

**T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
TÜRK İNKILAP TARİHİ ENSTİTÜSÜ
ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILAP TARİHİ
ANABİLİM DALI**

**ATATÜRK DÖNEMİNDE YAPILAN KARAYOLLARI,
BARAJLAR VE LİMANLAR (1923-1938)**

Yüksek Lisans Tezi

Özcan Karacan

**Tez Danışmanı
Prof. Dr. Yücel Özkaya**

ANKARA 2005

T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
TÜRK İNKILAP TARİHİ ENSTİTÜSÜ
ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILAP TARİHİ
ANABİLİM DALI

ATATÜRK DÖNEMİNDE YAPILAN KARAYOLLARI, BARAJLAR VE
LİMANLAR (1923-1938)

Yüksek Lisans Tezi

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Yücel Özkaya

Tez Jürisi Üyeleri:

Adı ve Soyadı

İmza

Prof.Dr. Yücel Özkaya

.....

Prof.Dr. Temuçin Faik Ertan

.....

Doç.Dr. Oğuz AYTEPE

.....

Tez Sınav Tarihi : 01.07.2005

ÖZET

Osmanlı İmparatorluğu'nun ilk dönemlerinde önemli gelişmelerin sağlandığı bayındırlık işleri İmparatorluğun son yıllarında ihmal edilmiştir. Milli mücadele zamanında da tek düşüncenin yurt savunması olmasından dolayı ülke oldukça harap bir hale gelmişti. Yollar bakımsızlıktan geçilmez hale gelmiş, köprülerin büyük bir kısmı da yıkılmış, insanlar için hayat kaynağı olan sulara hiç el sürülmemişti.

Yeni Türkiye Devleti'nin bayındırlık politikası ve çalışmaları ulusal mücadele döneminde başlamış ve Cumhuriyetin ilanıyla hız kazanmıştır. Ben bu çalışmamda 1923-1938 yılları arasındaki karayolları, köprüler, limanlar ve barajlar konusunda ne gibi gelişmeler olduğunu araştırdım. Araştırmamı ilgili kitapları okumakla birlikte, daha çok döneme ait gazetelere, çeşitli dergilere, makalelere ve meclis zabıtlarına dayandırdım.

Çalışmamın ilerleyen zamanlarında konuyla ilgili bilgi edinmeye başladıkça yapılan çalışmaların kıymetini, nasıl mücadele ve emek harcanarak yapıldığını gördüm. Bu da benim konuya olan ilgimi ve başta kurtarıcımız Atatürk olmak üzere dönemin bütün çalışanlarına olan saygımı bir kere daha arttırdı.

Konuyu üç bölümde inceledim. İlk bölümde, Osmanlı İmparatorluğu'nun ekonomisini oluşturan temel unsurların yanı sıra, Osmanlı'da bayındırlık işlerini kısaca değerlendirdim. İkinci bölümde, Cumhuriyetin kuruluşundan bayındırlık alanında yeni bir dönemin başlangıcı sayılabilecek olan 1929 yılına kadar olan gelişmelerden, üçüncü bölümde ise 1929 yılından 1938 yılına kadar olan gelişmelerden bahsettim.

Bayındırlıkla ilgili gelişmeleri yollar, köprüler, limanlar ve barajlar alt başlıkları altında değerlendirdim. Dönemin gazete ve dergilerinden derlediğim önemli istatistikî bilgileri tablolar halinde ek olarak konunun sonunda sundum.

ABSTRACT

In the previous terms of The Ottoman Empire, significant development was maintained in infrastructure whereas it was neglected in the last terms of The Ottoman Empire. The only aim was the defence of the country at the times of independence war, the country was quite destroyed. The roads were rather neglected, a great number of the bridges were demolished, the water that was the life source of human was never concerned.

The infrastructure policies and the studies of the Turkish State had been started in the national struggle era and after the foundation of the republic, it had been increased. In this study, I searched the development of the roads, bridges, harbours and dams between 1923-1938. I depended upon my search not only the reading of the related books but also the newspapers, various magazines, articles and parliament's transcripts at that time.

As I was investigating the subject in the later times, I realized the values of the subject and how we struggled with great effort. That increased my interest into the subject and my respect to great leader Atatürk and the all participants at that time.

I investigated the subject into three parts. In the first part the basic factors of The Ottoman Empire's economy and infrastructure. In the second part, I mentioned the developments between foundation of the republic and 1929 as an introduction to the new era in infrastructure, and in the third part, I mentioned the development between 1929 and 1938.

I investigated the development of infrastructure area as roads, bridges, harbours and dams. Gathering the statistical records in the newspaper and magazines at that time, I presented the tables included at the end of the subject.

ÖNSÖZ

Türk Milleti dünyada eşi benzeri görülmeyen bir inat ve inançla Türkiye Cumhuriyeti'nin kurucusu Mustafa Kemal Atatürk önderliğinde bağımsızlık mücadelesi vermiştir. Kazanılan bağımsızlığın ancak ekonomik alanda sağlanacak gelişmelerle kalıcı olabileceğini düşünen Atatürk, daha Cumhuriyet ilan edilmeden çalışmalara başlamıştır.

Bir ekonominin başarısı bayındırlık işlerindeki gelişmelere bağlıdır. Bir ülkenin durumu karayollarının, demiryollarının ve limanlarının içinde buldukları duruma göre değerlendirilir. Buralardaki canlılık ve gelişmişlik ekonomik alandaki canlılığın en önemli göstergesidir.

Cumhuriyet'in kuruluşuyla birlikte ülkemizde bayındırlık işlerinde hızlı bir gelişme yaşanmıştır. Osmanlı İmparatorluğu'nun ilgisizliği ve savaş yıllarının yaptığı tahribatin ardından teslim alınan harap Anadolu toprakları 15 yıl gibi kısa bir zamanda nasıl çehre değiştirmiştir?

Daha önce üzerinde pek fazla çalışılmayan konunun, askeri bir zaferin ardından girilen bir başka mücadelenin nasıl ve hangi şartlarda yapıldığını göstermesi açısından faydalı olacağı kanaatindeyim. Çalışmaya başlamamda ve çalışmamın her aşamasında yardımlarıyla bana her zaman destek olan sayın hocam Prof. Dr. Yücel Özkaya'ya şükranlarımı sunarım.

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
ÖZET.....	i
ABSTRACT.....	ii
ÖNSÖZ.....	iii
İÇİNDEKİLER.....	iv
GİRİŞ.....	1
I. OSMANLI İMPARATORLUĞU DÖNEMİNDEN CUMHURİYETE KADAR OSMANLI EKONOMİSİ VE BAYINDIRLIK.....	4
A. Osmanlı Ekonomisinin İncelenmesi.....	4
1. Tarım.....	4
2. Yabancı Sermaye.....	5
3. Sanayi.....	6
B. Bayındırlık İşlerinin Durumu.....	6
1. Karayolları.....	6
2. Limanlar.....	12
a) Büyük Limanlar.....	12
b) İskele ve Barınma Limanları.....	13
3. Su İşleri.....	15
C. İzmir İktisat Kongresi ve Atatürk'ün Bayındırlık İşleri Hakkındaki Görüşleri.....	13
II. 1923-1929 ARASI BAYINDIRLIKTA GELİŞMELER.....	20
A. Hükümetlerin Bayındırlık Programları.....	20
B. Bütçelerde Bayındırlığa Ayrılan Paylar.....	22
1. 1923 Yılı Bütçesi.....	22
2. 1924 Yılı Bütçesi.....	22
3. 1925 Yılı Bütçesi.....	23
4. 1926 Yılı Bütçesi.....	24
5. 1927 Yılı Bütçesi.....	25

6. 1928 Yılı Bütçesi.....	25
C. Bayındırlık Yatırımları.....	26
1. Karayolları.....	26
a) 1923- 1929 Yılında Yapılan Çalışmalara Örnek...	31
b) 1923-1929 Arasında Yapılan Köprüler.....	33
(1) Garzan Köprüsü.....	33
(2) Adagide Köprüsü.....	34
(3) Orman Çiftliği Köprüsü.....	34
(4) Irva Köprüsü.....	34
(5) Etlik ve Ziraat Mektebi Köprüleri.....	34
(6) Kirazlık Köprüsü.....	34
(7) Sarayköy Köprüsü.....	35
2. Limanlar.....	35
a) Trabzon Limanı.....	37
b) Mersin Limanı.....	38
c) Samsun Limanı.....	38
d) Ereğli Limanı.....	39
3. Barajlar.....	39
a) Kosunlar Yeraltı Barajı.....	41
III. 1929-1938 ARASI BAYINDIRLIKTA GELİŞMELER.....	42
A. Hükümetlerin Bayındırlık Programları.....	42
1. Beşinci İsmet Paşa Hükümeti.....	42
2. Altıncı İsmet Paşa Hükümeti.....	43
3. Yedinci İsmet Paşa Hükümeti.....	43
4. Birinci Celal Bayar Hükümeti.....	44
B. Bütçelerde Bayındırlığa Ayrılan Paylar.....	45
1.1929 Yılı Bütçesi.....	45
2.1930 Yılı Bütçesi.....	46
3.1931 Yılı Bütçesi.....	46
4.1932 Yılı Bütçesi.....	46
5. 1933 Yılı Bütçesi.....	47
6. 1934 Yılı Bütçesi.....	48
7. 1935 Yılı Bütçesi.....	48

8. 1936 Yılı Bütçesi.....	49
9. 1937 Yılı Bütçesi.....	50
10.1938 Yılı Bütçesi.....	51
C. Bayındırlık Yatırımları.....	52
1. Karayolları.....	52
a) 1931-1933 Yılları Arasında Vekalet Tarafından Yapılan Yollar.....	54
(1) Balya – Çanakkale Yolu.....	54
(2) Hopa – Borçka Yolu.....	54
(3) Ankara – Çubuk Yolu.....	54
(4) Malatya – Elazığ Yolu.....	55
(5) Trabzon - İran Transit Yolu.....	55
b) 1933-1938 Yıllarında Vilayet Yollarındaki Gelişmeler	55
c) 1933-1938 Yıllarında Doğrudan Nafia Vekaleti Tarafından Yapılan Yollar.....	63
d) 1933-1938 Yıllarında Yapılan Köprüler.....	64
2.Limanlar.....	70
3.Barajlar.....	74
a)Çubuk Barajı.....	74
b)Gölbaşı Göleti.....	74
SONUÇ.....	76
KAYNAKÇA	79
EKLER.....	83
EK-1 İller ve Bakanlık Tarafından Yaptırılan Köprüler.....	83
EK-2 İller ve Bakanlık Tarafından Yaptırılan Yollar.....	84
EK-3 Osmanlı'dan Teslim Alınan Yollar.....	85
EK-4 Cumhuriyet Döneminde Yapılan Köprüler.....	86
EK-5 Yapılan Harcamalar.....	87
EK-6 Motorlu Kara Taşıtları.....	88
EK-7 1923-1938 Arası Ulaştırma.....	89
EK-8 Atatürk'ün T.B.M.M. Açış Konuşmalarınının Bayındırlıkla İlgili Kısımları.....	90
EK-9 Jansen Planı.....	94
EK-10 Döneme Ait Gazete Fotokopileri.....	95

GİRİŞ

I. Dünya Savaşından yenik olarak ayrılan Osmanlı İmparatorluğu, Mondros Ateşkes Anlaşmasını imzalamak zorunda kalmıştı.¹ Anlaşma metninde yer alan bazı maddeler, İtilaf Devletlerine Osmanlı İmparatorluğu'nu işgal etme hakkı vermiş ve bu fırsatı işgal güçleri hiç zaman kaybetmeden değerlendirmişlerdir.

Daha öğrencilik yıllarından beri politik düşünceleri, dünyadaki siyasal ve ekonomik gelişmeleri değerlendirmedeki yeteneği ve üstün liderliğiyle harekete geçen Atatürk ulusal mücadeleyi başlatmıştır.

Ulusal mücadeleyi büyük bir zaferle tamamlayan Atatürk, devletlerin gelişmişlik düzeyini ekonomik yapılarının belirlediğini çok iyi biliyordu. Ekonomik gelişim düzeylerini belirlemede temel koşul, ülke içerisinde bütünleşmiş bir ekonomik yapının oluşturulmasıdır. Ekonomiyi bütünleştirmek için de gelişmiş bir ulaşım altyapısına ihtiyaç vardır. Bu sayede dünya pazarı ile iç içe geçerek meta dolaşımının kolaylaşması sağlanır, ulaşım ve pazar sorununun çözülmesi ülke savunmasına da yardımcı olur.² Atatürk, konuyla ilgili olarak Cumhuriyetin ilanından önce yaptığı bir konuşmada görüşlerini şöyle dile getirmiştir.

“Milletimiz fakir düşmüştür. Memleketimiz harap olmuştur. Bu fakirliğin ve haraplığın çeşitli sebepleri vardır. Bunların en önemlisi, ekonomideki geriliğimizdir ve bu geriliği doğuran yegane sebep de yolsuzluktur. Bugün dünya yollara fevkalade önem vermiştir. Denizyolları, karayolları vücuda getirmişlerdir. Yollarımızı asrın, mevcut gelişmelerin gerekli kılacağı mükemmel bir duruma getirmek lazımdır. Ancak bu suretle memlekette hüküm süren fakirlik ve sefaletle çare bulabiliriz.”³

Cumhuriyet döneminde, bayındırlık hizmetlerine önem verilmiş ve memleketin kıt kaynakları ile başlatılan çalışmalar kısa zamanda olumlu sonuçlar vermeye başlamıştır. Trabzon milletvekili Muhtar Bey'in bütçe görüşmeleri esnasında yaptığı konuşmasından Cumhuriyet hükümetlerinin bayındırlığın gelişmesine ne derece önem verdikleri anlaşılmaktadır.

Muhtar Bey konuşmasında, ziraatın ve ticaretin gelişmesinin bayındırlıktaki ilerlemelere bağlı olduğunu ifade etmiştir. Ne kadar okul açılırsa açılсын memleketin üretimini tüketiciye ulaştıracak vasıtayı tesis etmedikten sonra milletin fakirlikten

¹ Atatürk, Nutuk, C.I-, Ankara, Çağdaş Yayınları, 1981, s.4-5.

² Afet İnan, Medeni Bilgiler ve M. Kemal Atatürk'ün El Yazıları, TTK, Ankara, 1998, s.301.

³ Atatürk, Söylev ve Demeçler, C.I, Ankara, 1989, s.301.

kurtulmasının mümkün olmadığını belirtmiş, konuşmasını memleketin imarı için süratle her türlü fedakarlığı yaparak, yolları, limanları ve memleketin karaya, suya ait inşaatını yapmak zorunda olduklarını belirterek tamamlamıştır.⁴

Cumhuriyetin ilk yıllarında bayındırlık çalışmaları genellikle ulaştırma alanında olmuştur. Burada da ağırlık demiryollarına verilmiş ve özellikle 1923 – 1938 yılları arasında başta yabancıların denetiminde bulunan demiryollarının millileştirilmesi olmak üzere, ülkemizin her köşesine demiryolları ile ulaşmak hedeflenmiştir. Karayolları ise daha çok demiryollarını ve limanları iç bölgelere ulaştırmak maksadıyla düşünülmüştür.

Bayındırlık yatırımlarının özellikle ulaştırma alanında olmasının çeşitli sebepleri vardır. Ulaştırma konusunda ülke coğrafyasından kaynaklanan sorunların, Türkiye tarihinde toplumsal ve iktisadi yapıların şekillenmesinde büyük etkisi olmuştur. Arazinin genellikle dağlık oluşu, taşımacılığa uygun nehirlerin bulunmaması ulaşımda pahalılığa sebep olmuş, Anadolu'daki toplumsal ve ekonomik olguların bütünleşmesini büyük ölçüde engellemiştir. Atatürk'ün bayındırlıkta ulaştırmaya ağırlık vermesinin ardında, bütünleştirilmiş bir iç pazar yaratmak, ülkenin ihraç kapasitesini arttırmak gibi temel iktisadi ve toplumsal nedenler vardı.⁵

Ayrıca bir çok bölgede kağnı ve katır taşımacılığı ile sürdürülen Birinci Dünya Savaşı'nın anıları, ulaştırma bağlantıları olmayan Kafkas cephesinde, savaşma fırsatı bulamadan donarak ölen onbinlerce askerin acısı unutulmamıştı. Asayişin sağlanması, yurt içinde üretilen ürünlerin ülkenin her köşesine ulaştırılması ve gerektiğinde askeri ihtiyaçları da karşılayabilecek bir ulaşım ağının tesis edilmesi Türkiye Cumhuriyetinin hedeflediği refah seviyesine ulaşmasının ilk şartını oluşturuyordu.

Bir ülkede bayındırlık işlerinin gelişmesinin içtimai, iktisadi ve siyasi bakımdan çeşitli faydaları vardır. Bayındırlık işleri genellikle el emeğine bağlı olduğu için bölge halkına geniş bir iş sahası olur. Yurt savunması bakımından askerlerin hareket kabiliyetinin artmasını sağlar. Eğitimin memlekete yayılmasını ve en önemlisi de üretimin tüketiciye kolayca ulaşması neticesinde hayatın ucuzlamasını sağlar.

⁴ T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, D.2, C.15, s.325.

⁵ Yahya S. Tezel, Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi, İstanbul, 1994, s.233.

Osmanlı İmparatorluğu'nun son yıllarında bayındırlık ihmal edilmişti. Milli mücadele zamanında da bütün enerjinin yurt savunmasına harcanmış olmasından dolayı ülke oldukça harap bir hale gelmişti. Yollar genellikle bakımsızlıktan geçilmez hale gelmiş, çoğu ahşap olan köprülerin büyük bir kısmı da yıkılmıştır.

İnsanlar için hayat kaynağı olan sulara hiç el sürülmemişti. Konya'da Bağdat Hattı şirketi tarafından yapılan sulama tesisatından başka Anadolu'da suyla ilgili herhangi bir gelişme yoktu. Bazen kuraklık, bazen su taşkınları halkı perişan ediyordu.

Osmanlı İmparatorluğu'ndan Türkiye Cumhuriyetine, alt yapı hizmetleri bakımından harap ve ilgiye muhtaç bir ülke kalmıştı. Konular ciddiyetle ve gerçekçi bir tutumla ele alınmış ve daha Cumhuriyet ilan edilmeden önce 1923 yılında bir bayındırlık programı hazırlanmıştır. Program karayolu, demiryolu, limanların yapımı, bataklıkların kurutulması ve ovalarda sulama yapılması konularından oluşmaktadır. Program ulaştırmayı geliştirme temelini esas almıştır.⁶

Türkiye Cumhuriyeti'ne Osmanlı'dan pek fazla bir karayolu ve baraj kalmamıştır. Atatürk döneminde yeni yollar yapılmış, bataklıklar kurutulmuş, yabancılara ait limanlar satın alınmış ve bir plan dahilinde yeni Türkiye Cumhuriyetinin şehirleri bayındır hale getirilmiştir. Bu çalışmanın amacı, 1923 - 1938 arasındaki bayındırlık hizmetlerinin nasıl ve ne kadarının gerçekleştiğini ortaya koymaktır.

I. OSMANLI İMPARATORLUĞU DÖNEMİNDEN CUMHURİYETE KADAR OSMANLI EKONOMİSİ VE BAYINDIRLIK

A. Osmanlı Ekonomisinin İncelenmesi

1. Tarım

⁶ İlhan Tekeli ve Selim İlkin, 1923 Tarihli "Umur-u Nafia Programı, Ankara, TTK, 1989, s.1650.

Osmanlı İmparatorluğu'nda, halkın yaklaşık yüzde doksana yakın bir bölümü kırsal alanlarda yaşamaktaydı. Kırsal alanlarda yaşayan halkın azımsanamayacak bir bölümü de göçebe olarak yaşıyor, yerleşik tarımla uğraşmıyordu.

Tarımla uğraşan nüfusun miktarı, ekilen toprakların miktarını da belirlemekteydi. Ayrıca, ulaştırma alt yapısının yetersiz kalması neticesinde, özellikle iç bölgelerde uzak mesafe pazarları için tarımsal üretim yapılamıyordu. İç bölgelerde hububat taşımacılığı develerle yapılıyor ve oldukça pahalıya mal oluyordu. 16. yüzyılda yarım milyonu aşan kalabalık nüfusuyla İstanbul, hububat ihtiyacının büyük bir bölümünü denizyolu ile Balkanlar'dan ve Ege kıyılarından sağlamaktaydı.

İç Anadolu'nun bugün hububat tarımına çok elverişli geniş ve iç pazarı besleyen topraklarının ancak sınırlı ölçülerde üretime açıldığını, bu bölgede yaşayan halkın sadece kendi ihtiyaçlarını karşılayacak kadar üretim yaptığını söyleyebiliriz.

Bir yandan tarımla uğraşan nüfusun sınırlı kalması ve ekilebilir toprakların varlığı, diğer taraftan da devletin topraktaki mülkiyet biçimlerine müdahalesi Anadolu'da büyük işletmelerin yaygınlaşmasını engellemiş ve küçük üreticiliğin yaygınlaşmasına sebep olmuştur. Anadolu'da tarımsal üretime açılmış toprakların çok büyük bir bölümü, esas olarak hane emeğini kullanan küçük ve orta ölçekli köylü işletmeleri tarafından ekilmekteydi. Tarımsal üretim genellikle Akdeniz, Ege ve Marmara Bölgesinde gelişme göstermiştir.⁷

2. Yabancı Sermaye

Osmanlı İmparatorluğu'nda yabancı sermaye geniş ve emin bir faaliyet sahası bulmuştur. Geniş ve gelişmeye müsait el atılmamış yatırım alanları Osmanlıda mevcuttu. Yatırılan sermayenin geliri teminat altına alındığı için yabancı sermaye başta demiryolları olmak üzere hızla yayılmıştır.

Yabancı sermaye sayesinde imparatorlukta 6.770 kilometre demiryolu döşenmiş, buna karşılık milli sermaye yalnız 1.564 kilometrelik Hicaz demiryolunun inşasında aktif olarak rol almıştır. Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryollarına kilometre garantisi uygulanıyordu. Bu sistemde imtiyaz sahibine kilometre başına bir

⁷ Şevket Pamuk, Yüz Soruda Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi 1500-1914, İstanbul, 1999, s.42.

hasılat garanti ediliyor, bu hasılatın altına düşülmesi durumunda eksik kalan kısım devlet tarafından karşılanıyordu. Bu sistem sermayedarları korumaya yönelik olduğundan, imtiyaz sahipleri işletmenin karlılığını artıracak tedbirler alma ihtiyacı duymamışlardır.⁸

Demiryolları yatırımları, Osmanlı İmparatorluğu'nun kilometre garantisi uygulaması sonucu Avrupa sermayesi için karlı birer yatırım olmasının yanında, sermayeyi ihraç eden ülke ekonomisi için ucuz hammadde ve gıda maddeleri temini ile mamul mallara pazar yaratmak işlevini yürütüyordu. Yabancı sermaye denetimindeki demiryolları yapımı, Osmanlı'nın emperyalist Avrupa devletleri arasında çeşitli nüfuz bölgelerine ayrılması sürecinde en büyük etken olarak belirlenmektedir.

Yatırım maksadı dışında, hızla artan devlet harcamalarını karşılamak için büyük ölçüde yabancı sermayeye başvurulmuştur. Osmanlı maliyesinin emperyalist sermayenin hakimiyeti altına girmesine sebep olan dış borçlar, Kırım Harbi zamanında başlamış, o tarihten 1914 yılına kadar aralıksız devam etmiştir. Siyasi nüfuz aracı olarak kabul edilen devlet borçlarında ilk sıraları Fransız, Alman ve İngiliz sermayeleri almıştır.⁹

3. Sanayi

Osmanlı İmparatorluğu'nda, XIX. yüzyılın başına kadar ufak atölyelerde icra edilen ve loncalar halinde teşkilatlanmış bulunan, zamanına göre gelişmiş bir sanayi vardı. Memleketin ihtiyaçlarını karşılamakla beraber pamuk ipliği, bez, ipekli gibi bazı malların ihracını da mümkün kılan bu yapılanma, Tanzimattan sonra çöktü.¹⁰

Sanayi üretiminde yaşanan bu çöküşün çeşitli sebepleri olmakla birlikte en önemlisi yabancı sermayedir. İç pazara giren mallarla, yerli üretim malları rekabet

⁸ Vedat Eldem, *Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomisi*, Ankara, TTK., 1994, s.12.

⁹ Şevket Pamuk, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Yabancı Sermaye," *ODTÜ Geliştirme Dergisi*, Özel Sayı (1978), s.142.

¹⁰ *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi 1923-1978*, İstanbul, Akbank Yayınları, 1980, s.14.

edememiş ve yerli üretim yok olmuştur. Kapitülasyonlar ve yapılan ticari anlaşmalar ile batının gelişmiş endüstrileri karşısında yerli üretim korumasız bırakılmıştır.¹¹

Ulusal Mücadele başlarken, Osmanlı sanayisi hakkında bildiklerimiz 1913-1915 sanayi sayımına dayanır.¹² Buna göre; Osmanlı Devleti'nde temel ağır sanayi oluşturulamamıştır. Ağır sanayi tesisleri olan demir çelik, alüminyum fabrikaları yoktur. Kömürün (linyit ve maden) büyük kısmı yurt içinde tüketilmektedir. Sanayi kuruluşlarının kapasitesi düşük ve motor gücünde azdır. Aynı şekilde kuruluşlarda çalışan işçi sayısı da fazla değildir.

B. Bayındırlık İşlerinin Durumu

1. Karayolları

Yüzyıllardan beri doğu ile batının kesişim noktasında yer alan Anadolu toprakları üzerinde bir çok medeniyet kurulmuştur. Bu medeniyetlerde ticari faaliyetlerini geliştirebilmek maksadıyla karayollarına ağırlık vermişlerdir. Hititlerden başlayarak, Lidyalılar, Persler karayolu ağının kurulmasını ve işlenmesini sağlamışlardır.

Selçuklular zamanında Anadolu'da kervan yolları ön plana çıkmıştır. Antalya – Alaiye (Alanya), Konya – Aksaray – Erzincan – Erzurum eksenli bu yollar ticaretin gelişmesinde önemli roller üstlenmiştir.

Osmanlı İmparatorluğu kuruluşundan sonra ticaret yollarını ele geçirmeye çalışmıştır. Özellikle Fatih Sultan Mehmet zamanında önemli ticaret yollarından İpek Yolu denetim altına alınmıştır. Daha sonra Yavuz Sultan Selim tarafından Mısır'ın alınmasıyla Baharat Yolu da ele geçirilmiştir.

Osmanlı İmparatorluğu fetih dönemlerinde bu yolların bakım ve onarımını yapan örgütler meydana getirmişlerdir. Bunlar, yolların büyük sularla kesiştiği noktada henüz köprülerin yapılmadığı dönemlerde geçişi sağlayan gemiciler ve köprücüler, yolların güvenliğini sağlayan derbentçiler, yol yapan kaldırımcılardır.¹³

¹¹ Tevfik Çavdar, Osmanlıların Yarı sömürge Oluşu, İstanbul, Ant Yayınları, 1970, s.115.

¹² Zafer Toprak, Milli İktisat-Milli Burjuvazi, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1995, s.37.

¹³ Cumhuriyetin 50. Yılında Karayollarımız, Ankara, Bayındırlık Bakanlığı, 1973, s.14-15.

Osmanlının, XVII. yüzyılda, batılı devletler karşısında almaya başladığı askeri yenilgiler ve ardından başlayan çöküş dönemi, her alanda olduğu gibi yol örgütünde de kendini göstermiştir. Bozulmaya başlayan yol örgütlerinin yeniden düzenlenmesi için ilk adım Tanzimat Döneminde atılmıştır. 1848 yılından sonra yapılacak her türlü yol çalışmaları Ebniye Nizamnamesi'ne göre yapılmıştır. Yapılan yolların harcamaları için bütçeden para ayrılmıştır. Aynı tarihte İstanbul şehri ve çevresinin yol, su ihtiyacını karşılamak amacıyla bir Nafia Nezareti (Bayındırlık Bakanlığı) kurulmuştur. Bu nezaretin sorumluluk alanına ticaret, tarım, posta, orman ve telgraf hizmetleri verilmiştir.

Modern anlamda yol yapımı konusunda ilk adım 1866'da yürürlüğe giren, "Turuk-u Muabir Hakkında Nizamname" ile atılmıştır. Ayrıca tüzükte bir de "Memalik-i Mahruresi Şahanede Turuk-u Muabirin Suret-i İmal ve İdaresine Dair Talimat-ı Umumiye" bulunmaktadır. Buna göre, büyük ve küçük yollar dört sınıfa ayrılmıştır.

Birinci Sınıf Yollar: İl merkezlerinden İstanbul'a, limanlara ve demiryollarına ulaşan yollar. Genişliği onbeş arşın olarak hesaplanmıştır.¹⁴

İkinci Sınıf Yollar: İl ve liva merkezleri arasındaki il yolları. Genişlik oniki arşın.

Üçüncü Sınıf Yollar: İlçeleri birbirine ve birinci sınıf yollar ile demiryollarına ve limanlara bağlayan sancak yolları. Genişlik dokuz arşın.

Dördüncü Sınıf Yollar: İlçelerden ilçelere giden yolların aynı olmakla birlikte daimi surette gidiş ve geliş açık olmayan yollar. Genişlik altı arşın.¹⁵

Tüzük hükümlerine göre, yol yapılırken uyulması gereken kurallar şunlardır:

Herhangi bir bölgede yapılan yol, yüksek olmuşsa ve iki arşından fazla kazmayı gerektirdiğinde, yol, birinci sınıf olarak adlandırılan yollardansa genişliğinin ikinci sınıf yolların genişliğine, ikinci sınıftan ise üçüncü sınıfın genişliğine indirilmesi belirtilmiştir.

Madde 7. Yolların yağmurun yağması ile çamur olan yerlerine ufak kırma veya büyük kesme taştan kaldırım yapılması ve kaldırımın kalınlığı birinci sınıf ve ikinci sınıf yollar da yirmibeş cm., üçüncü sınıf yollarda da onbeş cm. olması gerektiği

¹⁴ 1 arşın =68 cm.

¹⁵ Bayındırlıkta 60. Yıl, Ankara, Bayındırlık Bakanlığı, 1983, s.23.

vurgulanmıştır. Ayrıca bundan başka akarsuların geçtiği istikamette yapılan yollara köprü yapılması zorunlu kılınmıştır.

Madde 9-16. Yolların yapımı ve bakımının külfyeti, birinci ve ikinci sınıf yollarda devlet ile halka, üçüncü ve dördüncü sınıf yollarda ise sadece halka yüklenmiştir. Yolların onarılmasına nezaret etmek için her sancağa bir mühendis atanması, bu mühendisin emrinde bir yardımcı mühendis ile yeterince amele reisleri bulundurulması ve mümkünse, her kaza için en az bir amele reisi atanması kararlaştırılmıştır. Mühendisler, mühendis okulu stajyerlerinden ve Harp Okulu subaylarından veya köprü ve kaldırım mühendislerinden seçilip atanacaktır.

Yollarda çalışma yükümlülükleri konusunda şu kurallar getirilmiştir: Bir bölgenin halkından mülk sahibi olanlar veya vekil bulunanlar, o mülkte kiracı olarak yaşayan kişi, turuk-u umumiye yollarında belirlenen süre dahilinde ücretsiz çalışmakla yükümlüdür. Bundan başka bir kişinin aile fertlerinden veya hizmetkârlarından olup, o yerde oturan ve onsekiz yaşından yukarı, altmış yaşından küçük olup, hasta ve mazereti bulunmayan her kişi, kendi şahsı için ücretsiz çalışmaya mecbur kılınmıştır. Her türlü yük ve binek hayvanı da yükümlülük kapsamına alınmıştır.

Madde 17. Bütün devlet memurları, imamlar, hocalar, onsekiz yaşından küçük altmış yaşından büyük olanlar, cemaatlerin temsilcileri, yollarda çalışması gerekenlerin defterlerini tutanlar yollarda çalışma yükümlülüğünden muaf tutulmuşlardır.

Madde 18. Belirlenen günlerde yolda çalışmaya zamanı olmayanlar, para karşılığında birini kendi adına çalıştırabilecektir. Bundan başka bir mahaldeki halkın tümü ya da ayrı ayrı her bir şahıs, kendisinin yerine ücretle tutacağı birini çalıştırabilir. Ameleye verilecek paranın bedeli, asıl yükümlünün bir günde yapacağı yere göre mühendis tarafından belirlenecektir.

Madde 19. Bedeni çalışma yerine para verilmek istenirse, verilecek miktar gerek şahıslar için gerek hayvanlar için Osmanlı Devleti tarafından tespit edilecektir. Toplanan paralar il, sancak ve kaymakamlık bulunan kazalarda bir hükümet memurunun idaresinde bir sandığa konulacaktır. Bu paralardan mahalli idareler ve sandık memurları sorumlu tutulacaktır.

Madde 20-21. Yüklümlülük şekline gelince; Birinci ve ikinci sınıf yollarda çalışmaya bütün Osmanlı halkı mecburdur. Yapılacak iş her şahıs ve hayvan için, beş yıl süresince birbirini takiben yirmi gün çalışmaktan ibarettir. Şahıslar bizzat çalışma veya bedelini ödeme konusunda serbesttir. İş süresi her yıl mayıs ayından kasım sonuna kadar olup, çalışanlar cuma ve pazar günleri tatil yapacaklardır.

Madde 25. Bedenen veya bedelini ödemek koşuluyla yirmi gün çalışmış olan kişiye sorumlu mühendis tarafından düzenlenen ve hangi kazadan olduğunu açıklayan bir belge verilecektir.

Madde 28. Üçüncü ve dördüncü sınıf yollarda çalışma şekli her kaza için ayrıca belirlenmiştir. Çalışma programı kazada görevli mühendis tarafından belirlenir.

Madde 29. Üçüncü ve dördüncü sınıf yolların yapımı ve tamiri için gerekli alet ve malzeme kazalar tarafından karşılanacaktır.

Madde 30. Bir kaza tüzük gereğince yapması gereken yol miktarını herhangi bir mazeret göstermeksizin inşa etmediyse o ilin valisi tarafından o yolun yapılmasına mecbur tutulacaktır.¹⁶

1866 yılında çıkarılan tüzüğün bir benzeri de 1870 yılında çıkarılmıştır. Çıkarılan bu tüzükte de yollar dört sınıfa ayrılmış, ancak sınıflandırma da metrik sistem kullanılmıştır. Farklılık arz eden bazı maddeleri şöyledir.

Madde 10. Yollarda çalışma yükümlülüğünden muaf olanlara, mektep ve ders hocaları, sakatlar, silah altında bulunan askerler ve zaptiyeler eklenmiştir.

Madde 11. Çalışma zamanı, ticareti ve ziraatı tehlikeye uğratmayacak şekilde düzenlenecek ve bu konuda halka baskı yapılmayacaktır.

Madde 12. Yüklümlünün oturduğu yer ile çalışma yaptığı yer arasındaki uzaklığın her saati için %5 çalışması gereken günden indirim yapılacaktır.

Madde 15. Çalışılacak yola oniki saatten fazla uzaklığı olan yerlerden zorunlu olmadıkça çalışma yükümlülüğü istenmeyecektir.

¹⁶ Faik Alkan, "Yeni Türkiye Devletinin Bayındırlık Politikası(1920-1933)," basılmamış yüksek lisans tezi, Eskişehir Anadolu Üni., Sos.Bil.Fak), s.26. Ayrıntılı bilgi için Bkz. Düstur, 1.Tertip, C.1, s.247.

Karayollarının gelişmesi için 1870 yılından sonra, 1879, 1910 ve 1913 yıllarında yeni düzenlemelere ihtiyaç duyulmuştur. Bu düzenlemelerden biri olan 1913 yılında, dört sınıf yoldan birinci sınıf olanı turuk-u umumiye (devlet yolu) olarak, diğerleri ise turuk-u hususiye (il yolları) olarak isimlendirilmiştir. Turuk-u umumiye'den olan yollar, genel bütçedeki ödenek ile, turuk-u hususiye'den olan yollar ise İl özel İdarelerinin bütçesinden yapıldığı için, turuk-u hususiye'den olan bir yolun, turuk-u umumiye sınıfına geçişi, ancak kanun ile mümkün olmaktadır.

Milli mücadele dönemlerine gelindiğinde 1913 yılında çıkartılan Yol Vergisi Kanunu, ülkenin içinde bulunduğu ekonomik durumda göz önüne alınarak yeniden düzenlenmiştir. 21 Şubat 1921 tarihinde kabul edilen kanunla yükümlülük bedel olarak düşünülmüş, böylece bayındırlık yatırımlarına kaynak yaratılması hedeflenmiştir.

Kanunun getirdiklerini özetlersek; onsekiz-altmış yaş arasındaki her erkek, yol vergisi ile yükümlü tutuluyordu. Sakatlıklarını doktor raporuyla kanıtlayanlar, fakirler, askerliklerini yapmakta olanlar, işçi toplama işlemiyle uğraşan imamlar ve muhtarlar bu vergiden muaftırlar.

Belirlenen yol vergisini nakit olarak ödemeye gücü olmayanlar, bu yükümlülüklerini buldukları yerin idare amirleri tarafından belirlenen ve buldukları yerlere mesafesi üç saati geçmeyen, il yolları ve mahalli yol inşaatlarında bedenen çalışarak yerine getirebilirler.¹⁷

Alınan bütün tedbirlere rağmen Osmanlı İmparatorluğu döneminde sağlıklı bir ulaşım alt yapısı oluşturulamamıştır. Osmanlı padişahlarının kafasında daima orduları en kısa yoldan harp alanına ulaştırma düşüncesi vardı. Yükselme dönemlerinde bu maksatla yaptırılan yollar, ilerleyen zamanlarda iktisadi hedeflere yönlendirilemediklerinden dolayı terkedilmişlerdir.

Osmanlı İmparatorluğu zamanında yolların yeterince gelişmemesinin çeşitli sebepleri vardı. Bunların en önemlisi devletin yol yapımına yeterince para ayırmamasıdır. Karayolları yapımı için yabancı sermaye beklenmiş, ancak bu dönemde karayollarına yabancı yatırımcıların da ilgisi olmamıştır. Yabancı

¹⁷ Düstur, C.2, s.623.

yatırımcılar daha çok kendi çıkarlarına ve emperyalist politikalarına uygun olan demiryolları ile ilgilenmişlerdir.

Karayollarının gelişmemesinin en önemli sebeplerinden biri de motorlu taşıtların ülkede yok denecek kadar az olmasıdır. Yollarda hayvanla çekilen taşıtlardan başka vasıtaya rastlanmazdı. Müdafa-i Milliye Vekaleti'nin 1923 yılında yaptığı araştırma sonucuna göre, Anadolu'da 300 bin kadar araba ile 350 bin kadar kağrı mevcuttu. Taşıma ve nakliye işlerinin büyük kısmı hayvanlarla yapıldığı için karayollarının bakımına da fazla önem verilmemiştir.¹⁸

Milli Mücadele döneminde de yatırımda öncelik askeri ihtiyaçlara verilmiştir. Yeni yol yapımı yerine sadece orduların kullanacağı yolların bakımıyla yetinilmiştir. Cumhuriyetin ilanından önce kurulan hükümetlerinde bozuk ekonomik düzen sebebiyle yolların yapımı için çok az bir miktar ayırabildiğini düşünürsek durumun hiçte iç açıcı olmadığı görülmektedir. Osmanlı Devletinden Türkiye Cumhuriyetine geçen yolların uzunluğu 18.335 km. olarak hesap edilmektedir. Bu yolların 13.885 km. si bozuk ve baştan başa tamire muhtaç, 4.450 km.si de toprak yoldur. Cumhuriyetin ilk yılında bu yolların sadece 6.943 km.si her mevsimde geçit veren yol niteliğindedir.¹⁹

2. Limanlar

Osmanlı İmparatorluğu'nda, limanlar çok az sayıda bulunmaktaydı. Olanlarında yükleme ve boşaltma kapasiteleri yok denecek kadar azdı. Osmanlı İmparatorluğu, diğer alt yatırımlarda olduğu gibi limanlara da fazla para ayırmamıştır. Limanlar konusunda ilk çalışma Hasan Fehmi Paşa'nın Nafia vekaleti yıllarında hazırladığı layihada atılmıştır. Layihada ilk olarak büyük limanların inşaatına ve daha sonrada iskele ile barınma limanlarının inşaatına yer verilmiştir.

a) Büyük Limanlar

¹⁸ Eldem, s.188.

¹⁹ C.Orhan Tütengil, İçtimai ve İktisadi Bakımdan Türkiye'nin Karayolları, İstanbul, 1961, s.19.

Layihada, büyük sermaye gerektiren aşağıdaki limanların yabancı sermaye tarafından yapılması gerekliliği belirtilmiştir. Hasan Fehmi Paşa'nın layihasında yer alan büyük limanlardan bugünkü sınırlarımız içerisinde kalanlar ele alınacaktır.²⁰

1.Trabzon Limanı: Trabzon'da Karantina kayasının bulunduğu yerden doğuya doğru oniki metre derinliğinde 800 metre uzunluğunda dalgayı kesecek bir set inşası ile bir de El – Use kayasından başlayarak sette nispetle boyuna uzun olmak şartı ile 5000 metre uzunluğunda bir rıhtım yolcu ve eşya taşımaya imkan veren limanın inşaatı gereklidir.

Trabzon limanı kayalıklardan ibarettir. Senelik ihracatı ve ithalatı 250 bin ton olan bu liman için 434.782 lira altmış kuruş lazımdır.

2.Samsun Limanı: Limanın kuzey batı rüzgarlarından korunması için Fenerin yakınından başlayan iki-üç metre derinliğinde doğuya doğru uzanan bir settin inşası lazımdır. Senelik ihracat ve ithalatı 310 bin tonu bulan bu limanın inşaatına 260.869 lira elli altı kuruş gerekmektedir.²¹

3.Sinop Limanı: Doğal bir yapıda olan bu limanda malların yüklenip boşaltılacağı rıhtım ve iskelelerin inşaatına gereksinim vardır. Senelik ihracat ve ithalatı 113 bin ton olan bu limanda rıhtım ve iskelelerin inşaat masrafı 86.956. lira elli iki kuruş tahmin edilmektedir.

4.Yumurtalık Limanı: İskenderun boğazından dalga getiren güney doğu rüzgarlarından limanın korunması için bir settin uzatılması ve sahil boyunca denizin temizlenmesi ile rıhtım ve iskelelerin inşası lazım gelmektedir. Bu liman orada bulunan en güzel ve korunaklı yerde inşa edilecek olmasına karşın kışın Ceyhan Nehrinin getirdiği kumlarla dolduğundan bu durumun ortadan kaldırılması için Ceyhan Nehrinin Karataş burnunun ötesinde denize dökülmesi sağlanmalıdır. Bu işler ve limanın inşaatı için 130.434. lira yetmiş sekiz kuruş gerekmektedir.

b) İskele ve Barınma Limanları

1.Rize Limanı: Bu limanın batıdan esen rüzgarlardan korunması için doğu yönünde oniki metre derinliğinde, 600 metre uzunluğunda bir sete ihtiyaç vardır.

²⁰ Celal Dinçer, "Osmanlı Vezirlerinden Hasan Fehmi Paşa'nın Anadolu'nun Bayındırlık İşlerine Dair Hazırladığı Layiha," TTK.Belgeler, V.VIII/9-12, s.153-233.

²¹ Alkan, s.124-126.

Yapılacak set sayesinde gemilerin yanaşabileceği 330 metre uzunluğunda ve sekiz-on metre genişliğinde bir liman yapılmış olacaktır. İnşaat için 173.913 liraya ihtiyaç vardır.

2.Tirebolu Limanı: Dalgaları kesecek doğal kayalıklar olduğundan bunların üzerine 200 – 300 metre uzunluğunda bir rıhtım yapıldığı zaman gemilerin barınmasına yetecek derece ıslah edilmiş olacaktır. Gerekli para 43.478 liradır.

3.Giresun Limanı: Limandan önce Giresun'a bir deniz fenerinin yapılması lazımdır. Giresun'un yıllık ihracat ve ithalatı yaklaşık olarak 28.000 ton olduğu göz önüne alınırsa limanın inşaatı için 16.956 lira 52 kuruşa gereksinim vardır.

4.Ordu Limanı: Doğudan batıya doğru tahminen 200 metre uzunluğunda bir set rıhtım ile iskelenin inşası şarttır. Masraf 43.478 lira olarak tahmin edilmiştir.

5.Ünye Limanı: Taşkonak burnundan doğuya doğru bir rıhtım ile iskelenin inşası gereklidir.

6.Terme limanı: terme nehrinin denize döküldüğü yerde bir limana ihtiyaç vardır. İhtiyaç duyulan para 21.739. liradır.

7.İnebolu Limanı: Doğu yönünde bir set rıhtıma ihtiyaç vardır. İnebolu'nun senelik ihracatı ve ithalatı 295.000 ton olduğundan bu liman inşaatı için 86.956. lira gereklidir.

8.Bartın Limanı: Senelik ihracat ve ithalatın 25.000 ton olduğu bu yerdeki inşaat için 21.739 liraya ihtiyaç vardır.

9.Mudanya Limanı: Bir set ile rıhtım ve iskelelerin inşaatı lazımdır. İnşaatlar için gerekli masraf 65.217 liradır.

10.Bandırma Limanı: Bir set ve vapurlar için iskeleye ihtiyaç vardır. Gerekli masraf 22.000 liradır.

11.Mersin Limanı: Senelik 110.000 ton ihracata ve ithalata sahip bu yer için güney doğudan esen rüzgarlardan mevcut iskeleyi korumak için 65.217 lira gereklidir.

12.Karataş Limanı: Kayalar üzerine bir set ile iskele inşaatına ihtiyaç vardır ve inşaat için 43.478 liralık bir harcama tahmin edilmektedir.

13.İskenderun Limanı: İhracat ve ithalat kapasitesi senelik 130 ton olan ve mevcut set ile rıhtımın onarılması gereken limanın inşaatına 86.956 lira gereklidir.

14. Trablus – Şam Limanı: Bir set ile rıhtım ve iskelenin inşaatına ihtiyaç vardır. Bunun için 65.217 lira harcanması gerekmektedir.

Yukarıda yapılması belirtilen çalışmaları değerlendirdiğimizde sonucun karayolları ve diğer bayındırlık alanlarından farklı olmadığı görülür. İmparatorluk zamanında yabancılar limanlara fazla ilgi göstermemişler dolayısıyla sermaye yatırımları istenilen düzeyde değildir. Osmanlı İmparatorluğu'nda liman inşaatlarına en fazla yatırım Fransızlar tarafından yapılmıştır. Fransız yatırımcılar, İzmir liman ve rıhtım inşaatını, Selanik liman inşaatını ve İstanbul'da liman ve rıhtım inşaatını yapma ve işletme imtiyazını almışlardır.²²

3. Su İşleri

Cumhuriyet kurulmadan önce yurdumuzda su işleri ile meşgul olunmamıştır. Tabii akarsuların rejimi, göller, bataklıklar, iklim vaziyetleri, yağmur yağışları incelenmemiştir. Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarına yayılmış olan Osmanlı İmparatorluğu'nun kuruluşundan Meşrutiyete kadar geçen dönemlerinde su işleri bir program dahilinde ele alınmamış genellikle halk tarafından yapılmaya çalışılmıştır.²³ Yapılan çalışmalar çağın tekniğine uygun olarak yapılmadığından önüne geçilmez tehlikelerin meydana gelmesine sebebiyet vermiştir. Devlet işleri olarak bir su siyaseti güdümediğinden yapılan girişimler ufak ve yerel hareketlerle sınırlı kalmıştır.

İmparatorluk merkezi olan İstanbul'un ve diğer nüfusu çok olan bazı büyük şehirlerin içme sularını temin için evkaf eli ile yapılan ve genellikle zengin bazı şahıslar tarafından hayrat olarak yaptırılan mahalli eserler vardır. Şahsi gayretlerle bakımlarına dikkat edilen su yolları ve bentler gibi tesisat ayrı tutulursa ülkenin sağlığı, ekonomisi ve çiftçiliği yönünden bir tek su işine rastlanmaz. İmparatorluğun sonlarına doğru yapılmaya çalışılan su işleri de, geniş imparatorluk sınırları içinde İşkodra'nın Boyana, Drina nehirleri, Irak seddeleri, Yemen, Hicaz su yolları gibi Anadolu ile alakası olmayan yerlere yapılmıştır.²⁴

²² Pamuk, s.148.

²³ Hakimiyeti Milliye, 29 Birinci Teşrin, 1933.

²⁴ 15. Yılda Nafia Dergisi, Özel Sayı, 1938, s.360.

İmparatorluk zamanında yapılan su işlerinde esas gaye yurdun imar ve ihyası olmamıştır. Genellikle siyasi etkiler hakim olmuş ve her girişim, kapitülasyonlardan ve sarayın zaaflarından istifade etmeyi amaç edinen yabancıların menfaatleri doğrultusunda yapılmıştır.

Yabancılar tarafından yapılan su işleri arasında yalnız, Konya Ovasının sulama şebekesi yurdumuz sınırları içerisinde kalmıştır. Sonuç olarak Osmanlı İmparatorluğu zamanında ihmal edilen su işlerinin düşünülmesine Meşrutiyetle başlanmıştır. Ancak bu girişim bir başlangıç olmaktan öteye geçememiştir. Su işlerinin bir devlet programı olarak ele alınıp, gerekli girişimlerin yapılması Cumhuriyetin kuruluşu ile başlamış ve her alanda olduğu gibi kısa zamanda büyük işler yapılmıştır.

C. İzmir İktisat Kongresi ve Atatürk'ün Bayındırlık İşleri Hakkındaki Görüşleri

Ankara Hükümeti, İstanbul hükümetinin Nafia Nezareti (Bayındırlık Bakanlığı)'ne karşılık, Ankara'da yeni bir Nafia Vekaleti kurmuştur. Bayındırlık işleri açısından 1920 - 1923 yılları, ulaştırma ve ekonomik faaliyetlerin devamını sağlamak için çaba sarfedilen yıllar olmuştur. Kurtuluş Savaşı'nda orduyu cepheye en kısa zamanda sevk edebilmek, köyleri ve kasabaları birbirine bağlayarak ekonomik ilişkilerin devamını sağlamak yeni kurulan bakanlığın görevleri arasında yer almaktaydı.

Milli Mücadelenin kazanılmasından sonra, yapılan bu mücadelenin kalıcı olmasının tek yolunun iktisadi gelişme olduğunu düşünen Atatürk, bu düşüncesini derhal uygulamaya geçirmiştir. Ülkenin iktisadi problemleri ve çözüm yollarının tespiti amacıyla 17 Şubat - 4 Mart 1923 tarihlerinde İzmir İktisat Kongresi yapılmıştır. Kongrenin açış konuşmasında "*Bence yeni devletimizin bütün esasları, bütün programları iktisat politikasından çıkmaktadır.*"²⁵ diyerek iktisadın millet hayatındaki önemini belirtmiştir.

²⁵ Atatürk, *Söylev ve Demeçler*, C.II, s.103.

Kongreye, ülkenin çeşitli yerlerinden çiftçi, tüccar, sanayici ve işçi temsilcilerinden 1135 delege katılmıştır.²⁶ Bu delegeler her konuda görüşlerini ve isteklerini dile getirmişlerdir. Kongrede bir ülkenin gelişmişliğinin en önemli göstergesi olarak görülen ulaştırma meselesi oldukça geniş bir şekilde ele alınmıştır.

Kongreye katılan çiftçi, tüccar ve sanayi gruplarının temsilcileri ulaştırma alt yapısıyla ilgili isteklerini dile getirmişlerdir. Çiftçi grubu “ memleketin her tarafının mümkün olduğu kadar kısa bir zamanda örümcek ağı gibi medeni nakliye araçları ile donatılmasını” tüccarlar, “demiryolları inşasının hükümetçe bir program olarak kabulünü” sanayiciler ise,“Türkiye'nin demiryollarına sahip olmasını ve sanayi merkezleri olan Büyükşehir ve limanlarla dahilindeki kasabalar arasında demiryolu veya şose yollar vasıtasıyla ülke içerisindeki ulaşımın acilen geliştirilmesini” istemişlerdir.²⁷

Yeni Türkiye Cumhuriyeti yöneticileri iktisat kongresinde alınan kararlar doğrultusunda, ülkenin birlik ve beraberliğini sağlamlaştırmak için, en iyi yolun ulaştırma hizmetlerinde şebekenin genişletilmesi görüşünden hareketle, başta demiryolları olmak üzere çalışmalara başlamıştır.²⁸

*“Uçurum kenarında yıkık bir ülke...türlü düşmanlarla kanlı boğuşmalar...yıllarca süren savaş...ondan sonra, içeride ve dışarıda saygı ile tanınan yeni vatan, yeni sosyete, yeni devlet ve bunları başarmak için arsız devrimler...”*²⁹

Milli Mücadeleyi başarıyla sona erdirip, Osmanlı İmparatorluğu kalıntıları üzerinde çağdaş bir devlet kurmayı hedefleyen Atatürk, bayındırlık işlerine verdiği önemi her yıl meclis açış konuşmalarında dile getirmiştir. Bu konuşmalarından Atatürk'ün bayındırlıkla ilgili görüşleri ortaya çıkmaktadır.

Atatürk'e göre bayındırlık işleri, bir ülkenin yol, demiryolu, köprü ve liman gibi ekonominin temelini teşkil eden ulaşım sorunlarının çözüme kavuşturulması olduğu gibi, halkın sağlığını tehlikeye atan bataklıkların ve göllerin kurutulması gibi konuları da kapsamaktadır.

²⁶ Afet İnan, *İzmir İktisat Kongresi 17 Şubat - 4 Mart 1923*, Ankara, TTK, 1989, s.12.

²⁷ Gündüz Ökçün, *Türkiye İktisat Kongresi*, Ankara, 1981, s.396.

²⁸ *Demiryolları Mecmuası*, 1928, C.VI, s.186.

²⁹ Atatürk, *Söylev ve Demeçler*, s.398.

Konuşmalarının büyük çoğunluğunda bir ülkenin bayındır hale getirilmesinin hemen çözülebilecek bir sorun olmadığından, bunun için iyi planlanmış bir programa, ısrarlı ve devamlı bir çalışmaya ihtiyaç olduğundan bahsetmiştir.

Bayındırlık işlerinin büyük sermayeye ihtiyaç gösterdiğini düşünen Atatürk, bu işlerin yapımında devletin öncülük etmesini ve ilerleyen zamanlarda karlılık durumlarına göre şirketlere devredilebileceğinden söz eder. Konuyla ilgili olarak gelişmiş ve gelişmekte yabancı ülkelere bakıldığında da durumun farklı olmadığı görülür.

Atatürk'e göre bayındırlık işleri, bir devletin en önemli emniyet, iktisat ve ülke savunması araçlarıdır. Memleket demiryolları ve şose yollar ile rlmelidir. Böylece emniyet ve asayiş kolaylaşır. Memleketin ücra köşelerinde huzurla çalışmak isteyen halkın güvenliğinin sağlanması için sadece o bölgenin yerel kolluk güçleri yeterli olmayabilir. Bu durumda güvenliğin sağlanması için gerektiğinde askerlerin bölgeye süratle ulaşabilmesi sağlanmalıdır. Bu sağlandığında ülkedeki huzur ortamı kurulur ve hain düşüncede olanlar kötü emellerine ulaşmadan bastırılmış olur.

Demiryolları ve yollar sayesinde memleketin bir bölgesinde az bulunan veya hiç bulunmayan yiyecek, içecek, giyinecek, kullanacak maddeler ve inşaat malzemesi diğer bölgelere ulaştırılır. Böylece hem insanların mağduriyeti giderilerek mutlu olmaları sağlanır, hem de ticaret hayatı canlanır ve ülke ekonomisine katkıda bulunur.

Demiryolları ve şose yollardan başka yabancı ülkelerle ticareti genişletmek, ülkemizde yetişen fazla ürünleri ihraç, ihtiyaç duyulan ürünleri ithal edebilmek açısından limanların da önemi büyüktür. Bu sebeple rıhtım, ambar, silo, vinç gibi şeylerle kuvvetlendirilmış limanlara çok ihtiyaç vardır.

Atatürk konuşmalarında Bayındırlık Bakanlığının yapması gereken görevlere sıklıca değinmiştir. Bunları kısaca özetlersek;

Ülkenin şose ve köprülerinin yapılması,

Devletin geleceğini koruyacak demiryolları programının sürdürülmesi,

Limanların ve dalgakıranların yapılması,

Başta Ankara olmak üzere şehirlerimizin çağın gereklerine göre imar edilmesi,

Sulama, kurutma, su baskını neticesindeki zararlardan korunmağa ait su inşaatının yapılması ve yapılan bütün bu çalışmaların büyük bir titizlikle korunması.

Atatürk'ün 1923-1938 yılları arasında, T.B.M.M. açılışlarında bayındırlıkla ilgili konulardan, karayolları, barajlar ve limanlar ile ilgili bölümler EK-8'de sunulmuştur.

II. 1923-1929 ARASI BAYINDIRLIKTA GELİŞMELER

A. Hükümetlerin Bayındırlık Programları

Seçimlerle kurulan ikinci dönemin başında 14 Ağustos 1923'den Cumhuriyetin ilanına kadar Ali Fethi Bey başkanlığında bir hükümet kurulmuştur. Hükümetin bayındırlıkla ilgili kısımları şöyledir.

“Savaş zamanında bayındırlık işlerine çok az masraf edebildik. Yollarımız, köprülerimiz tamire muhtaç olduğu gibi, bir çok limanımız hala yapılmamış ve bir çok nehrimiz, civarındaki arazi için servet kaynağı olacağı yerde, bakımsızlık yüzünden o arazi için felaket sebebi olmuştur.”

“...Yaşamak ve ekonomik gelişmeyi sağlamak için, bayındırlık işlerine dört elle sarılmak mecburiyetindeyiz. Bayındırlık işleri için ödeneği artırarak şoşeler ve köprüler yapılacak, limanlar ve nehirler için etütler hazırlanacaktır.”³⁰

Bayındırlık alanında yapılacak faaliyetleri bir hükümet programı olarak ilk kez 22 Kasım 1924 de Fethi Bey (OKYAR) başkanlığında kurulan hükümette görmektediriz.

Programda, baştanbaşa harap Türkiye'nin imarı konusunda en önemli yerin Ankara olduğu şöyle ifade edilmiştir,

“Devletimizin yönetim merkezi olan Ankara şehrinin halen acil olan ihtiyaçlarını ve gelecekte medeniliğin gerektirdiği ihtiyaçlarını tatmin edecek bir imar seviyesine yükseltilmesi için yapılacak mali fedakarlıkların, tam yerine sarf edilmesi ve Türkiye Cumhuriyetinin, Türk Milletinin şerefiyle uygun düşeceği kanaatindeyiz.”³¹

Cumhuriyetin kurulmasıyla birlikte başkent seçilen Ankara, sürekli artan nüfusu ve giderek genişleyen kent ve ülke çapındaki merkez fonksiyonları nedeniyle günümüze kadar artarak yoğunlaşan bir yapılaşmaya sahne olmuş, bu yapılaşmada kullanılan mimari biçimleme yöntemleri yalnızca kentin bildiğimiz mimari estetiğini gerçekleştirmekle kalmamış, çağdaş Türkiye'nin merkezindeki gelişmelere ayak uydurmaya çalışan Anadolu kentlerine de güzel bir örnek teşkil etmiştir.³²

³⁰ Nuran Dağlı – Belma Aktürk, *Hükümetler ve Programları*, C.I, Ankara, 1988, s.16.

³¹ N.Mutlu Yücel, *Bayındırlık Bakanlığı Tarihi 1920-1988*, Ankara, 1989, s.48.

³² Yıldırım Yavuz, “1923-1940 Arası Ankara’da Mimari,” *Ankara Ankara Dergisi*, 1994, s.37.

Dönemin ekonomik yapısının da etkilediği kentin gelişim sürecinde yer alan yapılar, genel çizgileriyle Prof. Hermann Jansen tarafından planlanmış olmakla birlikte, yerli ve yabancı bir çok mimarın günümüze yansıyan çizgilerini taşımaktadır.³³

Fethi Bey hükümet programında bayındırlık hizmetlerine ilişkin kısımları ayrıntılı olarak anlatmıştır.

“Karadeniz’den Şark vilayetlerimize doğru yapılacak demiryollarının inşasını temin edecek tedbire tevessül etmek vazifemizdir. Yol ve köprülerin inşasını, sıhhati umumiye-yi ve dolayısıyla iktisadi milliyi pek ziyade alakadar eden bataklıkların kurutulmasını ve ticaretgah limanlarımızın yapılmasını görmenin ne kadar derin bir ihtiyaca ve ne kadar hararetli bir arzuya makus olduğumu zikre hacet göremem. Bu ihtiyaçtan bütçenin istitaatı haricinde kalmak suretiyle gayri kabil tatmin olanlarının, ecnebi sermayelerinden istifade edilerek teminini daima göz önünde bulunduracağız. Menafii umumumiyeye hadim olacak ecnebi sermayesine azami teshilat ve teminat irayesi Meclisi Alice muvafık bir hattı hareket telakki edilir kanaatindeyiz.”³⁴

Bu programda gözümüze çarpan en önemli husus, ülkenin yok denecek düzeyde olan altyapı ve bayındırlık hizmetlerine önem vermekte ve bu hususta gerekirse yabancı sermayeden faydalanma eğilimindedirler.

Yenilenen seçimler neticesinde 1927 yılında İsmet Paşa tarafından hükümet kurulmuştur. İsmet Paşa meclis kürsüsünden hükümet programını 1 Kasım 1927 tarihinde okumuştur. Hükümet programında bayındırlıkla ilgili kısımlar şu şekilde anlatılmıştır;

“...hükümetin nafia işlerine bilhassa ehemmiyet vermekte olduğunu bilmem tasrihe lüzum var mıdır. Cumhuriyet ilk gününden itibaren başlıca vazifesi imar ve ümran olduğunu idrak etmekte tehir etmedi. Önümüzdeki sene Nafia Bütçesini 32 milyon göreceksiniz. Bütçeden tedarik olunabilecek vasıtaları gelecek seneler için de müdafai memlekete tahsis etmek fikrindeyiz. Ümit ederim ki bu sene yalnız altı istikamette işleyen şimendifer inşaatının gelecek senelerde daha başka işlemesine nafianın bilhassa su işlerinde ve diğer imar yollarında da faaliyet göstermesine imkan bulacağız.”³⁵

Kuruluş yıllarında yapılan bütün iyi niyetli girişimler ve hazırlanan programlar istenen neticeyi vermemiştir. Bu başarısızlığın ana nedeni 1929 yılında baş gösteren “Dünya

³³ Jansen Planı Ek-9’dadır.

³⁴ Vakıf, 28 Teşrisani 1924.

³⁵ Nuran Dağlı – Belma Aktürk, s.37.

Ekonomik Buhranı” olmakla birlikte, sermaye ve teknik bilgi yetersizliği, teknolojik gerilik, iş tecrübesinin azlığı da etkili olmuştur.

Bütün bu girişimlerin başarısızlıkla sonuçlanması beraberinde liberal sisteme olan güveni sarsmış ve devletin daha müdahil olduğu devletçi politika ön plana çıkmıştır.

Ekonomi de “Devletçilik” prensibini ilke olarak tespit eden Atatürk, 10 Mayıs 1931’de C.H.P programına ve 5 Şubat 1937 tarihinde de Anayasanın ikinci maddesine koydurmuştur.³⁶

B. Bütçelerde Bayındırlığa Ayrılan Paylar

1. 1923 Yılı Bütçesi

Ulusal Mücadelenin bitip Cumhuriyetin kurulduğu ilk yıl olan bu mali yılda bütçe zamanında hazırlanamamıştır. Bütçelerin zamanında hazırlanamaması milli mücadele döneminin de en büyük problemlerindendi. Savaşın bitmesiyle ülkede bayındırlık işlerine ağırlık verilmiştir. Ekonomide yaşanan sıkıntılara rağmen bayındırlık bütçesi mümkün olduğunca geniş tutulmuştur. 1923 yılında bütçeye bayındırlık harcamaları için 2.018.001 lira konulmuştur.³⁷

2. 1924 Yılı Bütçesi

Cumhuriyetin ilanından önce devlet işleri avans kanunları ile yürütölmekteydi. Bu süreç 28 Şubat 1924’e kadar devam etmiştir. Cumhuriyetin ilanı ile düzenli bir devlet yapısına geçilmiş olduğundan, mali işlerinde bir düzene sokulması kararlaştırılmıştır. Gelir ve giderlerin sağlıklı bir şekilde tespiti ve bunların dengelenmesinden oluşan bir bütçenin 1924 mali yılı içinde yürürlüğe konulması planlanmıştır. İki aylık bir gecikmeyle çıkarılan bütçenin toplamı 140.433.369.80 liradır³⁸

Oluşturulan bütçeden bayındırlık işleri için 17.385.888 TL. ayrılmıştır. Ayrılan miktar bütün olarak ele alındığında Milli Savunma Bakanlığının ardından ikinci

³⁶ Afet İnan, Devletçilik İlkesi ve Türkiye Cumhuriyeti’nin Birinci Sanayi Planı, Ankara, TTK, 1993, s.15.

³⁷ T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, D.I, C.II, s.717-721.

³⁸ Yücel, s.49.

sırayı almaktadır. Bütçe görüşmelerinin büyük bir bölümü demiryollarının yapımı ve satın alınması üzerine yoğunlaşmıştır. Görüşmeler esnasında söz alan Kastamonu milletvekili Halit Bey, alınması düşünülen Anadolu Hattının maliyetinin otuz beş milyon lira tutacağını, yapılması planlanan diğer hatlara engel olmaması açısından hattın satın alınmamasını savunmuştur.³⁹

Görüşmeler esnasında söz alan Trabzon milletvekili Muhtar Bey, öncelikle ayrılan bütçenin büyüklüğünden duyduğu memnuniyeti dile getirmiştir. Ancak bütçenin ağırlığının demiryollarına verildiğini, yolların yapımı için ayrılan 1.800.000 liranın çok yetersiz olduğunu söylemiştir. Yolların tamamının yapılması için gereken paranın 95.000.000 lira olduğunu belirten vekil, bütçenin bir kısmı ile yolların inşa ve takviyesi için silindir sipariş ettiğini geriye kalan kısmıyla da şartları itibariyle önem arz eden yollara öncelik verdiğini söylemiştir.⁴⁰

3. 1925 Yılı Bütçesi

Gecikmeli olarak hazırlanan bütçenin büyüklüğü 183.932.767,10 liradır. Bütçede bayındırlığa ayrılan pay ağırlık demiryollarında olmak üzere 19.667.285 liradır. Görüşmeler esnasında söz alan Trabzon Milletvekili Muhtar Bey, ülkenin geri kalmışlığının en önemli sebebinin Osmanlı İmparatorluğu döneminde bayındırlık işlerinin çok ihmal edilmesinden kaynaklandığını söylemiştir. Cumhuriyet devrinde mutlaka bu sorunun çözülmesi gerektiğini vurgulamıştır. Harpten yeni çıkılmasına rağmen memleketin şartlarına göre değerlendirildiğinde büyük bir bütçe çıkarıldığını belirten Muhtar Bey, buna rağmen ayrılan bu miktar para ile memleketin imarı için uzun senelerin gerektiğini üzümlere belirtmiştir.⁴¹

Bakanlığa ayrılan bütçenin demiryolları yatırımları dışındaki paylaşımı;

Mersin Limanının keşfi ve yapımı : 500.000 TL.

Bursa,M. Kemal Paşa,Karacabey,ve Manyas ovalarının sulanmasına ait keşif ve yapım : 270.000 TL.

Amasra Limanı ikmal inşaatı : 200.000 TL.

³⁹ T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, D.II, C.VII, s.1071.

⁴⁰ T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, D.II, C.XI., s.238.

⁴¹ T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, D.II, C.XV.,s .325.

Yollar ve Köprüler	:	3.000.000 TL.
Su işleri	:	270.000 TL.

Mersin limanı için ayrılan ödenek 500.000 TL. iken 450.000 lirası geri alınmıştır.⁴²

4. 1926 Yılı Bütçesi

Türkiye Cumhuriyeti 1925 yılında kabul edilen 698 sayılı kanunla, 1341 (1925) yılı kanunu evvelinin (aralık) otuz birinci gününü takip eden günü, 1926 yılı kanunu sanisinin (ocak) birinci günü kabul ederek miladi takvimi benimsemiştir.⁴³ Aynı yıl yapılan değişiklikle mali yılbaşı 1 hazirana kaydırılmış, bütçe 24 mayıs 1926'da çıkarılmıştır. Bütçe de gider tahmini 190.103.544 lira olup, Bayındırlık Bakanlığı'na 14.279.631 lira ayrılmıştır.

Demiryolu dışında kalan yatırımlar	:	
Mersin ve Amasra limanları inşaatı	:	130.000 TL.
Yollar ve büyük köprüler için	:	2.150.000. TL.
Su işleri için	:	300.000 TL.

Bayındırlık Vekili Muhtar Bey 1926 yılı bütçe görüşmelerinde, karayollarına ayrılan paranın geçen yıla göre 840.000 TL.eksilerek 2.000.000 TL. olduğuna dikkat çekmiştir. Bu parayla ancak 200 km. yol yapılabileceğini belirten Muhtar Bey memleketin yol ihtiyacının böyle bütçelerle daha uzun yıllar karşılanamayacağını söylemiştir.⁴⁴

Cumhuriyet döneminin ilk iç borçlanma kanunu, Aralık 1926 da çıkarılmıştır. Kanunun başlığı, demiryolları ile limanlar ve su işleri için ikiyüz milyon liralık bono ihracıdır.⁴⁵

5. 1927 Yılı Bütçesi

⁴² Yücel, s.54.

⁴³ Mefahir Behlülgil, İmparatorluk ve Cumhuriyet Dönemlerinde İllerimiz 1299-1992, İstanbul, 1992, s.41.

⁴⁴ T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, D.II, C.I, s.177.

⁴⁵ Yücel, s.63.

Bu yıla ait gider bütçesi 194.454.619 lira olarak hesaplanmıştır. Bayındırlık bütçe görüşmelerine 14 Nisan 1927 de başlanılmış ve 25.723.043 lira olarak kabul edilmiştir. Bütçenin gider tahmininde küçük bir artışa karşılık, Bayındırlık bakanlığı payında önemli bir artış olmuştur. Bütçenin ayrıntıları;

Yollar ve büyük köprüler için : 1.523.402. TL.

Su işleri için : 2.043.402. TL.

Demiryolları ve Limanlar : 26.073.857. TL.

olup yine bütçenin büyük kısmının demiryollarına ayrıldığını görmekteyiz.⁴⁶

Bütçenin yatırımlar kısmında görülen diğer bir konu ise, Amasra ve İnebolu limanı için 200.000 lira ödenek ayrılmış olmasıdır.

6. 1928 Yılı Bütçesi

Bu yılın bütçesinde gider tahmini 207.169.388 liradır. Bayındırlık bütçe görüşmelerine 22 Nisan 1928'de başlanmıştır. Görüşmelerde önce Nafia Vekili Behiç Bey söz almış ve Bayındırlık işleri hakkında bilgi vermiştir. Yolların yapılması konusunda yeni bir kanun hazırlamak istediklerini, ancak bu yıla yetişmediğini belirten Behiç Bey, bu kanunun önümüzdeki yıl meclise getirileceğini söylemiştir. Bu yılki bütçeyle yapılan yollar ve su işleri hakkında bilgi vermiştir.⁴⁷ Kabul edilen bütçede Bayındırlık Bakanlığı 32.717.798 liralık bir pay almıştır. Demiryolu dışında kalan yatırımlar:

Karayolları için : 1.087.600 TL.

Su işleri için : 500.000 TL.

Amasra ve İnebolu limanı için : 200.000 TL.

Bu yıl gözümüze çarpan diğer bir hususta, demiryolları inşaatı için kredi sağlanmış olmasıdır. Burada bir Cumhuriyet Hükümetinin Lozan dan sonra yabancı sermayeye kapılarını aralamış olduğu görülür.

Yukarıda aktardığımız bütçeleri genel olarak değerlendirecek olursak, 1923 yılından 1925 yılına kadar karayollarına ayrılan ödenekte bir artış olmasına rağmen

⁴⁶ 1927 Yılı Hazine Genel Hesabı, Devlet Matbaası, s.11.

⁴⁷ T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, D.III, C.III, s.218.

bu yıldan itibaren kısmi bir azalma olmuştur. Demiryollarına verilen ağırlığın ve önceliğin görülmesi açısından aynı yıllarda demiryollarına verilen ödenekleri incelediğimizde, 1925 yılında demiryollarına ayrılan ödeneğin karayollarına yedi yılda ayrılan toplam ödenek kadar olduğu görülür.

Bütçe kanunlarında dikkatimizi çeken diğer bir hususta, yıllara göre artış gösteren bütçelerden ayrılan paylara rağmen bu ayrılan paraların tamamının kullanılamamasıdır. Karayollarına ayrılan ödeneğin baştan yetersiz olduğu bir dönemde bir de ayrılan paraların tamamının kullanılamaması yolların gelişiminin cumhuriyetin ilk yıllarında yetersiz olmasına sebebiyet vermiştir.⁴⁸

C. Bayındırlık Yatırımları

1. Karayolları

Anadolu tarih boyunca Asya ve Avrupa kıtaları arasında bir göç ve savaş yolu olarak kullanılmıştır. Eski tarihlerde büyük orduların geçtikleri yollar, ancak bir geçit temini için yapılan izlerden ibaretti, bugünkü manasıyla yol özelliği taşımıyorlardı. Anadolu'da ilk yol çalışmaları, yine bu yurdun hakiki sahipleri olan Türkler tarafından başlatılmıştır.⁴⁹

Osmanlı İmparatorluğu'nun fetih dönemlerinde Anadolu'dan doğuya gidip gelen Türk orduları, buralarda önemli yollar ve köprüler yapmıştır. Yol yapımı konusunda sağlanan olumlu gelişmeler imparatorluğun gerileme dönemlerinde devam ettirememiştir. Yapılan çalışmalar sadece birkaç çalışkan valinin yaptıkları yollarla sınırlı kalmıştır.⁵⁰ Bütün bunlara bir de harp yılları eklendiğinde Türkiye Cumhuriyeti, Osmanlı İmparatorluğu'ndan karayolu denebilecek bir şey devralmamıştır. Mevcut yollar, bugünün tekniğine uygun düşmeyen basit iz, patika,

⁴⁸ Enver Gürgözeler, "Cumhuriyet Döneminde Karayollarındaki gelişmeler(1923-1938)" (basılmamış yüksek lisans tezi Elazığ, Fırat Üniversitesi), s.30-50.

⁴⁹ Hakimiyeti Milliye, 29 Birinciteşrin, 1933, s.31.

⁵⁰ Tuna ve Bağdat valiliklerinde bulunan Mithat Paşa ile Sivas ve Aydın valiliklerinden Halil Rıfat Paşa buldukları illerde yol yapımına önem vererek günümüzde bile kullanılan yollar yapmışlardır. Bayındırlıkta 50.Yıl, s.14.

bozuk ve makadam yollardan ibaretti. İstanbul ile İzmit arasında dahi bir karayolu mevcut değildi.⁵¹

Cumhuriyet idaresini diğer konularda olduğu gibi karayolları konusunda da çok büyük atılımlar bekliyordu. Bu atılımları yapabilmek ve ülkemizi medeni ülkelerle yarışır seviyeye getirmek için, para, teşkilat ve yetişmiş insan gücüne ihtiyaç vardı. Bunlar ise 1923 yılında yok denilebilecek kadar azdı.

Ancak, Cumhuriyeti kuranlar, başta Atatürk olmak üzere başarıya ulaşacaklarına inanan cesur ve güçlü kişilerdi. Ülkenin içinde bulunduğu zor şartları biliyorlar ve acilen çözüm yolları bulmaya çalışıyorlardı. Bu maksatla daha ilk Cumhuriyet hükümetinden itibaren çeşitli tedbirler alınmış ve uygulamaya konulmuştur.

Cumhuriyet Hükümetleri ülkenin ekonomisine yapacağı katkıları da düşünerek 21 Şubat 1921 tarihinde 102 sayılı Tarık Bedeli Nakdi (Nakdi Yol Vergisi) kanununu çıkarmışlardı. Halkın düşük gelir seviyesi yüzünden istenen vergiyi ödeyememesinden dolayı, bu kanunla da karayollarında istenen gelişme sağlanamamıştır. T.B.M.M. Hükümetince, kanunun aksayan yönlerinin düzeltilmesi ve Cumhuriyet anayasasının ilkelerine göre yeniden düzenlenmesi gerekli görülerek, 19 Ocak 1925'de "Yol Mükellefiyeti Kanunu" çıkarılmıştır.⁵²

Eski kanunda öncelikle "bedel" söz konusu iken, yeni kanunda bedelden önce "bedeni yükümlülük", yani yol inşaatında çalışma öngörülmüştür. Bedeni yükümlülük, özellikle "turuk-u hususiye" denilen il yollarının yapımı içindir. Ancak bunun istisnaları da düşünülmüş ve devlet yolları için de bedeni çalışma mümkün kılınmıştır. "Turuk-u umumiye" denilen devlet yollarında, yeni inşaat ile acilen yapılması gereken onarımlar, devlet yolları ile il yolları üzerindeki büyük köprülerin yapımı ve silindirler, genel bütçedeki yol ve köprüler ödeneğinden karşılanmaktadır.

Bu kanunun önemli maddeleri şöyledir:

Madde 1. Türkiye'de oturmakta olan bütün erkekler, onsekiz yaşından altmış yaşına kadar yol mükellefiyetine (yükümlülüğüne) tabidir. Ancak sakatlığı tespit

⁵¹ Ekrem Ceyhun, *Atatürk Üniversitesi 50 Yıl Armağanı Dergisi*, C.II, Erzurum, 1973, s.159.

⁵² *Düstur*, 3T. 6C. No.46(19 Ocak 1925).

edilen fakirlerle bütün talebeler ve silah altında bulunan ordu ve jandarma erleri ve hayatta altı evladı olanlar bu yükümlülükten muaf tutulmuştur.

Madde 2. Yol yükümlülüğü, senede altı günden az ve on iki günden çok olmamak üzere, illerin genel meclislerince her sene belirlenecek süre zarfında, ortalama iş gücüne sahip bir işçinin görebileceği işten ibarettir.

Madde 3. Yol yükümlülüğü, esasen il yollarına ait bulunmaktadır. Şu kadarki, il genel meclislerinin gösterecekleri önceliğe dayanılarak, yükümlüler, devlet yollarına ait bazı inşaatta da, yükümlülük süresi içinde çalıştırılabilir. Bunun karşılığı olacak ödenek, bayındırlık bütçesinden özel idarelere aktarılır. İllerde bedenen işe başlanılacak ve sona erdirilecek günlük sürenin belirlenmesi, genel meclislere aittir.

Madde 4. Yol yükümlülüğüne tabi olan kişilerin, bu bedeni yükümlülükleri bulunduğu il sınırları içindeki oturma çevresinin, en çok sekiz saat uzaklığındaki yollarda çalışması ile sınırlıdır.

Madde 5. Yapılmakta olan il yollarına sekiz saatten uzak bulunan köylerde oturanlar, genel meclislerin kararı ile, bucak yollarında çalıştırılabilir.

Madde 6. Yol yükümlülüğü para ile de yerine getirilebilir. Yükümlülüklerini para ile yerine getirmek isteyenler için, illerin genel meclislerince her yıl, o yerin ortalama işçi gündeliğinden az olmamak üzere belirlenecek bedeli, yükümlülük günlerine göre genel meclislerce tespit edilecek aylarda, iki taksitte ödemek gerekmektedir.

Madde 8. İl yolları hakkında, ekonomik önemlerine bağlı olarak, beş yıllık bir program hazırlamaları, genel meclislerin görevleri içindedir.

Madde 9. Yükümlülüklerini bedenen yerine getirecekler, üçüncü maddede belirtildiği üzere, genel meclislerce belirlenecek iş zamanlarında, yol mühendislerinin istekleri üzerine, o yerdeki idari makamlar tarafından, görevlendirildikleri yerlere gönderilirler.

Madde 11. Yol yükümlülüğü, genel bütçe veya il özel bütçelerinden maaş veya ödenek alan, bütün memurlar ve diğer çalışanlara da teşmil edilip altıncı maddede açıklandığı üzere, taksit zamanlarına rastlayan aylarda, maaşlarından kesilmesi suretiyle, para ile karşılanmış olur.

Madde 12. Para ile yerine getirilme halinde, bu bedel, Tahsili Emval Kanununa göre alınır. Alınacak bu bedel, öncelikle, yol yapmak ve tamir etmek ve bunların iyi bir şekilde korunmasını sağlamak gibi yol işlerine sarf olunur.

Madde 16. Yol yükümlülüğünü para ile yerine getirmek isteyen kişiler, bu bedelli yükümlülüğü, oturduğu veya ticaret yaptığı, sanatını uyguladığı veya memur bulunduğu yörede yerine getirir.

Madde 17. Bedeni yükümlülüğünü yerine getirmekten kaçınan veya sakatlık gösterenler veya günlük süre bitmeden çalışmaya son verenler, mühendisin, o yerin idari makamına karşı yazılı başvuruda bulunması üzerine zorla ve gerekiyorsa jandarma gözetimi altında çalıştırılır.

Madde 20. Bayındırlık Bakanlığı, her ilde bir silindir bulundurmağa mecburdur.

Kanunun yirminci maddesi, Türkiye'nin içinde bulunduğu şartları çok çarpıcı şekilde ifade etmektedir. Yol yapımı için ön görülen en önemli iş makinesi, o günün şartlarında "silindir" olup, bunun dahi temininde güçlük çekmektedir ki, her ilde bir adet bulundurulması için bakanlık yükümlü kılınmaktadır.

Gazi Mustafa Kemal, Afyon Karahisar'da 21 Ekim 1925'de yaptığı bir konuşmada karayolları ile ilgili şunları söylemiştir;

"Arkadaşlar, zaman telakkisi çok mühim bir meseledir. Yollardan bahsolunuyor. Mesela; Ödemiş kaza merkezinden Kasaba ovasına yol lazımdır. Bu çok kıymetli bir yoldur. Kazalık Küçük ve Büyük Menderes vadilerini birbirine rapteden yol da çok kıymetlidir. Ennihayet bütün memleketi mütalaa ettiğimiz zaman ne kadar çok kilometre yola ihtiyacımız vardır. Bunlar hep yapılacaktır. Fakat zaman mefhumunu idrak etmek lazımdı.

Onun için memleketi imar edeceğiz dediğimiz zaman ancak yapabileceğimiz şeyleri yapacağız, yoksa bütün asırların ihmal ettiği memleketi birkaç senede cennete çevirmek hayalini takip edemeyiz."⁵³

Karayolu yapımını hızlandırabilecek bir gelişme 1926 yılında yaşanmıştır. Bu yıl Paris'te otomobil seyrüseferi ile ilgili bir konferansın yapıldığını ve Türkiye'nin de bu konferansa katıldığını görmekteyiz. Artık otomobil dolayısıyla karayolu konusu dünya gündemine girmiştir.⁵⁴

⁵³ Atatürk, *Söylev ve Demeçler*, C.II, s.247.

⁵⁴ *Türkiye'de Ulaşım Politikası*, T.M.M.O.B., s.36.

Cumhuriyet Hükümetlerinin bayındırlık alanında önceliği demiryollarına vermesi nedeniyle karayolları yapımına çok az bir miktar ayrılmaktaydı. Yeterli ödenek ayrılmadığından Devlet Yolları ile İl Yolları arasındaki dengesizlikler görülmekteydi. Bu dengesizliği ortadan kaldırmak için 1927 yılında “Tevhidi Turuk” (Yolların birleştirilmesi) kanunu çıkarılmıştır. Kanunla yollar birleştiriliyor, hepsinin bakım ve onarımları ile İl Özel İdarelerinin ilgilenmesi düşünülüyordu. Kanun iki yıl kadar yürürlükte kalmış, yol yapımı konusunda dengesizliği gidermediği gibi gerilemelere de yol açmıştır.⁵⁵

Karayolu çalışmalarına 1928 yılına gelindiğinde hız verildiği görülmektedir. Bunda öşürün yerine getirilen yol vergisinin etkisi önemlidir. Bu vergi yoluyla sağlanan iş gücü getirdiği nakdi paradan daha önemliydi. Vergi aslında bütün yetişkin erkekleri belirli sayıda işgünü çalışmakla yükümlü tutuyordu. Ancak bu yükümlülüğü yerine getirmeyenler nakden ödeme yapmak zorundaydılar. Yoksul köylüler para vermek yerine fiilen çalışmayı tercih ettiler. Cumhuriyetin karayolu ağının genişlemesine bu yöntemin önemli etkisi olmuştur.⁵⁶

Sonuç olarak, İkinci Dünya Savaşı'na kadar bir hayli ihmal edilen karayollarında bu dönemde yaşanan gelişmelere bakacak olursak, 1923-1929 yılları arasında yol şebekesinin uzunluğu 13.900 km.den 14.400 km.ye çıkarılmıştır. Ancak bu yolların büyük çoğunluğu günümüz standartlarına göre yol sayılamayacak kadar bozuktur.⁵⁷

Yol konusunun programlı bir şekilde ilk olarak 1929 yılında ele alındığını görüyoruz. Bu dönemdeki gelişmelerden diğer bölümde detaylı olarak bahsedilecektir.

a) 1923 - 1929 Yılında Yapılan Çalışmalara Örnek

Osmanlı İmparatorluğunun yolsuzluk nedeniyle düştüğü sıkıntıları göz önüne alan yeni Türkiye Cumhuriyeti devleti ülkenin bayındır hale getirilmesi konusunda büyük bir gayretle çalışmalarına başlamıştır.

⁵⁵ Düştur, 3T. 8C. No.280(22 Haziran 1927).

⁵⁶ Çağlar Keyder, Dünya Ekonomisi İçinde Türkiye.(1923-1929), s.51.

⁵⁷ Tezel, s.234.

Yol çalışmalarına bakımsızlık yüzünden üç metreye kadar düşürülen şose genişliklerinin beş metreye, platform genişliklerinin yedi metreye çıkarılmasıyla başlanmıştır. Blokajı olmayan şoseler kaldırılmış yerlerine en az on beş santim blokaj üzerine yirmi santim kadar kırılmış taş konulması sağlanmıştır.⁵⁸

Nafia Vekili Fevzi Bey 1924 yılı içinde kırk altı köprü, doksan menfez, kırk iki kilometre yeni yol, 574 kilometre yol tamiri yapıldığını açıklamıştır. Bu yıl içerisinde Kayseri'ye 87.000 lira gönderildiğini ve on dokuz kilometre yeni yol yaptırıldığını Meclis görüşmeleri esnasında söylemiştir.⁵⁹

Hopa – Borçka Yolu: Bu yol Artvin kazasını dolayısıyla Kars'ı Karadeniz'e en kısa şekilde bağlamasından dolayı oldukça önemlidir. Arazinin uygun olmamasından ötürü buraya yol yapılamadığından yıllarca hayvan üstünde nakliyat yapılmıştır. Yolun inşasına 1925 yılında vilayet tarafından teşebbüs edilmiş, 1926 senesinde bir kısmı müteahhitlere, bir kısmı da askeri amele bölüklerine tesviyesi yaptırılmış fakat tamamlanamamıştır. 1930 yılında bu yolun ikmal işi nafia vekaleti tarafından müteahhide ihale edilerek 1933 yılı ortalarında tamamlanmıştır.⁶⁰

Yine bu dönemin önemli yollarından Çanakkale –Balya, Ezine-Ayvacık, Susurluk -Biga yollarının turuku umumiye ye (devlet yolları) dahil edilmelerine ilişkin kanun 1925 yılında çıkarılmıştır.⁶¹

Bu dönemde yapılan çalışmalar iki bölümde değerlendirilebilir. Böylece yukarıda anlattığımız kanunların verimini de karşılaştırabiliriz. Öncelikle 1923 yılından 1927 yılına kadar olan gelişmelere göz atacağız. Bu dönemde yollar daha öncede bahsedildiği gibi, Turuku Umumiye ve turuku hususiye olarak ikiye ayrılmıştı. Bu dört yıllık çalışma sonunda; şoselerin uzunluğu 913 km artmış, harap yollardan 8282 km.si iyi hale getirilmiş, tesviye-i türabiyeye 2805 km ilave edilmiş ve umum yolların tülü 18335 km den 22053 km ye çıkarak 3718 km artış göstermiştir.

1927 ve 1928 yıllarına bakıldığında; yol ve köprülere harcanan para miktarı 1.916.593 liradır. Bu dönemde çıkarılan tevhide turuk kanununu ile yollar birleştirilmiştir. Yine bu dönemin sonunda yapılan çalışmaları değerlendirirsek;

⁵⁸ 10. Yılda Türkiye Nafiası, İstanbul, 1933, s.40.

⁵⁹ T.B.M.M., Zabıt Ceridesi, D.2, C.7, s.238.

⁶⁰ 10. Yılda Türkiye Nafiası, s.42.

⁶¹ T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, D.2, C.18, s.159.

yolların toplam uzunluğunda meydana gelen 1617 km.lik artışa rağmen, iyi haldeki şoseler azalmış, esaslı tamire muhtaç kısımlar çoğalmış ve şoseler toplamından 368 km. büsbütün harap olarak tesviyei türabiye haline getirilmiştir. Bu sonuçlardan sonra 1927 yılında çıkarılan kanunla yolların birleştirilmesinin yol yapım çalışmalarına ne ölçüde zarar verdiğini görmekteyiz.⁶² Cumhuriyetin ilk altı yılında yapılan yolların coğrafi dağılımlarında ise Aydın, İzmir, İstanbul ve Trabzon gibi zengin bölgeler lehine bir gelişme görülmektedir. Ankara hem önemli bir tahıl üreticisi hem de siyasi önemi nedeniyle, yoğun karayolu çalışmalarına sahne olmuştur.

Bütün bu gayretlere rağmen bu dönem de karayollarında yeterli gelişmenin sağlandığından söz etmek mümkün değildir. Bunun nedenlerinden birini İsmet İnönü 8 Kasım 1928 de mecliste yaptığı konuşmada, yol vergisinin toplanamadığı ve toplananın da iyi harcanamadığı şeklinde ifade ederek açıklamaktadır.

Bu devrenin sonlarına doğru özellikle otomobil ve kamyon sayısındaki artış ülkemizde öteden beri var olan yol ihtiyacını bir kat daha artırmıştır. Kısa zamanda çok yol yapma ihtiyacı yeni arayışları da gündeme getirmiştir. Yolların nasıl yapılacağı konusu bu arayışların başında yer almıştır. Yolların yapımında sağlamlığı kadar ekonomikliği de önemlidir. Yerli malı kullanma imkanı var ise bu hem ekonomik açıdan hem de dışa bağımlılığı azaltmak açısından önemlidir.

Konuyla ilgili olarak Avrupa ülkelerine baktığımızda, Almanların yol inşaatlarında kısmen asfalt, kısmen katran kullandıkları, Fransızların tamamıyla kendi malları olan katranı kullandıkları görülür. Dünyanın en güzel yollarını yapan Fransa'nın katranı kullanmış olması ülkemiz açısından güzel bir örnek olacağından yolların sağlamlığı konusundaki şüpheleri ortadan kaldıracaktır. Biz de hem ekonomik açıdan daha ucuza, hem de ihtiyaç halinde memleketimiz sınırları içerisinden derhal karşılayıp yollarımızı daha süratli yapabilmek için yurdumuzda çıkan katranı kullanmalıyız.⁶³ Bu tartışmalar yol yapımı konusunda çağ atladığımız 1948 yılına kadar sürüp gitmiş, hatta dönemin bayındırlık bakanları tarafından mühendislere sık sık anketler düzenlenmiştir.

b) 1923-1929 Arasında Yapılan Köprüler

⁶² 10. Yılda Türkiye Nafiası, s.41.

⁶³ Cumhuriyet, 27 Şubat 1929.

Yol istikametleri her zaman bir takım dereleri geçmek zorunda kalmıştır. Bu geçişlerin kolaylıkla ve güvenle yapılabilmesi için köprülere ihtiyaç duyulmuştur. Bu ihtiyacın karşılanması köprü yapımındaki bilgi ve beceri eksikliğinden dolayı genellikle mümkün olmamıştır. Dereler yazın suların çekildiği zamanlarda geçilebilmiştir.

Anadolu da Osmanlı İmparatorluğu'ndan kalma sadece 105 kadar büyük şose köprüsü vardır. Fırat Nehrinin üzerinde ağır taşıtların emniyetle geçebileceği köprüler yoktu. Fırat üzerinde yalnızca Muş önünde sağlam sayılabilecek bir köprü vardı. Sakarya Nehri üzerinde bir tek Geyve köprüsü vardı. Kızılırmak üzerinde Osmancık, Yeşilirmak üzerinde de Amasya'dan başka emniyetli geçiş yapılabilecek köprüler yoktu.⁶⁴

Cumhuriyet Döneminde yollar üzerinde bulunan derelerden emniyetli geçişin temini için çalışmalar başlatılmıştır. Ülkenin içinde bulunduğu ekonomik durumda göz önüne alınarak diğer Avrupa ülkelerinin aksine daha az masrafla yapılan kargir köprü yapımına devam edilmiştir.⁶⁵

(1) Garzan Köprüsü

Cumhuriyetin kurulduğu yıl, Siirt – Diyarbakır yolu üzerinde otuz altı metre açıklığında Garzan Köprüsünün inşasına başlanmıştır. İstiklal Harbinin hemen arkasından girişilen bu büyük köprü inşaatı, Cumhuriyet devrinin memleketin imarı konusuna verdiği önemi göstermesi açısından önemlidir. Köprünün yapımına 1923 yılında başlanmış, 1924 yılında tamamlanmıştır.⁶⁶

(2) Adagide Köprüsü

İzmir Vilayetinde Ödemiş – Adagide yolunda küçük Menderes nehri üzerinde yapılmıştır. Köprünün yapımına 1924 yılında başlanmış ve 1925 yılında bitirilmiştir. Türkiye'nin ilk betonarme köprüsü olması açısından önemlidir.⁶⁷

(3) Orman Çiftliği Köprüsü

⁶⁴ Naci Yüngül, "Cumhuriyet'in 15.ci yılında Bayındırlık İşleri," Yeni Türk, (1938), s.71.

⁶⁵ Hakimiyeti Milliye, 29 Birinciteşrin 1933, s.31.

⁶⁶ Nafia İşleri Mecmuası, No.1, s.2

⁶⁷ Nafia İşleri Mecmuası, No.1, s.3.

Ankara – İstanbul yolu ile Gazi istasyonu arasındaki geçiş yolunda Ankara Çayı üzerine yapılmıştır. İnşasına 1925 yılında başlanan yirmi beş metre açıklığındaki köprü 1926 yılında tamamlanmıştır.⁶⁸

(4) Irva Köprüsü

İstanbul sınırları içerisinde 1925 yılında inşasına başlanan köprü, bu yıla kadar yapılan kargir şose köprülerinin en büyüğüdür. Köprü üç mafsallıdır ve uzunluğu 49.20 metre olup 1926 yılında tamamlanmıştır.⁶⁹

(5) Etlik ve Ziraat Mektebi Köprüleri

Ankara'da Etlik ve Keçiören bağlarına giden yolda Çubuk çayı üzerine yapılmıştır. Her iki köprü de esas itibariyle aynıdır. Yapımlarına 1925 yılında başlanan köprüler 1926 yılında tamamlanmıştır.⁷⁰

(6) Kirazlık Köprüsü

Türk Mühendis ve müteahhitleri tarafından inşa edilen en önemli köprülerdendir. Zonguldak vilayetinde Bartın - Safranbolu yolunun on sekizinci kilometresinde kurulmuştur. Irva Köprüsüne benzer yapısıyla, 1926 yılında yapımına başlanan 49.20 metre açıklığındaki köprü 1928 yılında tamamlanmıştır.⁷¹

(7) Sarayköy Köprüsü

Denizli vilayetinde Sarayköy – Buldan yolunun dördüncü kilometresinde ve Menderes Nehri üzerinde yapılmış olan köprünün mafsalları kurşundan imal edilmiştir. Köprünün açıklığı otuz metre olup 1927 yılında yapımına başlanmıştır.⁷²

2. Limanlar

⁶⁸ 10. Yılda Nafia, s.60

⁶⁹ Nafia İşleri Mecmuası, No.1, s.4.

⁷⁰ 10. Yılda Nafia, s.60.

⁷¹ Nafia İşleri Mecmuası, No.1, s.5.

⁷² 10. Yılda Nafia, s.66.

Yurdumuz, üç tarafının denizlerle çevrili olması, İstanbul ve Çanakkale boğazlarının çeşitli yönlerdeki önemli uluslar arası geçit yolu üzerinde bulunması nedeniyle, deniz ulaştırması ve liman hizmetleri konusunda doğal bir avantaja sahiptir.

Bu avantajlara rağmen ülkemizdeki liman faaliyetleri uzunca bir süre doğal liman vasfından daha öteye gidememiştir. Geriye dönüp baktığımızda, İstanbul'da 788 m. boyunda Galata ve 375 m. boyunda Sirkeci Eminönü rıhtımları ile İzmir, Zonguldak ve Derince'deki ufak çapta gemi yanaşabilecek rıhtımlardan başka hemen hemen liman veya diğer türlerde kıyı tesisimiz yoktu.⁷³

Önceki bölümlerde bahsettiğimiz karayollarının durumu göz önüne alındığında, Cumhuriyetin ilk yıllarında karayolu ağının ülke ulaştırması açısından oldukça yetersiz olduğu görülmektedir. Özellikle bozuk arazi yapısı gereği, Doğu Karadeniz ve hatta Doğu Anadolu ile Batı Anadolu arasındaki ulaşımın deniz yolu ile yapılma zorunluluğu vardı. Ancak tüm Karadeniz de vapur yanaşabilecek durumda mevcut rıhtım veya iskele bulunmadığı gibi, fırtına ve dalgalardan korunacak, batı dalgalarına karşı kısmen tabii korunması olan Sinop hariç, herhangi tabii veya suni liman yoktu.⁷⁴

Bazı yabancı şirket ve kuruluşlara verilen uzun vadeli imtiyazlarla, XIX. asrın yarısından sonra inşa edilen o günün teknik şartlarına göre liman tesisi denilebilecek yapıların başlıcaları;

İstanbul'da, Dersaadet Rıhtım, Dok ve Antrepo Şirketi tarafından yapılan Galata ve Eminönü rıhtımları ile ambar ve antrepoları,

Anadolu – Bağdat demiryolu şirketi tarafından bir demiryolu terminal limanı olarak yapılan Haydarpaşa limanı ile Derince limanı, rıhtım ve ambarları ile siloları, yükleme ve boşaltma tesisleri,

İzmir Rıhtım şirketi tarafından yapılan Pasaport mevkiindeki liman, rıhtım ve antrepo,

⁷³ Bayındırlıkta 50 Yıl, T.C.Bayındırlık Bakanlığı, s.49.

⁷⁴ Bayındırlıkta 50 Yıl, s.49.

Aydın Demiryolları Şirketi tarafından İzmir - Alsancak'da yapılan vagon yükleme - boşaltma tesisi olarak iskele ve ambarları,

Ereğli Şirketi tarafından yapılan kömür havzası tesislerine dahil mendirek, iki yanaşma yeri ve yükleme tesisleri,

Amasra ve İnebolu dalgakıranlarıdır.

Haydarpaşa limanındaki rıhtım gerisi tesislerin, 1917 yılında meydana gelen patlama sonucunda büyük ölçüde hasara uğradığı da dikkate alınırsa mevcut tesislerin, üç tarafı deniz olan Anadolu için yetersiz olduğu anlaşılır.

Bu sayılanlarla birlikte, küçük çapta olan Çanakkale, Antalya, Mersin, İskenderun, İzmit, Sinop, Samsun ve Trabzon limanları da o günkü mütareke şartları gereğince İngiliz, Fransız, İtalyan ve Yunan kuvvetlerinin işgali altında bulunmaktadır. Buna rağmen, sayıları bilinmeyen taka ve motor gibi halka ait küçük ulaşım teknelerinin, Milli Mücadele için gerekli olan silah, teçhizat ve ekonomik malların taşınmasında kuva-i milliye ruhu ile çalıştığı bilinmektedir.⁷⁵

Cumhuriyetin kuruluşunun hemen öncesinde hazırlanan 1923 Umur-u Nafia Programına baktığımızda programda öncelik demiryolu yapımına verilmiştir. Programda ayrıca bir liman kesimi yoktur. Limanlar demiryolu programının bir uzantısı ya da onun tamamlayıcısı olarak ele alınmış, üç kademede sınıflandırılmışlardır. Birinci kademede var olan limanlar dışında dört yeni liman önerilmektedir. Bunlardan Trabzon, Samsun ve Yumurtalık, Chester'in imtiyazı içinde zaten yer almaktadır.⁷⁶ Bunlara dördüncü olarak Mersin Limanı eklenmiştir. İkinci kademe olarak Antalya, Ereğli, Zonguldak, İnebolu, Amasra, Marmaris, Tekfur dağı limanlarının yapılması önerilmektedir. Üçüncü kademe olarak yapılması öngörülen ufak mendirek ve iskelelerin kurulması gereği isim sayılmadan belirtilmiştir.⁷⁷

a) Trabzon Limanı

Meclis Genel kurulunda 10 Nisan 1924 günü görüşülen kanun tasarısında Limanın yapılmasının gerekliliği şöyle gündeme getirilmiştir.

⁷⁵ Yücel, s.22.

⁷⁶ Anadolu'yu baştan başa örecek olan Chester Projesi şartnamesi 9 Nisan 1923 tarihinde imzalanmıştır. "Ottoman – American Development Company" isimli Amerikan şirketi tarafından toplam 3.300 km.lik bir hat planlanmış ancak şirketin gerekli sermayeyi bulamamasından dolayı uygulanamamıştır. Eldem, s.185.

⁷⁷ İlhan Tekeli - Selim İlkin, s.1656.

Türkiye'nin batısı ve güneyi demiryolları, şoseler ve limanlarla donatılırken, kuzey ve doğu bölgeleri yıllardan beri ihmal edilmiştir. Bölgenin bu mağduriyetinin giderilmesi için bir plan dahilinde çalışmalara başlanmalıdır. Bölgenin arazi yapısı göz önüne alındığında, Karadeniz ülkenin arazi açısından yol yapımına en elverişsiz yeridir. Bölge insanı ulaştırma ve nakliye işlerinde olumsuzluklar yaşamaktadırlar. Doğu illerinde üretilen ürünlerin en iyi şekilde pazara sunulacağı yer Samsun ve Trabzon limanlarıdır. Samsun Limanının bölgeye uzak oluşu geriye sadece Trabzon Limanını bırakmaktadır.⁷⁸

Doğu illeri açısından en ekonomik yer Trabzon'dur. Bu nedenle Trabzon Limanının yapılması gerekmektedir. Trabzon Limanı'nın yapımı tek başına düşünülmemiş, Trabzon'u Erzurum'a bağlayacak bir demiryolu hattı ile birlikte ele alınmıştır. Doğu Anadolu Bölgesi hayvancılık ve şeker pancarı üretimi açısından oldukça önemli bir yere sahiptir. Yapılacak olan demiryolu hattı ve Trabzon Limanı sayesinde bölgenin ticaretinin gelişmesi hızlanacak, bu da ekonomik sıkıntı içerisindeki bölge halkının refahını artıracaktır.⁷⁹

Limanın yapılması konusu 1925 yılında Meclis Genel kurulunda görüşülmüş ve Limanın yapılması kararı alınmıştır. Alınan bu karara rağmen, gerek limanın yapılabilmesi için gereken paranın ayarlanamaması, gerekse keşfinin bitirilememesi yüzünden 1929 yılına kadar limanın yapımıyla ilgili herhangi bir gelişme olmamıştır.⁸⁰

b) Mersin Limanı

Eskiden beri var olan Mersin Limanı konumu itibarıyla Asya'yı Akdeniz'e bağlayan bir yerdedir. Haydarpaşa'dan güneye doğru devam eden Anadolu - Bağdat demiryolu hattının da iskelesi konumundadır.

Limanın yapılması hususunda ilk teklif 1922 yılında bir Fransız vatandaşı olan K.Grunbland ve şirketi tarafından yapılmıştır. Uzun görüşmeler neticesinde teklif önce Nafia encümeni tarafından çeşitli gerekçeler gösterilerek kabul edilmiştir. Ancak

⁷⁸ T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, D.2, C.8, s.538.

⁷⁹ T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, D.2, C.8, s.539-540.

⁸⁰ T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, D.3, C.12, s.142.

Nafia tarafından kabul edilen bu imtiyaz antlaşması Maliye encümeni tarafından reddedilmiştir.. Nedenler bir hayli detaylı anlatılmıştır. Teknik nedenlerin ilk başta yer aldığı metinde Mersin Limanının konumu dolayısıyla sağladığı ticaret potansiyeli göz önüne alındığında, limanın devlet tarafından yapılması gereği savunulmuştur.

Mecliste yapılan görüşmeler neticesinde, limanın devlet tarafından yapılmasına Nisan 1924'de karar verilmiştir. Keşifleri yapmak ve yapımına girişilmek üzere, ilk yıl için 200.000 lira ödenek ayrılmış ve 1927 yılına kadar bitirilmesi planlanmıştır. Yapılan planlamalara rağmen liman bu dönem içerisinde yapılamamıştır. Haziran 1927'de yeni bir kanunla, müteakip dört yılda yapılması ve ödenek ayrılması planlanmıştır. Ancak yine de istenen düzeyde bir liman inşası gerçekleştirilememiştir. 1927'deki kanun 1929 yılının büyük yatırım programına ait kanunla ortadan kaldırılmış ve Mersin limanının inşası bu döneme bırakılmıştır.⁸¹

c) Samsun Limanı

Yapımı devam eden Samsun – Sivas demiryolları ile Karadeniz sahilleri tamamen Anadolu'nun içi ile bütünleşecekti. Anadolu ekonomisi için bu kadar önemli olan bu yoldan istifade etmenin en önemli şartı da Karadeniz kıyısının ticaret kapasitesi en geniş olan Samsun'a bir liman yapmakla gerçekleştirilebilirdi. Bu nedenle, Hükümet tarafından 12 Şubat 1926 tarihinde Meclise sunulan bir layiha ile Samsun limanının yapılmasının gereği vurgulanmıştır.

Liman inşaatı için üç senede harcanmak üzere altı milyon lira ayrılmıştır. Ancak kaynak yetersizliğinden dolayı 1929 yılına kadar herhangi bir gelişme sağlanamamıştır. Program Mayıs 1929 da çıkarılan kanunla tümüyle ortadan kaldırılmış ve 1929 yılından itibaren başlatılacak olan 140 milyon liralık büyük yatırım programına dahil edilmiştir.⁸²

d) Ereğli Limanı

Ankara - Ereğli demiryolu olarak düşünülen ve birçok defa güzergahı değiştirilen bu hat için son karar Aralık 1926 da verilmiştir. Karara göre hat tekrar değiştirilerek, "İrmak - Safranbolu - Ereğli ve Safranbolu - Söğütözü" güzergahında olması ve bu yatırıma Ereğli limanının da dahil edilmesi öngörülmüştür. Bu plana

⁸¹ T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, D.2, C.17, s.598-601.

⁸² T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, D.2, C.28, s.108-110.

göre Ereğli limanının inşasının ve hattın beş yıl içinde bitirilmesi öngörülmüştür. Ancak demiryolu ile ilgili olduğu kadar limanın yeri hakkında süren tartışmalar neticesinde Ereğli limanının yapımı ertelenmiştir.⁸³

3. Barajlar

Su, doğadaki tüm varlıkların olduğu gibi, insan hayatının da vazgeçilmez bir unsurudur. Tarih boyunca insanlar hep suya yakın olmak istemişlerdir. Geçmişten bugüne yerleşim yerleri incelendiğinde, hepsinin suya yakın olduğu görülmektedir.

Eskiden sadece içme suyu temini için kullanılan su kaynakları, zamanla enerji elde etmek için de kullanılmaya başlanmıştır. Su yapıları aracılığı ile insanlık, suyun yanına yerleşmek yerine, suyu kendi yaşam merkezlerine getirmiş, ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde yönlendirir olmuşlardır. Su depolama tesisleri, kanallar ve barajlar bu nedenle büyük önem kazanmıştır. Ulu Önder Atatürk liderliğinde düşman çizmeleri altında ezilmekten kurtulan Anadolu toprakları, su, sel, bataklık ve kuraklık gibi büyük tehlikelerle karşı karşıyaydı.

Cumhuriyete, Osmanlı Devletinden kalan tek sulama tesisi, yabancıların Bağdat hattının verimini artırmak maksadıyla yaptığı Konya Sulama idaresidir. Osmanlı İmparatorluğu döneminde Anadolu topraklarında çiftçinin işine yarayacak sulama faaliyeti olmamıştır.⁸⁴ Milli ekonominin temelini oluşturan ziraatın gelişmesi için sulama meselesinin çözülmesi gerekiyordu. Kazanılan askeri zaferlerin ekonomik gelişmelerle devam ettirilebileceğini düşünen Cumhuriyet Hükümetleri su işlerine de büyük bir hızla el atmıştır.⁸⁵

Cumhuriyetin kurulmasını takiben 1925 yılında, Nafia Vekaletine bağlı olarak bölgesel su daireleri kurulmuş, 1932 yılında su inkişaf seferberliğine girilmiştir. Seferberliğin ana hedefi, Türkiye sularını öğrenmek ve bunların havzalarını incelemektir. Havzaların suculuk, tarım, sosyal ve kültürel durumları hakkında istatistiki bilgilerin elde edilmesinden sonra, bunları öncelik sırasına tabi tutarak inşaat safhasına geçirilmesini sağlamaktır.

⁸³ Yücel, s.56.

⁸⁴ Hakimiyeti Milliye, 29 Birinciteşrin 1933, s.34.

⁸⁵ Eldem, s.162.

Cumhuriyetin ilk su siyasetinin ana hatları Nafia Vekâletinin 22 Temmuz 1925 günkü talimatnamesinde aşağıdaki Şekilde belirtilmiştir:

Su yataklarının düzenlenmesi, taŐkınların önlenmesi ve rusubatin tutulması, sel sularının hazneye alınması,

Bataklık ve çorak arazinin kurutulması,

Kuraklığa karşı sulama yapılması,

Tabii su kaynaklarından enerji istihsali,

Şehir ve kasabalara su temini,

Müsait su ve gllerde gemilerin seyrüsefer etmelerini temini,

Su kaynaklarının geliŐtirilmesiyle ilgili olarak bu dönemlerde geliştirme safhalarını gerçekleŐtirecek insan gücünün yetiştirilmesine de özel önem verilmiştir.

Bu dönemde ülkemizin hemen her yerinde yaŐanmakla beraber en büyük su sıkıntısı Ankara'da yaşanmıştır. Bunun başlıca sebebi, otuz bin nüfuslu geri bir Orta Anadolu kasabası iken başkent olarak seçilmesinden sonra hızla artan nüfusudur. Bu artışa ve Őehrin gelişmesine paralel olarak problem her geçen gün büyümüŐtür.

Ankara milli mücadele yıllarında su ihtiyacını, AbidinpaŐa'nın 1840 tarihinde Elmadağ'dan künk borularla getirtmiŐ olduğu yetersiz bir Őebeke ve bu Őebekeye bağlı mahalle eŐmeleri vasıtasıyla sağlıyordu. Ancak Büyük Millet Meclisi'nin Ankara'da çalışmaya baŐlamasıyla bir taraftan Őehrin nüfusu hızla artmış, bir taraftan avrupalı tesisat ile yeni binalar yapılmaya baŐlanmıŐtı. Ankara'nın acilen çözmesi gereken bir su problemi vardı ve çözüm olarak Kayaş ve Kosunlar Vadilerinde bulunduğu düşünülen yer altı su hazinelerinden faydalanmak geriyordu.

a) Kosunlar Yeraltı Barajı

Kosunlar Barajı aslında bir yer altı ikmal müessesesidir. İlk projesi, gerekli etütlerden sonra 1925 yılında yabancı mühendise yaptırılmıştır. Bu, yerden on üç metre kadar aşağıda bulunan sağlam bir kaya zemine istinad eden ve yanlarını da yine bir yarmaya dayayarak oradan geçen yer altı sularını durduran ve teşkil ettiği baraj ardında o suyu glleyen bir duvardır. Duvar ardında göllenen su, pompa ile yzeyeye çıkarılarak oradan da borularla genel Őebekeye verilmiştir.

1925 senesinde ele alınan baraj işi belediyenin mali durumu uygun olmadığı için, bitirilememiş ve çıkan bir kanunla Ankara'nın su ihtiyacı Nafia Vekaleti Müsteşarının başkanlığında kurulacak bir komisyona görev olarak verilmiştir. Baraj, diğer bütün su tesisleri ile birlikte bu komisyon tarafından tamamlanmıştır.

Saniyede 100 litre su sağlanacağı düşünülen barajdan, saniyede sadece on-yirmi litre su alınmıştır. Kayaş Vadisindeki kuyulardan daha fazla su elde edilmiştir.⁸⁶

III. 1929-1938 ARASI BAYINDIRLIKTA GELİŞMELER

A. Hükümetlerin Bayındırlık Programları

1. Beşinci İsmet Paşa Hükümeti

Bayındırlık açısından 1929 yılında iki önemli atılım yapılmıştır. Bunlardan birisi yeni demiryolları ve limanlar yapılması kararı, diğeri ise yol inşaatı konusunda yeni bir dönemin başlangıcı sayılabilecek Şose ve Köprüler Kanununun kabulüdür. Dünyada yaşanan ekonomik buhranın Türkiye'ye asgari ölçüde yansması için hükümetin daha fazla tedbir alması fikrinden hareketle meclisin olağanüstü toplanması gerekmiştir. Cumhurbaşkanı Atatürk tarafından 22 Eylül 1930 günü toplantıya çağrılan TBMM durumu değerlendirmiş ve hükümete bazı direktifler vermiştir. Bu toplantıdan sonra, görevde bulunan dördüncü İsmet Paşa hükümeti istifa etmiş ve yine İsmet Paşa, beşinci hükümetini 27 Eylül 1930'da kurmuştur.⁸⁷

Beşinci İsmet Paşa hükümeti, 27 Eylül 1930 ile 4 Mayıs 1931 tarihleri arasında görev yapmıştır. Bu hükümetin programında, bayındırlık konuları şu şekilde yer almıştır;

“...Cumhuriyete kadar daima ihmal görmüş olan vatanın imar ve ulaştırması, çalışmalarımızın başlıca bir sahası olacaktır. Demiryolu siyasetinin ilk büyük hedeflerini elde etmekte olduğumuz bu yıllarda, her sahada milli birlik, güvenlik ve iktisadi kudretin gelişmeye ve kolaylığa mahzar olacağına şüphemiz yoktur.”

⁸⁶ 10. Yılda Türkiye Nafiası, s.48.

⁸⁷ T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, D.3, C.10, s.402.

Başbakan, hükümet programında günün konuları üzerinde de ayrıntılı olarak tedbir ve fikirlerini belirtirken bunların başında liman hizmetlerini ele alır;

“Başlıca İstanbul ve İzmir limanlarında uygulanan ve yanlış olarak çok geniş manaları taşıyan bir deyim ile “liman tekeli” denilen “Milli Tahmil ve Tahliye Şirketleri”nin, bu işlerin serbest zannedildiği zamanlara nispetle bir gelişme sağladıkları bilinmektedir. Liman hizmetlerini biz, serbest işler zümresinden değil, kamu hizmetlerinden sayıyoruz. Bu sebeple, kamu hizmeti düzenine tam manasıyla kuruncaya kadar, nispeten buna en yakın olan mevcut milli kuruluşları kaldırmayacağız. Bunların masraflarını azaltmak hedefimizdir. Zamanı gelince, kanun ve sözleşmelerin hükümleri ve imkanlarımız içinde rihtim hizmetlerini, kamu kuruluşları bünyesine almaya çalışmak, takip ettiğimiz bir yoldur.”⁸⁸

2. Altıncı İsmet Paşa Hükümeti

Beşinci İsmet Paşa hükümeti, 1931 seçimlerine kadar görev yapmıştır. Seçimlerden sonra yine İsmet Paşa başbakandır. Hükümet, 4 Mayıs 1931 ile 1 Mart 1935 tarihleri arası görev yapmıştır.⁸⁹

Bu hükümet, bütün dünyada etkileri görülen 1929-1930 buhranının, Türkiye’ye olan tesirlerini göz önüne alarak programını hazırlamıştır. Bundan dolayı, programda bayındırlık hizmetlerine verilen yer, çok az olup şöyledir;

“İmar çalışmaları ve memleketin ekonomik durumunun gelişmesi, hükümetimizin başlıca gözönüne aldığı konulardır. Onun için her şeyden önce, hem imar ve ekonominin hem genelde devlet hayatının düzenlenmesinde başlangıç ve dayanak olan mali düşüncelerimizden bahsetmeliyim... Bununla beraber devlet masraflarında gayet dikkatli tedbirler ile yeni yılı karşılamak kararını aldık. Düşünüyoruz ki bu sayede-ekonomik ve mali hayatımız, ciddi sarsıntıya uğramadan yeni gelişme sahalarına ve yeni imar programlarına geçebileceğiz. Ve başladığımız işleri durmaktan koruyacağız.”

Başbakan, tasarruf tedbirleri arasında da “... demiryolu işletmesinde çok ucuz ve tasarrufu sağlayacak yol izlenmesi gibi radikal tedbirler...” den söz etmiştir.⁹⁰

3. Yedinci İsmet Paşa Hükümeti

Hükümet 1935 yılı seçimleri neticesinde, bir kez daha İsmet İnönü tarafından kurulur. 1 Mart 1935 ile 25 Ekim 1937 tarihleri arasında görev yapan hükümetin programı oldukça

⁸⁸ T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, D.3, C.10, s.400-410.

⁸⁹ T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, D.2, C.6, s.450-470.

⁹⁰ T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, D.3, C.19, s.113.

kısa ve genel nitelikte olup, ağırlık dış siyaset konularına verilmiştir. Programın bayındırlıkla ilgili kısımları şöyledir.

“Deniz taşımacılığımızı ıslah etmek ve yenilemek ve genellikle tarifeler üzerinde ucuzluğa ve kolaylığa gitmek yolumuzdur. Demiryollarının, rıhtımların ve limanların devlet elinde bulunmasının faydaları, her gün daha çok anlaşılmaktadır. Taşımacılıkta ucuz ve ekonomik işletmeyi gerekli görüyoruz.”

4. Birinci Celal Bayar Hükümeti

Başbakan İsmet İnönü 1937 yılının ikinci yarısında, Cumhurbaşkanı Kemal Atatürk ile siyasi konularda anlaşmazlığa düşmesi neticesinde istifa etmiştir. Bunun üzerine 25 Ekim 1937’den itibaren Atatürk’ün ölümünün ertesi gününe kadar devam edecek Celal Bayar’ın başbakanlık dönemi başlamıştır. Hükümetin programı çok ayrıntılıdır.⁹¹

“Tarım, İktisat, Bayındırlık ve hatta Maliye Bakanlıklarının uğraştıkları işlerin, birbirinin kuvvetini azaltmayacak ve aksine, artıracak şekilde merkezi bir koordinasyona tabi tutulması, rasyonel çalışmanın tabii icabıdır. Bu istikamette de çalışılacaktır.” cümlesinden başka bayındırlık hizmetleri, programda şöyle yer almaktadır.

“Cumhuriyetin ilk yıllarından beri dikkatle, ısrarla üzerinde durduğumuz demiryolları inşaat siyaseti, başarı ile tatbik olunacaktır.”

Bunların dışında, mesela Burdur- Antalya gibi yapımlarını tasarladığımız hatları ve büyük limanların yapımlarını, mali ve teknik imkanlar dairesinde ve ekonomik, askeri önemlerine göre sırası ile ele alacağız.

Yukarıdaki konuşmalardan da anlaşılacağı gibi, hükümet Atatürk’ün demiryollarının ekonomiye katkısını hızlandırmak ve demiryollarının her bölgede kesintisiz olarak kullanılabilirliğini sağlamak açısından⁹² yapılmasını istediği karayolu ağına önem vermiştir. Bunun için yüz kilometre kadar bir kısmı kalmış olan 652 km.lik İran transit yolunun, diğer asfalt yolların, geçit vermeyen nehirler ve büyük sular üzerinde yapımı, onarımı veya tadili gerekli olan köprülerin ve diğer genel ve özel

⁹¹ T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, D.5, C.18, s.263-272.

⁹² Atatürk, Söylev ve Demeçler, C.I, s.417.

kara yollarının yapım planlamasına öncelik verilmiştir. Projeler, bütçe imkanları dahilinde, peyderpey gerçekleştirmeye çalışılmıştır.⁹³

Hükümet Programlarını inceledikten sonra açıkça görülüyor ki Türkiye'nin bayındırlık alanında yapılacak çok işleri vardır. Alt yapı çalışmaları henüz başlangıç safhasındadır. Cumhuriyet hükümetleri ülkenin kalkınması ve refaha kavuşması için gereken faaliyetleri isabetle teşhis etmiştir. Ancak ülkenin mali imkanlarının yetersizliği ve yaklaşan ikinci dünya savaşı nedeniyle, milli savunma giderlerinin her türlü yatırım konusunun önünde olması, tespit edilen eksikliklerin doğru yatırımlarla giderilmesini engellemiştir.

B. Bütçelerde Bayındırlığa Ayrılan Paylar

1. 1929 Yılı Bütçesi

Dünyadaki kapitalist sistem 1929 yılında, büyük bir buhranın etkisi altına girmiştir. Yaşanan ekonomik buhrandan doğal olarak Türkiye'de olumsuz etkilenmiştir. Devlet buhranın etkilerini en az zararlarla atlatabilmek için gerektiğinde müdahale etmekten kaçınmamış ve harcamaları mümkün olduğunca azaltmaya çalışmıştır.

Bütçe görüşmeleri esnasında Maliye Vekili Saraçoğlu Rüştü Bey, ülkenin içinde bulunduğu ekonomik durum hakkında bilgi vermiştir. Bu yılın gider tahmini 220.408.481 lira olup, bayındırlık bakanlığı 33.705.976 liralık ödenek ile ikinci sıradadır. Bu bütçenin ayrıntıları şu şekildedir:

Demiryolları inşaatı için	:	28.200.000 TL.
Yollar için	:	786.360 TL.
Su işleri için	:	1.911.620 TL.
Amasra ve İnebolu Limanı	:	80.000. TL ⁹⁴

1929 yılı bütçesinin Mecliste kabulünden sonra 20 Mayıs 1929 tarihinde bayındırlık ihtiyaçlarında kullanılmak üzere 240 milyon liranın ayrılması

⁹³ Yücel, s.100.

⁹⁴ 1929 Yılı Hazine Genel Hesabı, Devlet Matbaası, s.1-3.

görülmüştür. Hükümet adına söz alan Nafia Vekili Recep Bey ,istenen ödeneğin 140 milyon lirasının demiryollarına ve limanlara, 100 milyon lirasının da su işlerine ayrılacağını söylemiştir.⁹⁵

2.1930 Yılı Bütçesi

Bu yılın gider bütçesi 21 Mayıs 1930 da kabul edilmiş ve 222.646.523.TL olarak belirlenmiştir. Dünya bunalımının etkilerinin devam ettiği bu mali yılda bayındırlık bütçesi hemen hemen geçen yılın aynıdır. Bayındırlık Bakanlığı'na 33.013.867 lira ayrılmış olup bütçenin ayrıntıları şu şekildedir;

Demiryolları inşaatı için	:	27.900.000 TL.
Yollar ve köprüler için	:	800.000 TL.
Su işleri için	:	2.000.000 ⁹⁶

3.1931 Yılı Bütçesi

Seçim kararı alan Meclis 26 Mart 1931 de tatile girmiştir. Seçimler sonrasında toplanan mecliste bütçe müzakereleri için yeterli zaman bulunmadığından, geçici bütçe kabullerinden sonra 1931 yılı mali bütçesi 19 Temmuz 1931 de çıkarılmıştır. Dünya ekonomik krizine rağmen denk bir bütçe hazırlanmaya çalışılmış ve giderlerin biraz azaltıldığı görülmüştür.⁹⁷

Mecliste bütçe görüşmeleri 14 Temmuz 1931 günü başlamıştır. Maliye Bakanı Mustafa Abdülhalik Bey bütçe hakkında açıklamalarda bulunmuştur. Toplam bütçe giderleri 186.582.005 lira olup Bayındırlık Bakanlığı'na 26.406.377 lira ayrılmıştır. Bütçenin ayrıntıları şu şekildedir;

Demiryolları inşaatı için	:	22.374.526 TL
Yollar ve köprüler için	:	535.514 TL

⁹⁵ T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, D.3, C.12, s.116.

⁹⁶ T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, D.3, C.12, s.111.

⁹⁷ Yücel, s.81.

Su işleri için : 1.725.340 TL.⁹⁸

4.1932 Yılı Bütçesi

Bütçe zamanında hazırlanamamıştır. Bu gecikmenin nedeni, dünyada yaşanmakta olan ekonomik buhran sebebiyle ekonomide alınan tedbirlerin ne gibi sonuçlar doğuracağıın anlaşılması için bütçenin yeniden gözden geçirilme ihtiyacıdır. Bayındırlık bütçesinin görüşülmesine 23 Haziran 1932'de başlanmıştır. Görüşmeler esnasında ağırlıkla demiryolları yapımı ve demiryollarında uygulanan tarife farklılıkları hakkında eleştiriler yapılmıştır. Burdur Milletvekili Halit Bey, "15 tonluk buğday Konya'dan Afyon'a oradan da İstanbul'a gidecek olsa 53 liraya mal oluyor. Konya'dan İzmir'e gelecek olsa 112 liraya mal oluyor" diyerek uygulamadaki aksaklığa dikkat çekmiş ve Nafia Vekilinden konuyla yakından ilgilenmesini rica etmiştir.⁹⁹

Bütçenin gider bölümü tahmini 169.146.747. TL.olup, Bayındırlık Bakanlığı'na ayrılan kısmı 10.046.993 liradır. Bu bütçenin ayrıntıları şu şekildedir;

Demiryolları inşaatı için : 7.009.158 TL
Su işleri için : 1.072.211 TL
Yollar ve köprüler için : 360.440 TL

Bütçeden de anlaşıldığı üzere ekonomik buhran neticesinde bütçede bir hayli daralma görülmektedir. Bu daralma kendini bayındırlık alanında daha fazla hissettirmiştir.¹⁰⁰

5. 1933 Yılı Bütçesi

Cumhuriyetin onuncu yılında hazırlanan bütçe zamanında hazırlanmış ve meclise sevk edilmiştir. Bayındırlık Bütçesi 21 Mayıs'ta görüşülmeye başlanmıştır. Görüşmeler esnasında Kocaeli Milletvekili Sırrı Bey, Yüksek mühendis mekteplerinde yetiştirilen talebelerin ülkeye maliyeti göz önüne alındığında fayda sağlamadığını söylemiştir. Vekil bu öğrencilerin Avrupa da yetiştirilmeleri halinde üç kat daha fazla

⁹⁸ T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, D.3, C.12, s.112.

⁹⁹ T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, D.4, C.9, s.270.

¹⁰⁰ Nafia İşleri Mecmuası, No.1, s.15-20.

öğrenci yetiştirilebileceğini savunmuştur. Görüşmeler esnasında ayrıca Anadolu'nun kuzeyini İstanbul'a bağlayan güzergahın bataklıklar yüzünden geçilemediğinden bahsedilmiştir. Ayrıca önemli bir mesele olarak görülen Edirne – İstanbul yolunun harap bir vaziyette oluşu gündeme getirilmiştir. Ülkemizi medeni memleketlere bağlayan bu yolun prestijimiz açısından önemli olduğu ve bir an önce yapılması gereği meclise sunulmuştur.¹⁰¹

Bütçenin gider tahmini 170.474.794 TL. ile geçen yıla oranla hemen hemen aynıdır. Yalnızca aşağıda da görüleceği gibi bayındırlık payı artmıştır. Bayındırlık Bakanlığı payı 14.296.993 liradır. Bu bütçenin ayrıntıları şu şekildedir;

Demiryolları inşaatı için	:	11.109.158 TL
Su işleri için	:	1.072.211 TL
Yollar ve köprüler için	:	360.440 TL ¹⁰²

6. 1934 Yılı Bütçesi

Bu yıl bütçenin gider tahmini, 184.075.636 TL.dir. Bütçede artış olmasına rağmen bayındırlık bakanlığı payında daralma görülmektedir.

Milli Savunma Bakanlığı	:	49.357.473 TL
Düyun-u Umumiye	:	44.836.736 TL
Bayındırlık Bakanlığı	:	12.402.807 TL

Bu bütçenin ayrıntıları şu şekildedir:

Demiryolları ve limanlar	:	8.666.977 TL
Su işleri için	:	1.350.920 TL
Yollar ve köprüler için	:	297.920 TL. ¹⁰³

7. 1935 Yılı Bütçesi

1935 yılı bütçesi 1930'lu yıllarda hazırlanan kısıtlı bütçeler gibi değil daha rahat şartlarda hazırlanmıştır. Bayındırlık bütçe görüşmelerine 25 Mayıs'ta başlanmıştır. Görüşmeler esnasında söz alan Samsun Milletvekili Barkın Bey

¹⁰¹ T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, D.4, C.15, s.157.

¹⁰² 10. Yılda Türkiye Nafıası, s.52-55.

¹⁰³ Yücel, s.89

memleketimizin savunması bakımından önemli olan demiryollarındaki gelişmelerden dolayı Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya'ya teşekkür etmiştir. Vekil, memleketin savunmasında demiryolları kadar karayollarının da önemli olduğunu söylemiş, Bayındırlık Bakanlığı tarafından yolların yapıldığını ancak XX. asırda yol yapım şeklinin değiştiğini belirtmiştir. Ülkemizde yol yapmak deyince, biraz kum dökülüp üzerinden silindir geçirilip, bir iki de köprü yapmak suretiyle yolların tamamlandığını ve daha yapılmadan bozulmaya başladığını belirterek, ülkemizde asfalt yol yapımına geçilmesi gerektiğini vurgulamıştır.¹⁰⁴

Bütçenin gider tahmini 195.011.053.lira olup, Bayındırlık Bakanlığı'na 12.440.005 lira ayrılmıştır. Bu bütçenin ayrıntıları şu şekildedir:

Demiryolları ve limanlar	:	8.061.165 TL
Su işleri için	:	1.393.000 TL
Yollar ve köprüler için	:	527.610 TL

Yıl içinde ek ödeneklerle bütçe verileri üzerinde harcamalar yapılmıştır. Bu harcamaların çoğunluğu yine demiryolları olmak üzere 1.6 milyonu yollar ve köprüler, 1.4 milyonu su işleri ve 160 bin lirası ise Çubuk barajına aittir.¹⁰⁵

8. 1936 Yılı Bütçesi

Bu yılın öngörülen gider tutarı 212.755.580 TL. olmakla birlikte, bütçenin hemen arkasından hazırlanan bir kanunla 25.780.000 liralık bir ek ödenek tahsis edilmiştir. Bayındırlık Bütçesi 27 Mayıs'ta görüşülmeye başlanmıştır. Görüşmelerde söz alan Samsun Milletvekili Ruşeni Barkın Bey Kızılırmak ve Yeşilirmak deltalarının oluşturduğu bataklıklarının kurutulmadığı sürece birer sıtma yuvası olduğunu dile getirmiştir.¹⁰⁶

Mecliste Nafia Vekili Ali Çetinkaya, bayındırlık işleri hakkında ayrıntılı bilgiler vermiştir. Ereğli ve Trabzon Limanları ile dalgakıranlarının yapılmasıyla ilgili

¹⁰⁴ T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, D.5, C.3, s.264.

¹⁰⁵ 15. Yılda Nafia Dergisi, s.370-372.

¹⁰⁶ T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, D.5, C.11, s.257.

girişimlerin hızlandığını, 1935 senesinde yirmi bir köprü ihale edildiğini bunların bir kısmının parasının bu yıl ödeneceğini söylemiştir.¹⁰⁷

Şose yol inşası ile ilgili olarak, 1935 yılında 2.380.000 lira bedelle ihale edilen paranın 1.200.000 lirasının 1935 yılında, geriye kalan kısmının da bu yıl ödeneceğini, Ankara Barajı yolunun 107.000 lira bedelle asfalt yapılması için ihale edildiğini ifade etmiştir.¹⁰⁸ Bütçeden Bayındırlık Bakanlığı'na 14.670.790 lira ayrılmıştır. Bu bütçenin ayrıntıları şu şekildedir:

Demiryolu inşaatları : 7.221.021 TL

Su işleri için : 1.893.646 TL

Yollar ve köprüler için : 1.028.000 TL

Bu bütçeden 103 bin lira Çubuk barajı için,276 bin lirada Trabzon –İran transit yoluna harcanmıştır.

9. 1937 Yılı Bütçesi

Bütçe görüşmelerine 26 Mayısta başlanmıştır. Söz alan Afyon Milletvekili Berç Türker Bey, geçmişte demiryolu yapımında verilen kilometre garantisinin devlete verdiği zararın büyüklüğü, yapılan her kilometre demiryolunun yabancı nüfuzunu ülke içerlerine taşıdığını anlatmıştır. Özellikle İsmet İnönü Başbakanlığı sırasında demiryollarında büyük gelişmeler olduğunu, aynı gelişmelerin karayollarında da olması gerektiğini vurgulamıştır.¹⁰⁹

Eskişehir Milletvekili Emin Sazak Bey, karayollarında yaşanan gelişmelerin yetersizliğinden ve Cumhuriyet Hükümetlerine yakışmadığından bahsetmiştir. Emin Bey bu geri kalmışlığın sebebini şu şekilde açıklar; “... *Yol parası diye alırsız tenise harcarız,yol parası alırsız Valinin otomobiline harcarız, konağına harcarız, ...bu olmaz.*”¹¹⁰

Bu yılın harcama tutarı 231.017.776 lira olup, Bayındırlık Bakanlığı'na 15.773.108 lira ayrılmıştır. Bu bütçenin ayrıntıları şu şekildedir:

Limanlar ve Demiryolları : 8.879.501 TL

¹⁰⁷ T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, D.5, C.11, s.258.

¹⁰⁸ T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, D.5, C.11, s.259.

¹⁰⁹ T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, D.5, C.18, s.264.

¹¹⁰ T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, D.5, C.18, s.265.

Su işleri için	:	686.717 TL
Yollar ve köprüler için	:	527.610 TL
Yapı işleri	:	2.776.833 TL

Daha sonra çıkarılan bir ek ödenek kanunu ile Bakanlığa 10.386.000. liralık bir ödenek daha sağlanmıştır.¹¹¹

10.1938 Yılı Bütçesi

Görüşmelere 26 Mayıs'ta başlanmıştır. Afyon Milletvekili Berç Türker Bey, Çetinkaya'dan yol işlerine biraz daha fazla ağırlık vermesini istemiştir. Vekil Ankara'nın İstanbul'a modern bir şose ile bağlanmasının büyük bir eser olacağını savunmuş, maliyetinin yıllara bölünerek karşılanabileceğini söylemiştir.¹¹²

Ali Çetinkaya cevaben bu yolun yapılmasının çok iyi olacağını ancak şuanda yapılmasının imkansız olduğunu belirtmiştir. Bu yıl hedef olarak İran Transit yolunun Karaköse'den hududa kadar olan seksen kilometrelik kısmının bitirileceğini ve yapılan yolların gerekli tamirleriyle ilgilenileceğini izah etmiştir.¹¹³

Bu yılın bütçesi 249.954.020 lira olarak tespit edilmiş olup Bayındırlık Bakanlığı payı 8.892.040 liradır. Bayındırlık bakanlığına ayrılan pay bütçedeki büyümenin aksine azalma göstermiştir. Bakanlığa ayrılan 8.892.040 liranın dağılımı aşağıda ki gibidir:

Su işleri için	:	930.000 TL
Yollar ve büyük köprüler için	:	704.160 TL
Yapı işleri	:	3.986.310 TL

Bu yıl içinde genel gelir kaynakları dışından sağlanan gelirlerle ek ödenek aktarılması kararlaştırılmış ve bu paylardan 1.000.000 lira İstanbul –Edirne asfalt yoluna ayrılmıştır.

¹¹¹ Yücel, s.99.

¹¹² T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, D.5, C.25, s.227.

¹¹³ T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, D.5, C.25, s.228-229 .

C. Bayındırlık Yatırımları

1. Karayolları

Yol konusunun programlı bir şekilde ilk olarak 1929 yılında ele alındığını görüyoruz. Çıkarılan 1525 sayılı kanunla yolların belirli bir program dahilinde yapılması, yollar yapılırken iktisadi ve askeri görüşlerin dikkate alınması istenmektedir. Burada yol konusunda askeri ve savunma düşüncelerinin önemi de vurgulanmaktadır.

Yol yapmak zor iştir, fakat onu muhafaza etmek daha güç bir iştir. Bu itibarla yüksek kalitede yol yaparak az ve özlü değil, bu günün ihtiyaçlarına uygun, mümkün olduğu kadar sağlam, fakat çok yol yapmak ihtiyacı vardır. Bu sebeple yurdumuzdaki kıt kaynaklarla yaptırılan yol bakımları, batılı ülkelerinkinden daha fazla öneme sahiptir.¹¹⁴

Bu dönemin yol yapımı konusunda önemli kararların alındığı bir yıl olduğunu daha önce belirtmiştik. Bunlardan 16 Haziran 1929 tarihli kararname ile yol ve köprüler kanununun dördüncü maddesi gereğince sıraya dahil olacak milli yolların tespiti Büyük Erkanı Harbiye ve İktisat Bakanlığı yetkililerinin iştirakiyle bir toplantının yapılarak bazı kararların alındığı, bu çerçevede kırkbeş milyon harcanarak 3.594 km yolun on iki yılda yapılması kararlaştırılmıştır.¹¹⁵

17 Ekim 1929 tarihli kararnamede ise memleket dahilinde yapılacak yolların en son teknoloji çerçevesinde yapılması ve bunun için incelemelerde bulunmak maksadıyla Fransa ve İtalya gibi Avrupa ülkelerine heyetler gönderilmesi kararlaştırılmıştır.¹¹⁶

Cumhuriyetin kuruluşundan bu yana, alt yapı yatırımları olarak büyük bir çoğunlukla demiryollarına önem verildiğini belirtmiştik. Yollar için ayrılan ödenek ise yetersiz kalmaktadır. Yol inşaatları için 1921'de ve 1925'de çıkarılan Yol Mükellefiyeti kanunlarının yeterli olamadığı anlaşılınca, bu mükellefiyetide ihtiva edecek şekilde

¹¹⁴ Türkiye'nin Yol Durumu, T.C.Karayolları Genel Md., Ankara, Şubat 1948, s.38.

¹¹⁵ Leyla Şen, Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci, Ankara, Tesav, 2003, s.73.

¹¹⁶ Bayındırlık Dergisi, (Aralık 1948), s.20.

yeni bir yol yapımı kanunun çıkarılması gerekmiştir. Bunun için Haziran 1929'da "Şose ve Köprüler Kanunu" kabul edilmiştir. Bu kanun ile, devlet ve il yollarının birleştirilmesine dair uygulamadan vazgeçilmiş ve eski sisteme dönmüştür. Her ikisinin bütçeleri de farklıdır. Devlet yolları genel bütçeden, il yolları ise il özel idarelerinden ödenek alınacaktır. Yol yapımı için gereken para kaynağı ise vatandaştan toplanacak özel "Yol Parası"dır. Bu paranın yarısı il yolları için il özel idareleri bütçesinde toplanacak, diğer yarısı da, devlet bütçesindeki yol ve köprüler bölümüne aktarılacaktır. Yol parası veremeyenler ise, yol inşaatlarında bedenen çalıştırılacaktır. Yol yapımı tekniği Türkiye'de henüz makineleşmediği ve yol kaplaması olarak hemen tamamen makadam (kıрма taş) kullanıldığı için, bedenen yükümlülük de para kadar önem taşımaktadır. Yol yapımında ve bakımında yine en önemli ve vazgeçilmeyen araç, silindiridir. 1925 Kanununda olduğu gibi bu kanunda da, illerin silindir ihtiyacını devletin karşılayacağı belirtilmiştir. Bu yeni kanun ile devlet yollarının ismi "Milli Şose" olmuştur.

Çıkarılan Yol Kanunlarının bayındırlık hizmetinden başka bir de sosyal noktası vardır. Uzun süren savaş yıllarından sonra azalan nüfus artışını dolaylı olarak desteklemek için, altıdan fazla çocuğu olanlar yol yükümlülüğünün dışında tutulmuşlardır.

Şose ve Köprüler Kanunu, 1925'de çıkarılan yol mükellefiyeti kanunu ile 1927'de çıkarılan yolların birleştirilmesine dair kanunları yürürlükten kaldırmıştır. Kanun iki sene sonra Temmuz 1931'de önemli bir değişikliğe uğramıştır. Daha sonraki sürede de bazı değişiklikler yapılmasına rağmen, 1950'ye kadar uygulanmıştır. Türkiye'nin yol şebekesindeki bariz zafiyet her yönü ile kendini hissettirince, İkinci Dünya Savaşı sonrasındaki genel hava ve milletler arası yardımlaşma politikaları gereği, Amerika'nın kredi, teknik, makine ve organizasyon yardımları ile karayollarımız yeniden teşkilatlandırılmış ve bugünkü modern yapıda Karayolları Genel Müdürlüğü ortaya çıkmıştır

Ülkemizde milli birliğin sağlanması için 16 Eylül 1929 tarih ve 8381 sayılı kararname ile doğu ve batı bölgelerimiz arasında düzenli yol ağının kurulması gereği üzerinde durulmaktadır. Bu amaçla 1929 yılından başlamak üzere on iki yıllık bir plan çerçevesinde 3.594 km yolun yapım ve onarım işi düşünülmüş, bunun içinde

45.000.000 TL lik masraf öngörülmüştür. Yolların birbirine bağlanmasını sağlayan köprülerin yapımı konusunda da on iki yıllık bir plan hazırlandığını görmekteyiz. Bu dönemde bazı önemli yolların yapımına başlanmış, bazılarının da bakım faaliyetleri yapılmıştır.

Bu dönemde çıkarılan kanunlardan biri de 22 Haziran 1938 tarihli İzmir İli Turistik Yolları'nın yapılmasına ilişkin kanundur. İzmir ve civarı turizm potansiyeli açısından önemli bir yere sahipti. Vilayetin bu potansiyelini değerlendirmek için çıkarılan kanunda, turistik yolların yapımına finansman sağlamak için üç esas kabul edilmiştir.

Birincisi, bu yollara ödenek sağlamak için yol mükelleflerinin, nakdi mükellefiyetlerini iki lira fazla vermeleridir. İkincisi, İzmir vilayetinin asıl yol vergisinden, bu turistik yolların yapımı için en az yüzde yirmi beş ödenek ayırmasıdır. Üçüncü esas ise, il merkezlerinde ve banliyöde devlet demiryolu dışında, belirli bir tarife uygulayarak hizmet veren kara ve deniz ulaşım araçlarının yolcu biletlerine yirmi para¹¹⁷ zam yapılmasıdır. Bu yolların yapımı Fransız Regie Generale şirketine ihale edilmiştir.¹¹⁸

a) 1931-1933 Yılları Arasında Vekalet Tarafından Yapılan Yollar

(1) Balya – Çanakkale Yolu

Uzunluğu 160 km olan bu yolun genişliği beş metredir. Arazinin çok bozuk olması yolun eğiminin fazla olmasına sebebiyet vermiştir. Yol üzerinde birçok menfez, köprü, çeşme ve istinat duvarları yapılmıştır. Maliyeti 2.966.0000 TL.dir.¹¹⁹

(2) Hopa – Borçka Yolu

Uzunluğu otuz altı km. yapım bedeli 656.000 lira.

(3) Ankara – Çubuk Yolu

Ankara Çubuk yolunda yapılan çalışmalar neticesinde onüç km uzunluğundaki bir kısmı değiştirilmiş ve 225.000 liraya mal olmuştur.¹²⁰

¹¹⁷ Yirmi para = Bir kuruşun kırkta biri.

¹¹⁸ Şen, s.76.

¹¹⁹ Hakimiyeti Milliye,29 Birinci Teşrin 1933.

¹²⁰ Cumhuriyet, 30 Birinci Teşrin 1933.

(4) Malatya – Elazığ Yolu

Bu yolun değişen kısmının uzunluğu yirmi dört kilometre olup, masrafı 306.000 liradır.¹²¹

(5) Trabzon - İnan Transit Yolu

Eskiden beri varlığını sürdüren bu yol, her yıl yapılan gerekli tamiratlarla düzeltilmektedir. Birinci kısım olarak Trabzon – Doğubeyazıt güzergahında 510 km.lik bir alanda çalışmalar yapılmıştır. Bu güzergahta dar ve tehlikeli bölümler genişletilmiş, güzergah değiştirip ıslah edilmiştir. 1590 parça kargir ve beton köprü, menfez ve istinad duvarı yapılmış, 150 km yeni şose yapılmıştır. İnşaat bir buçuk yıl önce ikmal olunmuş, 3.223.0000 lira harcanmıştır. Son iki yıl da bu yolun yeni şoselerle iyileştirilmelerine devam edilmektedir.¹²²

Yol konusunda kesin bir czm bulabilmek amacıyla 26 Mayıs 1934 de 2441 sayılı “Nafia Vekaleti Teşkilat ve Vazifelerine Dair Kanun” ıkarılmıştır. Bu kanunun amacı demiryollarını birbirine bağlayacak yol ağları yapmaktır. Bu kanun ve daha sonra ıkarılan 14 Haziran 1935 tarihli, 2799 sayılı kanunla gelen değişiklikler karayoluna verilen önemi biraz daha arttırmıştır. şimdi özellikle bu döneme ait çalışmalara kısaca bir göz atalım.

b) 1933-1938 Yıllarında Vilayet Yollarındaki Gelişmeler

Bu döneme gelindiğinde Balya- Çanakkale şosesi ile Hopa –Borçka şosesi dışında modern anlamda yol olarak nitelendirebileceğimiz yol yoktu. İhtiyacımız olan yirmi bin kilometrelik yolun yapımı içinde yz bin liraya ihtiyaç vardı. Ancak memleketimizin iyi bir programla yol yapma kudreti ve kuvveti vardır, tek yapılması gereken kaynakların bir elden ve düzgün kullanılmasıdır.¹²³

Mevcut yolların her mevsim geçişe uygun durumda bulunmaları için sürekli olarak yapılan tamiratlardan başka 1089 km yeni yol, 3305 km esaslı tamir, 9330 adet yeni menfez inşası, 6981 adet eski menfez tamiri yapılmıştır.¹²⁴

¹²¹ Cumhuriyet, 30 Birinci Teşrin 1933.

¹²² Cumhuriyet, 30 Birinci Teşrin 1933.

¹²³ Mecdi Sadrettin, “Nafia Vekaleti ve Memleket Yolları” Milliyet, 23 şubat 1934.

¹²⁴ Bayındırlık İşleri Dergisi, No.5, s.247.

Afyon

Isparta, Kütahya, Konya, Denizli ve Eskişehir vilayetlerine giden ve sınırları içinde kalan 385 km.lik anayol şebekesinin değişik yerlerinde seksen yedi km.lik şose inşa ve tamiratyapılmıştır. Ayrıca Afyon - Gazlıgöl, Afyon – Şuhut, Afyon – Sinanpaşa ve Afyon – Dinar yolları üzerinde de gerekli çalışmalar yapılarak iyi halde bulunmaları sağlanmıştır.

Ağrı

Karaköse – Kağızman, Karaköse – Van ve Doğubeyazıt – Kars yollarında tamiratlar yapılarak tekerlekli araçların geliş ve gidişine engel olan arızalar giderilmiştir.

Amasya

Amasya – Tokat, Amasya – Merzifon ve Merzifon – Osmancık sınırından itibaren 161 kilometrelik bir yol şebekesi bulunmaktadır. Bu yol üzerinde tamirat ve düzeltme işleri devam etmektedir.

Ankara

1. Ankara – İstanbul yolu: 573 km uzunluğundaki yolun her mevsimde her türlü araç trafiğine açık bulunabilmesi için gerekli tamiratlar yapılmıştır. Yol üzerinde sürekli tamir postaları bulundurulmaktadır.

2. Ankara – Kırşehir yolu: Vilayet sınırları içerisinde 122 km olan bu yolun Ankara'dan itibaren seksen beşinci km.sine kadar olan kısmı tamamen iyi halde şose haline getirilmiştir.

Şose haline getirilen seksen beşinci kilometreden sınıra kadar olan kısmın şose inşa ve tamiratyapılması büyük bir hızla devam etmektedir. Necatibey – İstasyon yolu asfalt olarak tamamlanmıştır.

3. Ankara – Kızılcahamam – Gerede Hududu: Bir kısmı Ankara – İstanbul yolu dahilinde bulunan 122 km uzunluğundaki bu yolun Kurtboğazından Etimesgut karşısına kadar olan kısmın tesviyei türabiyesi ve sanayi imalatı müteahhidi vasıtası ile ikmal edilmiş, otuz yedi km.den ibaret olan bu toprak kısmın şose haline

getirilmesi de ihale edilmiş olup çalışmalar devam etmektedir. Şosesi tamamlanan kısımlarda sürekli tamirat işleri yapılmaktadır.

4. Polatlı – Haymana Yolu: Ankara'yı Haymana kaza merkezine, Polatlı tren hattından yararlanarak bağlayan bu şose yol üzerinden her mevsim geliş ve gidiş düzenli olarak yapılabilmektedir. Tamire ihtiyaç gösteren onbeş kilometrelik kısmı için gereken taş siparişi verilmiş ve tamamlanması için çalışmalara devam edilmektedir.

5. Ankara – Çankırı Yolu :

Gerekli çalışmalar neticesinde şose haline getirilen bu yolun her mevsim işler durumda olması için çalışmalar devam ettirilmektedir. Bu yoldan ayrılan Çubuk kazası yolu da şose halinde olup sadece tamirat işleri ile uğraşmaktadır.

Antalya

Antalya – Burdur, Antalya – Denizli ve Antalya - İçel yolları üzerinde çalışmalar sürmektedir. Antalya – Korkuteli, Korkuteli – Elmalı yolları üzerinde şose yapılmıştır. Yolların bakımlı halde bulunmalarına gereken önem verilmektedir.¹²⁵

Balıkesir

Birinci derecede öneme sahip olan Balıkesir - Bandırma, Bandırma - Gönen, Balıkesir - Akçay, Ilıca - Ayvalık, Balıkesir - Sındırgı, Güngörmez – Korucu yollarını ihtiva eden ve 463 kilometre uzunluğundaki yollar üzerinde son üç yılda seksen kilometreye yakın yol iyileştirilmiş, on sekiz kilometre de tesviye edilmiştir. İl sınırlarında bulunan diğer yollar üzerinde de gerekli tamiratlar yapılarak arızalar giderilmeye çalışılmaktadır.

Bilecik

Yenişehir - Bilecik - Karaköy, Nazıfpaşa - Kütahya - Bilecik - Söğüt – Eskişehir sınırı ve Söğüt – Gümele yolları üzerinde şose inşa ve tamiratı işleriyle uğraşmış ve tamirat postaları ile şose kısımların bakımına önem verilmiştir.

Bitlis

Bitlis – Diyarbakır, Bitlis - Van ve Bitlis – Muş yolları üzerinde geçişe engel olan arızaların giderilmesine çalışılmış ve yollar iyi hale getirilmiştir.

¹²⁵ Antalya İl Yıllığı, C.II, 1948, s.16.

Burdur

Özellikle programa alınan Burdur – Antalya yolunun yapımına önem verilmekte ve bu yolun bir an önce iyi hale getirilmesi için çalışmalar yoğun bir mesai programı ile devam etmektedir.

Bursa

Son yıllarda yol işlerine ağırlık verilmiştir. Özellikle 1935 senesinin ilkbaharında başlayan çalışma devresinde, Bursa – İnegöl – Karaköy yolundaki bozuk kısımlar yeniden yaptırılmaktadır. Burada dikkati çeken hususlardan biriside yaz-kış işlek bir yol haline gelen Bursa'nın mesire alanı olarak da düşünülen Uludağ yolunun parke döşeneceği haberidir. Yol üzerinde parke ocaklarının bulunması da bu yolun ekonomik olmasını sağlayacaktır.¹²⁶

Çanakkale

Gelibolu – Keşan yolunun en bozuk kısmı olan Kavak köprüsünden itibaren onaltı kilometrelik kısmın şose haline getirilmesi bitirilmiştir, inşasına yeni başlanan oniki kilometrelik kısmın tamamlanmasına müteakip yol üzerinde gidiş ve geliş emniyeti sağlanmış olacaktır.

Biga – Çan yolunda Katrancı varyantı ile bir kısım ahşap köprülerin çağın şartlarına uygun olarak betonarmeye çevrilmesi tamamlanmıştır.

Çankırı

Çankırı'yı güneyden kuzeye doğru kateden ve devlet merkezini denize bağlayan il sınırları içerisinde 109 kilometresi bulunan Ankara - Çankırı – Kastamonu yolu üzerinde çalışılarak her mevsimde her türlü aracın geçişine uygun hale getirilmiştir. Son beş yıl içinde Çankırı – Ankara istikametinde 3975 metre yol tamirati ile on adet menfez tamir ve inşa edilmiştir.

Çorum

Çorum vilayeti gerçekleştirilen yoğun mesai sonrasında, yol konusunda büyük ilerlemeler kaydetmiştir. Otomobile binen, istediği zaman vilayetin her hangi bir noktasına ulaşabilir. Kış, kar, çamur bunların hiçbiri engel değildir.

¹²⁶ Cumhuriyet, 21 Mayıs 1935.

Yolların toplam uzunluğu 849+668 kilometredir. 424+19 kilometresi yapılmıştır. Yani buralarda köprüler, menfezler vardır. Adi yol halinde 198 kilometrelik bir kısım vardır. Bu noksan kısmın inşası ve aradaki tamire ihtiyaç gösteren kısımlar bu yıl içerisinde tamamlanacaktır.¹²⁷

Diyarbakır

Vilayet sınırlarında 17 km. patika 192 km. imalatsız tesviye, 100 km. imalatlı tesviye, 279 km. tamire muhtaç şose ve 95 km. muntazam şose olmak üzere toplam 684 km. yol mevcuttur. Bu yollar üzerindeki geçişe mani yerler giderilmiştir.¹²⁸

Edirne

Edirne – Kırklareli, Edirne - Babaeski, Hasköy - Süloğu, Havza -Pehlivanköy, Uzunköprü – Keşan - Gelibolu, Uzunköprü – Meriç yolları üzerinde toprak tesviye işleri ve gerekli şose inşa ve tamir işleri yapılmıştır.

Elazığ

Kazalara giden yollar yalnız yaz aylarında geçişe müsait durumda iken gerekli çalışmalar neticesinde her mevsim geçişe uygun hale getirilmiştir.

Eskişehir

Vilayetin en önemli yollarından olan ve Mahmudiyeye kadar elli iki km. uzunluğuunda Çifteler – Emirdağ yolunun tamir işi yapılmıştır. Bu yoldan Sivrihisar'a kadar olan elli dokuz km.lik yolun otuz dokuz km.si şose halindedir.

Hakkari

Çölemlik – Van yolu üzerinde çalışmalar devam etmektedir.

İçel

Vilayet yollarından eski şoseler kiş mevsimlerinde geçişe uygun değildi. Bu yolların bozuk olan kısımlarının tamiri yapılmış olup her mevsim geçişe uygun hale getirilmeye çalışılmıştır.

¹²⁷ Emre Hasan, “Çorumda Yol Faaliyeti,” Cumhuriyet, 13.6.1933.

¹²⁸ Bayındırlık İşleri Dergisi, No.5, s .253.

Isparta

Birinci derecede öneme haiz olan Isparta – Belönü, Isparta - Dinar, Isparta - Eğirdir, Eğirdir - Hüyük, Hüyük -Örkenez ve Örkenez - Akşehir yolları üzerinde tesviye ve tamirat işleri yapılmış ve yolların sürekli bakımlı bulunması için ekipler oluşturulmuştur.

İstanbul

İstanbul civarında büyük kısmı bakımsız olan yollardan 111. kilometre uzunluğundaki parçalar üzerinde yapılacak işler 2.4333.642.65 lira keşif üzerinden 11.10.1933 tarihinde 1.928.546.01 liraya müteahhidine ihale edilmiş ve 4.11.1933 tarihinde işe başlanmıştır.

İzmir

Batı vilayetleriyle Orta Anadolu'nun her türlü iktisadi ilişkilerinin sürdürüldüğü bir bölge olması açısından bu bölgedeki yolların tamamının şose haline dönüştürülmesi için çalışmalar hızlandırılmıştır. Bu çalışmaların neticesi olumlu gelişmeler sağlanmıştır.

Kars

Rize, Erzurum, Beyazıt Vilayetleri ve Rusya arasındaki Kars merkez,Kağızman, Tuzluca, Iğdır, Arpaçay, Çıldır, Ardahan, Göle, Posof, Sarıkamış gibi on kazadan oluşan Kars Vilayetinin şose yolları gerek yapıları ve gerekse bugünkü durumları itibariyle vilayetin en önemli ve en belirgin özelliğini teşkil etmektedir.

Kars'ın Rus istilasını altında bulunduğu zamanlar, askeri öneminin fazla olması sebebiyle yollarına daha fazla önem verildiği hemen anlaşılmaktadır. Kars vilayetinin sert iklimi neticesinde oluşabilecek kar birikintisi, çığ ve yolun kapanma tehlikeleri daima araştırılmış ve dikkate alınmıştır. Şose halindeki muntazam yolların toplam uzunluğu 1100 km. olup, Türkiye vilayetleri dahilindeki en iyi şose yollarının Kars sınırları içerisinde olduğu söylenebilir.¹²⁹

¹²⁹ Bedri Enüstün, "Kars Vilayeti Yolları ve Hususiyetleri" Bayındırlık İşleri Dergisi, 1935, s.42.

Kastamonu

Kastamonu - İnebolu, Kastamonu - Çankırı, Kastamonu – Taşköprü, Taşköprü - Boyabat, Kastamonu – Daday - Cide, Kastamonu - Araç, Kastamonu –Tosya - Ilgaz yollarında her mevsimde tekerlekli araç gidiş ve gelişine uygun hale getirilmesi için çalışmalar başlatılmıştır.

Kayseri

Bütün yollarda çalışılmakta olup her bakımdan önemli olan Evrek -Saimbeyli yolunun istikşafı yapılmıştır.

Kırklareli

Araç yolu halinde bulunan Vize - Midye, Poyralı - Demirköy yolları da otomobillerin geçmesine müsait bir surette tesviye edilmiştir.

Kocaeli

İzmit - Adapazarı - Hendek yolu, İzmit - Karayakuplu, Teke - Beykoz, Kalaycı - Geyve, Taraklı - Göynük, Taraklı - Gölpazarı yollarının inşaa ve tamirleri ile uğraşılmıştır.

Malatya

Elli km uzunluğundaki Malatya - Elazığ yolu ile 108 km uzunluğundaki Malatya - Sivas yolu kış mevsiminde geçişe müsait bir hale getirilmiştir.

Gölbaşı - Besni – Adıyaman - Kahta bu yol Gölbaşı istasyonunun transit vaziyetinde olduğundan buna fazlaca ehemmiyet verilerek otuz sekiz adet menfez, iki köprü ve yirmi dört km. şose yapılmıştır.

Muğla

Kırk sekiz km. den ibaret olan Muğla-Aydın yolu eski şose halinde olmasına rağmen trafiğin yoğunluğu dolayısıyla bir hayli yıpranmıştı. Bu yol üzerinde gerekli çalışmalar yapılarak iyi hale getirilmiştir.

Ordu

Seksen üç km. Ünye - Niksar yolunun gerekli tamirata yapılmış ve köprüleri de tamir edilerek yol düzgün bir hale sokulmuştur.

12.5 km uzunluğundaki Ünye - Terme yolunun hazırlanan kırma taşlarla bir kısım şosesi bitirilmiştir.

Sivas

İl sınırları içindeki mevcut 1018 km yolun 285 kmsi iyi 500 kilometresi de tamire muhtaç şose halindedir. Bu yolların sürekli iyi halde bulunmaları için çalışmalar sürmektedir.

Siirt

En önemli yolu Diyarbakır - Garzan - Bitlis yoludur. Bu yol Diyarbakır'ı Bitlis, Muş, Van, Hakkari ve Ağrı illerine bağladığı için ayrıca bir öneme sahiptir. Bu yol üzerinde gerekli çalışmalar yapılarak geçişe uygun hale sokulmuştur.

Yozgat

Sorgun kazasına yetmiş üç ve Yozgat'a 108 kilometre mesafede bulunan Akdağ madeni kazasının yolları Peyik nahiyesine kadar bozuk olmakla beraber Piyekten Maden kasabasına kadar olan kısmı yapılmış ve muntazam bir şose haline getirilmiştir. Madenden Sivas'a giden yolun önemli olması sebebiyle en kısa zamanda bitirilmesi planlanmaktadır.¹³⁰

Zonguldak

Zonguldak, Karadeniz kıyısında ve İstanbul'a 140 mil uzaklıkta büyük çoğunluğunun maden kömürü çıkarma işiyle uğraşan ve 15000 kadar amelenin geçim ve yaşamasını sağlayan canlı ve çalışkan bir kasabadır. Kasabanın çoğunun işçi kısmından olması neticesinde ticaretin en büyük kısmı gıdaya ait ürünlerden oluşmaktadır. Kasabanın etrafının dağlık ve ormanlık oluşundan, ihtiyacı olan ekmek ve sair gıdaların yetiştirilmesine imkan olmadığından uzak kasabalardan getirilmesine çok ihtiyacı vardır.¹³¹

Bu acil ihtiyaç göz önünde bulundurularak, Zonguldak - Kozlu, Zonguldak - Devrek, Ereğli - Devrek ve Boğaz – Bartın - Safranbolu yollarında köprü ve menfez tamirâtı yanı sıra şose tamirâtı yapılmıştır.¹³²

¹³⁰ Son Posta, 24 Birinci Kanun 1933, s.4.

¹³¹ S. Lütfi, "Zonguldak Vilayeti Yolları," Bayındırlık İşleri Dergisi, (Aralık 1935), s.60-61.

¹³² Bayındırlık İşleri Dergisi, No.5, s.261.

c) 1933-1938 Yıllarında Doğrudan Nafia Vekaleti Tarafından Yapılan Yollar Trabzon - İran Transit Yolu

Bu yolun inşasına 1931 yılında başlandığı zaman yol dar, sert virajları olan, birçok yeri bataklık ve uçurumlar dolayısı ile emniyetli bir seyrüsefere müsaade etmiyordu. Yolun tamamının bir anda yapılması bütçe olanakları yönünden uygun olmadığı için programda ilk hedef olarak Trabzon'dan Karaköse'ye kadar olan 512 km.nin her mevsimde otomobil geçişine uygun hale getirilmesi düşünülmüştür.

Trabzon yalnız Erzurum, Van ve Gümüşhane vilayetlerinin değil, kısmen de Erzincan, Dersim ve Muş vilayetleri ile Kars ve Ardahan'ın da bir iskelesidir. Buna ilave olarak İran transit yolu da Trabzon'un önemini artırmaktadır.¹³³

1931, 1933 ve 1934 yıllarında yapılan çalışmalar neticesinde 1078 adet yeni köprü menfez inşası, kırk sekiz adet köprünün tamiri ve 150 km yeni şose yapılmıştır. Bu işler için 3.150.000 lira harcanmıştır. 1935-1936 senelerinde Gümüşhane vilayeti kısmında 215.000 lira bedelle kırk sekiz km. yeni şose inşaatı ve Horasan - Karaköse arasında 250.000 lira bedelle altmış km. yeni şose inşaatı ikmal edilmiştir. 1937 yılında Trabzon – Karaköse yolu otomobil seyrüseferine uygun hale getirilerek ilk hedefe ulaşılmıştır.

Yolun bu hatta gelmesinden sonra Karaköse - İran hududu arasındaki 132 km.nin inşasına teşebbüs edilerek Şehbob köyüne kadar olan seksen km.lik kısım 780.000 lira bedelle ihale edilmiş olup inşaatı devam etmektedir.

Ankara –Çubuk Barajı Asfalt Yolu

Çubuk barajı bir eğlence yeri olduktan sonra, Barajı Ankara'ya bağlayan yolda makadam şose olarak kalamazdı. Bu sebeple 9.5 km olan ve son zamanlarda bir hayli yıpranmış olan şosenin yeniden inşa edilerek asfaltlanmasına karar verilmiştir.¹³⁴

¹³³ Mecdi Sadrettin, "Tarihi Kervan Yolu," Cumhuriyet, 21 İkincikanun 1931.

¹³⁴ Bayındırlık İşleri Dergisi, No.5, s.91.

İstanbul - Edirne Avrupa Yolu

Şose yol şebekelerimizin içerisinde en önemli istikametlerinden olan bu yolun İstanbul'dan Lüleburgaz kasabası müntehasına kadar 160 km.lik kısmı 1937 yılında asfalt kaplamalı modern şose olarak ikmal edilmiştir.

Lüleburgaz - Edirne istikametinde inşaata devam edilmektedir. İstanbul - Edirne yolu, Trakya'nın ortasından geçerek baştanbaşa devam edip Trakya Vilayetlerini birbirine ve daha geniş bir bakış açısıyla düşününce Avrupa hududumuzu Ankara'ya bağlayan çok önemli bir yoldur.¹³⁵

d) 1933-1938 Yıllarında Yapılan Köprüler

Akçaağıl Köprüsü

Sivas Vilayeti dahilinde Kelkit ırmağı üzerindeki, Akçaağıl Köprüsü 70.415 lira bedelle yaptırılmıştır. Köprü'nün genişliği kemerler arasında dört metredir. İnşaat 2 Eylül 1931 tarihli mukavele ile ihale ve 15 Kasım 1933 tarihinde ikmal edilmiştir.¹³⁶

Zigdi Köprüsü

Memleketimizin her tarafında duyulan köprü ihtiyacını hep birden esaslı bir şekilde karşılamak fazla paraya lüzum gösterdiğinden bir taraftan en mühim köprüler taş, betonarme veya demir olarak dayanıklı şekilde yapılırken diğer taraftan ikinci derecede ehemmiyetli yollar üzerinde az bir masrafla meydana gelebilen ahşap köprüler yapılmasına çalışılmaktadır.

Kelkit ırmağının karşı yakasında bulunan Zigdi Köprüsü, Sonusa ve Hayati nahiyelerine bağlı seksen kadar köyü Tokat vilayetindeki Erbaa kaza merkezi ile birleştirmektedir.

Köylüler tarafından yapılan kısım 1932 - 1933 senelerinde ve geri kalan inşaatta 1934 senesinde yapılmış ve 3 Aralık 1934 de köprü geliş ve gidişe açılmıştır.¹³⁷

¹³⁵ Bayındırlık İşleri Dergisi, No.5, s.280.

¹³⁶ Bayındırlık İşleri Dergisi, No.7, s.12.

¹³⁷ Bayındırlık İşleri Dergisi, No.7, s.35.

Arif Köprüsü

Çorum Vilayetinde ve Çorum - Sungurlu yolunun otuz dördüncü kilometresindeki Gökiniş (Arif) köprüsünün, vilayetçe yapılan inşaatı, ikmal edilmiş ve köprü 3 Mayıs 1935 tarihinde açılmıştır.¹³⁸

Menemen Köprüsü

İzmir-Bergama şosesinde Gediz nehri üzerindeki tahta Menemen köprüsü harap durumda olduğundan sürekli tamirata ihtiyaç göstermekteydi. Yol üzerinde çok fazla gidiş ve geliş olduğundan esaslı şekilde yapılmasına karar verilmiştir. Keşif bedeli 163.144.31 liradır. Köprü 20 Ocak 1935 tarihinde bitirilmiştir.¹³⁹

Beygircioğlu Köprüsü

Çorum'da, Osmancık – Tosya yolu üzerinde elli iki metre açıklığında tahta bir köprü yapılmıştır. Ayrıca yine aynı il sınırları içerisinde tarihi önemi olan Kızılırmak üstünde 456 yıl önce yapılan 250 metre uzunluğundaki Koyunbaba köprüsünün tamirata yapılmıştır.¹⁴⁰

Bayburt, Ostok ve Maden Köprüleri

Transit yolunun Gümüşhane vilayeti içindeki kısmında ve Çoruh nehri üzerinde oldukça önemli üç köprü yapılmıştır. Tutarı 26.900 lira olan köprüler 19 Nisan 1935 tarihinde ihale edilmiştir.

Suların coşkunluğu yüzünden inşaatı ancak 1935 yılının Temmuz ayında başlanmış ve Teşrinevelde üç köprüde bitmiştir.¹⁴¹

Munzur Suyu Köprüsü

Dersim havalisi memleketin en dağlık ve yolsuz kısımlarından birisidir. Şimal ve garp tarafları Fırat ve Cenup tarafı Murat nehirleriyle çevrilen bu bölgede eskidenberi geliş ve gidiş genellikle ancak hayvanların zorla geçebileceği patika

¹³⁸ Bayındırlık İşleri Dergisi, No.7, s.36.

¹³⁹ Bayındırlık İşleri Dergisi, No.7, s.36.

¹⁴⁰ Cumhuriyet, 13.6.1933.

¹⁴¹ Bayındırlık İşleri Dergisi, No.7, s.37.

yolları üzerinde sağlanmaktadır. Otomobil yalnız Elazığ'dan Hozat'a gidebilmektedir. Köprü 15 Eylül 1935 tarihinde açılmış ve engeller ortadan kaldırılmıştır.¹⁴²

Arapsun Köprüsü

Kızılırmak üzerine inşa edilmiştir. Arapsun kasabasını Kızılıрмаğın karşı kıyısındaki köylere ve en kısa yoldan Kırşehir'e bağlar. 131.30 metre boyunda ve beş gözlüdür. Köprünün bedeli 68.004.96 liradır. 27 Ekim 1934 tarihinde bitirilmiştir.¹⁴³

Paşur Köprüsü

Diyarbakır - Siirt yolunda ve Siirt'ten on sekiz km. kadar mesafede, Paşur suyu üstünde, kemeri elli metre açıklığında ve yetmiş dört metre uzunluğunda betonarme köprü 52.470 liraya yapılmıştır. Köprünün yapımı 5 Nisan 1934 yılında tamamlanmıştır.¹⁴⁴

Gezer Köprüsü

Diyarbakır – Siirt yolunda ve Siirt'ten dokuz km. kadar mesafededir. Köprüde daha önce meydana gelen çöküntüler onarılmış, üzerinden en ağır nakliye vasıtalarının geçmesine müsait hale getirilmiştir. İnşaat 19.798.23 lira bedelle 23 Nisan 1934 tarihinde tamamlanmıştır.¹⁴⁵

Körkün Köprüsü

Adana – Karaisalı yolunda Seyhan nehrinin ayaklarından Körkün ırmağı üzerine inşa edilmiştir. Kemerler arasındaki genişlik dört metredir. İnşaat 26 Ekim 1932 yılında ihale edilmiş, 7 Şubat 1934 tarihinde 47.384.99 lira bedelle bitirilmiştir.¹⁴⁶

Akçaova, Elekçi , Cevizdere ve Curidere Köprüleri

Ordu'nun sahilden Samsuna bağlanması ve iktisadi gelişmesi açısından çok önemlidir. Bunun için de güzergah üzerinde bulunan önemli vadilerin köprülerle geçilmesi lazımdır. Bu maksatla gerekli kanuni düzenlemeler yapılmış ve köprüler 29

¹⁴² Bayındırlık İşleri Dergisi, No.7, s.38.

¹⁴³ Bayındırlık İşleri Dergisi, No.5, s .300.

¹⁴⁴ Cumhuriyet, 30 Birinci Teşrin 1933.

¹⁴⁵ Bayındırlık İşleri Dergisi, No.5, s .302.

¹⁴⁶ Bayındırlık İşleri Dergisi, No.5, s .303.

Eylül 1933 tarihinde ihale edilmiş, 152.029.50 lira bedelle 27 Aralık 1934 yılında bitirilmiştir.¹⁴⁷

Onuncu Yıl Köprüsü

Ankara - Beypazarı yolunun seksen sekizinci kilometresinde Kırmır Çayı üzerinde eskiden mevcut kargir ayaklı tahta köprü betonarmeye çevrilmek suretiyle meydana gelmiştir. Köprünün genişliği dört ve tahliye boyu 116.20 metredir. Köprünün yapımı 27 Mayıs 1934 tamamlanmıştır. İnşaat bedeli 25.609.59 lira tutmuş olup para vilayet tarafından verilmiştir.¹⁴⁸

Göksu Köprüsü

Adıyaman, Kahta ve Pütürge'yi Gölbaşı istasyonuna bağlayan güzergahta Göksu ırmağı üzerine inşa edilmiştir. Üç ilçeyi yurdun diğer kısımlarına bağlaması nedeniyle önemlidir. Keresteden tasarruf maksadıyla kemerlerin iskelesi ahşap kafesli kemer şeklindedir. Köprünün uzunluğu 112.40 metredir. İnşaatın yapımına 10 Ağustos 1933 tarihinde başlanmış ve 24 Nisan 1935 de tamamlanmıştır. Bedeli 44.831.50 lira tutmuştur.¹⁴⁹

Borçka Köprüsü

Çoruh Vilayetinde Hopa – Kars yolunun otuz altıncı kilometresinde Çoruh nehri üzerine kurulmuştur. Memleketimizin en büyük açıklıkta köprüsüdür. Mesnetler arası 113 metredir.köprünün maliyeti 76000 liradır.¹⁵⁰

Arslan Köprüsü

Çanakkale – Ezine –Bayramiç yolunda Küçük Menderes üzerindeki çürük ahşap köprü yenilenmek suretiyle meydana gelmiştir. Köprünün uzunluğu doksan metredir. Köprü çok işlek bir yol üzerinde bulunmaktadır. İkmal tarihi 11 Aralık 1935 olup inşaat bedeli 24.978.93 liradır.

Tüney Köprüsü

Ankara – Çankırı yolunun 106 ncı kilometresinde Tüney çayı üzerinde yapılmıştır. Köprü üzerinde geliş ve gidiş az olduğundan köprü üç metrelik şose ile iki tarafta 0.30 m.lik

¹⁴⁷ Bayındırlık İşleri Dergisi, No.5, s .305.

¹⁴⁸ Bayındırlık İşleri Dergisi, No.5, s.307.

¹⁴⁹ Bayındırlık İşleri Dergisi, No.5, s.308.

¹⁵⁰ Cumhuriyet, 30 Birinci Teşrin 1933.

bordürden olmak üzere 3.60 m. olarak yapılmıştır. Yapım tarihi 8 Kasım 1935 dir. İnşaat bedeli 20.236.13 liradır.

Karabekir Köprüsü

Çerikli – Sungurlu - Çorum yolunda Delice Irmağı üzerine yapılmıştır. Çorum’u en kısa yoldan Ankara’ya ve Sungurlu havalisini demiryoluna bağlaması sebebiyle önemli bir köprüdür. Genişliği üç metresi şose olmak üzere dört metredir. 16.687.97 lira bedelle 6 Temmuz 1935 tarihinde inşaat tamamlanmıştır.¹⁵¹

Bolaman Köprüsü

Ordu – Samsun yolunda, altmış beş metre açıklığında, Bolaman Çayı üzerinde betonarme olarak yapılan köprünün maliyeti 47.000 liradır.¹⁵²

Dalaman Köprüsü

Muğla - Fethiye - yolunda ve Dalaman çayı üzerindedir. Köprü üç metresi tekerlekli araçların geçişine uygun olmak üzere 4.10 m.dir. İnşaat 8 Haziran 1936 tarihinde tamamlanmış olup inşaat bedeli 60.488.16 liradır.¹⁵³

Ovaçay Köprüsü

Ankara – Kızılcahamam – Bolu yolu güzergahı eskiden Zir köprüsünü geçtikten sonra Ankara – Ayaş yolundan ayrılmaktaydı. Bu yol uzun olduğundan yolu kısaltmak maksadıyla Etimesgut’tan itibaren yeni bir güzergah tespit edilmiş ve yol on km. kadar kısalmıştır. Ovaçay Köprüsü bu yeni güzergahın Ovaçayını katettiği elli yedinci kilometresinde yapılmıştır. Genişliği altı metredir. Köprü, 30 Kasım 1936 tarihinde tamamlanmıştır. İnşa bedeli 32.311.00 liradır.

Keban Madeni Köprüsü

Elazığ - Keban Madeni yolunun elli beşinci kilometresinde Fırat nehri üzerindedir. En büyük nehrimiz üzerindeki bir geçit olması nedeniyle önemlidir. Murat ve Fırat suları birleştikten sonra Fırat üzerinde Cumhuriyet devrine kadar hiçbir önemli şose köprü yapılmamıştır. Önce 1932 yılında Malatya - Elazığ istikametinde

¹⁵¹ 15. Yılda Bayındırlık Dergisi, s.314.

¹⁵² Cumhuriyet, 30 Birinci Teşrin 1933.

¹⁵³ 15. Yılda Bayındırlık Dergisi, s.317.

İsmet İnönü köprüsü kurulmuştu. Bu nedenle köprü Fırat üzerindeki ikinci köprü durumundadır. Köprü 2 Eylül 1935 tarihinde 74.581 lira bedelle tamamlanmıştır.¹⁵⁴

Sakarya Köprüsü

Türkiye'nin en işlek yollarından biri olan Adapazarı - Bolu yolunun dördüncü km.deki tahta köprü yerine yapılmıştır. Köprü nehrin en dar yerine yapılmıştır. Bedeli 72.081.58 lira olan köprü, 20 Haziran 1935 tarihinde Nafia Vekili Ali Çetinkaya tarafından geliş ve gidişe açılmıştır.¹⁵⁵ Köprüsüzlük yüzünden memleketin iktisadi faaliyetin geçit vermeyen, Yunan ordusunu boğan Sakarya Nehri üzerine kurulan köprünün açılışı büyük bir törenle olmuştur.¹⁵⁶

Çetinkaya Köprüsü

Bafra - Alaçam yolunda Bafra Kasabası önünde ve Kızılırmak üzerindedir. Yetiştirdiği tütün mahsulleriyle memleket ekonomisinde büyük bir önemi olan Bafra bölgesinin şahdamarı olan bir yol üzerinde bulunması nedeniyle köprünün önemi çok büyüktür. Kızılırmak gibi Anadolu'nun en büyük nehirlerinden birisinin denize döküleceği ve dağıldığı bir yerde yapılacak olması, gerektirdiği masraf açısından da önemlidir. Köprünün yapım tarihi 4 Kasım 1937 ve bedeli 221.062.50 liradır.¹⁵⁷

Kemah Köprüsü

Erzincan Vilayetinde, Erzincan - Kemah - Elazığ yolunda, Kemah Kasabası civarında Fırat Nehri üzerinde mevcut otuz beş m. açıklığında harap köprü yerine yapılmıştır. Köprü yerinde yatak derin, malzeme nakliyatı çok masraflı olduğu için hafif ve iskele masrafına ihtiyaç göstermemesi bakımından demir asma köprü sistemi tercih edilmiştir. Memleketimizde yapılan ilk asma köprüdür. Açıklığı 53.50 m.dir. 29 Kasım 1937 tarihinde tamamlanan köprü, 28.538.46 liraya mal olmuştur.¹⁵⁸

Singeç Köprüsü

Elazığ - Hozat yolunda otuz altı m. açıklığında betonarme mütedahil kemer şeklindedir. Saltanatın asırlardan beri devam eden ihmali yüzünden hükümet otoritesini temsil edecek hiç bir eser yüzü görmeyerek tamamıyla iptidai şekilde kalan, halkı da orta çağ

¹⁵⁴ Bayındırlık İşleri Dergisi, No.5, s.331.

¹⁵⁵ 15. Yılda Bayındırlık İşleri Dergisi, No.5, s.331.

¹⁵⁶ Cumhuriyet, 8 Ağustos 1932.

¹⁵⁷ Bayındırlık İşleri Dergisi, No.5, s.331.

¹⁵⁸ Bayındırlık İşleri Dergisi, No.5, s.334.

seviyesinde yaşayan Tunceli bölgesinin, milli hükümetçe imarına karar verildikten sonra meydana gelen ilk önemli eseridir. Bu köprü, Atatürk tarafından 7 Kasım 1937 tarihinde açılmış, 29.419 liraya mal olmuştur.¹⁵⁹

Anamur Köprüsü

Antalya ile Mersin'i sahilten birbirine bağlayan köprü üç metreye yirmi yedi metre açıklığında ahşap olup, 10.000 liraya yapılmıştır.¹⁶⁰

Gediz Köprüsü

İzmir – Menemen yolu üzerindeki Gediz nehri üzerinde beş metreye otuz bir metre açıklığındaki köprü 99.000 liraya mal olmuştur.¹⁶¹

2. Limanlar

Daha önceki bölümlerde belirttiğimiz gibi, 1929 yılı bayındırlık açısından bir dönüm noktası teşkil eder. Bu dönemde iki önemli karar alınmıştır. Bunlardan birincisi, yeni demiryolları ve limanlar yapılması kararı, diğeri ise yol yapımı konusunda yeni bir dönem başlatan Şose ve Köprüler kanununun kabulüdür.¹⁶²

Türkiye Büyük Millet Meclisi 1929 yılında, Sivas - Erzincan - Erzurum, Adapazarı - Bolu - Bayındır ve Filyos - Ereğli hatları ile Samsun, Mersin ve Ereğli limanlarının inşası ve Trabzon, İnebolu, Amasra'da birer dalgakıran yaptırılması için oniki yılda harcanmak üzere 140 milyon liranın ayrılmasına karar vermiştir. Bu kanun 1932 yılına kadar uygulanmış fakat dünyadaki ekonomik buhranın etkilerini azaltmak açısından alınan tasarruf tedbirleri neticesi yatırımlar durdurulmuştur.¹⁶³

Zeki Doğanoğlu bir makalesinde İzmir Limanı hakkında bilgi vermiş ve 1.Dünya Savaşı öncesi ile Cumhuriyet yıllarını karşılaştırmıştır.¹⁶⁴ İzmir Limanı, Ege Bölgesinde yetişen üzüm, incir, palamut, zeytinyağı, pamuk, afyon ve buna benzer özellikle tütün ihracatının yapıldığı bir merkez konumundaydı. Ancak bu ihracat ve ithalatta bir azalma görülmüştür. Cumhuriyetin kuruluşundan sonra ihracatta kısmen

¹⁵⁹ Bayındırlık İşleri Dergisi, No.5, s.337.

¹⁶⁰ Cumhuriyet, 30 Birinci Teşrin 1933.

¹⁶¹ Cumhuriyet, 30 Birinci Teşrin 1933.

¹⁶² Yücel, s.65.

¹⁶³ Yücel, s.66.

¹⁶⁴ Zeki Doğanoğlu, "İzmir Limanı İhracaatı," Cumhuriyet, 8 Ağustos 1932.

bir düzelme olmuş, fakat ithalatta aşağıdaki tablodan da net olarak görülebileceği gibi herhangi bir gelişme olmamıştır.

YIL	ALTIN LİRA	TON
1913	5.803.350	310.079
1926	33.531.718	120.562
1928	34.417.381	133.024
1931	18.366.987	100.762

İzmir Limanının ithalatında meydana gelen bu düşüşün sebepleri üç başlık altında toplanabilir.

1. İzmir Limanı harpten önce coğrafi konumu itibariyle bir geçiş merkeziydi. Yabancı memleketlerden limana gelen malların bir kısmı limanda bulunan diğer vapurlara aktarılarak o dönemde Türkiye'ye ait olan adalara, Suriye sahillerine ve Arabistan'a gönderiliyordu.

2. Batı Anadolu ve hatta iç Anadolu'da yaşayan yaklaşık sekiz milyon nüfusun ithalat eşyasına ait ihtiyaçları doğrudan doğruya İzmir Limanı tarafından sağlanıyordu. Çevredeki manifatura, bakkaliye eşyası ve buna benzer ticaret ile uğraşanlar bütün işlerini İzmir'deki toptancılarla yaparlar ve mallarını İzmir'den alırlardı.

3. Harpten önce İzmir'de kuvvetli sermayeye sahip ithalat firmaları mevcuttu. Bankalar bu firmalara kredi sağlıyorlardı. Adalar ve Suriye sahilleri ülke topraklarından ayrıldığı için eski geçiş merkezi özelliğini yeniden kazandırmak imkansız gözükmektedir. Ancak limandan yapılan ihracat kıymeti karşılığında ithalat yapılırsa canlanma kendiliğinden sağlanabilecektir.

Süleyman Fikri Bey tarafından 1933 yılının Mayıs ayında Meclise, Filyos - Ereğli hattı ile Ereğli Limanının yapılması hakkında 1/661 sayılı kanun lahiyası sunulmuştur. Süleyman Fikri Bey limanın yapılması ile ilgili görüşlerini aktarırken,

Mersin Limanının henüz yapılmamasından duyduğu üzüntüyü de dile getirmektedir.¹⁶⁵

Dönemin Nafia Vekili Hilmi Bey Ereğli limanının, Filyos - Ereğli hattından ayrı düşünülmesinin imkansız olmasından dolayı bu hatla beraber Meclise sunulduğunu, en kısa zamanda Mersin Limanı ile ilgili layihanın da Meclise geleceğini belirtmiştir. Ereğli Limanı için inşaaata başlanmasından itibaren, en çok altı senede ikmal edilmek üzere, 10.000 liranın harcanmasına izin verilmiştir.¹⁶⁶

Mersin Limanı'nın yapımı konusunda, 1929 yılından sonra ilerlemeler olmuş, liman tam kapasite ile çalışmaya 1933 yılında başlamıştır. Mersin Limanının işleyişi hakkında 1938 yılı verilerine göre şunları söyleyebiliriz.

Mersin Limanının hinterlandı çok geniştir. Bu nedenle ihraç malları da çeşitlilik gösterir. Hububat, pamuk, maden ve canlı hayvan ihracı ilk sıraları almıştır. Aşağıda bu ihraç mallarının 1937 yılının on bir aylık toplamını, 1938 yılının on bir ayı ile karşılaştıran bir tablo verilmiştir.¹⁶⁷

YIL	HUBUBAT TL / TON	PAMUK TL / TON	MADENLER TL / TON	DİĞERLERİ TL / TON
1937	3.550.517/66.843	1.922.300/4.606	908.139/39.798	2.033.629/22.272
1938	4.191.107/83.776	4.820.482/13.826	1.748.020/66.156	3.415.064/33.865

Aynı yıllarda Mersin Limanından ihraç edilen canlı hayvan verileri aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.¹⁶⁸

YIL	İHRAÇ EDİLEN HAYVAN	GELİR
-----	------------------------	-------

¹⁶⁵ T.B.M.M.Zabıt Ceridesi, D.4, C.15, s.311.

¹⁶⁶ T.B.M.M.Zabıt Ceridesi, D.4, C.15, s.311.

¹⁶⁷ Cumhuriyet, 2 Temmuz 1938.

¹⁶⁸ Cumhuriyet, 2 Temmuz 1938.

1937	72.467	295.354
1938	19.795	75.434

Canlı hayvan ihracatının yapıldığı bölgeler genellikle Orta Doğu ülkeleridir. Orta Doğu'da gelişen siyasal ve askeri gelişmeler doğal olarak ihracatın da dengesini değiştirmiştir. Bu değişiklik yukarıdaki tabloda yer alan 1937 – 1938 yılları arasındaki farktan da anlaşılmaktadır.

Limanlar konusunda alınan kararların birisini de Nafia Vekili Ali Çetinkaya'nın 27.5.1936 tarihinde bütçe görüşmeleri esnasında yaptığı konuşmadan anlıyoruz.

“...Ereğli limanı ile, Trabzon Limanları ve dalga kıranları yapmak üzere hali müzakeredeyiz, Müzakereler oldukça inkişaf etmektedir. Ümit ediyoruz ki ya bu suretle veyahut diğer suretle mübhem olduğu nispette bu hatları inşa etmeye ve limanları da yapmaya devam edeceğiz. Bunun için bütçemizde ayrıca para görmezsiniz, fakat her hal de bu, devam edilecek bir iştir.”¹⁶⁹

3. Barajlar

Bu dönemin en önemli çalışmaları arasında Çubuk 1 Barajı (1930-1936) Bursa Gölbaşı Barajı (1933-1938) ve münferit olarak ele alınan Gediz, K.Menderes, B.Menderes, Seyhan nehir havzalarında münferit taşkın koruma ve sıtmayla mücadele amacıyla bataklık kurutma faaliyetleri sayılabilir.

a) Çubuk Barajı

Çubuk Çayı üzerinde, gerek Ankara'nın içme suyu ihtiyacının temini, gerek takriben 3000 hektarlık bir sahanın sulamasını sağlamak, mesire yeri ve ağaçlandırma gibi amaçlarla yapılan baraj, Cumhuriyet hükümetlerinin Türkiye'de yaptırdığı ilk barajdır.¹⁷⁰ Baraja ait ilk etüdlere 1926'da başlanmış ve yapılan tetkikler sonucu şimdiki yer seçilmiştir. Daha sonra arazi haritaları alınarak projesi 1928'de bitirilmiş ve inşaatı 1929'da ihale edilmiştir. Kazıdan sonra ilk beton temel, 1932 Ağustos ayında atılmış olup, içme suyunun tasfiyesi için gereken “süzgeç havuzu” ve “baraj yolu” ile birlikte, 1936 yılının sonuna doğru hizmete girmiş bulunmaktadır.

¹⁶⁹ T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, D.4, C.11, s.256.

¹⁷⁰ Ankara İl Yıllığı, 1967, s.115.

Barajın göl hacmi 13,5 milyon metreküp olup, bunun 3,5 milyon metreküpü içme suyu için kullanılacaktır.

Barajın hem Ankara halkının su sorununun çözülecek olması, hem de Cumhuriyet döneminin memlekete kazandırdığı ilk baraj olması yönüyle önemi bir hayli yüksektir. Dönemin gazetelerinde geniş yer bulan barajın yapılışı her yönüyle tartışılmıştır. Barajın ekonomikliği konusu Yunus Nadi tarafından şu misalle değerlendirilmiştir:

“...bu baraja dayanarak Ankara'nın içinde ve etrafında birkaç yüz hektarlık orman vücuda getirsek bu bile böyle bir eserin masrafını karşılayacak bir kazanç olur. Halbuki Ankara'ya ve Cumhuriyet rejimine şeref verecek olan bu yüksek ve hakiki manasında medeni eserin Ankara'ya ve etrafına temin edeceği fayda bunun yüz misli ve hatta bir bakıma göre hesap olunamayacak kadar misli fazladır.”¹⁷¹

b) Gölbaşı Göleti

Bursa ovasının doğu ucunda, Dimboz köyünün altında küçük bir göldür. Vaktiyle buradan batıya, Kestel ve Gürsuya doğru uzanan büyük bir bataklık vardı. Bataklık arasında yer yer ova köyleri sıkışmış durumdaydı. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Su İşleri vasıtası ile buradaki bataklık kurutuldu. Kanallar ile su akıtıldı, hem de adalar halinde kalmış bulunan köyler kurtuldu ve verimli bir araziye kavuştu. Katırlı dağlarından inen selleri toplayıp akışı düzenleyen bir baraj meydana getirilmiş oldu.¹⁷²

Bursa Ovası ıslah projesi içinde, Gölbaşı bendi, Gölbaşı deresi, ana kanal ve mikroplu tortu tutma yapılarını içeren bu projeye 1932 yılında başlanmış ve 8 Eylül 1938'de geçici kabulü yapılmıştır.¹⁷³

¹⁷¹ Yunus Nadi, “Cumhuriyetin Güzel Bir Eseri,” Cumhuriyet, 7 Mayıs 1935.

¹⁷² Bursa İl Yıllığı, 1967, s.68.

¹⁷³ Bayındırlıkta 50 Yıl Küçük Notlar, Bayındırlık Bakanlığı, 1973, s.72.

SONUÇ

Osmanlı İmparatorluğu zamanında ihmal edilmiş olan bayındırlık işlerine bir de Milli Mücadele öncesi ve sonrasında yaşanan uzun savaş yılları eklenince Türkiye Cumhuriyeti her bakımdan harap ve ilgiye muhtaç bir hale gelmiştir. Bu uzun savaş yıllarında memleketin bütün imkan ve araçları yurdumuzun savunulmasına ayrıldığından, ancak askeri hareketi kolaylaştıracak işlere ağırlık verilmişti.

Yollar, bakımsızlıktan harap ve geçilmez hale gelmiş, çoğu ahşap olan köprülerin büyük bir kısmı da yıkılmıştı. Demiryolları bakımsızlıktan adeta enkaz haline gelmişti. İnsanlar için hayat kaynağı olan sulara hiç dokunulmamıştı. Anadolu'da insanlar kimi zaman kuraklıkla kimi zaman da su taşkınlarıyla uğraşmaktaydı. Su taşkınlarının oluşturduğu bataklıklar insan sağlığını ciddi bir biçimde tehdit etmekteydi.

Osmanlı İmparatorluğu zamanında nakliyat, bir kaç demiryolu hattı hariç, genellikle hayvan sırtında, kağrı ve arabalarla yapılırdı. İstanbul – Ankara arası yirmi, İstanbul – Konya arası otuz, İstanbul – Diyarbakır arası yaklaşık altmış günde alınabilirdi.

Teknolojinin ilerlemesi ve batılı ülkelerde hızla yaygınlaşan otomobil ülkemizde de yol ihtiyacının bir an önce karşılanması gereğini ortaya koymuştu. Cumhuriyet Hükümetleri bütün zorluk ve imkansızlıklara rağmen büyük bir gayretle çalışmaya başlamış ve yol programları hazırlayarak işe koyulmuşlardır.

Yol programlarının ana hedefi köylere varıncaya kadar yurdun her köşesinin demiryolu istasyonlarına, limanlara, ticaret ve sanayi merkezlerine bağlanması ve demiryollarından başka şoseler yaparak insanların serbest seyahat etmelerini sağlamaktır.

Türkiye Cumhuriyeti, Osmanlı İmparatorluğu'ndan 13.885 kilometre şose ile 4450 kilometre toprak yol devralmıştır. Bu şoselerin hemen hemen hepsinde taş kalmamış olmakla beraber köprü ve menfezleri de ahşaptan olduğundan bazıları çürümüş, bazıları da harap olmuşlardı. Bu sebeple yolların büyük bir kısmı geçilemez haldeydi. Cumhuriyet Hükümetleri bir yandan bu yolların tamirine başlarken, bir yandan da ihtiyaçlara göre yeni yol yapımına başlamıştır.

Cumhuriyetin ilanından 1938 yılına kadar geçen on beş yıllık kısa dönemde yapılanları kısaca özetlersek;

Osmanlı İmparatorluğundan devralınan yolların tamamı üzerinde bakım faaliyetleri yapılmış, geçit vermeyen yerleri trafiğe açılmış, sert ve tehlikeli virajları düzeltilmiş, üç metreye kadar düşen genişlikleri artırılmış ve üzerindeki köprüler ıslah edilmiştir.

Atatürk'ün ısrarla üzerinde durduğu ekonomik gelişmenin temelini oluşturan ticaret ve ziraatın gelişmesine paralel, aynı zamanda ordularımızın da askeri harekatta kullanabilecekleri yeni yollar yapılmıştır. Üzerinden her mevsim araç geçen yolların uzunluğu 39.000 kilometreye ulaşmıştır. Cumhuriyetin ilk on beş yılında yapılan yolların uzunluğu 20.000 kilometreye ulaşmıştır. Bu yolların 3.000 kilometresi kırma taştan geriye kalanları ise toprak yoldur.

Yukarıda saydığımız yollardan başka önemine binaen Hopa – Borçka, Balya – Çanakkale, Trabzon – İran transit yolu, İstanbul – Edirne asfalt yolunun Lüleburgaza kadar olan kısmı ve Ankara civarı asfalt yolları doğrudan Bayındırlık Bakanlığı bütçesinden yaptırılmıştır. Ayrıca şehirlerin imarı konusunda modern yolların önemi göz önünde bulundurularak 1930 yılından itibaren asfalt yol yapımına başlanmıştır.

Sonuç olarak İmparatorluk devrinde, hayvan sırtında bin bir zorlukla yurt içinde dolaşılırken, on beş yıl gibi kısa bir zamanda medeni vasıtalarla hiçbir arızaya rastlamadan şehir ve kasabalar arasında gidiş ve geliş imkanı sağlanmıştır. İlerleyen zamanlarda bu yollar çağın gereği olarak daha modern hale getirilecektir.

Cumhuriyet Hükümetleri yol konusunda gösterdikleri azmi köprüler konusunda da göstermişler ve bu dönemde toplam doksan altı adet köprü inşaatını tamamlamışlardır. Yapılan köprüler ilk başlarda kargir olmasına rağmen sanayideki gelişmelere paralel olarak büyük çoğunluğu betonarme olarak inşa edilmiştir.

Cumhuriyet kurulmadan önce yurdumuzda su işleri ile meşgul olunmamıştı. Akarsu rejimleri incelenmemiş, göller, bataklıklar, iklim durumları, yağmur yağışları üzerinde hiçbir bilimsel araştırma yapılmamıştı.

Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarına yayılmış olan Osmanlı İmparatorluğu'nun su konusuna gereken önemi vermemesi, yıllarca Türk halkının sağlığını tehlikeye atmış ve sulama konusunda işini şansa bırakmasına sebebiyet vermiştir. Cumhuriyet Türkiye'sine Osmanlı İmparatorluğu'ndan Konya Ovası sulama şebekesi dışında suyla ilgi hiçbir şey kalmamıştı. Su işleri de bir devlet programı olarak ele alınmış ve başta bataklıkların kurutulması olmak üzere büyük işler başarılmıştır. Ayrıca bu dönemde Cumhuriyetin en güzel hediyesi olarak Ankara'da Çubuk Barajı inşaatı tamamlanmıştır.

KAYNAKÇA

I. ARŞİV:

Düster.

İstatistik Yıllığı, 1929,1931.

T.B.M.M. Zabıt Cerideleri.

T.B.M.M. Gizli Celse Zabıtları.

II. KİTAP:

Alkan, Faik, "Yeni Türkiye Devletinin Bayındırlık Politikası(1920-1933)," basılmamış yüksek lisans tezi, Eskişehir Anadolu Üni., Sos.Bil.Fak).

Amasya İl Yıllığı, 1967.

Ankara İl Yıllığı, 1967.

Antalya İl Yıllığı, 1947.

Armaoğlu, Fahir, 19. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1789-1914), Ankara, TTK Basımevi, 1997.
-----, 20. Yüzyıl Siyasi Tarihi (Cilt 1-2, 1914-1995), 13. B., İstanbul, Alkım Yayınevi, 1995.

Ataöv, Türkkaya, Bilimsel Araştırma El Kitabı, Ankara, Hassoy Matbaası, 1989.

Atatürk, Söylev ve Demeçler, Ankara, TTK, 1997.

-----, Nutuk, C.I-, Ankara, Çağdaş Yayınları, 1981.

Bayındırlıkta 50 Yıl, T.C.Bayındırlık Bakanlığı,1973.

Bayındırlıkta 50 Yıl Küçük Notlar, Bayındırlık Bakanlığı, 1973.

Bayındırlıkta 60. Yıl, Ankara, Bayındırlık Bakanlığı, 1983.

Behlülgil, Mefahir İmparatorluk ve Cumhuriyet Dönemlerinde İllerimiz 1299-1992, İstanbul, 1992.

Bursa İl Yıllığı,1967.

Çavdar,Tevfik, Osmanlıların Yarı sömürge Oluşu, İstanbul, Ant Yayınları, 1970.

Cumhuriyetin 50. Yılında Karayollarımız, Ankara, Bayındırlık Bakanlığı, 1973.

Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi 1923-1978, İstanbul, Akbank Yayınları, 1980.

Cumhuriyet Halk Partisi 15. Yıl Kitabı, Ankara, 1939.

Dağlı, Nuran ve Aktürk, Belma, Hükümetler ve Programları, C.I, Ankara, 1988.

Dinçer, Celal, "Osmanlı Vezirlerinden Hasan Fehmi Paşa'nın Anadolu'nun Bayındırlık İşlerine Dair Hazırladığı Layiha," TTK.Belgeler, V.VIII/9-12.

Eldem Vedat, Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomisi, Ankara, TTK, 1994.

Gürgözeler, Enver "Cumhuriyet Döneminde Karayollarındaki Gelişmeler(1923-1938)" (basılmamış yüksek lisans tezi Elazığ, Fırat Üniversitesi).

İnan, Afet, Medeni Bilgiler ve M. Kemal Atatürk'ün El Yazıları, Ankara, TTK, 1998.

-----, İzmir İktisat Kongresi 17 Şubat - 4 Mart 1923, Ankara, TTK, 1989.

-----, Devletçilik İlkesi ve Türkiye Cumhuriyeti'nin Birinci Sanayi Planı, Ankara, TTK 1993.

Keyder, Çağlar, Dünya Ekonomisi İçinde Türkiye,(1923-1929), Ankara, Yurt Yayınları, 1982.

Ökçün, Gündüz, Türkiye İktisat Kongresi, Ankara, 1981.

Pamuk, Şevket, Yüz Soruda Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi 1500-1914, İstanbul, 1999.

Şen, Leyla, Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci, Ankara, Tesav, 2003.

Tekeli, İlhan ve İlkin, Selim 1923 Tarihli "Umur-u Nafia Programı, Ankara, TTK, 1989.

Tezel, Yahya , Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi, İstanbul, 1994.

Toprak, Zafer, Milli İktisat-Milli Burjuvazi, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1995.

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

Tütengil, C.Orhan, İçtimai ve İktisadi Bakımdan Türkiye'nin Karayolları, İstanbul, 1961.

Yücel, N.Mutlu, Bayındırlık Bakanlığı Tarihi 1920-1988, Ankara, 1989, s.48.

1927 Yılı Hazine Genel Hesabı, Devlet Matbaası.

1929 Yılı Hazine Genel Hesabı, Devlet Matbaası.

III. GAZETE VE DERGİ:

Akşam.	Bayındırlık İşleri Dergileri.
Cumhuriyet.	Bayındırlıkta 10.Yıl Dergisi.
Hakimiyet-i Milliye.	Bayındırlıkta 15.Yıl Dergisi.
Milliyet.	Demiryolları Dergisi.
Son Posta.	
Vakit.	
Vatan.	

IV. MAKALE:

Ceyhun, Ekrem, Atatürk Üniversitesi 50 Yıl Armağanı Dergisi, C.II, Erzurum, 1973.

Doğanoğlu, Zeki, "İzmir Limanı İhracaatı," Cumhuriyet, 8 Ağustos 1932.

Enüstün, Bedri, "Kars Viayeti Yolları ve Hususiyetleri" Bayındırlık İşleri Dergisi, 1935.

Hasan, Emre, "Çorumda Yol Faaliyeti," Cumhuriyet, 13.6.1933.

Lütfi, S, "Zonguldak Vilayeti Yolları," Bayındırlık İşleri Dergisi.

Nadi, Yunus, "Cumhuriyetin Güzel Bir Eseri," Cumhuriyet, 7 Mayıs 1935.

Pamuk, Şevket, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Yabancı Sermaye," ODTÜ Geliştirme Dergisi, Özel Sayı (1978).

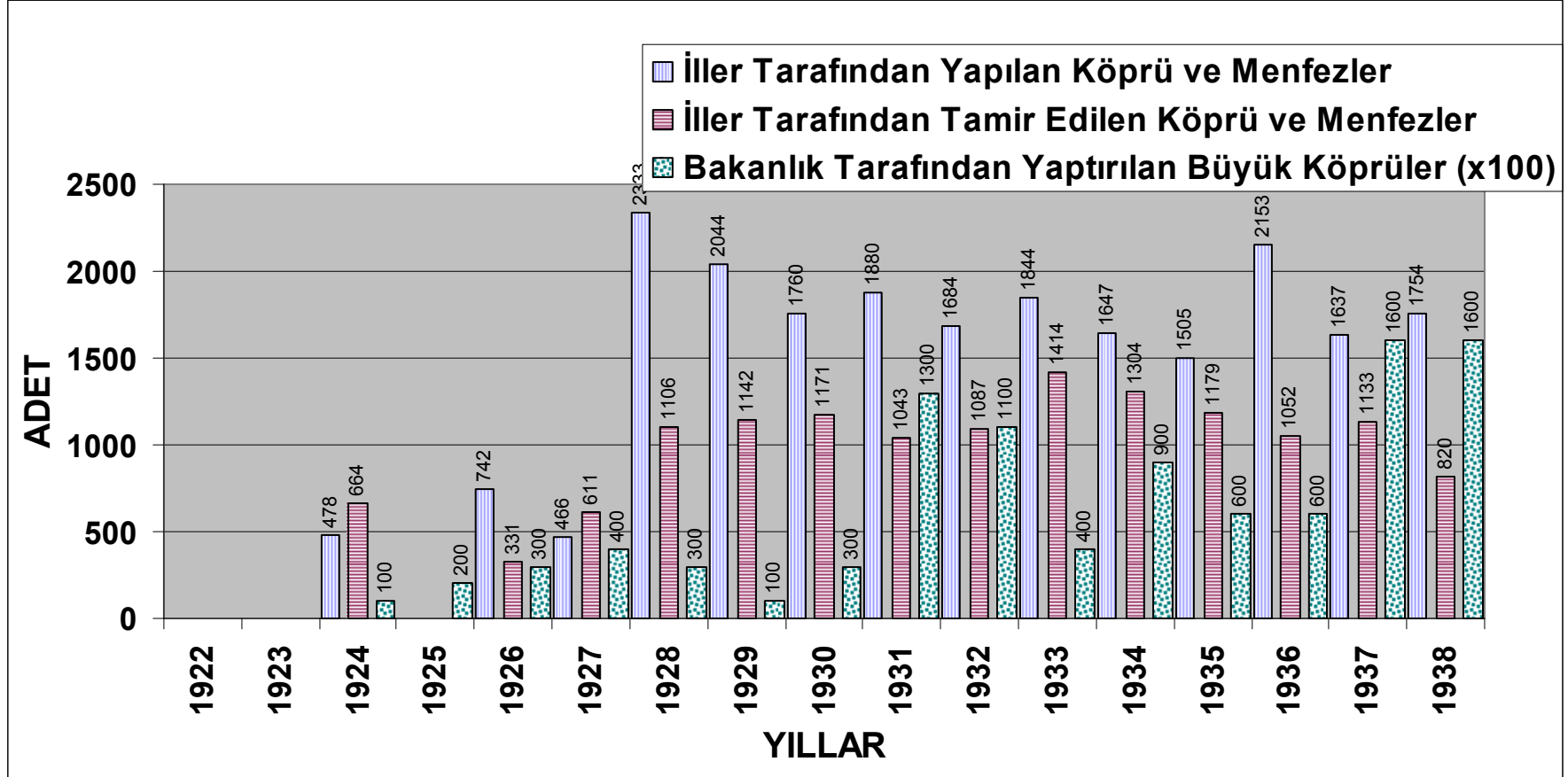
Sadrettin, Mecdi, "Nafia Vekaleti ve Memleket Yolları" Milliyet, 23 Şubat 1934.

----- "Tarihi Kervan Yolu," Cumhuriyet, 21 İncikalanun 1931.

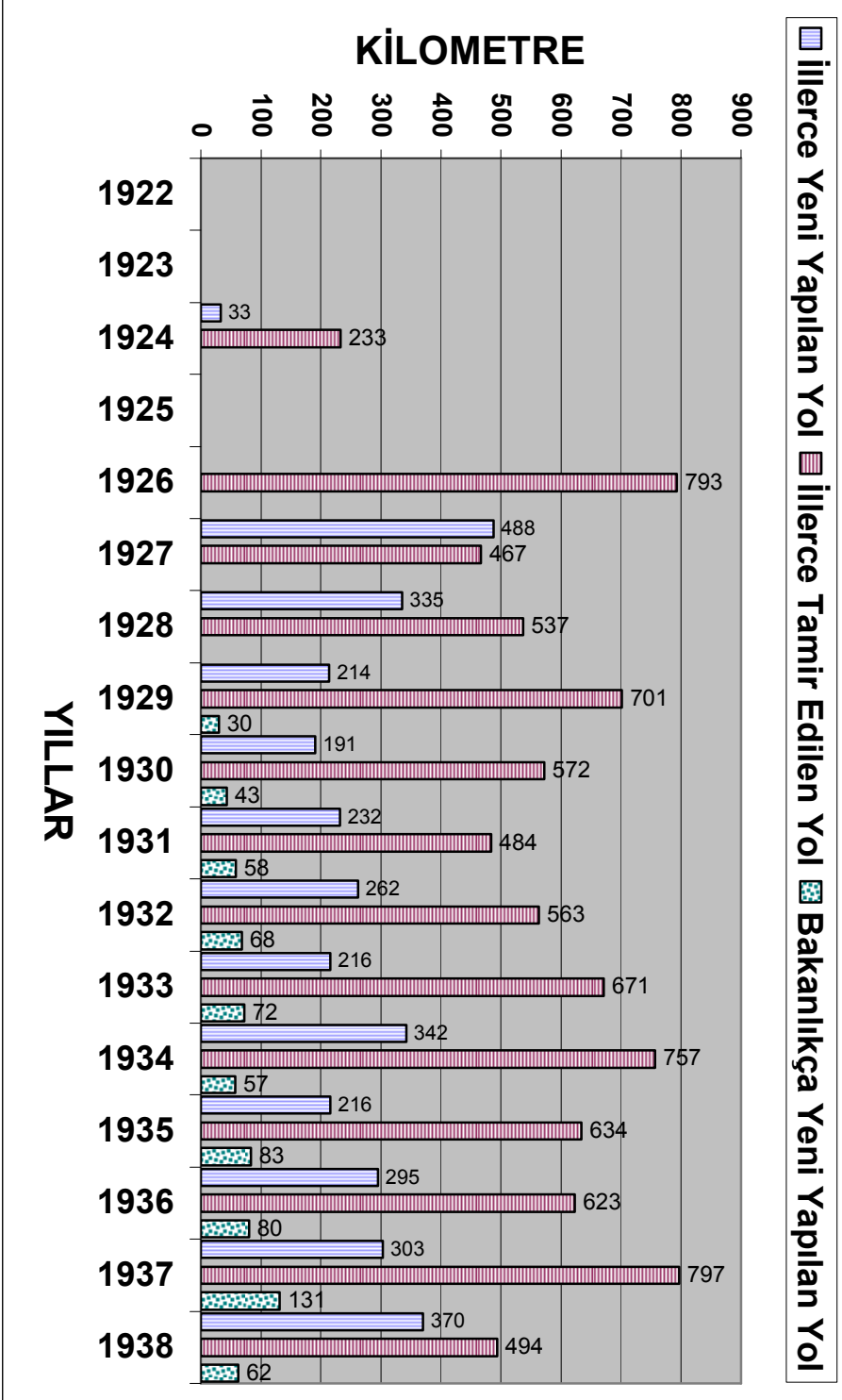
Yavuz, Yıldırım, "1923-1940 Arası Ankara'da Mimari," Ankara Ankara Dergisi, 1994.

Yüngül, Naci, "Cumhuriyet'in 15.ci yılında Bayındırlık İşleri," Yeni Türk, İstanbul, 1938.

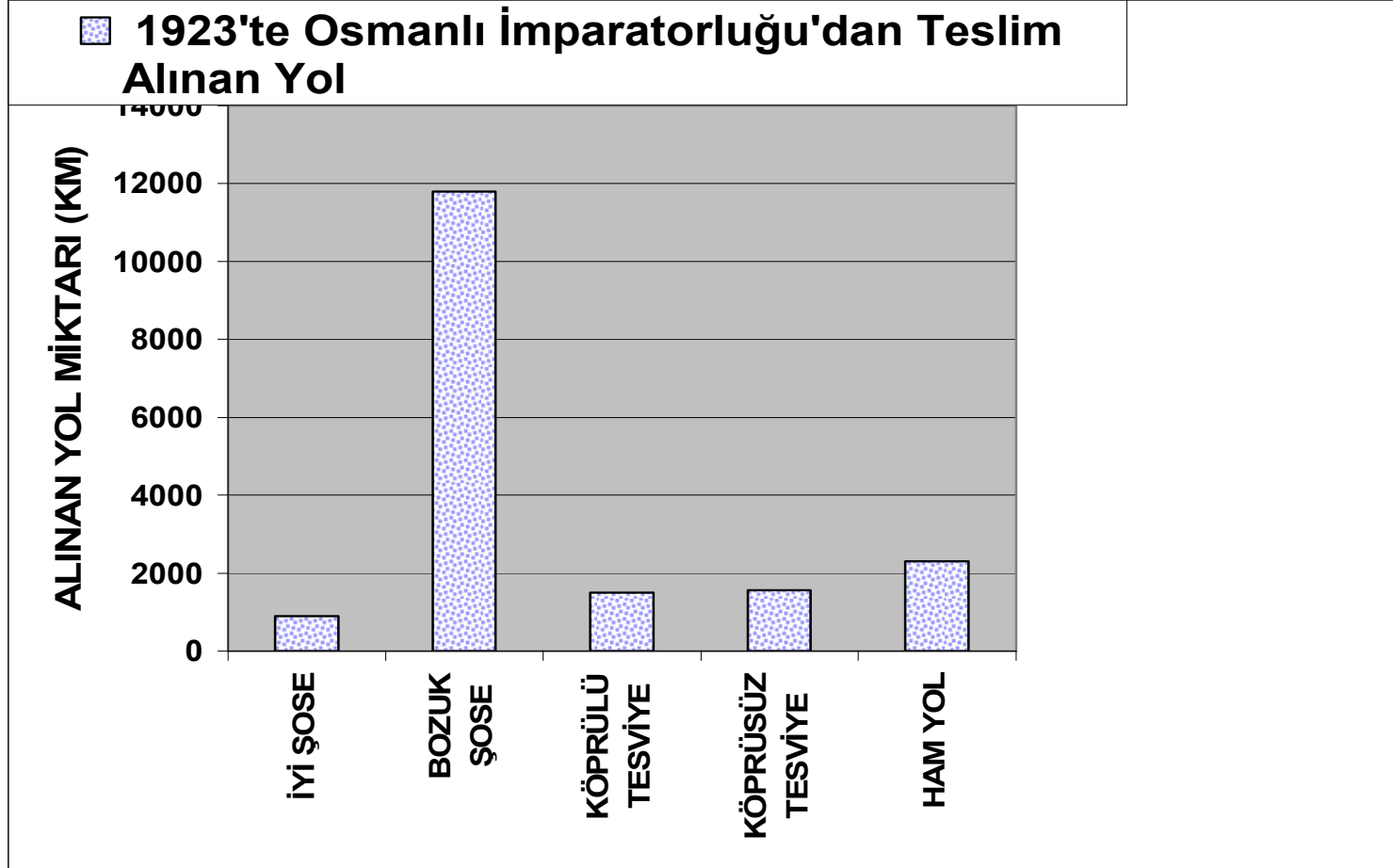
EK-1
İLLER VE BAKANLIK TARAFINDAN YAPTIRILAN KÖPRÜLER



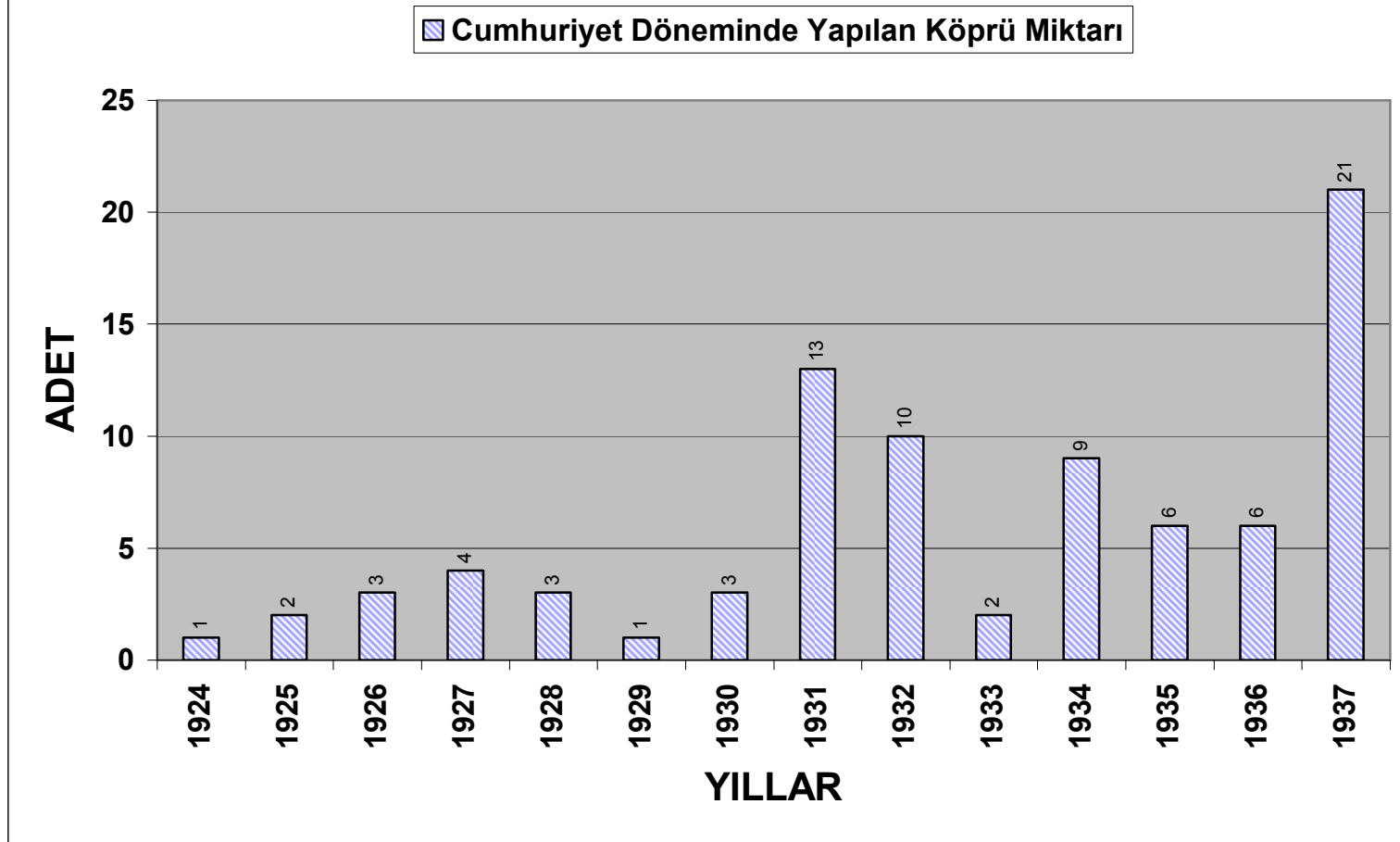
İLİLER VE BAKANLIK TARAFIGINDAN YAPTIRILAN YOLLAR
EK-2



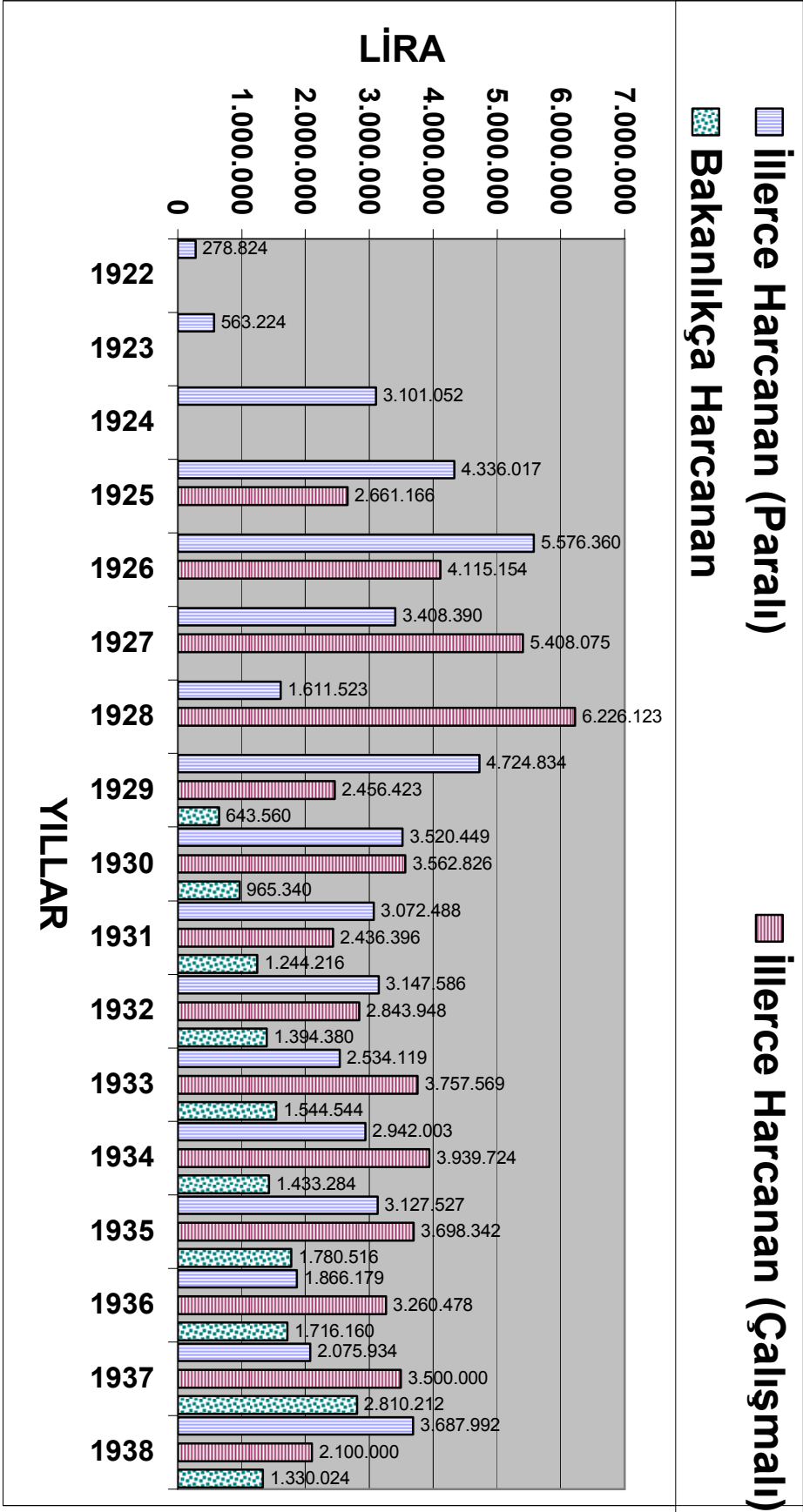
EK-3
OSMANLI'DAN TESLİM ALINAN YOLLAR



EK-4
CUMHURİYET DÖNEMİNDE YAPILAN KÖPRÜLER



EK-5
YAPILAN HARCAMALAR



EK-6
MOTORLU KARA TAŞITLARI

CİNSLERİNE GÖRE MOTORLU KARA TAŞITLARI

YIL	OTOMOBİL	OTOBUS	KAMYON	MOTOSİKLET	ÖZEL NİT. TAŞITLAR	YOL VE İŞ MAKİNALARI
1933	4.257	315	2.561	442	-	-
1934	4.280	572	2.460	-	-	-
1935	4.349	747	2.514	-	-	-
1936	3.815	812	2.909	-	-	-
1937	4.573	1.044	3.882	-	-	-
1938	5.713	1.297	4.352	779	-	-
1939	4.795	1.457	4.432	-	-	-
1940	4.343	1.237	3.520	-	-	-
1941	3.905	1.110	3.432	-	-	-
1942	3.574	985	3.848	-	-	-
1943	3.561	980	4.413	1.107	-	-
1944	3.406	988	4.479	754	-	-
1945	3.649	1.213	5.417	736	-	-
1946	4.676	1.615	8.251	767	-	-
1947	5.798	2.198	10.596	1.371	-	-
1948	8.001	2.622	11.470	1.634	-	-
1949	10.071	3.185	13.201	2.281	-	-
1950	13.405	3.755	15.404	2.661	-	-
1951	16.427	4.569	18.356	3.464	-	-
1952	23.938	5.510	24.722	4.528	-	-
1953	27.692	5.933	27.543	6.587	-	-
1954	28.599	6.671	30.250	8.345	-	-
1955	29.970	6.848	34.429	9.510	-	-
1956	33.377	7.914	35.070	10.135	-	-
1957	36.755	8.291	36.919	9.743	-	-
1958	34.244	8.065	39.721	7.329	-	-
1959	37.616	8.881	48.094	8.215	-	-
1960	45.767	10.981	57.460	9.380	-	-

EK-7
1923-1938 ARASI ULAŖTIRMA

ULAŖTIRMA SEKTÖRÜYLE İLGİLİ TEMEL GÖSTERGELER (1923 - 1938)			
	1923	1929	1938
Üst yapılı yollar (x1000)	13,9	14,4	17
1000 Kilometre kareye düşen kilometre	18	19	22
10000 kişiye düşen kilometre	11	10	10
Motorlu karayolu taşıtı (x1000)	1,5	7,8	9,5
1000 kilometre üst yapılı yola düşen sayı	108	54,3	560
10000 kişiye düşen sayı	1	6	6
Limanlarda boşaltma ve yükleme, milyon net ton	15	25	24
Kişi başına düşen net ton	1	2	1

ATATÜRK'ÜN TBMM'Yİ AÇIŞ KONUŞMALARININ BAYINDIRLIKLA İLGİLİ KISIMLARI

Efendiler,

Bayındırlık çalışmalarımızın en önemli bölümünü demiryolu yapımı almaktadır. Bu konuda bilgi sunmadan önce, düşmanın yıkıp bozmasından ve malzeme darlığından kaynaklanan her türlü güçlüğü rağmen trenlerimizin orduya ve ülkenin ekonomik hayatına yaptıkları ve yapacakları hizmetleri şükranla anarım. Anadolu'nun önemli ticaret bölgelerinden biri olan Mersin'de bir liman inşa ve işletilmesi konusunda başvuran ilgililer ile görüşmeler yapılmış ve taraflarca uyuşma sağlanarak sözleşme taslağı Meclise sunulmuştur.

Her ülkenin hayat damarlarını oluşturan demiryollarını bizde de genişleterek Anadolu'ya uzatmak ve bilinen yönlerde ana hatları kurarak işletmek üzere başvuran ilgililer ile bu konu ile görevli bakanlık arasında görüşmeler yapılmış ve sonuç olarak taraflarca uyuşma sağlanmış ve kararlaştırılan konuları ve hükümleri kapsayan sözleşme ve eklerini içeren taslak, yüce Meclisinize sunulmuştur.

Efendiler,

Demiryolu ve limanlar ve buna benzeyen ihtiyaçlarımız arasında bulunan büyük kuruluşların yeniden yapılması ve işletilmeleri konusundaki siyasetimiz, şimdiki ve gelecekte oluşacak kanunlarımıza uymak ve bu konularda kabul ettiğimiz milli prensiplere uygunluk sağlamak şartları ile, başvuracak yabancı sermayeleri memnuniyetle kabul etmektir. Mevcut kuruluşların sözleşme ve şartnamelerine karşılıklı olarak uymak, gerek bu kuruluşların gerek ülkemizin yararı için gereklidir.

Yollara gelince: Anadolu ve Rumeli'de işgal altındaki sancaklarımızın geri alınması ile genel karayollarımız 8 100 kilometreye ve ikinci derecedeki yollarımız 16 000 kilometreye yükselmiştir. Karayolları hakkında şimdiki çalışmalarımız bazı yerel onarımlarla sınırlıdır. Yeni yol inşaat planının uygulanması için henüz fırsat bulunamamıştır. Bayındırlık Bakanlığınca bir yıl içinde genel yollar için keşif bedeli 500 000 liraya varan 45 adet ve ikinci derece yollar için keşif bedeli 280 bin liraya varan 51 adet ve buna ek olarak İçişleri, Maliye, Milli Eğitim bakanlıklarından tahmini keşif bedeli toplam 110 bin liraya yükselen 85 adet keşif evrakı incelenmiş ve onaylamıştı. Bazı yörelerde, elektrik dağıtımı, su baskını önleme, nehirlerde ulaşım sağlanması, bataklık kurutulması ve arazi sulanması gibi bayındırlık işlerinin yapılması ile ilgili pek az başvurular olmuş ve bunlar hükümetçe incelenmiştir.

Efendiler,

Genel olarak bayındırlık çalışmalarına ülkemizin her yanında büyük bir ihtiyaç duyulmaktadır ve bu doğal ihtiyaçlarımızın sağlanması ve tamamlanması için her fırsattan yararlanmaya çalışacağız.

Bununla birlikte, yeni yıl bütçesinde genel ve özel yollar için oldukça önemli ödenek bulunacaktır. Mühendis ve fen memuru, mevcudumuz gelecekteki ihtiyacımızı karşılamayacağı için Anadolu'nun üç çeşitli yerinde mühendis adayı okullarının açılması çabalarına girişilmiştir.

Sayın efendiler, millet egemenliğini en gelişmiş biçimde ortaya çıkaran Cumhuriyete kadar ülkede öngörülmemiş olan bayındırlık işlerinin geçen dönemde verdiği sonuçlar, aynı yolda azimle ve durmaksızın yürünmesi konusunda özellikle kuvvet ve cesaret vermektedir. Demiryolu ve yol ihtiyacı ülkenin bütün gereksinmelerinin başında kendisini duyurmaktadır. Hiçbir hayal ve teori peşinde koşup, aldanmaksızın ülkenin kaynakları ve insan gücü ile işi sürdürmek kesin olarak gereklidir. Halkımızın ortak istek ve düşüncesinin de böyle olduğunu bizzat yakından öğrendim. Ulusumuzun uygarlık yolunda gelişmesi için bütün devlet dairelerinde öngördüğümüz maddi ve manevi bütün önlemler ancak tren ve demiryolları ile gerçek olumlu sonuçlarını verebilir.

Uygarlığın bu günkü araçlarını, bundan da öte, bu günkü düşüncelerini demiryolu dışında yayabilmek imkansızdır. Demiryolu mutluluk yoludur. Sayın üyeler elde etmek ve artırmak ve her araç ile ulaşımı çoğaltmak bütün girişimlerinizin üstünde, kararlı olarak amacımız olmalıdır.

Sayın arkadaşlar, Cumhuriyetin başkenti olan Ankara için, bu yıl da yüce Meclisin önlemlerine ihtiyaç olduğunu bildirmek gereğini duyuyorum. Ankara'nun çağımıza uygun görüşme araçları ile donatılması ve şiddetle ihtiyaç duyulan bununla ilgili yapıların inşası ivedi gereksinmelerimiz arasındadır.

Hiç şüphe etmemelidir ki, Anadolu ortasında hızla kurulacak çağın modern Ankara'sı, yüzyıllarca ihmale uğramış Türk vatani için başlı başına bir uygarlık merkezi, Türk Devleti için pek önemli bir dayanak olacaktır.

Ticari hayatımızda, geçen yıl içinde limanlardaki çalışma ve kolaylaştırıcı işlemler ile ilgili girişimlerin temeli, gereksinmemize uygun çalışmalar arasında sayılmaktadır.

Barış süresince çalışmalarını bilinçli ve bilgili olarak sürdüren kara, deniz ve hava kuvvetlerimizin gücü ve kuvveti aziz Türkiye'nin refah ve bayındırlık yolundaki çalışmalarının güvenliğini sağlayan ve koruyan başlıca unsurdur. Büyük Millet Meclisi bu yüce unsuru, barış ve güvenliği sürekli kuvvetlendirmekte ne kadar istek gösterse yeridir.

Maliyemiz geçen yılı başarı ile geçirmiştir. Bir yandan aşar gibi büyük bir gelirden vazgeçen ve diğer yandan bir seferberlik yapmış olan Devlet, bayındırlık işlerini ertelemeyi gerektirmeyecek bir mali güç gösterirse, bu durum sevinilmeye ve şükran ile anılmaya layıktır.

Ülkemizin iç yönetimi, yalnız huzur ve güvenle değil, ekonomi ve bayındırlık çalışmaları ile de kendisini gösterir. Genel olarak, yol yapımı için gösterilen istek ve çabalar özellikle anılmaya değer.

Bu konudaki çalışmaları düzenlemek için genel ve özel yollar arasındaki farkların giderilmesi gereğini duyuyoruz.

Genel ihtiyaç için, yürürlüğe koyduğumuz Yol Kanunu, Köy Kanunu, Borçlanma Kanunu, İskan ve Mülki Teşkilat kanunlarının uygulamaları iyi sonuçlar vermektedir.

Cumhuriyetin açtığı bayındırlık ve imar politikası ve Cumhuriyet dokunulmazlığının gerektirdiği koruma araçları, gerçek bir bütçe içinde ulusça ve hükümetçe ele alınacak ciddi bir tutumla sağlanabilir. Büyük Meclisin, milletin hazinesinin durumunu kuvvetlendirmek için kabul ettiği yeni gelir kanunlarından bu güne kadar sağlanan sonuçlar, bunlardan beklenen yararların sağlanabileceğini kuvvetle ümit ettirmektedir.

Ekonomik önlemlerin başında saydığımız ulaşım çalışmaları önümüzdeki yıllarda gözle görülür sonuçlar vermeye adaydır. Demiryollarımızın yeni istasyonları ülkenin çeşitli köşelerinde adaletli dağılım içinde görülmeye başlandı. Önümüzdeki yıl içinde Diyarbakır yönünde ve başka yönlerde beş yüz kilometreye yakın yeni demiryolunun açılabilceğini umuyoruz. Sivas'tan Erzurum'a gidecek demiryolu için de uğraşı vermek zamanı gelmiştir. Bu yıl da yol yapımının iyi sonuçlar verecek bir şekilde düzenlenmesi ve önemli uygulamaya konulması gereklidir.

Bu ülkenin yollar için bu gün ayırdığı araçlarla daha çok iş yapılabileceğini ümit ediyoruz.

Geniş bir su politikasının uygulanmasına başlanabilmesi gerçekten gereklidir.

Şimdi arkadaşlar, ekonomik yaşamımızı gözden geçireceğim. Hemen bildirmek isterim, ben ekonomik yaşam denince, tarım, ticaret, sanayi faaliyetlerini ve bütün bayındırlık işlerini, birbirinden ayrı düşünülmesi doğru olmayan bir bütün sayarım. Bu nedenle şunu da hatırlatmalıyım ki, bir ulusa bağımsız görünüş ve değerini veren siyasi yaşam çarkında, devlet, fikir ve ekonomik yaşam işleyişleri birbirlerine bağlı ve birbirleri ile ilişkilidir, o kadar ki, bu işleyişler birbirine uyacak aynı düzen içinde çalıştırılmazsa, hükümetin çekici gücü harcanmış olur, ondan beklenen tam verim sağlanamaz. Onun içindir ki, bir ulusun kültür düzeyi üç alanda, devlet, fikir ve ekonomi alanlarındaki çalışma ve başarılı sonuçlarının toplamı ile ölçülür.

Liman işlerinde modern ve planlı çalışma ve tarifelerde ucuzluk yapılmasının verimli sonuçları, ticarete dikkati çekmiştir. Bu yolda devam edilmesinde yarar olacaktır.

Demiryolları yapımlarımızın gelişmesi, İran transit yolunun gelişmesine ve motorize edilmesine de hizmet etmiştir.

İstanbul'dan başlayan Avrupa turist yolunun asfalt olarak yapımı sürdürülmektedir.

Böylece sürdürülen inşaatın, bir plan içinde, ülkenin diğer bölgelerini de içine alması, beklediğimiz milli başarı olacaktır.

Şose ve köprü yapımları gelişmektedir. Demiryolları inşa politikamızın uygulandığı yıllar içinde 78 köprü, geçişe açılmış bulunuyor. 23 köprü de inşa halindedir. Bu köprüler, her biri başlı başına birer bilim ve sanat eseri olarak yeni nesillere Cumhuriyetin armağan anıtları olacaktır. Demiryolu hatlarımızı iç

bölgelere bağlayacak ve bu hatların bir an önce milli ekonomik kalkınmaya en yüksek hizmeti sağlayacak olan karayolu inşaatını önümüzdeki dönemde yoğunlaştırmak ve bir plan içerisinde genişletmek gerekir.

Su ve imar işlerine özenle devam edilmektedir.

Birinci beş yıllık sanayi planımız başarı ile bitmek üzeredir. Buna ek olarak, üç yıllık bir maden işletme programı hazırlanmış ve uygulanmasına başlanmıştır. Bu üç yıllık maden programının büyük bir kısmını içine alarak ve şeker endüstrisini de genişleterek makine, kimya, gıda maddeleri, toprak ve su ürünleri, ev yakıtları sanayii ile liman inşası, taşıma araçlarının çoğaltılmasını ve deniz işleri için duyduğumuz ihtiyaçları da içeren ve belirten dört yıllık üç numaralı yeni bir program yapılmış ve açıklanmıştır.

Ülkenin imarı ve kalkınması yolunda çok önemli görevler alan Cumhuriyetin Bayındırlık Bakanlığının içindeki çalışmalarımın en üst düzeyde verim vermiş olduğunu görmekteyim.

Kullanıma açılan büyük köprülerin bu yıl 115'e vardığını hatırlatır ve sayıların ihtiyaca uygun olarak hızla çoğaltılmasını dilerim.

İstanbul'dan başlayan Avrupa turistik asfalt yolunun birinci kısmı bitirilmiştir ve son kısımlarının yapımı sürdürülmektedir.

Ülkenin genel su politikasının büyük önemi üzerinde durmaktayız. Geçen dönemde kabul buyurduğumuz bir kanun ile Adana ovasının sulama işlerine hız verilmiş olmasını sevinçle bildiririm. Diğer su işlerimiz de program içinde yürütülmektedir.

Geçen yıl yapılmasına haşlandığını bildirdiğim radyo merkezi stüdyosu tamamlanmıştır.

Şirketlerden elimize geçen demiryollarının yenileştirilmesi, sabit ve değişken aletlerin her türlü ihtiyacı karşılayacak biçimde tamamlanmasına çalışılmaktadır.

Ülkede taşımacılık kapasitesi artmaktadır. Çeşitli malların gönderilmesini kolaylıkla sağlamak için yeni taşıt araçları sipariş edilmiş ve 3 numaralı programda da bu konuya ayrıca yer verilmiştir.”