

CUMHURİYET DÖNEMİ ULAŞIM POLİTİKASI

Dr. Özlem Yıldırım KOCABAŞ
DEÜ Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü

Türkiye’de ulaşım politikalarını incelediğimizde, ülkedeki ekonomik gelişim, üretim tarzının dönüşümü ve nüfus artışıyla birlikte oluşan talepleri de göz önünde bulundurarak değerlendirme yapmamız gerekmektedir. Ulaştırma hizmetleri sadece talepleri karşılamakla kalmayıp, aynı zamanda hizmetlerin gelişmesiyle birlikte, ekonomik gelişmeyi sağlamak için bir araç olarak da kullanılmaktadır. Ulaştırma, bir ülkenin siyasi, sosyal, kültürel hayatına etki yaptığı gibi, o ülkenin milli birlik ve bütünlüğünün sağlanmasında da başlıca rol oynamaktadır.

Demiryolu Ulaşım Politikası

İngiliz ticaret antlaşmasının 1838 yılında imzalanmasından ve Tanzimat Fermanı’nın 1839 yılında ilan edilmesinden sonra, hammaddelerin dış pazarlara ulaştırılması için eski sistemlerin yeterli olmadığı anlaşılmaya başlamıştır. Araba yollarının yapımına başlanması 1856 yılından sonralara rast gelmektedir.¹ Osmanlı İmparatorluğu’nda modern anlamda ulaşımın demiryollarının yapımı ile başladığı bilinmektedir. İngilizlerin Hindistan’a geçiş yolu açmak, bunu da Osmanlı toprakları üzerinden geçirmek niyetinde olmaları, Osmanlı topraklarındaki ilk demiryolu yapımına başlamalarında etkili olmuştur. 1866 yılında tamamlanan bu yol, “*İzmir-Aydın Hattı*” adını almıştır. İngiliz kolonisinin önde gelen isimlerinden Sir James Wittall’ın görüşüne göre; bu demiryolları İngilizler tarafından işletilme yoluyla İngilizlere çok kar sağlayacaktır. Tarıma açılmamış bölgeleri bu yolla çok verimli hale getireceklerdir. İngilizler özellikle ABD’nin bağımsızlığından sonra, sıkıntısını çektikleri tarım ürünlerini liman kentlerine taşımak için İzmir-Kasaba, İzmir-Aydın hatlarını kullanmışlardır.²

Osmanlı İmparatorluğu’nda demiryolu yapımının 1860 yılı sonrasında da daha da hızlandığı görülmektedir. Almanların Mezopotamya ve doğunun hammaddelerini ülkelerine taşımak istemeleri “Bağdat Demiryolu” hattını gerçekleştirmelerinde etkili olmuştur. 1900’li yılların başlarında, demiryolu yapımı için yabancı şirketlere sağlanan ayrıcalıklar, alınan borçlar Osmanlı İmparatorluğu’nu ekonomik açıdan çöküntüye uğratmıştır. Demiryollarının iki yanında uzanan alanda bulunan maden ocaklarının işletme, ormanları kesme ve depolama hakkı Almanlara verilmiştir. Yerli malzeme ve yerli iş gücüyle 1900-1909 yılları arasında yapılan 1500 kilometrelik Hicaz hattının kilometre maliyeti, yabancı şirketler eliyle yaptırılan demiryollarının kilometre maliyetinin yarısıdır.³ Bu durum, yabancı sermayenin Osmanlı İmparatorluğu üzerindeki etkisini bir kez daha gözler önüne sermektedir.

Osmanlı İmparatorluğu’nun İzmir-Aydın hattının İngiliz sermayesine, İzmir-Kasaba hattının Fransız sermayesi tarafından yapılması ve işletilmesi her bölgenin yabancı güçler tarafından kontrol edildiğinin bir göstergesidir. 1908-1911 yıllarında Amerikan ve İtalyan sermayecileri de Osmanlı topraklarında yatırımlara girişmişlerdir. Amerikalı yatırımcılar, ülkenin doğusunda demiryolu döşemek isteğinde bulunmuşlardır. Fakat, hem Alman şirketlerinin

¹ İlhan Tekeli-Selim İlkin, “*Türkiye’de Ulaştırmanın Gelişimi*”, *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi*, İstanbul, İletişim yay., Cilt:10, s.2759.

² Osman Tiftikçi, *Türkiye’de Ulaşım Sorunu ve Demiryollarımız*, İstanbul, BTS yay., tarihsiz., s.13-14.

³ Tekeli-İlkin, a.g.m., s.2760-2761

karşı çıkması hem de Osmanlı parlamentosunun karar verememesi yüzünden projelerini yarım bırakmışlardır. I. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla birlikte Osmanlı İmparatorluğu topraklarında demiryolu yapma çalışmaları kesintiye uğramıştır.⁴

1919–1922 yılları arasında demiryollarının tamamıyla milli olanaklarla ve ordu tarafından işletildiği görülmektedir. Demiryolu bölüklerinin hatların onarım işlerini üstlenmelerinden sonra Anadolu- Bağdat demiryolları, Türk ordusuna büyük yarar sağlamıştır.⁵ İzmir İktisat Kongresinin toplanmasından sonra, alınan kararlar doğrultusunda başta demiryolları olmak üzere, ulaşım imkanlarının geliştirilmesi için çalışmalara başlanmıştır. 1923 yılındaki programda, ülkeyi doğu-batı yönünde geçen merkez ve limanlara bağlanan demiryolu ağları planlanmıştır. Amerikalı Chester firması ile imzalanan sözleşme de bu yılların önemli girişimleri arasındadır. Osmanlı Devleti döneminde olduğu gibi, yabancı etkisine ve nüfuzuna yol açacak görüşlere izin verilmemeye çalışılması, Cumhuriyet döneminin en önemli özelliklerindedir. TBMM'nin 22 Nisan 1924 yılında kabul etmiş olduğu bir kanun ile Anadolu hattının satın alınmasına da karar verilmiştir. Bu hattın millileştirildiği tarih ise 4 yıl sonraya yani 1928 yılına rast gelmektedir.⁶ Bu dönemde demiryolları 23 Mayıs 1927 yılında kurulan Devlet Demiryolları ve Liman İdaresi tarafından işletilmiştir.

Anadolu demiryolları şebekesi, Haydarpaşa- Ankara, Eskişehir-Konya ve Arifiye-Adapazarı yollarının satın alınması, yabancı sermayenin etkinliğini kırma ve bir devlet politikası saptama belirtileridir. Uygulanan politikaların gereği olarak yerli sermaye ve emek gücüyle 1924 yılında Samsun- Çarşamba demiryolunun yapımına da başlanmıştır. 1924-1933 yılları arasında 155.910.000 Türk lirası ödenerek 1664 km. demiryolu hattı yabancı şirketlerden satın alınmıştır. Cumhuriyet hükümeti, demiryollarını kendi malzemesi, sermayesi ve emeğiyle yapmayı temel alan bir politika izlemiştir. Kuzey Anadolu'yu geçecek olan ve Bolu-Bayburt arasında yapımı planlanan hat, İzmir-Çanakkale- Bursa hattı, Karadeniz'i İç Anadolu bölgesine bağlayacak olan hat, gerçekleştirilememiştir. Samsun- Trabzon hattı ise Çarşamba'ya kadar ulaşabilmiştir.⁷ 1931 yılına geldiğinde, Mersin-Adana, Bursa-Mudanya, Samsun-Çarşamba, 1934 yılında İzmir-Kasaba hattı, 1935 yılında Aydın demiryolunu, 1937 yılında Şark demiryollarının, 1937 yılında Fevzi Paşa- Meydan-ı Ekber, 1948 yılında Çobanbey- Nusaybin, Şenyurt- Mardin hatlarının satın alınmasıyla yabancı şirketlere ait olan demiryolları devletimize geçmiştir.

1924–1945 yılları arasında 3383 km. yeni demiryolu yapılması, demiryollarına verilen önemin ne kadar büyük olduğunu göstermektedir.⁸ Cumhuriyet döneminde sadece demiryolu yapımıyla yetinilmemiş, demiryolu ile ilgili fabrikalar da kurulmuştur. 1934 yılında Sivas Cer atelyesinin temeli atılmış, Eskişehir Cer atelyesi fabrika olacak biçimde geliştirilmiştir. Eskişehir ve Sivas şehirlerinin birer sanayi merkezi haline gelmelerinin temelinde demiryolu yatırımları yattığı açıkça ortadadır.⁹ Cumhuriyet döneminin devletçilik politikaları çerçevesinde, demiryolları zarar etmeden idare edilmiştir. Bu durum, o yıllar için takdir edilmesi gereken büyük bir başarıdır.

⁴ Ünsal Yavuz, "Cumhuriyet Devri Demiryolu Politikasına Yaklaşım Biçimi", IX. Türk Tarih Kongresinden ayrı basım, T.T.K. Basımevi, Ankara, 1989, s.1643.

⁵ Ahmet Onur, **Türkiye Demiryolları Tarihi**, Ankara, 1945,s. 33-34; Yavuz, a.g.m.,s. 1644.

⁶ İsmail Yıldırım, "Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış", **Atatürk Araştırma Dergisi**, Sayı:35, Cilt:XII, Temmuz 1996; Ayrıntılı bilgi için bakınız: İsmail Yıldırım, **Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)**, Atatürk Araştırma Merkezi yay., Ankara, 2001.

⁷ Yavuz, a.g.m., s.1646.

⁸ Tekeli-İlkin, a.g.m., s.2761.

⁹ Tiftikçi, a.g.e., s.17-18.

Karayolu Ulaşım Politikası

Cumhuriyet döneminde karayollarındaki gelişmelere bakıldığında, 1923–1926 yıllarında yol yapımı organizasyonları, Turuk-i Umumiye ve Turuk-i Hususiye vilayet sistemi içerisinde olup, Turuk-i umumiye giderleri hazineden, Turuk-i hususiye giderleri alınan yol vergilerinde ve bedensel çalışmalardan karşılanmaktadır. 19 Ocak 1925 yılında Mükellefiyet-i Bedeniye Kanunu kabul edilmiştir. 1927–1928 yılları arasında Turuk-i Umumiye ve Hususiye kaldırılıp, devlet ve il yolları özel idarelerin sorumluluğuna bırakılmıştır. 1929–1934 yılları arasında kapsayan 1929 yılında kabul edilen Şose ve Köprüler Kanunu ile milli şoseler adı altında devlet yolları ağı oluşturulmaya başlanmıştır. Yol mükellefiyeti kanununun adı, yol vergisi olmuştur. 1934–39 yılları arasında “Nafia Vekaleti ve Teşkilatı ve vazifelerine dair kanun”la bayındırlık ve ulaştırma hizmetleri bir bakanlık bünyesinde toplanmıştır.¹⁰ Yol yapımının dışında ülkeye giren motorlu araçlar da yaygınlaşmaya başlamıştır. 1929 yılında İstanbul’da oluşturulan serbest bir bölgede Ford fabrikası imalata geçmiştir. Karayolu araçlarının gelişimi sınırlı kaldığından dolayı, hazırlanan yol programında, milli şoseler ağı kurulmak istenmiş fakat tam olarak uygulanamamıştır. Karayolları yapımında özellikle dikkat edilen husus, karayollarının demiryollarıyla yarışmaması, karayollarının demiryollarını tamamlayıcı rol üstlenmesidir.

Ulaşımında yaşanan gelişmeler sonrasında kurulan yeni düzende, savaş öncesi demiryolu politikası yerini karayollarına bırakmıştır.. Türkiye’nin devletçilik politikasından uzaklaştığı bu yıllarda “yol vergisi” sistemi terkedilmiş, yeni örgütlenme biçimi içerisinde yol makineleri kullanımına dayanan bir yol yapım tekniği kabul edilmiştir. Devlet yolları sürekli bakıma alınarak, 9 yıllık bir program uygulanmaya başlanmıştır. 1923 yılında toplu taşımacılıkta kullanılan otobüslere Kayseri-Sivas hattında rastlanmaktadır. Bu otobüsler Amerikalıların Ermenilere yardım için kurdukları örgüte ait bulunmaktadır.¹¹ 1926 yılına bakıldığında Türkiye genelinde büyük çaplı otobüs firmaları bulunmamaktadır. 1930’lu yıllarda İzmir’de özellikle yol yapımı konusunda hızla artan bir gelişme gözlenmiştir. Şehir içi yol inşaatına Behçet Uz dönem büyük artış gözlemlenmektedir. İzmir’in ilk asfalt yolu olan İsmet Paşa Caddesi 1933 yılında açılmıştır. 1938’li yıllarda İzmir’de kurulan santral garajlar tüm kentlerde yaygınlık göstermeye başlamıştır. Yolların yapımı ile birlikte 1950 yılına gelindiğinde otomobil, otobüs ve minibüs sayısında artış görülmeye başlamıştır. Gelişmelerin bu şekilde olmasıyla birlikte, karayolu taşımacılığının örgütlenmesinde de önemli gelişmeler yaşanmıştır.

1945’li yıllarda Türkiye’de devletçi politikalarından uzaklaşmaya başlanmış, 1947 yılında Marshall programına dahil edilmemizle sonuçlanmıştır ABD, Türkiye’den korumacı önlemleri kaldırmasını, devlet müdahalesinden vazgeçmesini, sanayileşme anlayışını terk etmesini, kendisine bağımlı bir gelişme çizgisi izlemesini istemekteydi. Bu yıllarda, demiryolları bir kenara bırakılarak, karayollarına yatırım yapılmaya başlanmıştır. 1947 yılından sonra Türkiye’nin ulaşım politikası, ABD’nin emrine girmiştir. 1948 yılında da modern karayolu yapımına başlanmıştır. Aslında bu politikanın temel amacı Türkiye’deki demiryollarını batırmaktan başka bir şey değildir. Ulaşım politikasında Atatürk döneminde olduğu gibi demiryollarına değil, karayollarına ağırlık verilmesi sadece ekonomik değil aynı zamanda, toplumsal sonuçlar da doğurmuştur. Karayolları sadece kendine doğrudan bağımlı küçük mülk sahipleri yaratmakla kalmamış, pazar için üretim yapan köylülerin ortaya çıkmasında da önemli rol oynamıştır. Ulaşım politikasında demiryollarına değil de karayollarına ağırlık verilmeye başlanması, sadece ekonomik değil toplumsal sonuçlar da

¹⁰ Arif Merdol, “Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Modelleri”, *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi*, Cilt:10, s. 2769-2770.

¹¹ Bülent Durgun, “Cumhuriyetin İlk Yıllarında Türkiye’de Karayolu Ulaşımı ve İzmir Uygulamaları” , *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, Cilt:V, Sayı:13, 2006 Güz, ss. 25-49.

doğurmuştur. Kırsal kesimde de küçük toprak sahibi, pazar için üretim yapan köylü nüfus ortaya çıkmıştır.

Denizyolu Ulaşım Politikası

Deniz yollarındaki gelişmelere bakıldığında, korumacılığa erken yıllarda başlandığı görülmektedir. Milli bir ulaşım sistemi oluşturma çabaları denizyolunda da kendini gösterdiği görülmektedir. Cumhuriyet Türkiye'si, 1923 yılında 35.000 tonluk filo devralmış, 10 yıl içerisinde tonaj üç kat artmıştır. Osmanlı Seyr-ü Sefain İdaresi 4 Nisan 1925 tarihinde Müdüriyet-i Umumiye olarak yeniden teşkilatlanmıştır. İstanbul 1925'de İzmir 1925'de Haydarpaşa 1927'de Türk Liman İhisarlarına yani Demiryolları İdaresine geçmiştir. 1926–1932 yılları arasında şahıs ve şirketlere ait gemiler, deniz taşımacılığında hem kendi aralarında hem de devlet ile rekabete girişmişlerdir. 1926 yılında kabul edilen Kabotaj Kanunu ile boğazlarda, akarsularda, bütün kara sularımız içinde kalan liman, koy ve benzeri yerlerde mal, yolcu taşıma hakkı Türklere verilmiştir. Dalgıçlık, kılavuzluk, kaptanlık, çarkçılık, tayfalık ve benzer mesleklerin Türk vatandaşları tarafından yerine getirileceği belirtilmiştir.¹²

Cumhuriyetin ilk yıllarında yapılan Samsun, Mersin, Kilyos, Bandırma ve Derince'de iskeleler yapılmıştır. Daha sonra yeni iskeleler de ilave edilmiştir. Deniz ulaşımının emniyetini sağlamak için yabancı şirketlere verilen imtiyazlarla kurulan Fenerler İdaresi ve Gemi Kurtarma İşletmeleri 1930'lardan sonra devletleştirilmiştir.¹³ 9 Temmuz 1932'de çıkarılan kanunla Türk limanları arasında düzenli posta seferleri yaparak yolcu, hayvan, eşya taşımacılığı devlet tekeline alınmış, özel sektöre şilepçilik, özel tertibatlı hayvan nakli, liman içi ve körfez içi taşımacılık ve devletin düzenli gemi işletmeciliği, limanlar arasındaki taşımacılık bırakılmıştır.¹⁴ 1933 yılında çıkarılan yeni bir kanunla, Türkiye sahillerinde düzenli seferlerin devlet elinde olması ve Denizyolları İşletme Müdürlüğü tarafından yürütülmesi kararlaştırılmıştır.

Devlet Denizyolları İşletmelerinin 1933 yılında kurulmasından sonra, deniz yollarımızdaki gelişmeler devletimizin sorumluluğunda yürütülmeye devam etmiştir. Vapurculuk Anonim Şirketi'nin 1935 yılında dağılmasından sonra, Şilepçilik Anonim Şirketi kurulmuş ve 1939 yılına kadar faaliyetlerine devam etmiştir. Yük ve yolcu taşımacılığının bu düzenlemelere rağmen, yeterli liman ve tesisin olmamasından dolayı, deniz taşımacılığında zorluklar yaşanmıştır. 1926–1938 yılları arasında, liman işletmelerinin yabancı şirketlerinin elinden alınması, bu dönemin en önemli girişimlerindedir.

Havayolu Ulaşım Politikası

Demiryolları ve denizyollarından söz ettikten sonra hava yolları ile ilgili gelişmelerden de söz etmek yerinde olacaktır. İlk uçuş izninin verilmesi, İtalyan havacılık şirketine yolcu ve posta taşıma izninin verilmesi 1925–1926 yıllarına denk gelmektedir. 1933 yılında Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi kurulmuştur. 1938 yılında havayolları, Ulaştırma Vekaletine bağlı bir iktisadi devlet teşekkülü haline gelmiştir. İstanbul-İzmir, İstanbul-Ankara, Ankara-Adana seferlerinin yapılması bu yılların önemli girişimleri arasındadır. 1938 yılında iç hatlarda 11.000 km. uçuş yapılmış, 33 yolcu taşınmıştır. 1946 yılına gelindiğinde, uçulan

¹² Ayrıntılı bilgi için bakınız: Kemal Arı, "Türkiye'de Kabotaj Uygulamalarına Geçiş Süreci ve Bu Süreçte Strateji Oluşturma Çabaları", Prof. Dr.Yavuz Ercan'a Armağan, Turhan kitabevi yay., Ankara, 2008, ss. 23-45.

¹³ Tekeli-İlkin, a.g.m.,2762-2763.

¹⁴ Yıldırım, a.g.e., s.60.

mesafe 71.000 km. olmuş, yolcu sayısı 3109'a ulaşmıştır. 1948 yılında ise, 7320 iç sefer ve 96 dış sefer yaparak, yolcu sayısını 72.264'e ulaştırmıştır.¹⁵

Ulaşım politikası ile ilgili olarak bir değerlendirme yapmamız gerekirse; Cumhuriyet döneminde uygulanan politikaların temelinde baktığımızda, Kurtuluş savaşından II. Dünya savaşına kadar geçen dönemde ulaşım sisteminin demiryoluna dayandığı görülmektedir. Ülkenin dış devletlerle bütünleşmesinden çok, iç pazar bütünlüğü sağlanmaya çalışılmıştır. Yabancıların elindeki alt yapı şirketleri satın alınmış, devlet işletmeciliğine ağırlık verilmiştir. Üretim bölgeleri ile tüketim bölgelerini birbirine bağlayıp, ülke içinde ürün akımını düzenlerken hat döşenecek bölgelerin toprak üstü ve altı zenginlikleri de göz önünde tutulmuştur. Hatların isimlerinin yöresel hatlarla anılması bu durumun en önemli göstergesidir. Taşkömürü hattının Ereğli'yi Ankara-Sivas hattına bağlaması, İç Anadolu endüstrisinin ihtiyaç duyduğu kömürün bu bölgeye götürülmesinde en etkili yol olmuştur. Bakır hattının açılması, bakır üretimini merkeze ve dış pazarlara sevk etmek ve limanlara ulaştırmak için planlanan önemli bir girişimdir.

Sonuç olarak; devlet demiryollarının cumhuriyet döneminde yapmış olduğu hizmetler, oldukça büyük kar artışı sağlamıştır.¹⁶ 1940'lı yıllarda eski hızını kaybetmiş, 1950'li yıllarda ise yerini karayolları ulaşımına bırakmıştır. 1940 yılında 7381 km. olan demiryolu hattı, bakımsızlık nedeniyle gerilemiştir. 1970 yılına bakıldığında ise toplam demiryolu uzunluğunun 7185 km. olması, 30 yılda hiç ileri gidilmediğinin bir göstergesidir. Bu tablo, ulaşım politikamızdaki değişiklikleri de gözler önüne sermesi açısından önemlidir. Ulaşım sorununun çözümü için gerekli bazı önlemlerin en kısa zamanda alınması gerekmektedir.

Ülkemizin lehine çözüm üretebilmemiz için ulaşım politikalarının Cumhuriyet döneminde olduğu gibi, yerli sermayeye ağırlık verilerek yapılması şarttır. Bu politikalar, toplumsal, ekonomik, siyasi sorunlarımızla iç içe değerlendirilmelidir. Cumhuriyet döneminde izlenen politikaların ülkemize sağlamış olduğu yararlar unutulmadan, deniz kara demiryolu hava ulaşımımızda da gereken tedbirler alınmalı, o yıllarda yaşanan başarı tekrarlanmalıdır.

KAYNAKÇA

- Arı, Kemal, "Türkiye'de Kabotaj Uygulamalarına Geçiş Süreci ve Bu Süreçte Strateji Oluşturma Çabaları", **Prof. Dr. Yavuz Ercan'a Armağan**, Turhan kitabevi yay., Ankara, 2008, ss. 23-45.
- Durgun, Bülent, " Cumhuriyetin İlk Yıllarında Türkiye'de Karayolu Ulaşımı ve İzmir Uygulamaları" , **Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi**, Cilt:V, Sayı:13, 2006 Güz, ss.25-49
- Merdol, Arif, "Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Modelleri", **Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi**, İletişim yay.,Cilt:10, ss.2769-2773.
- Onur, Ahmet, **Türkiye Demiryolları Tarihi**, Ankara, 1945
- Tekeli İlhan-İlkin Selim, "Türkiye'de Ulaştırmanın Gelişimi", **Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi**, İstanbul, İletişim yay., Cilt:10, ss.2758-2769.
- Tiftikçi, Osman, **Türkiye'de Ulaşım Sorunu ve Demiryollarımız**, İstanbul, BTS yay., tarihsiz, ss. 12-30.
- Yavuz, Ünsal, "Cumhuriyet Devri Demiryolu Politikasına Yaklaşım Biçimi", **IX. Türk Tarih Kongresinden ayrı basım**, T.T.K. Basımevi, Ankara, 1989, ss.1641-1648.
- Yıldırım, İsmail, "Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış", **Atatürk Araştırma Dergisi**, Sayı:35, Cilt: XII, Temmuz 1996.
- Yıldırım, İsmail, **Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)**, Atatürk Araştırma Merkezi yay., Ankara, 2001.

¹⁵ Yıldırım, a.g.e., s. 61.

¹⁶ Yavuz ,a.g.m.,s.1647-1648.