulaşım konularına da sıçramıştır¹¹⁸⁰.

DP'nin ilk Ulaştırma Bakanı Seyfi Kurtbek, bakanlığı enkaz olarak devraldıklarını, bakanlık borçlarının 130 milyon lirayı bulduğunu, teşkilatı ıslah için 750 milyon lira gibi bir paraya ihtiyaç olduğunu söylemiş, CHP hükümetlerini, malzemeye kıymet vermekten ziyade gösterişe kıymet vermekle suçlamış, kendilerinin gereksiz istasyon binaları kurmak yerine, yolu, rayı makineyi ıslah edeceklerini vurgulamıştır¹¹⁸¹.

Polemiklerden birisi, Vecdi Diker ile ilgilidir. Karayolları konusunda önemli hizmetleri bulunan ve KGM kurulduğunda bu teşkilatın genel müdürlüğüne getirilen Vecdi Diker, DP'nin iktidara gelmesiyle görevinden alınmıştır. Bu konuda çeşitli söylentiler dolaşmaktadır. Bunların en önemlisi, *“bazı milletvekilleri tarafından anayol güzergâhlarının kendi memleketlerinden geçirilmesinde ısrar etmeleri ve Bayındırlık Bakanlığı'nın da bu istekleri onaylaması¹¹⁸²”* iddiasıdır. Bu durum karşısında Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoglu aşağıdaki açıklamayı yapmıştır: *“Bazı gazetelerde Karayolları eski genel müdür vekili Diker'in istifasına neden olarak yol güzergâhlarının değiştirilmesi için milletvekilleri tarafından yapılan teşebbüslerin, tarafımdan uygun karşılanması ve Ankara-İstanbul yolunun, seçim bölgesi olan Eskişehir'den geçirilmesi için plânda değişiklik yapılmasını istemekliğim ileri sürülmekte ve bu habere dayanarak 31.3.1951 tarihli Ulus Gazetesi'nde H.Cahit Yalçın, bir başmakale neşretmiş bulunmaktadır.*

1- Evvelce de açıklandığı gibi Vecdi Diker, Bayındırlık Bakanlığı müşaviri bulunmakta ve vekaleten KGM vazifelerini ifa etmekteydi. Kendisi genel müdür vekilliğinden istifa etmiş olmayıp, aslî vazifesine iade edildikten sonra müşavirlikten ayrılmıştır.

2- Daha muhalefet sıralarında iken bayındırlık işlerinin şahsi görüş ve tefsirler altında hedefsiz yürütüldüğünü tenkit etmiş ve plânsız çalışmanın ülkeye büyük zararları olduğunu örnekleriyle belirtmiştik. İktidar olarak bu hatalara düşmemek niyet ve azmindeyiz. (...)Bu itibarla, yol güzergâhlarının şu veya bu tesirlerle değiştirilmesi

¹¹⁸⁰ Örneğin Menderes, CHP iktidarı döneminde en ihmal edilen konuların karayolları ve liman tesisleri olduğunu söylemiş, adeta CHP'nin demiryolu siyasetinin karşısına karayolu ve denizyolunu koymuştur. Bu savını çeşitli rakamlarla destekleme çalışan Menderes, 1950 'de stabilize yollar uzunluğunun 15 km. olmasına karşın 1955'te 27 bin km. yi geçtiğini, yine 1950'de karayollarına bütçeden verilen tahsisatın ek ödenek ve diğer paralarla 64 milyon olmasına karşılık, 1954 bütçesinde 192 milyon, 1955 bütçesinde de 302.5 milyon olarak gerçekleştiğini, 1950'den 1954 sonuna kadar karayolları için harcanan paranın 827 milyonu bulunduğunu belirtmiştir. (Zafer, 19 Şubat 1955)

¹¹⁸¹ Zafer, 10 Ekim 1951

¹¹⁸² Akşam, 21 Mart 1951

yolundaki iddialar, hiçbir akla ve esasa dayanmamaktadır. Eski genel müdür vekili ile de bu hususta herhangi bir konuşma da cereyan etmemiştir¹¹⁸³.”

H. Cahit Yalçın 'ın yanı sıra, basının bazı önemli kalemleri de bu konuda Diker'den yana bir tavır takınmışlardır. Bunlardan birisi, A.Emin Yalman'dır. Yalman, “20 bin km.lik yol programı sihirli bir şekilde aldı yürüdü. Şimdi de yüz binlerce km.lik yol programından bahsedilmeye başlandı¹¹⁸⁴. “ şeklinde bir ifade kullanarak Diker dönemini övmüştür. Bayındırlıkta görevli bazı kişileri “fen ölçüsüyle mürteci” şeklinde nitelendiren Yalman, bu kişilerin, Amerika'dan gelecek ihtisas ve teçhizatın yardımı söz konusu olunca kıyametleri kopardıklarını, “Bize para versinler, biz yol yapmasını biliriz.” dediklerini bunlardan birinin, ülkemizde Sivas-Erzurum demiryolu inşaatını başaran ve ülkemize pek çok demiryolu yapmış bir kişi olduğunu söylemiştir¹¹⁸⁵. Yalman, Amerikan Yollar İdaresi'nin karayollarımızla ilgilenmesinin de Diker sayesinde olduğunu iddia etmiştir.

Yalman'a hükümetten yanıt gecikmemiştir. Kemal Zeytinoğlu, Yalman'ın iddialarının kendilerinde üzüntü yarattığını belirttikten sonra, “(...) Bir umum müdür vekilinin, asli vazifesi olan müşavirliğe iade edilmesi gibi devlet idaresinin çok basit gündelik bir muamelesini en başta gelen bir devlet meselesi haline koymakta tereddüt etmeyen A.Emin Yalman'ın bu gayretindeki maksadı anlamak güçtür¹¹⁸⁶.” şeklinde bir açıklama yapmıştır.

Yalman'ın bu iddialarına iktidar partisinin diğer bir yanıtı, Enver Ayanlar adlı bir yüksek mühendis aracılığı ile olmuştur. *Zafer*'deki yazısında Ayanlar, 1948'de Bakanlığın 9 yıllık yol programına başladığını, birinci 3 yılda 7184 km. yol yapılmasının öngörüldüğünü, şimdi ikinci 3 yıla başladığını, birinci üç yılda yapılması gereken 7184 km.nin kaç km.sinin yapılabilmiş olduğunu ve yapılabilenlerin, programdaki fiyatlara nazaran maliyetlerinin ne durumda olduğunu, Yalman'dan kamuoyuna bildirmesini istemiştir¹¹⁸⁷. Ayrıca, Yalman'ın “Türk mühendislerinin çürük yol yaptıkları” iddiasını, “cahillik” olarak nitelendirmiştir¹¹⁸⁸. Amerikan Yollar İdaresi'nin karayollarımıza gösterdiği ilginin nedeninin ise, Yalman'ın iddia ettiği gibi Diker'in kişiliğinden

¹¹⁸³ **Zafer**, 4 Nisan 1951

¹¹⁸⁴ **Vatan**, 20 Mart 1951

¹¹⁸⁵ Adı açıklanmasa da bu kişi A.Naci Demirağ' dır.

¹¹⁸⁶ **Zafer**, 23 Mart 1951

¹¹⁸⁷ **Zafer**, 29 Mart 1951

¹¹⁸⁸ **Gös. yer**

kaynaklanmadığını, Türk-Amerikan siyasi ilişkilerinin zorunlu bir sonucu olduğunu belirtmiştir. Sonuçta, Vecdi Diker'in yerine işadamı Daniş Koper¹¹⁸⁹ getirilmiştir.

Diğer bir çekişme konusu “Keskin yolu” ile ilgilidir. Buna göre, İl Genel Meclisinin 6 Ocak tarihli toplantısında, Keskin - İğdebeli yolu gündeme gelmiş, konuyla ilgili söz alan Necdet Ergür, yapılan yolun yol denecek halde olmadığını, buna rağmen kanunî mevzuata uyulmadan müteahhide para verildiğini, bu paranın, o zamanın valisi Avni Doğan tarafından ödendiğini söylemiş ve bu suçlama, ertesini gün *Zafer*'de çıkmıştır¹¹⁹⁰. Bu haber üzerine Avni Doğan, *Zafer*'e kendisine yönelik suçlamalara yanıt niteliğinde bir mektup göndermiştir. Doğan mektupta bu yolun, ilin yol programına dahil bir iş olduğunu ve İl Genel Meclisi kararıyla tahsisatın kabul edildiğini, bu yolun müteahhidi tarafından İl Bayındırlık Müdürü'nün yaptığı inşaat hakkında tarafsız hareket etmediğine dair vilayete zaman zaman şikayetin yapıldığını, bunun üzerine yetkili makam olarak Şose ve Köprüler Genel Müdürlüğü tarafından bir heyet oluşturularak iddiaların incelenmesinin vilayetçe istendiği, şikayet olunan makam vilayet bayındırlık müdürü olduğuna göre, işin mutlaka yetkili daire olan Şose ve Köprüler Reisliği'nce incelenmesinin kendisi tarafından ısrarla istendiğini, bu isteğin kabul edilip söz konusu reislik tarafından 3 kişilik bir heyet gönderilerek inceleme yapıldığını, görülen eksiklerin tespit edilip vilayete bildirildiğini, bunun 16 bin lira kadar olduğunu, müteahhide durumun bildirilerek eksiklerin tamamlanması istendiğini belirtmiştir.

Doğan ayrıca, müteahhidin 22.600 liralık teminatı bulunduğunu, bu yüzden 6400 lira isteyen müteahhide, ödemenin yapılabileceğini bildirdiğini, bu işlemten sonra iktidar değişikliği olduğunu, DP hükümeti kurulunca müteahhidin ilk rapora itirazı edip yeni bir başvuru yaptığı, durumun yeni idare tarafından da incelenmesini istediği, yeni hükümetin inceleme heyetinin raporuna göre, müteahhidin eksik yaptığı inşaat tutarının 16.600 liradan 3700 liraya indiğini belirtmiştir. Diğer taraftan bu yolun “muvakkat kabulü”nün dahi yapılmadığını ve müteahhidin 22.600 küsurluk tazminatının mahfuz olduğunu da iddia eden Doğan, bu nedenle ortada kaybolmuş bir millet menfaati mevcut olmadığını, kendisi tarafından yapılan kanunsuz bir işlemin de bulunmadığını belirtmiştir¹¹⁹¹.

¹¹⁸⁹ Koper, işadamı olmasının yanında, çeşitli tarihlerde Bayındırlık Bakanlığı'nda, Sular Genel Direktörlüğü, Su İşleri Reisliği Mıntıka Şefliği yapmış ve İller Bankası Yönetim Kurulu'nda iken Karayolları Genel Müdürlüğü'ne atanmış bir yüksek mühendistir. KGM görevini 5 yıl süreyle yürütecek ve Ekim 1957'de Bayındırlık Bakanlığı Müsteşarlığı'na getirilecektir.

¹¹⁹⁰ *Zafer*, 7 Ocak 1951

¹¹⁹¹ *Zafer*, 11 Ocak 1951

Doğan'ın bu mektubunu yayınlayan *Zafer*, yorumunda, mektubu “gerçekle taban tabana zıt” bulmuştur. Gazeteye göre işin içyüzü şöyledir: “*Keskin-İğdebeli yolu, üç kısımda yapılmış, 3 ayrı ihaleye tabî tutulmuştur. İlk iki ihale yolun hazırlık mahiyetinde olup, asıl yapımı 3. ihale oluşturmaktadır ve bedeli 187.801 liradır. İşte vilayetle müteahhit Ahmet Refikoğlu arasındaki ihtilaf, bu üçüncü kısım ihale üzerine başgöstermiştir.(...)*” Yine gazeteye göre daha taahhüt işinin başında müteahhit kötü niyetini göstermiş, İl Bayındırlık Müdürlüğü ihtar mektubuyla onu uyarmış, müteahhidin aldırmaazlığı üzerine valilik, Bayındırlık Bakanlığı'nın hakemliğini istemiştir.

İki parti arasında ulaşım politikaları konusundaki diğer bir çekişme konusu, CHP Genel Sekreteri Kasım Gülek'in Temmuz 1955'de Eskişehir İl Kongresi'nde yaptığı konuşmadır. Bu konuşmasında Gülek, 26 Nisan 1948 tarihinde ABD ile yapılan ve kendisinin de Bayındırlık Bakanı olarak imzasının bulunduğu anlaşmayı hatırlatarak, bu anlaşmaya göre Amerikalılar ile 9 yıllık bir programla 23 bin km.lik yol yapımı konusunda anlaşmışlarını, gelecek yıl bu programının süresinin dolacağını fakat DP'nin bu programı tamamlama konusunda geç kaldığını belirtmiştir.

DP yönetiminden Gülek'e yanıt gecikmemiş, 2 Temmuz'da Ulaştırma Bakanı ve Bayındırlık Bakan Vekili¹¹⁹² Muammer Çavuşoğlu radyodan bu iddiaları yanıtlamıştır¹¹⁹³. Çavuşoğlu konuşmasında, gerçekten böyle bir plânın CHP tarafından hazırlandığını söylemiş, “*Ne acı bir hakikattir ki, mevcudiyetini iddia ettiği yol plânının tatbiki için kendi vekilliği zamanında hazırlanan ve kanunlaşan 1948 bütçesinde yol inşaatı için konan para sadece 9.3 milyon liradır. Bu bütçede yolların bakımı ve sair masraflarla birlikte yollar için tahsis edilen bütün para nihayet 15 milyon lirayı geçmemektedir. O zaman yapılan hesaplara göre yollarımızın 1.5-2 milyar liraya baliğ olduğu düşünülürse, önümüzdeki yıl biteceği beyan edilen yolların, senede temin edilen 15 milyon lira ile 1956'da değil, bu tarihten tam yüz sene sonra biteceğini anlamak için basit bir hesap ameliyesi yapmak kâfi gelir*¹¹⁹⁴ (...)” şeklinde haklı bir çıkış yapmıştır. Gerçekten de bu yol programı hazırlanırken ortaya konulan hedef ile bütçeye konulan para tezat oluşturmaktadır.

Çavuşoğlu, konuşmasının daha sonraki bölümünde kendi iktidarlarının bu konudaki çalışmalarından bahsetmiş, daha il bütçelerini yaparken karayolu bütçesine 191'de 93 milyon, 1953'te 189 milyon ve 1955'te de 352 milyon koyduklarını söylemiş, köprüler konusunda CHP-DP dönemini karşılaştırmıştır.

¹¹⁹² Bu sırada Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu ABD'de 1 aylık inceleme gezisindedir.

¹¹⁹³ *Zafer* ve *Cumhuriyet*, 3 Temmuz 1955

¹¹⁹⁴ *A.g.g.*

Ekonomi ve Ticaret Bakanı Sıtkı Yırcalı da verdiği demeçte CHP'yi “Akaryakıt konusunda yanlış ifadeler kullanarak vatandaşı endişeye sevk etmek”le suçlamıştır¹¹⁹⁵. Ülkenin akaryakıt ihtiyacının, hükümetle Petrol Ofisi ve diğer petrol şirketlerinin karşılıklı anlayış ve işbirliği ile normal ölçüler içinde temin edildiğini söyleyen Yırcalı, 1955'in ilk 5 aylık süresinde bile akaryakıt ithalatının, CHP iktidarının son yılı olan 1949'un bir yıllık ithalatına karşılık geldiğini söylemektedir¹¹⁹⁶.

Fakat bir gerçek vardır ki, gerek döviz darlığının getirdiği iç nedenden kaynaklanan bir sorun olsun, gerekse Ortadoğu'daki bunalımın doğurduğu dış nedenden kaynaklanan bir durum olsun, Türkiye'de araç sahiplerinin temel şikayeti akaryakıt darlığıdır. Hükümet, bu konuda çeşitli tedbirler ve kısıtlamalar getirerek çözüm bulmaya çalışmıştır. Örneğin Ocak 1957'de bu konuda alınan tedbirlere bakıldığında, 18 beygir gücüne kadar olan taksilere günde 15 litre, daha yukarı beygir gücünde olanlara 20 litre yakıt verildiği, özel şahıslara ait araçların da bu kurala tabi olduğu, 2 günlük istihkakın toptan alınabileceğini ; şehir içinde çalışan ve tonajı 5 tondan aşağı olan kamyonlara günde 30 litre, yukarı olanlara ise 35 litre yakıt verildiği, doktor, veteriner ve basın mensuplarına ait araçlara ise günde 8 litre yakıt verildiği görülmektedir¹¹⁹⁷.

Bundan sonraki birkaç gün de DP'nin yayın organı *Zafer*'de, DP iktidarı döneminde yapılan yol faaliyetlerinin ayrıntılı bir şekilde verildiğini görmekteyiz¹¹⁹⁸. Aynı dönemde, KGM'nin çıkardığı dergide de CHP dönemi ulaşım politikalarını eleştiren yazılara rastlanmaktadır¹¹⁹⁹. DP'nin konuya bu kadar eğilmesi ve dört bir taraftan savunmaya geçmesi, kendilerinin de belirlenen hedefin az da olsa uzağında kalmalarının getirdiği buruklukla açıklanabilir.

¹¹⁹⁵ **Cumhuriyet**, 5 Temmuz 1955

¹¹⁹⁶ Yırcalı bu konuda yaptığı karşılaştırma şöyledir: “1949 yılında memlekete fiilen ithal edilmiş bulunan akaryakıt miktarı 450 tondan ibaretti. Bunun bedeli ise 60 milyon lirayı buluyordu. Halbuki zaman zaman zaman akaryakıt sıkıntısı çekildiği hakkındaki menfi rivayetlerin ortaya atılmaya başlandığı 1954'te ise 125 milyon liralık ve 1.1 milyon tonluk ithalat yapılmış bulunmaktadır. (...) İçinde bulunduğumuz 1955 yılında ise, 5 aylık bir müddet zarfında 450 bin ton raddesinde fiili ithalat yapılmıştır.”(A.g.g.)

¹¹⁹⁷ **Zafer**, 9 Ocak 1957

¹¹⁹⁸ **Zafer**, 5, 6 ve 7 Temmuz 1955

¹¹⁹⁹ Bu yazılardan birinde Kemal Cündübeyoğlu, demiryolu politikasının başarılı olduğunu, fakat demiryoluna paralel olarak karayolunun da geliştirilmesinin gerekliliğinin unutulduğunu, özellikle II.Dünya Savaşı'ndan sonra “demir ağlarla ördük memleketi dört baştan” parolasının halk tabakaları arasında fazlaca bir anlam ifade etmemeye başladığını, muhalefetin –yani DP'nin- halkın düşüncelerini dile getirip, ülkenin yol ihtiyacını belirttiğini ve karayolu davasını programına aldığını belirtmektedir. (Kemal Cündübeyoğlu, “Türkiye'nin Yol Davası”, **Karayolları Bülteni**, S. 60, Ekim 1955, s.5-6) Cündübeyoğlu'nun konuşmasının sonunda belirttiği nokta tartışmalıdır. Burada iç dinamiklerden çok, ABD ile ilişkilerin sonucu olan dış dinamiklerin daha ağır bastığı söylenebilir.

Dönemin sonlarına doğru iki parti arasındaki tartışmalı ve kavgalı oturumlar arasında, muhalefetin bayındırlık işlerine ve dolayısıyla yol işlerine yönelik suçlamalarını da görmekteyiz. Bu suçlamaların odak noktasını, “Başbakan ve bakanların mensup bulunduğu illere çok daha fazla kaynak aktarılması” oluşturmaktadır. Muhalefet partisi CHP, özellikle 3 ile, Başbakanın ili Aydın’a, birkaç bakanın şehri Eskişehir’e ve Bayındırlık Bakanı Tevfik İleri’nin Samsun’una eleştiri yöneltmektedirler. Eskişehir’de yol yapımı için 64 makine bulunurken, Konya’da 54, Kars’da 11 makine bulunması eleştirisini, Bayındırlık Bakanı Tevfik İleri kendi ili Samsun’da 16 makine olduğunu söyleyerek yanıtlamıştır¹²⁰⁰. Yine CHP’nin iddiasına göre, Sivrihisar-Çifteler yolu gereksizdir ve Eskişehir’den olan bakanların nüfuzuyla yapılmıştır. İleri, bunun da bir iddiadan ibaret olduğunu söylemiştir.

İleri, CHP’nin kendi dönemlerinde doğu kalkınması için bütçeye her yıl 10-15 milyon lira konurken, DP döneminde böyle bir paranın konmadığını ileri sürdüklerini, halbuki 8 yıl zarfında bu bölgeye yol davası için ayrılan paranın 800 milyonun üzerinde olduğunu belirtmiş ve bu yollar ile harcanan paraları aşağıdaki şekilde açıklamıştır :

Tercan-Aşkale	22.168.000
Artvin-Sirya	17.650.000
Bingöl-Solhan-Muş	11.000.000
Urfa-Mardin-Nusaybin	12.200.000
Cizre-Irak sınırı	6.500.000
Van-Hakkari	6.600.000
Şiveland-Bajirge İran sınırı	25.500.000
Gürpınar-Başkale-Hakkari	15.000.000
Muş-Varto-Erzurum	5.000.000
Ilıca- Karakapı	3.000.000
Mardin-Midyat-Cizre	3.500.000
Cizre-Şırnak-Hakkari	10.000.000

6. Trafik Kanunu’nun Kabulü ve Yol (Trafik) Polisliğinin Kurulması :

1948’den sonra hızla yeni yollar yapılması, buna paralel olarak karayollarında seyreden araç sayısının artışı ve karayolunun demiryoluna tercih edilişi sonucu, trafik kazalarında da bu dönemde bir artış görülmektedir. O dönemde trafiği yöneten kurallar,

¹²⁰⁰ Zafer, 18 Ocak 1959

mahallî belediyelerce hazırlanan ve birbirine uymayan birtakım hükümleri içeren talimatnamelerden ibarettir¹²⁰¹. Bir ilde normal sayılabilen bir hareket, diğer ilde yasaktır. Ayrıca belediyeler, kurallara uymayan hareketleri bir gelir kaynağı olarak gördüğünden, yasaklar konusunda abartılı hareketler içerisine girmektedirler.

Bu durum daha CHP iktidarının son dönemlerinde hükümeti önlem almaya itmiş, ilk önlem olarak da Bayındırlık ve Ticaret Bakanlığı temsilcilerinden bir komisyon oluşturulmuş, bu komisyon bir genelge hazırlayarak illere göndermiştir¹²⁰².

Buna göre, araçlı kontrol ekiplerinin kurulması öngörülmüştür. İlk ekip, 12 Kasım'da Ankara-İstanbul yolu üzerinde çalışmalarına başlamıştır. Ayrıca trafik emniyeti için bir kanun tasarısı hazırlama girişimleri de bu tarihte başlamıştır. Bu kanun hazırlanıncaya kadar kazaların en önemli nedeni olan *içkili araba kullanmak* yasaklanmıştır. Bir diğer önemli kaza nedeni sayılabilecek *kamyon ve otobüslerin üstünde ve çamurluğunda insan taşımak* yasaklanmıştır.

Kaza nedenlerinden birisi de o dönemde şoförlerin ya ehliyetsiz olmaları ya da ehliyeti olanların da bunu mahalli belediyelerden, nüfuzlarını kullanarak edinebilmeleri sonucu, hiçbir sınava tabî olmadan trafiğe çıkabilmeleridir.

Diğer taraftan 1950'ye gelindiğinde Ulaştırma Bakanı Kemal Satır, mecliste yaptığı açıklamada dünyada kaza oranı en az ülkelerden biri olduğumuzu söylemiştir. Satır bu açıklamasını rakamlarla desteklemiştir. Buna göre, dingil km.ye düşen miktar İtalya ve Romanya'da 0.04, Fransa'da 0.09, Belçika'da 0.11, Almanya, Çekoslovakya ve Bulgaristan'da 0.12, Macaristan'da 0.28 ve Yunanistan'da 0.29 iken, Türkiye'de bu oranın 0.08 olduğunu belirtmiştir¹²⁰³. Bakanın "tüm dünyada" gibi bir ifade kullanıp sadece Avrupa ülkelerinden rakamlar vermesi, bu konudaki inandırıcılığına gölge düşürmektedir.

Ulaştırma Bakanı'nın bu iddiasına, karşıt iddialar da vardır. Örneğin Cündübeyoğlu'na göre, "1943'te 500 bin km.ye 1.15 kaza düşerken, 1949'da bu oran 3.75'e yükselmiştir¹²⁰⁴."

¹²⁰¹ O dönemde trafik mevzuatıyla ilgili olarak, 1580 sayılı *Belediye Kanunu*'nun 15. maddesinin 10. fıkrasına istinaden mahallî belediyelerce hazırlanmış talimatnameler ve ayrıca 2559 sayılı *Polis Vazife ve Salahiyetleri Kanunu*'nun 19. maddesinden başka herhangi bir hüküm yoktur. 19. madde ile, "*Sokak, meydan ve umuma mahsus yerlerde intizamı temin ve seyrüsefer talimatnamesindeki vasıflara uygun olmayan vasıtaları işletmekten men keyfiyeti*" polise verilmiştir.

¹²⁰² **Zafer**, 13 Kasım 1949

¹²⁰³ **TBMMZC**, D:8 C:24, İc:2, Birleşim :55, 24.02.1950. Satır'ın, "(...)Hatta getirttiğimiz Amerikalı mütehasıs bu az kaza karşısında, kabiliyetimizin azlığını görmüş ve kabiliyetinizi biraz daha artırınız, zararı yok biraz daha fazla kaza yapın demiştir.(...)" şeklindeki sözleri üzerine, mecliste "Amerikan kafası !" sesleri yükselmiştir.

¹²⁰⁴ Kemal Cündübeyoğlu, "Şehirlerarası Seyrüsefer ve Yeni Bir Tasarı", **Zafer**, 19 Mayıs 1951

Trafik kazaları, DP'nin iktidar olduğu dönemde de artarak sürmüştür. Gerçekten de söz edilen yıllar, günümüze kadar çözümlenemeyen bir yara olarak gelen bu sorunun başlangıç yılları olarak kabul edilebilir. Daha önce münferit birkaç olaydan ibaret olan trafik kazaları, artık gazetelerin ilk sayfalarında da sık sık yer almaya başlamıştır.

Ekim 1951'den itibaren konunun kamuoyunda fazla miktarda yer ettiği ve bu konuda verilen demeçlerin, yazılan makalelerin arttığı görülmektedir. Konuyla ilgili açıklama yapma gereği duyan Emniyet Genel Müdürü Servet Sürenkök'ün verdiği rakamlar çarpıcıdır : “(...)Amerika'da 1946'da otomobil mevcudu 33.995.817 iken, aynı yıl otomobil kazasında ölen 1411, yaralanan 100 bin civarındır. Bizde ise, 1943'te askeri araç hariç motorlu vasıta yekunu 9421'dir.Ölenler 61, yaralananlar 588 kişidir. 1949'da motorlu vasıta yekunu 24.374, ölü 696, yaralı 4314'tür. 1950'nin ilk altı ayında ise, vasıta sayısı 29.117'ye çıkmış, ölü sayısı 376, yaralı 3451 olmuştur¹²⁰⁵(...)”

Sürenkök, Amerika'da bir otomobilin ölümlü kaza oranının % 0,08 iken, ülkemizde bu oranın % 2 olduğunu , yine Amerika'da her yüz otomobilden üçünün yaralamalarla sonuçlanan kazaya neden olduğunu, bunun ülkemizde % 23 olarak gerçekleştiğini belirtmektedir¹²⁰⁶.

Yine bu konuda yazdığı bir makalede Berksan, İngiliz Nakliyat Bakanlığı'nın 1946'daki bir raporuna göre, 1938'de meydana gelen kazalarda 6648 kişinin öldüğünü, 23.335 kişi yaralandığını belirtmiştir. Aynı rapora göre gelir kaybı 60 milyon İngiliz lirasıdır¹²⁰⁷. Berksan, ülkemizde ise yılda 4000 civarı vatandaşımızın öldüğünü, 500 bin km.lik 1. sınıf büyük bir yol şebekesine sahip İngiltere ile 22 bin km.lik bir yol ağına sahip ülkemizin kaza kurbanları arasındaki farkın, bizi acil tedbirler almaya ittiğini vurgulamaktadır.

Bayındırlık Bakanlığı da bu dönemde trafik kazalarıyla ilgili geniş bir istatistik hazırlamıştır. Buna göre, 10 Ocak - 30 Haziran 1951 tarihleri arasında meydana gelen kazaların % 67'si dikkatsizlik, % 15'i sürat, % 14'ü makine ve tekerlek arızası, % 2'si yolun kötülüğü, % 2'si de diğer nedenlerden meydana gelmiştir¹²⁰⁸.

Yine aynı istatistiğe göre, yurdumuzun en kalabalık güzergâhı, İstanbul – Bolu – Ankara – Kayseri – Niğde – İçel – Adana – G.Antep – Hatay güzergâhıdır. Bu yoldan

¹²⁰⁵ Cumhuriyet, 20 Ekim 1951

¹²⁰⁶ Gös. yer

¹²⁰⁷ Nazım Berksan, “İlk Tedbir: Yol Polisi”, Cumhuriyet, 10 Ekim 1951

¹²⁰⁸ Cumhuriyet, 20 Ekim 1951

günde ortalama 200 araç gitmektedir. Trabzon – Erzurum – Malatya- Adana yolu da diğer bir kalabalık güzergâhtır.

Kazalar konusunda en çok suçlanan araç kamyonlardır. Bunun ilk nedeni, kamyonların aldıkları ağır yükün dışında, yüklerin üzerine kimi zaman sayıları 20-25'i bulan ve o zamanki adıyla “ördek” olarak adlandırılan – ki bugün Anadolu'nun çeşitli bölgelerinde hâlâ bu adla anılmaktadırlar- otostopçuları almalarıdır. “*Bir kerede götürülebilecek yükün en fazlası*” prensibiyle çalışan ve hadlerinin dışında yük alabilen bu kamyonlara bir de yolcu alınması, kamyonların zaman zaman devrilmesi ve ölü sayısının fazla olduğu kazalara yol açması sonucunu doğurmuştur.

Kamyonların bir başka suçlanma nedeni de şoförleriyle ilgilidir. Cündübeyoğlu'na göre, kamyon şoförlerinin bakım konusunda bilgileri eksiktir. Ona göre, “(*...*)*Otobüslerde ihtisasına güvenilir şoförlerin istihdam edilmesine karşılık, kamyonlarda can mesuliyeti yerine sadece mal kaybı bahis mevzuudur. [Bunun sonucu olarak]Acemi ve çoğu kez ehliyetsiz şoför muavinleri kullanılmaktadır*¹²⁰⁹. (*...*)”

Diğer yandan, kamyon sahiplerinin, kamyon şaselerinin üzerine, derme-çatma otobüs kasaları koyması da az görülen bir durum değildir. Bu şekilde imal edilen otobüslerin, diğerlerine göre daha ucuza mal edilmesi, o dönemde artmaya başlayan otobüs şirketlerini de kamyon alıp otobüs görünümüne sokmaya ve bu araçlarla hem yolcu hem de eşya taşıma yoluna gitmeye itmiştir. Öyle ki bir tespite göre, Ankara-İstanbul arasında çalışan otobüslerin çoğu, bu tür kamyonlardan bozma otobüslerdir¹²¹⁰.

Kazaların artışı ve bu konuda uygulanan yaptırımların trafik mevzuatı eksikliği nedeniyle yeterli olmayışı, DP hükümetini, 1951'in ikinci yarısından itibaren, daha etkili ve köklü çözümlere yöneltmiştir. Hükümet ilk olarak, trafik polisliğinin ilk oluşumu denebilecek *karayolları zabıtası* kavramını ortaya atmış¹²¹¹ ve bu konuda çalışmalara başlamıştır¹²¹².

Ayrıca şehirler arası yollarda kazaları önlemek için bir pilot uygulamaya başlanmıştır. Buna göre, Bayındırlık Bakanlığı'ndan, Jandarma Genel Komutanlığı'ndan

¹²⁰⁹ Kemal Cündübeyoğlu, “Trafik Kazaları ve Yollarımız”, *Zafer*, 25 Ekim 1951

¹²¹⁰ Sadrettin Enver, “Karayollarımız ve Taşıt Vasıtaları”, *Zafer*, 27 Ekim 1951

¹²¹¹ *Cumhuriyet*, 26 Eylül 1951

¹²¹² Berksan da bu düşüncenin olumlu bir uygulama olacağını belirtmiş, “yol polisi” olarak tanımladığı bu görevlilerin, Yollar Bölge Müdürlükleri'ne ya da yol ağı üzerindeki ilçe kaymakamlıkları ve vilayetlerine bağlanmasının çok yerinde olacağını, ilçe merkezlerinde ve yol şubesi şefliklerinde birer yol komiserinin ihdasının gerektiğini, bunların da il merkezlerinde ya da Yollar Bölge Müdürlükleri'nde teşkilatlandırılacak “Yol Polisi Başkomiserlikleri”ne bağlanması gerektiğini, başkomiserliklerin de Emniyet Genel Müdürlüğü'ne ya da bazı ülkelerde olduğu gibi KGM'ne bağlanması gerektiğini belirtmiştir. (Berksan, **a.g.m.**)

ve Emniyet Genel Müdürlüğü'nden ikişer kişi olmak üzere toplam 6 kişilik bir ekip, Batı Anadolu ve Trakya bölgesinde 2000 km.lik bir alan üzerinde trafik taraması yaparak, arızalı görülen ve mevzuatı ihlal eden şoförler hakkında yasal kovuşturma yapacaktır¹²¹³. Ekip, yapmış olduğu 11 günlük tarama sonunda, kontrol ettiği 1213 çeşitli cinsten motorlu vasıttan 236'sında 716 hata tespit etmiş, gerekli ihtar ve cezaları vermiştir¹²¹⁴.

Diğer yandan, konuyla ilgili mevzuat eksikliği göz önünde bulundurularak uzmanlarca bir Trafik Kanunu Tasarısı hazırlanmış, ilk kez motorlu nakil vasıtaları ve bunların sürücüleri, düzenli bir kurallar bütünü içine sokulmuştur. Tasarının getirdiği en önemli yenilik, değişik hükümler içeren belediye talimatnamelerinin kaldırılması ve ülkenin bütününe kapsayan bir trafik düzeni getirmesidir. Kanunla, illere göre değişen kayıt ve tescil ücretleri tek bir esasa bağlanmış, plaka ve ehliyetlerin tüm yurttan geçerli olması hükmü kabul edilmiştir¹²¹⁵.

Tasarı, il ve ilçelerde belediye teşkilatının ehliyet verebilme yetkisini sınırlamış, sınavı yapacak teknik elemanların varlığı gereğini de göz önünde tutarak, hangi il ve ilçenin bu görevi yapabileceğini tespiti, İçişleri Bakanlığı'nın yetkisine bırakmıştır.

Yine birçok suiistimale neden olabilecek bir durum olan, sınav komisyonlarının hep aynı kişilerden oluşması uygulamasına son vermiş, komisyonları takviye amacıyla KGM teşkilatından ve ilgili meslek kuruluşlarından birer temsilcinin komisyonlara katılmasını şart kılmıştır. Ayrıca komisyon üyelerinin ayrı ayrı not verme uygulaması terkedilmiş, sınavların komisyon üyeleri tarafından bir arada yapılması esasını kabul edilmiştir.

Tasarının en önemli maddelerinden biri olan 25. maddede, *amatör* ve *profesyonel* lisans farkına bir de *özel lisans* türü eklenmiştir. *Özel lisans*, kamyon ve otobüs gibi ağır vasıtaları kullanacaklara verilen lisans türüdür. Tasarı, *özel lisans* almak için en az 3 yıl süreyle profesyonel şoförlük yapma şartını koymuştur.

26. maddenin a bendinde ehliyet alma yaşı 21 olarak belirlenmiştir¹²¹⁶. Aynı maddenin c bendinde, şoför olabilmek için ilköğretim mezunu olmanın şart olduğu

¹²¹³ Zafer, 3 Kasım 1951

¹²¹⁴ Cumhuriyet, 15 Kasım 1951

¹²¹⁵ O zamana kadar şoförler, ehliyetlerini hangi ilden aldılarsa, ancak orada mesleklerini sürdürebiliyorlardı. Bu da, çoğu kez trafiği az olan illerdeki sınav komisyonlarının, adayları fazla sıkmadan ehliyet vermesine ve örneğin Ankara'da şoförlük yapan bir ilçede şoförlük yapanın aynı kalitede olmamasına neden oluyordu.

¹²¹⁶ Mecliste geçen yıl hazırlanan trafik projesinde 18 olarak tasarlanan ehliyet alma yaşı, kanunda 21 olarak belirlenmiştir. Bu kararda, o dönem TCK'da 18-21 yaş arasında suç işleyenlerin cezalarında bir indirim olması göz önünde bulundurulmuştur.

belirtilmiştir. Bu konu tartışma yaratmıştır¹²¹⁷. Çünkü o dönemde özellikle kırsal kesimde sadece okuma-yazma bilen, fakat çeşitli nedenlerle ilkokulu bitiremeyen, diğer yandan ekmeğini şoförlük yaparak kazanan insanların sayısı hiç de az değildir.

Tasarı, trafik tescili yapıldığını gösterir trafik permisi, taşıt sicili ve plakaların, verildikleri tarihten itibaren 1 yıl için geçerli olmasını ; süresi dolup yenileme işlemi yapmayanların trafiğe çıkamayacaklarını hükme bağlamıştır. Ayrıca 22. madde ile trafiğe çıkmaya elverişli olduğundan şüphe edilen taşıtların her zaman kontrol ve muayeneye tabi tutulabilecekleri belirtilmiştir.

Kontrol konusunda KGM'ye bazı yetkiler veren tasarıda 6. maddeye göre, "*KGM mühendisleri ile üniformalı yol bakım personeli, bu kanun ve tüzüğün hükümlerine aykırı gördükleri hareketleri bir tutanakla tespit ve gereği yapılmak üzere en yakın zabıta amirine vereceklerdir.*" Böylece polis teşkilatı bu konuda etkili bir yardımcı kazanmıştır.

Tasarının zayıf tarafları da vardır. Bunlardan biri, kamyonla insan nakli konusunun yasaklanmamış olmasıdır. 43. maddede, "*Tente ile üstü kapalı olduğu takdirde, eşya ile birlikte insan da taşınabileceği*" hükmü bulunmaktadır. Bu da, nedeni buna bağlanabilecek kazaların devamı demektir. Muhtemeldir ki bu hüküm, tasarıyı hazırlayanlar tarafından, ülkemiz özelliklerinin kamyonla insan taşıma yasağını tam olarak uygulamaya elvermemesinden dolayı verilmiştir.

Diğer zayıf taraf, 28. madde ile ilgilidir. "*Şoför ve sürücülük salahiyetinin uyandırdığı şüphe üzerine, şoför ve sürücüler, her zaman muayene ve sınava tâbi tutulabilirler.*" şeklinde düzenlenen bu madde, şüphe uyandıran şoförlerin tekrar sınava alınması ve ehliyeti eksik olanların zamanla ayıklanması amacını gütmektedir. Fakat bu maddenin uygulanmasında birçok suiistimale meydan verileceği açıktır.

Bu kanun tasarısı, birazdan görüleceği üzere uzun süre mecliste kalmış, kanunlaşması ancak 1953 yılında gerçekleşebilmiştir.

Trafik kazalarını önleme kapsamında atılan adımlardan biri de Emniyet Genel Müdürlüğü bünyesinde bir Trafik Bürosu'nun kurulmuş olmasıdır. Büro kurulurken, mecliste bulunan Trafik Kanun Tasarısı'nın yasalaşmasından sonra Trafik Şube

¹²¹⁷ Olumsuzluk yüzünden okuyamayan ama kendisini şoförlük konusunda yetiştiren birçok insana kapının kapandığını belirten Cündübeyoğlu o tarihlerde toplanan Şoförler Kongresi'nin "orta tahsilin esas tutulması" yönündeki teklifini ise gülünç bulmuştur. (Cündübeyoğlu, "Trafik Kanun ve Şoförlerimiz", **Zafer**, 23 Kasım 1951

Müdürlüğü'ne dönüştürülmesi kararlaştırılmıştır¹²¹⁸. Bu müdürlüğe bağlı 10 trafik merkezinin kurulması, her merkezin emrinde telsizli 7 araç bulunması plânlanmıştır.

Mayıs 1953'e gelindiğinde, ülkemizde çalışmalarına 1930'da başlanan, 1938'de meclise sunulan, fakat devre sonuna kaldığından kanunlaşamayan, 2. Dünya Savaşı süresince rafa kalkan, savaş sonunda 1947'de tekrar kaleme alınan fakat 1949'da toplanan bakanlıklar arası bir komisyon tarafından beğenilmeyen, 1951'de 3. kez kaleme alınıp tekrar meclise getirilen Trafik Kanun Tasarısı'nın nihayet yasalaştığını görmekteyiz. Bu arada belirtmemiz gerekir ki, 3. proje de bazı çevrelerce eleştirilmiş, bu yüzden komisyon tasarıyı geri istemiştir. Yani çıkan yasa, bu konuda hazırlanan 4. metin olmuştur¹²¹⁹.

18 Mayıs 1953'te yayınlanan kanunun, yürürlüğe girişi bir özellik arz etmektedir. Örneğin, bazı maddeleri neşir tarihinde yürürlüğe girdiği halde, bazı maddeler daha sonra teşkilat kanunlarının yayınlanmasından sonra yürürlüğe girmiştir. Kanunun derhal yürürlüğe girmiş olan 4 maddesi vardır.

1954'e gelindiğinde, bu konuda kanun çıkmasına rağmen kazaların azalmayıp arttığını görülmektedir. Bu durum, araç sayısındaki hızlı artışın doğal bir sonucu olarak açıklanamaz. Çünkü o dönemde Türkiye'de toplam 68 bin araç vardır ve araç sayıları milyonlarla ifade edilen Fransa, İtalya ve İngiltere'ye göre kaza oranı oldukça fazladır. Kuşkusuz bu durumda, şoförlerin kural ihlalleri önemli rol oynamaktadır. Yollardaki trafik kontrol ekiplerinin artışı, şoförlerin bu ihlalleri yapmalarını önleyememiştir. Buna biraz da yollara çıkarılan trafik ekiplerinin faaliyetinin sadece araç muayenesine özgü kalması, evrakların tamlığının trafik kurallarına uyan bir şoför olmaya yetmesi, diğer taraftan aşırı hız, yanlış kullanım vb. yüzünden ceza alınmaması etkindir.

Trafiğin bir düzen içerisinde seyretmesine yönelik çalışmalar, 1955'te "*Karayolları Trafik Nizamnamesi*"nin çıkışıyla sürmüştür. 6085 sayılı kanunun 5. maddesine dayanarak hazırlanan ve Devlet Şurası'nca incelenmiş bulunan nizamname, 10 bölümden oluşmaktadır¹²²⁰.

¹²¹⁸ **Cumhuriyet**, 10 Eylül 1952

¹²¹⁹ Kanunlaşan 4. proje bile eleştirilerden kurtulamamıştır. Örneğin Feridun Ergin, "*Trafik Kanunu*" adı altında yürürlüğe girecek olan bu son projenin de, ülke ihtiyaçlarına yanıt verme yeteneğinden yoksun olduğunu belirtmiştir. Kanunda çağdaş ulaşım gereklerini yerine getirecek, halkın can güvenliğini teminat altına alacak ve araç sahiplerini bürokratik devlet formalitelerinden koruyacak hükümlerin olduğunu belirtmiştir. Yeni kanunda kazaları önleyici hükümlerin özellikle yer alması gerekirken, yeni kanunun esasını, zabıta yetkileri ve idare faaliyetlerini takviyeye yönelik tedbirlerin oluşturduğunu, yeni kanunun 77 madde olmasına rağmen, nakil vasıtaları seyrüseferine ait kuralların kanun içinde ancak 12 maddelik bir yer tuttuğunu da söylemiştir. (Feridun ERGİN, "*Trafik Kanunu ve Seyrüsefer Nizamı*", **Cumhuriyet**, 28 Mayıs 1953)

¹²²⁰ **Cumhuriyet**, 25 Mart 1955

Genel hükümleri içeren ilk bölümden sonra gelen ve il trafik zabıtası ile bölge trafik zabıталarının görevlerinin yer aldığı 2. bölümde, “Belediye sınırları içinde ve dışındaki karayolları üzerinde trafiğin tanzim ve kontrolü, kazaların önlenmesi, nakil vasıtalarının ve müteharrik makinelerin fren, lambalar, direksiyon ve tescil işleri ile şoför ve sürücü ehliyetlerinin verilmesi ve suç işleyenler hakkında zabıt evrakları tanzim ederek trafik mahkemelerine, bu mahkemelerin kurulmadığı yerlerde, görevli Sulh-Ceza Mahkemeleri’ne tevdi, trafik zabıtasına verilmiştir.” şeklinde bir görev tanımı yapılmıştır¹²²¹.

Nizamnamede trafik zabıtasına, “Polis Vazife ve Salahiyet Kanunu” ile “Jandarma kanun ve Nizamnameleri”nin ve diğer mevzuatın, umumi zabıtaya yani toplum polisine tanımış olduğu tüm hak ve yetkilerin verildiği görülmektedir.

Dikkat çeken bir başka nokta ise Karayolları Trafik Kanunu ve Nizamnamesi’nin uygulamasına yönelik her türlü sorunları inceleyerek gerekli tavsiyelerde bulunmak üzere bir merkez trafik komisyonunun oluşturulmasıdır. Böylelikle, sadece konuyla ilgili mevzuat çıkarılmakla kalınmayacak, bu konudaki düzenlemelerin işlevselliği ve dinamikliği de sağlanabilecektir.

Altı ayda bir toplanacak bu komisyonda, Adliye, İçişleri, Millî Savunma, Millî Eğitim, Bayındırlık, İktisat ve Ticaret, Münakalat, Sıhhiye ve İctimai Muavenet Bakanlıkları’ndan ve Türkiye Şoförler Federasyonu’ndan temsilci bulundurulacaktır. Üstelik İTÜ’den de temsilci bulunacak ve bu temsilci komisyonun doğal üyesi olacaktır. Bu karar, trafik konusunun geniş tabanlı bir katılımı ve tüm boyutlarıyla ele alındığını göstermesi bakımından dikkat çekicidir.

Nizamnamenin bir diğer özelliği, adlarına nakil vasıtası kayıtlı olan gerçek ve tüzel kişilerden her ay için bir trafik vergisinin alınmasını karara bağlamasıdır. Buna göre ; bisiklet sahibi 50-75 kuruş, otomobil sahibi 75-100 kuruş, motosiklet sahibi de 300-600 kuruş vergi verirken, ağırlığı 1200 kg.a kadar olan otolar 800-1200, 1201-1800 kg.a kadar olanlar 1200-1600, 1800 kg.dan ağır otolar da 1600-2000 kuruş vergi ödeyecekti.

Kamyonetlerden 1400-1600, 5 tonluk kamyonlarla 25 kişiye kadar yolcu alan otobüslerden 1600-1800, 5 tondan fazla yük alan kamyonlarla 25 kişiden fazla yolcu alan otobüs ve benzerlerinden ise 1800-2000 kuruş vergi alınacaktır. Bu vergiler, Mart, Haziran, Eylül, Aralık ayları içinde 4 eşit taksitte alınacaktır.

¹²²¹ A.g.g.

4. bölümde, benzin istasyonları, otel, lokanta, fabrika vb. tesislerin inşasının trafiğe engel olmayacak biçimde yapılmaları için ayrıntılı hükümler mevcuttur.

Diğer maddelere bakacak olursak; bir nakil aracını mesleği gereği kullananlara profesyonel, kamyon ve otobüs gibi araçları kullananlara özel, bunların dışında araç kullananlara da amatör ehliyet verilecektir. Amatör ehliyet 3 yıl, diğerleri 2 yıl geçerli olacaktır. Ayrıca araç sürücülerinin, 24 saat içinde 9 saatten fazla araç kullanmamaları karara bağlanmıştır.

7. Doğu ve Yol :

Bu dönemde Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgeleri'nden bazı milletvekillerinin bu bölgeye yeteri kadar devlet yatırımı yapılmadığı iddiaları, kamuoyunda ve meclis görüşmelerinde sıkça dile getirilmeye başlanmıştır. Bunların birinde Nazım Önen (Diyarbakır), Doğu ve Güneydoğu Anadolu'daki ilçelerden kaçının şose ve köprülerle illere bağlandığına dair sorusunu, yanıtlayan dönemin Çalışma Bakanı ve Bayındırlık Bakanı Vekili Hasan Polatkan, bölgede 16 ile bağlı 99 ilçenin bulunduğunu, bunlardan üçünün her mevsimde motorlu araçların işlemesine uygun yollarla il merkezlerine bağlı olduğunu, 49 ilçenin yollarının ise ancak yaz mevsiminde kurak aylarda geçit verebilecek durumda bulunduğunu, 13 ilçenin yollarının ise yaz mevsiminde bile motorlu araçların geçişine uygun olmadığını belirtmiştir¹²²².

Şubat 1951'de yapılan karayolları bölge müdürleri toplantısında, karayolları idaresinin evvelce bilgisiz elemanların elinde kalmış olmasından dolayı birçok zararlı işlerin yapıldığı belirtilmiştir. Örnek olarak; “*Zigana Dağı çevresinden Diyarbakır'a doğru giden yolun, milyonlarca lira sarf edilmesine rağmen hiçbir ihtiyacı karşılamaması*” verilmiştir¹²²³.

Yine, 1952 KGM bütçesi görüşülürken söz alan Mustafa Ekinci (Diyarbakır), 1950 yılında doğu kalkınması için 13 milyon lira ödenek konduğunu, bunun bayındırlık için ayrılan miktarının 6 milyon lira civarında olduğunu (18 il için), buna karşılık diğer bölgelerdeki 45 il için 50 milyon civarı bir para ayrıldığını, yani batı illerine birer milyon verilirken, “Şark Vilayetlerinin Kalkındırılması” adlı kanunla doğu illerimize 400 bin lira verildiğini, bu yüzden bu kanuna, şarkın kalkındırılması gibi bir isim konmasının utanç

¹²²² TBMMZC, D: 9 C:, 16. Birleşim, 08.12.1950, s. 110

¹²²³ Zafer, 10 Şubat 1951

verici olduğunu belirtmiştir¹²²⁴. Ayrıca DP iktidarının 1951 bütçesinde, söz edilen 6 milyonu 10 milyona çıkardığını, fakat bunun da yeterli olmadığını çünkü 27 yıl buraya hiçbir şey yapılmadığını da eklemiştir.

Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu, bu iddialara karşı söz almış ve günlerdir muhalefetin, DP'nin doğuyu ihmal ettiği şeklinde bir söylemde bulunduğunu, bunun doğru olmadığını belirtmiştir. 1949'da bu programdan yol işlerine 5 milyon ayrıldığını belirten bakan, 1950 ve 1951 yılları için Ekinci'nin verdiği rakamları kabul etmekle birlikte, 1951 için harcanan 10 milyonun yanı sıra doğuda bu programa dahil olmayan yollar ve köprülerin yapımına 16 milyon liradan fazla para harcandığını belirtmiştir. Zeytinoğlu, 1952 itibarıyla KGM'nin faal şantiyelerinin en büyük ve gelişmiş durumda olanlarının doğuda olduğunu, bu faaliyetin Elazığ'daki 8. bölge, Diyarbakır'daki 9. bölge ve Trabzon'daki 10. bölge müdürlükleri aracılığıyla idare edilmekte olduğunu, buna ek olarak Van'da 11. bölge müdürlüğü kurma kararı aldıklarını da vurgulamıştır¹²²⁵. Gerçekten de 1953 yılında Van'da, Ağrı, Bitlis, Muş ve Hakkari illerini kapsayan 11. bölge müdürlüğü kurulmuştur.

Diğer taraftan, muhalefetin bu konudaki eleştirileri nispeten doğrudur. Çünkü, bir kaynağa göre CHP iktidarının son beş yılını kapsayan 1946-1950 döneminde, tüm ülkedeki iller bazında yapılan bir araştırmada, kişi başına bayındırlık harcaması ortalama 9.32 lira iken, doğu illeri ortalaması, 15.06 lira düzeyindedir. Bu rakam, DP'nin iktidar olduğu 1951-1955 arasında doğu illeri aleyhine seyretmiş, tüm illerin kişi başı bayındırlık harcaması ortalaması 13.72 iken, doğu illeri kişi başı ortalaması 12.58 olmuştur¹²²⁶. 1956-1960 döneminde ise genel ortalama 14.17, doğu illeri ortalaması ise 14.27'dir. Yani bir önceki döneme göre küçük bir artış vardır. Ama bu artış, 1946-1950 döneminin yanında sözü edilemeyecek kadar küçük kalmıştır.

1956 ortalarında CHP'nin DP'ye yine bu konuda yüklendiğini görmekteyiz. Basın yoluyla verdiği yanıtta DP, kendi iktidarlarının sadece bir bölgeye değil, tüm bölgelere yol götürdüğü, Van'daki 11. bölge müdürlüğü tarafından son 3 yılda 8.3 milyon liralık harcama ile 637 km.lik yol yapıldığı ve stabilize hale getirildiği vurgulanmıştır¹²²⁷. Gerçekten de 1951-59 yıllarını kapsayan döneme bakıldığında doğuya yol için harcanan

¹²²⁴ TBMMZC, D: 9 C:13, İc:2, Birleşim : 49, 27.02.1952, s. 1002

¹²²⁵ Gös. yer, s. 1007

¹²²⁶ Sait Aşgın, *Cumhuriyet Dönemi'nde Doğu Anadolu'ya Yapılan Kamu Harcamaları (1946-1960)*, Ankara, 2000, s. 135-137

¹²²⁷ Zafer, 15 Ekim 1956

paranın 800 milyonun üzerinde olduğu görülmektedir. Sadece 1959 yılında ayrılan ödenek aşağıdadır:

Tablo 79
(1959 Yılında Çeşitli Yollar İçin Ayrılan Ödenekler)

Yolun adı	Ödenek miktarı (milyonTL)
Tercan-Aşkale	22.168
Artvin-Sirya	17.880
Bingöl-Solhan-Muş	11.000
Urfa-Mardin-Nusaybin	13.200
Cizre-Sinohin-Irak sınırı	6.500
Van-Hakkari	6.600
Şivelan-Bajirge-İran sınırı	25.500
Gürpınar-Başkale-Hakkari	15.000
Muş-Varto-Erzurum	5.000
Ilıca-Karakapı	3.000
Mardin-Midyat-Cizre	3.500
Cizre-Şırnak-Hakkari	10.000

Kaynak: KB, S: 100, (Şubat 1959), ss.25-26

8. Karayollarında Genelkurmay Başkanlığı'nın Rolü :

Karayollarının güzergahlarının belirlenmesi konusunda Genelkurmay Başkanlığı da zaman zaman da kendisini yetkili görmüş ve alınan kararlarda, yaptıkları etüt ve raporları bakanlığa sunarak etkili olmuştur. Öyle ki Hilts'in bakanlıkta verdiği bir konferansa Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlarının yanı sıra, dönemin Genelkurmay Başkanı Salih Omurtak ve 2. Başkan Muzaffer Tuğsavul da katılmışlardır¹²²⁸. Bunun en önemli nedeni askeri kaygılardır. Yapılan yolların askeri anlamda TSK'nin müdahale gücünü artırması yanında, özellikle kuzey komşusu Sovyet Rusya'nın o dönemdeki tehditkâr tutumları, bunun tersinin de olabileceği ve bu yolların, olası bir işgalciye kolaylık sağlayabileceği endişesini de küçümsenmeyecek bir olasılık olarak gündeme getirmiştir.

Genelkurmay tüm yurdu baştan başa kaplayan bir ağdan ziyade Türk ordusuna, bir saldırıya karşı ülke savunmasını daha kolay hale getirecek şekilde, Orta Anadolu'da iyi yolların olmasını yeterli buluyor, bu konuda ısrarcı davranıyordu. Ancak uzun müzakerelerden sonra, Genelkurmay öncelik sıralamasına dikkat edilerek, bir devlet yolu ağı oluşturulması fikri kabul görmüştür¹²²⁹. Diğer, genel savunma stratejisine uygun olarak geliştirilen yol ağına kanıt olarak ülke yollarının sarı, kırmızı ve yeşil olarak sınıflandırılmasına işaret etmiştir.

¹²²⁸ Cumhuriyet, 11 Aralık 1948

¹²²⁹ Şen, a.g.e., s. 136

23 Mart 1948 tarihinde Genelkurmay Başkanı General Omurtak'ın Bayındırlık Bakanlığı'na gönderdiği 23 Mart 1948 tarihli gizli mektupta, *İskenderun-Malatya-Erzurum; İskenderun-Kayseri-Ankara-İstanbul; Ankara-Karataş iltisak* yolunun, dokuz yıllık devlet yolu programının ilk üç yıl kapsamına alınarak, 1948 yılında yapılması için tüm çabaların harcanmasını istemiştir¹²³⁰. Genelkurmay Başkanlığı'nca yapımı istenen ve kısmen Devlet Yolları ağına dahil olan bu 543 km.lik yol, 11 Ağustos 1949 tarihli ve 3/9756 sayılı kararname ile programa dahil edilmiştir.

Yine Harp Bayındırlık Komitesi Başkanı Muammer Çavuşoğlu'nun Millî Savunma Yüksek Kurulu Genel Sekreterliği'ne gönderdiği 30 Temmuz 1951 tarihli mektupta, *İzmit-Mollafenari-Samandıra-İstanbul* yolunun askerî ulaştırma bakımından önemli olduğunu, bu nedenle virajların ıslahı ve üzerinde bulunan sanat yapılarının birinci sınıf yol standartlarına göre taşıma güçlerinin artırılmasının gerektiği ifade edilmiştir¹²³¹.

Aynı mektupta, *Kars-Artvin-Hopa; Rize-İspir-Erzurum; Muş-Tatvan; Patnos-Van-Hakkari; Muş-Pasinler; Muş-Patnos-Karaköse* yolları, geniş, verimli ve önemli hububat alanlarını ülke içi ve dışı pazarlara açan güzergahlar olarak tanımlanmış; ancak, askeri bakımdan esaslı şekilde ıslahları sakıncalı görüldüğünden, bakımla, yalnız geçit sağlanması ve gerekli yerlerde köprü yapılmasının uygun olabileceği ifade edilmiştir. Benzer şekilde, *Erzurum-Muş-Bitlis-Siirt* merkezleri çizgisinin doğusunda kalan yolların yapımına yönelik talep olmasına karşın, bu yolların millî savunma bağlamında diğer yollardan sonra yapılmasının gerektiği ifade edilmiş, ancak yerel ihtiyaçlar göz önünde bulundurularak, gerek savaş gerek barışta ülkelerin yararlanması için bu bölgedeki yollardan bir kısmına yalnızca geçit sağlanmasının uygunluğundan bahsedilmiştir.

Sonraki yıllarda, yukarıda belirtilen üç renkli haritanın, politika malzemesi yapıldığı görülmektedir. DP milletvekili Sabri Erduman (Erzurum), hükümeti devraldıklarında, Türkiye'nin bayındırlık haritasında kırmızı, yeşil ve sarı olmak üzere üç renk çizgi olduğunu; sarı çizgilerin, “hasta” renk olduğu ve “mahrumiyetinin kabul edildiği” bölgeler olarak tanımlandığını söylemiştir. Sarı çizgilerin altındaki açıklamanın, “bu san çizgili bölgelerde sevkülceyş [askeri sevkıyat] bakımdan ebediyen yol yapılmayacağını” gösterdiğini belirten milletvekili, bu bölgelerdeki insanların hasta kalacağını ifade etmiştir¹²³².

¹²³⁰ A.g.e., s. 137

¹²³¹ Gös. yer

¹²³² TBMMZC, D: 9, C: 28, 50. Birleşim, 25 Şubat 1954, s. .117

Bu yollardan düşmanın, Türkiye'ye gelme olasılığının yüksek olması nedeniyle yapılmayacağı amacının güdüldüğünün altını çizirken, DP ile bu anlayışın değiştiğini, düşman gelecek korkusu ile yol yapmamak gibi bir zihniyetin kalmadığını; bundan ziyade, düşmanı ülke sınırında karşılamak gibi bir zihniyetin hakim olduğu iddiasında bulunmuştur.⁶⁹

Söz konusu devlet yolu haritası incelendiğinde sarı çizgilerin ağırlıklı olarak sınır bölgelerinde odaklandığı gözlenmektedir. Ancak Erduman'ın iddia ettiği gibi bu bölgelere yol yapımının olmayacağı iddiası doğru görünmemektedir. Sarı çizgili yollar da, Muammer Çavuşoğlu'nun yukarıda bahsedilen mektubunda anlatılan kriterlere uygun olarak, temelde sivil kullanıma hizmet edecek şekilde geçit sağlandığı anlaşılmaktadır.

Yolların, millî savunma bağlamında değerlendirilmesine, program süresince dikkat edilmiştir. O döneme ait dokümanlar, bu faktörün sadece Türk Genelkurmayı için değil, sağlanan yardımı askeri amaçlı olarak gören Amerikan yönetimi için de temel kriterlerden birisi olarak kabul edildiğini ortaya koymaktadır. Amerikan Yol Misyonu mühendislerinden A.V. Williamson'un, 13 Aralık 1951'de Russell Dorr'a gönderdiği gizli mektupta, Türk Genelkurmay'ın önemli bulunduğu yolların bir haritası gönderilmiştir. Bu haritaya göre, Genelkurmay *Geyve-Bilecik* arasındaki kesimin öncelikli olarak yapılmasını istemektedir. Bunun yanı sıra, *Ceyhan'ın güneyinden Yumurtalığa* kadar olan kesim ; *Adana'nın kuzeyinden Kozan'dan Saimbeyli ve buradan Develi yolu ile Kuzey Batı 'ya, İncesu yakınından ana karayolu hattına bağlanan yol ile Bingöl'ün batısından Muş 'a* kadar olan yol kesimi Türk Genelkurmay'ınca önemli ve öncelikli olarak kabul edilen yollar arasındadır¹²³³

9. Karayollarında Dönemin Sorunları :

a. Lastik ve Yedek Parça Sıkıntısı :

Yolların ve otomobillerin artışı nedeniyle artan otomobil lastiği darlığı, 1950'lerin ortalarına doğru büyük bir sorun haline gelmeye başlamıştır. Sadece Eylül ayının son haftasında bu darlık yüzünden lastik fiyatlarının % 40-45 oranında arttığı görülmektedir. Bu artış, nakliye ücretlerinin artışını da beraberinde getirmiş, kömür nakliyesi ton başına 3 liradan 5 liraya çıkmıştır. Ayrıca Anadolu'da kamyonla yapılan nakliyatın navlunları da bir kat artmıştır.

¹²³³ Şen, a.g.e., s. 139

Sorunun büyümesi, yetkilileri de önlem almaya itmiş, Şoförler ve Otomobilciler Cemiyeti ile Şoförler Kooperatifi, Ticaret ve Ekonomi Bakanı Fethi Çelikbaş nezdinde ortak bir girişim yapmışlardır¹²³⁴.

Bu dönemde yine aynı nedenlerle yedek parça sıkıntısının da yaşandığı görülmektedir. Bu sıkıntı özellikle 1955'in ikinci yarısından itibaren kendisini göstermiştir. Şoförler Federasyonu'nun, Ekonomi ve Ticaret Bakanlığı nezdinde yaptığı girişimler sonucunda Şubat 1955'te 50 bin liralık yedek parça ithal edilmiş, yurdun değişik yerlerine dağıtılmış, fakat ihtiyacı karşılamamıştır. Bunun üzerine federasyon bakanlığa ithal izni için tekrar başvurmuş fakat ödeme zorluğu yüzünden olumlu yanıt alamamıştır¹²³⁵. Bu kriz sırasında birçok araç sahibi, ya arabasını satma yoluna gitmiş, ya da geçici olarak başka bir iş yapmak zorunda kalmıştır.

Yedek parça sıkıntısının bir nedeni de ithalatçılar tarafından bazı malların gümrüklerden alınıp piyasaya sürülmemesidir. Bu spekülatif hareketin amacı, gecikme sayesinde fiyatların yükselmesini sağlamaktır. İthalatçıların bu tutumunu göz önünde bulunduran hükümet, 18 Haziran 1955'te buna yönelik bir karar almıştır. Buna göre, normal ithal yolu ile ülkemize gelmiş olup hala ithalatçılar tarafından piyasaya sürülmemiş olan mallar, yukarıdaki tarihten itibaren 15 gün içinde gümrükten alınmadığı takdirde, bu maddeler bakanlık tarafından ve ikinci bir karar almaya gerek olmaksızın, ithalatçılar nam ve hesabına gümrüklerden alınacak ve gerçek ihtiyaç sahiplerine dağıtılacaktır. Bu karar sonucu, gümrüklerde bekletilen 400'e yakın kamyon alınıp resmi ihtiyaçlara tahsis edilmiştir¹²³⁶.

Alınan bu karar da sorunu çözmemiştir. Öyle ki, örneğin Ankara Şoförler Cemiyeti, ithal edilen 27 lastiği kurayla dağıtmış, başvuran 131 şoförden ancak 14'üne lastik verilebilmiştir¹²³⁷.

1956 yılına gelindiğinde, lastik darlığı konusunun yine gündemi işgal ettiğini görmekteyiz. Malatya milletvekili Nuri Ocakoğlu, seçim bölgesinde kamyonların sefere

¹²³⁴ **Cumhuriyet**, 27 Eylül 1953

¹²³⁵ **Ulus**, 10 Haziran 1955

¹²³⁶ **Zafer**, 4 Temmuz 1955 Bunların % 40'ı resmi sektöre, % 35'i esnaf dernekleri mensuplarına, % 15'i özel sektöre ve % 10'u sanayicilere dağıtılacaktır.

¹²³⁷ **Ulus**, 8 Temmuz 1955 Kura sırasında, şoförlerin araçlarını cemiyet binasının önüne getirmeleri istenmiş, burada yapılan kontrolden sonra, aralarında artık lastikleri kullanılmayacak olanlar kura sırasına alınmışlardır. İstanbul'da da durum aynıdır. Lastik sıkıntısı çeken otomobil sahipleri, İstanbul'daki cemiyete başvurup birer sıra numarası almaktadırlar. Cemiyet başkanı Hakkı Erdemir, bugüne kadar cemiyetlerine 700 lastik verildiğini, halbuki başvuru sayısının 3500 olduğunu belirtmiş ve devam etmiştir : "*Bakanlık bizi yetkili bir cemiyet olarak tanıyor, ihtiyacımız olan lastikleri versin. Fakat tevziat vilayet kanalıyla yapılacaksa bu işin beklemeye tahammülü olmadığını da ilgililer takdir etsinler*". **Cumhuriyet**, 13 Ekim 1955

çıkamadığını, traktörlerin tarlaya gidemediğini söyleyip, bu konuda ne gibi tedbirler alındığını İktisat ve Ticaret Bakanı'ndan açıklamasını istemiştir. Bakan Abdullah Aker (İzmir), 1954 ve 1955 yıllarında bu alana ayrılan döviz miktarının, ihtiyacın karşılanması için yeterli gelmediği itirafında bulunmuş, 1956'da ise bu konuya özel önem verildiğini, 169.484 adet lastiğin o güne kadar o yıl için dağıtıldığını belirtmiştir¹²³⁸. Fakat bakanın açıkladığı bu rakamlar da sorunu tam anlamıyla çözmemiştir. Çünkü lastikler dağıtılırken, o yöredeki araç sayısına bakılmış, hangi tipte ne tür aracın olduğu, hangi araca hangi tür lastik takılacağı göz önünde tutulmamıştır¹²³⁹.

Bu dönemde ülkeye nitelikleri belirsiz ve çok farklı markalarda kamyon ithal edilmesi, yedek parça sıkıntısına neden olmuş, duruma önlem almak isteyen hükümet yetkilileri, Millî Müdafaa Vekaleti, Karayolları, Etibank, Şoförler Federasyonu, Esnaf Teşekkülleri Konfederasyonu temsilcilerinden oluşan bir komisyonu, 5 Kasım 1956'da İktisat ve Ticaret Vekaleti'nde toplamışlardır. Toplantıda kamyon ithali için 24 marka belirlenmiştir.

Fakat toplantıda çıkan markalara *Türkiye Otomobil Kamyon ve Lastik Distribütörleri Dernekleri Federasyonu*'ndan itiraz gelmiştir. Federasyon, 19 Kasım'da Başbakanlığa ve İktisat ve Ticaret Vekaleti'ne bir dilekçe yazarak itiraz nedenlerini şu şekilde açıklamışlardır:

“a) Ayıklama bir anketle olmamış, iş başındaki birkaç şahsın düşüncesinden ibaret kalmıştır. Tam ve şümulü bir etütle yapılması lazım gelirdi.

b) Markaların azalması inhisar tevlit edeceğinden fiyatlar yükselir.

c) Aynı inhisar vaziyetinden şartlar da ağırlaşacağından iktisadî kalkınmamıza engel teşkil edebilir.

d) Ayıklamada en iyi, en pahalı ve çoğu zaman peşin alınacak kamyonlar seçilmiştir ki memleketimiz fakir olduğundan bu doğru değildir.

e) Ayıklamada bertaraf edilmiş markaların yedek parçalarını yedek parça ithalatçıları, daha ziyade daha çok satılan parçaları getirtmek isteyeceklerinden temin edemeyeceklerdir¹²⁴⁰.”

¹²³⁸ TBMMZC, D:10, C:15, İc:3, Birleşim :16, 14.12.1956, s.149-150

¹²³⁹ Örneğin 1957'de Ankara'ya sadece Cadillac lastiği tahsis edilmiştir. Halbuki Ankara'nın böyle bir ihtiyacı yoktur. **Cumhuriyet**, 20 Haziran 1957

¹²⁴⁰ **BCA**, Tarih: 25/1/1957 Dosya: E14 Fon Kodu: 30..1.0.0 Yer No: 85.535..2. (E.C.A. yardımlarından ithal edilen kamyon markalarının sınırlandırılması ve en iyi vasıf ve şartları haiz kamyon markalarının ithalatı)

Söz konusu dilekçedeki iddialar Başbakanlık Mütihassıs Müşavirliği tarafından incelenmiş ve müşavirlik aşğıdaki şekilde görüş bildirmiştir:

“İthalatımızın ithal eşyalarının standardizasyonu suretiyle tanzimi çok yerinde ve faydalıdır. İthal edilecek malları kalitesi ve yedek parça bakımından da bu tasfiye lüzum ifade etmektedir. Komisyon mevzuda uzun zaman kullanma ve tecrübe neticesinde ihtisas ve bilgiye malik müesseseler temsilcilerinden mürekkep olduğuna göre ayıklama, dilekçe sahibinin iddiası gibi acele ve şahsi düşünelere göre yapılmış sayılamaz. Dilekçe sahibinin daha ziyade, ayıklanan markaları temsil eden firmaların menfaatlerini de müdafaa ettiği açıktır.

İthal edilecek kamyon markalarının azaltılmasının fiyatlara ve satış şartlarına fazla tesir edeceği tahmin olunmaz. Mühim nispette olmamak üzere bunların vakî olduğü kabul de edilse, yukarıdaki maruz faydaları yanında katlanılabilir. Bazı memleketlerin ihmal edilmiş olması bahis konusu olamayacağı gibi, evvelce ithal edilen kamyonların yedek parçaları hususunda yedek parça ithalatçularına dermeyan edilecek şartlarla çare bulmak mümkün görülmüştür. Bertaraf edilen marka acentelerinin menfaatlerine temas edilen taleplerin ise muhik görülmesine imkân bulunmamıştır¹²⁴¹.”

1957’de İktisat ve Ticaret Bakanlığı tarafından, ülke ihtiyacı yedek parça ithalinin bir kısmını karşılayan ve 22 ilde kurulmuş dernekleri bulunan, *Türkiye Otomobil ve Kamyon Yedek Parça İthalatçuları Federasyonu TÜRKPAR’a*, E.C.A. Fonu’ndan yeniden 880 bin dolar tahsis edildiği görülmektedir¹²⁴².

1957 bütçe görüşmeleri sırasında yedek parça sorunu da gündeme gelmiş, bu konuda ateşli tartışmalar yaşanmıştır. Hürriyet Partisi meclis grubu adına söz alan Emrullah Nutku (Trabzon), karayolları şebekesinin gündün güne artışının gerçekten övgüye değer bir icraat olduğünü, fakat döviz tahsislerinin yapılamaması ve yedek parça sorunu nedeniyle birçok aracın atıl hale geldiğini, dış finansman imkânlarının yeteri kadar sağlanamamasının sonucu olarak da yapılan yolların maliyetinde artışlar meydana geldiğini belirtmiştir. Nutku’ya göre istimlâk bedellerinde de korkunç artışlar vardır¹²⁴³.

DP meclis grubu adına Himmet Ölçmen (Konya), muhalefete verdiği yanıtta, yedek parça sıkıntısını, artan araç sayısına bağlamıştır. Ona göre bu durum, “10 bin aracı 100 bine çıkararak bir iktidarın büyük programlarının küçük sonuçları”dır. Ölçmen’in

¹²⁴¹ A.g.b.

¹²⁴² Zafer, 20 Ocak 1957

¹²⁴³ TBMMZC, D:10 C:17-B, İc:3, Birleşim :47, 26.02.1957, s.904-905 Nutku, istimlâk bedellerinde 1955’e nazaran % 202, 192’ye nazaran ise % 404 bir artış olduğunu belirtiyor.

açıklamalarını muhtemelen yeterli görmeyen Başbakan Adnan Menderes de bizzat söz almış, olaya “(...) Türkiye’deki motorlu vasıta adedini 1950 yılındaki miktarlarına, hatta bunun iki misli fazlasına, yani 25 bin yerine 50 bine indiriniz, yedek parçaların mağazalardan sokaklara döküldüğünü görürsünüz¹²⁴⁴.(...)” şeklinde milletvekilinin paralelinde yaklaşmıştır.

Başbakan Menderes ayrıca 1955 ve 1956 yılına ait rakamlar da vermiştir. Verilen rakamlar aşağıdadır:

Tablo 80
(1955-56 Yılında Yedek Parça ve Lastikler İçin Yapılan Tahsisatlar)

Yıllar	Otomobil ve kamyon yedek parçaları için (milyon TL.)	İç ve dış lastikler için (milyon TL.)	Traktör yedek parçaları için (milyon TL.)
1955	8.292	18.285	3.930
1956	13.828	42.640	8.216

Kaynak: TBMMZC, D:10 C:17-B, İc:3, Birleşim :47, 26.02.1957, s.916

Bu açıklamaların, sorunu çözmeye yeterli olan yaklaşımlar olmadığı açıktır. Sadece araç sayısını artırmak, fakat buna yedek parça sağlayamamak gibi bir durum, yıllar boyunca Türkiye’de sadece ulaşım alanında değil, diğer alanlarda da sıkça karşılaştığımız “popülist iktidar yaklaşımları”nın tipik bir örneğini oluşturmaktadır. Diğer taraftan gözden kaçmaması gereken bir nokta daha vardır. Her ne kadar meclisteki bu görüşmeler sırasında DP yöneticileri ülkedeki araç sayısının artmasıyla övünseler de bizzat kendileri tarafından bu görüşmelerden 2 hafta kadar önce, 9 Şubat 1956 yılında “Türk Parasını Koruma Kararnamesi” değiştirilmiş ve kararnamedeki en önemli değişikliği de 50. maddede belirtilen “bedelsiz olarak yurda getirilen otomobillerin ithalinin yasaklanması” oluşturmuştur¹²⁴⁵.

Soruna şoförler açısından bakıldığında, artan araç ithalatının ve yedek parça sıkıntısının, bu meslek erbabının temel iki sorunu olduğu söylenebilir. Şoförler, bu iki sorunu her platformda dile getirmişlerdir. Haziran 1957’de Ankara’da toplanan Şoförler Federasyonu 4. Kongresi’nde şoförler, kazançlarını bugünkü düzeyde tutmak için Türkiye’ye 5 yıl süreyle araç girmemesi dileğinde bulunmuşlardır¹²⁴⁶. Bu dilek, iktidarın araç ithal etmekle övünmesinin, olaya sadece nicelik olarak bakmasının ne kadar yersiz olduğunu bizlere göstermektedir.

¹²⁴⁴ Gös.yer, s. 911

¹²⁴⁵ Cumhuriyet, 10 Şubat 1957

¹²⁴⁶ Cumhuriyet, 20 Haziran 1957

Şoförlerin ikinci sorunu olan yedek parça konusunda ithalatçı istismarları söz konusudur. Yukarıda adı geçen kongrede söz alan Adapazarı delegesi Kenan Öksüz, Türk tebaasından olmayan 18 ithalatçının otomobil yedek parçası ithal ettiğini, bunların çoğunlukla, gelen parçaları el değiştirmek suretiyle % 70 gibi fahiş kârlarla satma yoluna gittiklerini, şoförlerin yede parça bulabilmek için il il dolaştıklarını iddia etmiştir¹²⁴⁷.

b. Otomobil Kamyon Dağıtımında Yaşanan Sorunlar :

İthal edilen otomobil ve kamyonların dağıtımı da bu dönemde zaman zaman yaşanan sorunlardandır. İthalatın talepleri karşılamaması, dağıtım konusunda çeşitli suiistimallerin ortaya çıkmasına ya da en azından söylentilerine yol açmıştır.

Bu durumun önüne geçmek üzere İktisat ve Ticaret Bakanlığı 29 Haziran 1955 tarihinde 613/34 sayılı kararları almıştır¹²⁴⁸. Buna göre, İstanbul bölge İktisat ve ticaret müdür muavininin başkanlığı altında KOLAT, TAMKOT ve EKOT ile Esnaf Teşekkülleri Konfederasyonu temsilcilerinden oluşan bir komisyon tarafından yapılacaktır. Dağıtım plânına göre, kamyon ve kamyonetlerin %40'ı resmi sektöre, % 35 'i konfederasyona, % 15'i özel sektöre, % 10'u Odalar Birliği'ne verilecektir. Otomobillerin ise % 20'si resmi sektöre, % 40'ı konfederasyona, % 30 'u özel sektöre, % 10'u Odalar Birliği'ne tahsis edilmiştir. Bu oranlar dahilinde yapılan tahsislerde özel sektör ihtiyacının KOLAT, TAMKOT ve EKOT tarafından satılacak vasıtalarla karşılanması kararlaştırılmıştır. Tahsis ve satışlarda önceden ihtiyaç sahiplerinden kapora alınmak ve bu kaporaları resmi defterlere kaydolmak ve kayıtlı buldukları tarihlere göre sıraya tabi tutulmak ve alıcılara önceden verilmiş makbuzların gösterilmesi şartıyla yapılmış olan bağlantıların, bir kereye mahsus olmak üzere göz önünde bulundurulması esası kabul edilmiştir. Bu esaslar dahilinde özel sektöre yapılacak dağıtımda;

- a) Bu kontenjandan resmi sektöre ve sanayicilere dağıtım yapılmaması,
- b) Otomobil almak isteyen kuruluş ya da şahsın vasıta bedelini ödeme gücü olduğuna dair banka mektubu ve ikna edici teminat göstermeleri,
- c) Şahısların en az iki yıllık ehliyetli sivil şoför olmaları ya da bir müessese sahibi iseler, oto kullanmalarını gerektiren bir meslek sahibi olduklarını belgelendirmeleri,
- d) Müessese sahibi olmayan gerçek şahıslara ellerinde aynı cinsten kullanılabilir bir araç varsa, ikinci otonun tahsis edilmemesi, eğer dağıtımı gereken araç sayısına göre

¹²⁴⁷ A.g.g.

¹²⁴⁸ TBMMZC, D:10 C:15, İc:3, Birleşim :22, 28.12.1956, s. 363 İktisat ve Ticaret Bakanı Abdullah Aker'in açıklaması.

yukarıdaki şartları sağlaya isteklerin sayısı az olursa, bu durumda fazla kalan kontenjan için yukarıdaki şartın aranmaması,

e) Vasıta alan şahısların, bunları aldıkları tarihten itibaren 3 yıl süreyle hiçbir şahsa ya da müesseseye devretmeyeceklerini beyan eden bir taahhütname vermeleri şartları konulmuştur.

Diğer taraftan iktisadi koordinasyon heyeti, ülkedeki mevcut otomobillerin büyük kısmının eskimeleri ya da ihtiyaç ve onarımları bakımından ekonomik olmayan bir durum almaları üzerine, binek otomobil ihtiyacının karşılanması amacıyla 2 milyon dolarlık bir kota oluşturmuş ve 23 Temmuz 1959'da buna ait bir bildiri yayınlamıştır¹²⁴⁹. Bildiride, ithalatın, otomobil fabrikalarının Türkiye'deki temsilcileri tarafından yapılacağı, ithal edilecek otomobillerin fabrika ihraç bedellerinin benzin motorlular için 1850 doları, diğer motorlular için 2000 doları geçmeyeceği, otomobil getirmek isteyenlerin 24 Ağustos 1959 tarihine kadar Koordinasyon Vekaleti Tahsis ve Tevzi Dairesi'ne yazılı olarak başvurmaları gerektiği belirtilmiştir.

Getirilen otomobiller, Koordinasyon Vekaleti'nce kurulacak bir komite tarafından kapalı zarf usulü müzayede ile satışa sunulacaktır. Katılımcılar ancak tek otomobil için talepte bulunabileceklerdir.

G. DP DÖNEMİ DENİZYOLLARI POLİTİKASI

Bu dönemde deniz taşımacılığı ve bu taşıma araçlarını inşa endüstrisinde büyük gelişme sağlanmıştır. Bunun en önemli nedeni, bu alanda devlet müdahaleciliğinin önemli oranda azaltılarak özel girişimin desteklenmesidir. Diğer bir neden, devletin bu alana eskisine oranla çok daha fazla kaynak tahsis etmesidir.

Dönemin bu alandaki ilk önlemi, 1937'de çok kısa bir ömür sürdükten sonra kapanan Denizbank'ın, *Denizcilik Bankası T.A.O.* adıyla tekrar kurulmasıdır. 1952'de, devletin denizcilik alanındaki teşekküllerinin yerine geçmek üzere 5842 nolu kanunla kurulan bu işletme, devlet ile özel sektörün sermayesini birlikte oluşturacakları karma bir kuruluş statüsüne kavuşmuş, sermayenin % 51'inin devlete, % 49'unun da özel sektöre ait olması öngörülmüştür. İlk kuruluşta sermaye 500 milyon lira olarak tespit edilmiştir. Kanunun öngörmesine rağmen özel sektör, sonraki yıllarda da sermayeye katılmamış, 1964 tarih ve

¹²⁴⁹ Zafer, 24 Temmuz 1959

440 sayılı kanunla gerek Denizcilik Bankası, gerekse de 1956'da kurulan *Deniz Nakliyat Şirketi*, bir kamu iktisadi teşebbüsü haline getirilmiştir.

Kanunun gerekçesinde de belirtilmiş olduğu gibi Denizcilik Bankası'na, bankacılık işlemleri de yapan bir holding fonksiyonu verilmek istenmiş, her türlü denizcilik işlerinin ise banka tarafından çeşitli uzmanlık alanlarında kurulacak anonim ortaklıklar tarafından yapılması öngörülmüştür. Uygulamada da bu şekilde hareket edilmiş ve faaliyet alanları birbirinden ayrılmış birkaç işletme kurulduktan başka 1956'da, iç ve dış yük taşımacılığı bankanın idari sorumluluğundan büsbütün ayrılmış, bu faaliyet, sermaye çoğunluğu Denizcilik Bankası'na ait olmak üzere kurulan *Deniz Nakliyatı Anonim Şirketi*'ne bırakılmıştır. Aynı kanunla, önceden devlet tekelinde olan birçok iş serbest bırakılmış, ayrıca özel sektöre Denizcilik Bankası'nın çalıştığı hatlarda, liman ve iskelelerde eşit şartlarda çalışma olanağı sağlanmıştır.

Bu dönemde kısa süreli de olsa, ABD'li uzmanlardan da yararlanıldığı görülmektedir. Marshall Plânı'nın teknik yardım faslından Nisan 1950'de Denizyolları idaresine gelerek çalışmalara başlayan ve sözleşme süreleri Nisan 1951'de sona erdiği halde, süreli olarak uzatılan 10 Amerikalı uzman, bir süre sonra kaynak yetersizliği nedeniyle ülkelerine dönmek zorunda kalmışlardır¹²⁵⁰.

Bu dönem içinde büyük kısmı Denizcilik Bankası tarafından yönetilmek üzere, kamu kaynaklarından özel sektör gemiciliğinin gelişmesini sağlayacak ve ülkede gemi inşa sanayinin gelişimine imkân verecek fonlar tahsis edilmiştir. Bunlar uygun şartlarda özel sektöre kredi olarak verilmiştir. Ayrıca vergi ve ithalat kolaylıkları sağlanmıştır.

Türk dış ticaretinin artması, dönemin özellikle ilk yarısında devletle birlikte özel sektörün dışardan büyük tonajlı gemiler ve tankerler satın almasını teşvik etmiş, bu sayede Türk ticaret filosunun tonajı yükseldiği gibi, bu tonaj içerisinde büyük gemilerin payı da artmıştır. Ayrıca, o döneme kadar filonun büyük kısmını oluşturan (% 60) buharlı gemiler yerine motorlu gemiler alınmış, filo modernleştirilmiş ve uzak mesafelere seyir olanakları artırılmıştır. Aynı dönemde, çoğu küçük tonajlı olmakla birlikte ülke içinde gemi inşa faaliyeti de hızlanmıştır. Bu olumlu sonuçların rakamsal ifadesi aşağıdadır:

¹²⁵⁰ **Cumhuriyet**, 14 Temmuz 1951 (Bu konuda bir açıklama yapan genel müdür Öniş, uzmanların sözleşmelerini uzatmak için çeşitli formüller arandığını fakat bulunamadığını, idarenin de bu uzmanların büyük masraflarını karşılayacak durumda olmadığını söylemiştir. Denizyolları, sözleşmeleri bittikten sonraki dönemde 3 ay daha bu masrafları karşılayabilmiş, bu arada sözleşmelerin 1 yıl daha uzaması için ilgililere başvurmuştur. İdare, 5582 sayılı kanun gereğince hükümetten avans istemiş, bu mümkün olduğu halde Maliye Bakanlığı uygun görünmediğinden istenen ödeneğin sağlanamadığını ifade etmişlerdir. Son çare olarak E.C.A.'ya başvurulmuş ve bu yardımın karşılıklı hibeden karşılıksız hibeye nakli istenmişti. Fakat E.C.A. bunun olanaksız olduğu yönünde bir yanıt verince, uzmanların geri dönüşü kesinleşmiştir.)

1- 1950'de 2197 adet ve 534.876 gros ton olan toplam gemi tonajı (18 tondan aşağı olanlar hariç) 1955'te 2631'e ve 738.322 gros tona, 1960'ta ise 2722 adette 827 bin gros tona çıkmıştır. Gemi başına ortalama tonaj da 1950'de 248'den, 1955'te 281'e, 1960'ta 310'a yükselmiştir¹²⁵¹. Burada özellikle bir noktaya dikkat çekmek gerekir: Toplam tonajın % 90'da fazlasını yaklaşık 100 gemi oluşturmakta, gerisi çok küçük tonajlı gemilerden ibaret bulunmaktadır. Bu nedenle, çok küçük gemiler hesaba katılmazsa, gemi başına ortalama tonajın çok fazla arttığı görülür. Ayrıca yukarıda belirtildiği gibi, büyük tonajlı gemilerin çoğu motorlu gemiler olduğundan, deniz ticaret filosu, hacimle ifade edilen (gros tonilato) artıştan çok daha anlamlı bir gelişme göstermiş, uluslar arası normlara uygun bir karakter kazanmıştır. Bu değişme, gerçek kapasite artışının, hacimdeki artışta belirlenenen çok daha fazla olduğunu ifade eder.

2- Özel sektörün yük gemisi ve tanker türlerindeki payı devletin payını hızla geçmiştir. 1963 yılı ele alındığında, kamu sektörünün toplam 196.042 tonluk 33 yük gemisi ve 68.018 tonda 7 tankeri olmasına karşılık, özel sektörün toplam 369.008 tonda 77 yük gemisine ve 106.061 tonda 13 tankere sahip olduğu görülür.

3- 1923 yılından itibaren Türkiye'de inşa edilmiş 18 ve yukarı gros tonluk gemilerin 1950'deki kümülatif hacmi 72.642 tondur. Bu miktar 1960'ta 145.450 tona, yani iki katına çıkmıştır.

Bu dönemde denizcilik sektöründe sağlanan en büyük gelişme, liman ve barınak inşaatları ile bunların modern araçlarla donatılmaları konularında olmuştur. Bu gelişmenin önemli bir kısmı, özellikle İstanbul ve Haydarpaşa limanları dış kredilerle başarılmıştır. Türkiye'de halen mevcut limanlarla liman kolaylıklarının -antrepo ile yükleme ve boşaltma vasıtaları gibi- çok büyük kısmı bu devrede bitirilmiştir. Geri kalanlar da aynı dönemde ya başlamış ya da plânlanmıştır.

1950'de Türkiye'nin doğal ve yapay limanlarının toplam yükleme ve boşaltma kapasitesi 1 milyon tondan ibarettir. Bu kapasite daha 1953'te 3 milyon tona çıkarılmış, 1960'ta 10 milyonu geçmiştir. Bu dönem içinde yapılan limanlar arasında en önemlileri olarak İstanbul(Salıpazarı), Haydarpaşa, İzmir (Alsancak), Mersin, İskenderun, Samsun, Trabzon ve Zonguldak'tır. Ayrıca sahildeki şehir ve kasabaların pek çoğunda yeni iskeleler ve barınaklar inşa edilmiş, mevcutlar ıslah edilmiştir. Ancak bu dönemde de limanları bir elden yönetilmesi için gerekli teşkilatlanma yapılmamış, demiryollarıyla bağlantılı limanlar (Haydarpaşa, İskenderun, Samsun, Mersin ve Derince), DDY'na bağlı kalmış,

¹²⁵¹ **Kalkınan Türkiye**, s. 64

diğerleri Bayındırlık Bakanlığı yönetimine bırakılmıştır. Çeşitli deniz taşımacılığı kuruluşlarına hizmet veren limanların, bu deniz taşımacılığı kuruluşlarından yalnızca birisine bağlı olmasının sakıncaları, bir önceki dönemde aktarılmıştır.

Tablo 81
(1950-60 Dönemi Denizyolları Yolcu ve Yük Taşımacılığı)

Yıllar	Yolcu (1000)	Yük (1000 Ton)
1950	1308	392
1955	1872	2122
1960	1074	5510

Kaynak: DİE, a.g.e., 419

Bu tablodan, denizyollarıyla yük taşımacılığının dönem boyunca ve büyük hızla arttığı, yolcu taşımacılığında ise dönemin ilk yarısında hafif bir artış sağlandığı, ikinci yarısında ise başlangıç yıldaki düzeyin altına düştüğü görülmektedir.

Bu dönemde karayollarında ve dönem sonunda da havayollarındaki gelişme, özellikle yolcu taşımacılığında denizyolları aleyhine etki yapmıştır. Denizcilik Bankası, 1955, 1956, 1957 yıllarını zararla, dönemin diğer yıllarını kârla kapatmıştır. Üç yıllık zarar toplamı 29,2, 5 yıllık kâr toplamı ise 114,9 milyon liradır¹²⁵².

1959 yılı, Türk deniz ticaret filosu açısından tam bir altın yıl olmuştur. Bu dönemde hem devletin hem de özel sektörün aldığı/alacağı gemilerle, filonun 1958'e göre % 110 gibi çok büyük bir artış gösterdiği görülmektedir. 467 bin ton olan tonaj, 1 milyona çıkmıştır.

İngiltere tarafından Denizcilik Bankası'na açılan 36 milyon dolarlık (324 milyon lira) 8 yıl vadeli özel bir krediden de yararlanılarak, 9 şehir hattı yolcu gemisi ile 12 adet şilep ve tankeri kapsayan, 21 gemilik bir sipariş anlaşması söz konusu yılın sonlarında yapılmıştır¹²⁵³. Ayrıca, armatörler tarafından, biri tanker olmak üzere toplam 169 bin tonluk yük gemisi alınmıştır.

1. Liman İnşaatı Konusundaki Gelişmeler :

a. İnşaatların Finansmanı :

DP iktidarı, limanlar konusundaki faaliyeti üç gruba ayırmıştır. Buna göre özel kanunlarıyla inşa halinde bulunan Ereğli, Trabzon, İnebolu ve Amasra limanları 1. grubu, iskele ve barınaklar inşaatı 2. grubu, büyük limanlar inşaatı da 3. grubu oluşturmaktadır.

¹²⁵² Türk Ekonomisinin 50 Yılı, s..213.

¹²⁵³ Zafer, 19 Aralık 1959

Bu son grubu oluşturan İstanbul, İzmir, Samsun ve İskenderun limanları yapımına harcanmak üzere Türk hükümetince Milletlerarası Kalkınma ve İmar Bankası'ndan kredi istenmiş ve istenen kredi Kasım 1950'de gelmiştir. Bayındırlık Bakanlığı emrine verilen bu 12,5 milyon dolarlık kredi ile limanları yapımı için yurt dışından malzeme alınması öngörülmüştür¹²⁵⁴. Ayrıca inşaat için gerekli miktarın bir kısmını iç finansmanla karşılamak üzere 73 milyonluk bir ödenek ayrılmıştır. Mayıs 1951'de kabul edilen tasarıya hazine her yıl 15.750.000 liralık bono çıkaracaktır¹²⁵⁵.

Ayrıca bütçeden belirli bir miktar buna yarılacaktır. 1950–57 arasında liman ve iskeleler inşaatı için bütçeden ayrılan ödenek aşağıdadır:

Tablo 82
(1950–57 Arasında Liman ve İskeleler İnşaatı İçin Bütçeden Ayrılan Ödenek)

Yıl	Bütçe miktarı
1950	6.299.000
1951	9.543.000
1952	15.902.000
1953	19.859.000
1954	25.425.000
1955	54.150.000
1956	71.550.000
1957	69.650.000
TOPLAM	272.378.000

Kaynak: BCA,15.08.1958, Fon kodu: 030..01.0.0, Yer no: 74.471..12 Nafia Vekaleti İnşaat Reisliği'nin neşrettiği, ulaşım kollarına ait rakamları gösterir çizelgeler.

b. Alsancak Limanı :

Savaş sonunda yapılması düşünülen önemli limanlardan birisi de İzmir Limanı'dır. Mart 1947'de burada yapılması düşünülen liman için New York Limanı müdür yardımcısı ve arkadaşlarının ücretli olarak bir süre ülkemizde çalışmak üzere Ulaştırma Bakanı tarafından davet edildiğini görmekteyiz¹²⁵⁶. Fakat tam da bu dönemde ABD ile olan ilişkilerin karayollarını ön plâna çıkarması, bu yönde atılacak adımları geciktirmiştir. CHP iktidarının son dönemlerinde Zonguldak gibi birkaç limanın inşaatı başlatıldıysa da bunların arasında İzmir yoktur. Dönemin başbakanı Şemsettin Günaltay, Kasım 1949'da gerçekleştirdiği İzmir ziyareti sırasında Milletlerarası Kalkınma Bankası ile anlaşmalarını ve çok yakında İzmir'e Hamburg gibi bir liman yapacakları vaadinde bulunmuştur¹²⁵⁷.

¹²⁵⁴ Cumhuriyet, 4 Kasım 1950

¹²⁵⁵ Cumhuriyet, 24 Mayıs 1951

¹²⁵⁶ Cumhuriyet, 12 Mart 1947

¹²⁵⁷ Zafer, 7 Kasım 1949

Seçimlerin yaklaştığı bir dönemde yapılan bu vaat, şüphesiz biraz abartılıdır. Çünkü vaatte adı geçen Hamburg Limanı, sadece Almanya'nın değil, o dönem Avrupası'nın sayılı birkaç büyük ve modern limanından biridir ve başkent İstanbul'un bile modern bir limana sahip olmadığı, diğer taraftan ABD ile olan ilişkiler sonucunda İskenderun'un yıldızının parlamaya başladığı bir dönemde, İzmir'de böyle bir liman yapılacak olması mümkün görülmemektedir. Sonuçta İzmir'e liman yapılması işi CHP'ye değil, DP'ye kismet olmuş ve inşaat bir Fransız şirketine Aralık 1954'te 27 milyon lira bedelle ihale edilmiştir. Limanın 2 yılda tamamlanması ve toplam 32 milyona mal olması öngörülmüştür¹²⁵⁸.

Limana 1958 yılında tamamlanabilmiş ve 22 Eylül'de Menderes tarafından hizmete açılmıştır¹²⁵⁹.

c. Zonguldak Limanı :

27 yıllık CHP iktidarının, iktidarı devretmeden önce attığı en son temel Zonguldak Limanı'na olmuştur. Limanın temeli 11 Nisan 1950'de Başbakan Günaltay tarafından atılmıştır. Dört yılda bitirilmesi plânlanan ve Hollanda şirketi tarafından inşa edilen liman için harcanacak paranın % 75'ini tiraj hakları dahil Avrupa İktisadi İşbirliği Komitesi , % 25'ini de Türk hükümeti ödeyecektir¹²⁶⁰. Komitenin başkanı Amerikalı Russell Dorr, kaynak aktardıkları limanı görmek üzere Nisan 1951'de Türkiye'ye gelmiştir.

Limana yapım ihalesinin ilginç bir gelişimi vardır. Buna göre, Bayındırlık Komisyonu'nun 25.03.1946 tarihli toplantısında Zonguldak Limanı'nın etkin bir şekilde kullanılması için özel bir komisyon tarafından konunun ele alınarak gerekli düzenlemelerin yapılması kararlaştırılmıştır. Kurulan özel komisyonun çalışmaları sonucunda, limana inşası işlerinde tanınmış 32 firmaya, şartname göndermiştir. Bunlardan 16 firma, proje yarışmasına girme şartlarını bildirmişler, yapılan incelemeden sonra 2 yerli ve 6 yabancı firmanın yarışmaya katılabilecek vasıfları taşıdıkları tespit edilmiştir¹²⁶¹.

Bu 8 firma üzerinde yapılan incelemeler sonucunda Hollanda firmasının projesi yarışmayı kazanmıştır. İki yerli firma 7 ve 8. olmuşlar, bunlar yarışma dışı tutulup diğer 6 firmadan ihaleye esas olacak kesin teklifler istenmiştir. Bunlardan beşi teklifte bulunmuş ve yine Hollanda firmasının teklifi en iyi teklif olarak değerlendirilmiştir.

Limana bir maden limanı olması nedeniyle liman konusunda muhatap taraf olan Etibank, Hollandalı firmayla 11.03. 1949'da görüşmelere başlamıştır. Hollanda firmasıyla

¹²⁵⁸ Zafer, 13 Şubat 1955

¹²⁵⁹ Zafer, 23 Eylül 1958

¹²⁶⁰ Cumhuriyet, 12 Mayıs 1950

¹²⁶¹ TBMMZC, D: 9, C: , 33. Birleşim, 22.01.1951, s. 295–297 (İşletmeler Bakanı Muhlis Ete (Ankara)'nin, milletvekili Hüseyin Balık(Zonguldak)'in sorusu üzerine yapmış olduğu açıklama.)

yapılan görüşmeler sürerken, mecliste bir Millet Partisi milletvekili Ahmet Çınar tarafından “Liman inşaatının neden yabancı bir firmaya verildiği ve limanın fiyatının, Bayındırlık Bakanlığı’nca yaptırılan diğer limanlara nazaran iki misli olup olmadığı” şeklinde bir soru sorulmuştur. Ekonomi ve Ticaret Bakanı Cemil Sait Barlas tarafından 23 Mart’ta buna verilen yanıtta, “Zonguldak Limanı’nun henüz ihale edilmediği, Türk ve yabancı firmalar arasında bir fark gözetilmediği, limanın Marshall Plânı’ndan yaptırıldığı, eğer talip Türk firmaları varsa onlar için de emir verildiği” açıklanmıştır.

Süreç bitmiş ve artık kazanan firmayla görüşmelere başlanmışken yapılan bu açıklama, doğal olarak kafaları karıştırmış, bu açıklamayla umutlanan *Yol-Yapı Ltd.Şti.* adlı Türk firması 25 Mart’ta telgrafla bakanlığa başvurarak, işe talip olduklarını bildirmişlerdir. Bu başvuru, Ereğli Kömürleri İşletmesi tarafından yanıtlanmıştır. Liman konusunda iki yıldan fazla devam eden bir inceleme sürecinin bitirilip artık müzakere safhasına girildiği, temasta bulunulan firmayla bir sonuç alınamazsa başka bir karar alınabileceği Türk firmasına bildirilmiştir.

Görüldüğü gibi bakan açıklaması ile Ereğli Kömür İşletmesi’nin tutumu farklılık göstermektedir. Bu durumun en önemli nedeni, Barlas’ın süreç sonlanmışken Türk firmasını gereksiz yere umutlandırmasıdır. Üstelik bu durum, kamuoyunda “yabancı şirketlerin kollandığı” algılamasına da fırsat yaratmıştır.

33 hektar üzerine inşa edilen ve Toplam 33,9 milyon liraya mal olan limanın açılışı, 6 Ağustos 1957’de Menderes tarafından yapılmıştır¹²⁶². ABD’nin limana olan ilgisi sadece temel atma ile sınırlı kalmamış, açılıшта ABD büyükelçisi ve iktisadi misyon başkanı da hazır bulunmuştur.

d. Liman Konusunda İktidar-Muhalefet Tartışmaları :

Temmuz 1955’te CHP’li Kasım Gülek ile DP’li Muammer Çavuşoğlu arasındaki bayındırlığa yönelik tartışmalar gazetelere yansımıştır. Bu dönemde DP iktidarına yakın Zafer gazetesi, sık sık bayındırlık alanında DP iktidarının yaptığı hamleleri gündeme getirmektedir.

Ulaştırma ve Bayındırlık Bakanı Muammer Çavuşoğlu, denizlere kıyımızın 7000 km.den fazla olduğunu, eski İstanbul ve İzmir limanları istisna edilirse bu sahillerde ihtiyacımızı karşılayacak limanlardan mahrum olduğumuzu, o dönemden 1950’ye kadar yapılan işlerin ise konunun önemi karşısında hiç denecek derecede olduğunu belirtirken, CHP’nin 27 yıllık iktidarında bu işlere sadece 40 milyon lira harcadığını, hâlbuki

¹²⁶² Zafer ve Cumhuriyet, 7 Ağustos 1957

kendilerinin yalnız 1955 bütçesiyle liman inşaatına ayırdıkları paranın 54 milyon lira olduğunu da vurgulamıştır.

Limansızlık yüzünden kara, demir, deniz ve havayolları arasında ahenk sağlanamadığını, kendilerinin Hopa'dan İskenderun'a bir liman inşası programı hazırladıklarını, bir kanunlar serisinin verdiği imkânla 700 milyon liralık iç, 16.3 milyon dolarlık (50 milyon lira) da dış finansmanı içeren bu plânı uygulamaya koyduklarını, böylece hem yılda 100 milyon liralık gelir kaybını önlediklerini, daha da önemlisi, ülkenin zengin doğal kaynaklarını ve üretim güçlerini harekete geçirdiklerini, fakat muhalefetin bunları “kudretini aşan yatırımlar” olarak nitelediğini, bu düşüncelerin, ülkeyi yeteri kadar tanımayan bazı yabancıların hazırladıkları ve verdikleri gün olaylarla tekzibe uğrayan raporlarındaki görüşle tam bir uyum içerisinde olduğunu üzüntüyle tespit ettiklerini iddia etmiştir¹²⁶³.

e. Diğer Limanlar :

Bu dönemde gerek Karadeniz ve gerekse Akdeniz'de bazı limanların yapımına başlanmıştır. Bunlardan birisi, İskenderun ile birlikte Doğu Akdeniz'in en stratejik limanı olacak Mersin Limanı inşasıdır. Bilindiği gibi bu limanla ilgili kanun, daha cumhuriyetin kuruluşundan 1 yıl sonra Samsun Liman Kanunu ile birlikte çıkmış, fakat geçen zaman içerisinde bir türlü tam anlamıyla inşaatı girişilememiştir.

Liman nihayet 1954'te, bir Hollanda şirketine 68.867.797 liraya ihale edilmiştir¹²⁶⁴. Limanların dalgakıranları 4500 m.dir. Limanda, 10 m. ve 61 m. derinliklerinde ve 1500'er m. uzunluğunda iki rıhtım bulunmaktadır.

Yukarıda belirtildiği gibi uzun yıllardır yapılamayan Samsun Limanı konusunda da bu dönemde gelişme sağlanmış, Alman Philip Holzman ve bir başka Alman firmasıyla birlikte bir Türk firması, ortaklaşa olarak Samsun Limanı'nın genişletilmesi ve yeniden inşası konusunda Türk hükümeti ile 14.3 milyon dolarlık bir sözleşme imzalamıştır¹²⁶⁵. Sözleşmenin süresi 5 yıldır.

Limanın ihale bedeli 39.440.000 liradır. Limanın kuzey mendireği 1550 m., doğu mendireği 3000 m., rıhtımı ise 670 m.dir¹²⁶⁶.

¹²⁶³ **Zafer**, 15 Temmuz 1955

¹²⁶⁴ **BCA**, Tarih: 0/0/1955 Dosya: E8 Fon Kodu: 30..1.0.0 Yer No: 74.470..9. (Samsun, Giresun, Mersin ve Alsancak liman inşaatları hakkında not.)

¹²⁶⁵ **Cumhuriyet**, 16 Eylül 1953

¹²⁶⁶ **BCA**, Tarih: 0/0/1955 Dosya: E8 Fon Kodu: 30..1.0.0 Yer No: 74.470..9. (Samsun, Giresun, Mersin ve Alsancak liman inşaatları hakkında not.)

Bayındırlık Bakanı Zeytinoğlu, işletmeye açıldığında limanın 10 bin tonluk 4 büyük Victory tipi geminin bordadan yanaşmasına olanak sağlayacak büyüklükte olacağını, meydana getirilecek tesisler yardımıyla yıllık 300–350 bin ton ticaret eşyası ve Toprak Mahsulleri Ofisi'ne tefrik edilecek alanda yapılacak silo ve tesisler amacıyla da 400 bin ton hububat ve 100 bin ton kömürün taşınacağını belirtmiştir¹²⁶⁷.

Samsun Limanı dışında bu dönemde Karadeniz'de Ordu ve Giresun Limanları da açılmıştır. Giresun Limanı'nın temeli 8 Ekim 1954'te Cumhurbaşkanı Bayar tarafından atılmıştır¹²⁶⁸. 750 m. uzunluğunda bir dalgakıran ile 200 m. boyunda bir rıhtımdan ibaret olan Giresun Limanı'nda orta büyüklükte 5 gemi rahatça barınabilecektir. Liman için 11 milyon lira harcanması öngörülmüştür¹²⁶⁹. Yıllık kapasitesinin 150 bin ton civarında bulunacağı hesaplanan liman, Giresun ve çevresinde üretilen fındık nakli konusunda kolaylık sağlayacaktır. Limanın esas mendireği 850 m., talî mendireği 350 m. ve rıhtımı da 275 m.dir¹²⁷⁰. 2.2 milyon liraya mal olan Ordu Limanı ise, 23 Haziran 1957'de hizmete açılmıştır¹²⁷¹.

Akdeniz'deki bir diğer limanın, Bodrum Limanı'nın temeli ise 30 Mayıs 1956'da atılmıştır¹²⁷². Tahmini bedeli 1 milyon liradır.

2. Filonun Artırılmasına Yönelik Çalışmalar :

a. Marshall Yardımı'ndan Alınacak Gemiler :

Denizyollarının elindeki gemilerin genellikle eski olması, bu gemilerin sık sık onarıma alınmasını beraberinde getirmiştir. Öyle ki, Mart 1950'de Haliç ve İstinye'deki fabrika ve havuzlarda onarım bekleyen gemi sayısı 42'yi bulmuştur. O dönemde denizyollarının elinde 80 yaşında gemi bile bulunmaktadır¹²⁷³. Geçmiş dönemlerde, çürüğe çıkarılan gemilerden bir kısmı - örneğin Abdülhamit döneminde atıl kalan bir kısım gemi-hurda demir olarak 60 bin altına İtalyan Ansaldo'ya satılmıştır. Fakat kimi zaman da kaderine terk edilmiş, birçoğu delinip batmıştır. Bunlar Karabük'e gönderilmemiştir.

Bu dönemde yaşlanmaları nedeniyle sık sık onarım için para harcanmak zorunda kalınan bazı gemiler çürüğe çıkarılmıştır. Büyük kısmı gemi hurdacılarına satılacak olan

¹²⁶⁷ **Zafer** , 1 Ağustos 1953

¹²⁶⁸ **Cumhuriyet**, 9 Ekim 1954

¹²⁶⁹ **Zafer**, 25 Temmuz 1955

¹²⁷⁰ **BCA**, Tarih: 0/0/1955 Dosya: E8 Fon Kodu: 30..1.0.0 Yer No: 74.470..9. (Samsun, Giresun, Mersin ve Alsancak liman inşaatları hakkında not.)

¹²⁷¹ **Zafer**, 23 Haziran 1957

¹²⁷² **Zafer**, 31 Mayıs 1956

¹²⁷³ Sözkonusu gemi, 1870 yapımı olan ve Şirket-i Hayriye'den kalan *Suhulet* adlı araba vapurudur.

bu gemiler ve yaşları şöyledir: Bartın (55), Kemal, Çanakkale (54), Saadet (67), Tayyar (73), Tunç (İnönü-60), Kocaeli, Neveser (48), Halep (47), Basra (47), Bağdat(47), Suhulet (80), Sahilbend (81), Karadeniz (46), Çorum (45), İzmir (44), Ege (43). Bu gemilerden Bartın, Tayyar, Kemal, Saadet ve Kocaeli gemileri, Hayati Nayman firmasına 300.500 liraya satılmıştır¹²⁷⁴.

Bu durum için bu dönemde başvuru ilk çare Marshall Yardımı'dır. Marshall yardımından Devlet Denizyollarına ayrılan para ile çeşitli tipte gemi, liman aracı ve 53 parça malzeme alınacaktır¹²⁷⁵. Gemilerin dökümü şöyledir:

21 mil süratli 2 büyük gemi, 17 mil süratli Marmara tipi 3 gemi, Ülev tipi 18 mil süratli 3 şehir hattı gemisi, orta büyüklükte 4 boğaz gemisi, küçük boy 2 boğaz gemisi, 4 araba vapuru, İzmir için 2 körfez gemisi. Ayrıca, 12 tane römorkör, kılavuz ve amele taşımak için 12 motor, 1 dalgıç motoru, 300 tonluk su tankeri, mevcut gemiler için yeni kazanlar, radar cihazları, sahil fenerleri ve sis düdüklüleri, gelecek malzemeler arasındadır¹²⁷⁶.

Aslında bu gemilerin tip ve büyüklükleri 1949 yılında bütçe komisyonu tarafından hazırlanan ve daha önceki bölümde sözü edilen 4 yıllık plânda öngörülen şeklin aynısıdır. Bir fark vardır ki o da söz edilen plânda gemi sayısı 29 iken, şimdi 21 gemiden söz edilmesidir.

Alınacak gemi ve malzemeler, kamuoyuna duyurulunca kamuoyunda, bazı gemilerin, en azından römorkör ve motorların kendi bünyemizde yapılabileceği görüşleri ortaya atılmaya başlanmıştır. Bu durum üzerine Denizyollarından bir açıklama gelmiş, "*Gemi dışındaki malzemenin kendi olanaklarımızla sağlanabileceği, fakat gemileri, Marshall plânı tirajı hakkında Avrupa tezgâhlarına yaptırılacağından dolayı, kendi tezgâhlarına ve işçilerine iş bulmak isteyen yabancı firmaların ve ülkelerin buna yanaşmadıkları*" bildirilmiştir¹²⁷⁷.

Bu açıklamadan çıkarılacak sonuç şudur: Marshall yardımında denizyolları konusuna verilmesi öngörülen yardım/kredi ile Türkiye'nin kendi gemilerini üretebilme konusunda

¹²⁷⁴ **Cumhuriyet**, 15 Haziran 1952

¹²⁷⁵ **Cumhuriyet**, 24 Ocak 1950

¹²⁷⁶ Söz konusu gemilere Ocak 1951'de şu isimler verilecektir: Marmara tipi iki gemiye Ayvalık ve Gemlik; Ülev tipi üç gemiye Dolmabahçe, Fenerbahçe, Paşabahçe; iki büyük araba vapuruna Kızkulesi ve Kasımpaşa; iki küçük araba vapuruna Kuruçeşme ve Karaköy ; 5 şehir hattı gemisine Beylerbeyi, İstinye, Yeniköy, Bergama, Selçuk ; 250 kişilik iki şehir hattı gemisine Beşiktaş ve Mirgün, 700 beygirlik römorköre Osman Tavil ; 400 beygirlik 3 römorköre Bakırköy, Şarköy, Yeşilköy.

¹²⁷⁷ **Cumhuriyet**, 6 Şubat 1950

yapacağı ya da yapabileceği girişimler de uzun bir süre rafa kalkmış olacak, dışarıya bağımlı bir ülke haline gelecektir.

Türkiye'nin kendi gemilerini yapması konusunda bundan sonraki dönemde ne zaman bir tartışma açılrsa yetkililer, “ülkede bu imalatın uzun süreceği, dışardan alınana oranla daha pahalı olacağı” gerekçelerini sık sık tekrarlar hale gelmişlerdir. Zaman zaman bu konuda uzmanların, gemilerin ülkemizde yapılabilirliği yönünde yaptıkları açıklamalar da dikkate alınmamıştır¹²⁷⁸. Devlet Denizyolları, kısa bir süre sonra Marshall Plânı'ndan tiraj hakkı bulunan ülkelerin tezgâhlarına¹²⁷⁹, ısmarlamak istediği gemilerin niteliklerini bildirmiş ve onlardan hem fiyat istemiş hem de gemileri ne kadar zamanda teslim edebileceklerini sormuştur. Denizyolları, firmalardan Şubat sonuna kadar yanıt vermelerini istemiştir. Özellikle Hollandalı şirketler, gemilerin onlara yaptırılması halinde, belirlenen tiraj hakkından 3 milyon fazlasını vermeye razı olduklarını bildirmişlerdir.

Gerek hükümet, gerekse Denizyolları yetkilileri, Hollandalıların ucuz teklifine temkinli yaklaşmışlardır. Bunun nedeni, 1946'da gemi alınacağı sırada en ucuz teklifi veren (gemi başına 2.550.000 dolar) Ansaldo'nun, daha sonra taahhütlerini yerine getirememesidir.

Sonuçta gemilerin hepsinin tek bir ülke ve şirkete değil, farklı ülke ve şirketlere yapılmasına karar verilmiştir. Ansaldo örneğine rağmen yine de ucuzluk ön plânda tutularak bu siparişlerin çoğunda Hollanda tercih edilmiş, ayrıca İtalyan, Fransız ve Alman şirketlerine de birtakım siparişler yapılmıştır.

Buna göre Hollandalı *IHC* şirketine 2 adet 17 mil süratinde Marmara tipi gemi, 3 adet orta boy ve 2 adet küçük boy şehir hattı gemisi ile 8 adet 150 beygir gücünde römorkör; İngiliz *Villiam Deny* şirketine 2 ve İtalyan *Countieri Navali*'ye 1 olmak üzere 3 adet 18 mil süratinde Ülev tipi şehir hattı gemisi; Alman *Atlas Werke* şirketine 14 mil süratinde 2 adet şehir hattı gemisi; Fransız *Anclens Chantiers Dubigeon* şirketine 700 yolcu ve 350 ton

¹²⁷⁸ Örneğin, Ulaştırma Bakanı Kemal Satır'ın “Bizim yaptığımız gemiler pahalıya mal olur.” açıklamasına, İTÜ Gemi İnşa Bölümü profesörlerinden Muhittin Etingü şu yanıtı vermiştir: “Bizde pahalı olan yerli malzemedir, işçilik değildir. Yerli malzeme Avrupa'ya nazaran ne kadar pahalıysa, işçilik de Avrupa'ya nazaran o kadar ucuzdur. Bir geminin maliyet fiyatının, takriben % 40'ı malzeme, % 35'i işçilik, % 25'i de genel masraflardır. Genel masraflar da işçilik üzerinden hesaplanır. İşçilik nispeti düşük olduğu için, gemilerimizi her memleketten daha ucuza mal edebiliriz.” Aynı üniversitenin aynı bölümünde görevli bir diğer isim, Prof. Ata Nutku da şunları söylemiştir: “Karabük çeliği verdiği takdirde kaynak malzemesi, boya vs. gibi dışardan almakta olduğumuz malzemeye verilecek paralarla umumi masraflara ait kısımda tezgâh ve takım için ödeyeceğimiz dövizlere rağmen, en komplike, en modern bir yolcu gemisinin inşaatında fiyatın % 66'sı Türk madenlerinin işletilmesine, Türk bacalarının tütmesine yarayacağı ve Türk işçisinin cebine gireceği gibi, madenlerimizi taşıyan gemi tonajından da yararlanacağız. Daha basit makine, yük gemileri ve ufak teknelerde ise bu kazanç bugün % 70, yarın % 85'tir.” (**Cumhuriyet**, 26 Nisan 1950)

¹²⁷⁹ Bu ülkeler İngiliz, İtalyan, Fransız, Hollandalı, Danimarkalı, İsveçli ve Belçikalı şirketlerdir.

yük alabilen 2 adet büyük ve 200 yolcu ve 200 ton yük alabilen 2 adet de küçük araba vapuru; son olarak da Alman *D.W. Kremer Sahn* şirketine 1 tanesi 700, 3 tanesi de 400 beygir gücünde römorkör siparişi yapılmıştır¹²⁸⁰.

Siparişlere bakıldığında, “süratli gemi almama” geleneğinin artık kırıldığı görülmektedir. Şüphesiz bunda, Denizyolları Genel Müdürü Cemil Parman’ın bu konudaki görüşleri önemlidir. Diğer taraftan, öncede siparişi düşünülen 7000 tonluk yük/ yolcu gemilerinin, siparişler arasında olmaması göze çarpmaktadır. Yetkililer bu durumu “ödenek yetersizliği” ile açıklamaktadırlar. Kendilerinin 19,8 milyon dolarlık sipariş vermek üzere projeler hazırladıklarını belirten yetkililer, tüm çabalarına rağmen bu kadar ödenek sağlayamadıklarını, ek ödenek için de Bakanlar Kurulu’na kadar gidilip bir sonuç alınmadığını, bunun üzerine önceden kanunla kendilerine verilmiş olan 150 milyon liralık ödenekten henüz kullanılmamış bulun harcama yetkilerini bu işte kullanmaya karar verdiklerini, 7 milyon tutan iki büyük gemiyi projeden çıkarmak zorunda kaldıklarını belirtmişlerdir. Bir diğer sorun da, sözleşmelerde gemi teslim sürelerinin belirtilmemiş olmasıdır.

b. 1951’de Yapılan Siparişler :

Denizyolları, 1951 yılında ısmarlayacağı gemileri tespit ederken büyüklüklerinin artmasına özen göstermiştir. 1951’de önceki yıldan farklı olarak Marshall Plânı’nın tiraj hakkından sipariş şekli kalkmıştır. Bunun yerine, idarenin istediği ülkeye, istediği şartlarda gemi ısmarlama şekli kabul edilmiştir. 1951 için 94 milyon lira tutarında gemi vs. siparişinin yapılması tasarlanmıştır. Alınacak toplam gemi sayısı 18’dir. Genel müdür Öniş, bu gemilerin 2 adet İzmir tipi ve 5000 gros tonluk gemi, 1 adet Marmara tipi ve 1200 gros tonluk gemi, 4 adet Karadeniz tipi 4000 gros tonluk gemi, 3 adet 700’er kişilik şehir hattı gemisi ve 2 adet araba vapurundan ibaret olduğunu belirtmiştir¹²⁸¹.

İdare, 1951–52 yılı için biri normal, diğeri asgari ihtiyaç programı olma üzere iki program hazırlanmıştır. Normal program 31.293.000 dolar, asgari program da 24.300.000 dolar tutmaktadır.

İsmarlanacak bu gemilerin belirlenmesi ve kamuoyuna duyurulması ile önceki yıldan kalan bir tartışma, “*gemileri kendi olanaklarımızla yapabilir miyiz?*” tartışması tekrar gündeme gelmiştir. Özellikle bu yıl tiraj hakkı gibi bağlayıcı bir durumun olmaması, bu

¹²⁸⁰ **Cumhuriyet**, 31 Mayıs 1950 (Ayrıca 13 motor, 2 yüzer vinç (IHC’ye), Tahlisiye İdaresi için 1 can kurtarma motoru (İngiliz Graves and Cuttridge’e), 2 takım gemi kazanı (Alman Eisenwerk’e) , 8 deniz feneri (İngiliz Chance Brothers’a) , radar, gemi teçhizatı ve malzemesi de siparişler arasındadır.

¹²⁸¹ **Cumhuriyet**, 13 Şubat 1951

yönde bir atılımın yapılabilirliği düşüncesinin oluşmasına neden olmuştur. Fakat Ulaştırma Bakanı Seyfi Kurtbek'in, ülkemizde gemi inşa endüstrisi yerine tamir endüstrisinin kurulmasının ülke çıkarlarına daha uygun olduğunu belirten açıklaması¹²⁸², bu konuya son noktayı koymuştur.

Gemi siparişleri sürecinde ABD'nin ilginç bir tutumu göze çarpmaktadır. Yeni alınacak gemilerin mazotlu olmasına karar verilmişken ABD'li uzmanlar kömürle işleyen gemiler alınmasını önermişlerdir. Gemi inşa teknolojisinde hızla sıvı yakıtı doğru gidilirken ABD'nin bu tavsiyesi anlamlıdır. Bu konuda yaptığı açıklamada Öniş, “*Kömürün ilerde pahalılaşması ve mazotun gümrük resminde hükümet tarafından bir indirim yapılması ihtimali karşısında, siparişlerimizi mazotla işleyen gemilere yapmamızın doğru olacağı fikrini de Amerikalılara kabul ettireceğimizi umuyorum*¹²⁸³.” diyerek bu konudaki tavrını belirtmiştir.

Filonun eksiğini tamamlamak üzere 1953'te 157 milyon liralık bir program hazırlanmıştır. Bu programda, Karadeniz sürat postaları için 17 millik 4 gemi, İskenderun'a kadar uzanan güney hattı için 14 millik 3 gemi, dış hatlar yük seferleri için 14 millik 4 şilep, Akdeniz yük seferleri için 12-14 millik 2 şilep, ABD'ye yapılacak yük seferleri için de 16-17 mil süratli 10 bin dedweyt tonluk 2 gemi bulunmaktadır¹²⁸⁴.

Gemiler için en iyi teklif veren firmanın, gemilerin bir kısmının kendi tesislerinde yapılmasına izin verilmesi, geri kalan 4 geminin ise Haliç'teki fabrikalarda yapımına katılmasına karar verilmiştir. Söz konusu 4 geminin Haliç'te yapılabilirliğinin kamuoyunda tartışılması üzerine bir açıklama yapan Cumhurbaşkanı Celal Bayar, İstanbul'daki tersaneleri tasnife tabi tuttıklarını, buna göre Haliç tersanesinin gemi makine ve motorları, şehir hatları gemileri, araba vapurları, römorkörler, layterler ve liman araçları yapacağını, havuzların bulunduğu bu tersanede daha büyük gemilerin inşasını sağlayacak kızaklar için yer olmadığını, İstinye Tersanesi'nin de aynı nedenlerle yalnız şehir hatları vapurları ve liman araçları inşa edebileceğini belirtmiş, Camialtı Tersanesi'nin ise daha uygun olduğunu, Akdeniz tipi orta boy yük-yolcu vapuru yapabilme kapasitesine de sahip bulunan bu tersanede iki büyük şilep yaptıracaklarını da sözlerine eklemiştir¹²⁸⁵.

¹²⁸² Zafer, 2 Haziran 1951

¹²⁸³ Cumhuriyet, 8 Mayıs 1951

¹²⁸⁴ Cumhuriyet, 5 Ocak 1953

¹²⁸⁵ Cumhuriyet, 24 Şubat 1953

c. 1956'da Filoya Katılan Gemiler :

1956 yılında Türk deniz ticaret filosuna 19 yeni yük ve yolcu gemisi katılmıştır. Bunlar, Almanya'da yaptırılan ve toplam bedelleri 62.2 milyon lira olan Akdeniz, Karadeniz¹²⁸⁶, Marmara, Ege ve İzmir gemileri; ABD'den alınan Aydın, Manisa, Seyhan, Kütahya ve Nevşehir şilepleri ile Japonya'da yaptırılan Kayseri, Sakarya, Denizli, Bolu ve Amasya şilepleri ile Batman tankeridir.

ABD ve Japonya'ya yaptırılan şileplerin toplam bedeli 45,5 milyon lirayı bulmuştur. Bu şileplerle Türk şilep filosu 82.333 tonluk yeni bir kuvvet kazanmıştır. Diğer gemiler, 5,9 milyon liraya Norveç'ten satın alınan Eskişehir ve Kırşehir şilepleri ile 540 bin liraya İngiltere 'de yaptırılan Hora kurtarma gemisi de hizmete girmiştir.

Böylece, 19 geminin toplam maliyeti 115 milyon lirayı, toplam tonajı da 103.173 lirayı bulmuştur. Bu konuda bir açıklama yapan Ulaştırma Bakanı Arif Demirer, bu miktarda ve bu kıymette gemi siparişinin yapıldığı ve hizmete girdiği durumun bu güne kadar emsalinin görülmediğini söylemiştir¹²⁸⁷.

Alınan gemiler konusunda kamuoyunda bazı iddialar ortaya atılmıştır. Gemilerin pahalıya geldikleri ve toplam bedelin 100 milyon lirayı bulduğu, bu gemileri için kısa süreli (3 yıl) bir kredi alındığı yönünde iddiaların yanında, İzmir gemisi ile ilgili de iddialar mevcuttur. Cumhuriyet'te çıkan iddiaya göre İzmir gemisi, Elbe Nehri'nden çıkarken dengesinde görülen aksaklık yüzünden devrilme tehlikesi geçirmiştir. Bu, geminin inşa plânındaki hatadan kaynaklanmıştır. İddiada, 500 ton safra konulmak şartıyla açık denize konma izninin verildiği, safa ile sefere çıkan geminin Cebelitarık'ta sert bir havayla karşılaşınca yoluna devam edemediği sonuçta geminin Yeşilköy önlerine gelebildiği, Denizyolları yetkililerinin hemen Alman mühendislere başvurdukları, fakat Alman mühendislerin hatanın herhangi bir yapı eksikliğinden kaynaklanmadığını bildirdikleri belirtilmiştir¹²⁸⁸.

Haber, hemen ertesi gün Denizcilik Bankası'ndan gazeteye gelen sert bir mektupla yalanlanmıştır. Mektupta, gemilerin toplam bedelinin 62,3 milyon lira, kredi süresinin de 3 değil 5 yıl olduğu belirtilmiş, gemi siparişinden önce İTÜ Gemi İnşaat Mühendisliği profesörlerinden Ata Nutku başkanlığında oluşturulan bir heyete proje hazırlanmış ve dünya tersanelerinden teklif istendiği, heyetin, gemileri gerek denge, gerek yalpa yapma

¹²⁸⁶ 10 milyon lira bedelle alman Bremen Haven tersanelerine yaptırılan bu gemi, Almanya'dan Türkiye'ye getirilirken sis nedeniyle Manş Denizi'nde bir başka gemiyle çarpışmıştır. (Zafer, 9 Temmuz 1956)

¹²⁸⁷ Cumhuriyet, 26 Temmuz 1956

¹²⁸⁸ Cumhuriyet, 9 Ocak 1956

özellikleri açısından titiz bir incelemeye tabi tuttuğu, gemilere bir miktar safra konmasının yolcuları rahatsız etmeyecek şekilde sallanması açısından gerekli olduğu kanaatine varıldığı ve şartnamede de bu konuya değinildiği yazılmıştır. Mektupta ayrıca denmektedir ki, “*Daha projede safra derpiş edildiğine göre, sonradan ve hata eseri gibi gösterilmek istenen 500 tonluk safra ilavesi haberi asılsızdır. Konulan safra 340 tondur. Ayrıca İzmir gemisinin batma tehlikesi geçirdiği de doğru değildir*¹²⁸⁹.(…)”

Bu tartışmalar yaşanırken yorgan gitti kavga bitti kabilinden ilginç bir olay yaşanmış, 244 yolcuyla İstanbul’dan İzmir’e sefere çıkan İzmir gemisi, Narlıdere açıklarında bir Amerikan gemisiyle çarpışarak batmıştır¹²⁹⁰. Geminin 11,5 milyonluk bir sigortasının olması, geçmiş dönemlerdeki bu tip kazalardan ders alındığını bizlere göstermektedir¹²⁹¹. Önce her iki taraftan 6 kaptan ihmalleri görülerek tutuklanmıştır. Denizcilik Bankası, kazadan bir süre sonra İstanbul II. Ticaret Mahkemesi’nde Amerikan gemisi hakkında tazminat davası açmıştır. Amerikan şilebinin İstanbul’a gitme isteğine mahkeme, geminin kıymeti olan 7,5 milyon liralık teminatın yatırılması halinde izin verileceğini belirtmiştir¹²⁹².

3. Denizbank’ın Kuruluşu

a. İdari Değişikliğe Yönelik Çalışmalar :

DP yetkilileri, iktidara geldikten kısa bir süre sonra devlete ait bazı kuruluşlarda düzenlemeler yapma kararı almışlardır. Bu kuruluşlardan birisi de Devlet Denizyollarıdır. Bu kararda şüphesiz, bu kuruluşla ilgili önceki bölümlerde değinilen şikâyetler ve aksaklıklar da büyük rol oynamıştır. Yeni iktidarın Ulaştırma Bakanı Seyfi Kurtbek, Denizyolları ile ilgili yaptığı açıklamada, eski iktidarı birtakım yerlere sırf propaganda amaçlı iskeleler yapmakla suçlamış, gemilerin miktar ve kalite bakımından yetersiz olduğunu, doğal ömrünü bitiren gemilerin bulunduğunu ve bunların işletmeye zarar verdiğini belirtmiş ve eklemiştir: “*Deniz sanayii, ifrat derecedeki bir devletçilik sistemi altında dondurulmuştur*¹²⁹³.”

Bu kararda rol oynayan bir diğer etmen, idare bütçesinin son yıllarda verdiği açıklardır. Örneğin 1950 yılı bütçesinin harcama kısmı 101,1 milyon lira iken, gelir kısmı

¹²⁸⁹ Cumhuriyet, 10 Ocak 1956

¹²⁹⁰ Cumhuriyet, 4 Şubat 1956

¹²⁹¹ Bu arada gemiyi yapan Alman firması, tezgâhlarının doluluğuna rağmen yeni bir gemi inşa edebileceklerini bildirmiştir. (Cumhuriyet, 5 Şubat 1957)

¹²⁹² Cumhuriyet, 19 Şubat 1957

¹²⁹³ Cumhuriyet, 22 Kasım 1950

82,8 milyon liradır. Cumhurbaşkanı Bayar da meclis açış konuşmasında devlet elindeki ulaştırma müesseselerinin hepsinin zarar ettiğini, Denizyollarının da yeni bir şekil almaya mecbur olduğunu vurgulamıştır¹²⁹⁴.

Diğer taraftan, 1949'dan beri Denizyollarının çeşitli işletmelerinde çalışan 10 ABD'li uzmanın da, idarenin bugünkü çalışma şeklinin yetersiz bulunduğuna dair E.C.A. Türkiye İcra Komitesi Başkanı Dorr'a bir rapor verdikleri, Dorr'un da uzmanların bu görüşünü Kurtbek'e bildirdiğini¹²⁹⁵ eklememiz gerekir.

Aslına bu yönde çalışmaların ilki, Günaltay hükümeti tarafından yapılmış, idarenin Türkiye Deniz Kurumu adıyla bir KİT haline dönüştürülmesi kararlaştırılmıştır. Bu amaçla bir de kanun tasarısı hazırlanmıştır. Maliye Bakanlığı, bu projeye bazı malî gerekçelerle itirazda bulununca, Günaltay hükümeti hazırlanan kanun tasarısını meclise sunmaktan vazgeçmiştir.

Denizyollarına yeni bir şekil verme yönünde çalışmalar hem idarenin kendi bünyesinde hem de getirilen Amerikalı uzmanlar aracılığıyla iki koldan gerçekleştirilmiştir. Denizyollarının alacağı yeni durum konusunda 6 değişik şekil incelenmektedir. Bunlar, mülhak bütçeli idare, belediye işletmesi, iktisadi devlet teşekkülü, devlet katımlı anonim şirket, amme mülkü üzerinden özel teşebbüs işletmesi ve normal özel teşebbüs işletmesidir. Mevcut durumun, yani Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı mülhak bütçeli ve hükmi şahsiyeti haiz yönetim şeklinin, ticari bir kuruluş olan idarenin iyi işlemesi bakımından uygun olmadığı özellikle Amerikalı uzmanlar tarafından değerlendirilmiş, bünyesinde ayrı ayrı yönetilen 20 kuruluş bulunan idarenin işletilmesine dair en uygun şeklin, KİT ya da devletin de katılımıyla bir anonim şirket olduğu görüşü ağırlık kazanmıştır.

Konuyla ilgili bir rapor hazırlayan Denizyolları, idarenin elindeki işletmelerin hemen hepsinin ticari içerikte olduğunu, bunlardan yalnız Kıyı Emniyeti İşletmesi bir istisna oluşturabilse de, geçmişte Fenerler İdaresi adıyla yabancı sermayeli özel bir teşebbüsün elinde bulunmuş olan bu kurumun da devlet tarafından yönetilmesinin bir zorunluluk olmadığı görüşüne varmıştır. Raporda ayrıca devletçiliğin bu idarede en zararlı şekliyle uygulandığı, devletin, kendi malı olduğu iddiasıyla bundan sonra bu çerçevede müdahale yapmaya kalkışmaması gerektiği de belirtilmiştir.

¹²⁹⁴ Cumhuriyet, 7 Kasım 1950

¹²⁹⁵ Vatan, 1 Kasım 1950

Denizyollarının raporunda teklif edilen devlet katımlı anonim şirket hakkında şu görüşler öne sürülmüştür:

1- *Devlet işletmelerinin yönetimini özel teşebbüs yönetimine mümkün olduğu kadar yaklaştırmak ve bu işletmeleri uygun bir zamanda tamamıyla özel teşebbüse devretmek amacı uygun ise anonim ortaklık aynı zamanda özel teşebbüsün katılımını da sağlamak bakımından en uygun tip olarak mütalaa edilebilir.*

2- *Anonim ortaklarda yönetimin kimin elinde bulunacağı keyfiyeti önemlidir. Sermayesi tamamen ya da % 50 'nin üzerinde olarak devlete ait ortaklıklarda idarenin devlet elinde olacağı tabiidir. Bu tarz ortaklıklarda özel teşebbüsün katılımını sağlamak güç olur.*

3- *Özel teşebbüsün bu çekingenliğine, devlet işletmeciliğinin bazı sakat esaslara ve görüşlere tebaan yürütülmekte olmasının başlıca etken olmasına şüphe yoktur. Bunlar bertaraf edilir ve özel teşebbüse garanti verilirse, idaresi devlet elinde kalmak suretiyle özel sermayenin katılabileceği düşünülmektedir. Ayrıca memur ve işçilerin özel sermayeye ait hisselerden bir kısmına sahip olmasında yarar vardır.*

4- *Özel sermayeyi teşvik için zararların devlet tarafından karşılanması, hatta asgari bir temettüün garanti edilmesi düşünülebilir. Buna karşılık özel sermayeye dağıtılacak temettü için azami bir had de tayin olunabilir. Bu azami hadlerin üstündeki kâr miktarı hazineye veya denizciliğin gelişimine tahsis edilebilir¹²⁹⁶(...)*

Bu konuda Amerikalı uzman John R. Slater raporunda öncelikle mevcut durumun eleştirisini yapmıştır. Bu eleştirileri şu başlıklar altında toplayabiliriz:

1- *Denizyollarının kendisine bağlı bulunan işletmeleri idare tarzında aşırı bir merkeziyetçilik vardır.*

2- *Görev ya da ihmalden doğan hatalar için Türk kanunlarının bireylere yüklediği mali yükümlülükler, gerçek sorumlulukların gerçek şahıslara verilmesine engeldir.*

3- *Harcamaların, gelirlerle giderler arasında ilişki aramak şeklinde değil de bütçe ile kontrol edilmesi uygulaması, inisiyatife engel olmaktadır.*

4- *Çeşitli servislerde belirli sayıda adam kullanmak nazariyesi, verimsizliği davet ve gereksiz projeler yapılmasını teşvik eder.*

Bu eleştirilerden sonra Slater, idarenin 5 esas işletmesinin bugünkü kanunlar ve nizamlarla etkili ve ekonomik birer işletme olmalarının olanaksızlığını ve bunun

¹²⁹⁶ Cumhuriyet, 15 Kasım 1950

nedenlerini belirtmiştir. Bu 5 işletme, Deniz Hatları, Şehir Hatları, limanlar, fabrika ve havuzlarla gemi kurtarmadır. Amerikalı uzmanın tavsiyeleri şöyledir:

1- *Fenerler ve Kıyı Emniyeti İdaresi dışındaki diğer 5 işletme, azami derecede ticari bünye ve tipte olmalı.*

2- *5 işletmenin her biri azami derecede müstakil olmalı*

3- *Eğer bu 5 işletme, bir teşkilat tarafından kontrol edilecekse her işletmenin icra amirine verilen yetkiyi belirleyen esaslı bir nizamname hazırlanmalıdır¹²⁹⁷.*

Tüm bu raporlar sonucunda, Denizyollarının bir anonim şirket haline getirilmesi kararlaştırılmıştır. Denizyolları genel müdürü Y.Ziya Öniş, yaptığı açıklamada, Denizbank adı verilecek olan kurumun bünyesinde eski teşekküllerin çoğunun kalacağını, fakat merkezî bir prensip gütmeyeceğini, kurum hisselerinin % 51'inin hazine, % 49'unun da şahısların elinde kalacağını açıklamıştır¹²⁹⁸. 18 milyon lira açıkla Denizyollarından Denizbank şekline gelineceğini de belirten Öniş, bu açığın birkaç yılda kapanacağını da iddia etmiştir.

Denizbank tasarısı 10 Ağustos 1951'de 5842 sayılı yasayla kabul edilmiştir. Yasaya göre, 500 milyon sermayeli bir A.Ş. kurulacaktır. Bu sermayenin 255 milyonu hazineye, 245 milyonu da 10 özel teşebbüse ait olacaktır. Ayrıca banka, İstanbul, İzmir ve Trabzon limanlarındaki işletmeler üzerinde tekele sahip olacak, Bakanlar Kurulu kararıyla da bunların dışındaki herhangi bir limanda tekel kurulabilecektir. Ayrıca İstanbul ve İzmir limanları hariç özel teşebbüse posta vapuru işletme hakkı verilecektir.

Tasarı üzerinde yapılan tartışmalarda söz alan Cahit Zamangil, eleştirilerini şöyle dile getirmiştir: “Prensip olarak ticari bir şirket sayılan bankaya devlet, tekel hakkı veremez. Buna DP'nin programı da manidir. Ayrıca bankanın göreceği hizmet, amme hizmeti sayılmaktadır. Bu durum karşısında banka bir tüccar gibi nasıl çalışabilecektir? Özel teşebbüsten 245 milyon lira sermaye beklemek de fazla hayalperestlik olur. Banka, bugünkü denizyollarından daha geniş malî imkânlarla kolayca sahip olamayacaktır¹²⁹⁹.”

Bu eleştiriye Ulaştırma Bakanı Kurtbek'in yanıtı şöyledir: “Denizbank amme hizmeti vereceği için bazı imtiyazlara sahip olması zaruridir. Bununla beraber karar, komisyonla meclisindir. Finansman kaynaklarına gelince, kâfi kaynaklar bulacağımızı ve denizcilik kredisi bile temin edebileceğimizi ümit ediyorum¹³⁰⁰.”

¹²⁹⁷ Cumhuriyet, 20 Kasım 1950

¹²⁹⁸ Cumhuriyet, 13 Şubat 1951

¹²⁹⁹ TBMMZC, D: 9, C:10 , 112. Birleşim, 09.08.1951, s. 54

¹³⁰⁰ Cumhuriyet, 3 Ağustos 1951

Bir haftalık görüşmelerden sonra tasarı 10 Ağustos'ta kabul edilmiştir¹³⁰¹. Komisyonda görüşülürken 300 milyona indirilen sermayesi de hükümetin teklifi esas alınarak 500 milyona çıkarılmıştır.

Süresi 99 yıl olacak şirket her ne kadar bir banka olacaksa da banka sermayesinin yarısından fazlasına katılmak suretiyle şirketler kurabilecek ve kanunla kendisine verilen işleri bu şirketlere yaptırabilecektir. Hatta gerek banka, gerekse kuracağı şirketler; şirket kurmadan da hakiki ve hükmi şahıslarla, süresi 10 yılı geçmemek üzere anlaşmalar yaparak, bu işlerden bir kısmını -tekel altındakiler dışında- onlara da yaptırabilme yetkisine sahip olacaktır¹³⁰².

Yeni banka, kanunda ve ana sözleşmesinde açıklık bulunmayan durumlarda, özel hukuk hükümlerine tabi tutulacak, genel muhasebe, artırma, eksiltme ve ihale, devlet iktisadi teşekküllerinin idare ve kontrolü hakkındaki kanunlarla, barem kanununa tabi olmayacaktır.

Denizcilik Bankası'nın tekel şeklinde yapacağı işler,

1- Büyük Çekmece- Tirilye arasındaki hattın doğusundaki Marmara Bölgesi ile Karadeniz Boğazı ve Haliç'te, ayrıca Foça ile Ahırlı arasındaki hattın güneyinde bulunan İzmir Körfezi'nde 18 tondan yukarı nakil vasıtalarıyla yolcu ve yük nakli,

2- İstanbul, İzmir ve Trabzon Limanları ile Bakanlar Kurulu'nun tespit edeceği diğer limanlarda,

- a) 300 tondan yukarı gemilerin yükleme, boşaltma, aktarma işleri,
- b) Yine aynı gemilere su verme, ihrakiye yükleme, boşaltma, aktarma
- c) Deniz kıyısında antrepo vb. tesisi,
- d) Rıhtımları yönetim,
- e) Kömür ve akaryakıtlar için indirme boşaltma tesisleri kurma türü liman işleri,

3- Fener işleri,

4- Karadeniz'de Şile feneri ile Karaburun feneri arasındaki karasuları ile Ege Denizi'nde Bozcaada ve İmroz sahilleri de dâhil olmak üzere Bababurnu ile Saros körfezi'nde Kilimli mevki arasında kalan karasularında ve bu iki sınır arasında kalan Çanakkale Boğazları ile Marmara Denizi'nde -savaş gemileri hariç- 300 tondan yukarı gemilerin kurtarma ve yardım işleri.

¹³⁰¹ Bu arada bankanın adının Türkçe gramer kurallarına uymadığı yolunda Cahit Zamangil'in değiştirgesi kabul edilmiş, şirketin adı Denizcilik Bankası olmuştur.

¹³⁰² TBMMZC, D: 9, C:10 , S.Sayısı: 276, 09.08.1951, s. 2-3

Kanun tasarısı tekel şeklinde olmayarak, yapacağı işlerden bir kısmını bankaya görev şeklinde yüklemekte, bir kısmı için de sadece yetki vermektedir. Bu iki kısım işler de başlıca şunlardır:

1- İskele, rıhtım ve kanallarda kendisine verilecek olan işletme,

2- Deniz nakliyatıyla ilgili banka işlemleri ile çeşitli banka işlemleri yapmak, gemi inşa ve tamir eden gerçek kişilere kredi açmak, Türk sahillerinde düzenli posta seferleri yapmak, Türk ve yabancı sularında yolcu, yük ve hayvan taşımak, römorkörcülük, dalgıçlık işleri, gemi inşa, tamir ve havuzlama işleri, sigorta işlemleri, denizle ilgili turizm ve spor, sağlık ve sosyal yardım işleriyle uğraşmak.

Diğer taraftan karşılığı sağlanmadan tarifelerde indirim yapılması bankaya tahmil edilmeyecek, çeşitli kanunlarda mevcut parasız ya da indirimli navlun ve ücretlerle nakliyat banka hakkında uygulanmayacaktır¹³⁰³.

Şirketin yapısına bakıldığında, mülhak bütçeyle yönetilen bir idarenin kaldırıldığı, fakat bunun yerine ne yine mülhak bütçeli bir idare, ne de iktisadi devlet teşekkülü içeriğinde olmayan bir A.Ş. kurulduğu görülmektedir. Yani karma bir idare söz konusudur. Şirketin A.Ş. olarak kurulmasının politik etkilerden uzak olmasını sağlayabilecek gibi görünmekteyse de sermayesinin yarısından fazlasını devletin sağlayacak olması, bu konuda şüpheleri de beraberinde getirmektedir¹³⁰⁴.

Şirket statüsüne alına kuruluş aşağıdaki şekilde düzenlenmiştir:

1- Ticari kuruluşlar

- a) Bankacılık
- b) Sigorta Müdürlüğü

2- Ulaşım Üniteleri

- a) Denizyolları İşletmeleri Müdürlüğü
- b) İstanbul Şehir Hatları İşletmesi Müdürlüğü
- c) İzmir İşletmesi Müdürlüğü
- d) Van Gölü Müdürlüğü

3- Liman Operasyonları

¹³⁰³ Esat Tekeli, "Denizbank'ın Kuruluşu", **Cumhuriyet**, 13 Ağustos 1951

¹³⁰⁴ Örneğin Tevetoğlu, endişelerini şu şekilde dile getirmektedir: "(...) Sermayesinin % 50'sinden fazlası devlete ait ve ana sözleşmesinde devletçik sistemine ait bazı hükümler elân yaşıyan, personeli, mevzuatı, zihniyeti değişmeyip sadece ismi anonim şirkete ifrağ edilen bir müessesenin, bu işlerde nasıl muvaffakiyet sağlayacağı, haklı olarak düşünülmeğe değer. Bankanın bu işlerde muvaffakiyeti temenni edilmekle beraber, şimdilik uzak bir ihtimaldir. Banka, bu işlerle uğraşanları finanse eder bir müessese olarak çalışmalıdır.", Fethi Tevetoğlu, "Limanlarımızın Tahmil ve Tahliye İşleri Nasıl Islah Olunabilir?", **Cumhuriyet**, 8 Ocak 1953

- a) İstanbul Liman İşletmesi Müdürlüğü
 - b) İzmir Liman İşletmesi Müdürlüğü
 - c) Trabzon Liman İşletmesi Müdürlüğü
 - d) Giresun Liman İşletmesi Müdürlüğü
- 4- Sınâî tesisler
- a) Alaybey Tersanesi Müdürlüğü
 - b) Camialtı Tersanesi Müdürlüğü
 - c) Haliç Tersanesi Müdürlüğü
 - d) Hasköy Tersanesi Müdürlüğü
 - e) İstinye Tersanesi Müdürlüğü
 - f) Pendik Tersanesi Müdürlüğü
- 5- Uluslararası teşkilat
- a) Kıyı Emniyeti İşletmesi Müdürlüğü
 - b) Gemi Kurtarma İşletmesi Müdürlüğü
- 6- Turistik tesisler
- a) Yalova Kaplıcaları Müdürlüğü
 - b) İstanbul Lokantası
 - c) Van Gölü İşletmeleri Sosyal Tesisleri
- 7- Sağlık tesisleri (Hastane başhekimliği)
- 8- Eğitim tesisleri
- a) Gemi Yapım Teknisyen Okulu ve Sanat Enstitüsü
 - b) Eğitim merkezi¹³⁰⁵

Şirketin A.Ş. şeklinde kurulmuş olmasının, yabancıların da hisse senedi almalarına olanak sağladığı, böylece yabancıların Türk suları ve limanları arasında gemi işletme haklarına sahip olabilecekleri, bunun da Lozan Antlaşması'nın kabotaj hükümlerine aykırı olduğu şeklinde görüşler de bu dönemde dile getirilen eleştiriler arasındadır.

Denizcilik Bankası'nın kuruluşundan sonra tersanelerimizde 2 araba vapuru, 6 şehir hattı gemisi ve 1 adet 6500 tonluk şilep inşasına başlanmış, bunlardan araba vapuru, 1954 sonunda hizmete girmiştir. Ayrıca 250 ve 150'şer tonluk ve daha az tonajlı 100'ü aşkın liman vasıtası da inşa edilmiştir. Tüm bunların dışında 12 şilep, 1 tanker, 5 Karadeniz ve Akdeniz tipi posta gemisi inşa edilmiştir¹³⁰⁶.

¹³⁰⁵ Tutel, **Seyrisefain ...**, s. 231-232

¹³⁰⁶ **Zafer**, 3 Şubat 1955

Fakat açık dönemin ortalarına gelindiğinde hala kapanmamış, banka 1955 yılını 10 milyon lira açıkla kapatmıştır. Bu durumu ortaya çıkararak en önemli faktörlerden birisi, bu tür işletmeler konusunda net politikalar üretememektir. Her ne kadar ulaşıma ait sektörlerin DP döneminde kamu iktisadi teşekkülleri haline teorik olarak dönüştükleri görülse de, bunun pratiğe yansımaları konusunda sancılar yaşanmış, amacın “kâr sağlamak mı” yoksa “kamu yararına hizmet mi” olduğu konusu netleştirilememiştir. Örneğin bir anonim şirket statüsü verilen ve üstelik de banka haline getirilen denizcilik sektöründe hükümet, biraz da yılların getirdiği bir alışkanlıkla maaş ve ücret sistemine hala müdahalede bulunabilmektedir.

Dönemin sonlarına doğru iktisadi teşekküllerin serbestîsi konusunda hükümet kanadından daha kararlı adımların atılmasına rağmen, aynı şeyin tüm iktidar partisi milletvekillerini kapsamadığı, bu konuda bazı milletvekillerinin, teşekküllerin fazla hareket serbestîsinin olduğu ve denetimsiz oldukları yönünde serzenişte buldukları da bir gerçektir. Bu nedenle Ulaştırma Bakanlığı 1958 bütçesi görüşmelerinde söz alan Halil İmre, bazı milletvekillerinin bunu bir daire bütçesi gibi gördüklerini, geçmiş yıllarda encümünde görev alan bazı kimselerin, bugün ortada değişmiş bir halin bulunduğunu unuttuklarını, tüm bu müesseselerin iktisadi devlet teşekkülü olduklarını, bunların sıklet merkezlerinin kendi kontrollerinde olarak değil, her bakımdan rahat bir işletmecilik olarak ele alınması gerektiğini belirtirken, bunların üzerinde bir tasarruflarının olmadığını bunu artık herkesin anlaması gerektiğine dikkat çekmiştir¹³⁰⁷.

b. Denizbank bütçesi :

Bankanın 1954 yılı sonunda ödenmiş sermayesi 225.992.320 lirayı, aşınma payı ve karşılıkları 42.779.553 lirayı, mevduatı da 33.310.284 lirayı bulmuş ve bilânço 133.289 lira kârla kapanmıştır. Ayrıca banka eski idareden devralınan borcu da ödemiştir¹³⁰⁸.

1955 yılında ise banka 9,5 milyon lira zarar etmiştir. Banka yönetim kurulu başkanı Enver Tekant, bu zararı karşılamak için radikal önlemler alacaklarını açıklamıştır. Bu önlemlerin başında, onarım masrafı yüksek olan gemilerin kadro dışına çıkarılması¹³⁰⁹ ve kömürlü olanların da mazotlu hale getirilmesi yer almaktadır. Diğer bir önlem, gemilere harcanan yabancı kaynaklı boyalar yüzünden dışarıya döviz çıkışını engellemek üzere bir

¹³⁰⁷ Zafer, 29 Ocak 1958

¹³⁰⁸ Zafer, 1 Nisan 1955

¹³⁰⁹ Çıkarılacaklar arasında Çorum, NE.C.A.t, Ülgen, Bursa, Dumlupınar, Tarı, Güneysu ve Aksu gibi gemiler vardır.

boya fabrikası yapımıdır. Ağustos 1956'da yapımına başlanması kararlaştırılan bu fabrika, *Johnson and Nicholson* şirketiyle birlikte işletilecektir¹³¹⁰.

Tekant'ın açıkladığı bir diğer önlem, gelir getirmeyen hatların iptal edilmesidir. Bunu yaparken, Amerikalı uzmanların 1951 yılında vermiş oldukları ve Anadolu seferlerinin kaldırılması gerektiğini vurgulayan raporun kısmen göz önünde bulundurulacağını söyleyen Tekant, posta adetlerini ihtiyacı karşılayacak bir orana indireceklerini de eklemiştir.

Görüldüğü gibi, 1947'lerden itibaren ülkemize gelerek önce demiryolları yerine karayollarının geliştirilmesini tavsiye eden ve demiryollarının karayolları ile paralel gelişimi yerine, karayolları lehine ve demiryolları aleyhine bir politikanın izlenmesine neden olan Amerikalı uzmanların denizyolları konusundaki tavsiyeleri ile de denizyollarında iç deniz yolcu ve yük taşımacılığı, 1950 ortalarından itibaren atıl hale gelmeye başlayacaktır.

1956'ya gelindiğinde, yukarıda belirtilen önlemlere rağmen banka 13,6 milyon lira zarar etmiştir. Fakat genel müdür Y.Ziya Öniş'e göre bu durumun geçerli bir nedeni vardır. Bu da, o yıllarda çıkan Süveyş krizidir. Öniş açıklamasında, 1956'da bankanın kendi ihtiyaçlarını ve idarenin üzerine yüklenen külfeti karşılamak zorunda kaldığını 13.6 milyon lira olan bu yekuna Süveyş olayından sonra meydana gelen akaryakıt sıkıntısının neden olduğunu, bankanın yıllık ortalama ihtiyacı olan 51 milyon lira tutarındaki malzeme fiyatlarının yıl içinde % 15–20 arttığını, 13.6 milyonluk bu tutarın, bankanın yüklenmek zorunda kaldığı 20 milyon liradan çıkarılması halinde 1956'nın zararla değil 5–6 milyon liralık kârla kapanmış sayılabileceğini söylemiştir.

Genel müdüre göre bir diğer neden, bütçeye büyük gelir sağlayan dış hat seferlerinin yapılamamasıdır. Ayrıca 1955'te yapılan kömür zammının idareyi 700 bin liralık bir zarara soktuğunu, 6730 sayılı kanunla memurlara 1.473.000 lira gibi bir paranın hafta tatili ücreti olarak ödendiğini de eklemiştir¹³¹¹.

Öniş'e göre bankayı zarardan kurtarmak için navlunlarda değişiklik yapmak şarttır. Zaten buna yönelik olarak bir tasarı, kendileri tarafından hükümete sunulduysa da onaylanmamıştır. Hükümetin navlun fiyatlarına onay vermemesinde yaklaşan seçimlerin de etkisi vardır. Fakat o dönemde Öniş'in basında sık sık navlunları arttırmanın gerekliliğini belirten demeçlerinin çıkması üzerine, hükümetin de ikna olarak bu konuda

¹³¹⁰ **Cumhuriyet**, 8 Mayıs 1956

¹³¹¹ **Zafer**, 31 Mart 1957

geri adım attığı ve Nisan ayında dış hatlara % 30 oranında, Mayıs ayında da iç hatlara % 25 oranında zam yaptığı görülmektedir¹³¹².

c. Denizbank Personeline Yönelik Düzenlemeler :

Banka, Eylül 1952'de çalışanlarına % 37 zam yapmıştır. Buna göre kaptan ve baş makinistler 350–1500 lira; gemi zabıtları ve makinistleri 225–875 lira; şehir hattı kaptanları ve baş makinistleri ise 200–750 lira ücret alacaklardır¹³¹³.

Denizcilik Bankası'nın iç hatlarında işleyen gemi personeli arasında istifalar 1954'ün ikinci yarısında artmıştır. İstifaların nedenleri arasında, maaş azlığı, günde 12 saatten fazla çalışma zorunluluğu, personele işletme tarafından yasal izin hakkının tanınmaması, süvarilere fazla mesainin kabul edilmeyeceğine dair tebligat yapılması bulunmaktadır¹³¹⁴.

Mayıs 1955'te verilen kararla, işletmelerde çalışan memur maaşları % 15–20 arasında yükseltilmiştir¹³¹⁵. İşletmeye dâhil bulunan 2093 mürettebat ve 509 zabıtanın maaşlarının yukarıda belirtilen oranda yükseltilmesi ile bütçeye 1,5 milyon liralık masraf eklenecektir. Diğer taraftan, gemi personelinin yemek kalitesi de düzeltilmeye çalışılmış, pirinç istihkakı yolcu ile aynı miktara çıkarılmış ve günde verilecek et 450 gram olarak tespit edilmiştir.

Sağlanan zamların ve belirtilen düzenlemelerin istifaları tam anlamıyla önleyememesi üzerine banka, Eylül 1955'te çalışanlarına bu kez % 30–70 arasında zam yapmıştır¹³¹⁶.

d. Deniz Nakliyat T.A.Ş.'in Kuruluşu :

Türkiye'de modern şileplerle dış hat seferlerine ilk kez 1938'de Denizbank'ın faaliyetleri sırasında satın alınan 3 şileple başlanmıştır. Diğer taraftan daha önce de belirtildiği gibi 1943 yılında Kiralama ve İrae Kanunu uyarınca İngiltere'den geçici olarak 5 şilep kiralanmış, bunlarda ikisi Türk armatörler tarafından satın alınmıştır.

II. Dünya Savaşı'ndan ABD, savaş sırasında çok sayıda imal etmiş olduğu Liberty tipi şilepleri, savaş sonunda uygun fiyat ve krediyle satışa çıkarmıştır¹³¹⁷. Türk hükümeti tarafından gemi alımı için bu ülkeye giden heyet, -Yunanistan bir kalemde 60 gemi alırken- sadece iki gemi alabilmiş, dolayısıyla bu fırsattan yeteri kadar yararlanılamamıştır.

¹³¹² Cumhuriyet, 7 Mayıs 1957

¹³¹³ Cumhuriyet, 28 Eylül 1952

¹³¹⁴ Örneğin 100-125 lira arasında maaşı olan bir kamarota, vergisi çıktıktan sonra saat başına fazla mesai ücreti olarak 35 kuruş ödenmesi gerekirken, işletme ödemede bulunmamaktadır. (Cumhuriyet, 12 Ekim 1954)

¹³¹⁵ Cumhuriyet, 8 Haziran 1955

¹³¹⁶ Cumhuriyet, 26 Eylül 1955

¹³¹⁷ ABD'nin 1941–1945 arasında imal ettiği Liberty tipi gemi sayısı 2710'dur. (Tutel, Gemiler-, s. 227)

1950 yılında gerek devlet gerekse özel olsun Türk şilepçiliği ciddi sorunlarla karşı karşıyadır. Savaş sonunda eldeki gemilerin büyük kısmı yaşlanmıştır. Bunların elden çıkarılıp yenilerinin alınması, diğer taraftan da tersanelerin modernleştirilmesi gerekmektedir. Başta İstanbul Limanı olma üzere limanların çoğu artık ihtiyaçları karşılayamayacak duruma düşmüştür. Yabancı armatörler İstanbul limanı'ndaki sıkışıklık nedeniyle navlunlarını artırmak istiyor, Türk denizcilik şirketleri de navlunların çekiciliğine kapılarak, tanker taşımacılığı dışında ülke taşımacılığına pek ilgi göstermiyorlardı¹³¹⁸. Denizyolları İşletmesi, Türk karasularında yolcu ve yük taşımacılığını, özel sektörün desteği olmaksızın sürdürmek durumundaydı. Bu nedenle de filosundaki birkaç eski şileple ilgilenemiyordu. Hâlbuki katılınan uluslararası navlun saptama toplantılarında alınan kararlar, düzenli seferler yapılmasını gerektirmekteydi. Bu da, filonun artırılması, her şeyden önemlisi de yeni bir düzenlemeye gidilmesi demekti.

DP iktidarındaki önemli icraatlarından birisi olan Denizcilik Bankası'nın 1 Mart 1952'de kuruluşu sırasında elinde 11 şilep ve 2 tanker vardır. İhtiyacı karşılamak için 1953'ün ikinci yarısında Japonya'dan 7 gemi alınırken 5 adet de şilep ısmarlanmıştır. Gemilerin finansmanı için ABD'den alınan 14 milyon dolarlık kredi kullanılmıştır¹³¹⁹.

Diğer taraftan 1 Ocak 1954'te Denizyolları bünyesinde Şilepçilik İşletmesi adı altında yeni bir kuruluş meydana getirilmiş, Denizyollarından 672 kişilik personel ile elinde bulunan şilepler bu kuruluşa kaydırılmıştır. 1953 sonlarında Eskişehir ve Kırşehir şileplerinin katılımıyla işletmenin elindeki şilep sayısı 13'e yükselmiştir¹³²⁰. İşletme müdürlüğüne Denizyolları İşletme Müdür muavini olan eski kaptan Asım Alniak getirilmiştir.

İşletme, ilk olarak iki yıldır ertelenmiş olan ABD seferlerini yeniden başlatmış, Kuzeybatı Avrupa hattı açılmıştır. Bu girişimler ilk yılın sonunda % 20'lik bir gelir artışı sağlamıştır¹³²¹. Sağlanan krediyle, 1954'te Aydın, Manisa, Kütahya ve Seyhan, 1955'te de Nevşehir şilepleri yurda getirilmiştir. Filonun yaş ortalaması 11 olmuştur.

1955'e gelindiğinde şilepçilik işlerinin Denizcilik Bankası'ndan ayrılarak bağımsız bir kimlik altında çalışması kararlaştırılmıştır. Tam da o tarihlerde Emekli Sandığı, bazı yatırımlar yapma hazırlığı içerisindeydi. Bu nedenle, Denizcilik Bankası'nın verdiği belirli

¹³¹⁸ A.g.e., s. 229

¹³¹⁹ O dönemde 1 dolar= 2.80 liradır.

¹³²⁰ Şilepçilik İşletmesi'nin 1 Ocak 1954'te devraldığı gemiler, *Ardahan, Bakır, Çoruh, Demir, Eskişehir, Hopa, Kars, Kastamonu, Kırşehir, Malatya, Ödemiş, Rize ve Yozgat*'tir. Ayrıca *Kocaeli* ve *Sivas* adlarında iki de tank vardır.

¹³²¹ Tutel, a.g.e., s. 230

bir kâr garantisiyle yeni kurulacak şilepçilik şirketine Emekli Sandığı'nın katılımı sağlanmış, hisse oranı % 48 olmuştur. Geriye kalan hisselerin % 51'i Denizcilik Bankası'nın olacak, % 1'i de Petrol Ofisi, Etibank, İş Bankası, Emlak Bankası ve Türk Ticaret Bankası arasında paylaşılacaktır.

22 Haziran 1955 tarih ve 5842 sayılı kanuna göre, Deniz Nakliyatı T.A.Ş. adıyla 50 yıl süreli olarak işe başlayacak olan kuruluş, iç ve dış sularda yük, hayvan ve yolcu nakliyatı yapacak, 110 milyon lira sermayeli olacak ve 50 yıl süreli olarak kurulacaktır. İdare Meclisi Reisliği'ne eski Dışişleri Bakanı Tevfik Rüştü Aras'ın getirildiği kuruluşun diğer görev ve yetkileri ise şunlardır:

- 1- İç sularda kombine ya da yardımcı nakliyat
- 2- Acentelik işleri
- 3- Eski ve yeni gemi alım-satımı
- 4- Gemi kiralama ve kiraya verme ile navlun sözleşmelerinin yapılması
- 5- Şirket konusuna giren işlerle, özellikle sigortacılıkla uğraşan diğer şirketlere

katılım ya da onlarla ortaklıklar kurma.

Kuruluş döneminde filo 18 gemi ve 20 tankerden oluşmaktadır. Kadrosundaki personel sayısı ise 904 kişidir. Aynı yılın ikinci yarısında filoya 6 şilep daha katılmıştır. Japonya'da imal edilmiş olan bu gemiler, Amasya, Denizli, Kayseri, Sakarya, Bolu ve Batman'dır.

Deniz Nakliyatı T.A.Ş., Aralık 1958'de New York'ta, Nisan 1960 'ta da Napoli'de temsilcilikler açmıştır. Fakat 27 Mayıs askerî müdahalesinden hemen sonra bu iki temsilcili kani bir şekilde kapatılmıştır.

Bu önemli denizcilik kuruluşu, 16 Mayıs 1964 gün ve 440 sayılı kanun uyarınca bir iktisadî devlet teşekkülü haline getirilecektir.

4. Dönemin Yapısal ve Örgütsel Gelişmeleri :

Bu dönemde de Denizyolları ile ilgili çeşitli tartışmalar yaşanmıştır. Özellikle iktidarın dönemin hemen başında el değiştirmesi, tartışmalara sabık iktidar- mevcut iktidar boyutunu da kazandırmıştır. Tartışmalardan birisi, Devlet Denizyollarının birçok teşekkülden oluşmasıyla ilgilidir. 20 'den fazla kuruluşun Devlet Denizyollarına bağlı olması, eleştiri konusudur.

Bu konuda Şahin Laçın (Afyon), önceden ayrı çalışan çeşitli teşekküllerin çeşitli tarihlerde birleştiklerini, fakat bunların uğraşı alanları farklı olduğu için birleşmelerinden

istenilen yararın meydana gelmediğini, birleşmelerinde çıkan tek sonucun, zarar edenlerin açıklarının, kâr edenlerden alınarak kapanması suretiyle açık miktarının az gösterilmesi olduğunu söylemiştir¹³²².

Ayrıca ABD’den alınan gemilere yönelik eleştiriler de bu dönemde sürmüştür. Bu eleştirilerin önceki dönemden farkı, artık Zincirkıran heyeti yolsuzluğuna dair olanların azalması, buna karşın alınan gemilerin niteliklerine dair olanların ise artmasıdır. Bu gemilerin çok masraflı oldukları, motorlu oldukları için ekonomik olmadıkları, gelen eleştiriler arasındadır.

Bir başka eleştiri konusu, armatörlere konulan kısıtlamalarla ilgilidir. O dönemde de yolcu ve eşya nakliyatında izdiham yaşanmasına ve bu sıkıntıyı gidermek için dışardan satın alınan gemilere rağmen bu sorun tam anlamıyla çözüme kavuşturulamamıştır. Hal böyle iken 1 Temmuz 1933’te çıkarılmış olan 2239 sayılı kanunla, hem iç hatlara yönelik posta vapurculuğunun tekel altına alınması hem de şilepçilik işlerinin de sınırlanarak İstanbul Limanı’na şileplerin nakledecekleri eşya cinsinin sayı olarak teke indirilmesi, sorunun çözümüne katkı sağlayabilecek olan özel sektörü de büyük oranda devre dışı bırakmıştır.

Her ne kadar İstanbul limanı hariç en çok 3 Türk limanından 1-2 Türk limanına en fazla 3 cins eşyanın taşınmasına izin veriliyorsa da, ülke ticaretinin belkemiğini oluşturan İstanbul Limanı bundan hariç tutulduğu için, ülke ekonomisine yararı olmamıştır.

Mecliste bütçe görüşülürken söz alan Salamon Adato (İstanbul), bu konuda şunları söylemiştir: *“(…)Deniz ticaretinin % 80’ini inhisar halinde elinde tutan Devlet Denizyolları İdaresi’nin faaliyetini kontrol etmek [Ulaştırma Bakanlığı’nın] haddine mi düşmüştür? Bu teşkilat, gözünü önünde rıhtımda duran Çorum Vapurunu kontrol edememiş ve istiap haddinden fazla yolcu almasına engel olamamıştır. Halbuki bir armatör, gemisinde kanunen bulundurmaya mecbur olduğu mürettebattan bir kişi noksan olsa ya da yük nakleden gemiye bir yolcu binse, bu teşkilat geminin o seferine müsaade etmez¹³²³. (...)”*

Mart 1950’de, daha önceki dönemde, 1947 Sonbaharı’nda CHP Kurultayı’nda kabul edilen armatörlere yük ve yolcu nakliyatında kısmen de serbesti tanınması kararı nihayet mecliste kabul edilmiş, 2239 sayılı kanunda değişiklikler yapılmıştır. Kanunun 2. maddesinde yapılan değişiklikle, armatörlere Türk limanları ile yabancı limanlar arasında

¹³²² TBMMZC, D:8 C:24, İc:1, Birleşim: 55, 24.02.1950, s. 1180

¹³²³ Gös.yer, s. 1184

yolcu nakliyatına izin verilirken, Türk limanları arasındaki yolcu taşımacılığı yine Denizyollarının tekeline bırakılmıştır. Özel teşebbüse verilen haklar şu şekilde sıralanabilir:

- 1- *Şilepçilik işleri*
- 2- *Limana ve körfezlerdeki imtiyazlı iç hatlar*
- 3- *Devlet Denizyollarınca yolcu vapurları işletilmeyen iskele ve limanlar arasında makineli ve makinesiz gemilerle yapılacak yolcu nakliyatı,*
- 4- *Limana sınırları içindeki her nevi nakliyat,*
- 5- *Marmara’da 18 rüsum tonilatosundan ve Akdeniz ve Karadeniz’de 30 rüsum tonilatosundan aşağı makineli ve makinesiz gemilerle yapılacak her nevi nakliyat,*
- 6- *Türk limanlarıyla ecnebi limanları arasında yapılacak nakliyat,*
- 7- *Makineli ve makinesiz gemilerle yapılacak tenezzüh ve tetkik seyahatleri*¹³²⁴.

Ayrıca eski kanunun 3. maddesinin ilk fıkrası kaldırılarak, armatörlerin Türk limanları arasında her çeşit yük ve hayvan nakliyatı yapmalarına olanak sağlanmıştır.

Kanunla ilgili bir açıklama yapan Ulaştırma Bakanı Satır, çıkan kanunla şimdiki eşya taşıma serbestisi sağladıklarını, nitelikli gemilere sahip oldukları takdirde armatörlere de aynen Denizyolları gibi yolcu taşıma hakkının verilebileceğini söylemiştir¹³²⁵.

Nitekim yıl sonunda armatörlerin yolcu nakliyatı yapmalarına yönelik kanun tasarısı hazırlandığı haberleri basında çıkmaya başlamıştır.

Muammer Yarımbıyık (Trabzon), insan nakliyatını hayvan nakliyatından ayırmanın ve sürat vapurlarına yük alamamanın fantezi olduğunu, cazip bir fikir gibi görünse de bünyemize uygun olmadığını belirtmiş ve şunları söylemiştir: “*Hopa, Rize ve Trabzon için 3000 koyun, 600 kontenjan verilmiş. Vapur ilk liman olarak Hopa’dan hamulesini alıyor, zaten Hopa’da 3000’den fazla hayvan beklediğinden, yalnız bu limandan da hayvanların tamamını alamamış oluyor. Bu şekilde, Rize ve Trabzon’dan da alamıyor. Bu limanlardaki hayvanlar 1 hafta daha bekliyor. Bu 1 hafta içinde bu üç limana yeniden bir miktar daha hayvan geliyor. Böylece izdiham artıyor*¹³²⁶.”

Kontenjan konusu, insanlar için de söz konusudur. Örneğin bir başka Trabzon milletvekili M.Reşit Tarakçıoğlu, Of’a 30 güverte yolcusu kontenjanı ayrılırken, çok daha fazla insanın gemi için beklediğini, gemiye binemeyenlere her gün yenilerinin eklenmesiyle, bazı yolcuların günlerce orada kaldıklarını söylemiştir.

¹³²⁴ Cumhuriyet, 20 Mart 1950

¹³²⁵ Cumhuriyet, 6 Nisan 1950

¹³²⁶ Gös.yer, s. 1196

Bu konuda atılan ilk somut adım, Eylül 1952'de gerçekleşmiştir. Denizcilik Bakanlığı genel müdür yardımcısı Ulvi Yenal'ın, Karadeniz'e çalışan acentelerle yaptığı toplantı sonucunda şu kararlar alınmıştır:

1 - Haftada 3 kez Karadeniz'in son iskelesine kadar yapılan seferlerde sürat postasının Rize'den döndürülmesi ve kısalan seferin kalan günlerinin büyük iskelelerde tevakkuf süresine eklenmesi uygun görülmüştür. Diğer iki aralık postası Hopa'ya kadar uzatılacaktır. Ayrıca Zonguldak kömür amelesinin memleketlerine dönmesini sağlamak için her ayın ilk haftasında bir gemi işçilere tahsis edilecek ve gemi, dönüş seferinde hayvan yükleyecektir. Böylece hayvan nakliyatı, aralık postalarında ve yolcuyla ilgisi olmayan ambarlarda yapılacak ve sürat postalarına hayvan alınmayacaktır.

2 - 1953 yılı yaz aylarında Bartın postası Samsun'a kadar uzatılacak ve böylece bu iskelenin ihtiyacı ayrı bir gemiyle karşılanmış olacaktır. Ayrıca bir hafta sürecek olan bu postanın sonraki seferlerini Bandırma'ya kadar uzatmak suretiyle Bandırma-Samsun arasında bir bağlantı sağlanacaktır¹³²⁷.

Eleştirileri yanıtlamak üzere söz alan Ulaştırma Bakanı Kemal Satır, kısıtlamalar konusunda; armatörlere daha önceden, satın alacakları gemiler konusunda bir takım sınırlamalar getirilip yaş sınırlaması konduğunu, bu yüzden armatör filosu gelişiminin yavaş kaldığını kabul etmiştir. Bu durumu düzeltmek için son zamanlarda yaş haddinin kaldırılıp yerine belirli bir tonaj konduğunu, buna göre, 1500 yük tonundan aşağı gemi satın alınmasının yasaklandığını, bundaki amacın, yurt içindeki küçük gemi inşaatını himaye etmek olduğunu belirtmiştir.

Hükümetin tüm döviz sıkıntısına rağmen son iki yıl içinde 4,5-5 milyon dolara yakın bir döviz armatörlerin emrine tahsis ettiğini söyleyen Satır, bugün armatörlerin elindeki filonun 361 bin gros tonu bulduğunu söylemiştir.

Satır, ABD'den alınan gemiler konusunda adaletin karar vereceğini, alınan bu gemilerden denizyollarının yararlandığını, bu gemiler sayesinde Türk gemilerinin Akdeniz'in her tarafında itibar gören gemiler haline geldiğini belirtirken, Lozan'da kabotaj hakkını kazanmamıza rağmen, elimizde gemi olmadığı için bu hakkın ancak üç yıl sonra kullanılmaya başlandığını da hatırlatmıştır.

¹³²⁷ Cumhuriyet, 19 Eylül 1952

Satır, kontenjan konusunda da şunları söylemiştir: “Sahillerde büyük-küçük tüm meskûn yerlere hem vapur uğratacağız, hem de kontenjan tatbik etmeyeceğiz; bu ikisi nasıl telafi edilebilir?”¹³²⁸,”

Dönemin bir başka sorunu, DP döneminde Van Gölü işletmesi konusunda da zaman zaman eleştiriler görülmektedir. Bunlarda birisi, Ferit Melen (Van)’in getirdiği eleştiridir. Melen, göl üzerinde yapılan nakliyatın gün geçtikçe arttığını, buna karşın gölde sefer yapan gemilerden “Van” gemisinin arızadan dolayı seferden kaldırıldığını, “Bitlis” gemisinin de sık sık arızalandığını, 1949 yılında inşa olunan “Tatvan” gemisinin de malzeme eksikliği nedeniyle sefer yapamayacak duruma gelmesinin an meselesi olduğunu söylemiştir¹³²⁹. Bakan Kurtbek, bu konuda önlemler aldıklarını, burada işlemek üzere 300 tonluk bir gemi yapımı kararı aldıklarını söylemiştir.

Aynı Kurtbek sonraki dönemde yapmış olduğu bir açıklamada da, Van Gölü İşletmesi’nin kalkındırılması için Denizcilik Bankası tarafından önlemler alındığını, gemilerin telsizle donatılacağını, iskelelerde bekleme yerleri ve antrepolar yapılacağını, diğer taraftan hava meydanı inşasının da plâna alındığını belirtmiştir¹³³⁰.

Diğer taraftan, Türk limanlarında tahmil ve tahliye işleri konusunda farklı kuruluşların görev aldığı görülmektedir. Örneğin, Alsancak, Haydarpaşa, Sirkeci, Samsun (Bakanlar Kurulu kararıyla), İskenderun (4301 sayılı kanunla) ve Mersin Limanlarında (4303 sayılı kanunla) bu görevi DDY üstlenirken; Antalya, Fethiye, Bodrum gibi ara iskelelerde gümrük idareleri, İzmir Karşıyaka, Galata, Eminönü, Kuruçeşme, Haliç ve Trabzon (3633 sayılı kanunla) limanlarında da Denizcilik Bankası belirtilen görevi yerine getirmektedir.

Hizmetin dağınık bir şekilde ve farklı mevzuatla yürütülmesi, sorunları da beraberinde getirmiştir. Başlıca sorunlar, ambarların düzensizliği ve yetersizliği, eşyaların mavnalarda uzun süre açıkta kalmaları, amelenin ehliyetsiz ve disiplinsiz oluşu, gemilerin limanlarda haftalarca beklemesi, malın tüccara eksik teslimatı olarak sıralanabilir.

Özellikle yabancı gemiler, yukarıdaki eksiklikler nedeniyle Türk limanlarına uğramakta çekince göstermektedirler.

Ülkenin en önemli limanı olan İstanbul Limanı’nda da durum farklı değildir. Limanın bu dönemdeki en önemli sorunlarından birisi antrepo darlığıdır. Antrepo darlığı yüzünden limana gelen gemilerin boşaltılması uzun sürmekte, bu durum da özellikle yabancılar

¹³²⁸ Gös.yer, s. 1209

¹³²⁹ TBMMZC, D:9, C: , 82. Birleşim, 28.05.1951, s. 480

¹³³⁰ Cumhuriyet, 29 Haziran 1952

tarafından şikâyet konusu yapılmaktadır. Özellikle ithalat artışının getirdiği bu sorunu çözmek üzere Bayındırlık Bakanlığı, Galata rıhtım antrepolarını Salıpazarı'na kadar uzatmış, Haydarpaşa Limanı'nı da genişletmiştir. Fakat ilkinin tamamlanması 2 yıl sürecek ve Tophane antrepoları da işe yaramaz hale gelecektir.

Bu konuda bir diğer önlemi, kuruluşundan kısa bir süre sonra Denizcilik Bankası almıştır. Banka, Hasköy'de Deniz Kuvvetleri komutanlığı'nın elinde bulunan araziyi 5 milyon lira karşılığında bünyesine katmıştır¹³³¹.

Bu dönemde karayolları yapımının hız kazanması, karayollarının finansmanı için farklı kaynak arayışlarını da beraberinde getirmiştir. Dönemin en etkili finansman araçlarından birisi de akaryakıtlardan alınan vergidir. Akaryakıt fiyat artışını körükleyen bu durum, artık kömür yerine mazotu kullanmaya başlayan denizcilik sektörüne de darbe vurmuştur.

a. Dış Hat Seferleri :

Dış hat seferleri bu dönemde Doğu ve Batı Akdeniz seferleri olmak üzere devam etmiştir. Batı Akdeniz'de Ankara, Doğu ve Güney Akdeniz'de Adana ve İstanbul gemileri sefer yapmışlardır. Ankara gemisi, Temmuz 1950'de o zamana kadarki en büyük yolcu sayısına ve hasılatla ulaşmış, 423 yolcu, 218 ton eşya ve 264.404 lira hasılatla seferi tamamlamıştır¹³³².

Bu dönemde dış hat seferlerinde yaşanan en önemli sorun, mürettebatla ilgilidir. Sorun, bu gemilerin mürettebatının sık sık kaçakçılık olayına karışmalarıdır. Olay, Denizyolları işletme müdürlerine ve dış hatlarda sefer yapan kaptanlara toplantı yaptıracak kadar büyüktür. Yapılan toplantıda, gemi personelinin sefer sırasında ara iskelelere çıkmasının yasaklanması ve gemilerin çeşitli noktalarına gözcüler konulması gibi tedbirlerin alınmasına karar verilmiştir¹³³³.

Ayrıca hükümet, gemilere olan talebi artırmak için reklâm ve propaganda faaliyetlerine önem vermeye başlamış, Napoli, Cenova, Marsilya ve Paris'te bu amaçla bürolar açılmıştır. Bu bürolarda dış hatlarda çalışan Ankara, Samsun ve İskenderun vapurlarının maketleri vitrinlerde teşhir edilmiştir. Fakat bu bürolarda çalışan personelin Türk olmaması, mensup oldukları ülkelerin ya da ortak buldukları kumpanyaların gemilerini ön plânda tutup, Türk gemilerinin propagandasını yeteri kadar yapmamalarına ortam hazırlamıştır.

¹³³¹ Cumhuriyet, 18 Mayıs 1952

¹³³² Cumhuriyet, 20 Temmuz 1950

¹³³³ Cumhuriyet, 20 Ocak 1950

Bu hatlarda yabancı şirketler ve uçakların rekabetini önlemek için Denizcilik Bakanlığı tarafından navlunlarda Nisan 1953'te % 10–20 oranında indirimde gidilmişse de¹³³⁴ bir yıl sonra, giderlerin artışı, özellikle de mazotun tonu başına alınan 50 liralık gümrük vergisinin önemli bir harcama kalemi oluşturması nedeniyle tekrar % 10–15 oranında zam yapılmıştır.

Aralık 1956'ya gelindiğinde ise akaryakıt darlığı gerekçe gösterilerek Batı Akdeniz seferleri iptal edilmiştir¹³³⁵. İlginç olan ise Ulaştırma Bakanı Arif Demirer'in, ticaret filomuzun Akdeniz'de ikinciliğe yükseldiği demecinden 6 ay kadar kısa bir süre sonra bu kararın alınmasıdır¹³³⁶. Üstelik bu demecin verildiği dönemde Ege gemisiyle 15 günde bir yapılan Marsilya seferleri yerine, 2 yeni gemi ile ve hat Barcelona'ya kadar uzatılmışken ve İtalyanlar, Türk gemilerini kendileri için çok ciddi bir rakip olarak görüp, İtalyan basınında da Türk tehdidine yönelik haberler çıkmaya başlamışken¹³³⁷ bu karar alınmıştır.

Bu durum da göstermektedir ki alınan bu kararda dış politikadaki bazı hassasiyetler önemli rol oynamıştır.

b. Kaybedilen Gemiler :

İstanbul'dan Danimarka'ya giden Edirne şilebi, Ocak 1950'de Manş Denizi'nde önce karaya oturmuş, bir yabancı gemi tarafından kurtarılıp limana getirilirken, karaya oturduğu sırada açılan delikler nedeniyle batmıştır¹³³⁸.

1948'de İsveç'te yaptırılarak filomuzda katılmış olan 1.8 milyon lira değerindeki Edirne şilebinin batışı ile eleştiri okları tekrar Denizyollarına dönmüştür. İlk eleştiri konusu gemi daha önce sigorta yaptırılırken, bu kez sigortası için ödenecek bedelin 20 bin lira tutması ve bu miktarın da navlundan elde edilecek hasılat ile başa baş gelmesi nedeniyle sigorta yaptırılmadan sefere çıkarılması üzerinedir. Bir diğer eleştiri konusu, Edirne gibi büyük ve nispeten pahalı bir gemide, o zamanki fiyatıyla 10 bin dolarlık bir radar bulunmamasıdır.

¹³³⁴ **Cumhuriyet**, 5 Mayıs 1953

¹³³⁵ **Cumhuriyet**, 18 Aralık 1956

¹³³⁶ **Cumhuriyet**, 26 Temmuz 1956

¹³³⁷ Çıkan bir yazıda, Ege gemisinin Trieste-İstanbul sürat postası seferlerine başladığı, beklenilmeyen bir modernleşmeden sonra Türk denizyollarının Japonya ve Almanya'da inşa edilen gemilerle donatıldığı belirtildikten sonra şu yorum getirilmiştir: *“Acı olmakla birlikte Türklerin pek yakında bizim bir iç denizimiz olan Adriyatik'te de karşımıza çıkmaları ihtimali vardır. Bu güne kadar Avusturya, Çekoslovakya ve diğer Orta Avrupa ülkelerinin Akdeniz'e çıkış limanı olan Trieste'de Türk sürat postalarının müşterileri elimizden alacağına şahit olacağız. (...) Türklerle eşit şartlar altında rekabete girişilmediği takdirde, hükümetin bundan sonra Trieste'den aldığı oylara veda etmesi gerekmektedir.(...)”* Il Corriere Die Trieste'den akt: **Zafer**, 15 Haziran 1956

¹³³⁸ **Cumhuriyet**, 30 Ocak 1950 (Gemi batmayıp limana gelse bile, tüm mürettebatı tahliye edildiği için Milletlerarası Deniz Hukuk'na göre kurtaran geminin bayrağına girecektir.)

Tüm bu eleştiriler getirilirken, Ulaştırma Bakanlığı Deniz İşleri Müdürü Nejat Somer'in bir açıklaması, geminin batışıyla kamuoyunda meydana gelen tartışmalara yeni bir boyut kazandırmıştır. Somer açıklamasında, Manş Denizi'nde bu gibi olayların her zaman olduğunu, Edirne'nin batışına neden bu kadar önem verildiğini anlamadığını belirtmiştir¹³³⁹.

Denizyollarıyla ilgili yoğun tartışmaların yaşandığı bu dönemde bir yetkilinin ağzından böylesi bir açıklamanın çıkmış olması düşündürücüdür. Çünkü geminin batışıyla ilgili olarak Denizyollarının da sorumluluğu vardır¹³⁴⁰.

Kamuoyunda oluşan tepkiler üzerine Denizyolları İngiltere'ye geminin batış nedenini araştırmak üzere Nisan ayında bir heyet göndermiştir.

Mart 1958'de ise Karamürsel'e gitmekte olan Üsküdar gemisinin İzmit Körfezi'nde fırtınaya yakalanarak 500 kadar yolcusuyla birlikte battığını görmekteyiz¹³⁴¹.

c. Özel Sektörün sorunları :

Nazım Kalkavan, Hayri Baran, Avni Meserretoğlu, Akif Sadıkoğlu gibi tanınmış armatörlerle yapılan röportajda armatörler sorunlarını dile getirmişlerdir.

Öncelikle Türkiye'nin gemi tonajı azlığına dikkat çeken armatörler, yeni alınan gemilerle Türkiye'nin toplam tonajının 750 bin tona ulaştığını, buna karşılık tek başına Yunanlı armatör Onassis'in 1,7 milyon ton ve II. Dünya Savaşı'ndan çıkmış Yunanistan'ın ise 9.5 milyon ton tutarında gemilerinin bulunduğunu ifade etmişlerdir.

Ağır bir gümrük vergisi alınması nedeniyle mazotun tonunun 220–300 lira olduğunu, buna karşılık aynı ton kömürün 40 liraya geldiğini, bu durumda 7000 tonluk bir geminin kömür masrafının günlük 1600 lira, mazot masrafının ise 5500 lira gibi yüksek bir rakama ulaştığını belirten armatörler, bu şartlar karşısında dünya konjonktürünün tam tersine, kömürlü gemi alımına yöneldiklerini, fakat 1929'dan beri gemi tezgahlarının nadiren kömürlü gemi üretmesi yüzünden eski gemi almak zorunda kaldıklarını da vurgulamışlardır¹³⁴².

¹³³⁹ **Cumhuriyet**, 16 Şubat 1950

¹³⁴⁰ Bu sorumluluğu Daver şu şekilde dile getirmektedir: “*Gemiye yalnızca dahili sigorta ile tehlikeli bir mevsimde tehlikeli denizlere gönderenlerin mesuliyeti var mıdır yok mudur? 6-7 ay önce 929 tonluk küçük Ülgen vapurunun süvarisi olan, genç ve tecrübesi az bir kaptanın böyle tehlikeli bir sefere giden gemiye süvari olarak verilmesinde idarecilerin mesuliyeti var mıdır yok mudur? Küspe gibi, gemin sigorta bedelini bile karşılamayacak kadar önemsiz bir navlun getiren, kıymetsiz bir maddenin nakli için 3 milyona yakın bir değerdeki geminin tahsisine ve ayrıca 50 Türk denizcisinin hayatını tehlikeye atmaya karar verenlerin mesuliyeti var mıdır yok mudur? (...)*” Abidin Daver, “Edirne'nin Batışına Neden Ehemmiyet Vermiyoruz?”, **Cumhuriyet**, 16 Şubat 1950

¹³⁴¹ **Zafer**, 2 Mart 1958

¹³⁴² **Cumhuriyet**, 19 Aralık 1954 (Haluk Durukal'ın armatörlerle yaptığı röportajdan)

Bu duruma rağmen aslında armatörler eski gemi alımından çok da şikâyetçi değildirler. Çünkü genellikle iç nakliyatta kullanılan bu gemiler, genellikle kömür gibi gemileri tahrip edici madde taşımaktadırlar. Ayrıca Türkiye’de kömürlü gemi personeli bulmanın ucuz ve kolay, motorlu gemi personeli bulmanın ise daha zor olduğu bir ortamda eski gemi, istenen bir durumdur.

Diğer yandan armatörler, gemi satın alımında kendilerine bankaların kolaylık yapmamlarından rahatsızdırlar. Bankalar en çok bir yıllık kredi vermektedirler. Bir geminin 1 yılda borcunu ödemesine olanak yoktur. Aynı dönemde İngiltere’de hükümet, yeni gemilerden 5 yıl gelir vergisi almamaktadır. ABD ise 20 yaşından küçük gemi alana nakdi yardımda bulunmaktadır.

Gemi satın alımı kadar gemi satışı da armatörlerin sorunlarından biridir. Mevcut mevzuat, armatörlerin gemileri istedikleri gibi satmalarına meydan vermemektedir. Örneğin bir armatör, önceki dönemlerde 1 milyon dolara aldığı ve bugün 50 yaşında olan gemisine 6 milyon dolara müşteri bulsa ve bu fiyata da daha büyük tonajda bir gemi bulup almaya kalksa, bu satıştan alacağı döviz, yeni gemi alıncaya kadar Merkez Bankası’na teminatla yatırsa dahi elindeki eski gemisini satmasına kanunen olanak yoktur. Çünkü Türk bayrağı çekmiş bir gemi, ancak Bakanlar Kurulu kararı ile ve işe yaramaz bir hale geldiğinde satılabilir.

Armatör şikâyetlerini değerlendiren hükümet, gemi yenileme konusunda 1956’ya geldiğinde gerekli yasal düzenlemeleri gerçekleştirmiştir. Öyle ki, 1950 yılında ortalama yaşları 50 olan 62 adet ve 163.612 tonluk filoya karşılık, 1956’da yaş ortalaması 30’a inmiş, sayıları 106’ya, tonajı da 430.405 ‘e çıkmıştır¹³⁴³.

Armatörlerin döviz konusunda da istekleri vardır. O dönemde armatörlerin, dış sefer navlunlarından elde ettikleri dövizlerin Merkez Bankası’na yatırıldığı görülmektedir. İşte bu yatırılan paranın hiç olmazsa bir kısmının kendilerine bırakılması yönünde talepleri vardır. Gerekçeleri, bu dövizleri, karşılığında ülkeden hiçbir mal çıkarmadan elde etmeleridir. Ayrıca diğer ülkelerde böyle bir uygulama olmadığı için onlarla rekabet edemediklerinden de yakınmaktadırlar. Örneğin Yunanlı armatörler, elde ettikleri doların bir kısmını alabildikleri için, bunları daha yüksek olan serbest piyasada bozdurarak kendilerine bir yarar sağlayabilmektedirler.

Maliye Bakanlığı, armatörlerin dövizin bir kısmını almaları yönündeki isteklerini kabul etmemiştir. Çünkü bakanlığa göre armatörler, tamir vb. bahanelerle navlunlardan

¹³⁴³ Cumhuriyet, 26 Temmuz 1956 (Ulaştırma Bakanı Arif Demirel’in açıklaması)

kazandıkları dövizleri Merkez Bankası'na ya hiç teslim etmemekte ya da çok azını teslim etmektedirler¹³⁴⁴.

Önceki dönemlerde 20 Şubat 1924 tarih ve 418 sayılı kanunla yurt dışından ithal edilen buharlı ve yelkenli gemilerin gümrük vergisinden muafiyeti 5 yıl süreyle kabul edilmiştir. Sonradan 1669 sayılı kanunla 1935'e, 3044 sayılı kanunla da 1940 yılı sonuna kadar uzatılmış, 3339 sayılı kanunlarla bu muafiyetin sınırı genişletilmiş, bu kapsama motorlu gemilerle dışardan sağlanan yedek malzeme ve teçhizat da sokulmuştur. 2 Temmuz 1941'de 1945'e¹³⁴⁵, 8 Ağustos 1951 tarih ve 5833 sayılı kanunla da 1955 mali yılı sonuna kadar uzatılmıştır. 1956 yılına gelindiğinde de o yıl alınan gemilere yönelik muafiyeti sağlamak üzere mecliste görüşmeler yapılmıştır. Hükümet, kanunun 1960 yılına kadar uzatılmasını istemektedir.

Fakat görüşmeler sırasında tartışmalar yaşanmış, kanunun getirdiği muafiyetin genişliği nedeniyle birtakım suiistimallerin yapıldığı iddiaları bir takım milletvekilleri tarafından ortaya atılmıştır. Örneğin bu konuda söz alan Sırrı Atalay (Kars), ticaret filosu ile ilgili olmayan gemilerin ve yatların dahi ticaret filosu sayılarak ülkeye gümrük vergisi vermeksizin giriş yaptığını belirtmiştir¹³⁴⁶. Atalay örnek olarak *Rüyam* adlı lüks bir kotrayı göstermiştir. Ayrıca, muafiyetin mefruşata (gemi içi döşemesi vb.) kadar inmesini de eleştirmiştir.

Bu iddiayı yanıtlamak üzere söz alan Ulaştırma Bakanı Arif Demirer, ticaret filosunun gelişmesi için kabotaj, prim verme, kredi kolaylıkları, vergi muafiyeti gibi birtakım himaye önlemleri aldıklarını, *Rüyam* olayının daha önce meydana geldiğini, yasal gereğinin yapıldığını söylemiş, muafiyetlerin ayrıntılara kadar inmesi konusunda da, "*Sadece gemi ithaline izin verip inşa ve tamir malzemesinin ithalini yapmazsak, gemilerimizi dışarıda yaptırmak zorunda kalacağız. Bu da hem hizmetin yapılmasını güçleştirecek, hem de dışarıya gereksiz paralar gidecektir*¹³⁴⁷.(...)" açıklamasında bulunmuştur.

Bir başka tartışma, kanunun geçerlilik süresi konusunda yaşanmıştır. Bütçe encümeni adına söz alan Mazhar Şener, encümenlerinin 3339 sayılı kanunu ve o günden bu güne

¹³⁴⁴ Bu konuya bir örnek, Haşim Mardin adlı bir armatörde yaşanmıştır. Mardin, 3 büyük gemiyle yaptığı dış seferlerde sağladığı dövizleri Merkez Bankası'na yatırmayarak döviz kaçakçılığı yapmış, bu yüzden hakkında dava açılmıştır. Mardin, bu dövizleri gemileri tamir ettirdiği için yatıramadığını söylemiştir. (*Cumhuriyet*, 23 Mayıs 1953)

¹³⁴⁵ TBMMZC, D:6, C:20, İc:2, 72. Birleşim, 02.07.1941, s.8

¹³⁴⁶ TBMMZC, D:10, C:10-A, İc:2, 33. Birleşim, 06.02.1956, s.75

¹³⁴⁷ Gös. yer, s. 76

ülkedeki sanayinin gelişimini göz önüne alarak bu konunun yeniden incelenip, muafiyet hükümlerinin günün şartlarına göre yeniden oluşturulması için temennide bulunduğunu, şimdi ise sırf gümrük kapısına gelmiş gemilerin ya da teçhizatın girişine engel olmamak amacıyla bu olanağı 1 yıl için derpiş etmiş bulunduğunu, muafiyet verdikleri sürece ülkede bu konuyla ilgili sanayinin gelişmediğini belirterek, sürenin 1 yıl olarak kabulünü istemiştir.

Mahmut Goloğlu (Trabzon), Şener'in görüşlerine itiraz etmiş, gemi inşaat ve tamir durumu için bir muafiyet söz konusu ise bunun birkaç yıl daha sürmesinin şart olduğunu, çünkü bugün bu muafiyet olmaksızın gemi inşa ve tamirini yapacak durumda olmadığımızı, "belki gelişir" beklentisi yüzünden, gümrük muafiyeti sayesinde sağlanan zararların da yok olacağını vurgulamıştır. Sonuçta, sürenin 5 yıl olması kararlaştırılmıştır.

d. Yüksek Denizcilik Okulu ile İlgili Gelişmeler :

Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı Yüksek Denizcilik Okulu'nun, 1950 Mart ayından itibaren lağvedilip, Milli Eğitim Bakanlığı'na bağlı olarak Yıldız'daki İTÜ bünyesine gireceği ve derslere burada devam edileceği yönünde yazılar, Ocak 1950'den itibaren çıkmaya başlamıştır¹³⁴⁸. Ayrıca okulda kalacak güverte kısmında yatılı öğrenci usulünün kaldırılacağı, burs sistemine geçileceği, okulun yalnız kaptan yetiştirmek üzere yine Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı kalacağı, çıkan haberler arasındadır.

Basında çıkan bu haberler üzerine Ulaştırma Bakanlığı'ndan bir açıklama gelmiş, böyle bir bölünme rivayetinin gerçek olmadığı açıklanmıştır¹³⁴⁹. Fakat bu açıklamaya rağmen, hükûmetin bu konuda bir düzenleme yapacağı anlaşılmıştır. Nitekim çok geçmeden 1 Mart 1950'de buna yönelik bir kanun meclisten çıkmıştır.

Kanun tasarısının mecliste görüşülmesi sırasında söz alan Salomon Adato (İstanbul), okula alınacak öğrenci sayısının azaltılması ve okul tatbikat gemisinin (Hamit Naci) hizmetten çıkarılmasının yanlış olduğunu vurgulamış, zaten mezun olan personelin çoğunu Denizyollarının aldığını, armatörlere bir şey kalmadığını, 57.800 lira kâr edeceğiz diye yanlışlığa doğru gidildiğini, tüm dünya ülkelerinin gerek savaş filosu ve gerekse ticaret filosu için ayrı ayrı okul gemilerine sahip oldukları bir dönemde tatbikat gemisi kullanmamanın hata olduğunu belirtmiştir¹³⁵⁰.

Kanuna göre, deniz ticaret filosuna güverte ve makine zabitleri, donanmaya da yedek subay adayı yetiştiren bu okul yönetsel olarak ikiye ayrılmış, derslerle ilgili işler Ulaştırma

¹³⁴⁸ Cumhuriyet, 14 Ocak 1950

¹³⁴⁹ Cumhuriyet, 27 Ocak 1950

¹³⁵⁰ TBMMZC, D:8 C:24, İc:2, Birleşim: 55, 24.02.1950, s. 1184

Bakanlığı'nda kalırken, iâşe ve ibate işleri ise öğrenci yurdu sistemiyle Milli Eğitim Bakanlığı'na bırakılmıştır. Milli Eğitim Bakanlığı her öğrenciye burs olarak ayda 100 lira verecektir.

Yeni düzenlemeyle birtakım tartışmalar da gündeme gelmiştir. Bunlardan birisi, son sınıf öğrencilerinin Marsilya'ya yaptıkları staj gezisinin kaldırılmasının yanlış olduğudur. Zaten Hamit Naci gemisinin kaldırılmasıyla öğrencilerin pratik yapma olanağı ortadan kaldırılmışken, böyle bir düzenlemenin yapılması eleştirilmiştir. Bir diğer eleştiri, okulun yatılı olmaktan çıkarılmasıyla ilgilidir. Disiplin isteyen bir mesleğin mensupları olacak öğrencilere yatılı olarak eğitim vermenin daha doğru olacağı görüşü ortaya atılmıştır.

Nitekim 1 Eylül 1951'deki bir kararla burs kaldırılmış ve okul tekrar yatılı hale getirilmiştir. Ayrıca ders müfredat programları ABD Yüksek Denizcilik Akademileri örnek alınarak hazırlanmaya başlamıştır.

H. HAVAYOLLARI POLİTİKASI

Mayıs 1950'de iktidarın el değiştirmesi ve DP'nin iktidara gelmesiyle birlikte birçok alanda olduğu gibi, hava ulaştırması alanında da bir politika değişikliğine gidildiği görülmektedir. DP'nin Ulaştırma Bakanı Seyfi Kurtbek, bu politika değişikliğini ve partisinin alacağı önlemleri şöyle özetlemektedir:

“Öncelikle idarenin statüsü değiştirilecek, sivil havacılık işleri ile havayolları işletmesi birbirinden ayrılacaktır. Havayolları idaresi, iktisadî ve ticari bir işletme imkânını bulacaktır. Personel statüsü yeni teşkilata göre tanzim edilecektir. Havayolları personelimiz, özellikle pilotlarımız, mesleklerinde değerli arkadaşlarımızdır. Statülerini, mesleğin özelliklerini dikkate alarak değiştireceğiz. Yeni ve büyük hava meydanları yapılmasına, diğer meydanların geliştirilmesine önem vereceğiz. Uçuş vasıta ve malzemesinin yenilenmesine ve çoğaltılmasına çalışacağız¹³⁵¹.”

DP İktidarının ilk yıllarında bütçeden ayrılan ödeneğe bakıldığında; 1950 ödeneğinin 7.512.873 lira¹³⁵². 1951'in 11.560.096 lira¹³⁵³ ve 1952'nin de 11.102.254 lira olduğu

¹³⁵¹ Cumhuriyet, 22 Kasım 1950

¹³⁵² TBMMZC, D. 8, C: 24, 56. Birleşim, 25.02.1950, s. 1235

¹³⁵³ TBMMZC, D. 9, C: 13, 50. Birleşim, 28.02.1952, s. 2

görülmektedir. Gerekçede, bir önceki yıla göre ödeneğin az olması, bu yıl gelirin önceki yıldan çok daha 1.050.000 lira fazla çıkacağı beklentisiyle açıklanmıştır¹³⁵⁴.

1951 yılında tahmin edilen 11.560.096 liralık gelirden yaklaşık 2 milyon lira fazla gelir elde edilmiştir¹³⁵⁵. Bu durum, bilet ve bagaj gelirlerinin artmasının yanında, az da olsa gelen yabancı ülke uçaklarının artmasıyla açıklanabilir. Aynı durum izleyen yıllarda da yaşanmış, 1952'de 2.389.746 lira¹³⁵⁶, 1953'te de 3.014.298 lira gelir fazlası elde edilmiştir¹³⁵⁷.

Bu dönemdeki en önemli gelişme, yeni, modern ve uzun mesafeli seferlere uygun uçakların alınması ve işletmenin, 1956'da *Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı*'na dönüştürülmesidir.

Viscount ve F-27 uçakları ile jet tipi uçakları ilk kez bu dönemde filoya katılmıştır. Bu sayede ülke içi hava seferleri miktarı ve yolcu taşıma kapasiteleri yükseltildiği gibi, dış seferler de artırılmıştır. Ayrıca meydan sayısı da artırılmış, bu meydanlarda uçuş güvenliğini sağlayan olanaklar takviye edilmiştir.

1955 yılına kadar hava meydanları ile havayolları, DHY adı altında ve aynı kuruluş içinde faaliyet gösterirken, hava meydanlarının diğer havayollarına da hizmet ettiği göz önünde tutularak belirtilen yılda 6623 sayılı kanunla iki faaliyet birbirinden ayrılmış, hava meydanlarının bir genel müdürlük şeklinde ve Bayındırlık bakanlığı bünyesinde bırakılmasına karşılık, havayollarının faaliyeti sadece taşımacılığa indirgenerek, ticari esaslara göre hareket edilecek bir anonim şirket halinde teşkilatlandırılması sağlanmıştır.

DP'nin iktidar olduğu dönem ile THYAO'nun kuruluş yılı öncesine ait karşılaştırmalı rakamlar aşağıdadır:

Tablo 83
(THYAO'ya ait 1950 ve 1955 Rakamları Karşılaştırması)

Yıllar	Yapılan uçuş (milyon km.)	Taşınan yolcu (bin)	Gelir (milyon TL)
1950	2	86	5
1955	4.5	178	11

Kaynak: TBMMZC, D:10, C:10-B, 47. Birleşim, 28.02.1956, s. 1093

1 Mart 1956'da sermayesinin büyük çoğunluğu hazineye ait olan, fakat yabancı ve yerli özel sermayenin de katıldığı Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı kurulmuştur. 60 milyon lira olan kuruluş sermayesinin 54.125.000 lirası hazineden, 1 milyon lirası

¹³⁵⁴ Gös.yer, s. 3

¹³⁵⁵ TBMMZC, D. 10, C: 6, 54. Birleşim, 23.03.1955, s. 45 (Gelir 13.528.557 lira olmuştur.)

¹³⁵⁶ Gös.yer, s. 46

¹³⁵⁷ TBMMZC, D. 10, C: 11, 53. Birleşim, 04.04.1956, s. 53

PTT'den, 100.000 lirası DDY'ndan, 272.000 lirası özel şahıslardan, 3.920.000 lirası da (alınan Viscount uçakları karşılığı olarak) İngiliz B.O.A.C. (İngiliz Denizaşırı Hava Şirketi) 'dan sağlanmıştır.

Dönem sonunda yük taşımacılığının, dönemin başına göre 3,6, yolcu taşımacılığının da 2,5 katına çıktığı görülmektedir¹³⁵⁸.

Havayolları konusunda DP iktidarının son yılı olan 1959'da hazırlamış olduğu bazı projeler de vardır. Bu projelerin bir kısmına başlanmış ve sonraki döneme kalmış, bir kısmına da hiç başlanmamıştır. Aşağıdaki tabloda, bu projelerin adı, başlangıç ve tahmini bitiş tarihleri, üretim kapasitesi, ödeme tutarı ve sağlayacağı tasarruf verilmiştir:

Tablo 84
(THYAO'ya ait Proje Halindeki Çalışmalar)

Adı	Üretim kapasitesi	İç ödeme tutarı	Dış ödeme tutarı	İhale tarihi	Bitiş tarihi	Sağlayacağı tasarruf
Yeşilköy uçak bakım fabrikası	59.600.000	19.620.000	32.445.000	1960	1961	26.017.000
10 adet F-27 uçağı	67.488.000	---	72.000.000	1959	1960	51.888.000
2 adet Viscount uçağı	21.432.000	---	11.340.000	1959	1960	18.071.000
3 adet jet uçağı	123.375.000	---	81.000.000	1960	1961	98.818.000
50 adet otobüs	2.000.000	---	8.300.000	1959	1961	912.000
Umum müdürlük binası	---	4.000.000	---	1960	1961	---
İstanbul terminali	---	6.000.000	---	1960	1961	---
Ankara terminali	---	1.500.000	---	1960	1961	---
Yeşilköy servis binası	---	2.000.000	500.000	1960	1961	3.860.000
Yeşilköy işçi lojmanları	---	10.000.000	---	1960	1961	---

Kaynak: Kaynak: BCA, 030.01.0.0., 95.593..7

Döneme ait havayolu gelirleri aşağıdaki tabloda verilmiştir:

Tablo 85
(THY'nın 1950-1959 Dönemi Gelirleri)

Yıllar	Yolcu geliri	Bagaj geliri	Yük geliri	Posta geliri	Çeşitli gelirler	Toplam gelir
1950	4.118.447	166.876	99.330	98.793	626.726	5.110.174
1951	5.151.033	214.002	170.674	134.596	652.105	6.322.412
1952	5.792.897	250.615	172.279	166.272	1.404.484	7.799.723
1953	8.045.853	333.938	210.169	186.290	1.251.081	10.027.331
1954	6.342.534	268.607	285.153	184.445	963.786	8.044.525
1955	8.918.558	233.813	237.943	194.989	1.305.124	10.809.427

¹³⁵⁸ Kalkınan Türkiye, s. 421

1956	12.721.695	277.594	172.665	251.071	520.588	13.907.613
1957	19.921.517	316.241	494.943	270.746	2.446.445	23.449.892
1958	35.150.083	448.639	874.534	325.968	3.501.628	40.300.852
1959	19.833.042	241.701	497.929	155.881	236.415	20.964.968

Kaynak: BCA, Tarih: 0/0/1959 Dosya: F Fon Kodu: 30..1.0.0 Yer No: 95.593..7. (Türk Hava Yolları A.Ş.'nin faaliyetleri hakkında rapor.)

Yukarıdaki tabloda 1959 için verilen rakamlar ilk 6 ay içindir. İkinci ay da aynı rakamlara ulaşılacağı düşünülürse, gelirin 1958'den biraz fazla çıkacağı tahmin edilebilir. Tabloda görüldüğü gibi ilk kayda değer gelir artışı 1956 yılında olmuş, gelir bir önceki yıla göre % 54 artmıştır. Bunun en önemli nedeni, önceki bölümde de belirtildiği gibi, Mısır-İsrail Savaşı nedeniyle Kahire ve Şam havaalanlarının uluslar arası trafiğe kapanması, böylelikle daha önce Türkiye'ye uğramayan havayolu şirketlerinin Yeşilköy'ü kullanmasıdır.

Tablodaki en çarpıcı gelir rakamı ise 1958'de elde edilmiştir. Bu tarihte gelirin bir önceki yıla göre % 77 oranında artış gösterdiği görülmektedir ki bunun da en önemli nedeni, filoya yeni uçakların katılması ve dış seferlerin artmasıdır.

Tablo 86

(1933–1950 Döneminde Taşınan Yük ve Yolcu Miktarları ile Yapılan Uçuş km.si)

Yıllar	Taşınan Yolcu Sayısı	Taşınan Posta (Kg.)	Taşınan Kargo (Kg.)	Taşınan Gazete (Kg.)	Uçulan Km.
1933	460	1112	---	---	59000
1934	158	969	---	---	100.000
1935	273	1208	---	---	172.000
1936	1124	6813	---	---	204.000
1937	609	6900	---	---	210.000
1938	879	8984	---	---	128.347
1939	2877	1089	3611	8098	---
1940	739	8497	2203	3227	136.270
1941	2189	294	3225	2191	177.060
1942	5481	977	7700	8174	358.300
1943	5691	2492	28.560	12.178	365.920
1944	14.249	2817	79.083	33.910	615.058
1945	18.221	4642	83.282	38.566	718.073
1946	37.308	5990	142.501	44.637	850.909
1947	78.884	14.634	396.058	107.354	1.813.219
1948	73.874	24.043	445.942	195.043	2.033.489
1949	77.262	45.479	663.737	472.038	2.451.513
1950	86.331	59.495	828.537	1.103.670	2.847.814
1951	112.661	82.025	1.008.299	1.107.012	2.980.257
1952	127.225	97.201	1.188.163	838.343	2.780.392
1953	181.980	156.000	2.648.000	---	3.886.000
1954	147.846	155.000	2.951.000	---	3.379.000

1955	178.281	177.000	3.002.000	---	4.293.000
1956	218.806	211.800	2.509.000	---	5.376.000
1957	329.880	209.000	1.991.000	---	7.181.880
1958	394.212	261.000	2.614.000	---	8.812.901
1959	371.241	326.000	3.588.000	---	9.846.649
1960	305.963	361.000	3.962.000	---	8.506.863

1. Dönemin Gelişmeleri :

CHP iktidarından DP iktidarına kalan alan sayısı 20'dir. Bu havaalanlarından Esenboğa, Yeşilköy'ün uluslararası statüye getirilmesi çalışmaları DP iktidarının ilk yıllarında da sürmüştür. Yine aşağıda belirtildiği gibi Adana Havaalanı'nda da bu düzenlemeye gidilmiştir. Diğer havaalanlarından 13 adedi beton ve asfalt türevi iken (İzmir, Balıkesir, Konya, Afyon, Elazığ, Erzurum, Diyarbakır, Malatya, Bursa, Sivas), 7 adedi de (Antalya, İskenderun, G.Antep, Urfa, Van, Samsun, Kayseri) topraktır¹³⁵⁹

DP döneminde açılan ilk havaalanı, bir Amerikan şirketi tarafından yapılan Adana havaalanıdır. Döneme göre modern bir havaalanı olan¹³⁶⁰ Adana havaalanı, 25 Ocak'ta Amerikalı Korgeneral Pick ve Hava Kuvvetleri Komutanı Muzaffer Göksekin'in de katıldığı bir törenle açılmıştır.

İkinci olarak, 1949'da yapımına başlanan Yeşilköy Havaalanı tamamlanmış 1 Ağustos 1953'te işletmeye açılmıştır. Havaalanının yapımı ve teslim alınması sırasında birtakım sorunlar yaşanmıştır. Amerikan Westinghouse şirketi tarafından yapımına başlanan havaalanı inşaatını, 1951'de Bayındırlık Bakanlığı devralmış ve tamamlamıştır. Fakat havaalanının açılışı bir türlü yapılamamış, kamuoyuna açıklanan tarih 3 kez ertelenmiştir¹³⁶¹.

Açılışın yapılamayışının nedeni, Ulaştırma Bakanlığı'nın, meydan inşaatında birçok eksikliğin bulunduğunu öne sürerek havaalanını Bayındırlık Bakanlığı'ndan teslim almaya yanaşmamasıdır. 1 Mayıs 'ta Ulaştırma Bakanlığı tarafından teslim almak için gönderilen 9 kişilik heyet, eksiklikleri görmüş ve teslim almamış, bir rapor hazırlayarak görülen eksiklikleri kendi bakanlığına iletmıştır¹³⁶². Teslim heyetinin gördüğü eksiklikler şöyledir:

¹³⁵⁹ TBMMZC, D: 9, C:11 , DHY 1951 yılı bütçe komisyonu raporundan, S. Sayısı: 92, s. 2

¹³⁶⁰ Hatta Zafer'de, "dünyanın 3. büyük havaalanı" şeklinde bir niteleme varsa da, DP iktidarında açıldığı ve adı geçen gazetenin de iktidarın yayın organı olduğu düşünüldüğünde, bu niteleme abartılı olarak değerlendirilebilir. Zafer, 26 Ocak 1952

¹³⁶¹ Açılış tarihi olarak önce Haziran 1952, daha sonra Nisan 1953 belirlenmişse de bu tarihlerde açılış yapılamamıştır.

¹³⁶² Cumhuriyet, 2 Mayıs 1953 Gazetede şöyle bir ifade de vardır: "Bugünkü vaziyette, dışarıdan tamam gibi gözükən binanın, Ulaştırma Bakanlığı tarafından devralınsa bile sene sonundan önce işletmeye açılması imkânsızdır."

- 1- Meydan binası telsizinin işlememesi,
- 2- Kör iniş tesisatının bozuk olması,
- 3- Binada elektrik tesisatının ve suyun bulunmayışı,
- 4- Kuledeki iki frekanslı cihazın, uluslar arası bir meydanın ihtiyaçlarını karşılama konusunda yetersizliği,
- 5- Mazotla işleyen kalorifer tesisatının bozukluğu.

Bayındırlık Bakanlığı yetkilileri, tüm tesisatın ABD'den geldiği gibi monte edildiğini, dolayısıyla bir sorun varsa bu konuda sorumluluğun firmaya ait olduğunu ileri sürmüştür. Bakanlığın bir başka iddiası, şirketin elinden inşaat daha önceden alındığı için en önemli parçaların kasten gönderilmediği yolundadır.

Sonuçta bu eksiklikler nispeten giderilmiş ve havaalanı 1 Ağustos 1953'te açılmıştır. Açılışa konuşan bakan Zeytinoğlu, havaalanının 10 bin m² ye yayıldığını, dış ülkelerden gelecek yolculardan saatte 80 yolcunun gümrük işlemlerini tamamlayabilecek şekilde, 200 yolcunun da transit geçebilecek şekilde geçmesine uygun olarak inşa edildiğini, iç seferlerde bu rakamın 400 yolcuya çıkabileceğini belirtmiştir¹³⁶³.

Aynı şekilde Trabzon havaalanında da Aralık 1949'da işe başlandığı halde ihaleyi alan müteahhidin bir süre sonra iflas etmesi, bu nedenle sözleşmenin feshedilmesi nedeniyle sorunlar yaşandığı görülmektedir. Bu havaalanı için Mayıs 1951'de tekrar bir ihale yapılacaktır¹³⁶⁴.

Mecliste yapımı kabul edilmesine rağmen bir türlü faaliyete geçirilemeyen havaalanlarından birisi de Samsun havaalanıdır. Samsun milletvekillerinden Muhittin Özkefeli bu sorunu 1954 sonunda meclis gündemine getirmiş ve havaalanının iki kez eksiltmeye çıkarılmasına rağmen niçin ihale edilemediğini Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu'na sormuştur¹³⁶⁵.

Zeytinoğlu, inşaatın 3.433.225 lira keşif bedelle 28.10.1954 tarihinde ihalesi yapılmak üzere eksiltmeye çıkarıldığını, fakat bu işi yapacak makine ve donanımlı bir mühendisin bulunmadığını, bakanlıkça makine yardımı yapılmasının olanaklarının araştırıldığını belirtip, ihaleye çıkarıldığında buraya talip çıkmadığını, arazi konusunda da MSB ile sorunlar bulunduğunu eklemiştir.

¹³⁶³ Cumhuriyet, 2 Ağustos 1953

¹³⁶⁴ TBMMZC, D: 9, C:10 , 74. Birleşim, 09.05.1951, s. 153-155 (Trabzon milletvekili Mahmut Goloğlu'nun, havaalanının akıbetine yönelik sorusuna Zeytinoğlu'nun yanıtı)

¹³⁶⁵ TBMMZC, D: 10, C: 3, 19. Birleşim, 20.12.1954, s. 159-160

Bakanlık, Samsun'da havaalanı yapılması için uygun bir yer bulunmadığını öne sürerek, tek uygun yer sayılabilecek olan tugayın bulunduğu arazi parçasını hem Genelkurmay'dan hem de Milli Savunma Bakanlığı'ndan istemiş, buranın verilmemesi halinde Samsun'un havaalanından yoksun kalacağını vurgulamışlardır.

Bu dönemde yeni açılan hatlardan birisi 9 Ağustos 1953'te açılan Isparta havaalanıdır¹³⁶⁶. Bunu, bir ay sonra, 12 Eylül'de açılan Karaköse (Ağrı) havaalanı ve 19 Eylül'de açılmış olan Çanakkale ve Bandırma izlemiştir. Yılın sonunda Erzincan havaalanı açılmıştır.

Türkiye'nin ikinci uluslar arası havaalanı olan Esenboğa, 31 Mayıs 1956'da açılmıştır¹³⁶⁷. 24.6 milyon liraya mal olan havaalanını Ankara'ya bağlamak üzere yapımına 1952'de başlanan yola harcanan 2.4 milyon lira ile birlikte toplam harcama 27 milyon lirayı bulmuştur.

Bir yıl sonra Haziran 1957'de ise Trabzon havaalanının açıldığını görmekteyiz¹³⁶⁸. Aynı yıl içerisinde, daha önce 1952'de NATO'ya giren Türkiye'de, NATO kararları çerçevesinde 11 havaalanının açılmasının gündeme geldiğini görmekteyiz. Prosedüre göre NATO, üye ülkelerde stratejik yerlerde havaalanları açılmasını isterken, arsaların istimlâk bedellerinin yerel hükûmetler tarafından sağlanmasından sonra diğer tüm masrafları kendi bünyesinden sağlamayı taahhüt etmiştir.

Bu prosedür gereği, Atıf Benderlioğlu (Ankara) tarafından, mevcut İstimlâk Kanunu'nun 27. maddesinde düzenleme yapılmasına dair bir kanun teklifini meclise sunmuş, 25 Haziran 'da teklif kabul edilmiştir¹³⁶⁹. Artık NATO'nun Türkiye'ye vermiş olduğu 84 milyon sterlinlik (220 milyon dolar) kaynağın değerlendirilmesi için hiçbir engel kalmamıştır.

Bu dönemde, Ağustos 1955'te uçak ücretlerine % 5 ile 50 arasında zam yapılmıştır. En az zam İstanbul-Van arasına, en çok zam da Balıkesir-İstanbul arasına yapılmıştır. Zam yapılan bazı hatlar ve bu hatların eski ve yeni ücretleri aşağıdadır:

¹³⁶⁶ **Cumhuriyet**, 10 Ağustos 1953

¹³⁶⁷ **Zafer**, 1 Haziran 1956

¹³⁶⁸ **Zafer**, 22 Haziran 1957

¹³⁶⁹ Görüşmeler sırasında Hür P. Milletvekili Y.Muammer Alakant (Manisa), Benderlioğlu tarafında getirilen teklifin hükümetin tasarrufu dahilinde olduğunu, hükümetin yapacağı bir işi milletvekilinin yapmasının uygun olmadığını söylemiş, teklifin anayasaya aykırı olduğu iddiasında bulunmuştur. Bu iddiaya yanıt veren Nâtik Poyrazoğlu (Muğla), önemli olanın milletvekilinin ya da hükümetin teklifi sunmuş olması değil, bu 11 havaalanı için NATO'nun Türkiye'ye 84 milyon sterlin tahsis etmiş olması olduğunu söylemiştir. **Zafer**, 25 Haziran 1957

Tablo 87
(1955 Yılı Uçak Ücret Artışları)

Hattın adı	Eski ücret	Yeni ücret	Hattın adı	Eski ücret	Yeni ücret
Adana-Ankara	52	75	Adana-İstanbul	98	126
Afyon-Ankara	30	41	Ankara-Erzurum	95	122
Ankara-İstanbul	50	72	Ankara-İzmir	69	85
Ankara-Samsun	44	61	Balıkesir-İstanbul	20	30
Diyarbakır-İstanbul	134	154	İstanbul-İzmir	44	60
Ankara-Van	121	144	Elazığ-İstanbul	120	135
İskenderun-İstanbul	110	139	İstanbul-Samsun	80	108
İstanbul-Urfa	113	154	İstanbul-Van	164	171

Kaynak: Ulus, 4 Ağustos 1955

Bu hatların dışında Adana-G.Antep, Adana-İskenderun, Adana-Urfa, Adana-Van, Afyon-Antalya, Afyon-Aydın, Ağrı-Ankara, Ağrı-İstanbul, Ağrı-Kars, Ankara-Bolu, Ankara-Elazığ, Ankara-Malatya, Ankara-Van, Aydın-İstanbul hatlarına da zam yapılmıştır.

2. Türk Hava Yolları A.O.’nın Kuruluşu :

Ulaştırma Bakanlığı, DHY’nin bugünkü şekliyle ihtiyacı karşılayamadığı gerekçesi ile teşkilat yapısında bir değişikliğe gidilmesi üzerinde durmuş ve buna yönelik olarak, DHY’nin bir “anonim ortaklık” haline getirilmesi için Mayıs 1955’te bir kanun teklifi hazırlamıştır.

Söz konusu kanun teklifi meclise getirilebilmiş ve görüşmeler sonucunda 6623 sayılı kanunla Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı kurulmuştur. Ulaştırma Bakanı Arif Demirel 1 Mart 1956’da faaliyete başlayan kuruluşun amacını, idarenin ticari zihniyetle hareket etmek suretiyle hem vatandaşlara layıkıyla hizmet verebilmesi, hem de ortaklığa gelir sağlanması suretiyle, hava yolcu seferlerinin ve eşya naklinin büyük havayolları düzeyine getirilmesi olarak açıklamıştır¹³⁷⁰.

Hava taşımacılığı yapan rakip firmaların büyük çoğunluğu özel hukuk kuralları ile yönetilen şirketler halinde çalışmaktadırlar. Milletlerarası ticaret, Türk Hava Yollarını da bu tür bir yönetime zorlamaktadır. Kanuna göre, “*Türk Havayolları Anonim Ortaklığı adı ile her nevi hava nakliyatı ve buna müteferri işleri yapmak ve bu kanun ile hususi hukuk hükümlerine göre idare edilmek üzere bir Anonim Ortaklığı kurmak için hükümete salahiyyet verilmiştir*¹³⁷¹.” (m.1)

¹³⁷⁰ Zafer, 2 Mart 1956

¹³⁷¹ Düstur, 3. Tertip, C: 36, s. 1734

Kanunun 3. maddesinde ortaklığın sermayesinin, her biri 100 lira kıymetinde hamiline muharrer 600.000 hisseye ayrılmış 60.000.000 TL. Olduğu belirtilmiş, bu sermayenin Ortaklık Umumi Heyeti'nin kararı ile artırılabilceği de eklenmiştir. Ayrıca, iç hizmetler ile tarifeli işletme faaliyetleri konuları hakkında yeni esaslar hazırlanıp uygulamaya konuluncaya kadar Devlet Havayolları Umum Müdürlüğü'nce uygulanmakta bulunan mevzuat geçerli olacaktır (m.5). DHY'nın memurları da yeni ortaklığa intikal ettirilecektir (m.6).

Bu anonim ortaklığın kurucularının listesi ve ortaklık payları aşağıdadır:

Tablo 88
(THYAO Ortakları Listesi)

ORTAĞIN ADI	PAY
Hazine, Maliye Vekaleti	58.099.500
PTT İşletmesi Umum Müdürlüğü	1.000.000
ANTAŞ Havacılık ve Turizm Ltd. Şti. Ortaklığı	500.000
Mehmet Fuat Asmazoğlu, Turistik Otel Sahibi	200.000
T.C.D.D. İşletme Umum Müdürlüğü	100.000
Abidin Mortaş	20.000
Rıza Çerçel	5.000
Muhittin Asral	1.000
Cumhuriyet Matbaacılık ve Gazetecilik T.A.Ş.	10.000
Sedat Simavi Halefleri, Haldun ve Erol Simavi koll.Şti.	5.000
Sefa Kılıçoğlu, Yeni Sabah Gazetesi sahibi	5.000
Ercüment Karacan, Milliyet Gazetesi Sahibi	5.000
Vatan Gazetecilik ve Matbaacılık T.A.Ş.	1.000
Faruk Gürtunca, Hergün Gazetesi sahibi	2.500
Kazım Şinasi Dersan ve Ortakları Akşam Komandit Şti.	1.000
Yeni İstanbul Neşriyat Ltd. Şti.	5.000
Halil Lütfi Dördüncü, Tan Gazetecilik ve Neşriyat Evi sahibi	5.000
Dr. Osman Nebioğlu, Nebioğlu Yayınevi sahibi	1.000
Doğan Kardeş Yayınları A.Ş.	5.000
Hayat Mecmuası Tiftdruk Matbaacılık Sanayii	5.000
Alaeddin Kıral, Yelpaze Mecmuası sahibi	5.000
Mithat Perin, İstanbul Expres Gazetesi sahibi	5.000
Dünya Basın, Yayın ve Ticaret Ltd. Ortaklığı	1.000
Yusuf Ziya Ortaç, Akbaba Yayınevi sahibi	1.000
Ethem İzzet Benice, Son Telgraf ve Gece Postası sahibi	5.000
İleri Matbaacılık ve Neşriyat T.A.Ş.	1.000
Selim Baban, Tercüman Gazetesi sahibi	1.000
Selim Ragıp Emeç, Son Posta Gazetesi sahibi ¹³⁷²	5.000

¹³⁷² **Dünden Bugüne Türk Hava Yolları (1933-1983)**, Hazırlayan : İlyas ALBAYRAK, s. 87 ; TBMMZC, D: 10, C: 11, 64.Birleşim, 15.05.1956, s. 366

Şirket yönetim kurulunun ilk toplantısının yapıldığı 1 Mart'ta başkanlığa Rıza Çerçel seçilmiş, Osman Nebioğlu ve Semih Sipahioğlu da üyeliklere getirilmişlerdir.

3. DHMİ'nin Kuruluşu :

Devlet Hava Yolları işletmesinin Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı'na dönüştürülmesiyle birlikte, teşkilat yapısında da köklü bir değişim yaşanmış, “*II. Dünya Savaşı'ndan sonra pek büyük gelişme gösteren havayolu taşımacılığının son yıllarda kaydettiği ilerlemenin hızlandırılması için*¹³⁷³” meydan hizmetlerinin de ayrı bir işletme tarafından yönetilmesi kararlaştırılmış, böylece *Devlet Hava Meydanları İşletmesi* kurulmuştur.

28 Şubat 1956'da kurulan bu işletme, Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı ve katma bütçeli olarak faaliyete geçmiştir. Kuruluş kanununda görevleri şu şekilde belirtilmiştir:

“1- Devlete ait olup kendisine verilen sivil hava meydanı ve limanlarını ve bunlara ait her türlü tesisleri işletmek,

2- Hava seyrüsefer, telekomünikasyon ve hava trafik kontrol cihaz ve sistemlerini işletmek ve hizmetlerini ifa etmek,

*3- Nafia Vekaleti'nden teslim alınan hava meydanı ve limanlarının her türlü bakımı ile devamlı tamirlerini yapmaktır. (m.2)*¹³⁷⁴”

Kanuna göre işletme, gerçek ve yasal şahıslara ait hava meydanı ve limanları ile askeri meydanları da anlaşma gereği işletebileceği gibi, işletmenin zorunlu kıldığı her türlü onarım ve donanımı da Nafia Vekâleti'nin onayını alarak yapabilecektir. Ayrıca istikraz sözleşmesi yapılması, avans verilmesini gerektirsin ya da gerektirmesin 10.000 liradan yukarı menkul ve gayri menkullerin alımı ve satımı gibi konularda da yine bakanlığın onayının alınması zorunluluğunun kanunda belirtilmesi (m.6), işletmenin bağımsız hareket etmesinin önüne geçildiği izlenimi vermektedir.

İşletmenin gelirleri olarak, hava liman ve meydanlarında konma ve konaklama ücretleri, bina arazi ve tesisatından yararlanacaklardan alınacak her türlü gelir, hava telekomünikasyon hizmetinden elde edilecek gelir, devlet bütçesinden yapılacak yardımlar, teberrular, işletmenin atölyelerinde dışarıdan alınacak işlerden sağlanan gelirler gösterilebilir (m.10).

¹³⁷³ İşletmenin kuruluş kanunu gerekçesindeki ifade. **TBMMZC**, D: 10, C: 10-B, 47. birleşim, 28.02.1956, S sayı : 105

¹³⁷⁴ **Gös.yer.** , s.1085

4. Havayollarında Dönemin Sorunları :

a. İktidar –Muhalefet Polemikleri :

İktidar değişikliği, her alanda olduğu gibi ulaştırma ve onun alt dallarında da halef-selef arasında polemik yaratmıştır. Havacılık konusundaki en önemli polemik, CHP iktidarının son Ulaştırma Bakanı Kemal Satır'ın Ulus Gazetesi'nde çıkan yazısına¹³⁷⁵, DP'nin Zafer Gazetesi'nde Mehmet Altunbay imzalı ve "DHY'nin Uğradığı Büyük Zararlar"¹³⁷⁶, başlığıyla vermiş olduğu iki bölümlü yanıtla yaşanmıştır.

Altunbay'ın yazısında Satır öncelikle idarenin içyüzünü bilmemekle, personelin sorunlarını bilmemekle ve buna rağmen de böyle bir yazı yazmakla suçlanmıştır. İkinci olarak, Satır'ın "*Havacılıkta ileri gitmek için her şeyden evvel zengin millet olmak lazımdır.*" sözü eleştiri konusu edilmiş, bu sözüyle Satır'ın, havacılığın Türkiye'de gelişmemesini bu maske altına sokmaya çalışarak açıkladığını iddia etmiştir. Ona göre engel para değil, mesleki bilgisizlik ve teşkilatsızlıktır. Buna kanıt olarak da geçmişte ve şimdi devletin havayollarına yardım yapmaktan çekinmemesini ve havayollarının katma bütçeli durumunu göstermiştir.

Altunbay, iki gün sonraki yazısında eleştirilerini sürdürmüş, CHP'nin havayolları programlarını tespit ederken iktisadi düşüncelere sadık kalmadığını, yalnızca gazetelere aslından çok uzak reklâmlar yapmakla meşgul olduğunu vurgulamıştır.

"İktisadi düşüncelere sadık kalmama" tezini birkaç örnekle açıklaya çalışan Altunbay'ın ilk örneği, zararlı kapanan Atina seferleridir. İkinci örnek, 1950'de işletilmesine başlanan İstanbul-Balıkesir hattıdır. Bu hattın 18 günlük faaliyeti sonucunda karşılıklı olarak toplam 188 yolcu taşıdığını, gerçekte taşınması gereken yolcu sayısının ise 756 olması gerektiğini söyledikten sonra, pratik bir hesapla 18 günde 14.240 lira zarar edildiğini ortaya koymuştur¹³⁷⁷.

Satır'ın havayollarında 10–12 yıllık zaman zarfında 200 misli bir artış kaydedildiği iddiasına da, "1938 yılındaki tayyare miktarı ile bu günkü tayyare miktarı ve halkın hava seyahatine gösterdiği alaka dikkate alınır, 200 misli değil 400 misli olmayışını bir hata kabul ediyoruz. Aynı zamanda 10-12 yıl içindeki bütçelerde, bu süre zarfındaki gelirlerin birbirine oranında ne gibi çıkacağını kendisinden öğrenmek istiyoruz"¹³⁷⁸.

¹³⁷⁵ Kemal Satır, "Havacılığımız ve İnkişafı", **Ulus**, 12 ? Şubat 1951

¹³⁷⁶ Mehmet Altunbay, "DHY'nin Uğradığı Büyük Zararlar", **Zafer**, 15 ve 17 Şubat 1951

¹³⁷⁷ **A.g.m.** (Altunbay, hattın bir sefer masrafının 1000 lira olduğunu, 18 günde 18 bin lira masraf yapıldığını, buna karşın, yolculuk yapan 118 kişiden 201 lira bilet parası alınarak 3760 lira gelir elde edildiğini, bu durumda zararın 14.240 lira olduğunu hesaplamıştır.)

¹³⁷⁸ **A.g.m.**

Diğer iddialar da özetle şunlardır:

1- 1945 yılında Almanlardan 1,5 milyon liraya alınan 5 adet Junkers uçaklarının en fazla hizmet göreninin 500 saat uçmuş olmasına rağmen, çürümeye terk edilmesi¹³⁷⁹,

2- Şükrü Koçak'ın döneminde 80 bin liraya Aerovan tipinde bir uçağın alınması, uçağın 100 saat uçuş yaptıktan sonra 2 yıldır hangarda çürütülmesi.

Altunbay, Satır'ın havayolları memurlarının statülerini değiştireceklerini, yeni bir teşkilat kanunu kabul edeceklerini ve uçucu personele verilecek primleri yükselteceklerini yazısında belirttiğini, iktidarda yapmadıkları işin şimdi yapılacağıнын beyan edilmesinin partileri açısından bir propaganda içeriği taşıdığını, mağdur olan bu personelin (pilot, makinist, telsizci, meydan müdürü) CHP zamanında yapılmış havayolları teşkilat kanununun 19. maddesine nazaran bekçi ve hademe kadrolarıyla aynı tutulduklarını ve aynı kanunun bir maddesinde verilen yetkiyle, idareden istenildiği zaman atılabilecek duruma sokulduklarını belirtmiştir.

b. Uçak Kazaları :

DHY'nin kuruluşundan 1950'ye kadar büyük bir uçak kazası yaşanmamıştır¹³⁸⁰. Fakat 25 Mart 1950'de, teşkilatın ilk büyük uçak kazası meydana gelmiş, İstanbul-Ankara seferini yapan bir yolcu uçağı, Etimesgut yakınlarında 4 mürettebat ve 11 yolcusuyla birlikte düşmüştür¹³⁸¹.

1951 yılında meydana gelen bir uçak kazası, kamuoyunda DHY'nin büyük eleştirilere uğramasına neden olduğu kadar, havacılıkta sistemin Türkiye'de tam anlamıyla oturmadığının da bir göstergesi olmuştur.

Kaza 19 Kasım'da, İstanbul-Kahire seferini yapan DHY'nin 27 no.lu ACA uçağı, Kahire'nin Faruk Meydanı yakınlarında bir kum tepeliğine çarparak düşmesiyle meydana gelmiş ve dört mürettebat ile tek kadın yolcu ölmüşlerdir¹³⁸². Kazanın havanın kararmış olduğu bir saatte, 18.15'te meydana gelmesi eleştirilerin temel nedenidir. Uçak, İstanbul'dan kalkarken, Ankara'dan gelecek bir yolcuyu beklemek uğruna rötarlı kalkmış, dolayısıyla uçak seferini tamamlamadan hava kararmıştır¹³⁸³.

¹³⁷⁹ 17,18,19,20,21 no.lu bu uçakların tekrar sefere çıkarılması için Mart 1951'de girişimlere başlamış, bir süre önce Almanya ile yapılan ticaret anlaşmasına dayanılarak bazı alman firmalarıyla gerekli yedek parçaların getirilmesi için temaslar yapılmıştır. (Zafer, 28 Mart 1951)

¹³⁸⁰ 1937'de, İstanbul'a Ulus Gazetesi'ni getiren posta uçağının Karamürsel yakınlarındaki düşmesi ve uçakta bulunan pilot ve telsizcinin ölmesiyle sonuçlanan kaza bunun dışındadır.

¹³⁸¹ Cumhuriyet, 26 Mart 1950

¹³⁸² Zafer, 21 Kasım 1951

¹³⁸³ Cumhuriyet, 30 Kasım 1951

Sorun da işte tam burada başlamaktadır. Türkiye'nin de imzalamış olduğu Uluslar arası Havacılık Anlaşmaları'na göre tüm pilotların kör uçuş ve gece uçuşu deneyimlerine sahip olmaları gerekirken, DHY kurulduğu günden kazanın olduğu tarihe kadar tek bir gece uçuşu denemesine girişmemiş, bununla ilgili bir önlem de alınmamıştır. Öyle ki, yabancı uçaklar eğer hava karardığında piste iniyorlarsa, meydanlara fener dikilerek uçakların inmesinin sağlanması gibi ilkel bir yöntem sürdürülmüştür.

Konu meclise de getirilmiş, konu hakkında Hüsametdin Tugaç (Kars) tarafından Ulaştırma Bakanı tarafından yanıtlanmak üzere bir soru önergesi verilmiştir. Bakan Yümnü Üresin önergeye verdiği yanıtta, kazanın pilotaj hatasından kaynaklandığını belirtirken, pilotun gece uçuş deneyimi konusunda da şu açıklamayı yapmıştır: “ *Bu pilot DHY idaresine 1944 senesinde MSB'ndan naklen alınmış ve idareye devredilen sicilindeki resmi kayıtlara nazaran orduda 61 saat gece uçuşu yapmıştır. MSB'ndan alınan pilotlar hava kuvvetlerinde gece uçuşu eğitimine tabi olduklarından, DHY idaresinde ayrıca gece uçuşu kursuna tabi tutulmamışlardır. Bugün idarede tatbik oluna usul budur. Bu pilotun kazadan evvel 1950'de İstanbul-Cidde arasında 6 saatlik üç gece seferi vardır. Kahire meydanına da 1951 senesinde iki defa gece inişi yapmıştır*¹³⁸⁴.(...)”

Fakat bu açıklama yeterli değildir. Çünkü 7 Aralık 1944'te imzalanan ve Türkiye'nin de 1945'de katıldığı Chicago Sivil Havacılık Anlaşması gereğince, bir pilotun kör uçuş yapabilmesi için uçuş tarihinden önceki 60 gün içinde en az 2 saatlik kör uçuş yapması gerekmektedir.

Kaza, DHY'ndaki bir başka aksaklığı da gündeme getirmiştir. Bu aksaklık, pilot ve yolcu sigortalarıyla ilgilidir. Bir pilotun yetişmesi için 200 bin liralık bir harcama yapmak gerekirken, DHY'nın kendisine bu kadar pahalıya mal olan pilotların hiçbirini sigortalama gereği duymaması, diğer ülkelerde yolcuların bile sigortalandığı bir dönemde böyle bir ihmalin gösterilmiş olması eleştirilmiştir.

Bir başka büyük kaza, 4 Nisan 1954'te meydana gelmiştir. Adana-Ankara seferini yapan uçak, kalktıktan 15 dk. sonra havada infilak etmiştir. Ölenler arasında Köylü Partisi lideri Remzi Oğuz Arık ve İstanbul milletvekili Salamon Adato da bulunmaktadır¹³⁸⁵. Bu kaza sırasında ölen 5 uçuşu personelin ailesine, kazadan kısa bir süre önce, 20 Mart 'ta çıkarılan 6380 sayılı kanuna istinaden 7.500 lira tazminat verilmiştir¹³⁸⁶.

¹³⁸⁴ TBMMZC, D: 9, C: , 12. Birleşim, 03.12.1952, s. 39

¹³⁸⁵ Zafer, 3 Nisan 1954

¹³⁸⁶ TBMMZC, D: , C: , 6. Birleşim, 09.06.1954, S. Sayısı:6

c. İstimlâk Sorunları :

Türkiye’de çeşitli illerde havaalanlarının açılmasının gündeme gelmesi, zaman zaman hükümet ile o ilin yöneticileri arasında birtakım sorunları da beraberinde getirmiştir. En önemli sorunlar istimlâk konusunda yaşanmıştır. Kimi zaman bu istimlâk yapılırken devletin gereğinden fazla araziye işgal ettiği gibi iddialar ortaya atılırken, kimi zaman da devletin o il halkına istimlâk işini havale edip, istimlâkten sonra kendisinin devreye girerek istimlâk edilen arsa üzerinde inşaaata başlayacağı vaadini verdiği, fakat bunu geciktirmekle suçlandığı durumların olduğu görülmektedir.

İkinci iddiaya örnek olarak Gaziantep havaalanı inşası sırasındaki gelişmeler verilebilir. Gaziantep Milletvekili Cemil Alevli’ye göre, 1943 yılında hükümet ve G.Antep halkı arasında bir anlaşma yapılmış, bu anlaşmaya göre hükümetin Antep’liler’e, hava meydanının yerinin Antep halkı tarafından istimlâk edilmesi ve arazinin tesviyesinin yaptırılması durumunda, kendilerinin de orada beton bir pist yaparak meydanı gereken tesislerle donatacaklarına dair bir taahhütte bulunmuştur. Buna güvenen halk 114 bin lira bir para toplamış, Genelkurmay ve DHY’nın tespit ettikleri yerde 1,5 milyon m² lik bir arazi için girişimlerde bulunmuş, bölgede arazileri bulunan vatandaşlar yok pahasına ve sevinçle arazilerini vermiş, böylece o dönemki rayice göre 500 bin lira değerindeki bir arsa hükümete bağışlanmıştır. Alevli şimdi, aradan 7 yıl geçmesine rağmen neden hala hiçbir şey yapılmadığını Bayındırlık Bakanı Şevket Adalan (İzmir)’a sormuştur.

Adalan verdiği yanıtta, yeni hava meydanları için 1950 yılı içinde Ulaştırma Bakanlığı’na 43 milyon liralık bir yetki verildiğini, mecliste kabul edilen bir kanunla bu işlerin kendi bakanlıklarına devredildiğini, ancak Ulaştırma Bakanlığı’nın tespit ettiği programa göre Yeşilköy, Esenboğa ve Trabzon hava meydanlarının yeniden inşa edileceğini, bunun dışında Erzurum, Elazığ, Diyarbakır, İzmir, Eskişehir ve Afyon hava meydanlarında da uçuş güvenliğini sağlayacak tesisler kurulacağını, fakat Gaziantep’in programa dahil olmadığını fakat olanakları araştıracaklarını belirtmiştir¹³⁸⁷.

d. Akaryakıt Sınırlaması :

O dönemdeki benzin sınırlaması nedeniyle Avrupa ve Amerika’da olduğu gibi Türkiye’de de seferlerin azaltılmasına karar verilmiştir. 9 Haziran 1952’den itibaren uygulanan bu karara göre, Samsun, Sivas, Kayseri, Konya, Antalya, G.Antep ve Urfa seferleri “şimdilik kaydıyla” kaldırılmıştır¹³⁸⁸.

¹³⁸⁷ TBMMZC, D: 8 , C: 24, 51. Birleşim, 20.02.1950, s. 956

¹³⁸⁸ Cumhuriyet, 31 Mayıs 1952

Ayrıca haftada bir olarak yapılan İstanbul-Ankara-Kahire seferleri 15 günde bire çıkarılmış, İstanbul-Erzurum ve İstanbul-Van haftada üçten ikiye, her gün düzenlenen İstanbul-Ankara-Adana-İskenderun seferleri haftada dörde, Ankara-Afyon-İzmir ve İstanbul-Afyon-Konya-Adana haftada dörtten ikiye, her gün iki kere yapılan İstanbul-İzmir, haftada iki gün birer ve dört gün de ikişer kereye, her gün yapılan İstanbul-Balıkesir seferleri haftada dörde, sabah akşam günden iki kez yapılan İstanbul-Bursa seferleri de haftada altı gün ve tek sefere indirilmiştir. Pazar günleri yurdun hiçbir yerine uçak kaldırılmamasına karar verilmiştir.

e. Döviz Sıkıntısı :

Ülkenin o dönemde zaman zaman içine düşmüş olduğu döviz sıkıntısı, hava ulaşımını da olumsuz yönde etkilemiştir. Örneğin, DHY tarafından kısa menzilli iç seferler için İngiltere'ye sipariş edilen "Heron" tipi 7 yolcu uçağı, tüm satın alma işlemlerinin tamamlanmasına rağmen döviz sağlanamadığı için ithal edilememiştir¹³⁸⁹.

Yine 1955'te revizyon için Hollanda'ya gönderilen Douglas tipi 8 yolcu uçağından 5 tanesi, revizyonları tamamlandığı halde aynı nedenle yurda getirilememiştir.

5. Dönemin Dış Seferleri :

Bu dönemde Avrupa'da açılan seferlerin ilki Hollanda'ya açılmıştır. Buna göre, Ankara-Amsterdam seferleri, KLM (Hollanda Kraliyet Havayolları) tarafından 1956 yılında gerçekleştirilecektir¹³⁹⁰.

Bu dönemde Kahire uçuşları da başlamıştır. Hem Ankara'dan ve hem de İstanbul'dan Pazartesi günleri yapılacak olan seferlerin bilet fiyatı İstanbul-Kahire 241,20, Ankara-Kahire 201 lira olarak tespit edilmiştir. Ayrıca Kıbrıs ve Beyrut seferlerini daha cazip kılmak amacıyla bilet fiyatlarında indirime gidilmiştir¹³⁹¹.

Diğer taraftan Alman Lufthansa Şirketi, II. Dünya Savaşı'ndan beri askıya almış olduğu Ortadoğu seferlerini yeniden başlatmak üzere 1956'da harekete geçmiş, 12 Eylül'de Hamburg -Düsseldorf - Frankfurt – Münih – İstanbul – Beyrut – Bağdat - Tahran seferleri başlamıştır. Alman Ulaştırma Bakanı Hans C. Seeböhm, bu seferler dolayısıyla Türkiye gelişinde yaptığı açıklamada, demiryollarının gösterdiği aksaklıklar nedeniyle, iki dost ülkenin bir hava köprüsü ile doğrudan doğruya bağlanmalarının önemini belirtmiş,

¹³⁸⁹ Cumhuriyet, 5 Ocak 1955

¹³⁹⁰ Zafer, 28 Nisan 1956

¹³⁹¹ İstanbul-Lefkoşe-Beyrut 156.80 ve Ankara-Lefkoşe- Beyrut 117.60 lira olmuştur. (İktisadi Yürüyüş, C: 11, S: 263-64, 30 Aralık 1950, s. 25)

ayrıca Lufthansa'nın İstanbul seferlerine başlamasının resmi bir sözleşmeye bağlanması için Ocak 1957'de iki ülke arasında bir havacılık anlaşması imzalanması konusunda Ulaştırma Bakanı Arif Demirer ile anlaşmaya vardığını da eklemiştir¹³⁹².

1956 yılı sonlarında Ortadoğu'da yaşanan bir gelişme ile Yeşilköy havaalanının öneminin arttığı söylenebilir. Bu gelişme, Mısır-İsrail savaşlarıdır. Başlayan savaş nedeniyle Kahire ve Şam havaalanları uluslar arası hava trafiğine kapatılmış bu da daha önce Türkiye'ye hiç uğramayan Belçika, Avustralya, Hindistan, Pakistan, Güney Afrika gibi ülkelerin havayolu şirketlerinin Yeşilköy'ü sık sık kullanmaları sonucunu doğurmuştur. Öyle ki Yeşilköy'de normal zamanlarda günde ortalama 700 liralık döviz bozdurulurken, bu rakam 3000 liraya çıkmıştır¹³⁹³.

Dönemin sonuna doğru, Roma seferleri Atina aktarmalı olarak başlamıştır. İlk sefer 16 Ağustos'ta gerçekleşmiştir¹³⁹⁴.

6. Uluslararası Gelişmeler :

a. ABD ile Yapılan Anlaşma :

Haziran 1955'te Amerikan Dış İlişkiler Dairesi (FOA) müdürü Harold Stassen, ABD'nin, Türkiye'nin hava nakliye sisteminin geliştirilmesine katkı yapacağını bildirmiş, bunun, DHY ile Pan-American Havayolları arasında 3 yıllık bir kontratla uygulanacağını açıklamıştır¹³⁹⁵. Kontrata göre FOA, bu iş için 1955 mali yılı fonundan 475.000, 1956 ve 1957 yılları için de 550.000 dolar sağlayacaktır. Türk hükümeti de ad geçen üç yılda toplam 600.000 dolar karşılığı Türk lirası temin edecektir¹³⁹⁶.

Ayrıca anlaşma gereği Pan-American havayollarına mensup 24 teknisyenden oluşan bir grup, Türk personele pilotluk, haberleşme, bakım, trafik ve muhasebe eğitimi verecek, bir teknik uzman ile bir yönetici müşavir olarak bulunacaktır. Bu ekibe ait harcamaların % 70'i FOA tarafından, % 30'u da Türk hükümeti tarafından karşılanacaktır¹³⁹⁷. Bu anlaşmayla, hava hatlarına ait faaliyetlerin tüm aşamalarında, Amerikan teknik yardım ekibinin nüfuzu olacaktır.

Ekim ayında Türkiye'ye gelen ABD'li uzmanlardan Charles Titus, 3 yıllık görevi sırasında DHY'nı uluslararası standartlara uygun bir havayolu haline getirmeye

¹³⁹² Cumhuriyet, 15 Eylül 1956

¹³⁹³ Cumhuriyet, 2 Kasım 1956

¹³⁹⁴ Zafer, 16 Ağustos 1959

¹³⁹⁵ Ulus, 17 Haziran 1955

¹³⁹⁶ A.g.g.

¹³⁹⁷ Zafer, 18 Haziran 1955

çalışacaklarını, bunun sağlanması, gerekli teşkilatın kurulması ve 4 motorlu büyük uçakların alınmasına bağlı olduğunu¹³⁹⁸ söyleyerek, hükümetten beklentilerini dile getirmiştir.

Bu arada dönemin en büyük uçak üreticilerinden birisi olan Amerikan Lockheed Corporation'ın temsilcileri, görünüşte Türkiye'de uçak montaj fabrikası kurulması için görüşme yapmak, gerçekte ise Türkiye'nin alacağından haberdar oldukları dört motorlu uçaklardan satabilmek amacıyla Mayıs 1956'da Türkiye'ye gelmişlerdir.

Şirket yetkilileri, genel müdür Ulvi Yenil ile de bir görüşme yapmışlardır. Yapılan görüşmeden, "Lockheed teknisyenlerinin 2 yıl içinde Yeşilköy havaalanı civarına modern bir uçak montaj fabrikası ve tamir atölyesi kurmaları" kararı çıkmıştır¹³⁹⁹. Fakat bu görüşmeden hemen sonra şirket yetkilileri esas amaçlarını açıklamışlar, Türkiye'ye dönemin en ünlü havayolu şirketlerinden United Airlines ve Transworld Airlines'ın kullandığı dört motorlu Constellation uçaklarından verebileceklerini, ödeme konusunda da 10 yıl vade yapabileceklerini belirtmişlerdir.

Hükümet, dört motorlu uçak alımı konusunda harekete geçmiş, Temmuz 1956'da Ulaştırma Bakanı Arif Demirel, 16 adet 4 motorlu uçak siparişi için İngiliz ve Amerikan şirketleriyle temasa geçildiğini ve toplam maliyetin 15 milyon dolar civarında olacağını açıklamıştır¹⁴⁰⁰. Yapılan görüşmeler sonucunda İngiliz Vickers and Armstrong firmasına 5 adet Viscount tipi uçak sipariş edilmesi kararlaştırılmıştır. THYAO genel müdürü Ulvi Yenil, her biri yedek parçalarıyla birlikte 1 milyon dolara mal olacak bu uçaklar sayesinde İstanbul-Ankara arasının 55 dakikaya ineceğini, uçakların 44-48 arası yolcu taşıyacağını belirtmiştir¹⁴⁰¹. Uçaklar, 1958 yılı Mart, Temmuz, Eylül, Ekim ve Kasım aylarında hizmete girmişler, bütçeye 5.610.000 liralık bir üretim katkısı sağlamışlardır¹⁴⁰².

Uçakların Amerikan firmalarının daha yoğun teklif vermelerine rağmen bir İngiliz firmasına sipariş edilmesinin önemli bir nedeni vardır. Bu da o dönemde THYAO ile İngiliz Denizaşırı Havayolları Şirketi (BOAC) arasında Mart 1957'de yapılan sözleşmedir. Ulaştırma Bakanı Arif Demirel ve THYAO genel müdürü Yenil'in bizzat İngiltere'ye giderek şirket yetkilileriyle yaptıkları görüşmeler sonucunda şirket, THYAO'nun 600.000 İngiliz Sterlini'ne karşılık gelen 3.920.000 TL'lik hissesini satın almıştır. Buna karşılık

¹³⁹⁸ **Cumhuriyet**, 22 Ekim 1955

¹³⁹⁹ **Cumhuriyet**, 15 Mayıs 1956

¹⁴⁰⁰ **Cumhuriyet**, 27 Temmuz 1956

¹⁴⁰¹ **Cumhuriyet**, 31 Mayıs 1957

¹⁴⁰² **BCA**, Tarih: 0/0/1959 Dosya: F Fon Kodu: 30..1.0.0 Yer No: 95.593..7. (Türk Hava Yolları A.Ş.'nin faaliyetleri hakkında rapor.)

BOAC, Türkiye'ye uçak satın almak ve 10 yılda ödenmek üzere 1.5 milyon sterlinlik (11.760.000 TL) bir kredi açmıştır¹⁴⁰³. İşte BOAC'ın katılım hissesiyle birlikte, açmış olduğu kredinin toplamı olan bu 2.1 milyon sterlinlik İngiliz sermayesi ile, Vickers and Armstrong şirketine yukarıda belirtilen sipariş yapılmıştır¹⁴⁰⁴.

Burada ilgi çekici olan BOAC ile THYAO arasındaki ortaklık sözleşmesinden hemen sonra Vickers and Armstrong şirketi ile sipariş sözleşmesinin imzalanmış olmasıdır. Yani ilk anlaşmanın imzalanması, uçak siparişlerinin belirtilen firmaya yapılmasını gerektirmiştir.

Dönem sonunda, Hollandalı Fokkar firmasına F-27 tipi 10 adet uçak siparişi yapılmıştır. Lisansı Amerika'da bulunan Fairchild firmasında bulunan uçaklara ait sözleşme, 23 Aralık 1959'da imzalanmıştır¹⁴⁰⁵. Her biri 6,3 milyon lira tutarında olan bu uçaklar için Türkiye'ye Hollanda tarafından 6, ABD tarafından da 5 yıllık bir kredi verilmiştir.

b. Diğer Uluslararası Anlaşmalar :

1950-60 döneminde, 1944 Chicago Anlaşması'na uygun olarak Türkiye ile Yugoslavya arasında 16 Nisan 1953'te bir anlaşma yapıldığını ve bu anlaşmanın Mart 1954'te mecliste onaylandığını görmekteyiz¹⁴⁰⁶. Yine buna yönelik bir başka anlaşma Belçika ile 25.10.1956'da yapılmış ve 6.5.1957'de onaylanmıştır¹⁴⁰⁷.

Bir diğer anlaşma, Türkiye ile Milletlerarası Sivil Havacılık Teşkilatı arasında yapılan ek anlaşmadır. Bu anlaşmaya göre, Milletlerarası Sivil Havacılık Teşkilatı'ndan, havayollarının ıslahı için bir havayolları teşkilatı uzmanı, bir sivil havacılık bürosunun kurulabilmesi için sivil havacılık müşaviri ve hava ulaşımı konusunda teorik ve pratik dersler vermek üzere bir hava trafik kontrol öğretmeni temin olunabilecektir¹⁴⁰⁸.

¹⁴⁰³ Zafer, 26 Temmuz 1957

¹⁴⁰⁴ Satın alınan bu uçaklardan birisi 17 Şubat 1959'da Londra yakınlarında düşecektir. Düşen uçağın yerine 2 Wiscout uçağının alınması için Temmuz 1959'da bir anlaşma yapılacaktır.

¹⁴⁰⁵ Zafer, 23 Aralık 1959

¹⁴⁰⁶ TBMMZC, D. 9, C. 29, 63. Birleşim, 10.03.1954, s. 599

¹⁴⁰⁷ TBMMZC, D. 10, C: 19, 64. Birleşim, 06.05.1957, s.11

¹⁴⁰⁸ Gös. yer, s. 601

SONUÇ

Genç Türkiye cumhuriyeti'nin ilk hükûmetleri, ulaşım politikaları konusunda tercihlerini demiryollarından yana kullanmışlardır. Bir taraftan ekonomik kalkınmayı hızlandırmak, diğer taraftan ülkenin siyasi birliğini pekiştirmek ve savunmasını kolaylaştırmak amacıyla, aktif ve tutarlı bir demiryolu politikası belirlemek, temel hedef olmuştur. Bu politikanın iki ana prensibi, ülkenin uzak şehirlerinin yeni hatlarla merkeze bağlanması ve mevcut imtiyazlı yolların devletleştirilmesi olmuştur.

Bu politikanın temel alınmasında, yakın tarihteki olumsuzlukların zihinlerden silinmesi düşüncesi de etkili olmuştur. Bunlar, kapitülasyonlar ve Millî Müdalede'deki yolsuzluğun getirdiği olumsuzluklardır. Kapitülasyonların son kalıntıları olarak görülen yabancı şirketlere ait demiryolları satın alınmıştır. Aynı politika, yabancıların sahip olduğu limanlar için de uygulanmıştır. Bu satın alınmalar yapılırken, demokratik bir devlet tavrıyla olaya yaklaşılmış, bir oldu bitti havası yaratılmamıştır. Devlet tarafından inşa edilen demiryolları ise iç kaynakla finanse edilmiştir. Bu finansmanda normal bütçe gelirleri yani genellikle vergi varidatı kullanıldığı gibi, özellikle uzun demiryolları için iç istikrazlara da başvurulmuştur.

Politika genellikle olumlu karşılanmakla birlikte, *“hedeflenen demiryolu politikasının çok miktarda kaynak gerektirdiği, buna karşın ortaya konan ödeneğin bunu karşılayamayacağı, hiçbir devletin bu politikadan dolayı Türkiye'ye kredi açmayacağı, açılrsa bile bir süre sonra aşırı borçlanılıp büyük bir yük altına girileceği, büyük işlerin masraflarını bu günkü nesle yüklemenin haksızlık olduğu”* gibi eleştiriler de görülmüş, bu eleştiriler özellikle SCF'nin faaliyet gösterdiği 3 aylık dönemde yoğunlaşmıştır.

Demiryolu tercihi, ülkemizi oldukça uzun ve yurdun uzak yerlerini merkeze bağlayan bir demiryolu şebekesine sahip kılmış ise de, karayollarımızın daha uzun zaman ilkel ve yetersiz kalmalarına neden olmuş, demiryollarının da onları tamamlayan bir karayolu şebekesi olmadığı için, verimli bir biçimde işletilmesini ve ekonominin gelişmesinde mümkün olan etkinliğin sağlanmasını engellemiş, devletin zaten yetersiz olan kaynaklarından, karayolları için ayrılacak payı sınırlamıştır. Bu da yol vergisi ile karayolları inşa ve bakımının sağlanmasını gerekli kılmıştır. Bu durum, denizyolları alanında da yeni liman inşasına kaynak bulunamaması şeklinde kendisini göstermiş, liman sıkıntısı özellikle II. Dünya Savaşı'nda kendisini etkili bir biçimde göstermiştir.

Bu arada, birçok alanda genç Türkiye Cumhuriyeti'nin kalkınmasında etkin ve başarılı bir rol oynayan Devletçilik prensibinin , denizyolları sektöründe uygulamasında, devlet-özel sektör rekabeti içerisinde devletten yana tavır alınmasına böylece özel sektör faaliyetinin büyük ölçüde azaltarak, deniz taşımacılığı faaliyetinin çok büyük bir kısmını tekeline almasına neden olduğunu belirtmek gerekir.

CHP iktidarının ulaşım politikasındaki önemli karakteristiklerinden birisini askerî kaygılar oluşturmuştur. Çoğunluğu eski askerlerden oluşan milletvekilleri, gerek demiryolları ve gerekse diğer ulaşım sektörlerinde güzergâhların belirlenmesinde bu kaygılarını meclis kürsüsünden sık sık dile getirdikleri gibi, Genelkurmay da bu konuda zaman zaman görüş bildirmiştir. Havayolları Devlet İşletme İdaresi'nin ilk yıllarında Millî Müdafaa Vekaleti'ne bağlı olması da bu durumun bir sonucudur. Asker kanadının etkinliği, II. Dünya Savaşı öncesinde bir taraftan Lozan'daki kazanımları korumak, diğer taraftan da İtalya yayılmacılığına karşı durmak refleksi içerisinde açıklanabilirken, savaş sonunda ise SSCB'nin tehditlerine karşı ülke işgalini önleyecek önlemler alma tavrı içerisinde değerlendirilebilir.

II. Dünya Savaşı'nın başlaması ve bu savaşa girmemekle birlikte, savaşa her an karşıabilme tehlikesi dolayısıyla devletin seferberlik ilân etmesi, Türkiye'nin ulaştırma sektörünü başlıca iki noktadan etkilemiştir.

Birincisi, sektörün, savaş yılları içerisinde devletin tam hakimiyetine girmiş olmasıdır. İkincisi, kaynakların ve olanakların millî savunma ihtiyaçlarına kaydırılması zorunluluğu dolayısıyla, ulaştırma sektöründe ve özellikle bunun altyapı hizmetlerinde gerekli yatırımların -bazı istisnalar dışında- çok yavaşlamış olmasıdır. Sektörün hemen bütün türlerinde eskiyen araçların yenilenmesi bile tam anlamıyla sağlanamamış, hizmet üretim kapasitesi ve özellikle üretilen hizmetin kalitesi savaş yılları döneminde genellikle düşmüştür. Genç nüfusun büyük kısmının silah altına alınmış olduğu, üstelik uzun bir dönem askerlik yaptığı bir dönemde, artan yükü karşılamak için gerekli amelenin sağlanması ise başlı başına bir sorun oluşturmuştur. Askerî ihtiyaçların giderilmesine zorunlu olarak öncelik verilmesi, sivil ihtiyaçların karşılanma olanağını azaltmıştır.

II. Dünya Savaşı yıllarında demiryolu atılımını sürdürmek hem malî açıdan hem de teknik altyapının yetersizliği bakımından iyice güçleşmişse de, hükümetler bu konudaki kararlılıklarını yitirmemişlerdir. Özellikle savaş koşullarındaki askerî ihtiyaçların demiryolunun önemini artırması, imkânların azalmasına karşın, demiryollarının geliştirilmesine azamî bir enerji ayrılmasını teşvik etmiştir. Demiryollarının o dönemde en

önemli ulaştırma türünü oluşturması, savaş yılları taşımacılık yükünün bu alanda yoğunlaşmasına neden olmuştur. Diğer taraftan mali kaynakların savaş amaçlarına yönlendirilmesi dolayısıyla bakım yeterince gerçekteştirilemediği gibi, ithâlat güçlükleri dolayısıyla araç ve malzeme ikmali de yeterince yapılamamıştır.

Denizcilik alanında ise bu dönemde, Cumhuriyet öncesinde tamamen şahıslar ve yabancılar eliyle yapılagelen liman hizmetinin, Cumhuriyet ile birlikte Türk sermayesi ile oluşturulan Türk şirketlerine verildiği görölmektedir.

Havayollarında yolcu taşımacılığındaki artış dönem boyunca kesintisiz sürmüştür. Bu gelişme halkın kısmen havayolu ulaştırmasına alışmasına, kısmen de ölkede yeni meydanların sivil havacılığa açılmasına bağlanabilir.

Demiryolları, 1946 yılına kadar işletme zararına girmeden işlemiş ve bazı yıllarda büyük gelir fazlalığı yaratmıştır. Demiryollarının gayri safi gelirleri, gayri safi harcamaları çok az da olsa aşmıştır. Bu sonucun ortaya çıkmasında, savaş yılları içindeki ithâlat güçlükleri dolayısıyla teçhizat için yeterli harcama yapılamaması da etkili olmuştur.

Savaş sonrası dönem incelendiğinde, dönemin sadece savaş ekonomisinden barış ekonomisine yönelme bakımından değil, siyasal rejim yönünden de bir geçiş dönemini oluşturduğu söylenebilir. Aslında Türkiye, dünyada silahlı çatışma bittikten sonra da kendisine yönelen dış tehlikeler devam ettiği, hatta arttığı için millî savunma gayretlerini hemen azaltamamış, kaynaklarının büyük kısmını askerî ihtiyaçlara ayırmaya birkaç yıl daha devam etmiştir. savaş bitmesine rağmen özellikle SSCB tehdidi yüzünden ulaşım politikalarının belirlenmesinde askeri kaygıların başat rol oynayacağı da vurgulanmıştır denebilir.

Savaş sonrası dönemde artık bir muhalefet partisinin bulunması, CHP'nin bazı politikalarında değişikliğe gitmesine zemin hazırlamıştır. Dönemin hükümet programlarında özellikle denizcilik alanda faaliyet gösteren özel sektörü teşvik eden söylemler, CHP'nin devletçilik anlayışında bir kırılma noktasının yaşandığını göstermektedir. DP "daha az devletçilik" vaat ederken, CHP'nin de buna göre bir politika oluşturması doğaldır. CHP'nin devletçiliği yumuşatmaya gerek duymasının bir nedeni de, işbirliği yapılmaya ve siyasal rejimleri benimsenmeye başlanan Batı ölkelerinde piyasa ekonomisinin, hakim ekonomik sistem olmasındandır.

Millî savunma yükünün Türk ekonomisi üzerindeki ağırlılığının nispeten hafiflemesi, Sovyet Rusya'nın özellikle Türkiye ve Balkanlar'a doğru genişleme emellerinin, savaştaki müttefikleri tarafından da anlaşılmasıyla, batıda buna karşı politika üretilmesinden ve bu

politika üretmenin bölgedeki uygulaması sayılabilecek Truman Doktrini'nin 1947 yılında ilân edilmesinden ve Türkiye'nin aynı yılda, mütevazı ölçülerde de olsa Amerikan askeri yardımından yararlanmaya başlamasından sonra gerçekleşmiştir. 1947 yılı ülkede barış ekonomisine tam geçişin başladığı yıldır.

Diğer taraftan, iktisadî ve askerî işbirliği içerisine girilen ABD ile üyesi olduğumuz uluslar arası kuruluşların, ülkemizin ekonomik durumu ve yardım ihtiyaçlarını tespit etmek üzere yolladıkları uzmanların ve çeşitli heyetlerin, ulaştırma sistemimize çok ağır eleştirilerde bulunmuşlar bu da hükümetleri ulaştırma ekonomisi alanında yeni politikalara ve yeni uygulamalara yönlendirmiştir.

İlk gelen uzmanlardan Thornburg, zaman zaman ülkenin yol politikasının gelişimi üzerinde yapılan tartışmalarda çoğu zaman iddia edildiği gibi demiryollarına karşı karayollarının tercih edilmesini telkin etmemiş, her iki sistemin de son derece ilkel olduğunu, ikisinin de iyileştirilmesi gerektiği üzerinde durmuştur. Diğer heyetlerin görüşleri de askerî kaygılar, diğer ulaştırma türlerini adeta kenara itercesine demiryolları üzerinde yoğunlaşma, bakım ve idarede yetersizlik ve diğer faktörler, ulaşım maliyetlerinin yükselmesi ve mevcut kapasitesinin eksik kullanılması eleştirileri üzerinde yoğunlaşmıştır.

Bir süre sonra gerek Türkiye'den ve gerekse AB'den kaynaklanan çeşitli etmenlerin araya girmesiyle demiryollarından karayollarına doğru bir meylediş süreci yaşanmış, önceleri demiryolları için yardım öngörülürken, daha sonra bu yardımlardan aslan payını karayolları almış, dönemin sivil ve asker yöneticileri de bu politika değişikliğine destek vermişlerdir. Bu da bu dönemde Nafia Vekaleti'nin, 15 yılda tamamlanmak üzere plânlamış olduğu 2300 km.lik şebeke yapımını uygulamaya konamamasına neden olmuştur.

Bu da, demiryollarından karayoluna geçişin iddia edildiği gibi DP döneminde başlamadığını, II.Dünya Savaşı sonrasında CHP'nin –Laiklik dahil- birçok politikadaki yön değiştirmesinin bir sonucu olarak ortaya çıktığını bizlere göstermektedir. Başka bir deyişle, Mayıs 1950 seçimleri iktidarın değişimine yol açmayıp, ellili yıllara da CHP iktidarı ile girilseydi, DP'nin yürüttüğü karayolları merkezli politika –DP kadar demiryollarını boşlayıcı bir şekilde olmasa da- bu kez CHP tarafından gerçekleştirilecektir denebilir. Yani burada DP'nin iktidara geldiğinde uygulamış olduğu ulaşım politikası CHP'nin aralamış olduğu kapıyı, ardına kadar açmaktan ibarettir.

CHP'nin bu son döneminde Türk denizciliğinin gelişimi için bir dönüm noktası sayılabilecek olay , başta ABD olmak üzere birçok ülkenin savaşta kullanılan yük

gemilerini ucuz fiyat ve uygun şartlarla satışa çıkarması, fakat Türkiye'nin bu fırsatı gerektiği gibi kullanamamasıdır. Türkiye'nin yararlanamadığı bu fırsattan komşu ülke Yunanistan etkin bir şekilde yararlanmış, günümüzde, kendi ekonomisinin turizm sektörü ile birlikte lokomotif olarak niteleyebileceğimiz deniz ticaretinin temellerini, bu dönemde atmıştır.

DP, iktidara geldikten sonra gerek açıklamış olduğu hükûmet programı ile ve gerekse pratikteki uygulamaları ile karayollarına önem vereceğini açık bir şekilde göstermiştir. Bu dönemde, ulaştırma alt sektörleri içinde en düşük gelişme oranı demiryollarında olmuştur. DP yöneticileri, Türk demiryolu politikasının 3. aşaması olarak adlandırdıkları kendi dönemlerinin en önemli politikalarından birini, *“Türkiye'nin doğusundaki dost ülkelerle olan önemli iktisadî ve siyasi bağlantılarını, hem İran hem Irak demiryollarıyla birleştirmek suretiyle takviye etmek”* olarak belirlemişlerdir.

Belirlenen bu politika, dönem içinde çok fazla hat açılmadığı göz önüne alındığında, biraz da zorunluluk olarak karşımıza çıkmaktadır. DP iktidarının, zaman zaman *“açılmasının düşünüldüğü”*nü belirtmesine rağmen, yeni hatlar açmaya çok da niyetli olmaması, diğer taraftan 1940'lardan itibaren başlanan, sürekli ek ödenekler çıkarılmasına rağmen özellikle arazi arızaları nedeniyle bir türlü bitirilemeyen ve önemli bir hedef olarak ortaya konmuş olan İran ve Irak sınırına ulaşma çabasını, DP'nin önüne, hem yapılamayanı yapmak, hem de hat yapmama eleştirisine karşı bir kalkan olarak kullanmak olarak koymuştur.

DP iktidarı, Türk ekonomisinin gelişmesinde ve bölgeler arasındaki derin sosyal ve ekonomik farkların azaltılmasında bütün türleriyle ulaştırma olanaklarının artmasının etkisini – biraz da Amerikan gözlüğüyle- çok daha iyi görmüştür. Gerçekten de 1950-60 dönemi kapandığında, bir kısım küçük yerleşim birimleri hariç Türkiye'nin her tarafına ve hemen her mevsimde modern araçlarla ulaşım olanağı sağlanmıştır. Bu dönemde deniz taşımacılığı ve bu taşıma araçlarını inşa endüstrisinde büyük gelişme sağlanmıştır. Bu durumun oluşmasında her ne kadar DP iktidarı kabul etmese de Marshall Yardımı'nın önemli etkisi vardır. Dönem boyunca ulaştırma kesiminde sağlanan gelişme, ulaştırma alt kesimlerine, yani hizmet türlerinde aynı ağırlıkta olmaması, 1960'tan sonra da ülkemizde ulaşım sisteminin dengesiz bir şekilde gelişmesine neden olmuştur.

KAYNAKÇA

I. ARŞİV KAYNAKLARI

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi

1- BCA, Tarih: 11.12.1926, Sayı: 4427, Fon Kodu: 030..18.1.1 Yer no: 22.74..11 (Kayseri - Sivas-Turhal Demiryolu inşaatı için Societe Industriel de Travaux adlı Fransız Şirketi ile yapılacak ihale sözleşmesini imza için Nafia Vekili'ne yetki verilmesi.)

2- BCA, Tarih: 13.2.1929 Sayı: 7671 Dosya: 152-35 Fon Kodu: 30..18.1.2 Yer No: 2.15..21. (Kayseri-Ulukışla yolunun güzergâhının tayini.)

3- BCA, Tarih: 17.6.1931 Sayı: 11320 Dosya: 152-40 Fon Kodu: 30..18.1.2 Yer No: 21.43..20. (Ulukışla-Boğazköprü hattının 126-175 km.leri inşaatının Fox Brothers Şirketi'ne verilmesi.

4- BCA, Tarih: 6.7.1932 Sayı: 13072 Dosya: 152-46 Fon Kodu: 30..18.1.2 Yer No: 29.50..9. (Ulukışla-Boğazköprü hattının noksan kalan kısmının Türk Amerikan Şirketi'ne ihale edilmesi.)

5- BCA, Tarih: 04.12.1927 Sayı: 5907 Dosya: 152-27 Fon Kodu: 30..18.1.1 Yer No: 26.66..16. (Kütahya-Tavşanlı-Balıkesir ve Boğazköprü-Ulukışla demiryollarının inşasıyla ilgili sözleşmenin eklerinden olan mektupların Julius Berker ile mali sendikaya yazılması.)

6- BCA, Tarih: 12.6.1933, Sayı: 14567 ,Dosya: 152-55, Fon Kodu: 30..18.1.2 Yer No: 37.45..8. (Sivas-Erzurum ve Malatya-Divrik demiryollarını bağlamak için en uygun teklifi yapan Mühürdarzade Nuri'ye ait ihalenin kabulü.)

7- BCA, Tarih: 12/4/1937 Sayı: 2/6371 Dosya: 152-77 Fon Kodu: 30..18.1.2 Yer No: 73.29..6. (Irak hududuna uzatılacak Fevzipaşa-Diyarbakır hattının ilk 65 km.lik kısmı için gelecek yıla geçici sözleşme yapılması)

8- BCA, Tarih: 10.6.1934 Dosya: 15246 Fon Kodu: 30..10.0.0 Yer No: 151.71..9. (Irmak-Filyos ve Fevzipaşa-Diyarbakır hatları, demiryolu inşaatının Nohab Şirketi tarafından yaptırılması.)

9- BCA, Tarih: 01.02.1932, Dosya: 1589, Fon kodu: 30..10.0.0, Yer no: 154.87..9 (Bursa-Mudanya şimendifer ve otobüs hattının , Bursa Şehir otobüs şirketi tarafından kiralanma isteği.)

10-BCA, Tarih: 16.3.1927 Sayı: 4902 Dosya: Fon Kodu: 30..18.1.1 Yer No: 23.17..4. (Aydın Demiryolları Şirketi'nce, Afyon-Dinar-Antalya hattının inşası için adı geçen şirketle müzakereye girişilmesine izin verilmesi.)

11-BCA, Tarih: 29.6.1927 Sayı: 5390 Dosya: Fon Kodu: 30..18.1.1 Yer No: 25.41..3. (Afyon-Antalya arasındaki inşası düşünülen demiryolundan, Burdur-Baladız-Dinar-Sandıklı kısmının yapımına talip olan şirketle görüşme yapılması için Nafia Vekaleti'ne izin verilmesi.)

12-BCA, Tarih: 27.6.1928 Sayı: 6817 Dosya: 152-32 Fon Kodu: 30..18.1.1 Yer No: 29.41..12. (Afyon-Antalya demiryolu inşaatına dair Bruder Redlih Şirketi ile müzakere için Maliye ve Nafia vekillerine izin verilmesi.)

13-BCA, Tarih: 02.09.1938, Dosya no: 151104, Konu no: 30..10.0.0, Yer no: 148.57..4 (Memleketin iktisadî gelişmesine yardım etmek amacıyla DDY tarafından alınan tedbirler)

14-BCA, Tarih: 0.0.1931 Sayı: Dosya: 15937 Fon Kodu: 30..10.0.0 Yer No: 155.90..5. (1926-1930 yılları arasında inşa edilen şose ve köprüler ile bunlar için bütçeden harcanan paraları gösteren çizelge.)

15-BCA, Tarih: 16/6/1934 Sayı: Dosya: 18115 Fon Kodu: 30..10.0.0 Yer No: 168.171..2. (Türkiye-İran transit yolunun 1934 senesindeki durumu, yapılması gereken yollar ve İran transisinin Türkiye için önemi.)

16-BCA, Tarih: 24.12.1934, Dosya no: 18215, Fon kodu: 31..10.0.0, Yer No: 169.178..15 (Gemi kadrosunun yenilenmesi gerektiğine dair Denizyolları İşletmeciliği Müdürlüğü tarafından gönderilen rapor.)

17-BCA, Tarih: 14.12.1937, Fon Kodu: 030..10.0.0, Yer No: 191.312..8 (Gemilere verilecek isimler konusunda 8 II.Teşrin 1937 tarihinde İktisat Vekili Şakir Kesebir tarafından Başbakan Celal Bayar'a gönderilen yazı)

18-BCA, Tarih: 16.02.1932, Dosya: 6112 Fon kodu: 030..10.0.0, Yer no: 59.398..6 (Memleketimizde hava hatları tesisi için Amerikan Curtis Right Şirketi ile yapılan anlaşma gereği gelen uzmanların haberleşme ve ulaşım hususlarında yaptıkları tetkikler.)

19-BCA, Tarih: 13/11/1944 Dosya: 422299 Fon Kodu: 30..10.0.0 Yer No: 235.590..11. (Devlet Denizyolları'na ait Kadeş vapurunun İzmir'e gitmekte iken, İngiliz muhribi tarafından durdurularak tayfa defterleri ve ambarlardan birinin muayene edildiği.)

20-BCA, Tarih: 26/10/1943 Sayı: 2/20828 Dosya: 152-102 Fon Kodu: 30..18.1.2 Yer No: 103.79..13. (Narlı-Gaziantep, Nizip-Kargamış demiryoluna ait çalışma ihalesinin geçerli sayılması.)

21-BCA, Tarih:18.02.1942, Dosya: 15564 Fon Kodu: 30..10.0.0 Yer No: 153.84..5. (Devlet Demiryollarınca Almanya'da yaptırılan vagonların savaş çıkması sebebiyle fiyatı artarak, siparişin iptal edildiği ve Almanya'ya tazminat verilmesi)

22-BCA, Tarih: 3/11/1949 Sayı: 3/10120 Dosya: 27-472 Fon Kodu: 30..18.1.2 Yer No: 120.81..1. (Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü 6 Amerikalı uzmanın çalıştırılmasına izin verilmesi.)

23-BCA, Tarih: 20.11.1946, Dosya: 159/152, Fon kodu: 30..10.0., Yer no: 156.95..17. (Bayındırlık Bakanlığı'nın 15 yıl içinde yapmayı plânladığı karayollarıyla ilgili genelge ve haritalar.)

24-BCA, Tarih: 01.12.1949 Karar sayısı : 3/10292 Fon Kodu: 030..18.1.2 (Türk-Yunan yardımına ayrılan tahsisatla karayolları için gerekli yol makinelerinin satın alınması.)

25-BCA, Tarih : 9.8.1950 Sayı: 3/11703 Dosya: 54-64 Fon Kodu: 30..18.1.2 Yer No: 123.66..2. (Amerikalı yol uzmanlarına katılan, Amerikalı Richard W. Darling, Eugene W. Fallang ve Fred Martin'in Karayolları Genel Müdürlüğü emrinde çalıştırılmaları ile 2. yasak bölgelere girmelerine izin verilmesi.)

26-BCA, Tarih: 9/5/1950 Sayı: 3/11228 Dosya: 27-524 Fon Kodu: 30..18.1.2 Yer No: 122.42..7. (Amerikalı 21 yol uzmanının TCK Genel Müdürlüğü emrinde çalıştırılmasına ve görevleri icabı 2. yasak bölgelere girmelerine izin verilmesi.)

27-BCA, Tarih: 19/4/1950 Sayı: Dosya: 1.BÜRO Fon Kodu: 490..1.0.0 Yer No: 10.55..3. (İl ve köy yollarına ayrılan ödenek hakkında tamim.)

28-BCA, 19/4/1944 Sayı: 3/741 Dosya: 9-24 Fon Kodu: 30..18.1.2 Yer No: 105.27..5. (Merkezi İstanbul olmak üzere Tatko-Otomobil, Lastik ve Makine Ticaret T.A.Ş'nin kurulmasına izin verilmesi.)

29-BCA, Tarih: 15/2/1949 Sayı: 3/8744 Dosya: 9-403 Fon Kodu: 30..18.1.2 Yer No: 118.98..5. (Merkezi İzmir olmak üzere Oktaş-Otomobil Kamyon Ticareti Anonim Ortaklığı'nın kurulmasına izin verilmesi.)

30-BCA, Tarih: 8/9/1949 Sayı: 3/9850 Dosya: 10-418 Fon Kodu: 30..18.1.2 Yer No: 120.67..11. (Seyhan Otomobilcileri ve Şoförler İstihlak Kooperatifi'nin kurulmasına izin verilmesi.)

31-BCA, Tarih: 29/6/1950 Sayı: 3/11500 Dosya: 10-481 Fon Kodu: 30..18.1.2 Yer No: 123.55..19. (İstanbul Şoförler ve Otomobilciler İstihlak, İstihsal, Satış ve Yardımlaşma Kooperatifi'nin kurulmasına izin verilmesi.)

32-BCA, Tarih: 20/6/1949 Sayı: 3/9491 Dosya: 76-47 Fon Kodu: 30..18.1.2 Yer No: 119.49..12. (Devlet Deniz yolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü'ne ait Gülcemal, Doğan, Sebat, Hora ve Şule vapurlarının yabancılara da satılmasına izin verilmesi.)

33-BCA, Tarih: 01.08.1945, Dosya no: 18275, Fon kodu: 30..0.0., Yer no: 170.183..21 (Devlet Denizyolları ve Limanları Genel Müdürlüğü filosunun yenileştirilerek artırılması projesi.)

34-BCA, Tarih: 10/7/1946 Sayı: Dosya: 250105 Fon Kodu: 30..10.0.0 Yer No: 207.415..21. (Amerika'dan alınan 25 milyon dolarlık kredinin, gemi satın alınması için tahsis edilecek krediden ayrı olduğuna dair Washington Büyükelçiliğinden alınan yazı.)

35-BCA, Tarih: 13.8.1945, Dosya: 181242 Fon Kodu: 30..10.0.0 Yer No: 169.177..38. Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Müdürlüğü tarafından Kıbrıs'a konulan vapur seferleri dolayısıyla Kıbrıs'ta acentelik talep eden Türk şirketlerinin mektupları.

36-BCA, 28.01.1947 Türkiye-Amerika hava servisinin başlaması münasebetiyle General Marshall'ın gönderdiği mektup

37-BCA, Tarih: 25/1/1957 Dosya: E14 Fon Kodu: 30..1.0.0 Yer No: 85.535..2. (E.C.A. yardımlarından ithal edilen kamyon markalarının sınırlandırılması ve en iyi vasıf ve şartları haiz kamyon markalarının ithalatı)

38-BCA, Tarih: 4/5/1954 Sayı: Dosya: E8 Fon Kodu: 30..1.0.0 Yer No: 74.469..12. (Mersin Limanı ihalesinin Hollanda Liman İnşaat Şirketi'ne verilmesi.)

39-BCA, Tarih: 0/0/1959 Sayı: Dosya: F Fon Kodu: 30..1.0.0 Yer No: 95.593..7. (Türk Hava Yolları A.Ş.'nin faaliyetleri hakkında rapor.

40-BCA, Tarih: 26.06.1942, Sayı: 152/87, Fon kodu: 30..10.0.0, Yer no: 152.74..16

41-BCA, Tarih: 13.11.1928, Dosya no: 34 HY 80, Fon kodu: 230..0.0, Yer no: 59.20..2 Aero Espresso Italiana Şirketi'ne, uçaklarını daha dikkatli kullanmalarına dair yapılan uyarı.

42-BCA, Tarih: 0/0/1955 Sayı: Dosya: E8 Fon Kodu: 30..1.0.0 Yer No: 74.470..9. (Samsun, Giresun, Mersin ve Alsancak liman inşaatları hakkında not.)

II- RESMİ YAYINLAR

Düster
TBMM Zabıt Ceridesi
TBMM Kavanîn Mecmuası
Resmi Gazete

III- SÜRELİ YAYINLAR

A- DERGİLER

Askeri Mecmua	Askeri Tarih Bülteni
Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi	Ayın Tarihi
Bayındırlık İşleri Dergisi	Belgeler
Demiryollar Dergisi	Demiryolları Mecmuası
Denizin Sesi	İktisadi Yürüyüş
İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası	İ.Ü. Hukuk Fakültesi Mecmuası
İ.Ü. İktisat Fakültesi Mecmuası	İleri Hukuk
Kadro	Karayolları Bülteni
Kebikeç	Projektör
Siyasi İlimler Dergisi	Tarih ve Toplum
Türk-Anglo Amerika Postası	Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi
Ülkü	Yapıt

B- GAZETELER

Akşam	Cumhuriyet
Kurun	Meslek
Milliyet	Son Posta
Tanin	Ulus
Vakit	Vatan
Zafer	

IV- İNCELEME YAPITLAR

A- KİTAPLAR

- ABİSEL Aslan, **Bir Karış Fazla Şimendifer**, Ankara, 1948.
- AKGÜL Suat, **Yakın Tarihimize Dersim İsyanları ve Gerçekler**, İstanbul, 1992.
- Sait AŞGIN, **Cumhuriyet Dönemi'nde Doğu Anadolu'ya Yapılan Kamu Harcamaları (1946-1960)**, Ankara, 2000.
- BAŞAR Ahmet Hamdi, **Atatürkle Üç Ay ve 1930'dan Sonra Türkiye**, Ankara İktisadi Ticari İlimler Akademisi yay., Ankara, 1981.
- BARDA Süleyman, **Münakale Ekonomisi**, İstanbul, 1958.
- BARKER James M. ve diğerleri, **The Economy of Turkey, An Analysis and Recommendations For a Development Program**, I.B.R.D., The John Hopkins Pres, Baltimore, 1951.
- BERKSAN Nazım, **Yol Davamız Nerede?**, Ankara, 1951.
- BİLGE Zihni, **İstanbul Rıhtımları Tarihçesi**, İstanbul, 1955.
- BRİDGES, J. K., **Kara Ulaştırma Tarihi**, İstanbul, 1968.
- CAN Bilmez Bülent, **Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923)**, Tarih Vakfı Yurt yay. , İstanbul, 2000.
- CANDEMİR Yücel, **Türkiye Özelinde İktisadi Gelişmede Ulaştırma Kesimi ve Demiryolu-Karayolu Rekabeti**, Yayınlanmamış doçentlik tezi , İstanbul, 1979.
- DAĞLI Nuran- Belma AKTÜRK, **Hükûmetler ve Programları**, Ankara, 1988.
- DARKOT, **Türkiye İktisadi Coğrafyası**, İstanbul, 1963.
- DERİNGİL Selim, **Denge Oyunu: İkinci Dünya Savaşı'nda Türkiye'nin Dış Politikası**, Tarih Vakfı Yurt yay., İstanbul, 2000.
- A.DU VELAY, **Türkiye Maliye Tarihi**, Ankara, 1978.
- EARLE Edward Mead, **Bağdat Demiryolu Savaşı**, (Çev: Kasım Yargıcı), İstanbul, 1972.
- ERGUN Murat, **Bir Demiryolcunun Kurtuluş Savaşı Hatıraları**, Ahenk Matbaası, İstanbul, 1966.
- ETE Muhlis, **Münakalat**, İstanbul, 1938.
- GÜLSOY Ufuk, **Hicaz Demiryolları**, Eren Yayıncılık, İstanbul, 1993.
- GÜREL Ziya, **Kurtuluş Savaşı'nda Demiryolculuk**, TTK yay, Ankara, 1989.
- GÜVEN H. Sami, **Türkiye'de Ulaşım Sistemi ve Karayolu Ulaştırma Kooperatifleri**, TODAİE yay., Ankara, 1982.
- HALAÇOĞLU Yusuf, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Menzil Teşkilatı ve Yol Sistemi**, (Yayımlanmamış Doçentlik Tezi) , İstanbul, 1982.

- HİLTLS H.E., **Türkiye'nin Yol Durumu**, Ankara, Şubat 1948.
- HİNES W.D. ve diğerleri, **Türkiye'nin İktisadi Bakımdan Umumi Bir Tetkiki (1933-1934)**, Kitap II, C: III, Ankara, 1936.
- KARAL Enver Ziya, **Osmanlı Tarihi**, C: 7, Ankara, 1962.
- KSENOPHON, **Anabasis; Onbinlerin Dönüşü**, Çev: Hayrullah Örs, İnkılâp Kitabevi, İstanbul, 1975.
- KURMUŞ Orhan, **Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi**, Savaş yay., Ankara, 1982.
- KURUÇ Bilsay, **Mustafa Kemal Dönemi'nde Ekonomi**, Bilgi yay., Ankara, 1987.
- Belgelerle Türkiye İktisat Politikası**, C: 2, Ankara, 1988.
- MUTLU N.Yücel, **Bayındırlık Bakanlığı Tarihi (1920-1988)**, Bayındırlık ve İskân Bakanlığı Matbaası, Ankara, 1989.
- MÜDERRİSOĞLU Fatih, **XVI. Yy.'da Osmanlı İmparatorluğu'nda İnşa Edilen Menzil Külliyesi**, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Ankara, 1993.
- NOVİÇEV A.D., **Osmanlı İmparatorluğu'nun Yarı Sömürgeleştirilmesi**, (Çev: Nabi Dinçer), Ankara, 1974.
- ONUR Ahmet, **Türkiye Demiryolları Tarihi**, İstanbul, 1953.
- ORTAYLI İlber, **II. Abdülhamit Dönemi'nde Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu**, AÜ SBF yay., No: 479, Ankara, 1981.
- ÖZDEMİR Mehmet, **Mütareke ve Kurtuluş Savaşı Başlangıç Dönemlerinde Türk Demiryolları: Yapısal Ekonomik Sorunlar (1918-1920)**, Ankara, 2001.
- ÖZYÜKSEL Murat, **Anadolu ve Bağdat Demiryolları**, İstanbul, 1988.
- PRİMİ, **Türk Kanatları**, İstanbul, 1927.
- RATHMANN Lothar, **Berlin-Bağdat-Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi**, (Çev: Ragıp Zarakolu), İstanbul, 1982.
- ŞEN Leyla, **Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci**, TESAV yay., Ankara, 2003.
- TAYLAN O. Tefik, **Demiryollar İşletmesi. Teşkilat, Tarifeler, Katarlar ve Cer İşleri**, Yüksek Mühendis Mektebi Matbaası, İstanbul, 1936.
- Max Weston THORNBURG ve diğerleri, **Turkey, An Economic Appraisal, The Twentieth Century Fund**, New York, 1949.
- TUNCER Baran, **Türkiye'de Yabancı Sermaye Sorunu**, S.B.F. Yayınları No: 241, Ankara, 1968
- TUTEL Eser, **Gemiler, Süvariler, İskeleler...**, İletişim yay. İstanbul, 1998.
- Seyrisefain Öncesi ve Sonrası**, İletişim yay. , İstanbul, 1997.
- TÜTENGİL C. Orhan, **İçtimai ve İktisadî Bakımdan Türkiye'nin Karayolları**, İstanbul, 1961.
- URAN Hilmi, **Hatıralarım**, Ankara, 1959.

- YAŞA Memduh, **Devlet Borçları**, II. Baskı, İstanbul, 1971.
- YILDIRIM İsmail, **Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)**, Atatürk Araştırma Merkezi yay., Ankara, 2001.
- YERASİMOS Stefanos, **Az gelişmişlik sürecinde Türkiye**, C : 2, İstanbul, 1975.
- A.B.D. Yol İşlerinde Yapılan Tetkikat Hakkında Rapor**, 20 Eylül 1945, Hazırlayan : Vecdi DİKER.
- Âli İktisat Meclisi Raporları - Türkiye’de Sanayi Nasıl Teessüs ve İnkişaf Edebilir**, Ankara, 1933.
- Bayındırlıkta 60 Yıl (1923-83)**, Ankara, 1983.
- 1930 Sanayii Kongresi, Raporlar, Zabıtlar**, Millî İktisat ve Tasarruf Cemiyeti, Ankara 1930.
- 1931 I. Ziraat Kongresi İhtisas Raporları**, Millî İktisat ve Tasarruf Cemiyeti, Ankara, 1931.
- 1948-60 Karayolları Genel Müdürlüğü Hakkında Rapor**, Bayındırlık Bakanlığı, KGM, Plânlama Fen Heyeti, Nisan 1961.
- Celal Bayar’ın Söylev ve Demeçleri**, (Derleyen : Özer Şahingiray), İstanbul, 1999.
- Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi (1923-1978)**, İstanbul, 1980.
- Cumhuriyetin 70. Yılında Bayındırlık ve İskân Bakanlığı**, T.C. Bayındırlık Bakanlığı yay., Ankara, 1993.
- Devlet Demiryolları ve Limanları 1934-1935 Malî Senesindeki Vaziyeti ve İşletme Neticeleri**, İstanbul, 1936.
- Devlet Yolları İktisadi Revizyonu**, Ankara, 1952.
- DİE Kalkınan Türkiye (Rakamlarla 1923-1968)**, Ankara, 1969.
- DİE Türkiye’de Toplumsal ve Ekonomik Gelişmenin 50 Yılı**, Ankara, 1973, Yayın no: 683.
- Dünden Bugüne Türk Havayolları 1933-1983** (Haz. İlyas ALBAYRAK), Ankara, 1983.
- XIV-XVII. Yüzyıllarda Osmanlı Devlet Teşkilatı ve Sosyal Yapı**, TTK, Ankara, 1995.
- İsmet Paşa'nın Siyasî ve İçtimaî Nutukları 1920-1933**, Başvekâlet Müdürlüğü, Ankara, 1933.
- İstatistik Umum Müdürlüğü 1949 İstatistik Yıllığı**.
- Karayolları Genel Müdürlüğü Hakkında Rapor (1948-1960)**.
- 10 Senede Türkiye Nafıası 1923-1933**, Nafia Vekaleti neşriyatı, Ankara, 1933.
- Osmanlı İmparatorluğu’nda Kollar, Ulak ve İaşe Menzilleri**, Gen Kur. Bşk. yay. , Ankara, 1966.
- Türk Ekonomisinin 50 Yılı**, İstanbul İktisadî ve Ticarî İlimler Akademisi’nin Cumhuriyete 50. Yıl Armağanı, İstanbul, 1973.
- Türk Deniz Ticaretimiz**, İstanbul, 1937.

Türk İstiklâl Harbi - İdari Faaliyetler, (15 Mayıs 1919- 2 Kasım 1923), C: VII, Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı yay. , Ankara, 1975.

Türkiye Yol Teçhizatı Raporu, Şose ve Köprüler Reisliği, Şubat 1949, s. 47.

Türkiye'nin Yol Durumu, T.C. Karayolları Genel Müdürlüğü yay., Ankara, 1948.

Yeni İktidarı Çalışmaları (22.05.1950/22.05.1953), Ankara, 1953 , s. 3.

Yol Davamız- 9 Yılda 2000 km., Bayındırlık Bakanlığı yay. , Ankara, Ekim 1948, s.8.

B- MAKALELER

AHISKAL Ahmet, “Hava Nakliyatının Değeri ve Ehemmiyeti”, **İktisadi Yürüyüş**, C. 2, S: 35, (Aralık 1940), s. 27-28.

-----“Hava Nakliyatında Emniyet ve Ucuzluk”, **İktisadi Yürüyüş**, S: 26, (Ocak 1941), s. 11-12.

AKSALUR İzzettin, “Demiryollarının Süel Önemi ve Bir Tümenin Taşınışına Ait İncelemeler”, **Askeri Mecmua**, C. 8, S: 104, (1 Mart 1937), s.99-115.

ALİ İLHAMİ, “Devlet Demiryollarında Tarife İşleri”, **Demiryolları Mecmuası**, C: 9, S: 104-105, (Ekim-Kasım 1933), s. 33-38.

ALİ RIZA, “Millî Türk Vapurculuğunu Nasıl Korumalı ?”, **İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası**, S: 11, (II. Teşrin 1932), s. 527-528.

ALİ SÜREYYA, “Demiryolu Siyasetimiz”, **Ülkü**, Şubat 1933, C:1, S:1, s. 53-59

ALKAN İsmet, “İstinye Fabrika ve Doklar”, **İktisadi Yürüyüş**, S. 35-36 (Münakalat fevkalade sayısı), (Haziran 1941), s.35-36

ALTUNBAY Mehmet, “DHY'nın Uğradığı Büyük Zararlar”, **Zafer**, 15 ve 17 Şubat 1951.

ARAL Namık Zeki, “Düyun-u Umumiye””, **Siyasal İlimler Mecmuası**, (Şubat 1944), s.622-654.

ARI Kemal, “Samsun-Çarşamba Demiryolunun Temel Atma Töreni ve Reiscumhur Gazi Mustafa Kemal Paşa'nın Samsun Gezisi”, **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, (Temmuz 1991), s. 609-622.

ARMAOĞLU Fahir, “Atatürk Döneminde Türk - Amerikan İlişkileri”, **Atatürk Dönemi Türk Dış Politikası-Makaleler-**, Yay. Haz.: Berna TÜRKDOĞAN, Atatürk Araştırma Merkezi yay., Ankara, 2000, s. 290-302.

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

ATAY, “Yeni Bir Yol”, **Ulus**, 28 Eylül 1937

-----“Yol Politikamızın Esasları Neler Olabilir?”, **Ulus**, 19 Ocak 1938

-----“Nakliyat İşlerimiz İçin Hazırlık”, **Ulus**, 5 Eylül 1941

-----“Dış Havayolları Açılırken”, **Ulus**, 13 Şubat 1947

AYDIN Suavi, “Türkiye'nin Demiryolu Serüvenine Muhtasar Bir Bakış”, **Kebikeç**, S:11, Ankara, 2001, s.49-94

AYDOSLU Sait, “Adana mı Mersin mi ?”, **Ulus**, 21 ve 22 Ocak 1935

- AYRANLI Latif, “Kendimizi Aldatmayalım !”, **Cumhuriyet**, 17 Şubat 1956
- BENİCE Ethem İzzet, “Hava Bakanlığı’na İhtiyaç Vardır”, **Son Telgraf**, 28 Kasım 1945
- BERKSAN, “İlk Tedbir: Yol Polisi”, **Cumhuriyet**, 10 Ekim 1951
- BOZKURT Rıza, “Osmanlı İmparatorluğu Döneminde Ülkenin Harekât Bakımından Bölgelere Ayrılması, İkmal ve İaşe İşleri, Haberleşme Sistemleri”, **Askeri Tarih Bülteni**, Genelkurmay ATASE yay., Yıl: 13, S: 25, (Ağustos 1988), s.1-19.
- BURHAN ASAF, “Devletçi Olduğumuz İçin”, **Hakimiyet-i Millîye**, 8 Mart 1934.
- CAMCI Orhan, “DDY’nın Travers İhtiyacı”, **İktisadi Yürüyüş**, S. 241, (Ocak 1950), s. 12-13,15.
- CARMİCHAEL P.A., “Devlet Yolları Sistemi İçin En Elverişli Uzunluk Nedir?”, **Karayolları Bülteni**, Yıl: 2 , S: 19, (Mayıs 1952), s.1-4
- CUMMINGS Herbert J., “Türkiye’nin Karayolları Programı ve Geçici Bir İktisadi Tahlil”, Çev. E.Tümel, **Karayolları Bülteni**, S: 14, (Aralık 1951), s.10-16.
- ÇAVLI İ., “Sivas-Erzurum Demiryolu İnşaatı”, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, S:6, (Kasım 1938), s. 56-57.
- CÜNDÜBEYOĞLU, “Türkiye’nin Yol Davası”, **Karayolları Bülteni**, S. 60, (Ekim 1955), s.5-10,14.
- “Şehirlerarası Seyrüsefer ve Yeni Bir Tasarı”, **Zafer**, 19 Mayıs 1951.
- “Trafik Kazaları ve Yollarımız”, **Zafer**, 25 Ekim 1951.
- “Trafik Kanun ve Şoförlerimiz”, **Zafer**, 23 Kasım 1951.
- ÇETİNKAYA Ali, “Aydın Demiryolunun Satın Alınması”, **Ülkü**, C:5, S:28, (Haziran 1935), s. 324-327.
- ÇOLAK Filiz, “Türkiye’de Demiryolu Ulaşımı (1880-1940)”, **Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi**, S: 111, (Aralık 1997), s. 8-18.
- DAVER Abidin, “Türk Denizciliğini Yükseltme Çareleri”, **Cumhuriyet**, 13 Nisan 1943.
- “Ülkemizde Gemi Yapabilir Miyiz?”, **Cumhuriyet**, 6 Nisan 1939
- “Şilep Filomuzu Koruma ve Kurtarma Çareleri”, **Cumhuriyet**, 14 Kasım 1943.
- “Ticaret Filomuz Büyüyor”, **Cumhuriyet**, 22 Aralık 1946.
- “Amerika’dan Yeni Gemi Alabilecek Miyiz?”, **Cumhuriyet**, 13 Şubat 1946.
- “Sürat Asrında Süratli Gemi Yapmamız Lazım”, **Cumhuriyet**, 17 Nisan 1946.
- “Bu Hesaplara Ne Buyrulur Efendim?”, **Cumhuriyet**, 21 Nisan 1948.
- “Türk Şilepçiliğini Geliştirmek İçin”, **Cumhuriyet**, 21 Mayıs 1946.
- “Bir 13 yılda 149 gemi, diğer 13 yılda 1 gemi”, **Cumhuriyet**, 16 Eylül 1948.
- “Keyfi Gemi Tahsisleri”, **Vatan**, 9 Mart 1946.
- “Yol Vergisi”, **Cumhuriyet**, 30 Eylül 1948.
- “Çorum Faciası”, **Cumhuriyet**, 13 Temmuz 1949.

- “Deniz Tarifelerinde Temin Edilen Ucuzluğu Neticeleri”, **Ulus**, 16 Ocak 1938.
- DİKER R.Vecdi, “Bitümlü Yol İnşaatında Son Terakkiler”, **T.C. Nafia Vekaleti Bayındırlık İşleri Dergisi**, Ankara, (1 Teşrinievvel 1938), s. 30-36.
- DİNÇER Celal, “Osmanlı Vezirlerinden Hasan Fehmi Paşa’nın Anadolu’nun Bayındırlık İşlerine Dair Hazırladığı Layiha”, **Belgeler**, S: 5-8, Ankara, 1968-1971, s. 153-233.
- DORUKER Şevket, “Şilepçiliğimizin İnkişafı İçin Gerekli Tedbirler” **Cumhuriyet**, 21 Kasım 1943.
- DURUKAL H.Sadık, “Yüksek Deniz Ticareti Mektebi”, **İktisadi Yürüyüş**, C: 7, S: 80, (Nisan 1943), s. 12-13.
- “Yataklı Vagonlar Şirketi’nin Muvaffakiyet Sebepleri”, **İktisadi Yürüyüş**, C: 7, S: 155, (4 Haziran 1946), s. 11-12.
- “İktisadî Çalışma İmkânına Kavuşan Demiryollarımız” ,**Cumhuriyet**, 15 Ağustos 1953.
- DÜLGER Bahadır , “ Yol Vergisi, Köylü ve Şehirli” , **Zafer**, 5 Şubat 1952
- DÜLGER H. Doğan, “Şirket-i Hayriye’den İstanbul Şehir Hatları İşletmesi’ne”, **Denizin Sesi**, S. 13 , (Mayıs 1976), s. 15-16.
- ENVER Sadrettin, “Karayollarımız ve Taşıt Vasıtaları”, **Zafer**, 27 Ekim 1951
- ERBİL Hidayet, “Yollarımızın Bonolarla Finansmanı”, **Karayolları Bülteni**, S: 44, (Haziran 1954), s.4-6.
- “Mevcut Stabilize Yolların Asfalt Kaplamaya Tahviliyle Sağlanacak Döviz ve Para Tasarrufları”, **Karayolları Bülteni**, (Ocak 1958), S: 87, s. 15-16.
- ERGİN Feridun, “İktisadî Vaziyetimiz İçin Amerikalıların Fikirleri”, **Cumhuriyet**, 6 Temmuz 1947.
- “Denizciliğimizin İnhitat Sebeplerini Araştırırken”, **Cumhuriyet**, 7 Mayıs 1948.
- ERTEM Sadri, “Trabzon Yolu”, **Kurun**, 19 Şubat 1935.
- ESMER A.Şükrü, “Ergani İstikrazı”, **Milliyet**, 3 II. Kanun 1934.
- ETE Muhlis, “Nakil Vasıtalarının Ehemmiyeti”, **İstanbul Darülfünunu Hukuk Fakültesi Mecmuası**, (Şubat 1933), s. 74-75.
- FENİK Mümtaz Faik, “Çorum Vapuru Faciası”, **Zafer**, 19 Temmuz 1949
- GÖKMİL M.Nedim, “Türkiye’de Bir Deniz ve Hava Mahkemesi Kurmak Zamanı Geldi Mi?”, **İleri Hukuk**, C:1 , S: 1, (Ocak 1945), s. 4-11.
- GÖZEN Abdülkadir, “Demiryolu İşletmesinin Acıklı Hali”, **Cumhuriyet**, 28 Kasım 1950.
- GÜRKÖK Yaşar, “Yolcu ve Eşya Ulaştırmasında Özel Sektör ile Devlet Sektörünün Mukayesesi”, **Modern Ulaştırmada Koordinasyon ve Türkiye’nin İmkânları**, İstanbul, 1970., s. 63-68.
- İŞIKSAÇAN Mustafa, “Türkiye Demiryollarında Tarihi Olaylar”, **Demiryolları Mecmuası**, S: 434-435 (Ayrıbasım ek), (Mart-Nisan 1961), s.1-29.

- İNCEDAYI C.Kerim, “Münakalat Vekaleti'nin Politikası”, **İktisadi Yürüyüş**, S: 35-36 (Münakalat Fevkalade Sayısı), (Haziran 1941), s.3-4.
- KALAFATOĞLU Y.Ziya, “Denizcilik Kudretimize Toplu Bir Bakış: Vapurculuğumuz”, **İktisadi Yürüyüş**, S. 35-36 (Münakalat fevkalade sayısı), (Haziran 1941), s. 30-31.
- KALGAY H. Yakup, “Millî Demiryollarımızın İnşaat Bakımından Rakamlarla İfadesi”, **T.C. Nafia Vekaleti Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl:6, S: 7, (I. Kanun 1939), s. 21-22.
- “Bir Karış Fazla Demiryolu Siyasetimiz ve Mesut Neticeleri”, **Demiryolları Dergisi**, C: 19, S: 224-226, (I.Teşrin- I.Kanun 1943), s. 64-65.
- “Samsun-Sivas Hattı”, **Demiryolları Mecmuası**, C: 6, S: 61, (Mart 1930), s.12-14.
- “Samsun Sivas'a Bağlandı”, **Demiryolları Mecmuası**, C: 8, S: 88, (Haziran 1932), s. 226-227.
- “Millî Demiryollarımızın İnşaat Bakımından Rakamlarla İfadesi”, **T.C. Nafia Vekaleti Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl:6, S:7, (I.Kanun 1939), s. 9-10.
- “Köprüağzı-Maraş Şube Hattını İşletmeye Açtık”, **Demiryolları Dergisi**, C: 23, S. 279-281, (Ocak –Mart 1949), s. 50-51.
- “Zonguldak-Kozlu Yolu İşletmeye Açıldı”, **Demiryolları Dergisi**, C: 18, S. 218-220, (Nisan-Haziran 1943), s. 6-9.
- “Bir Karış Fazla Şimendifer”, **Demiryolları Dergisi**, C: 19, S: 224-226, (II. Teşrin-II. Kanun 1943), s.67-68.
- KAYNAK Muhteşem, “Osmanlı Ekonomisinin Dünya Ekonomisine Eklenmesi Sürecinde Osmanlı Demiryollarına Bir Bakış, **Yapıt**, S: 5 , (Haziran-Temmuz 1984), s. 55-73.
- KERWIN Robert W, “Türkiye’de Karayollarının İnkişafı”, **İstanbul Üniversitesi İktisat Fak. Mecmuası**, C: 10, S: 1-4 (Ekim 1948-Temmuz 1949), s. 166-179.
- KOÇAK Cemil, “Demiryolundan Karayoluna”, **Tarih ve Toplum**, C: 12, S: 70, (Ekim 1989), İstanbul, s.17-19.
- KOÇAK Şükrü, “Ulaştırma Politikamız”, **İktisadi Yürüyüş**, C: 9, S:198, (Nisan 1948), s.2-3.
- KÖKTÜRK Necdet, “Demiryolları Münakalesinin İnkişafı”, **İktisadi Yürüyüş**, , C: 8, S. 174, (18 Mart 1947), s. 5-7.
- “Havayolları Münakalesi”, **İktisadi Yürüyüş**, C. 9, S: 209, (11 Ekim 1948), s.9,14-16.
- “Demiryolları Nakliyat ve Tarife Birlikleri”, **İktisadi Yürüyüş**, C: 8, S. 175, (15 Nisan 1947), s.8,27
- MEHMET ASIM, “İzmir-Kasaba Hattının Satın Alınışı”, **Vakit**, 10 Haziran 1934.
- NADİ Yunus, “Sivas Hattı Açılırken”, **Cumhuriyet**, 30 Ağustos 1930.

- “Yağımızla Kavrulmak Efsanesi”, **Cumhuriyet**, 2 Eylül 1930.
- “Fethi Bey’in Nutku” , **Cumhuriyet**, 9 Eylül 1930.
- “Şimendiferler” , **Cumhuriyet**, 10 Eylül 1930.
- “Anadolu Hattı”, **Cumhuriyet**, 2 Eylül 1930.
- “Ecnebi Sermayeli Son Şimendifer De Satın Alınıyor”, **Cumhuriyet**, 30
II.Kanun 1936.
- “Havayolu”, **Cumhuriyet**, 24 Mayıs 1930.
- “Kendimiz Gemi Yapamaz Mıyız?”, **Cumhuriyet**, 2 Şubat 1942.
- “İstanbul Ölüyor, Ama Belli Başlı Katili Liman Şirketleridir”, **Cumhuriyet**,
18 Ocak 1929.
- “Hukukî Bir Mesele”, **Cumhuriyet**, 15 Nisan 1929.
- OĞUZ Kadir, “Yol Durumumuz”, **İktisadi Yürüyüş**, C: 9, S: 203 (8 Haziran 1948), s.6,23
- ORHONLU Cengiz, “Köprücülük”, **VI. Türk Tarih Kongresi**, C: II, Ankara, 1973, s.
701-703.
- SEDAT REŞAT, “Ulukışla-Kayseri Hattı”, **Demiryolları Mecmuası**, C: 7, S: 82, (I.
Kanun 1931), s. 742-744.
- SELİK Mehmet, “Türkiye’de Yabancı Özel Sermaye (1923-1960)”, **Türk İktisadî
Gelişmesi Araştırma Projesi**, No: 5, Ankara, 1961.
- SERTEL Sabiha Z., “Mebus Bayanlar Neden Bağırılmıyorsunuz?”, **Projektör**, (Mart 1936),
s. 16-18.
- SARACOĞLU Şükrü, “İstanbul Rıhtımlarının Alınması”, **Ülkü**, C: 5, S: 27, (Mayıs 1935),
s. 165-169.
- SATIR Kemal, “Havacılığımız ve İnkişafı”, **Ulus**, 12 Şubat 1951
- SÖKER Feyyaz, “Güverte Yolcuları İçin Alınacak Tedbirler”, **Zafer**, 18 Temmuz 1949
- ŞAKİR HAZIM, “Hava Nakliyatının Faydaları”, **Kadro**, İstanbul, (Temmuz 1933), s. 55-
56.
- ŞİMŞEK Barış, “Haliç Tersanesi Tarihi”, **Denizin Sesi**, İlkbahar 1982, s. 13-15.
- TEKELİ Esat, “DDY’nın Yeni İdare Tarzı”, **Cumhuriyet**, 13 Ağustos 1953.
- “Hayvan Vergisi Mi, Yol Vergisi Mi Kaldırılmalı?”, **Cumhuriyet**, 24
Temmuz 1951.
- “Denizbank’ın Kuruluşu”, **Cumhuriyet**, 13 Ağustos 1951.
- TEKELİ İlhan-Selim İLKİN, “Osmanlı İmparatorluğu’nda XIX. Yüzyılda Araba
Teknolojisinde ve Karayolu Yapımındaki Gelişmeler”, **Çağını Yakalayan
Osmanlı: Osmanlı Devleti’nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma
Teknikleri**, (Editörler: Ekmeleddin İhsanoğlu & Mustafa Kaçar), İstanbul,
1995, s. 419-438.
- “Cumhuriyetin Demiryolu Politikalarının Oluşumu ve Uygulaması”, **Kebikeç**,
S:11, Ankara, 2001, s. 130.
- “Uygulamaya Geçerken Türkiye’de Devletçiliğin Oluşumu”, **Türkiye**

- Belgesel İktisat Tarihi III** , ODTÜ yay., Ankara, 1982, s.240-261.
- TEVETOĞLU Fethi, “Limanlarımızın Tahmil ve Tahliye İşleri Nasıl Islah Olunabilir?”, **Cumhuriyet**, 8 Ocak 1953.
- TEOMAN N., “Türk Demiryolları Tarihi ve Baron Hirsch ”, **Demiryolları Dergisi**, S: 147, (Mayıs 1937), s. 85-90.
- TOESCHER Franz, “Türkler Devrinde Anadolu Yolları”, **Karayolları Bülteni**, (Ocak 1956), S: 63, s.15.
- TOKLU Hakkı, “Petrol, Otomobil ve Kauçuk İstihali”, **İktisadî Yürüyüş**, C: 10, S: 226, (31 Mayıs 1949), s.3-4.
- “Yakın ve Ortadoğu Memleketlerinde Hava Nakliyatı”, **İktisadi Yürüyüş**, C: 11, S: 243, (25 Şubat 1950), s. 7-8.
- US Asım, “Deniz Postaları”, **Kurun**, 30 II. Kanun 1936.
- “Ecnebi İmtiyazlarının Son Kalesini De Aldık”, **Kurun**, 21 I. Kanun 1936.
- YAMAN Şükrü, “Şirket-i Hayriye Tarihçesi- I”, **Denizin Sesi**, (Kasım 1981), s. 29.
- “Şirket-i Hayriye Tarihçesi- II”, **Denizin Sesi**, (Mart 1982), s.47.
- “Şirket-i Hayriye Tarihçesi- III”, **Denizin Sesi**, (Kasım 1982), s.35.
- “Şirket-i Hayriye Tarihçesi- IV”, **Denizin Sesi**, (Mart 1983), s. 69-71.
- “Şirket-i Hayriye Tarihçesi- V”, **Denizin Sesi**, (Temmuz 1983), s. 67-68.
- “Şirket-i Hayriye Tarihçesi- VII”, **Denizin Sesi**, (Temmuz 1984), s. 36-37.
- YAVUZ Ünsal, “Cumhuriyet Devri Demiryolu Politikasına Yaklaşım Biçimi”, **IX. Türk Tarih Kongresi** , (21-25 Eylül 1981), Kongreye sunulan bildiriler, C: III, s. 1638-1645.
- “Askerî Strateji Bakımından Türkiye’deki Demiryolları”, **I. Askerî Tarih Semineri/Bildiriler II**, Ankara 1983., s. 332-339
- YAZMAN A. Tufan, “Hava Nakliyatı ve Doğacak İtilafların Halli”, **İktisadi Yürüyüş**, C: 7, S: 152, (Nisan 1946), s. 1.
- “Havacılık Konferansı Nasıl Geçti?”, **İktisadi Yürüyüş**, C: 6, S: 124, (19 Şubat 1945), s. 12-13.
- “Cumhuriyetimizin 20. Yıldönümü Kutlanırken Demiryollarımızın Gür Verimlerine Genel Bir Bakış”, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, 10/5-6 (I.Teşrin 1943), s. 24-25
- “İngiltere-Türkiye Hava Seferleri”, **Türk Anglo-Amerikan Postası**, (Haziran 1947), S:3, s. 6.
- “Münakale İşlerine Umumî Bir Bakış”, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl:5, S: 5, (Ekim1938), s. 11-12.
- “Toprakkale-Payas ve Fevzipaşa-Meydan-ı Ekbez hatlarının Devlet Demiryollarına İlhakı”, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, 4/5, (I. Teşrin 1937), s. 10-11.

V- İNTERNET SİTELERİ

www.ilic.gov.tr/altyapi.htm
[www.T.B.M.M.gov.tr/hükûmetler](http://www.T.B.M.M.gov.tr/hukümetler)
www.ubak.gov.tr

TABLÖLAR FİHRİSTİ

- 1- Osmanlı Devleti'nde Tanzimat Sonrası Yol Genişlikleri
- 2- İzmir- Aydın Hattı'nın 1888 – 1915 Dönemi Gelirleri
- 3- 1923-1938 Arası Yeniden Yapılan ve Onarılan Yollar
- 4- 1923-1938 Arası Verilen Yol Ödenekleri
- 5- 1933-1938 Döneminde Taşınan Yük Ve Yolcu Miktarları İle Yapılan Uçuş Km.si
- 6- 1933-1940 Döneminde DHYİUM'nün Sermaye ve Hasılatı
- 7- 1930-1938 Döneminde DDYLIUM Ödenekleri
- 8- Diyarbakır-Kurtalan Demiryolunun İhale Tablosu
- 9- Demiryolu Millîleştirmeleri
- 10- Demiryolları Konusunda Bazı Ülkelerle Yapılan Karşılaştırmalar
- 11- 1931 Tarife Değişiklikleri
- 12- Haziran 1933 Tarihli İndirimli Yolcu Tarifesi
- 13- 1936-37 Yılları Yolcu/Eşya Nakliyatı Artışları
- 14- 1932-39 Dönemi Alınan ve Harcanan Yol Vergisi Miktarı
- 15- 1930-33 Dönemi Yapılan Yollar
- 16- 1930'da Dünyada ve Türkiye'de Yol Durumu
- 17- 1926-1930 Yılları Arasında Yol ve Köprü İnşa ve Onarımı İçin Yapılan Harcama
- 18- 1923-1938 Arasında Yapılan Köprüler
- 19- 1928-32 Arasında Trabzon-İran Transit Nakliyatı
- 20- Trabzon – İran Yolunda Geçerli Tarifelere Yönelik Kısımlar
- 21- Trabzon – İran Nakliye Ücretleri
- 22- Cumhuriyetin Kurulduğu Dönemde Toplam Gemi Sayı ve Tonajları
- 23- Seyrisefain İdaresi Bünyesinde Bulunan Gemiler
- 24- Şirket-i Hayriye'nin Gelir/Gider Tablosu
- 25- Şirket-i Hayriye Bünyesindeki Gemiler
- 26- Van Gölü Seyrisefain İdaresi Ödeneği
- 27- İstinye Tersanesi'nde Yapılan Gemiler
- 28- 1929'da Türkiye Limanlarına Giren Gemiler

- 29- 1938 Yılı Deniz Ticaret Filosu Tonajı
- 30- Denizbank'a Ait Gemiler
- 31- 1933 Yılı Denizyolları İşletmesi Bilet Ücretleri
- 32- Aero Espresso Italiana'nın Bir Aylık Faaliyetleri
- 33- HDİİ Gelir/Gider ve Ödenekleri
- 34- HDİİ Personel Durumu
- 35- 1939-45 Dönemi Demiryolu Taşımacılığı
- 36- Türkiye ile Bazı Avrupa Ülkeleri Arasında Karayolu Karşılaştırmaları
- 37- II. Dünya Savaşı'dan Yol İçin Yapılan Harcamalar
- 38- 1939-1945 Havayolları Faaliyeti
- 39- 1939-1945 Gelir ve Giderleri
- 40- 1939-1945 İşletme Gelir ve Giderleri
- 41- 1939-1945 Taşımacılık Rakamları
- 42- DDZYLİUM'ne Ait Gemiler
- 43- 1939-1945 Dönemi Liman ve İskelelere Ait Ödenekler
- 44- Bazı Ülkelerin İhracat Rakamları
- 45- II. Dünya Savaşı Öncesi Bazı İhraç Maddelerine Ait Rakamlar
- 46- 1948-52 Döneminde Marshall Yardımı'ndan Ulaştırma Sektörüne Ayrılan Ödenekler
- 47- 1946-50 Dönemi Demiryolu Taşımacılığı
- 48- 1924-1950 Döneminde Demiryolları ve Tesislerine Verilen Ödenekler/ Yapılan Yollar
- 49- Kilometrekareye Düşen Yol Açısından Karşılaştırmalar
- 50- 1948 Ödeneği Harcama Kalemleri
- 51- Amerikalı Uzmanlar Hakkında Sayısal Bilgiler
- 52- 9 Yıllık Yol Programının İlk Safhasına Dahil Yollar
- 53- 9 Yıllık Yol Programının İkinci Safhasına Dahil Yollar
- 54- Yol Yapımı için İllere Verilen Ödenekler
- 55- Yol Vergisi Kanununun 1923-50 Arası Geçirdiği Evreler
- 56- II. Dünya Savaşı Sonrası Liman ve İskeleler İçin Verilen Ödenekler
- 57- DDZYLİUM Gemi İhtiyaçları
- 58- Batı Akdeniz Seferleri Sonuçları
- 59- DHY'nın Dönem İçindeki Gelir-Gider Ve Ödenekleri

- 60-** 1945-1950 Döneminde Taşınan Yük ve Yolcu Miktarları İle Yapılan Uçuş
km.si
- 61-** Demiryollarında Yük ve Yolcu Taşımacılığı
- 62-** 1950-1957 Döneminde Demiryolları ve Tesislerine Verilen Ödenekler/Yapılan
Yollar
- 63-** 1950-53 Döneminde Marshall Yardımının Sektörel Dağılımı
- 64-** 1955 Yılı Karayolu Karşılaştırması
- 65-** Devlet ve İl Yolları Yıllık Taşıma Oranları
- 66-** Akaryakıt ve Makine Yağı Tüketimi
- 67-** 1953 Yılı Asfalt Programı
- 68-** 1953 Yılı Tamamlanan Asfalt Uzunlukları
- 69-** 1956 Yılı Harcamaları
- 70-** Her Mevsim Geçit Veren Yollar Uzunluğunda Gelişme Oranları
- 71-** 1947-1957 Arası Asfalt Artışı
- 72-** 1952 Sonuna Kadar Biten Asfalt Yollar
- 73-** 1950-58 Asfalt Programı Gerçekleştirilme Yüzdeleri
- 74-** Karayolları Konusunda CHP-DP Karşılaştırması
- 75-** 1950-57 Dönemi Karayolları Bilançosu
- 76-** Karayollarına Harcanan TL. ve \$ Yardımı
- 77-** Türkiye'nin 5 Önemli Şehrine Gidiş-Geliş Seyahat Süreleri
- 78-** 1947 ve 1951 Yıllarında Bazı İllerdeki Araç Sayıları
- 79-** 1959 Yılında Çeşitli Yollar İçin Ayrılan Ödenekler
- 80-** 1955-56 Yılında Yedek Parça ve Lastikler İçin Yapılan Tahsisatlar
- 81-** 1950-60 Dönemi Denizyolları Yolcu ve Yük Taşımacılığı
- 82-** 1950-57 Arasında Liman ve İskeleler İnşaatı İçin Bütçeden Ayrılan Ödenek
- 83-** THYAO'ya ait 1950 ve 1955 Rakamları Karşılaştırması
- 84-** THYAO'ya ait Proje Halindeki Çalışmalar
- 85-** THY'nin 1950-1959 Dönemi Gelirleri
- 86-** 1933-1950 Döneminde Taşınan Yük ve Yolcu Miktarları ile Yapılan Uçuş
km.si
- 87-** 1955 Yılı Uçak Ücret Artışları
- 88-** THYAO Ortakları Listesi