

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

**ATATÜRK DÖNEMİ KARA VE DEMİRYOLU**  
**İNŞA ÇALIŞMALARI**  
**(1923-1938)**

**DOKTORA TEZİ**

**DANIŞMAN**  
**Doç. Dr. Mehmet ÇEVİK**

**HAZIRLAYAN**  
**Yavuz HAYKIR**

**ELAZIĞ - 2011**

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

**ATATÜRK DÖNEMİ KARA VE DEMİRYOLU İNŞA ÇALIŞMALARI**  
**(1923-1938)**

**DOKTORA TEZİ**

**DANIŞMAN**

**Doç. Dr. Mehmet ÇEVİK**

**HAZIRLAYAN**

**Yavuz HAYKIR**

Jürimiz, ..... tarihinde yapılan tez savunma sınavı sonunda bu yüksek lisans / doktora tezini oy birliği / oy çokluğu ile başarılı saymıştır.

Jüri Üyeleri

- 1. Prof. Dr. Mesut AYDIN**
- 2. Prof. Dr. Erdal AÇIKSES**
- 3. Prof. Dr. Ali YILDIRIM**
- 4. Yrd. Doç. Dr. Ergünöz AKÇORA**
- 5.**

F. Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü Yönetim Kurulunun ..... tarih ve ..... sayılı kararıyla bu tezin kabulü onaylanmıştır.

**Prof. Dr. Erdal AÇIKSES**  
**Sosyal Bilimler Enstitü Müdürü**

**ÖZET****Doktora Tezi****Atatürk Dönemi Kara ve Demiryolu İnşa Çalışmaları (1923-1938)****Yavuz HAYKIR**

**Fırat Üniversitesi  
Sosyal Bilimler Enstitüsü  
Tarih Anabilim Dalı  
Türkiye Cumhuriyeti Bilim Dalı  
Elazığ – 2011, Sayfa: XVII+748**

M. Kemal Atatürk önderliğinde Milli Mücadele'nin kazanılmasından sonra kurulan yeni Türk Devleti, savaşıardan yorgun düşmüş halkın refah seviyesini yükseltme, harap hale gelmiş ülkeyi yeniden imar etmeyi hedeflemiştir. Türkiye Cumhuriyeti idarecileri, yaşamış oldukları acı tecrübeler ve çağın gereklerini iyi analiz ederek ülkenin çözümlenmesi gereken en önemli sorunlardan birinin ulaştırma alanında olduğunu görmüşlerdir. Bu anlamda 1923 – 1938 yılları arasında kara ve demiryolları alanında büyük bir inşa çalışması başlatmışlardır.

Osmanlı İmparatorluğu döneminde ekonomik ve siyasi sebepler başta olmak üzere savaş yıllarının verdiği tahribatın etkisiyle düzgün bir yol şebekesi bulunmayan ülkeyi demir ağlarla örmeye başlamışlardır. Demiryollarına entegre halinde karayolları alanında da çalışma yapılarak ülkede ulaşılamayan bir yer bırakmamayı hedeflemişlerdir.

1923 – 1938 yılları arasında batısından doğusuna, kuzeyinden güneyine kadar bu anlamda ülke bir şantiye haline dönüşmüştür. Kara ve demiryolları inşa faaliyetleri ile kara ulaştırması alanında ciddi çalışmalar yapılmıştır. Kara ulaştırması alanında yapılan bu inşa faaliyetleri ile ülkenin iç bölgeleri liman şehirlerine bağlanmış ayrıca şehirler, kasabalar ve hatta köyler kara ve demiryolları ile birbirine entegre olmuştur. Bu yapılan işlerle ülkenin sosyal, siyasi, ekonomik gelişmesine büyük katkısı olmuş ve yeni Türk Devleti'nin bir övünç kaynağı olarak da her platformda dillendirilmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Türkiye Cumhuriyeti, M. Kemal Atatürk, Bayındırlık, Kara Ulaştırması, Demiryolları, Karayolları, Köprü İnşaatı, İnşa Faaliyetleri...

**ABSTRACT****PhD Thesis****Highway and Railway Construction Activities in Atatürk Period in Turkey  
(1923-1938)****Yavuz HAYKIR****The University Of Fırat  
Social Sciences Graduate School  
The Department Of History  
ELAZIĞ – 2011, Page: XVII+748**

The new Turkish State established after winning the independence war under the leadership of Atatürk has aimed to improve the welfare of the people that have exhausted because of the wars and, to reconstruct the country, which has been desolated. The administrators of Turkish Republic have realized the transportation as the most important problem of the country that had to be solved depending on their distressing experiences and the necessities of the age. In this respect a great construction endeavour has been initiated in terms of highways and railways between 1923 and 1938.

The country, which had not had a regular high way network due to some reasons such as the economic and political ones and to the destructions of the wars in the Ottoman period, has started to be railroaded. It has been aimed to have no place inaccessible by means of the works on the highways integrated to the railways.

Between the years of 1923 and 1938 the country has become a construction site from the west to the east and from the north to the south. Serious endeavours have been implemented on land transportation by the constructions on the highways and railways. By the help of these construction efforts on land transportation, the inner cities of the country have been connected to the port cities, and the cities, the towns and even the villages have also become integrated to each other by the highways and the railways. These works have contributed to the social, political and economic development of the country and have become a reason for proud for the new Turkish State on every platform.

**Keywords:** Turkish Republic, M. Kemal Atatürk, Land Transportation, Railways, Highways, Bridge Constructions, Construction Activities...



## İÇİNDEKİLER

|                                                                                                      |             |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| <b>ÖZET .....</b>                                                                                    | <b>II</b>   |
| <b>ABSTRACT.....</b>                                                                                 | <b>III</b>  |
| <b>İÇİNDEKİLER .....</b>                                                                             | <b>IV</b>   |
| <b>ÖN SÖZ .....</b>                                                                                  | <b>XIV</b>  |
| <b>KISALTMALAR .....</b>                                                                             | <b>XVII</b> |
| <b>GİRİŞ.....</b>                                                                                    | <b>1</b>    |
| 1. Kara Ulaştırmasının Tarihi Gelişimi.....                                                          | 7           |
| İlk Gelişme Dönemi (Roma Öncesi) .....                                                               | 8           |
| Roma Dönemi .....                                                                                    | 12          |
| Köprüler .....                                                                                       | 17          |
| Feodal Dönem.....                                                                                    | 19          |
| Yeniden Canlanma Dönemi .....                                                                        | 21          |
| Araba Dönemi.....                                                                                    | 23          |
| Demiryolu Dönemi .....                                                                               | 28          |
| Otomobil Dönemi .....                                                                                | 47          |
| 2. Anadolu Yollarının Tarihi Gelişimi.....                                                           | 48          |
| Hitit Yolları.....                                                                                   | 49          |
| Urartu Yolları.....                                                                                  | 50          |
| Kral Yolu .....                                                                                      | 52          |
| Hellenistik Dönem Yolları.....                                                                       | 54          |
| Roma Yolları.....                                                                                    | 55          |
| Bizans Yolları .....                                                                                 | 57          |
| İpek Yolu .....                                                                                      | 58          |
| Türkler Döneminde Anadolu’da Yollar.....                                                             | 60          |
| Selçuklu Yolları .....                                                                               | 60          |
| Osmanlı Dönemi Yolları.....                                                                          | 65          |
| Kuruluştan Tanzimat’a Kadar Osmanlı İmparatorluğu’nda Karayolu Ulaşımı İle<br>İlgili Kuruluşlar..... | 72          |
| Derbent Teşkilatı.....                                                                               | 73          |
| Derbent Teşkilatına Dahil Olan Sınıflar .....                                                        | 76          |
| Beldarlar.....                                                                                       | 77          |

|                                                               |    |
|---------------------------------------------------------------|----|
| Martoloslar .....                                             | 77 |
| Pandorlar .....                                               | 78 |
| Gece bekçileri .....                                          | 78 |
| Kaldırımcılık .....                                           | 79 |
| Gemiciler.....                                                | 80 |
| Köprücüler .....                                              | 81 |
| Menzil Teşkilatı .....                                        | 82 |
| Osmanlı İmparatorluğu’nda Karayolu Sisteminin Bozulması ..... | 84 |
| Tanzimat’tan Sonra Osmanlı Yolları .....                      | 86 |
| Nafia Nezaretinin Kurulması .....                             | 88 |
| Yollarla İlgili Nizamname ve Talimatlar .....                 | 91 |
| İlk Talimat 1853 .....                                        | 91 |
| İlk Yol Nizamnamesi 1861 .....                                | 93 |
| İlk Büyük Düzenleme 1869 .....                                | 98 |

## BİRİNCİ BÖLÜM

### 1. ATATÜRK DÖNEMİ ULAŞTIRMA POLİTİKASI

|                                                                                           |     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 1.1. Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Kara Ulaşımı .....                                         | 103 |
| 1.1.1. Tanzimat’tan Sonra Karayollarının Durumu .....                                     | 103 |
| 1.1.2. Osmanlı Döneminde Demiryolları.....                                                | 110 |
| 1.1.3. Milli Mücadele Döneminde Kara Ulaşımı.....                                         | 129 |
| 1.1.3.1. Milli Mücadele’de Demiryolları .....                                             | 129 |
| 1.1.3.1.1. Chester Projesi .....                                                          | 132 |
| 1.1.3.2. Milli Mücadele’de Karayolları .....                                              | 135 |
| 1.1.3.2.1. Tarik Bedel-i Nakdisi Kanunu .....                                             | 138 |
| 1.2. 1923-1938 Dönemi Ulaştırma Politikası .....                                          | 142 |
| 1.2.1. Demiryolu Politikası .....                                                         | 152 |
| 1.2.1.1. 1923 Umur-u Nafia Programı’nda Demiryolları .....                                | 155 |
| 1.2.1.2. Anadolu Demiryolu Hattı’nın Şirkete Devri Konusunda Ortaya Çıkan<br>Bunalım..... | 160 |
| 1.2.1.3. Yeni Demiryolu Hatlarının İnşa Politikası .....                                  | 170 |
| 1.2.1.4. Şirketlere Ait Demiryolu Hatlarını Millileştirme Politikaları.....               | 180 |

|                                                                    |     |
|--------------------------------------------------------------------|-----|
| 1.2.1.5. Demiryolları Politikasının Hedefleri.....                 | 184 |
| 1.2.1.5.1. Siyasi Hedefler .....                                   | 187 |
| 1.2.1.5.2. Askeri Hedefler .....                                   | 191 |
| 1.2.1.5.3. İktisadî Hedefler .....                                 | 196 |
| 1.2.1.5.4. Sosyo – Kültürel Hedefler.....                          | 201 |
| 1.2.2. Karayolu Politikası .....                                   | 203 |
| 1.2.2.1. 1923 Umur-u Nâfia Programı’nda Karayolları.....           | 205 |
| 1.2.2.2. Yol Mükellefiyeti Kânunu .....                            | 206 |
| 1.2.2.3. Devlet ve Vilayet Yollarının Tevhidi Hakkında Kânun ..... | 211 |
| 1.2.2.4. Şose ve Köprüler Kanunu .....                             | 212 |
| 1.2.2.5. Karayolları’na Ağırlık Verilmeye Başlanması .....         | 217 |
| 1.2.3. Denizyolu Politikası.....                                   | 223 |
| 1.2.4. Havayolu Politikası.....                                    | 225 |

## İKİNCİ BÖLÜM

### 2. ATATÜRK DÖNEMİNDE İNŞA EDİLEN DEMİRYOLLARI

|                                                                        |     |
|------------------------------------------------------------------------|-----|
| 2.1. Devlet Tarafından İnşa Edilen Demiryolları .....                  | 227 |
| 2.1.1. Ankara – Sivas Hattı .....                                      | 227 |
| 2.1.2. Samsun - Sivas (Kalın) Hattı .....                              | 251 |
| 2.1.3. Kütahya – Balıkesir Hattı .....                                 | 265 |
| 2.1.4. Ulukışla – Kayseri (Kardeşgediği – Boğazköprü) Hattı .....      | 275 |
| 2.1.5. Fevzipaşa – Diyarbakır Hattı .....                              | 284 |
| 2.1.6. Yolçatı – Elazığ Hattı .....                                    | 337 |
| 2.1.7. Irmak – Filyos Hattı .....                                      | 350 |
| 2.1.8. Filyos – Zonguldak Hattı .....                                  | 385 |
| 2.1.9. Afyon – Karakuyu ve Baladız – Burdur Hattı .....                | 406 |
| 2.1.10. Bozanönü – Isparta Hattı .....                                 | 421 |
| 2.1.11. Sivas – Erzurum Hattı.....                                     | 429 |
| 2.1.12. Malatya – Çetinkaya Hattı .....                                | 501 |
| 2.2. Atatürk Döneminde Şirketler Tarafından Yapılan Demiryolları ..... | 507 |
| 2.2.1. Ilıca-Palamutluk Hattı.....                                     | 507 |
| 2.2.2. Samsun – Çarşamba Hattı (Sahil Hattı) .....                     | 508 |

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### ATATÜRK DÖNEMİ KARAYOLLARI İNŞA ÇALIŞMALARI

|                                                                                               |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 3.1. Doğrudan Nâfia Vekâleti'nin İnşa Ettiği Karayolu Projeleri .....                         | 510 |
| 3.1.1. Hopa – Borçka Yolu .....                                                               | 510 |
| 3.1.2. Trabzon – İran Transit Yolu .....                                                      | 514 |
| 3.1.2.1. Değirmendere Sahil Tahkimatı .....                                                   | 526 |
| 3.1.2.2. Mütemadi Tamirat Postaları .....                                                     | 527 |
| 3.1.3. Ankara – Çubuk Barajı Asfalt Yolu .....                                                | 532 |
| 3.1.4. Ankara – İstanbul Yolu.....                                                            | 534 |
| 3.1.5. Ankara – İstanbul Yolu'nun Tayyare İstasyonu'na kadar Kısımının<br>Asfaltlanması ..... | 536 |
| 3.5.1.1. Ankara – Tayyare Meydanı Varyant Yolu.....                                           | 536 |
| 3.5.1.2. Ankara – Tayyare Meydanı Asfalt Yolu.....                                            | 536 |
| 3.1.6. İstanbul – Edirne Avrupa Yolu.....                                                     | 537 |
| 3.1.7. Muratlı – Büyükkarıştıran Yolu.....                                                    | 542 |
| 3.1.8. Florya İltisak Yolu .....                                                              | 543 |
| 3.1.9. İzmir İli Turistik Yolları .....                                                       | 544 |
| 3.2. Atatürk Dönemi Vilâyet Yolları'nda Yapılan İnşa Çalışmaları .....                        | 545 |
| 3.2.1. Afyon Vilâyeti .....                                                                   | 545 |
| 3.2.2. Ağrı Vilâyeti .....                                                                    | 547 |
| 3.2.3. Amasya Vilâyeti .....                                                                  | 547 |
| 3.2.4. Ankara Vilâyeti.....                                                                   | 547 |
| 3.2.4.1. Ankara - İstanbul yolu .....                                                         | 547 |
| 3.2.4.2. Ankara – Kırşehir Yolu ve İltisakları.....                                           | 548 |
| 3.2.4.3. Ankara – Kızılcahamam – Gerede Hududu .....                                          | 548 |
| 3.2.4.4. Polatlı – Haymana Yolu.....                                                          | 548 |
| 3.2.4.5. Ankara – Çankırı hududu yolu.....                                                    | 549 |
| 3.2.4.6. Çerikli – Sungurlu hududu yolu.....                                                  | 549 |
| 3.2.4.7. Ankara - Koçhisar yolu.....                                                          | 549 |
| 3.2.5. Antalya Vilâyeti .....                                                                 | 550 |
| 3.2.6. Aydın Vilâyeti.....                                                                    | 551 |

|                                             |     |
|---------------------------------------------|-----|
| 3.2.7. Balıkesir Vilâyeti .....             | 551 |
| 3.2.8. Bilecik Vilâyeti .....               | 551 |
| 3.2.9. Bolu Vilayeti.....                   | 552 |
| 3.2.10. Bitlis Vilâyeti.....                | 552 |
| 3.2.11. Burdur Vilâyeti .....               | 552 |
| 3.2.12. Bursa Vilâyeti .....                | 552 |
| 3.2.13. Çanakkale Vilâyeti.....             | 553 |
| 3.2.14. Çankırı Vilâyeti.....               | 553 |
| 3.2.15. Çorum Vilâyeti .....                | 554 |
| 3.2.16. Çoruh Vilâyeti.....                 | 554 |
| 3.2.17. Denizli Vilâyeti.....               | 555 |
| 3.2.18. Diyarbakır Vilâyeti .....           | 555 |
| 3.2.19. Edirne Vilâyeti .....               | 556 |
| 3.2.20. Elazığ Vilâyeti .....               | 556 |
| 3.2.21. Erzincan Vilâyeti .....             | 557 |
| 3.2.22. Erzurum Vilâyeti.....               | 558 |
| 3.2.23. Eskişehir Vilâyeti.....             | 558 |
| 3.2.24. Gaziantep Vilâyeti .....            | 558 |
| 3.2.25. Giresun Vilâyeti.....               | 558 |
| 3.2.26. Gümüşhane Vilâyeti .....            | 559 |
| 3.2.27. Hakkâri Vilâyeti.....               | 559 |
| 3.2.28. İçel Vilâyeti.....                  | 559 |
| 3.2.29. Isparta Vilâyeti.....               | 559 |
| 3.2.30. İstanbul Vilâyeti.....              | 560 |
| 3.2.30.1. Edirnekapı – Yedikule yolu .....  | 561 |
| 3.2.30.2. Edirnekapı - Dağyenice yolu ..... | 561 |
| 3.2.30.3. İstanbul – Edirne yolu .....      | 561 |
| 3.2.30.4. Bakırköy iltisak yolu.....        | 562 |
| 3.2.30.5. Yeşilköy iltisak yolu .....       | 562 |
| 3.2.30.5. İstinye iltisak yolu.....         | 562 |
| 3.2.30.6. İstinye - Büyükdere yolu.....     | 563 |
| 3.2.30.7. Yalova - Karamürsel yolu .....    | 563 |

|                                                                |     |
|----------------------------------------------------------------|-----|
| 3.2.30.8. Yalova - Bursa yolu .....                            | 563 |
| 3.2.30.9. Üsküdar - Teke yolu.....                             | 563 |
| 3.2.30.10. Çubuklu – Paşabahçe .....                           | 564 |
| 3.2.31. İzmir Vilâyeti .....                                   | 564 |
| 3.2.32. Kars Vilâyeti .....                                    | 565 |
| 3.2.33. Kastamonu Vilâyeti .....                               | 565 |
| 3.2.34. Kayseri Vilâyeti .....                                 | 566 |
| 3.2.35. Kırklareli Vilâyeti .....                              | 566 |
| 3.2.36. Kırşehir Vilâyeti .....                                | 566 |
| 3.2.37. Kocaeli Vilâyeti .....                                 | 566 |
| 3.2.38. Konya Vilâyeti .....                                   | 566 |
| 3.2.39. Kütahya Vilâyeti .....                                 | 567 |
| 3.2.40. Malatya Vilâyeti .....                                 | 567 |
| 3.2.41. Manisa Vilâyeti.....                                   | 567 |
| 3.2.42. Maraş Vilâyeti.....                                    | 568 |
| 3.2.43. Mardin Vilâyeti.....                                   | 568 |
| 3.2.44. Muğla Vilâyeti .....                                   | 568 |
| 3.2.45. Muş Vilâyeti .....                                     | 569 |
| 3.2.46. Ordu Vilâyeti .....                                    | 569 |
| 3.2.47. Samsun Vilâyeti.....                                   | 569 |
| 3.2.48. Sivas Vilâyeti.....                                    | 569 |
| 3.2.49. Sinop Vilâyeti .....                                   | 570 |
| 3.2.50. Siirt Vilâyeti.....                                    | 570 |
| 3.2.51. Tekirdağ Vilâyeti .....                                | 570 |
| 3.2.52. Trabzon Vilâyeti .....                                 | 571 |
| 3.2.53. Tokat Vilâyeti .....                                   | 571 |
| 3.2.54. Urfa, Van, Yozgat Vilâyetleri.....                     | 571 |
| 3.2.55. Zonguldak Vilâyeti .....                               | 571 |
| 3.3. Atatürk Dönemi İnşa Edilen Büyük Karayolu Köprüleri ..... | 572 |
| 3.3.1. Garzan Köprüsü .....                                    | 572 |
| 3.3.2. Adagide Köprüsü .....                                   | 574 |
| 3.3.3. Akçay Köprüsü .....                                     | 574 |
| 3.3.4. Irva Köprüsü .....                                      | 575 |

|                                                |     |
|------------------------------------------------|-----|
| 3.3.5. Orman Çiftliği Köprüsü .....            | 576 |
| 3.3.6. Saray Köprüsü.....                      | 576 |
| 3.3.7. Etlik ve Ziraat Mektebi Köprüleri ..... | 577 |
| 3.3.8. Güzelhisar Köprüsü .....                | 578 |
| 3.3.9. Kirazlık Köprüsü.....                   | 579 |
| 3.3.10. Arslan Köprüsü .....                   | 579 |
| 3.3.11. Ankara Köprüsü .....                   | 580 |
| 3.3.12. Güngörmez Köprüsü.....                 | 580 |
| 3.3.13. Sarioğlan Köprüsü .....                | 582 |
| 3.3.14. Çarşamba Köprüsü.....                  | 583 |
| 3.3.15. Menderes (Nazilli) Köprüsü .....       | 584 |
| 3.3.16. Menderes Köprüsü.....                  | 585 |
| 3.3.17. Dalama Çayı Köprüsü.....               | 585 |
| 3.3.18. Kalabaka Köprüsü.....                  | 587 |
| 3.3.19. Porsuk Köprüsü.....                    | 587 |
| 3.3.20. Ömerli Köprüsü .....                   | 588 |
| 3.3.21. Sekilik Köprüsü .....                  | 588 |
| 3.3.22. İncesu Köprüsü .....                   | 589 |
| 3.3.23. Çandere Köprüsü .....                  | 590 |
| 3.3.24. Küçük Agonya Köprüsü .....             | 590 |
| 3.3.25. Büyük Agonya Köprüsü .....             | 591 |
| 3.3.26. Müstecap Köprüsü .....                 | 591 |
| 3.3.27. Bakırçayı Köprüsü .....                | 592 |
| 3.3.28. Koyun Ağılı Köprüsü.....               | 593 |
| 3.3.29. Manavgat Köprüsü.....                  | 594 |
| 3.3.30. İsmetpaşa Köprüsü.....                 | 595 |
| 3.3.31. Çakit Köprüsü .....                    | 607 |
| 3.3.32. Silâhdarağa ve Sünnet köprüleri .....  | 608 |
| 3.3.33. Vezirhan Köprüsü .....                 | 610 |
| 3.3.34. Nişankaya Köprüsü.....                 | 611 |
| 3.3.35. Keloğlu Köprüsü.....                   | 611 |
| 3.3.36. Fevzipaşa Köprüsü.....                 | 612 |
| 3.3.37. Aksu Köprüsü .....                     | 613 |

|                                                                  |     |
|------------------------------------------------------------------|-----|
| 3.3.38. Akçaağıl Köprüsü .....                                   | 616 |
| 3.3.39. Arapsun Köprüsü .....                                    | 617 |
| 3.3.40. Paşur Köprüsü.....                                       | 618 |
| 3.3.41. Gezer Köprüsü .....                                      | 620 |
| 3.3.42. Korkün Köprüsü .....                                     | 620 |
| 3.3.43. Onuncu Yıl Köprüsü .....                                 | 621 |
| 3.3.44. Akçaovalı, Elekçi, Cevizdere ve Curidere Köprüleri ..... | 622 |
| 3.3.45. Göksu Köprüsü .....                                      | 624 |
| 3.3.46. Menemen (Gediz) Köprüsü .....                            | 625 |
| 3.3.47. Borçka Köprüsü .....                                     | 627 |
| 3.3.48. Arslan Köprüsü .....                                     | 629 |
| 3.3.49. Tüney Köprüsü .....                                      | 630 |
| 3.3.50. Karabekir Köprüsü.....                                   | 631 |
| 3.3.51. Bolaman Köprüsü .....                                    | 632 |
| 3.3.52. Dalaman Köprüsü .....                                    | 634 |
| 3.3.53. Ovaçay Köprüsü .....                                     | 635 |
| 3.3.54. Çubuk Köprüsü .....                                      | 636 |
| 3.3.55. Yalakdere Köprüsü .....                                  | 637 |
| 3.3.56. Hasanpaşa Köprüsü.....                                   | 637 |
| 3.3.57. Sazlıdere Köprüsü.....                                   | 638 |
| 3.3.58. Karıncadere Köprüsü .....                                | 638 |
| 3.3.59. Afatlar Köprüsü .....                                    | 639 |
| 3.3.60. İnece Köprüsü .....                                      | 640 |
| 3.3.61. Afrin Köprüsü .....                                      | 640 |
| 3.3.62. Memikân Köprüsü .....                                    | 641 |
| 3.3.63. Ergene Köprüsü .....                                     | 642 |
| 3.3.64. Fadıl Köprüsü .....                                      | 644 |
| 3.3.64. Keban Madeni Köprüsü .....                               | 645 |
| 3.3.65. Sakarya Köprüsü.....                                     | 648 |
| 3.3.66. Çetinkaya Köprüsü .....                                  | 656 |
| 3.3.67. Kemah Köprüsü .....                                      | 658 |
| 3.3.68. Ilıç Köprüsü .....                                       | 660 |
| 3.3.69. Singeç Köprüsü.....                                      | 660 |



|                                   |     |
|-----------------------------------|-----|
| 3.3.70. Karadere Köprüsü .....    | 661 |
| 3.3.71. Hacı Kâmil Köprüsü .....  | 662 |
| 3.3.72. Yayaköy Köprüsü .....     | 662 |
| 3.3.73. Altınova Köprüsü.....     | 663 |
| 3.3.74. Kavak Köprüsü .....       | 664 |
| 3.3.75. Devrek Köprüsü.....       | 664 |
| 3.3.76. Değirmendere Köprüsü..... | 664 |
| 3.3.77. Şeker Köprüsü.....        | 665 |
| 3.3.78. Kıvrımçay Köprüsü.....    | 665 |

## DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

### 4. KARA VE DEMİRYOLLARI İNŞAATLARININ FİNANSMANI

|                                                           |     |
|-----------------------------------------------------------|-----|
| 4.1. Bütçelerde Bayındırlık İşlerine Ayrılan Paylar ..... | 666 |
| 4.1.1. 1923 Yılı Bütçesi .....                            | 666 |
| 4.1.2. 1924 Yılı Bütçesi .....                            | 666 |
| 4.1.3. 1925 Yılı Bütçesi .....                            | 667 |
| 4.1.4. 1926 Yılı Bütçesi .....                            | 668 |
| 4.1.5. 1927 Yılı Bütçesi .....                            | 668 |
| 4.1.6. 1928 Yılı Bütçesi .....                            | 669 |
| 4.1.7. 1929 Yılı Bütçesi .....                            | 670 |
| 4.1.8. 1930. Yılı Bütçesi .....                           | 671 |
| 4.1.9. 1931. Yılı Bütçesi.....                            | 671 |
| 4.1.10. 1932. Yılı Bütçesi .....                          | 672 |
| 4.1.11. 1933. Yılı Bütçesi .....                          | 673 |
| 4.1.12. 1934. Yılı Bütçesi .....                          | 673 |
| 4.1.13. 1935 Yılı Bütçesi .....                           | 674 |
| 4.1.14. 1936 Yılı Bütçesi .....                           | 675 |
| 4.1.15. 1937 Yılı Bütçesi .....                           | 676 |
| 4.1.16. 1938 Yılı Bütçesi .....                           | 676 |
| 4.2. Demiryolları İnşaatlarının Finansmanı .....          | 677 |
| 4.2.1. Bütçe .....                                        | 678 |
| 4.2.2. İç Borçlanma.....                                  | 686 |
| 4.2.2.1. 1933 Ergani Borçlanması.....                     | 687 |

|                                                                             |            |
|-----------------------------------------------------------------------------|------------|
| 4.2.2.2. Sivas – Erzurum Demiryolu Borçlanması .....                        | 689        |
| 4.2.3. Dış Krediler.....                                                    | 690        |
| 4.2.3.1. Societe Industrielle des Travaux Şirketi’nden Sağlanan Kredi ..... | 690        |
| 4.2.3.2. Nidquist Holm Şirketi’nden Sağlanan Kredi .....                    | 691        |
| 4.2.3.3. Alman Bankalar Sendikası’ndan Sağlanan Kredi .....                 | 693        |
| 4.2.4. İç Krediler .....                                                    | 694        |
| 4.2.5. Millî Sermaye .....                                                  | 695        |
| 4.3. Karayollarının İnşaatlarının Finansmanı .....                          | 696        |
| <b>SONUÇ .....</b>                                                          | <b>702</b> |
| <b>BİBLİYOGRAFYA .....</b>                                                  | <b>705</b> |
| <b>EKLER .....</b>                                                          | <b>744</b> |

## ÖN SÖZ

Uygarlık tarihine baktığımız zaman, ulaşımın toplumların gelişmesinden rol oynayan en önemli etkenlerden biri olduğunu görürüz. İnsanoğlunun kızıkla başlayan ulaşım serüveni günümüzde ses hızı seviyesindeki uçaklarla baş döndürücü bir hale gelmiştir. Toplumlar tarihin her devresinden ulaşım konusuna büyük önem vermişler ve bunun için sürekli bir çalışma içinde bulunmuşlardır. Ulaşım konusunda gelişmiş bir seviyeye ulaşan devletler vatandaşlarına rahat bir yaşam sunmanın yanında bulundukları coğrafyaya hakim de olmuşlardır.

Tarih boyunca önemli medeniyetlerin geçiş noktasında olan Anadolu'da yaşayan toplumlar yol kavramıyla tarihin en erken devirlerinde tanışmış ve bu konuda medeniyet tarihinden günümüze canlı izler bırakmışlardır. Anadolu'ya hakim güçler bu bölgede birçok yol şebekesi kurmuş ve bunları uzun yıllar yaşatmışlardır. Büyük bir imparatorluk kuran Türk Milleti her alanda olduğu gibi ulaşım sektöründe de dünyaya öncü olmuştur. Kurduğu devletlerle, oluşturduğu devlet geleneğiyle, yüzlerce yıl birçok topraklara hakim olmuşlar ve birçok anlamda dünya medeniyetinin gelişimine katkıda bulunmuşlardır.

Uzun yıllar dünyada süper güç olarak hüküm süren Osmanlı İmparatorluğu XVII. yüzyıldan itibaren tarihin not düştüğü şartlar altında duraklama, gerileme ve nihayetinde çözülmeye başlamıştır. İmparatorluğun son yüzyılında kendini koruma ve ömrünü uzatma çabaları da bir sonuç vermeyecek ve geçmişin büyük imparatorluklarından biri olarak tarih sahnesinden çekilecekti. Yerine kurulan yeni Türk Devleti ise elinde kalan son vatan parçası Anadolu'da yılların verdiği bitkinlik ve yorgunluğuna rağmen ülkeyi bağımsız, milleti hür bir halde yaşatma mücadelesini başlatacak aynı zamanda yılların ihmali olan medeniyetin gereklerini de ülke insanına yaşatma azminde olacaktı.

Cumhuriyeti kuran idarecilerin, yaptıkları ilk işlerden biri ulaşım sektörünü yeniden düzenlenmek olmuştur. Bu anlamda çağın en önemli ulaşım alanı olan kara ulaştırmasına büyük önem vermişlerdir. Dünyanın birçok ülkesi şebeke şeklinde demiryolları hatlarını oluşturmuş ve son yüzyılda hızlı bir şekilde gelişen motorlu taşıtların kullanımına imkan tanıyan büyük yollar yapmaya başlamışlardı. Bu anlamda M. Kemal liderliğindeki yeni Türk Devleti idarecileri, Türkiye topraklarında şebeke

halinde bulunmayan demiryollarını, ülkenin bir başından diğer başına uzatarak demir rayları örmeyi diğer yandan ise bu hatları karayollarıyla destekleyerek bir kara ulaştırma şebekesi oluşturmayı hedeflemişlerdir.

Bu bağlamda 1923 – 1938 yılları arasında Türkiye’de büyük bir inşa çalışması başlatmışlardır. Ekonomik ve siyasi şartların ortaya koyduğu bir yol siyaseti izlenmiş ve 15 yıl gibi kısa bir sürede kara ve demiryollarında ciddi başarılar elde edilmiştir.

İşte bu çalışma, yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti’nin kara ve demir yolu alanında başlatmış olduğu inşa faaliyetlerini ele almayı hedeflemiştir. Çalışma giriş ve beş bölümden oluşmaktadır.

Giriş kısmında yol kavramı ve tarihsel perspektif içerisinde kara ulaştırmasının gelişimi ve tarih boyunca Anadolu’da ki yollar hakkında bilgiler verilmiştir. Birinci Bölümde Tanzimat’tan Cumhuriyet’e kadar olan zaman dilimindeki kara ulaştırmasındaki gelişmeler incelenmiştir. İkinci Bölümde kurulan yeni Türkiye Cumhuriyeti’nin ulaşım politikası geniş bir şekilde ele alınmıştır.

Üçüncü bölümde 1923 – 1938 yılları arasında inşa edilen demiryolları hatları, dördüncü bölümde karayolları inşa faaliyetleri geniş bir şekilde incelenmiştir. Beşinci bölümde ise 1923 – 1938 yılları arasında yapılan kara ve demiryollarının finansmanı ele alınarak detaylı bir şekilde incelenmiştir.

Bu çalışmam esnasından kaynak temini konusunda yardımlarını esirgemeyerek hususi kütüphanelerini açan kıymetli hocalarım, Prof. Dr. Orhan KILIÇ, Prof. Dr. Erdal AÇIKSES, Prof. Dr. Rahmi DOĞANAY, Yrd. Doç. Dr. Özcan TATAR ve Okutman Enver GÜRGÖZELER’e minnettarım. *The New York Times* Gazetesi arşivine ulaşmamı sağlayan değerli arkadaşım Öğretim Görevlisi Zülfikar Aytaç KİŞMAN, Fransızca kaynakların tercümesinde büyük yardımlarını gördüğüm kıymetli dostum Kemal ERGEZER’e ve çalışmam sırasında desteklerini esirgemeyen kıymetli mesai arkadaşlarım, Arş. Gör. Murat ÖZTÜRK, Arş. Gör. Filiz YILDIRIM, Arş. Gör. Murat KATAR ve Özkan DEMİR’e de teşekkür etmeyi bir borç bilirim. Bunun yanında yapmış olduğu *Cumhuriyet Dönemi Demiryolları (1923 – 1950)* isimli çalışmasıyla Türkiye’nin ulaştırma tarihi konusunda önemli bir eser ortaya koyan ve bizimde çalışmamızda geniş bir şekilde istifade ettiğimiz rahmetli hocamız Yrd. Doç. Dr. İsmail YILDIRIM’ı da bu vesile ile saygıyla anıyorum.

Ayrıca her konuda bir an olsun desteğini esirgemeyen kıymetli meslektaşım ve eşim Handan HAYKIR'a sevgilerimi sunarken bu tezin ortaya çıkmasında en büyük pay sahibi olan ve çalışmam sırasında göstermiş olduğu engin hoşgörü ve ilgisinden dolayı danışman hocam Doç Dr. Mehmet ÇEVİK'e teşekkür ederim.

ELAZIĞ-2011

Yavuz HAYKIR

**KISALTMALAR**

|                      |                                  |
|----------------------|----------------------------------|
| <b>AÜ</b>            | : Ankara Üniversitesi            |
| <b>BCA.</b>          | : Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi  |
| <b>B.İ.B.</b>        | : Bayındırlık ve İskan Bakanlığı |
| <b>C.</b>            | : Cilt                           |
| <b>cm.</b>           | : Santimetre                     |
| <b>Çev.</b>          | : Çeviren                        |
| <b>Ed.</b>           | : Editör                         |
| <b>FÜ</b>            | : Fırat Üniversitesi             |
| <b>gr.</b>           | : Gram                           |
| <b>Haz.</b>          | : Hazırlayan                     |
| <b>İÜ.</b>           | : İstanbul Üniversitesi          |
| <b>kg.</b>           | : Kilogram                       |
| <b>K.G.M.</b>        | : Karayolları Genel Müdürlüğü    |
| <b>km.</b>           | : Kilometre                      |
| <b>m<sup>2</sup></b> | : Metre kare                     |
| <b>m<sup>3</sup></b> | : Metre küp                      |
| <b>MÖ.</b>           | : Milattan Önce                  |
| <b>MS.</b>           | : Milattan Sonra                 |
| <b>s.</b>            | : Sayfa                          |
| <b>S.</b>            | : Sayı                           |
| <b>TBMM.</b>         | : Türkiye Büyük Millet Meclisi   |
| <b>TL</b>            | : Türk Lirası                    |

## GİRİŞ

Yol sözcüğü anlam bakımından çok çeşitlilik göstermektedir. Konuşurken bir olayı ya da düşünceyi anlatırken “yol”u değişik anlamlarda kullanırız. Yol sanki dilimiz için, bizim için birçok anlamı yüklenmiş, giz dolu bir sözcüktür. Türkçe de bu denli değişik anlamlar kapsayan sözcükler pek azdır<sup>1</sup>. Yolun deyimler ve mecazlarla zenginleşmesi herhalde bütün dillerde bahis konusudur. Fakat Türkçenin bunlar arasında en zenginlerden biri olduğunu söylemek yanlış olmaz<sup>2</sup>. Sözlüğe baktığımız zaman yol sözcüğünün ne denli farklı anlamları karşıladığını görmekteyiz.

1-Bir yerden başka bir yere giderken alınan mesafe,

1- Bir yerden başka bir yere giderken geçilen, bu gidiş gelişlerin yapılabilmesi için meydana getirilmiş yer cadde, tarik, rah, sebil

2- Geçit, çıkır

3- Suyolu, kanal

4- Çizgi, hat

5- Süs mahiyetinde uzun kumaş çizgisi

6- Hız sürat seyir

7- Hareket tarzı, gidiş

8- Maksat, gaye

9- Adet, örf, gelenek, görenek,

10- Müsaade, izin

11- Usul, adet, kaide, erkan

12- Çare çözüm

13- Şeriat

14- Tarz, meslek

15- Vasıta, vesile

16- İlim, ibadet veya zühd konusunda bir büyüğün koyduğu usul, tarikat mezhep<sup>3</sup>,

---

<sup>1</sup> İsmet İlder, *Türkiye Karayollarının Tarihsel Gelişimi*, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi, İstanbul 1995, s.3

<sup>2</sup> M. Orhan Okay, “Yol Düşünceleri”, *İsfalt Yol Kültürü*, S.3, Ekim 1998, s.29.

<sup>3</sup> D. Mehmet Doğan, *Büyük Türkçe Sözlük*, İstanbul, 1998, s.1149.

Divanü Lügat-it Türk’de sefer, ani yola çıkma, yolmak salıvermek<sup>4</sup> gibi anlamlar ifade eden yol kavramı çeşitli Türk lehçelerinde de farklı karşılıklarla ifade edilmektedir. Azerbaycan Türkçesinde yol Kazak Türkçesinde jol<sup>5</sup>, Kırgız Türkçesinde ise col gibi karşılıklarla ifade edilmektedir<sup>6</sup>.

Konumuz itibariyle yol kavramına genel olarak baktığımızda karada, havada, suda bir yerden bir yere gitmek için aşılacak uzaklık, tarik denilmektedir<sup>7</sup>. Bunun yanında karada insan ya da hayvanların geçmesi için açılan ya da kendi kendine oluşmuş, yürümeye uygun yer anlamına gelmektedir<sup>8</sup>. Fakat kendi kendine oluşan doğal yolları bir tarafa bırakırsak yol, insanlar arasında çeşitli saha münasebetlerini temin eden, insanların veya ihtiyaç maddelerinin bir yerden başka bir yere taşınmasına imkan veren nakil vasıtalarının hareketine uygun sert yüzeyli, demir, beton, asfalt veya başka malzemelerle donatılmış arazi şerididir. Karada olduğu gibi, deniz ve havada araçların takip etmek zorunda kaldıkları muayyen güzergâhlar da yol gibi telakki edilebilir<sup>9</sup>. Bir başka tanıma göre yol kavramı, bir tabiat parçası üzerindeki insanların gidiş gelişini, bu akışın araçlarını ve taşıdıklarını içine alır. Yol gidiş – geliş hacmi, üzerinde ilerlenen ilk doğrultuda meydana gelen izin derinleşmesi, yer şartları, taşıtlar, geçiş kolaylığı, güvenliği ve hızı bakımlarından gelişerek insanoğlunun tabiata kattığı bir eser halini alır<sup>10</sup>. Bir emekli nahiye müdürü yazarın belirttiği gibi, “*yol bir memleketin hayati kaynaklarını kalbine ulaştıran bir besin damarları gibidir. Bu damarlar ne kadar engelsiz bulunursa o memleketin kalbi o kadar arızasız ve sağlam çalışarak memleketin bünyesini besler. Yoldan mahrum bir memleket kalkınma, refah gibi kaynaklardan da yoksun kalır. Yolu kesik bir memleket damarı kesik bir bünye gibidir.*”<sup>11</sup>

İnsanlık tarihinden beri insanlar yer değiştirme zorunluluğunu duymuş ve bunu gerçekleştirmek için yol adı verilen bu eserlerden faydalanmışlardır. Tarih boyunca yol yapısı, bu yer değiştirme olayını olabilecek iyi şartlar altında ve kolaylıkla sağlayabilme

<sup>4</sup> Besim Atalay, *Divanü Lügat-it Türk Dizini Endeks*, TTK Basımevi, Ankara 1991. s.798.

<sup>5</sup> Komisyon, *Karşılaştırmalı Türk Lehçeleri Sözlüğü, Kılavuz Kitap 1*, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara, s.312.

<sup>6</sup> Enver Gürgözeler, *Cumhuriyet Döneminde Karayollarındaki Gelişmeler (1923-1938)*, Elazığ, 1997.(Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.) s.3.

<sup>7</sup> İsmail Parlatır, *Osmanlı Türkçesi Sözlüğü*, Yargı Yayınevi, Ankara, 2009, s.1841.

<sup>8</sup> İ. İter, *Türkiye Karayollarının Tarihsel Gelişimi ...*, s.3

<sup>9</sup> Cevat R. Gürsoy, “Türkiye’nin Tabii Yolları”, *Türk Coğrafya Dergisi*, Y.XXII., S.26, 1974, s.24

<sup>10</sup> Cavit Orhan Tütengil, *İçtimai ve İktisadi Bakımdan Türkiye’nin Karayolları*, İstanbul Matbaası, İstanbul, 1961, s.1.

<sup>11</sup> Ahmet Günday, *Çağımızda Bilinmeyen 5000 Yıllık Bir Karayolu ve Keban Barajı*, Ilaş – Hosta – Kabataş (Gecegü) Köyü Yolunu Yaptırma Derneği Yayınlarından S.1, Babıali Basımevi, İstanbul, (Tarihsiz.), s.1.



kaygısının sonucu gelişmiştir. İnsanlığın doğuşundan zamanımıza kadar dinamizm sürekli olarak arttığından, insanların bu yer değiştirme hayatı da statik veya iç hayatlarına göre büyük gelişme göstermektedir<sup>12</sup>. Bu yer değiştirmeler tarih boyunca sürekli ve hızlı bir şekilde gelişerek günümüzde ulaştırma diye tanımladığımız bir kavramın ortaya çıkmasına neden olmuştur. Yol ve ulaştırma kavramlarının birbirine paralel olarak geliştiğini tarih boyunca görmekteyiz.

Genel olarak ulaştırma kavramını, fiziksel ve entelektüel yönden birbirinden az çok değişik amaçlar uğrunda hareket eden insan, eşya veya haberin uygun ve ekonomik bir biçimde yer değiştirmesi olarak tanımlayabiliriz.<sup>13</sup> Tanımdan da anlaşıldığı gibi ulaştırmada iki temel öge vardır: yer değiştirme ve bu yer değiştirmenin uygun ve ekonomik olmasıdır<sup>14</sup>. Dar anlamda ulaştırma, zamanı kısaltıp mekanları yaklaştıran ekonomik bir vetiredir<sup>15</sup>.

Ulaştırma yolları başlıca:

- a) Zeminin üzerinde
- b) Zeminin altında
- c) Zeminin üstünde

olmak üzere üçe ayrılır. Bunların ilk ikisi karayolları ve denizyolları ile yer altı yolları veya tünellerdir. Sonuncusu ise havayollarıdır.

Ulaştırma, en genel bir şekilde şöyle sınıflandırılabilir:

- 1) Kara Ulaştırması
- 2) Deniz Ulaştırması
- 3) Hava Ulaştırması

Kara ulaştırma yolları, karayolları ve demiryolları olmak üzere iki kısma ayrılır. Bunlardan birincileri üzerinde hareket eden taşıtlar yolun bütün yüzeylerini kaplayacak şekilde hareket etme olanağına sahiptir. İkinciler üzerinde ise ulaştırma,

<sup>12</sup> A. Faruk Umar, *Yol İnşaatı Dersleri*, İstanbul, 1973, s.1.

<sup>13</sup> Süleyman Barda, *Münakale Ekonomisi*, İ.Ü İktisat Fakültesi Yayınları Nu:154, İstanbul, 1964, s.5; A. F. Umar, *Yol İnşaatı Dersleri*., s.1.; Muhlis Ete, *Münakalat*, İ.Ü İktisat Fakültesi Yayınları Nu:1, İstanbul, 1938, s.8;

<sup>14</sup> İsmet Ergün, *Türkiye'nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü*, Ankara, 1985, s. 7.

<sup>15</sup> M. Ete, *Münakalat*... s.8.

raylar üzerinde hareket eden taşıtlar yardımıyla oluşur. Buna raylı ulaştırma adı verilmektedir<sup>16</sup>.

İnsanoğlunun yeryüzünde beliriş tarihinin, yaklaşık olarak M.Ö. 500.000 olduğunu ileri sürerler. İlk insanların yaşantıları konusunda ileri sürülen görüşler, yer yer sağlam verilere dayanmakla birlikte, bu görüşlerde varsayımlarda büyük bir yer tutar. İşte günümüzden binlerce yıl önce yeryüzünde ilk insanların ilk sorunları, beslenmek ve yırtıcı hayvanların saldırılarından korunmaktır. Ağaç dallarından yapılan ilkel silahlar korunma ve beslenme ihtiyaçlarının karşılanması için avcılığın kolaylaşması sonucunu doğurmuştur. Ateşin bulunmasıyla öbür canlılardan üstünlüğünü kesin bir şekilde kabul ettiren insanoğlu karanlık korkusunu yenerek yeryüzündeki birçok alanlara dağılmışlardır. Irmaklar, ormanlar, dağlar aşılmaz birer engel olmaktan çıkmıştır. Buzlarla kaplı bölgeleri ya da büyük denizleri aşmak zorunluluğu insanoğlunu yeni çareler aramaya yöneltmiştir. Böylece insanların ilk kullandıkları ulaştırma araçları sallar ve kızaklardır. Salın deniz ulaştırmasının ilk aracını meydana getirmesine karşılık kara ulaştırmasının ilk taşıdı kızak olmuştur<sup>17</sup>.

Kızak ilk olarak buzlarla kaplı bölgelerde ortaya çıkmıştır. Ağaç kütüklerinden yapılan kızaklar, kar ve buzla kaplı arazide yol almayı kolaylaştırmaktan başka, öldürülen av hayvanlarının taşınmasını da kolaylaştırmıştır. Çok geçmeden insanlar, kızığın çayırlarda, killi arazide ve bataklıklarda da işe yarayabileceğini anladılar. Bazı değişiklikler, kızığın bu tür topraklarda da kullanılmasına olanak veriyordu. Sürtünmenin verdiği direnmeyi önlemek için, kızığa hayvan boynuzundan ya da tahtadan altlıklar takılmıştır. İlk kızaklar insanlar tarafından itilmiş ya da çekilmiştir. Ancak aradan çok fazla zaman geçmeden kızığa köpek koşulmuştur. Uzun bir süre sonra ren geyikleri de aynı amaçla kullanılmaya başlanmıştır. Neolitik devirde kullanılan kızaklar oldukça gelişmiştir. Ön taraf engelleri aşabilmek için, hafif yukarıya kalkıktır. Taşıtın ağırlığı azdır. Buna karşılık bu devirde kullanılan kızaklar çok ilkeldir. Neolitik devrin sonlarına doğru kızak gelişmiş aşağı yukarı bugünkü halini almıştır. Kullanılan ağaç değişmiş, ayakların bulunduğu yer hemen hemen bugünkü halini almıştır. Kayma ilkesine dayanan kızak diye tanımladığımız bu araçların çeşitli türleri ortaya çıkmış ve büyük bir hızla yayılarak kuzey ülkelerinin dışında da geniş bir uygulama alanı bulmuştur. Örneğin Sümerler dev heykelleri, ağır yükleri ve yapı

<sup>16</sup> A. F. Umar, *Yol İnşaatı Dersleri...*, s.2.

<sup>17</sup> J.K Bridgers, *Kara Ulaştırma Tarihi*, Arkın Kitapevi, İstanbul, 1968, s.4.

malzemesini taşımak için bir çeşit kızaktan yararlanmışlardır. Mezopotamya’da kızığa öküz koşulmuştur. Ur kentinde kraliçe Şubad için yataklı bir kızak yaptırılmıştır. Mısır’da buğday taşıyan ufak kızaklar yapılmıştır<sup>18</sup>.

İnsanlık tarihini ulaştırma açısından bir gözden geçirirsek M.Ö. 7000 yıllarda Ortadoğu’da tarım ve hayvancılıkla uğraşan ilk toplulukların ortaya çıktığını, bunların keçi ve koyun besleyip, tahıl ektiğini görürüz. Bu topluluklarda göçebe olmakla birlikte, insanların avcılıktan çobanlığa ve çiftçiliğe yönelip, toprağa bağlanmaları uygarlık tarihinin gelişimini büyük ölçüde etkileyecektir. Bu tarihi izleyen iki bin yıl içinde büyük bir ilerleme olacak, seramik gelişecek, mimarlık ilerleyecek, ilk kumaş ve çini örnekler ortaya çıkacaktır. M.Ö 3000’lü yıllara varıldığında ise, insanlık büyük uygarlığın gelişeceği bir ortama ulaşacaktır. Artık tekerlek devri başlayacaktır<sup>19</sup>.

İnsanlık tarihinin en önemli buluşlarından biri tekerleğin icadıdır. Bu icat insanların yaşantısını, ateşin kullanılması, buhar gücünün, elektriğin, petrolün ve motorun bulunması kadar etkilemiştir<sup>20</sup>. Tekerleğin icadını Orta Asya’da yaşayan çoban halkların yapmış olduğu sanılmaktadır<sup>21</sup>. Tarih boyunca ulaştırma alanında görülen en büyük gelişmeler, özellikle tekerleğin keşfinden sonra başlamıştır. Daha başka bir deyişle, modern ulaştırmanın doğuşu, tekerleğin keşfiyle başladığı ileri sürülebilir<sup>22</sup>.

Tarihin karanlık çağlarından günümüze ulaşan ilk tekerlek örneğine Ur’da rastlarız. Mezopotamya uygarlığının gelişmiş kentlerinden biri olan Ur’da yapılan kazılar sırasında, kilden yapılmış bir yuvarlak bulmuşlardır. Ortası delik olan çevresinde de bir sürü delik bulunan bu yuvarlağın el sanatlarında kullanıldığı anlaşılmaktadır. Tekerleği ilk olarak kilden çanak çömlek yapanlar kullanmış ve düzgün kusursuz çömleklerin yapılmasını sağlamışlardır. El sanatlarında kullanılan tekerleğin asıl büyük önemi ulaştırma alanında uygulanması olmuştur. Tekerleğin o zamana kadar bilenen en önemli taşıt olan kızığa uygulanması, ulaştırma tarihinde olduğu kadar, uygarlık tarihinde de son derece önemli bir aşamayı meydana getirmiştir<sup>23</sup>.

Tekerlekten önce bir ağırlığın bir yerden başka bir yere taşınması ancak yerde sürüklenmesi ile yapılabilirken, sonraları bu yer değiştirme olayı bir eksen etrafında

<sup>18</sup> J.K Bridgers, *Kara Ulaştırma Tarihi...*, s.8.

<sup>19</sup> J.K Bridgers, *Kara Ulaştırma Tarihi...*, s.9.

<sup>20</sup> İ. Ergün, *Türkiye’nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü...*, s. 7.

<sup>21</sup> “tekerlek” maddesi, *Meydan Larousse*, C.19. İstanbul, 1993, s.145.

<sup>22</sup> A. F. Umar, *Yol İnşaatı Dersleri...*, 2.

<sup>23</sup> J.K Bridgers, *Kara Ulaştırma Tarihi...*, s.10.

dönüş hareketi yapabilen tekerlek yardımıyla sağlanmaya başlanmıştır. Böylece kızak denilen taşıtın sürtünmesi yerine tekerleğin sürtünmesi söz konusu olmuştur. Tekerleğin sürtünmesi kızaktan çok daha düşük olduğundan, çekim kuvvetinden büyük ekonomi sağlamak ve daha ağır yükleri daha hızlı şekilde yürütmek olanağı doğmuştur<sup>24</sup>.

Aşağı Mezopotamya'nın Erek bölgesindeki İnanna Tapınağı'nda ele geçen tabletlerden sağlanan bilgiler, tekerleğin kızığa uygulanış şekli konusunda bize yeteri kadar bilgi vermektedir. M.Ö 3200 yıllardan kalma olan bu tabletlerin bir köşesine çizilmiş olan kızak resmi, bu uygulamayı göstermektedir. Yine Mezopotamya Ur kentinde ele geçen bir kabartma, yeni taşıtı bütün ayrıntılarıyla göstermektedir. M.Ö. 2500 yılından kalma bu kabartmadaki araba, kızığa takılmış iki tekerlek üzerinde yol almaktadır.

İlk tekerlekler tahtadan yapılmış üç çemberden meydana geliyor ve genellikle metal bağlarla bu parçalar birbirine tutturuluyordu. Tekerlek bir eksene bağlanıyor ve eksenle birlikte dönüyordu. Hindistan'dan Rusya'ya, Türkistan bozkırlarından İtalya'ya, İngiltere'ye kadar yapılan arkeolojik araştırmalarda elde edilen tekerleklerin birbirine benzemesi, tekerleğin aynı kaynaktan yayılmış olduğu sonucunu vermektedir. Kimi bilginlerin, tekerleğin yük taşımada kullanılan silindir biçimli ağaç kütüklerinden türemiş olduğunu ileri sürmelerine karşılık, birçok bilgin bu görüşe karşı çıkmaktadır<sup>25</sup>.

Çok geçmeden, tekerlek üzerinde hareket eden kızak ortadan kalkacak, iki veya dört tekerlekli ilk arabalar ortaya çıkacaktır. Araba yine Mezopotamya'da ve yaklaşık olarak M.Ö 2000'li yıllarında kullanılmaya başlanmıştır. İlk arabalar toplumsal ilişki açısından gördükleri görev, sınırlı olmakla birlikte, ticaretin gelişmesinde son derece önemli rol oynamıştır. Uygarlık tarihinde yepyeni bir aşamayı teşkil eden arabanın yapımının, o devirlere göre oldukça zor olması, öte yandan bu taşıtın öneminin kolayca ortaya çıkması, arabaya toplumsal yaşantıda önemli bir yer kazandırmıştır. Ölen krallarla birlikte arabaları gömülmüş ya da kral arabaları bataklıklara bırakılmıştır<sup>26</sup>.

M.Ö. 2000 ile M.Ö.1000 yılları arasında araba büyük bir yaygınlığa kavuşmuş çeşitli uygarlıklar tarafından benimsenmiştir. Yük ve insan taşıma konularında başarı ile kullanılmıştır. Çok geçmeden arabanın bir savaş aracı olarak kullanılabileceği

<sup>24</sup> A. F. Umar, *Yol inşaatı Dersleri...*, s.2

<sup>25</sup> J.K Bridgers, *Kara Ulaştırma Tarihi...*,s.12.

<sup>26</sup> J.K Bridgers, *Kara Ulaştırma Tarihi...*,s.12.

anlaşılmıştır. Ufak tefek değişikliklerle, araba Roma öncesi döneminin en önemli savaş aracı haline gelmiştir.

Arabanın yaygınlaşmasıyla birlikte, uygarlık tarihinde iki önemli aşama daha gerçekleşmiştir. Bunlardan ilki atın evcilleştirilmesidir. Asya kıtasında yaşayan Türkler tarafından evcilleştirilerek kızak çekiminde kullanılan at, giderek arabaya koşulmuş ve Asya ile Ortadoğu'dan Avrupa'ya yayılmıştır. Yukarda sözünü ettiğimiz ikinci aşama ise yolların yapılmasıdır. İşte bu iki aşama M.Ö. 1000 yılları sırasında, insanlık tarihinin en önemli gelişmelerini meydana getirmiştir <sup>27</sup>.

### 1. Kara Ulaştırmasının Tarihi Gelişimi

Kara ulaştırması ve buna bağlı yol ile taşıt teknolojilerinin gelişimini 6.000 yıllık bir tarihi süreç içerisinde gözlemleyebilmekteyiz. Karayolu ulaştırma teknolojisinin kademe kademe gelişmesine baktığımızda, ulaştırma sisteminin özellikleri bakımından oldukça homojen olan yedi ayrı merhalede oluşmuştur.

Birinci merhale: M.Ö 2500'de Sümer çiftçilerinin mahsullerini taşımakta tekerlekli bir araç kullanılmasından M.Ö 300'de Roma İmparatorluğu'nun büyük bir yol programının uygulanmaya başlayışına değin uzanan dönemi içine almaktadır. Bu döneme "*Roma öncesi*" ya da "*ilk gelişme dönemi*" diye adlandırılabilir.

İkinci merhaleyi: M.Ö. 300'den M.S. 476'da Roma İmparatorluğu'nun çöküşüne değin uzanan, ünlü Roma yollarının yapıldığı dönem oluşturmaktadır. Bu dönemi adlandırmak gerekirse en uygun terim "*Roma dönemi*" olacaktır.

Üçüncü merhale: M.S. 476'dan başlayıp 1050'ye değin uzanan dönemdir. Avrupa'da feodalitenin hakim olduğu bu dönemde, Roma yolları büyük ölçüde yok olmuştur. Bu manada ulaştırma sisteminde bir gerileme ve çöküş söz konusudur. Bu dönemi de "*feodal dönem*" olarak adlandırmak uygun olur.

Dördüncü merhale: 1050'den 1600'lere değin uzanan dönemi oluşturmaktadır. Bu dönemde karayollarında bir yeniden canlanma başlamıştır. Araba teknolojisinde hızlı olmasa da yeni gelişmeler ortaya çıkmıştır. Bu sebeple dördüncü merhale "*yeniden canlanma dönemi*" olarak adlandırılabilir.

---

<sup>27</sup> J.K Bridgers, *Kara Ulaştırma Tarihi*...,s.14.

Beşinci merhale: 1600’lerde arabanın gelişmesindeki hızlanmadan başlayıp 1829’da ilk lokomotifin Manchester – Liverpool arasında işletmeye açılmasına kadar ki dönemi içine almaktadır. Bu sebeple araba dönemi olarak adlandırılabilir.

Altıncı merhale: 1830’lardan sonra demiryollarının hızlı gelişim döneminden başlayıp 1920’lerde otomobil sahipliğinin orta sınıflara yaygınlaştığı yıllara değin uzanmaktadır. Bu sebeple altıncı merhaleyi “*demiryolu dönemi*” olarak adlandırmak uygun olur.

Yedinci merhale: 1920’den 1945’e değin uzanan süreyi içine almaktadır. Bu dönemde motorlu araçlar hızla gelişmiş ve hakimiyeti ele almıştır. Şüphesiz bu dönem 1945 sonrasında da süregelmektedir. Bu merhaleyi de kısaca “*otomobil çağı*” olarak adlandırabiliriz<sup>28</sup>.

### **İlk Gelişme Dönemi (Roma Öncesi)**

Özel olarak hazırlanmış yolların ortaya çıkışı, tekerleğinin bulunuşuna bağlıdır. Gerçekten de araba tekerleklerinin her engeli kolayca aşamaması bu taşıtlar için düzgün yolların hazırlanmasını gerekli kılmıştır<sup>29</sup>. İnsanlar ilk zamanlar coğrafyacıların *doğal yollar* adını verdikleri insanların ve hayvanların kolaylıkla yol alabildikleri alanlardan yararlanmışlardır. Dağların geçit verdiği yerler, akarsu vadileri bataklık olmayan kıyı ovaları, bitki örtüsünün engel oluşturmadığı stepler, boğazlar gerek hayvanlarla ve gerek tekerleğin ortaya çıkmasıyla geliştirilmiş olan taşıtlarla yapılan ulaşımın yer aldığı alanlardı. İnsanların çevrelerinde ilk kullandıkları yollar hayvan izleridir. Hayvanlar orman, çalılık ya da step sahalarında genellikle en rahat geçilecek güzergâhı izlerler. İlk zamanlar insanlar avcılık yaparken hayvanların sık sık kullandıkları bu yolları izlemişlerdi; zamanla bu yollar sürekli kullanılır hale gelmişti. Günümüzde *keçi yolu* olarak adlandırılan, hayvanların izledikleri güzergâhların bir süre sonra *patika* adı verilen yaya yoluna dönüşmesi bu fikri kuvvetlendirmektedir<sup>30</sup>. Bu nedenle ilk yolların çok eski çağlarda, hayvanlar tarafından açılmış olduğunu ileri sürmek yanlış olmaz. Gerçekten de fil, gergedan gibi iri yapılı hayvanlar, sürüler halinde gezerken balta

<sup>28</sup> İlhan Tekeli, Selim İlkin, “Karayollarının Gelişmesi Üzerine Uluslar arası Bir Karşılaştırma Çerçevesi” *Cumhuriyetin Harcı Modernitenin Alt Yapısı Oluşurken*, C.3, İ.B.Ü Yayınları, İstanbul, 2004. s. 332-333

<sup>29</sup> J.K Bridgers, *Kara Ulaştırma Tarihi...*, s.14.

<sup>30</sup> Erol Tümerterkin, *Ulaşım Coğrafyası*, İ.Ü. Yayınları, Nu:2053, İstanbul, 1987, s.297.

girmemiş ormanlarda geçitler meydana getirmişler, ağaçsız araziye de çiğneyip düzeltmişlerdir<sup>31</sup>.

Afrika’da ormanlar içinde en iyi yol genellikle fillerin açtığı yollardır. Kuzey Amerika’da buffaloların meydana getirdiği yollar ilk, gezginler ve avcılar tarafından kullanılmıştır. Kuşkusuz insanların, hayvanların meydana getirdiği yolları izlemeleri, onların gıda, su ve yakıt gibi temel ihtiyaçları çevrelerinden sağlamaları amacıyla olmuştur. Daha sonra sınırlı da olsa, ticaret faaliyetlerinin başlaması, istilalar, savaşlar, doğal afetler gibi sebepler yukarıda belirttiğimiz gibi, öncelikle doğal yollardan yararlanarak uzak mesafelerle temasa geçilmesine neden olmuştur. Geçit alanı olarak adlandırılabilir olan bu *doğal yollar* yerkürenin birçok yerinde mevcuttur<sup>32</sup>.

Neolitik devirde daha belirli bir hal alan bu geçitler, ilkel bir pist görünüşüne bürünmüştür. Genellikle düzlüklerde gelişen pistler, orman, bataklık, dağ gibi engebelerle karşılaşınca bunların çevresini dolaşarak gider. Neolitik devrin son bölümlerine alüvyonlu topraklar yerleşme bölgesi halini alınca, pistler de tepelerin ortasına kadar ulaşmıştır. Eski tarihlerde İngiltere’de bu tür pistlerin sayısının oldukça fazla olduğu anlaşılmaktadır<sup>33</sup>.

İnsanların ilk devirlerden itibaren göçebe hayatın başlaması nakil ihtiyacını da doğurmuş ve insanlar değerli eşyalarını bizzat taşıdığı veya taşıttığı görülmüştür. Göçebe hayatın mübadele ihtiyacını da tatmin etmesi doğal yollar üzerindeki nakliyatın genişlemesine neden olmuştur<sup>34</sup>. İlk çağlarda tuz ticareti, çakmaktaşıdan yapılmış araç gereçlerin alışverişi, maden cevheri ve külçesi değişimi gibi birçok maddenin ticaretinde yollar kullanılmıştır. Böylece geçiş ve gidiş – geliş yerleri olan doğal yolların yanında özel bir yol sistemi yapılmasına gereksinim duyulmuştur. İnsan topluluklarının yaşadığı tüm bölgelerde yol yapımına hız vermişlerdir<sup>35</sup>.

Kuzeybatı Avrupa’nın ormanlık alanlarında yumuşak zeminin kütüklerle takviyesi ve tunç çağındaki İsviçre’deki göller bölgesinde kütüklerden meydana getirilmiş olan sokakları (*corduroy*) insanların yaptıkları ilk yollardır. Girit’te *Knossos Sarayı*’nda M.Ö. 2000 yıllarında yapılmış olan kaldırım taşlı yol vardır. Akdeniz ve

<sup>31</sup> J.K Bridgers, *Kara Ulaştırma Tarihi*...,s.18.

<sup>32</sup> E. Tümertekin, *Ulaşım Coğrafyası*...,s.298.

<sup>33</sup> J.K Bridgers, *Kara Ulaştırma Tarihi*...,s.18.

<sup>34</sup> S. Barda, *Münakale Ekonomisi*...,s. 195.

<sup>35</sup> Reşat İzırak, Türkiye, C.2, MEB Basımevi, İstanbul, 1973, s.2

Ortadoğu'nun birçok yerlerinde insanların meydana getirdiği benzer kısa yollar bulunmuştur <sup>36</sup>.

Romalıların kullanmış oldukları “*çukurlu yolların*”, ilkin İngiltere’de ortaya çıkmış olduğunu ileri sürmek yanlış olmaz. Gerçekten de bronz devri İngiliz yollarının ana niteliği, yolun iki yanına açılan su çukurlarıdır. Neolitik devirde Malta Adası’nda yapılan pistler çok ilginçtir. Eni yaklaşık olarak 1.30 m. olan pistin iki yanında, 30 cm. derinliğinde çukur vardır. Elle kazıldığı anlaşılan ve araba tekerlekleri için hazırlanan bu çukurlar daha sonra araba tekerlekleri tarafından genişletilmiştir. Orta bölgede hayvan izine rastlanmayışı, arabaların insanlar tarafından çekildiğini göstermektedir <sup>37</sup>.

Mezopotamya’da düzenli ilk yol yapımı ile M.Ö. 10. yüzyılda karşılaşılmaktadır. Asur kralı Tiglat-Pileser (1115-1102), ordusunun geçmesi için özel yollar yaptırmıştır. O devirden kalma bir yazıt bunu doğrulamaktadır. M.Ö. 670 yıllarında yaşamış olan Babil kralı Esarhaddon ise, “*Komsu ülkelerle ticaret ilişkilerini artırmak için ülkesinin yollarla donatılması gerektiğini*” ileri sürmüştür. İran İmparatorluğunun doğuya yayılması üzerine, başkent ile çeşitli bölgeler arasındaki ulaştırmayı sağlamak için düzenli yollar yapmak zorunluluğu kaçınılmaz olmuştur. Toprağın dövülerek, yol tabanının oturtulması ilk olarak bu devirde gerçekleşmiştir. Bu yolların en uzununu, başkent Suşa’yı Ege kıyılarındaki Sard’a bağlayan 2165 km.lik yoldur. Atlı haberciler bu mesafeyi on beş günde alabilmişlerdir <sup>38</sup>.

Asur, Babil, İngiliz ve İran yolları üzerinde savunma tedbirleri alınmıştı. İran yollarında, 25 km. de bir nöbetçi kuleleri vardı. Atlı haberciler günde ortalama olarak 160 km. yol alabiliyorlardı. Bir günde alınan mesafe uzun süre bu kadar kalmış, ancak Napolyon devrinde daha hızlı haberciler ortaya çıkmıştır <sup>39</sup>.

Yunan Coğrafyacısı Strabon, Babil’den Ninevaha giden meşhur yolun Semiramis tarafından harç ve tuğladan yapıldığını yazmaktadır. Babillilerin M.Ö 2200 yılından itibaren yol yapımına önem vermişlerdir. Babil’in taşçı ustaları tekerlekli öküz arabalarının geçebileceği kesme taşlardan kaldırım yolu yapmışlardır. Aynı şekilde

<sup>36</sup> E. Tümertekin, *Ulaşım Coğrafyası*...,s.300.

<sup>37</sup> J.K Bridgers, *Kara Ulaştırma Tarihi*..., s.18.

<sup>38</sup> Efdal As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları*, İzmir, 2006.(Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi.) s.1.

<sup>39</sup> J.K Bridgers, *Kara Ulaştırma Tarihi*...,s.20.



kesme taşlardan yapılmış kaldırım yollarının M.Ö 1500 senesinde Girit Adası'nda yapıldığı tespit edilmiştir <sup>40</sup>.

Mısır'da Firavun Keops, M.Ö. 2600 yıllarında önemli bir yol yaptırmıştır. Kendi adına inşa edilen piramidin taş sütunlarının kızaklarla taşınması için yapılan bu yol, on yıllık bir çalışma sonunda gerçekleştirilmiştir <sup>41</sup>. Firavun Keops bu yolun yapılması için 100.000 işçi çalıştırmıştır <sup>42</sup>. Ünlü tarihçi Herodot, bu konuda şunları yazar: *“Yolun gerçekleştirilmesi tam on yıl sürmüş, bu süre boyunca işçiler bir köle hayatı yaşamıştır. Bence bu yol, en azından piramit kadar önemli bir başarıdır. Perdahlanmış tasta yapılmış olan yolun uzunluğu (günümüzün ölçüleriyle) bir kilometre, eni yirmi metre, en fazla yükseldiği noktada yüksekliği on beş metredir.”* Mısır'ın başka bölgelerinde de, yine düzeltilmiş yol kalıntılarına rastlanılmıştır <sup>43</sup>.

Karayolları tarihinin en eski ve en ilginç yol düzeniyle, eski Çin'de karşılaşılmaktadır. M.Ö. 1000 yıllarında Çin'in her bölgesi yollarla birbirine bağlanmıştı. Her 20-25 kilometrede bir, yolcuların konaklaması için konaklama ve bakım yerleri yapılmıştı. *Çu Sülâlesi* döneminde (M. Ö. 1122-256), günümüzün trafik kurallarına benzer uygulamalar bulunmaktaydı. Bu dönemde taşıtların büyüklüğü sınıflara ayrılmış, hız sınırlandırılmış ve kavşakların kullanımı açık olarak tanımlanmıştı. Ayrıca yollar beş sınıfa ayrılmış, her sınıf için özel kurallar uygulanmıştı. Yol sınıfları şöyleydi:

1. İnsan ve evcil hayvan yolları. (Bu yollara taşıt girememektedir)
2. Ufak arabalar ve binek hayvanları için yollar.
3. Orta boy araba yolları.
4. Yolcu arabası yolları. (Bu yollarda arabalar birbirini geçebilirdi)
5. Üç arabanın yan yana gidebildiği anayollar <sup>44</sup>.

Yol güzergâhında arabaların bir boyda olmalarını öngören ve dikkatsiz kullanmayı, geçişlerde tıkanmayı önleyen yasaları koyan <sup>45</sup> Çin'de rastlanan bu yol

<sup>40</sup> *Karayolları Bülteni*, S.214, Mart 1968, s.32

<sup>41</sup> J.K Bridgers, *Kara Ulaştırma Tarihi...*, s.21.

<sup>42</sup> Ali Talip Güran, *“Yol hakkında Umumi Malumat”*, *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.4, S. 2, Temmuz 1937, s.74.

<sup>43</sup> J.K Bridgers, *Kara Ulaştırma Tarihi...*,s.21.

<sup>44</sup> Önder Küçükerman, *Anadolu Tasarım Mimarisinin Ayak izlerinde Türk Otomotiv Sanayii ve Tofaş*, İstanbul, 1997, s. 17.

düzeni, eski çağların en kusursuz yol düzenidir. Bu düzenin bir benzerine ancak İnkâ Uygarlığında rastlanır. Batıda ise, organik bir yol yapımı ancak Roma İmparatorluğu ile kendisini gösterecektir <sup>46</sup>.

Yol konusunda İran'da yaşayan Ahmanişler, Romalılardan önceki devletlerarasında yolların ehemmiyetini takdir etmiş olan ilk büyük devlettir. İmparatorluğun Sus, Mısır, Suriye, Filistin gibi önemli merkezlerini yollarla birbirine bağlamışlardır <sup>47</sup>.

Bu döneme genel olarak baktığımızda önce araba teknolojisi tekerlekten başlayarak adım adım gelişmekte, bu gelişme daha sonra alt yapıya yansımaktadır. Karayolu böylece ortaya çıkmaktadır. Alt yapının bulunmayışı arabayı etkilemektedir. Savaş arabaların sökölüp takılır biçimde yapılması bu yöndeki etkinin delili olmaktadır. Bu dönemde teknolojik gelişmeyi incelerken, bir başka ilgi çekici karşılıklı ilişki belirleme ilişkisi, Çin'de yollar üstünde 20 – 25 km'de bir yolcular için konaklama tesislerinin yapılmasıyla ortaya çıkmaktadır. Alt yapı olarak yol ve bunun üstündeki aracın teknolojisinden kaynaklanan ulaştırma hızı, yol üzerindeki teşkilatlanmayı belirlemektedir <sup>48</sup>.

### **Roma Dönemi**

Akdeniz dolaylarında oluşan eski uygarlıkların hiçbirisi yol politikasına gereken önemi vermemişlerdir. Sadece Roma İmparatorluğu'nu bu yargının dışında tutmak gerekir. İran, Asur, Babil ve Mısır yolları, belirli bir yol yapımı plânına dayanmayan, sınırlı yollardır. Bunun nedenini, bütün bu uygarlıkların Akdeniz çevresinde gelişmiş olmalarında aramak doğru olur. İran'dan Atina'ya, İskenderiye'den Bizans'a kadar uzanan bölgelerde, ulaştırma konusunda Akdeniz, büyük bir kolaylık sağlamıştır. Roma da büyük bir imparatorluk olabilmek için, bu denizden yararlanmış, fakat daha sonra karayollarına önem vermiştir <sup>49</sup>.

<sup>45</sup> E. Tümertekin, *Ulaşım Coğrafyası*...,s.300.

<sup>46</sup> E. As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları*..., s.2

<sup>47</sup> M. Şemsettin Günaltay, *İran Tarihi*, C.1, T.T.K. Basımevi, Ankara, 1984, s.283.; E. Gürgözeler, *Cumhuriyet Döneminde Karayollarındaki Gelişmeler (1923-1938)*...,s.9

<sup>48</sup> İ. Tekeli, S. İlkin, "Karayollarının Gelişmesi Üzerine Uluslar arası Bir Karşılaştırma Çerçevesi"...,s. 333.

<sup>49</sup> J.K Bridgers, *Kara Ulaştırma Tarihi*...,s.23.

Romalıların yapmış oldukları her şeyde aynı büyüklük havası vardı ve sonsuzca kullanılsın diye yapıyorlardı. Bunların en güzel örnekleri, Roma yollarıdır. Bu yolların başlangıçta yapılış amacı, askeri ve idari bakımdandı ve ihtiyaca göre genişliyordu fakat zamanla, savaş, ticaret ve ulaştırma amacı daha öncelikli bir hal almıştır<sup>50</sup>.

Romalılar eski çağların en önemli yollarını yapmışlardır. Yol yapımına, eski çağların bütün diğer devletlerinden çok daha fazla önem veren Romalılar, imparatorluğun dört bir yanını Roma'ya bağlayan yollar meydana getirmişlerdir. M.Ö. 300 yılından M.S. 250 yılına kadar, beş yüzyılı askın bir süre boyunca, sistemli bir şekilde yol inşa etmişler, bu yolların yapımında köleleri ve tutsakları kullanmışlardır<sup>51</sup>.

Roma yolları, gerek teknik ustalık, gerekse büyüklük bakımından, bütün diğer eski çağ yollarından ayrılır. Yol, Roma uygarlığının en ilginç özelliklerinden biridir. Herodot “*Mısır Nil’in bir hediyesidir.*” demişti. Bundan esinlenerek bir coğrafyacı da “*Roma imparatorluğu yollarının bir armağanıdır.*” demektedir. Roma yollarının birçoğu bugün modern yolların güzergâhı olduğu gibi, köprülerinin bazısı da hala ayakta durmaktadır<sup>52</sup>.

Yunanlılar, hiçbir zaman gerçek anlamıyla yol sahibi olmamışlar, patika keçi yolu gibi yollardan yararlanmışlardır. Yunanlıların en önemli yolları kutsal törenler için meydana getirilmiş olan “*kutsal yollardır.*” Ancak bunların sayısı az olduğu gibi, uzunlukları da yetersizdi. Romalıların yol anlayışı ve bu konudaki uygulamaları, Yunanlılardan çok daha üstündü<sup>53</sup>.

Romalıların yol kavramını ne şekilde geliştirdikleri, gerekli teknik bilgiyi nasıl edindikleri tartışma konusudur. Kimi araştırmacılar, bu konuda Romalılarla Etrüskler arasında bir bağ aramıştır. Ne var ki bugün Etrüsklerden kaldığı ileri sürülen yolların, gerçekten Etrüskler tarafından yapılmış olup olmadığı, kesin olarak bilinmemektedir. Kaldı ki Roma ve Etrüsk yolları arasında çok büyük bir ayrılık vardır. Etrüsk yolları genellikle doğal engebelerden kaçınır; engebeli bölgelerden geçmez. Roma yollarıysa, iki nokta arasındaki en kısa doğrultuyu izler. Romalıların yol bilgisi kaynağı ne olursa

<sup>50</sup> Reginald H. Barrow, *Romalılar*, İz Yayıncılık, İstanbul, 2002, s.143.

<sup>51</sup> J.K Bridgers, *Kara Ulaştırma Tarihi...*,s.23.

<sup>52</sup> Erol Tümertekin, Nazmiye Özgüç, *Ekonomik Coğrafya, Küreselleşme ve Kalkınma*, Çantay Kitabevi, İstanbul, 1997, s.679.

<sup>53</sup> J.K Bridgers, *Kara Ulaştırma Tarihi...*,s.24.

olsun, bu alanda son derece ileri bir görüş ve tekniğe ulaşmış oldukları, tartışma kabul etmeyen bir gerçektir<sup>54</sup>.

Roma konsüllerinin yaptırdığı ilk yol “*Via Appia*” dır. M.Ö. 312 yılında, Appius Claudius’un emriyle yapımına başlanan bu yol, Roma’yı Capua’daki askeri birliklere bağlıyordu. Roma yollarının en ünlüsü olan ve uzunluğu 260 km.’yi bulan *Via Appia*, iki yanını süsleyen anıtların güzelliğiyle de ün yapmıştır. Önceleri taş döşeli olmayan yol zemininin büyük blok taşlarla örtülmesi işlemi M.Ö. II. yüzyılda gerçekleştirilmiştir. İmparatorluk döneminde Benevento’ya ulaşan *Via Appia*, daha sonraları Brindisi Limanı’na kadar uzatılmış ve yakın doğu ülkeleriyle yapılan ticaretin artmasında çok önemli bir rol oynamıştır<sup>55</sup>.

Bu önemli yolun ardından yapılan “*Via Flaminia*”, Roma ile Rimini’yi birleştirmek amacıyla ve Caius Flaminius’un emriyle, M.Ö. 220 yılında yapılmıştır. Giderek sistemli bir plana dayanan bir yol ağı, bütün İtalya’yı sarmış, başkent Roma, yarımadaının en uzak köşelerine, çeşitli yollarla bağlanmıştır. M.Ö. II. yüzyılın ortalarından itibaren, sınır bölgeleriyle iç kesimleri birbirine bağlayan yolların yapımına girişilmiştir. I. ve II. yüzyıllarda imparatorlar yol yapımını en yoğun düzeye erişirmişler, Avrupa’yı Asya ve Afrika’ya bağlayan yollar gerçekleştirilmiş, Fırat vadisinden büyük Sahra’ya, Manş kıyılarına ulaşan yollar yapılmıştır. Bu yol ağının en doğudaki bölümü, Hazar Denizi’nden başlayarak Kafkas dağlarını aşıyor, Trabzon dolaylarında Karadeniz’e ulaştıktan sonra, sahilden Sinop’a varıyor, oradan Çanakkale yoluyla Bizans’a erişiyordu. Aynı yol Bizans’tan kuzeye yöneliyor, Karadeniz’in kuzeyine çıkarak Tuna deltasına varıyordu. Buradan, Tuna Irmağı’nı izleyerek, kaynağına kadar devam ediyordu. Daha sonra ise Ren Irmağı’nı izleyerek, Klöhn’dan geçiyor, nihayet Baltık Denizi kıyılarında Ren deltasına ulaşıyordu.

Roma İmparatorluğu’nun en güneydeki yolu ise, Basra Körfezi’nden başlayıp, Fırat Irmağı’nı izleyerek Suriye bölgesine varıyor, Arabistan’ı aştıktan sonra Kızıldeniz’e iniyordu. Aynı yol daha güneyde, Mısır’ın güney topraklarında yeniden başlıyor, Libya’nın baştan başa çöllerle kaplı topraklarından geçip, bugünkü Fas ve Cezayir topraklarını aşp, Casablanka kıyılarında Atlas Okyanusuna ulaşıyordu<sup>56</sup>.

<sup>54</sup> E. As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları...*, s.3.

<sup>55</sup> J.K Bridgers, s *Kara Ulaştırma Tarihi...*,s.25.

<sup>56</sup> J.K Bridgers, *Kara Ulaştırma Tarihi...*,s.26.

Roma yollarının hemen hepsinde, her bin adımda bir (yaklaşık olarak 1480 m.) işaret taşları vardı. Bu taşlar en yakın şehre olan uzaklığı belirtirdi. Roma'nın *forum* alanındaki, *miliarum aureum* (mil taşı) un üzerinde, başkenti önemli kentlere uzaklığı mil olarak yazılıydı. Yollara koyulan işaret taşları sadece yolculara gerekli bilgileri vermekle kalmıyor, bakım konusunda da işe yarıyordu. Gerçekten de yol bakım bölgeleri bu taşlarla birbirinden ayrılıyordu. Roma yolları merkezdeki yöneticilerle, taşradaki temsilcileri arasındaki ilişkiyi sağlayacakları gibi, ticaretin gelişmesinde de çok önemli bir rol oynuyorlardı<sup>57</sup>.

Roma en uzak illere bile ancak birkaç günlük uzaklıkta bulunuyor, merkezlerin emirleri atlı postalar vasıtasıyla gönderiliyor ve halkın şikayetleri merkeze ulaştırılabiliyordu. Eşya ve seyyahların bu yollardan geçmesi bölgenin canlılığını sağlıyor ve bir taraftan bölgede asayişsizliğin baş göstermesi halinde süratle asker göndererek asayişin sağlanması temin ediliyordu<sup>58</sup>.

Resmi görevlilerin kolaylıkla seyahat edebilmelerini sağlamak amacıyla, her altı ya da on milde bir, at değiştirme yerleri vardı. Yolcular buralarda hayvanlarını değiştiriyor, dinlenmiş hayvanlarla daha süratli bir şekilde yollarına devam edebilme olanağını buluyorlardı. Öte yandan 20 ya da 30 milde bir konak yerleri vardı. Buralarda yolcular konaklayıp, dinlenebiliyorlardı. *Mansiones* adı verilen bu konak yerlerinde, yolcunun yemek ve dinlenme ihtiyaçları karşılanıyordu. Değiştirme ve konak yerlerinden sadece resmi görevliler yararlanabilirdi. Öbür yolculara bu hak tanınmamıştı. Buna karşılık ıssız bölgelerden çöllerden geçen yolların kenarlarında açılmış kuyulardan, yapılmış çeşmelerden, resmi görevlilerle birlikte diğer yolcularda yararlanabilirdi<sup>59</sup>.

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

<sup>57</sup> Daniel Boutet, (Çev. Tefik Taylan), *Yol Tekniğinin Bugünkü Durumu*, Teknik Üniversite matbaası, İstanbul, 1949, s.9

<sup>58</sup> D. Boutet, *Yol Tekniğinin Bugünkü Durumu*...s.9.

<sup>59</sup> J.K Bridgers, *Kara Ulaştırma Tarihi*...,s.27.

*Boşaltılan toprağın yerine, yolun zeminini meydana getirecek tas, çakıl yığını yerleştiriliyordu.”* Yol yapımında genellikle toprağın kazılmasına karşılık, kimi yollar toprağın yükseltilmesi suretiyle meydana getiriliyordu. Roma yollarının en büyük özelliklerinden birisi de düz bir çizgi izlemesiydi. M.Ö. II. yüzyılda yaşayan ve yol yapımına çok büyük bir önem veren Gaius Grachus'la ilgili bir yazısında, Plutarkos şunları der: *“Yolların güzel, rahat ve kullanışlı olmasına büyük önem verirdi. Yolların düz olması için engebesiz araziden geçmesine önem verir, yolun üstünü taşlarla döşetirdi. Akarsularla ya da vadilerle karşılaşınca son derecede zarif köprüler yaptırır, yer yer de çukurları doldurarak, yol ve köprü düzeninin uyumlu bir görünüşe sahip olmasını sağlardı.”* Roma yollarının düz bir çizgi izlemesi kuralı tabii ki şaşmaz bir kural değildi. Gerekğinde bu kuraldan sapmalar yapılabiliyordu <sup>60</sup> . Romalı mühendisler, ülkenin arazi şartlarını göz önüne almış, yokuş ve askeri savunmayı da hesaba katmışlardı. Büyük bir mühendislik dehasıyla Apenin ve Alpler gibi dağlık bölgelerde zikzak, ovadan ise var olan izlere bakmadan kestirmeden yollar yapıyorlardı. Cumae ve Napoli topraklarında, volkanik kayaların kalıntılarını oyarak uzun tüneller yapmışlardır. Yolların yüzeyi türlü madde katlarıyla kaplanırdı. Öyle ki günümüze kadar bu yolların bazıları varlığını korumuştur<sup>61</sup>.

Nitekim Romalılar, yeni ele geçirdikleri ülkelerde, eskiden yapılmış olan yolları ele alıp geliştiriyorlardı. Böylelikle masraf bakımından kârlı çıkıyorlardı.<sup>62</sup> Eski yolların en ilgi çekenlerinden biri de kuşkusuz Peru İnkaları tarafından yapılanlarıdır. Romalıların araba yollarının aksine, İnka yolları yaya yollarıydı. Esas olarak da iki anayol meydana getirilmişti.

1) Yüksek yayları izleyen Sierra Yolu,

2) Pasifik kıyılarını izleyen Llanos Yolu

Sierra Yolu Cerro de Pasco'dan Quito'ya ve Cusco'ya; oradan da Titicaca Gölü'ne uzanıyordu. Llanos Yolu ise Ekvator'da Tumbes kıyılarından başlayarak Peru'da Cusco'ya kadar yükseliyor; oradan Arica'ya iniyor ve Şili'de Atacama

<sup>60</sup> E. As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları...*, s.4

<sup>61</sup> R. H. Barrow, *Romalılar...*, s.143.

<sup>62</sup> J.K Bridgers, *Kara Ulaştırma Tarihi...*, s.27.

Gölü'nün kuzeyine kadar uzanıyordu. Bu birbirine paralel iki ana yol arasında yer yer kıyı ile yaylayı birleştiren çok sayıda yol vardır<sup>63</sup>.

İnka yolları esas olarak stratejik amaçlarla meydana getirilmişlerse de, ticari bağlantıların kurulmasına da hizmet etmişlerdir. Yollar bir çeşit çimento ile kaplı idi. Bu kaplamalar son derece sağlamdı. O kadar ki toprak alttan kaysa bile yüzeydeki kaplama asılı kalıyordu. İnka yolları 5 ile 8 m. genişliklerinde idi. Yollar dikliklerde merdiven şeklini alıyor ve yürüyenlerin çıkışta yorgunluklarını atabilecekleri, konaklayabilecekleri şekilde genişletilmiş ve düzeltilmiş basamaklar ihtiva ediyordu<sup>64</sup>.

Orta Amerika'da Aztek İmparatorluğu'nda yolları tüccar birlikleri yapar, böylece yollar bütün tüccarların yararına açık bulunurdu. Bunun yanında tüccarlar ticaretleri için önemli bir etken olan yeni yolların yapımında imparatorluğa öncü olmuşlardır. Yollar sayesinde ülke genişlemiştir. Daha sonraki süreçte devlet tüccarların açtıkları yolların bakımını kendi üzerine almıştır<sup>65</sup>.

Bu döneme genel olarak baktığımızda araba teknolojisindeki gelişmeden daha önemli olan yol alt yapısındaki gelişmedir. Üstü büyük taş bloklarla kaplı sağlam taban üstüne oturan, büyük taş köprülerle, çok dolaşmadan vadileri aşabilen yollar, bir önceki dönemin toprak yollarına göre büyük bir teknolojik gelişmeyi göstermektedir. Yol alt yapısındaki bu ilerleme Roma İmparatorluk düzeninin bir sonucudur. Bir yandan Roma İmparatorluğu'nun devlet bütünlüğünü koruyabilmesi ve ürün fazlasını merkeze getirmesi için iyi bir haberleşme ve ulaştırma sistemine ihtiyacı vardı. Öte yandan serfliğe dayanan üretim düzeni böyle bir ulaştırma sisteminin geliştirilmesi için gerekli emeği sağlayabilmekteydi. Bu bağlamda yol alt yapısındaki büyük başarı sağlanabilmiştir<sup>66</sup>.

## Köprüler

Bir yol düzeninin en önemli öğelerinden birisi de köprüdür. İlk köprülerin akarsuların üzerine atılmış ağaç kütüklerinden meydana geldiğini tahmin etmek hiç de zor değildir. Öte yandan kimi araştırmacılar, köprünün ortaya çıkışını, bir akarsuyun iki

<sup>63</sup> E. Tümertekin, *Ulaşım Coğrafyası*...,s.304.

<sup>64</sup> E. Tümertekin, *Ulaşım Coğrafyası*...,s.304.

<sup>65</sup> Arnold Toynbee, *Tarih Bilinci*, C.2, İstanbul, 1978, s. 323.

<sup>66</sup> İ. Tekeli, S. İlkin, "Karayollarının Gelişmesi Üzerine Uluslar arası Bir Karşılaştırma Çerçevesi"..., s. 334

kıyısındaki ağaçlar arasında atılan sarmaşıklara bağlar. Bir süre sonra, ırmakların üzerinde yan yana getirilmiş kayıklardan köprüler kurulmaya başlanmıştır. Özellikle savaşlarda kullanılan bu tür köprüler, kolayca meydana getirilip, söküldükleri için büyük bir yaygınlığa kavuşmuşlardır.

Heredot, Pers kralı Serse'nin askerlerinin bir ırmak üzerinde köprü kuruşlarını şöyle anlatır: *“Suyun üstünde, üç yelkenli kayıkları yan yana dizdiler. Tam 314 kayak yan yana geldi. Kayıkları organlarla birbirine bağladılar. Kıyıya yakın olanları da, sahile çaktıkları büyük kazıklara bağladılar. Bu iş bittikten sonra, kayıkların üzerine ağaç kütükleri döşediler. Kütükleri sıkıca birbirine tutturup, üzerine toprak döktüler. En sonunda da, suyun kenarına tahta perde gerdiler ki, köprüden geçecek hayvanlar suyu görüp de ürkmeler.”*<sup>67</sup>

Bilgi edinebildiğimiz en eski köprü örneği, Babil İmparatorluğu devrinden kalmadır. Bu köprü, Fırat ırmağının iki yanındaki Babil kentlerini birbirine bağlamak amacıyla, Kral Nabukadnezar tarafından yaptırılmıştır. Yunan tarihçileri bu köprüünün uzunluğunun 900 m. olduğunu yazarlar. Yüz ayağı olan köprü taştanmış ve bu ayak fazlalığı, iki ayak arasında yaklaşık 5 metrelik bir ara bıraktığından, ırmağın suyunun akışını engelleyip, yağmur mevsiminde suların yükselmesine neden oluyordu. Bu gibi teknik sorunlarının giderilmesi belirli bir sürenin geçmesini gerektirmiş ve ancak Mezopotamya'da bu sakıncalar bir nebze giderilebilmiştir. Mezopotamya'da kullanılan kemer biçimli köprü ayakları, ırmakların sularının akışını engellemesini önlemiştir<sup>68</sup>.

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

<sup>67</sup> J.K. Bridgers, *Kara Ulaştırma...* s.31.

<sup>68</sup> J.K. Bridgers, *Kara Ulaştırma...* s.32



kabartmalardan, İmparator Traianus'un emriyle kurulmuş olan bu köprünün kemerlerinin ahşap olduğu görülmektedir<sup>69</sup>.

M.Ö. II. yüzyıldan itibaren, teknik bilgilerin çoğalması, köprü yapımında taş kullanma payının artması, Romalıların köprülerine, günümüz mühendislerinin bile hayretini uyandıran bir değer kazandırmıştır. Romalılar ilk köprüleri, daha çok savaşçı amaçlarla meydana getirmişlerdir. İmparatorluğun çeşitli bölgelerinde meydana getirilen bu tür köprüler sadece askerlik bakımından bir değer taşımaktadır. Buna karşılık zamanla köprü yapımında savaşçı amaçların yanında, köprüler ulaştırma ağının bir ögesi haline gelmiştir. Romalılar sağlam tekniğe ve estetik hatlara sahip köprü örnekleri vermişlerdir.

İlk dönemlerde altı kemerli köprüler yaygınken, daha sonraları kemer sayısı artmıştır. İppona Köprüsünün 11, Tuna üzerindeki köprünün 20, Salamanka Köprüsü'nün ise 27 kemeri vardır. Kemer açıklıkları önce 5 – 20 m. arasında değişirken daha sonraları daha büyük ölçülere ulaşmıştır. Roma mimarlığının en önemli köprülerinden biri olan Alcantara Köprüsü'nde 27 m.'yi, Augustus Köprüsü'nde ise 42 m.'yi bulmuştur. Bu açıklık o zamana kadar kullanılmış ölçülerin en büyüğüdür<sup>70</sup>.

Mimarlık ve ulaştırma tarihinde yepyeni bir dönemin açılmasını sağlayan betonarme ve çeliğin kullanılmasına kadar, Roma köprüleri, batı uygarlığının bu alandaki en önemli örneklerini meydana getirmiş, geçtiğimiz yüzyıllar boyunca mimarların ilgisini çekmeye devam etmiştir<sup>71</sup>.

### **Feodal Dönem**

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

<sup>69</sup> E. As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları...*,s.5.

<sup>70</sup> J.K Bridgers, *Kara Ulaştırma Tarihi...*s.35

<sup>71</sup> J.K Bridgers, *Kara Ulaştırma Tarihi...*s.36.

ürün alındıktan sonra, tarla terk ediliyordu. Bu devirde ticaret ya da askerlik bakımından önemi olan merkezler kalmamıştı. Toplum yapısı parçalanmış, ufak topluluklar ekonomik ve askeri sorunlarını kendi aralarında çözmeye çalışmışlardı. Feodalite devrinin konumuz bakımından en önemli özelliği de yolsuzluktur<sup>72</sup>.

Feodalite devri Avrupa'sının bu görünüşüne rağmen, seyahat edenlerin sayısında artış vardı.<sup>73</sup> Her ne kadar ortaçağ batısı insanların ufkı, kimi kez hayatları boyunca bir ormanın sınırı olsa da, ortaçağ dünyasını bir yerleşik insanlar dünyası olarak düşünmemek gerekir. Ortaçağ insanları aşırı derecede ve şaşırtıcı bir şekilde hareketliydi.<sup>74</sup> Krallar, şövalyeler, rahipler, serüven heveslileri sürekli olarak seyahat ediyorlardı. Ancak bu seyahatlerde çeşitli zorluklarla karşılaşılıyorlardı. Yolların olmayışının yanı sıra, savaşların, haydutların, salgın hastalıkların doğurduğu tehlikeler, seyahat etmeyi büsbütün zorlaştırıyordu. Yolcular rastladıkları köylerde, şatolarda konaklıyor, sık sık rota değiştirerek izlerini kaybettirmeye çalışıyorlardı<sup>75</sup>. Bazen de bir senyörün şatosu bir haydut ocağı haline geliyor ve muhafız çehresi altında soyguncular yoldan geçenleri merhametsizce soyuyorlardı.<sup>76</sup> Nitekim bu devrin yazarları, 841 yılında, Aquitania (Akitanya) havzasından kalkıp, Kral Şarl'a hediyeler getiren şövalyelerin seyahatini büyük bir başarı olarak nitelerler. Böylesine değerli hediyelerle, Avrupa'nın hemen hemen yarısını kazasız belasız aşmak, gerçekten de o yıllar için önemli bir başarıydı. Çünkü haydutluk alabildiğine yayılmıştı. Yola çıkıp da soyulmamak ya da en azından soyguncularla karşılaşmamak, pek mümkün değildi<sup>77</sup>.

Roma İmparatorluğu'nun çöküşünü izleyen yıllarda yol yapımı sanatı da yavaş yavaş unutulmuştur. Bunun başlıca nedeni, Ortaçağ Avrupa'sının siyasal düzeninde aranmalıdır. Bilindiği gibi ortaçağ Avrupa'sı, birçok feodal beyliklerden kuruluydu. Bu beylikler, kendi egemenliklerini korumak için başkalarıyla elden geldiğince az ilişki kurmayı amaç edinmişler ve bunun doğal sonucu olarak da yol yapımına karşı çıkmışlardır. Bu yüzden Ortaçağ'ın insanlık tarihinin en karanlık bölümünü kapsayan uzun yılları boyunca hiçbir yerde yeni yollar inşa edilmemiş, ilk çağdan kalan yollar ise

<sup>72</sup> E. As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları...*,s.6.

<sup>73</sup> J.K Bridgers, *Kara Ulaştırma Tarihi...*s.46.

<sup>74</sup> Jacques Le Goff,(Çev: Hanife Güven, Uğur Güven) *Ortaçağ Batı Uygarlığı*, Dokuz Eylül Yayınları, İzmir, 1999, s.99

<sup>75</sup> J.K Bridgers, *Kara Ulaştırma Tarihi...*s.46.

<sup>76</sup> D. Boutet, *Yol Tekniğinin Bugünkü Durumu...*s.12.

<sup>77</sup> J.K Bridgers, *Kara Ulaştırma Tarihi...*s.45.

bakımsızlık yüzünden yok olma noktasına gelmiştir<sup>78</sup>. Fransa topraklarında, Roma hakimiyetinin ortadan kalkmasından sonra yüzyıllar boyunca ulaştırma yollarının harap olmaktan korunmasına dair bir emir veya kanunnameden iz bulunmamaktadır. Yollardaki posta ve han istasyonları bir müddet yaşadıktan sonra Clovis'in halefleri zamanında iç karışıklar ve mücadeleler sırasında tamamen ortadan kalkmıştır<sup>79</sup>.

Bu anlamda Avrupa'da Roma yol şebekesinin dokuzuncu yüzyıldan itibaren tümü ortadan kalkmıştı. Üstelik yalnızca bu yolların bakımını sağlamaya yönelik eskiden var olan geçiş vergileri varlığını sürdürmüş ve yeni vergilerde yaratılmıştır. Ne var ki bunlar, özgün kamusal amaçlarından tamamen saptırılmıştı. Alınan bu vergiler yol ve köprü bakımında ya da onarımında kullanılmıyordu. Senyörlük haklarının toprak üzerindeki baskısı gibi, bunlar da ticaret üzerinde ağır bir yükü. Bunu ödeyen tüccar, söz konusu ödemeyi yalnızca bir zor alım, bir gümrük belası, eşyası üzerine bindirilmiş bir haksız vergi olarak görüyordu. Böylece ulaşım yolların kötü durumu kadar mali sömürüyle de geciktiriliyor ve engelleniyordu<sup>80</sup>.

Bu döneme genel olarak baktığımızda karayolu ulaştırması bakımından açık bir şekilde gerileme yaşanmıştır. Bir yandan imparatorlukların yıkılışı öte yandan üretimde mahsulü artırıcı bir ilerleme olmayışı Roma Dönemindeki yol sisteminde çöküşünü neden olmuştur. Yol sistemi çökünce araba yerini, hayvan sırtında taşımaya bırakmıştır<sup>81</sup>.

### **Yeniden Canlanma Dönemi**

M.S. 1050'den sonra, uygarlığın birçok faaliyetleri gibi, ulaştırma alanında da beklenmedik değişiklikler meydana geldi. Yüzyıllardan beri süregelen korku yenilince, Avrupa toplumu birçok alanlarda büyük hamleler yapmaya hazır hale geldi. Bu gelişim, ulaştırma alanını da etkilemekte gecikmedi. Artan nüfusun da bu gelişimde büyük payı vardı. Başta Fransa olmak üzere birçok ülkelerde anayolların yapımına büyük önem verildi. Köprüler büyük bir önem kazandı. Bir zamanlar alışverişte kullanılan altının yerini yeniden para aldı ve para değer kazandı. Ulaştırma aracı olarak

<sup>78</sup> A. F. Umar, *Yol İnşaatı Dersleri...* s.5.

<sup>79</sup> D. Boutet, *Yol Tekniğinin Bugünkü Durumu...*s.11.

<sup>80</sup> Henri Pirenne,(Çev.Uygur Kocabaşoğlu), *Ortaçağ Avrupasının Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, Alan Yayıncılık, İstanbul, 1983, s.74.

<sup>81</sup> İ. Tekeli, S. İlkin, "Karayollarının Gelişmesi Üzerine Uluslar arası Bir Karşılaştırma Çerçevesi"..., s. 335

kullanılan at ve katır yavaş yavaş yerlerini arabaya bıraktılar. Bu devirde kullanılan arabalar öküzler ve atlar tarafından çekiliyordu. Arabanın yapısı Roma dönemi arabalarından pek farklı değildi. Aradan geçen zamana rağmen teknolojik anlamda büyük bir yenilik sağlanmamıştı. Fakat araba bu dönemde, güvenilir, rahat ve hızlı bir taşıma aracı niteliği kazanmıştı<sup>82</sup>.

İtalya Savaşları, Rönesans Hareketleri, Coğrafi Keşiflerin yapılması Fransa'nın Avrupa'nın cazibe merkezi olma yolundaki adımları, ulaştırma yolları ihtiyacını beraberinde getirmiştir. Bu ihtiyaç zaten önceden çeşitli sebeplerle meydana gelmişti. İlk sebep feodalitenin ve savaşların Fransa'dan ayırdığı bölgelerin tekrar Fransa'ya katılmasıydı. Bundan başka XII. yüzyılda Paris Üniversitesi Fransa'nın ve Avrupa'nın her tarafından gelen öğrencilerle dolmuştur. Öğrenciler için XIII. yüzyılda bütün Fransa'yı Paris'e bağlayan bütün yollar üzerinde, üniversitenin imtiyazlı postacılarına görev verilerek bir servis ortaya çıkmıştır. XI. Louis tarafından 19 Haziran 1464 tarihinde kurulan posta idaresi bütün Fransa yollarına yayılmıştı. Birkaç sene sonra IX. Charles Fransa'ya ilk eşya ve yolcu omnibüslerini ve arabalarını getirtti. Bu model arabalar ayrıca halkın seyahatine tahsis edilmeğe başlandı. Fakat bu sıralarda yolların büyük kısmı en ufak yağmurla geçilmez bir hale geliyordu<sup>83</sup>.

Yine XIV. Louis devrinde, Fransa'nın en önemli iki şehri olan Paris ile Orleans arasında geniş bir yol yapılmış, ara yolların sayısı arttırılmıştı. Bunun gibi Loire ve Seine ırmakları boyunca atlılar için özel yollar yaptırılmıştır<sup>84</sup>.

Krallar yollarla yakından ilgileniyor ve alınan tedbirler kralların özel gayretlerini gösteriyordu. XII. Louis 20 Ekim 1508 tarihli bir iradesi defterdarlara yolları, şoseleri ve köprüleri teftiş etmek ve masrafları krala ait olanları onarmak ve diğerlerini de onlardan faydalananlara onartmak emrini veriyordu. I. Francois'in 1536 tarihli bir iradesi de bu emri yineliyordu<sup>85</sup>.

Bu dönemin genel özelliğine baktığımız zaman feodalitenin çözülerek onun yerine krallıkların almaya başlamış ve krallıklar siyasi otoritelerini güçlendirmiştir. Merkezileşme ve devletin niteliğinden doğan ulaştırma ve haberleşme taleplerini artmıştır. Artık Roma dönemindeki serfliğe dayanan bir üretim biçimi olmadığından

<sup>82</sup> J.K Bridgers, *Kara Ulaştırma Tarihi*...s.51.

<sup>83</sup> D. Boutet, *Yol Tekniğinin Bugünkü Durumu*...s.14.

<sup>84</sup> E. As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları*...,s.7.

<sup>85</sup> D. Boutet, *Yol Tekniğinin Bugünkü Durumu*...s.15.

gelişen alt yapı için büyük miktarlarda emek harekete geçirilememektedir. Dönem sonuna doğru “*yol mükellefiyeti*” konularak yollar için emek gücü sağlanmaya çalışılıyorsa da bu da yetersiz kalmaktadır. Bunun yanında karayolu ulaştırma sisteminin diğer unsurları olan taşıtlarda bu dönemde gelişme göstermiştir. Asya kavimlerinin özellikle Türklerin Avrupa’ya atı tanıtılmalarının ve hayvan kullanmada getirdiği yeniliklerin uzun vadede çok önemli etkileri olmuştur. Bir yanda atın tarımda kullanılmaya başlanmasıyla, artı mahsulün çoğalması ve bunun paralelinde ticaretin ve ulaştırma talebinin artışı, öte yandan göğüslük kayışlarıyla atın arabaya koşulması hayvan gücünün verimliliğini artırarak arabaların yük taşıma kapasitesini artırmıştır<sup>86</sup>.

### Araba Dönemi

Her türlü avantajına rağmen arabanın, yolculuk boyunca tam bir konfor sağlayamaması, bu konuda çalışmalar yapılmasını kaçınılmaz kılmış, daha rahat araba yapabilmeyi yolları araştırılmıştır. Sarsıntıları önlemek, arabanın içindekileri bozuk yolların etkilerinden korumak için çareler aranmıştır<sup>87</sup>.

XV. yüzyılın ortalarına doğru Macaristan’ın Kocsi şehrinde yepyeni bir araba meydana getirilmiştir. Arabanın kasası zincirler ve kayışlarla alt bölüme tutturulmuş, böylece yolcuların bozuk yolların doğurduğu sarsıntılardan korunmaları yolunda önemli bir gelişme sağlanmıştır. Oldukça uzun bir çalışma döneminden sonra arabada sağlanan bu büyük yenilik, arabanın daha da önemli bir rol oynaması sonucunu sağlamış, özellikle zenginlerin ilgisini çekmiştir. Bununla birlikte önceleri erkekler yine atla yolculuğu tercih etmişler, yeni tür arabalardan yararlanmayı sadece kadınlara ve çocuklara bırakmışlardır. Ancak çok geçmeden yepyeni bir anlayış yaygınlaşmıştır. Bu da arabanın toplumda bir prestij sağlayan ürün olduğu düşüncesi ortaya çıkmaya başlamıştır<sup>88</sup>.

Zenginler, arabanın bir zenginlik, bir gösteriş aracı olabileceğini, bu konuda attan, uşaktan çok daha etkili sonuçlar vereceğini kavramışlardır. Bunun üzerine araba zenginlik ve gösteriş ögesi olarak XVII. yüzyıl toplum hayatının önemli bir parçası olmuştur. Zenginler arasında alabildiğine bir yarış başlamış, arabaların dışı altın ve

<sup>86</sup>İ. Tekeli, S. İlkin, “Karayollarının Gelişmesi Üzerine Uluslar arası Bir Karşılaştırma Çerçevesi”...,s.336.

<sup>87</sup> E. As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları*...,s.8.

<sup>88</sup> Ö. Küçükerman, *Anadolu Tasarım Mimarisinin Ayak izlerinde Türk Otomotiv Sanayii ve Tofaş*...,s. 42.

gümüş kaplamalarla, içi kadife, ipekli ve halı gibi değerli eşyalarla süslenmiştir. Ayrıca atların seçimine de büyük önem verilmiş, arabayı çekecek atların da gösterişli olmasına dikkat edilmiştir. Atlar da arabalar gibi süslenmiştir<sup>89</sup>.

XVII. yüzyılda bu konuda İtalya'nın Roma, Milano ve Napoli gibi büyük şehirleri, Avrupa'da ön plana çıkmıştır. Zaman zaman papalar bu duruma karışmak zorunluluğunu duymuşlar, arabalara yapılan masrafları kısıtlamışlardır. Papalar ayrıca din adamlarının binecekleri arabalar arasında da bir sınıflama yapmışlardır. Öte yandan geceleri arabayla gezmek yasaklanmış, ayrıca soylu olmayanların araba kullanmalarını önleyen, kullananlar için ağır cezalar öngören kararnameler çıkartılmıştır<sup>90</sup>.

Arabanın belirli bir yaygınlık kazanmasına karşılık, şehirlerarası taşıma aracı olarak kullanılması yine de o kadar yaygın değildi. Fransa'da De Grignan adındaki birisi, ailesi ve uşaklarıyla birlikte Paris – Lyon arasını arabayla on sekiz günde alabilmiştir; yani günde ortalama 25 km.'lik bir mesafe aşabilmişti. Aradan yüzyıl kadar bir süre geçtikten sonra da Fransa'da arabayla şehirlerarası yolculuk düzeninde bir değişiklik olmayacaktı. Ünlü yazar La Fontaine'nin 1663'de karısına yazdığı bir mektuptan bunu anlıyoruz. Paris'ten Limousin'e gitmek üzere yola çıkan La Fontaine, yolculuğunun ilk gününün akşamı, eşine yazdığı mektupta şöyle demektedir: “yolculuğumuz iyi geçiyor, bugün 12 km. yol aldık.” Şehirlerarası yolculuğun bu şekilde oluşunun nedenleri, yolların bozukluğuna ve arabaların çürüklüğüne bağlıydı. Arabalar sık sık arızalanıyor, tamir için saatlerce bekleniyordu. Öte yandan yağmur yağınca yollar kullanılmaz hale geliyordu.

Yukarıdaki sakıncaların ilki XVIII. yüzyılda bir çözüme ulaştı. Bu devirde araba sadece soyluların, zenginlerin kullandığı bir taşıt olmaktan çıktı. Daha geniş halk kitleleri arabadan yararlanmaya başladılar. Bunun üzerine araba yapımında süs yerine sağlamlığa daha fazla önem verilmeye başlanmıştır. XVIII. yüzyılın sonlarına doğru, İtalyanların ve Macarların araba yapımındaki üstünlüğü kalmadı. İngilizler bu alanda başarılı örnekler vermeye başladılar. İngiliz arabaları birçok ülkede aranır olmuştu. Araba sayısı durmadan artarken *cab* diye adlandırılan hafif ve manevra yeteneği fazla arabalar Avrupa ve Amerika büyük bir yaygınlığa kavuşmuştur. 1670 yılı sıralarında *Berlin* diye adlandırılan, dört tekerlekli pencereli camlı araba diğer modelleri geride

<sup>89</sup> Ö. Küçükerman, *Anadolu Tasarım Mimarisinin Ayak izlerinde Türk Otomotiv Sanayii ve Tofaş...*, s. 43.

<sup>90</sup> J.K. Bridgers, *Kara Ulaştırma Tarihi...*, s.55.

bırakmıştır. XVIII. yüzyılın sonlarından XIX. yüzyılın ortalarına hatta sonlarına kadar *tilbury*, *landau* gibi İngiliz arabaları birçok ülkelerde aranır duruma gelmiştir. *Tilbury*, iki kişilik, oldukça hafif bir arabaydı. *Landau* ise, süspansiyonu çok geliştirilmiş, üzeri açılabilen bir arabaydı<sup>91</sup>.

XVIII. yüzyılın sonlarına doğru Avrupa yollarında rastlanılan arabaların çeşitli yapıları arasında en dikkati çekenlerden biri de yelkenli arabaydı. Gemilerde olduğu gibi, rüzgar tarafından şişirilen yelkenlerin gücüyle yol alan bu arabalar ortalama yirmi yolcu taşıyordu. Tam yüklü halde saatte 11 km. yapabiliyordu. Yelkenli araba belirli bir süre Avrupa’da ilgi uyandırmış, yolcuların büyük bir kısmı daha çekici bir görünüşe sahip olan bu arabayı tercih etmişlerdir<sup>92</sup>.

Arabanın yaygın bir ulaştırma aracı haline gelmesinden sonra, yapısının geliştirilmesi, hızının artırılması konusunda yoğun teknik çalışmalar yapılmaktaydı. Bu çalışmalar XVII. yüzyılın sonlarına doğru olumlu sonuçlar vermiştir. Teknik buluşların en önemlisi *diferansiyel* olmuştur. *Diferansiyel*, virajlarda dış tekerleklerin tur sayısını artırmıştır. Öte yandan fren sistemi de geliştirilmiştir. Hızla yol almakta olan bir arabanın hızının kesilmesi istendiğinde büyük zorluklarla karşılaşıldığından, Kayışlı, zincirli yeni fren düzenleri kullanılmaya başlamıştır. Hızla yol almakta olan bir arabanın hızının azaltılması artık büyük bir zorluk göstermemiştir. Nihayet tekerleklerde gerçekleştirilen yenilikler de arabanın hızını etkiledi<sup>93</sup>.

Paris’te 1650 yılında ilk atlı yolcu arabası seferleri düzenlenmişti. Nicolas Sauvage, Paris ile Saint-Fiacres de Brie arasında yolcu taşımak amacıyla, bir araba servisi kurmuştu. Başlangıçta Paris halkı tarafından yadırganan düzenli araba servisi çok geçmeden bol sayıda müşteriye kavuşmuştu. Paris’te düzenli yolcu arabası seferlerinin düzenlenmesi ve başarıyla işlemesi, bu konudaki en şüpheci kişileri bile, bütün zorluklarına ve tehlikelerine rağmen, arabayla seyahatin imkansız olmadığına inandırmıştı. Nitekim çok geçmeden yolcu arabaları Avrupa’nın belli başlı şehirlerarası yollarını doldurdu. Bu yollarda servis istasyonları kuruldu. İstasyonlarda insanların ve hayvanların dinlenmesini sağlayacak tedbirler alınmıştı. Yorgun atlar burada yenileriyle değiştiriliyor, yolcular karınlarını doyurup, yolculuğun yorgunluğunu atıyorlar, sonra araba yeniden yola koyuluyordu. Bunun yanında bu istasyonlar bir çeşit postane görevi

<sup>91</sup> J.K Bridgers, *Kara Ulaştırma Tarihi...*, s.59.

<sup>92</sup> E. As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları...*,s.8.

<sup>93</sup> J.K Bridgers, *Kara Ulaştırma Tarihi...*, s.65.

de görüyordu. Her servis istasyonunda araba seferlerini düzenleyen firma tarafından görevlendirilmiş istasyon şefi ile yardımcıları bulunuyordu. Bunlar yolcu arabasının istasyona varışıyla kalkışı arasında gerekli her türlü hizmeti yerine getiriyorlardı<sup>94</sup>.

XVIII. yüzyılda Fransa yol yapım yöntemlerini yeniden geliştirmeye başlamıştır. Kurulan şehirler ve şehirlerarası ulaşım ve posta hizmetlerinin yürütülebilmesi için, gelişi güzel ve bilinçsiz çabaların yetmeyeceği gerçeği yavaş yavaş görülmüştür. Bunun sonucu olarak 1747 yılında Paris’de “*Yol ve Köprü İnşaatı Meslek Okulu*” adıyla bir okul açılarak modern anlayışa göre yol mühendisliği eğitime başlamıştır. Fransa’daki bu yol yapım çalışmalarını bir süre sonra İngiltere izlemiştir. Almanya (Bavyera)’da yol işleri ile uğraşacak ilk büro kurulmuştur<sup>95</sup>.

Bu yüzyılın sonlarına doğru yol yapımının büyük bir önem kazanması ve bozuk yolların onarılması da ulaştırmayı büyük ölçüde etkilemiştir. Modern karayollarının başlangıcını XVIII. yüzyıl sonlarında iki mühendis geliştirdikleri teknikle oluşturmuştur. *Thomas Telford (1751 – 1834)* ve *John L. Mc Adam (1756 – 1836)* geliştirdikleri<sup>96</sup> ve bilhassa Mac Adam’ın adına izafeten *makadam* adı verilen stabilize yollar hızla çoğalmıştır<sup>97</sup>.

İskoçyalı mühendis Mac Adam’nın kendi adıyla anılan bu döşeme sistemi bugün bile çağdaş yol yapımında uygulanmaktadır<sup>98</sup>. Mac Adam, yolların Roma ve İnkâ yollarında olduğu gibi arazinin sertleştirilmesi ve doğal etkenlerin bozucu etkisini azaltmak için kaplama yapılmasını düşünüyordu<sup>99</sup>. Ayrıca Mac Adam yolların en büyük düşmanının su olduğunu anlamıştı. Yer altında biriken sular üstteki toprağın dayanma gücünü azaltıyor, çökmelere sebep oluyordu. Yollar bu yüzden sık sık bozuluyordu. Bu sakıncayı gidermek için Mac Adam şu sonuca vardı: Yolların, çevredeki araziden biraz daha yüksek olması ve yağmur sularının akıp gitmesinin sağlanması için de yan taraflara doğru eğimli olması gerekti. Öte yandan atmosferin etkisiyle meydana gelen aşınma ve bozulmaları önlemek için de yol yapımında kırma taştan yapı bir malzemenin kullanılması yerinde olacaktı. Mac Adam görüşlerinde yanılmamıştı. Bu

<sup>94</sup> J.K Bridgers, *Kara Ulaştırma Tarihi...*, s.61.

<sup>95</sup> A. F. Umar, *Yol İnşaatı Dersleri...*, s.5.

<sup>96</sup> E. Tümertekin, N. Özgüç, *Ekonomik Coğrafya, Küreselleşme ve Kalkınma ...*, s.681.

<sup>97</sup> Mühendis Arslan, “İleri Memleketlerde Demiryolu Kara ve Hava Yolları Nakliyatının Geçirmiş Olduğu En Mühim Safhalar”, *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.4, S.8, Sonkanun 1938, s.56.; E. Tümertekin, N. Özgüç, *Ekonomik Coğrafya, Küreselleşme ve Kalkınma ...*, s.681.

<sup>98</sup> J.K Bridgers, *Kara Ulaştırma Tarihi...* s.67.

<sup>99</sup> E. Tümertekin, *Ulaşım Coğrafyası...*, s.308.



usule uygun olarak yapılan yollar eskisine oranla büyük bir dayanıklılık gösteriyordu. Öyle ki, çok geçmeden yeni yollar hemen her yerde bu anlayışa uygun olarak yapılmaya başlandı. Yeni yollarda arabalar daha da fazla hız yapabiliyordu. Nitekim artık ortalama hız saatte 15-16 km.'yi bulmuştu. Bu hız, bir önceki yüzyıldaki araba hızlarıyla karşılaştırılınca, aradaki farkın büyüklüğü ortaya çıkıyordu<sup>100</sup>.

XVIII. yüzyılın ikinci yarısında İskoçya'nın yollarının, bir sanayi devi olma yolunda giden İngiltere'den daha iyi durumda olmasının nedeni, John Loudon Mc Adam'ın İskoçyalı olmasıdır. Mc Adam, kendi adıyla anılan ve Türkiye'de de Makadam adı verilen yol tekniğinin mucidi de sayılmaktadır. XIX. yüzyılın başında yazıları ve beyanlarıyla, yolların finansmanından planlamasına, yapımından bakımına kadar çeşitli alanlarda etkili olmuştur. Bu konuda Mc Adam “*A Practical Essay Of The Scientific Repair Of Public Road-1819*” ve “*Remarks On The Present State Of Road Making- 1820*” adlı iki eser yazmıştır. Eserlerinde, karayollarının ülke için önemini, merkezi bir yol yapım idaresinin gerekliliğini belirtmiştir. Ayrıca mükellefiyet usulü ile angarya tarzında yapılan ve teknik kontrolden yoksun inşaatları reddetmiştir. Fikirleri, çevresinde etki yaratmış, İngiliz Parlamentosu, 1823'te kabul edilen yeni yol kanununa Mc Adam'ın koyduğu esasları dahil etmiştir. Bu esaslardan birkaçı şöyledir:

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

2- Kaplama altına blokaj veya temel yapılması yanlıştır.

3- Kaplama, toplam 25 cm. kalınlıkta ve birkaç tabaka halinde dikkatli döşenmiş eşit büyüklükte tanelerden ibaret olmalıdır<sup>101</sup>.

1780'li yıllarda Birmingham 168 şehir ve kasaba ile bağlanmıştı<sup>102</sup>. Londra – Birmingham arasında çalışan ve Tally-ho diye adlandırılan posta arabası, iki şehir arasındaki 175 km.'lik mesafeyi yaklaşık olarak 7,5 saatte alıyordu. Konak yerlerinde at değiştirme işlemi üç dakika gibi rekor denilebilecek bir süre içinde gerçekleştiriliyor, zaman kaybı önleniyordu<sup>103</sup>. Artık XIX. Yüzyılın başlarından itibaren Avrupa'nın hemen hemen bütün ülkelerinde ulaştırma alanında taşıtın yanı sıra yolun da önemli bir

<sup>100</sup> J.K Bridgers, *Kara Ulaştırma Tarihi...*,s.67.

<sup>101</sup> E. As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları...*,s.9.

<sup>102</sup> E. Tümertekin, *Ulaşım Coğrafyası...*,s.306.

<sup>103</sup> J.K Bridgers, *Kara Ulaştırma Tarihi...*s.68.

rol oynadığı anlaşılmıştı. Her ülke elindeki bütün olanaklarını seferber etmiş, yollarını onarıyor, büyük merkezler arasında yeni yollar yapıyordu<sup>104</sup>.

Bu dönemin gene özelliğine baktığımız zaman, kapitalizmin ortaya çıktığı ve feodal kısıtlamalardan kendini kurtararak kapitalist gelişme yoluna giren üretim biçiminin kar güdüsü, teknolojik gelişmeyi tetikliyordu. XVII. yüzyıl başlarında hala üretim evlerde yapılıyor ve el yapımına dayanıyordu. Bunun yanında tüccarlar ve büyük sermaye sahibi üreticiler gittikçe artan pazarların denetimini ellerine alıyorlardı. Bunun paralelinde gelişen üretim teknolojisi de üretim için vasıfsız işçi kullanılmasını kolaylaştırıyordu. Bu gelişme ile köylüler ve sanatkarlar ücretli emekçi durumuna itiliyordu. Bu gelişmeler 1760 – 1830 yılları arasında Sanayi Devrimine dönüşecektir. Bu dönemde sanayileşmeye paralel olarak üretim sisteminin artan ulaşım ve haberleşme taleplerini karşılamada iki ulaşım sistemi yarışmıştır. Bir yanda araba ve teknoloji gelişirken diğer taraftan suyolları ve kanal ulaşımı gelişmiştir. Araba teknolojisinde birbirini izleyen teknolojik buluşlarda hızlı bir gelişmenin gerçekleşmesine rağmen, özellikle taşıma maliyeti bakımından karayolu ulaşımının, su yolu ile yarışmasına imkan yoktu. Ama su yolu ve kanal trafiğinin ancak belli güzergâhları izleyebilecek olması, karayolu ulaşımının üstünlüğünü oluşturmuştur. Her iki sistem birbirini tamamlayıcı özellikleri olan ağlar olarak gelişmiştir<sup>105</sup>.

Bu dönemde özellikle Sanayi devrimi döneminde arabayı geliştirmek için yapılan iki buluşun altıncı evreyi hazırlamasıdır. Bunlardan birincisi arabanın çekimini kolaylaştırmak için önce tahta olarak başlayan sonra döküm ve demire dönüşen rayın geliştirilmesidir. İkincisi ise arabaya buhar makinesinin takılmasıdır. Her biri tek başına araba üstünde büyük başarı gösteremeyen bu iki buluş, bir araya gelince bir nitelik değişikliği ortaya çıkaracak ve demiryolu dönemini açacaktır<sup>106</sup>.

### **Demiryolu Dönemi**

Demiryolu; insanların taş, tahta demir ve çelikten raylar döşeyerek bunların üstünden araçlar geçirmek suretiyle taşıma işini gerçekleştirdikleri, çok eski zamana inen bir kara ulaştırması kavramıdır<sup>107</sup>.

<sup>104</sup> A. F. Umar, *Yol inşaatı Dersleri...* s.5.

<sup>105</sup> İ. Tekeli, S. İlkin, “Karayollarının Gelişmesi Üzerine Uluslar arası Bir Karşılaştırma Çerçevesi” ..., s.336.

<sup>106</sup> İ. Tekeli, S. İlkin, “Karayollarının Gelişmesi Üzerine Uluslar arası Bir Karşılaştırma Çerçevesi” ..., s.339.

<sup>107</sup> Yalçın Karabulut, “*Türkiye’de Demiryolu Ulaşımı*”, A.Ü. Türkiye Coğrafyası Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi, S.6, 1998, s.164.

Tarihi kaynaklar ve arkeolojik buluntular Babil ve eski Yunan'da yolların taşıtların geçişini kolaylaştırmak için yumuşak taş bloklarının paralel hatlar halinde dizilmesiyle inşa edildiğini göstermektedir. Romalılar zamanında tahtadan ya da taş yarılarak yapılmış araba tekerleği izlerine benzeyen oluklar üzerinde insan ya da hayvanlara çektirilen araçlarla taşıma işlemi yapılmıştır. Daha sonraları taş ya da tahta raylı yollar yerine demirden yapılmış olanlarının meydana getirildiğini görürüz<sup>108</sup>.

Avrupa ve İngiltere'de maden alanlarında, üzerinde maden cevheri yüklü vagonların gittiği vagon yolları kullanılmıştır. 1550'de Alsace'daki Leberthal madenlerinde bu vagon yolları kullanılmıştır. XVI. yüzyılın ortalarında Orta Avrupa'daki madenlerde kullanılan bu yöntem, XVII. yüzyılın başlarında Almanya'dan İngiltere'ye girmiştir<sup>109</sup>.

İngiltere'de odun yerine kömürün kullanılması ve çok fazla miktarda kömürün ocaklardan alınarak nakliyat yapılan sulara taşınması zorunluluğu nedeniyle 1597 - 1606 yılları arasında yeni bir taşıma metodu olan ağaçtan raylar yapılmıştı. Bu ağaç birkaç mil yokuş aşağı meyilli olarak yapılarak vagonların ırmak kıyısındaki gemilere varıncaya kadar kendi ağırlıklarıyla hız kazanmasını sağlamıştır. Sonra boş vagonlar tekrar atlarla ocaklara götürülmekteydi<sup>110</sup>. Kuzeydoğu İngiltere'de Durham ve Northumberland'daki maden ocaklarında kullanılan bu tahta raylar, daha sonra aşınmadan korumak için madeni levhalarla kaplanmaya başlandı<sup>111</sup>. Madeni rayların kullanılmasına ise 1776 yılında ilk defa İngiltere'de *Sheffield*'de başlanmıştır<sup>112</sup>. 1808'den itibaren raylarda dökme demir kullanılmaya başlanmıştır<sup>113</sup>. Fakat modern şekliyle demiryolu ulaştırmasının ortaya çıkışı, buhar makinesinin gelişimi ve lokomotiflere uygulanmasıyla meydana gelmiştir<sup>114</sup>. Bu bağlamda buhar makinesinin gelişimi demir sanayinin de gelişmesine yol açmış ve her ikisinde sağlanan gelişmeler modern demiryolculuğunun hızlı bir şekilde gelişmesine neden olmuştur<sup>115</sup>.

<sup>108</sup> E. Tümertekin, *Ulaşım Coğrafyası...*, s.205.

<sup>109</sup> Adem Erol, *Mersin – Tarsus – Adana Demiryolu*, İstanbul 2003, (M.Ü. Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Türk tarihi Anabilim Dalı Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), s.2

<sup>110</sup> John U. Nef, (çev.Erol Güngör), *Sanayileşmenin Kültür Temelleri*, M.E.B. Basımevi, 1970, s.75.

<sup>111</sup> A. Erol, *Mersin – Tarsus – Adana...*, s.2

<sup>112</sup> Vahdettin Engin, *Rumeli Demiryolları*, Eren Yayıncılık, İstanbul, 1993, s.16.

<sup>113</sup> Enver Erkmen, *Demiryollar İnşaatı*, C.1., İstanbul, 1940, s.2

<sup>114</sup> A. Erol, *Mersin – Tarsus – Adana Demiryolu...*, s.2

<sup>115</sup> V. Engin, *Rumeli Demiryolları...*, s.16.

Teknolojinin büyük bir atılım kaydettiği XIX. yüzyılda, ulaşım araçlarının ilerleyen bilim ve tekniğin ışığı altında ele alındığı bir devirde demiryolları yeni bir ulaşım aracı olarak ortaya çıkmıştır. Demiryolları ulaştırmasının hayata geçmesinde buhar makinelerinin bulunmasıyla mümkün olmuştur. Buhar basıncından hareketin elde edilmesi fikri M.S 50'lerde yaşamış olan Heron'a kadar götürülebiliyorsa da, su buharıyla ilgili çalışmalar XVII. yüzyıldan sonra ciddi bir şekilde ortaya çıkmıştır. XVIII. yüzyıldan itibaren ise yoğun bir şekilde buhar makineleri ortaya çıkmış ve çeşitli şekilde günlük hayatta kullanılmıştır<sup>116</sup>.

Ulaşım araçlarında buharlı makinelerin ilk ciddi kullanım alanı denizyollarında olmuştur. Buhar makineler XVIII. yüzyılın ikinci yarısından itibaren, önce nehir gemileri olmak üzere çeşitli türden gemilerde kullanılmıştır. Böylece buhar makinelerin gücü arttıkça, onunla doğru orantılı olarak, daha güçlü gemiler yapmak mümkün olmuştur. Buharlı makinelerin gemilerde ilk kullanımı Newyork'lu *John Stewens* tarafından gerçekleştirilmiştir<sup>117</sup>.

Buhar gücünü kara ulaşımına uygulama girişimleri, raydan önce karayolları araçlarında başlamıştır. 1769 yılında Fransız *Nicholas Cugnot* buhar gücünü karayolu araçlarına uygulama çalışmaları yapmıştır<sup>118</sup>. Fakat *Nicholas Cugnot*'un bu buharlı aracı tehlikeli görülerek denemelerin yapılması engellenmiştir<sup>119</sup>. 1784'de ise İngiltere'de *William Murdock* tarafından yine buhar gücü karayolu araçlarına uygulanmıştır<sup>120</sup>. Bu çalışmalara *Richard Trevithick*'de katılmış ve 1800 yılının Noel günü *Cornwall* sokaklarında buhar gücüyle çalışan arabasıyla, halkın şaşkın bakışları arasında dolaşmıştır<sup>121</sup>. Daha sonra 1804 yılında *Richard Trevithick* ray üzerinde yürüyen buhar gücüyle çalışan makina yapmayı başarmıştır<sup>122</sup>. 6 Şubat 1804 günü, *Trevithick*'in *Tram-Waggon* adını verdiği buhar gücüyle çalışan makinası, *Cardiff*'ten yola çıkmıştır.<sup>123</sup> Arkasında 10 ton demir yüklü bir vagon ve içinde 70 yolcu bulunan bir başka vagon

<sup>116</sup> Esin Kahya, *Türkiye'de İlk Demiryolları*, (Belleten C.LII. Nisan 1988 S.202'den Ayrı basım), T.T.K. Basımevi, Ankara, 1988, s.209.

<sup>117</sup> E. Kahya, *Türkiye'de İlk Demiryolları...*, s.210.

<sup>118</sup> E. Tümertekin, N. Özgüç, *Ekonomik Coğrafya, Küreselleşme ve Kalkınma ...*, s.647.

<sup>119</sup> Tefvik, "Lokomotifin Yüz Senede Gösterdiği Terakkiyat", *Demiryolları Mecmuası*, C.2, S.22, 1 Kanunuevvel 1926, s.307.

<sup>120</sup> E. Tümertekin, N. Özgüç, *Ekonomik Coğrafya, Küreselleşme ve Kalkınma ...*, s.647.

<sup>121</sup> J.K Bridgers, *Kara Ulaştırma Tarihi...*s.69.

<sup>122</sup> Celal Üner, *İnsan ve Taşıt*, (Demiryol Dergisi'nin 486-488 sayılı ilavesidir.), Ankara, 1965, s.13.

<sup>123</sup> J.K Bridgers, *Kara Ulaştırma Tarihi...*s.69.

olduğu halde saatte 8 km. hızla 16 km. yol alabilmiştir<sup>124</sup>. Böylece *Richard Trevithick*, ilk lokomotifini yapmakla kalmamış, aynı zamanda trenin taşıt aracı olarak kullanılmasında ilk adımı atmıştır<sup>125</sup>.

Fakat yinede lokomotif istenen düzeyde çalışma randımanı vermiyordu. Lokomotifin ağırlığıyla, yüklenen yük arasında belirli bir oranın tutturulamayışı halinde tekerlekleri boşa dönüyor, treni hareket ettirmiyordu. Bu sakınca lokomotifin yükünün fazlalaştırılmasına engel oluyordu. Belirli miktardan fazla yük yüklenemiyordu. Bu sakıncaları gidermek için belli görüşler ortaya atılmış; kimisi rayların cilalanmasını, böylece lokomotifin yükünün hafifletileceğini öne sürüyor, kimisi yağın tekerlekleri kaygan kılacağını, rayla teması azaltacağını savunuyordu<sup>126</sup>. Bu anlamda denemeleri 1811'de Blenkinsod ve 1813'de de Brunton yapmıştır. Fakat tam olumlu sonuç alamamışlardır<sup>127</sup>. Blenkinsod tekerlekle ray arasındaki sürtünmenin yalnız lokomotif değil, onun çekebileceği bir miktar yükü de harekete geçirmeye yetebileceğini gözlemleyerek pürüzsüz ray üzerinde, başka hiçbir tertibe gereksinme duymadan hareket edebilen bir lokomotif yapmıştır<sup>128</sup>. Brunton ise *değnekli lokomotif* diye isimlendirilen lokomotifinde, hareketini birbirinden ayrılabilir iki levyenin aracılığıyla sağlıyordu<sup>129</sup>.

Bu tür denemelerinde başarısızlıkla sonuçlanması demir raylarının lokomotifin ağırlığı altında kolayca kırılması ve lokomotif yapımında kullanılan malzemelerin kalitesizliği ve donanım yetersizliği bu tür buharlı çekicilerin kullanılmasını bir süre geciktirmiştir<sup>130</sup>.

Bu çalışmalar yoğun bir şekilde devam etmiş hatta 1820'de Gray tarafından ilk demiryolu kitabı yazılmış ve bu kitap iki sene zarfında dört baskı yapmıştır<sup>131</sup>.

<sup>124</sup> V. Engin, *Rumeli Demiryolları*,...s.16.; Burhanettin Zengin, Gazi Kamil Erel, "Demiryolu Taşımacılığının Türk Turizmindeki Yeri", *2.Ulusal Demiryolu Kongresi* 15 – 16 – 17 Aralık (Bildiriler), Ankara, 1997, s.252.

<sup>125</sup> E. Kahya, *Türkiye'de İlk Demiryolları*..., s.211.

<sup>126</sup> J.K Bridgers, *Kara Ulaştırma Tarihi*...s.71.

<sup>127</sup> V. Engin, *Rumeli Demiryolları*,...s.16.

<sup>128</sup> Mehmet Bozkurt, *Demiryolu*, C.1, İstanbul, 1980, s.3; Salim Aydın, *Selanik – Manastır Demiryolu*, İstanbul, 1999, (M.Ü. Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Türk Tarihi Anabilim Dalı Yakınçağ Tarihi Bilim Dalı Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), s.2

<sup>129</sup> J.K Bridgers, *Kara Ulaştırma Tarihi*...s.72.

<sup>130</sup> V. Engin, *Rumeli Demiryolları*,...s.16.

<sup>131</sup> Tevfik, "Lokomotifin Yüz Sene Gösterdiği Terakkiyat"..., s.308.

Nihayet demiryolu tarihinde önemli bir yere sahip olan *George Stephenson* adındaki genç bir işçi, demir ray kullanımı üzerine bir proje hazırladı<sup>132</sup>.

*George Stephenson*'un hazırladığı bu projede, lokomotifin ağırlığının artırılması halinde tekerleklerin raylara daha sıkı bir şekilde oturduğunu ve tekerleklerin eksenlerinin ikiye çıkarılmasıyla çok ağır yüklerin taşınabileceğini gösterdi. Endüstri çevreleri özellikle demir endüstrisi lokomotifin gelişmesini kaçınılmaz kılıyordu. Nitekim çok geçmeden *Northumberland*'daki *Killingworth* demir yataklarının en büyük ortağı olan *Lord Rawensworth*, projenin gerçekleşmesi için mali yönden destek sağladı<sup>133</sup>.

*G. Stephenson*, 27 yaşında *Killingworth* maden ocağına mühendis sıfatıyla göreve başladı. Kendisini maddi bakımdan desteklemekte olan *Lord Rawensworth*'un yardımıyla 1814 yılında, kömür ocaklarında ilk buharlı lokomotifini meydana getirmiştir<sup>134</sup>. *Blucher* adını taşıyan bu lokomotif 6 ton ağırlığındaydı. 30 ton kömür yükünü saatte 6 km. ortalama hızla taşıyabiliyordu. Bu ağır lokomotifin yapı bakımından büyük bir özelliği vardı. Tekerlekler zincirlerle bağlanmış olduğundan bütün eksenler çekme işlemine katılıyordu. Tekerleklerin raya oturması sorunu böylece çözülmüş oluyordu. Ertesi yıl yaptığı yeni bir lokomotifte *Stephenson*, zincir yerine hareketi iletici kollar kullandı. Böylece zincirden daha dayanıklı bir sisteme başvurmuş oluyordu<sup>135</sup>.

1822 yılında *G. Stephenson*, *Stockton* ile *Darlington* arasında yapımı süren demiryollarının yöneticilerini vagonları çekmek için at yerine buharlı lokomotif kullanmaya razı etti<sup>136</sup>. Bu fikri destekleyen *Edward Pease* adındaki zengin bir iş adamının mali kaynak sağlaması üzerine, 61 km. uzunluğunda demiryolu döşendi. Yolun üçte ikisi çift raylıydı. Demiryolu tarihinin en önemli günü olan 27 Eylül 1825'te, *Edward Pease* tarafından kurulmuş olan *Stockton – Darlington Railway Company*, ilk tren biletini sattı<sup>137</sup>. *G. Stephenson*'un *Newcastle*'da kurduğu fabrikada yaptığı ve *Locomotion No.1* adını verdiği ilk yolcu treni<sup>138</sup>, içindeki yolcuların sevinci,

<sup>132</sup> E. As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları...*, s.10.

<sup>133</sup> J.K Bridgers, *Kara Ulaştırma Tarihi...*, s.72.

<sup>134</sup> H. Kaşıkçıoğlu, "Corc Stefenson'un Hayatına Kısa Bir Bakış", *Demiryol Dergisi*, S.516, Ocak 1969, s.29

<sup>135</sup> J.K Bridgers, *Kara Ulaştırma Tarihi...*, s.74.

<sup>136</sup> A. Erol, *Mersin – Tarsus – Adana Demiryolu...*, s.3.

<sup>137</sup> E. As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları...*, s.11.

<sup>138</sup> "Stephenson, George", *Ana Britannica Ansiklopedisi*, C.20., İstanbul, 1993, s.43.

yollara dizilmiş halkın hayret dolu bakışları arasında hizmete girdi. Trenin önünde yol açmak için bir atlı gidiyor, lokomotif dünyanın ilk makinisti, yani George Stephenson kullanıyordu. Trenin lokomotifinin çekim gücü gerçekten seyredenlerin hayretini haklı kılacak gibiydi. 400 yolcusu bulunan 21 vagonu, kömür ve demir yüklü 6 vagonu ve içinde yöneticilerin bulunduğu bir özel vagonu saatte 20 km. ortalama hızla çekmiş ve raylara paralel bir yolda yarışa kalkan bir at arabasını geride bırakmıştı. Bu sonuç tam bir başarı sağlamış, lokomotif ilk ortaya çıktığında beliren çeşitli tereddütlerin hepsine son vermiş, bütün İngiltere bu büyük olayla çalkalanmıştı<sup>139</sup>.

Çok geçmeden bu yeni taşıtın büyük önemini kavrayan iş adamları, birbirini ardına G. Stephenson'a yeni lokomotifler ısmarladılar. G. Stephenson, yeni lokomotiflerine *Hope*, *Black Diamond* ve *Diligence* adlarını verdi. İki yıl sonra, 1827'de *Royal George* ve *Experiment* isimlerini taşıyan çok daha güçlü iki lokomotif meydana getirdi. Bu lokomotiflerin dört yerine altı tekerleği vardı<sup>140</sup>.

Bu arada 1926 yılında, Marc Seguin adındaki Fransız mühendis, Fransa'da 45 km.lik *Saint – Etienne – Lyon* hattının inşası için imtiyaz almıştır. Fakat inşa sırasında karşılaşılan mali zorluklar nedeniyle 1928 yılında hattın bir kısmı işletmeye açılmıştır. Bunun yanında Marc Seguin, demiryollarında faaliyet göstermesi için satın aldığı iki lokomotifin teknik açıdan yetersiz ve verimsiz olması nedeniyle kendisi, lokomotif kazanlarında değişiklik yapmıştır.<sup>141</sup> Marc Seguin alev borulu kazanı icat etmiş ve G. Stephenson'un da bundan faydalanarak lokomotif kazanını geliştirmiştir<sup>142</sup>. Eşapman buharını bacaya üfleyerek ocaktaki gazları emen çekme gücünü sağlaması üzerine demiryolu teknolojisinde büyük gelişme olmuştur<sup>143</sup>. Bu anlamda Marc Seguin'in çalışmaları ve G. Stephenson'un bu çalışmalardan faydalanarak geliştirdiği lokomotif kazanları, modern demiryollarında önemli bir adım olacak ve hızla demiryolları ve lokomotif teknolojisinin gelişmesine imkan sağlayacaktır<sup>144</sup>. Lokomotif ile ilgili Marc Seguin, George Stephenson'un çalışmalarından sonra; İngiliz, Alman, Rus mühendisleri

<sup>139</sup> J.K Bridgers, *Kara Ulaştırma Tarihi*...s.75.

<sup>140</sup> J.K Bridgers, *Kara Ulaştırma Tarihi*...s.76.

<sup>141</sup> H. Şehsuvar, "Dünyada ve Bizde Demiryolu", *Demiryolu Dergisi*, Y.20, C.20, Temmuz – Eylül 1944, s.11; Tuba Erdoğan, *Demiryollarının Globalleşmesi (19. Yüzyıldan Günümüze)*, İstanbul, 1999,(M.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Anabilim Dalı, İktisat Politikası Bilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.)

<sup>142</sup> Ahmet İhsan, *Demiryolları, Alem Matbaası, İstanbul, 1308, s.5*

<sup>143</sup> "Demiryolu" maddesi, *Meydan Larousse*, C.5. İstanbul, 1993, s.148.

<sup>144</sup> Mehmet Ferit, "Cumhuriyetin Yarattığı Büyük Eserlerden ve İktisadi Varlığımızın Başlıca Unsurlarından Demiryollarımız", *Demiryolları Mecmuası*, C.9., S. 104 – 105, Birinci teşrin – İkinci Teşrin 1933, s.535

de çalışacak ve lokomotifin geliştirilmesi için büyük çabalar verilerek, başarı elde edilecektir<sup>145</sup>.

İngiliz parlamentosu 1926 yılında *Liverpool* ile *Manchester* arasında bir demiryolu döşenmesini kararlaştırdı<sup>146</sup>. Demiryolu döşenmesi işi G. Stephenson'a verildi. Fakat bu işin üstesinden gelmek kolay olmadı. Çünkü yüzyıllık alışkanlıklar ve gelenekler G. Stephenson'un çalışmalarını da baltalamakta gecikmedi. Adı geçen iki şehir arasında demiryolu döşenmesi konusu ortaya atılınca, atlı araba sahipleri, iki şehir arasında suyuyla ulaştırma yapanlar ve demiryolunun üzerinden geçeceği arazi sahipleri bu projeye karşı çıktılar. Her şeye rağmen proje kabul edildi. Fakat bu kez de çalışmalar baltalanmaya başlandı<sup>147</sup>. Mühendisler, işçilerin yaptıkları köprülerin, açtıkları yolların gece baskınlarında yok olduğunu görüyor, fakat ertesi sabah, aynı heyecanla yeniden işe koyuluyorlardı. G. Stephenson ve kendisini maddi bakımdan destekleyenler hiç bir zorluktan çekinmiyorlardı. Demiryoluna karşı olanlar işi parlamentoya kadar götürdüler ve inşaatın durdurulması için bir önerge verdiler. Fakat hükümetin kararlı tutumu üzerine 5 Mayıs 1830'da G. Stephenson'a yapılan hücumların arkası kesildi.<sup>148</sup> Bu arada, 1829'da *Liverpool-Manchester* arasında hat inşa edilince, burada işleyecek lokomotifler için bir yarışma açıldı<sup>149</sup>. En iyi lokomotifi belirlemek için *Rainbill – Lancashire* 6 – 14 Ekim 1829'da düzenlenen ve üç lokomotifin katıldığı yarışmayı saatte 54 kilometre hıza kavuşan<sup>150</sup> G. Stephenson'un oğlu Robert'inde yardımlarıyla tasarladığı *Rocket* adını verdiği lokomotif bariz bir üstünlükle kazandı<sup>151</sup> ve 500 sterlinlik ödülü almayı hak etti<sup>152</sup>.

15 Eylül 1830'da *Rocket* adını taşıyan ilk gerçek lokomotif, Manchester demiryolu istasyonunun raylarına yerleştirildi. İlk sefere başbakan, bakanlar, milletvekilleri, iş adamları ve gazeteciler katıldı. Trenin saatteki hızı 35 km. olmasına rağmen, ertesi günün gazeteleri bu yeni taşıta hücum eden yazılarla doluydu. Bunda, bir önceki gün açılış töreninde meydana gelen bir kazanın da etkisi vardı. Gerçekten de

<sup>145</sup> Lokomotifin geliştirilmesi yönünde yapılan çalışmalar için bkz.Tevfik, "Lokomotifin Yüz Senede Gösterdiği Terakkiyat"... , s.307 – 310.; Tevfik, "Lokomotifin Yüz Senede Gösterdiği Terakkiyat", *Demiryolları Mecmuası*, C.2, S.23, 1 Kanun-i Sani 1927, s.351 – 354.; Tevfik, "Lokomotifin Yüz Senede Gösterdiği Terakkiyat", *Demiryolları Mecmuası*, C.2, S.24, 1 Şubat 1927, s.395 – 399.

<sup>146</sup> A. Erol, *Mersin – Tarsus – Adana Demiryolu...*, s.3.

<sup>147</sup> V. Engin, *Rumeli Demiryolları...*, s.17.

<sup>148</sup> J.K Bridgers, *Kara Ulaştırma Tarihi...*, s.76.

<sup>149</sup> E. As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları...*, s.12.

<sup>150</sup> A. Erol, *Mersin – Tarsus – Adana Demiryolu...*, s.3.

<sup>151</sup> H. Kaşıkçıoğlu, "Corc Stefenson'un Hayatına Kısa Bir Bakış"... , s.29

<sup>152</sup> A. Erol, *Mersin – Tarsus – Adana Demiryolu...*, s.3.



açılış töreni sırasında raylar üzerinde konuşmaya dalan *Huskisson* adında bir milletvekili, lokomotifin önünden zamanında kaçamamış ve tekerlekler altında kalarak can vermişti. İşte bu olay, *Stephenson*'a karşı olanların ekmeğine yağ sürmüştü. Nitekim gazetelerdeki yorumların birçoğu bunu gösteriyordu: “*Demiryolu insan aklının icat ettiği en olumsuz şeydir; eğer gelişecek olursa dünyamızın rahatını kaçırarak, insanoğlunun maddi ve manevi huzurunu yok edecektir.*” Ya da “*Posta arabasından iki kat daha hızlı giden bu yeni taşıta binmek için insanın kellesini koltuğuna alması gerek...*”<sup>153</sup>

Liverpool-Manchester hattı pamuk taşımak için tasarlanmıştı. Fakat hem yük hem de yolcuyla lokomotifle taşımaya başlayarak bir ilk gerçekleştirmiştir<sup>154</sup>. Böylece G. Stephenson demiryolları yolculuğunun mucidi olarak kabul edilmiştir<sup>155</sup>.

Stephenson, İngiltere’de ki sokak arabalarının iki tekerleğinin arasındaki açıklığı oluşturan 1.435 m. ölçüyü, buharlı lokomotiflerdeki iki tekerlek arasındaki aralık olarak kullanmıştır<sup>156</sup>. Bu ölçü büyük ekseriyetle korunmuş ve günümüze kadar kullanılmıştır. Buna normal hat veya normal genişlik denilmektedir<sup>157</sup>. Fakat dünya demiryolu hatlarında Stephenson’un kullandığı bu genişlik ölçüsü dışında az da olsa, değişik genişlikler kullanılmıştır. Genel itibarıyla dört grup hat genişliği kullanılmıştır.

1 – Dar hat (Açıklığı 0.60 ila 075 m.)

2 – Metrik hat (Açıklığı 1.00 ila 1.05 m.)

3 – Normal hat (Açıklığı 1433 m.)

4 – Geniş hat (Açıklığı 1.524 ve 1.672 m.) dir<sup>158</sup>.

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

<sup>153</sup> J.K Bridgers, *Kara Ulaştırma Tarihi...*s.77.

<sup>154</sup> E. Tümertekin, *Ulaşım Coğrafyası...*, s.206.

<sup>155</sup> Enver Berkmen, *Demiryollar Güzergâh Bahsi*, İstanbul, 1967, s.1

<sup>156</sup> E. As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları...*,s.12.

<sup>157</sup> E. Erkmen, *Demiryollar İnşaatı...*, s.2.

<sup>158</sup> Mustafa Işıksağan, *Türkiye Demiryollarında Tarihi Olaylar*, Nu: 1. Demiryolları Yayınlarından, Ankara, 1962, (Demiryolları Dergisi’nin 434 – 435,Mart – Nisan 1962, sayısında verilen ek.) s. 3.

kullanılagelmiş geleneksel ulaştırma araçları için bir yıkım olmuştur. Liverpool ile Manchester arasında günde 30 yolcu arabası çalışırken, demiryolunun açılmasından kısa bir süre sonra sadece bir araba rekabete dayanabilmiştir. Tren, çıkarları zedelenen zümreler tarafından daha uzun yıllar kötülenmiştir. Ne var ki, yeni taşıtı getirdiği gözle görülür faydalar, çok geçmeden en katı gelenekçilerin bile direnmeden vazgeçmeleri sonucunu doğurmuştur. Hele 1843 yılında kraliçe Victoria'nın ilk defa trene binmesi, halkın trene karşı ilgisinin büsbütün artmasını sağlamıştır<sup>159</sup>.

Nitekim 1830'dan sonra İngiltere'de demiryolu inşa faaliyetleri hız kazanmış, 1850'li yıllara gelindiğinde ülkede şehir ve önemli endüstri merkezlerine yönelik demiryolu ağ sistemi tamamlanmış ve diğer ulaşım sistemleriyle bağlantı kurulmuştur<sup>160</sup>. İngiltere'de demiryolları nüfus, ticaret ve endüstrinin yoğun olduğu bölgelerde yoğunluk kazanmıştır<sup>161</sup>. Endüstri devrimini tamamlayan ve deniz ulaşımı konusunda etkin bir geçmişe sahip olan İngiltere, kara ulaştırmasını demiryollarıyla sağlamıştır. Demiryolu teknolojisi, endüstri üretimi devriminin karadaki gelişimini tamamlayan önemli bir ögesi olmuştur<sup>162</sup>. İngiltere'nin en önemli endüstri kaleminden olan pamuklu dokumacılık yanında demiryolları sayesinde kömür ve demir önemli bir endüstri sektörü olmuştur. İngiltere yirmi yıl içinde demir ve kömür üretimini üç katına çıkarmış ve çelik endüstrisinin doğmasına imkan vermiştir<sup>163</sup>.

1840'larda İngiltere'de demiryolu inşaatının bilançosu ciddi bir yükseliştedir. İki yüz milyon poundun üzerinde bir sermaye yatırımı, 200.000'lik doğrudan bir istihdam ve ekonominin diğer sektörlerinde hesaplanması mümkün olmayan dolaylı bir istihdam sağlamıştır. Bunun yanında İngiltere yabancı ülkelerde de demiryolu yapımında etkin rol oynamış ve demiryolu inşaatı için gerekli yatırım malları ihracatında önemli bir itici güç olmuştur. Örneğin *Dowlais Iron Company* 1830 ile 1850 yılları arasında on iki İngiliz ve on altı yabancı demiryolu şirketine mal sağlıyordu. Demiryolları büyük ölçüde İngiliz sermayesi, İngiliz makine ve teçhizatı ile ve genellikle İngiliz müteahhitleri tarafından inşa edilmiştir<sup>164</sup>.

<sup>159</sup> J.K Bridgers, *Kara Ulaştırma Tarihi...*s.79.

<sup>160</sup> Gölpinar Akbulut, *Siyasi Coğrafya Açısından Türkiye'de Demiryolu Ulaşımı*, Anı Yayıncılık, Ankara, 2010, s.11.

<sup>161</sup> Manuel Saitzew (Nakl. C.), "Milli İktisatta Demiryolların Mevkii, Rejimi ve Vazifeleri" *Demiryolları Mecmuası*, C.9., S. 104 – 105, s.573.

<sup>162</sup> A. Erol, *Mersin – Tarsus – Adana Demiryolu...*, s.4.

<sup>163</sup> E. J. Hobsbawm, *Sanayi ve İmparatorluk*, Dost Kitabevi, Ankara, 2003, s.66

<sup>164</sup> E. J. Hobsbawm, *Sanayi ve İmparatorluk...*, s.105

Ülke ihtiyacını karşılamış olan ve yeni pazarlara ulaşarak demiryolu sektöründe ilerleyen İngiltere pahalı bir yatırım olmasının da etkisiyle demiryolu yapımındaki pazar gücünü Amerika'ya yönlendirmiştir. Dolayısıyla İngiltere'nin devamında demiryolu yapan ilk ülke A.B.D. olmuştur<sup>165</sup>.

A.B.D'de ilk demiryolu Baltimore ile Elliott's Mills arasında 1830 yılında inşa edilmiştir<sup>166</sup>. Demiryolunun yapılması için bir şirkete kredi verilmiştir. Maryland Eyaleti tarafından 1827'de kiralanmış, 1828'de inşaata başlanarak ve 1830'da hattın bir kısmı açılmıştır. Bundan dolayı 1830 yılı, A.B.D.'de demiryolu çağının başlangıcı olarak nitelendirilebilir. Demiryolu inşaatları endüstrileşmenin yoğunlaştığı bölgelerde özellikle New England gibi ülkenin doğu bölgelerinde ivme kazanmıştır. Hızla başlanan demiryolu inşa faaliyetleri A.B.D'nin her bölgesine yayılmıştır. New York City'den batıya doğru genişleyen Erie Demiryolu 1840'larda inşa halindeydi. 1849 yılında Boston'dan New York'a tüm demiryolu ağı tamamlanmıştı. Atlantik deniz kıyısı ile Chicago arasındaki bağlantı 1853'de kurulmuştur. Diğer önemli demiryolları Mississippi Vadisinde inşa edilmiştir. 1861 – 1865 yılları arasında süren iç savaş döneminde güney ve batıda inşa edilmekte olan demiryolları tamamen durmuş, bunun yanında kuzeyde bazı inşaatlar devam etmiştir. İç savaştan sonra tekrar demiryolları inşa faaliyetleri hız kazanmıştır. 1869'da kıtayı baştan başa geçen ilk hat olarak “*Central Pacific Railway*” tamamlanmıştır. Hızla devam eden demiryolları inşa faaliyetleri 1873'de yaşanan ekonomik kriz, demiryolları yapımının durdurulmasına neden olmuştur<sup>167</sup>.

A.B.D'de 1880'lerde 70.000 milden fazla bir miktara ulaşan demiryolları kıtayı baştan başa geçen hatların inşası önemli gelişmeleri içermiştir. Genişleyen kısımlar Atchison, Topeka – Santa Fe, Southern Pacific, Texas – Pacific, Northern Pacific, Oregon Demiryolu – Navigation Şirketi ve Oregon Short Line Demiryolu tarafından inşa edilmiştir. A.B.D'nin bu hızlı demiryolu inşa faaliyetleri, ülkenin hemen hemen bütün ulaşım sistemlerini kurmuş olması ve bunun yanında petrolün önlenemez yükselişi demiryolu yapım çağının kapanmasına neden olmuştur. 1900'lardan sonra önemli olarak sadece birkaç hat yapılmıştır. San Pedro, Los Angeles – Salt Lake 1905'de Pacific Coast ile Western Pacific 1909'da açılmıştır<sup>168</sup>.

<sup>165</sup> G. Akbulut, *Siyasi Coğrafya Açısından Türkiye'de Demiryolu Ulaşımı...*, s.11

<sup>166</sup> V. Engin, *Rumeli Demiryolları...*, s.17.

<sup>167</sup> T. Erdoğan, *Demiryollarının Globalleşmesi (19. Yüzyıldan Günümüze)...*, s.11.

<sup>168</sup> T. Erdoğan, *Demiryollarının Globalleşmesi (19. Yüzyıldan Günümüze)...*, s.12.

A.B.D.’de 1800 yılların ikinci yarısı ile 1900 yılların başları demiryolu inşa faaliyetlerinin altın çağını oluşturmuştur. A.B.D’nin kalkınmasında demiryolların büyük bir etkisi olmuştur. C.I. Savege bu konuda “*eğer bu olmasaydı, batının endüstriyel ve tarımsal kalkınmasını ve yerleşme düzenini sağlamanın çok güç olmaktan öteye olanaksız olacağını söylemek bir abartma değildir.*” diyerek demiryollarının Amerika’nın kalkınmasındaki rolüne dikkat çekmiştir<sup>169</sup>. Gerçekten de A.B.D’de tarım, şirketler, kentleşme ve ticarette ki gelişmeler, demiryollarıyla olanaklı kılınmıştır. 1843 – 62, 1862 – 78, 1878 – 1900 arasında inşaat sektöründe ortaya çıkan devrim hareketlerin nedenini demiryollarında meydana gelen gelişmelerle açıklanmıştır. A.B.D ile ilgili çalışmalar yapmış olan Schumpeter’e göre XIX. yüzyılın son yarısındaki A.B.D ekonomi tarihi, yalnızca “*demiryolu yapımı ve bunun etkilerinden*” oluşmuştur<sup>170</sup>. Yine bu anlamda E. Zimmermann, A.B.D’de ülkenin dört bir yanına uzanan demiryolu kolları ile sarması ve bunun sosyal ekonomik gelişmeye yaptığı etkiye vurgu yaparken “*Amerika Birleşik Devletlerinin tarihi demiryollarının tarihidir.*” diyerek özetlemiştir<sup>171</sup>.

Fransa’da ilk düzenli demiryolu *St. Etienne* ile *Roanne* arasında maden kömürü ve demir cevherleri taşımak üzere yapılmıştır<sup>172</sup>. Fransa demiryolu yapımlarını, şirketlere vererek gerçekleştirmek istemiştir. 1833’de büyük sahil şehirlerini Fransa’ya bağlamak amacıyla 99 yılı geçmemek kaydıyla inşa ettirilecek hatların imtiyazını, şirketlere verilmesini kararlaştırmıştır. Fakat 1841’e gelindiğinde ancak 877 km. demiryolu döşenebilmişti. Halbuki 1841’de İngiltere’de 4.900 km’den fazla demiryolu döşenmişti. Fransa demiryolu gelişimini sağlamak amacıyla “*teminat faizi*” vermek gibi yollarla demiryolları yapımını teşvik etmiştir. Ayrıca şirketlere, hatların geçtiği arazilerin ücretsiz verilmesi, istasyonların devlet tarafından yapımı gibi kolaylıklar sağlamıştır. Ayrıca çeşitli zamanlarda çıkan mali kriz dönemlerinde devlet, şirketlere

<sup>169</sup> H. Sami Güven, *Türkiye’de Ulaşım Sistemi ve Karayolu Ulaştırma Kooperatifleri*, Sevinç Matbaası, Ankara, 1982, s.34.

<sup>170</sup> Muhteşem Kaynak, “Demiryollarının Ekonomik Gelişmeye Etkileri: Geleneksel ve Niceliksel Yaklaşım’ın Eleştirel Bir İncelemesi”, *G.Ü. İktisadi İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, C.1., S.1 – 2., Ankara, 1985, s.276.

<sup>171</sup> Ahmet Demir, “Türkiye Ekonomisinde Demiryollarının Yeri ve Önemi”, *2. Ulusal Demiryolu Kongresi 15 – 16 – 17 Aralık 1997 (Bildiriler)*, Ankara, 1997. s.45.

<sup>172</sup> E. Tümertekin, *Ulaşım Coğrafyası...*, s.206.

her türlü mali yardımda bulunmuştur. 1857'ye gelindiğinde ise harcanan 2 milyar frankı aşan para ile 16.000 km demiryolu yapıldı<sup>173</sup>.

1871 Fransa – Prusya savaşından sonra Fransız hükümeti, demiryollarının askerlik yönünden önemini iyice anladı ve demiryollarının tamamlanması için 17.000 km uzunluğunda demiryolu yapımı için 3,5 milyar frank para yatırıldı. 1881 yılına gelindiğinde Fransa demiryollarının ana hatları tamamlanmıştır<sup>174</sup>. Hatların hızla gelişmesi nedeniyle 19 Temmuz 1900 tarihinde Fransa'nın ilk metrosu açılmıştır. Bu metro sistemi 199 km. olup on beş hat içermektedir<sup>175</sup>.

Yeni taşıt İtalya'nın da ilgisini çekmede geçikmedi. İtalya'da ilk demiryolu Napoli dolaylarında döşendi. Napoli'yi 8 km. ötedeki Granatello Limanı'na bağlayan bu hat, 3 Ekim 1839'da açıldı. İtalya'da demiryolu yapımı konusundaki ilk projeler 1836'da meydana getirilmişti. Aynı yıl mühendislerden meydana gelen bir komite kurulmuş, Milano ile Venedik arasında demiryolu döşenmesi işini incelemekle görevlendirilmişti. Bu proje henüz hazırlık dönemindeyken, Kral II. Ferdinando, yaklaşık olarak uzunluğu 40 km.'yi bulan Napoli-Nocera hattının yapım hakkını Fransız mühendisi Armand Bayard de la Vingtrie'ye vermişti. Bu hattın bir kolu da Castellammare'ye gidecekti. Fransız mühendisi hattın yapımı karşılığında 99 yıl süreyle işletme hakkına sahip olacaktı. Bu süre daha sonra 80 yıla indirilmiştir. Napoli'deki bu kısa hattın yapımı İtalya'da da Avrupa'nın diğer ülkelerinde olduğu gibi, insanoğlunun mesafe ve zamanla olan ilişkilerini altüst eden bu yeni taşıta karşı görülmemiş bir ilginin uyanmasını sağlamıştı<sup>176</sup>.

Nitekim ilk demiryolu hattının açılışından sadece on ay sonra 8 Temmuz 1840 tarihinde Milano'yu Monza'ya bağlayan yeni bir hattın açılış töreni yapılıyordu. Bu seferdeki hattın uzunluğu 13 km.'ydi. Milano - Monza hattının açılış töreninden bir ay kadar sonra, 17 Ağustos 1840'ta Arşidük Ranieri'nin başkanlığında özel bir vagona bindirilmiş olan bando marşlar çalarak yolcuların neşesini büsbütün artırmıştı. Milano - Monza demiryolu, halk tarafından büyük bir ilgiyle karşılanmış, açılışından sonraki ilk

<sup>173</sup> Ahmet İhsan, *Demiryolları...*, s.11.

<sup>174</sup> Ahmet İhsan, *Demiryolları...*, s.12.

<sup>175</sup> T. Erdoğan, *Demiryollarının Globalleşmesi (19. Yüzyıldan Günümüze)...*, s.14.

<sup>176</sup> J.K Bridgers, *Kara Ulaştırma Tarihi...*s.86.

on gün içinde, bir günde taşınan yolcu ortalaması 1700 gibi o yıllar için çok yüksek sayılabilecek bir düzeye erişmişti<sup>177</sup>.

Almanya’da ilk demiryolu Nürnberg ile Fürth arasında 1835 yılında inşa edilmiştir<sup>178</sup>. Almanya’da 1912 yılına gelindiğinde 60.521 km.’lik bir demiryolu hattı yapılmıştır<sup>179</sup>.

Belçika’da 1935 tarihinde *Brüksel – Malines* hattının açılmasıyla<sup>180</sup> demiryolu ağı kavramı ortaya çıkmış ve kısa sürede hem ekonomik amaçla hem de milli birliği güçlendirmek niyetiyle yeni Belçika Devleti’nce gerçekleştirilen 560 km’lik demiryolu ağının merkezine dönüşmüştür. 1840’dan itibaren Avrupa’da önceden inşa edilmiş olan hatları da içine alan ulusal demiryolu ağları kurulmaya başlanmıştır<sup>181</sup>.

Hammadde bakımından fakir ve önemli hiçbir demir ve kömür madenine sahip olmayan ve denizden uzak mesafede bulunması nedeniyle gerekli birçok malzeme ve ürünü yüksek maliyetlerle çok uzaklardan getirmek zorunda kalan İsviçre, demiryollarını bu doğal engelleri yıkmakta kullanmak için geç kalmamış ve ilk demiryolu 9 Ağustos 1847 tarihinde işletmeye açılmıştır. Ülkenin coğrafi özellikleri, ray döşemek için büyük engeller taşımaktaydı. İsviçre, bu engelleri aşarak demiryollarını inşa etmek için büyük masraflar harcanmıştır. Ayrıca bu dönemde yapılan *St. Gotthard Tüneli* İsviçre’nin demiryolu ulaşımına verdiği önemi göstermektedir. 1872 yılında inşasına başlanan ve 24 Aralık 1881 tarihinde ilk lokomotifin geçtiği bu tünel 9 yıl 3 ay 17 gün sürmüştür ve İsviçre hükümeti hiçbir masraftan kaçınmamıştır<sup>182</sup>. Bu büyük masrafa karşılık ülke muhteşem bir demiryolu ağıyla örülmüştür<sup>183</sup>.

<sup>177</sup> J.K Bridgers, *Kara Ulaştırma Tarihi...*s.88.

<sup>178</sup> Firdes Temizgüney, *Erzurum’a Demiryolunun Gelişi*, Erzurum, 2008.( Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.) s.2; E.Tümertekin, N. Özgüç, *Ekonomik Coğrafya, Küreselleşme ve Kalkınma ...*, s.647.

<sup>179</sup> Nazif Kuyucuklu, *İktisadi Olaylar Tarihi*, İstanbul, 1990, s.191.; Adem Erol, *Mersin – Tarsus – Adana Demiryolu...*, s.3.

<sup>180</sup> E. Tümertekin, *Ulaşım Coğrafyası...*, s.206.

<sup>181</sup> T. Erdoğan, *Demiryollarının Globalleşmesi (19. Yüzyıldan Günümüze)...*, s.15.

<sup>182</sup> A. Lütfi Balamir, “Gotthard Tünelinin Delinmesi”, *Demiryol Dergisi*, S. 518, Mart 1969, s.18.; Ayrıca St. Gotthard Tüneli’nin inşası hakkında geniş bilgi için bkz. H. Yakup Kalgay, “Demiryollar İnşaat Aleminin Muzaffer Abidelerinden Biri Daha(1989) Metre Uzunluğundaki (St. Gothard) Tüneli. (1882) Senesinin Şubatının 29uncu günü Delinmiş Olan “St.Gothard” Tünelinin Tarihi Durumu ve İnşaat Safhaları”, *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.8, S.1, Haziran 1941, s.65 – 81.

<sup>183</sup> Kadri Gürsel, “İsviçre Milli Ekonominin Dikkate Değer Elemanı Demiryol”, *Demiryol Dergisi*, C.22, S.272 – 274, Haziran - Ağustos 1948, s.109.; T. Erdoğan, *Demiryollarının Globalleşmesi(19. Yüzyıldan Günümüze)...*, s.15.

Kanada ise özellikle yabancı yatırımcılara imkan tanıyarak ülkede demiryolları inşa etmiştir. Kanada ağırlıklı olarak barındırdığı İngiliz nüfusu nedeniyle İngiliz yatırımcıların cazibe merkezi olmuştur. Ulaşım yollarındaki faaliyetler, iktisadî açıdan büyüme sağlamanın yanında Kanada'ya yerleşimi de teşvik etmesinde büyük rol oynamıştır. Kanada ovasını Montreal – Toronto – Vancouver güzergâhlarıyla baştan başa saran 35.000 km'lik ilk demiryolu hattını 1886'da işletmeye açmıştır<sup>184</sup>.

Kanada'da demiryolu inşa eden “*Canadian Pacific Railway*” isimli şirketin, büyük bir masrafla inşa ettiği bu yatırımın kendi kendini amorti etmesi anlamında, nakliyatın yoğunlaşması gerekmektedir. Bu bakımdan Kanada hükümeti özellikle göçmenleri teşvik ederek, demiryolu hatlarının olduğu bölgelere yerleşmeleri için çaba göstermiştir. Bu yöntem başarılı olmuş demiryolu hatları civarındaki boş bölgelere yerleşmesiyle o bölgelerdeki üretim artmış ve bu da nakliyatı artırmıştır. Nakliyatın artması kilometre başına düşen nakliye masrafını azalttığından nakliye ücretlerinin de inmesini sağlamıştır<sup>185</sup>.

Japonya'da ilk demiryolu hattı 1872 yılında işletmeye açılmıştır. Japonya'ya demiryolu hattının kurulmasında, İngiliz Heyeti Başkanı olarak orada bulunan Sir Harry Parko'nun büyük bir katkısı olmuştur. İngiltere sermaye ihraç ederek Japonya'nın da bu alanda yatırım yapmasını sağlamıştır<sup>186</sup>. 1920 tarihinde Japonya topraklarında 24.846 km iken 1930 yılında ise 32.942 km'ye ulaşmıştır<sup>187</sup>.

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

<sup>184</sup> T. Erdoğan, *Demiryollarının Globalleşmesi (19. Yüzyıldan Günümüze)...*, s.15.

<sup>185</sup> William M.Acworth, (Çev.Hüsamettin Berkes), *Demiryollar Ekonomisi*, Ulus Basımevi, İstanbul, 1938, s.41.

<sup>186</sup> Osman Nihat Akın, “Demiryolcunun Ansiklopedisi”, *Demiryolları Dergisi*, C.21., S. 248 – 249 – 250., Ekim – Aralık 1945, s.35; T. Erdoğan, *Demiryollarının Globalleşmesi (19. Yüzyıldan Günümüze)...*,s.17.

<sup>187</sup> General Dr. Haushofer,(Çev: Galip Kemali Söylemezoğlu), *Japonya ve Japonlar – Coğrafi ve Siyasi Japonya*, C.2, Kanaat Kitabevi, İstanbul, 1941, s.353.

ortadan kaldırılıyordu<sup>188</sup>. Dağlık bölgelerden geçen ilk demiryolu hattı, Avusturya’da Semmering’te yapıldı. 1855 yılında gerçekleştirilen bu hat binde 25’e kadar ulaşan bir eğime sahip, denizden ortalama olarak 900 m., yükseklikte bir araziden geçiyor ve 41 km. boyunca uzanıyordu. Hattın içinde 1430 m.’lik bir tünel yer alıyordu. İtalya’da yapılan Torino – Cenova demiryolu ise Giovi tepesinde 3 260 m.’lik bir tünele yer veriyordu. Bu tünel o tarihlerde dünyanın en uzun tüneliydi. Alpler ile Avrupa’nın diğer ülkelerinden ayrılmış olan İtalya, bu doğal engelin ekonomisine verdiği zararları önlemek için, demiryolu şebekesini, tüneller aracılığıyla Fransız demiryollarına bağlamak istiyordu. İtalya’nın ticari ve ekonomik yapısı bakımından son derecede önemli olan bu iş için yoğun çalışmalar yapıldı. Uzun tartışmalardan sonra 1857 yılında iki ülkenin demiryollarını birleştirecek 13 km.’lik tünele ilk kazma vuruldu. Tünelin yapımı 1870’de tamamlandı. Tünel, İtalya’ya ekonomik bakımdan büyük faydalar sağladı. Londra’dan, Fransa ve Kuzey Afrika yoluyla yapılmakta olan Hindistan ulaştırması, yeni tünelin açılmasından sonra İtalya kanalıyla yapılmaya başladı. Yolcular ve posta Londra’dan trenle İtalya’nın Brindisi limanına ulaştırılıyor, buradan vapurla yola devam ediliyordu. Böylece zaman bakımından büyük kazanç sağlanıyordu<sup>189</sup>.

Bu tünelden sonra Alp Dağları’nda yeni bir tünel daha açıldı. St. Gothard adını taşıyan bu tünelin yapımı 1872’den 1881’e kadar sürdü<sup>190</sup>. İtalyan ve İsviçreli mühendislerin gerçekleştirdikleri bu tünelin uzunluğu 15.000 m. idi. Nihayet 1898 yılında ünlü Semplon tünelinin kazılmasına başlandı. 19.825 m. uzunluğunda olan bu tünel günümüzde de dünyanın en uzun tünelleri arasındadır. (Tünelin 10.752 m.’si İtalyan topraklarında, 9.073 m.’si ise İsviçre topraklarındadır.) Bu tünel, Milano Uluslararası Fuarı münasebetiyle 1906 yılında işletmeye açılmıştır. Bu tünel Paris ile İstanbul arasında tren ulaştırmasını sağlayan Semplon Ekspresi’nin de sefere girmesini sağladı. Paris’ten sonra Lozan, Milano, Trieste, Zagreb, Belgrad ve Sofya’ya uğrayarak

<sup>188</sup> J.K Bridgers, *Kara Ulaştırma Tarihi*...s.93.Tünelin ilk çağlardan itibaren belli bölgelerde yapıldığını ve ulaştırma alanında kullanıldığını döneme ait bilgi veren kaynaklardan öğrenmekteyiz. İlk çağlardaki tünel kavramıyla ilgili bkz. H. Kaşıkçıoğlu, “Meslek Tarihinden: İlk Tünel”, *Demiryol Dergisi*, S.524, Eylül 1969, s.15 – 16.

<sup>189</sup> E. As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları*...,s.18.

<sup>190</sup> A. L. Balamir, , “Gotthard Tünelinin Delinmesi”..., s .18.



İstanbul'a ulaşan Semplon Ekspresi yaklaşık olarak 3.300 km.'lik bir yol kat ediyordu<sup>191</sup>.

Demiryolları XIX. yüzyılda dünyanın hemen hemen tüm bölgesinde inşa edilmeye ve kullanılmaya başlanmıştı. 1838'de Avusturya'da demiryolu işletmeye açılmıştır. 1852 yılında Brezilya ve Şili'de, 1854'de Avustralya, 1857 yılında Arjantin'de, 1853'de Hindistan ve Java'da ise 1854 yıllarında sömürgeci batılı devletler tarafından demiryolları yapılmaya başlanmıştır<sup>192</sup>. Avrupa'da bulunan devletlerden Osmanlı İmparatorluğu, Rusya, Hollanda demiryolları konusunda geç kalmışlardır. Hollanda mevcut iç suyollarından daha ucuz nakliyat imkanı bulduğundan büyük bir yatırım gerektiren demiryollarına sıcak bakmamıştır. Fakat demiryollarının, hızlı ve nakliyatın düzenli olması nedeniyle demiryolu yapmaya karar vermişlerdir<sup>193</sup>.

Avrupa'da kuzeyden güneye yayılan demiryollarının Rusya'ya geç girmesinin en önemli sebebi, devletin demiryolu yapacak sermayeyi bulamaması ve nehirler üzerinde taşımacılığa önem vermesidir. 1830'larda yapmayı planladıkları demiryolu projesi, yukarıda ki nedenlerin yanında kömür madenleri ve ormanların yok olacağı düşüncesinin de etkisiyle ancak 1851 yılında Petersburg – Moskova hattı yapılabilmektedir<sup>194</sup>. Rusya, zorla göç ettirdiği Tatar ve Kırım Türklerini demiryolları yapımında çalıştırmış, böylece işgücü maliyetini düşürmüş, demiryolu ekonomik ve stratejik yönleriyle kendi ülkesi içinde emperyal nitelikli uygulayan ilk devlet olmuştur<sup>195</sup>. Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryolu yapma düşüncesi, demiryollarının Avrupa topraklarında işlemeye başladığı 1830'lara kadar gitmektedir<sup>196</sup>. Fakat gerekli sermayeye ve teknolojik altyapıya sahip olmadığından başlangıçta demiryolu yapamamıştır. Daha sonra yabancı şirketlere imtiyazlar verilerek, o dönemin hızlı ve teknolojik ulaşım sistemine sınırlı da olsa kavuşmuştur<sup>197</sup>.

Demiryolları, bu teknolojiye sahip veya satın almış olan ülkelerin ulaşım sistemlerini derinden etkilemiş, ulaşımında taşıma kolaylıkları ve taşıma hızında artış ile

<sup>191</sup> J.K Bridgers, *Kara Ulaştırma Tarihi*...s.96 – 97.

<sup>192</sup> G. Akbulut, *Siyasi Coğrafya Açısından Türkiye'de Demiryolu Ulaşımı*..., s.12.

<sup>193</sup> Ahmet Onur, *Türkiye Demiryolları Tarihi (1860 – 1953)*, K.K.K. İstanbul Askeri Basımevi, İstanbul, 1953, s.7.

<sup>194</sup> Ayla Efe, *Eskişehir Demiryolu*, Eskişehir, 1998, (Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.), s.2.

<sup>195</sup> G. Akbulut, *Siyasi Coğrafya Açısından Türkiye'de Demiryolu Ulaşımı*..., s.12.

<sup>196</sup> V. Engin, *Rumeli Demiryolları*...,s.31.

<sup>197</sup> G. Akbulut, *Siyasi Coğrafya Açısından Türkiye'de Demiryolu Ulaşımı*..., s.14.

kendini belli eden yeni bir dönem yaratmıştır<sup>198</sup>. Ulaştırma devrim yaratan demiryolları ilk defa İngiltere, Fransa, Almanya ve A.B.D’de ortaya çıkmış ve endüstrileşme sürecinin bir parçası halinde ve iç dinamiklerin egemenliğinde meydana gelmiştir. Bu ülkelerin endüstrileşme süreçleri sırasında üretim yapısı içerisinde kömür, demir ve çelik sektörleri egemen olmaya başladığında ortaya “*demiryolu çağı*” çıkmıştır. Kitlesele üretimin yoğunlaşıp, mal ve insan dolaşımının genişlemeye başladığı bu dönemde, demiryolları ulusal ekonomilerin iç pazarlarını bütünleştirirken; aynı zamanda talepçi bir sektör olarak da ait olduğu ülkelerin kömür, demir, çelik, ray, vagon ve lokomotif endüstrisinin gelişmesine büyük katkıları olmuştur. Ayrıca bu büyük ülkeler demiryolları ve demiryolu teknolojisini kullanarak ülke pazarlarını ele geçirmişlerdir. Böylece demiryolları büyük devletlerin sömürge politikalarında önemli bir etken olmuştur<sup>199</sup>. Dünyanın birçok bölgesinde hızlı bir demiryolu inşa faaliyetleri ortaya çıkmıştır. Demiryolu, 1870 yılında Büyük Britanya’da 24.864 km., Almanya’da 18.768 km., Fransa’da 16.632 km., Rusya’da 11.360 km, Avusturya – Macaristan’da 9.420 km., İtalya’da 6.128 km, İsviçre’de 1.424 km., Portekiz’de 704 km. ve Osmanlı İmparatorluğu’nda 624 km’ye ulaşmıştır. 1890 yılına gelindiğinde ekonomik açıdan hızla büyüyen Almanya 74.000 km. ile en fazla demiryolu uzunluğuna sahip Avrupa ülkesi iken, Almanya’yı 36.896 km. ile Fransa, 32.673 km ile Büyük Britanya, 30.957 km. ile Rusya ve 27.113 km. ile Avusturya – Macaristan izlemiştir. Aynı yıl Osmanlı İmparatorluğu’nda demiryolu uzunluğu ise 1.719 km.dir<sup>200</sup>.

1890 yılında 10.000 km<sup>2</sup> düşen demiryolu uzunluğuna bakıldığında, Belçika’nın Lüksemburg’la birlikte 1.517 km. ile ilk sırada yer aldığı, bu ülkeyi 1.020 km. ile Büyük Britanya ile birlikte İrlanda’nın takip etmiştir. Yine bu dönemde 10.000 km<sup>2</sup> düşen demiryolu uzunluğunun en az olduğu ülke ise, 19,1 km ile Osmanlı İmparatorluğu olduğu görülmektedir. 1890 yılında 10.000 kişiye düşen demiryolu uzunluğunda 16,5 km. ile İsveç ilk sırada gelirken, bu ülkeyi 9,7 km. ile Fransa ve

<sup>198</sup> G. Akbulut, *Siyasi Coğrafya Açısından Türkiye’de Demiryolu Ulaşımı...*, s.14.

<sup>199</sup> Muhteşem Kaynak, “Osmanlı Demiryolları ve Demiryolu Araç ve Malzemeleri İthalatı”, *H.Ü İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, C.3, S.1 – 2, 1985, s.263.

<sup>200</sup> A. Onur, *Türkiye Demiryolları Tarihi (1860 – 1953)...*, s.6; G. Akbulut, *Siyasi Coğrafya Açısından ...*, s.14.

İsviçre, 8,6 km. ile Norveç ve Danimarka izlemiştir. Osmanlı İmparatorluğu'nda ise bu miktar 0,4 km'dir<sup>201</sup>.

Demiryolları Avrupa ve Amerika kıtası üzerinde yoğunluk kazanmış, 1860'dan sonra ise büyük devletlerin sömürgeleştirdikleri diğer kıtalarda da demiryolu yapımına hız vermişlerdir. Demiryolu öncesinde Avrupa'nın sömürgeler üzerinde etkinliği limanlar üzerinde sağlanmaktaydı. Demiryolların gelişi ile kara içlerine ulaşım olanaklı hale gelmiş ve o dönemin en hızlı ulaşım alanı olan demiryolları sunduğu avantajlar bakımından hızla yayılmıştır. Asya, Afrika ve Avustralya kıtalarına giren demiryolları ülkelerin ekonomik, sosyal ve siyasi yapılarını derinden etkilemiştir<sup>202</sup>. 1850 yılında Amerika'da 15.000 km., Avrupa'da 24.000 km demiryolu yapılmış iken, Asya, Afrika ve Avustralya kıtalarında demiryolu hattı bulunmamaktaydı. 1890'da ise Amerika'da 330.000 km., Avrupa'da 224.000 km., Asya'da 34.000 km., Afrika'da 10.000 km., Avustralya'da ise 18.000 km. olmak üzere dünyada toplam 616.000 km. uzunluğunda demiryolu hattı yapılmıştı<sup>203</sup>. XX. yüzyıl demiryolları hatlarındaki gelişmenin belirginleştiği bir yüzyıl olacak ve 1920 yılında dünyadaki demiryollarının uzunluğu 1.200.000 olacaktı<sup>204</sup>.

Demiryollarında ki teknolojik gelişmeler sürekli ve hızlı bir şekilde artarken, ulaştırmada fiyatlar düşmüş, uluslararası ticaret ilişkileri yoğunlaşmış, yeni endüstri kollarından olan demir, çelik ve makine sektörlerinin ürünleri de tüm dünya pazarlarına yayılmıştır. Uzak ülkeleri birbirine bağlayan demir ağlar sayesinde kültürel ve sosyal anlamda bir alışverişte ortaya çıkmıştır<sup>205</sup>. Yolcu ve yük taşımacılığında önemli artışlar yaşanmış demiryolu yapımı ve teknolojisine bağlı yeni işçi sınıfları meydana gelmiştir. Örneğin 1911 yılında Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryollarıyla 16 milyon yolcu ve 2,6 milyon ton yük taşımacılığı gerçekleşmiş, demiryollarıyla ilgili gelişen yeni iş kollarında toplam 13.000 kişilik iş istihdamı sağlanmıştır. Bunun yanında yapılan

<sup>201</sup> A. Onur, *Türkiye Demiryolları Tarihi (1860 – 1953)*..., s.6; G. Akbulut, *Siyasi Coğrafya Açısından Türkiye'de Demiryolu Ulaşımı*..., s.14.

<sup>202</sup> G. Akbulut, *Siyasi Coğrafya Açısından Türkiye'de Demiryolu Ulaşımı*..., s.15.

<sup>203</sup> A. Onur, *Türkiye Demiryolları Tarihi (1860 – 1953)*..., s.7.

<sup>204</sup> O. Tefik Taylan, *Demiryollar İşletmesi, Teşkilat, Tarifeler, Katarlar ve Cer İşleri*, Yüksek Mühendis Matbaası, İstanbul, 1936, s.4.; A. Onur, *Türkiye Demiryolları Tarihi (1860 – 1953)*..., s.7.

<sup>205</sup> A. Efe, *Eskişehir Demiryolu*..., s.2.

demiryolları ulaştırmasında kullanılan bina, istasyon gibi yapılar yerleşim alanlarının kültürel, sosyal ve fiziki çehresini değiştirmiştir<sup>206</sup>.

XIX. yüzyılın sonuna kadar ekonomik ve askeri amaçların öncelikli olduğu demiryollarında, XX. yüzyılın başında bu ağırlığın değiştiği ve askeri önemin daha fazla ön plana çıktığı görülmüştür<sup>207</sup>. Karayolu ve denizyolu dışında üçüncü bir kol olarak demiryolunun gelişimi, ülkelerin savunma politikalarını belirlerken, bu ulaşımı da göz önünde bulundurmalarını bir zorunluluk olarak ortaya koymuştur. Rusların Kırım Savaşı'nı kaybetmesinde, Fransızların 1859 İtalya seferinde, 1871 Sedan Savaşı'nda, 1877-78 Osmanlı-Rus Savaşı'nda demiryolları belirleyici bir rol oynamıştır. Yine Ruslar, Trans-Sibirya demiryolu sayesinde anavatanlarından binlerce kilometre uzakta Japonlarla savaşabilmişlerdir. Demiryolları, I. Dünya Savaşı'nda önemini artırarak sürdürmüştür. Örneğin Almanlar'ın Tanenberg Zaferi ile müttefiklerin doğu ve batı cephelerindeki sürekli taarruzları, Sırp, Romen, İtalya seferleri, demiryolları sayesinde başarılmıştır. Alman ordusunun savaşta göstermiş olduğu büyük manevra gücünde, zamanında düşünülerek batıya karşı yapılan 14 doğru hattın büyük önemi vardır. Aynı savaşta, demiryollarına yeteri kadar sahip olamayan Osmanlı Devleti'nin bile, gerek savaşın genel anlamda yönetimi, gerek çeşitli cephelerde yapılan yeni yığınaklar ve gerekse tümenlerin çoğunun uzak cephelerde kullanılması konusunda demiryollarından azami miktarda yararlanabildiği görülmektedir. Örneğin 7. piyade tümeninin, Çanakkale Savaşları'nda, 1915 sonunda Bulgar sınırında, 1916 başında İstanbul Boğazı'nda, 1916 ortasında Doğu cephesinde, 1916 sonunda tekrar İstanbul Boğazı'nda, 1917 başında Filistin Cephesi'nde kullanılabilmesi, demiryolları sayesinde mümkün olabilmıştır<sup>208</sup>.

Ancak I. Dünya Savaşı'ndan sonra dünyada özellikle Avrupa'nın büyük devletlerinde demiryolu yapımı azalmaya başlamış ve demiryolu altın çağı bitmiştir. Bu dönemin en önemli nedeni özellikle Avrupa ülkelerinin savaş sırasında zarar gören mevcut hatları yeniden yapılandırması ve yeni hatlara çok fazla yönelmemeleri ile ilgilidir. Ayrıca 1929'da ortaya çıkan küresel kriz de demiryolları yatırımlarının durmasında önemli bir etken olmuştur. Üstelik Ortadoğu petrolünün Avrupa ve Amerika gibi büyük devletlerin denetimi altına girmeye başlaması ile petrol ürünlerinin

<sup>206</sup> Donald, Quataert, *The Ottoman Empire 1700 – 1912*, Cambridge University Press, Cambridge, s.123.; G. Akbulut, *Siyasi Coğrafya Açısından Türkiye'de Demiryolu Ulaşımı...*, s.18.

<sup>207</sup> G. Akbulut, *Siyasi Coğrafya Açısından Türkiye'de Demiryolu Ulaşımı...*, s.19.

<sup>208</sup> İzzettin Aksular, "Demiryollarının Süel Önemi ve Bir Tümenin Taşınışına Ait İncelemeler", *Askeri Mecmua*, C.8, S.104, 1 Mart 1937, s.99.; E. As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları...*, s.19.

kara ve hava ulaştırmasında kullanılması ve bu ulaştırma sektörlerinde ki yeni gelişmeler demiryollarının cazibesini yitirmesine neden olmuş ve yatırımlar bu yönde gelişmiştir<sup>209</sup>.

Bu dönemde, karayollarındaki gelişmelere baktığımızda, karayolu yapımı ikinci plana inmiş ve bu alandaki teknolojik gelişmeler yavaşlamıştır. Bu dönemde karayollarında ki en önemli gelişme araba tekerleklerinin lastik haline gelmesi ve yol yapım teknolojisindeki ilerlemede yol sathını sıkıştırmak için buharlı silindirlerin kullanılmaya başlaması olmuştur<sup>210</sup>.

### Otomobil Dönemi

Demiryolu çağı dediğimiz bir önceki dönemde ki teknolojik ilerleme bu dönemde kendini göstermiştir. Benzin motorlarının gelişmesi ve araba teknolojisiyle bütünleşerek otomobili ortaya çıkarmıştır. Otomobilin yanı sıra bisiklet ve motosikletin gelişmesi karayolu altyapısının yeniden düzenlemesine neden olmuştur. Motorlu araçlar için daha düz satırlı yolların istenmeye başlamasıyla yol satırlarının geliştirilmesinde zift ve bitümüm kullanılması başlayacaktır<sup>211</sup>.

Bu dönem otomobilin *Ford T modeli*yle orta sınıflara inmesi gerçekleşikten ve Birinci Dünya Savaşı koşulları içinde motorlu araçların kullanılmasının gelişmesiyle karayoluna olan gereksinmenin çok yaygın olarak hissedildiği bir dönem sonrasında başlayacaktır<sup>212</sup>.

*Henry Ford* tarafından piyasaya sürülen *Ford T Modeli*, seri üretim hattıyla, otomobilin imal süresini çok kısa sürelerle indirmiş ve bunu fiyatlara yansıtarak, otomobillerin zengin oyuncuğı olmaktan çıkarmıştır. Böylece otomobil orta gelir gruplarının da sahip olabileceği bir araç haline gelmiştir<sup>213</sup>.

<sup>209</sup> G. Akbulut, *Siyasi Coğrafya Açısından Türkiye’de Demiryolu Ulaşımı...*, s.19.

<sup>210</sup> İ. Tekeli, S. İlkin, “Karayollarının Gelişmesi Üzerine Uluslar arası Bir Karşılaştırma Çerçevesi”..., s. 340.

<sup>211</sup> İlhan Tekeli, Selim İlkin, “Osmanlı İmparatorluğu’nda On dokuzuncu Yüzyılda Araba Teknolojisinde ve Karayolu Yapımındaki Gelişmeler” *Çağını Yakalayan Osmanlı! – Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, (Editörler: Ekmelettin İhsanoğlu, Mustafa Kaçar) IRCICA, İstanbul, 1995., s.405.

<sup>212</sup> İ. Tekeli, S. İlkin, “Osmanlı İmparatorluğu’nda On dokuzuncu Yüzyılda Araba Teknolojisinde ve Karayolu Yapımındaki Gelişmeler”..., s. 406.

<sup>213</sup> Fatih Toptan, “Patent Alınışının 120. Yıldönümünde Otomobilin İlk Çağı”, *Popüler Tarih*, S.65, Ocak 2006, s.87 – 88.

Döneme adını veren otomobildir. Öteki motorlu taşıtlarla birlikte sayıları hızla artmıştır. Şehirlerarası ulaşımında motorlu taşıtlar, özellikle esnekliklerinin yardımıyla demiryolu ile yarışacak hale gelmişlerdir<sup>214</sup>. 1900 yılında 9.000 olan dünya motorlu araç üretimi, 1905’de 63.000, 1910 yılında 255.000 rakamına ulaşır. 1915 yılında bir milyonun üzerine çıkan bu rakam, sonraki on yılda ikiye katlanacaktır<sup>215</sup>.

Ama karayolu yapımında önemli bir devrim olması için iki önemli teknolojik gelişmeyi beklemek gerekecekti. Bunlardan birincisi yol tabanının kırma taş ile oluşturulmasından zemin mekaniğindeki gelişmelerle uygun nem koşullarında stabilize malzemenin sıkıştırılmasıyla elde edilmesine geçiş, ikincisi ise bu tekniği çok fazla emek kullanmadan uygulamaya olanak veren yol makinelerinin İkinci Dünya Savaşı koşulları içinde gelişmesidir<sup>216</sup>.

## 2. Anadolu Yollarının Tarihi Gelişimi

Asya ile Avrupanın arasında bir köprü gibi uzanan Anadolu yarımadası tarihin başlangıcından beri doğu ile batının karşılaşma meydanı olmuştur<sup>217</sup>. Anadolu eski çağlarda yoğun bir karayolu trafiğine sahne olmuştur. Yarımada’nın engebeli topografik yapısı nedeniyle karayolları sistemi buna uymak zorunda kalmıştı. Binlerce yıldır uluslar, ordular, kültürler hep bu yolları izlemişlerdir<sup>218</sup>. Bu anlamda, insanları ve kültürleri birbirine bağlayan, hem zaman hem de mekan olarak köprü görevi üstlenmiş olan Anadolu, tarih öncesi çağlardan beri bir yollar diyarı olarak insanları, kültürleri taşımıştır. Yolu geçenler Anadolu’yu yollarla donatmış, insanlar geçmiş gitmiş, uygarlıklar silinmiş ama geriye bazı izler kalmıştır ki; bunlardan biri de yapılan yolların izleridir. Bu yollar kendi dönemlerinde hem ekonomik hem sosyo – kültürel ve siyasi bakımdan başrol oynayarak tarihe damgalarını vurmuşlardı<sup>219</sup>.

Tarihte daha iyi yol yapısına sahip uygarlıkların, çağdaşları üzerinde her zaman başarı sağladıkları görülür. Yarımadalar coğrafi özellikleri nedeniyle ulaştırma

<sup>214</sup> İ. Tekeli, S. İlkin, “Osmanlı İmparatorluğu’nda On dokuzuncu Yüzyılda Araba Teknolojisinde ve Karayolu Yapımındaki Gelişmeler”..., s. 406.

<sup>215</sup> F. Toptan, “Patent Alınışının 120. Yıldönümünde Otomobilin İlk Çağı”..., s.88.

<sup>216</sup> İ. Tekeli, S. İlkin, “Osmanlı İmparatorluğu’nda On dokuzuncu Yüzyılda Araba Teknolojisinde ve Karayolu Yapımındaki Gelişmeler”..., s. 406.

<sup>217</sup> W. M. Ramsay, *Anadolu’nun Tarihi Coğrafyası*, M.E.B Basımevi, İstanbul 1960, s.23.

<sup>218</sup> Veli Sevin, *Anadolu’nun Tarihi Coğrafyası*, T.T.K. Basımevi, Ankara, 2007, s.4

<sup>219</sup> Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü, *Karayolları Tarihi*, Pelin Ofset, Ankara, 2007, s.15.

açısından elverişsiz olmalarına rağmen; Anadolu coğrafyası Asya – Avrupa kara parçaları arasında doğudan batıya, güneyden kuzeye uzanarak iki kıtayı birleştirmek suretiyle bu elverişsizliği ortadan kaldırır. Başka bir deyişle Avrupa, Asya ve Afrika kıtalarının tam ortasına düşmesi, Karadeniz’i Akdeniz’e ve okyanuslara bağlayan boğazların topraklarında yer alması, deniz yolu ve karayolu olarak Türkiye’ye bir geçit ve köprü olma özelliği vermektedir. Bu nedenle, Anadolu sahip olduğu yollarla tarihin ilk çağlarından başlayarak; göçlerde, akınlarda, barışta ve savaşta büyük kıtalar arasında bir köprü bir geçit işlevi görmüştür. Dünya ticaret merkezleri arasında ulaşımın sağlanmasında aynı görevi üstlenmiş, coğrafi konumunda etkisiyle doğu – batı yönünde uzanan belli geçit ve düzlüklere yerleşmiş olan yol bağlantılarıyla yüzyıllar boyunca önemini sürdürmüştür. Tarih boyunca orduların hem Avrupa hem de Asya yönündeki seferlerinde geçit görevi gören Anadolu’da yollar ticari amaçlardan çok askeri amaçlara göre planlanarak inşa edilmişlerdir<sup>220</sup>.

Bu yol güzergâhlarının ilki, M.Ö. 2000’lerde Asur ve Babilliler’in Mezopotamya ve Suriye’de meydana getirdikleri yol ağlarının Türkiye’ye uzantısı; Fırat’ın sol sahili boyunca uzayan ve yer yer su içinde devam eden Babil-Thapsakus yolu idi. Asya’dan ve güneyde Halep’ten gelen yollar, Thapsakus’da birleşiyordu. Daha çok devletlerine gelir kaynakları arayan idarelerin yön verdiği, bugünkü Güney Doğu Anadolu’daki bu yolların en önemlisi, Nimiv (Musul’dan başlayarak Nisibin (Nusaybin) üzerinden Edessa (Urfa)’ya ulaşan ve oradan da büyük olasılıkla Fırat’ı Birecik’te aşır Anadolu içlerine giden yoldu<sup>221</sup>.

### Hitit Yolları

M.Ö. 1700-1200 yılları arasında Anadolu’da yeni toplumlar oluşmuş ve yeni uygarlıklar doğmuştur. Yoğunlaşan merkezler arasında da yeni yol ağları meydana gelmiştir. Bu devirdeki en büyük devlet, Hititler idi<sup>222</sup>. Hitit Devleti’nin 400 yıldan fazla sürmüş olan egemenliğinin en önemli sebeplerinden biri kendi çıkarlarına uygun olarak etkili bir yol sistemi geliştirmiş olmasından kaynaklanıyordu<sup>223</sup>. Hititler’den Helenistik

<sup>220</sup> B.İ.B. K.G.M, *Karayolları Tarihi...*, s.15.

<sup>221</sup> İ. İltar, *Türkiye Karayollarının Tarihsel Gelişimi...*, s.9

<sup>222</sup> Bayındırlık Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü, *Cumhuriyetin 50. Yılında Karayollarımız*, Ankara, 1972, s.3

<sup>223</sup> V. Sevin, *Anadolu’nun Tarihi Coğrafyası...*, s.4

Çağ'a kadar Anadolu yollarının önemli özelliği, bir başkent çevresinde yoğunlaşarak bölge yollarına varlık kazandırmasıdır. Hititler'de Hattuş (Boğazkale), Frigler'de Gordion (Sazılar), Lidyalılar'da Sardes (Sard) ve Urartular'da Malazgirt çevresinde oluşan yol ağları bu karakteri gösterirler. Aşağıdaki yol ağlarının düğüm noktaları, o zamanki egemenliklerin merkezlerini de işaret ederler:

a) Kars – Erzurum - Erzincan – Sivas – Yozgat – Boğazkale'ye gelen yol ; Köprüköy Tutak üzerinden İran'a bağlanıyordu.

b) İran'dan – Özalp- Van- Muş – Palu - Elazığ- Baskil – Darende – Kayseri - Yozgat – Boğazkale'ye gelen yol.

c) (a) ve (b) deki doğrultular ile Güneydoğu Anadolu'nun bağlantısı,

Palu – Bismil – Cizre yoluyla oluyordu.

Suriye'nin bağlantısı ise; Halep – Kilis – Narlı - Kayseri şeklindeydi.

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

e) Boğazkale – Bâla – Emirdağ – Afyon – Uşak - Kula – Salihli - Sart yolu, oradan da Bayındır – Milet (Balat) üzerinden tek yol olarak Ege bağlantısını sağlıyordu<sup>224</sup>.

### Urartu Yolları

M.Ö. 850 yıllarında Van Gölü çevresindeki Tuşpa merkez olmak üzere, Uruatri ve Nairi feodal beyliklerinin birleşmesiyle kurulan Urartu Krallığı özellikle dönemin diğer önemli bir gücü olan Asur Devleti'nin yanında, yakın doğunun güçlü bir devleti haline gelmiştir<sup>225</sup>.

Urartu Devleti'nin kurulmuş olduğu coğrafi alan üzerinde, böyle güçlü bir merkezi sistemi oluşturmak hiç de kolay değildi. Çünkü ülke birbirinden yüksek dağ sıralarıyla ayrılmış ve belirli mevsimlerde aralarındaki bağlantının tümüyle koptuğu bölgelerden oluşmaktaydı. Bu nedenle güçlü bir merkezi sistemi uygulamak için en

<sup>224</sup> B.B.K.G.M, *Cumhuriyetin 50. Yılında Karayollarımız...*, s.3

<sup>225</sup> Ekrem Memiş, *Eskiçağ Türkiye Tarihi En Eski Devirlerden Pers İstilasına Kadar*, Çizgi Kitapevi, Konya, 2003, s. 180.



önemli öge, bölgeler arası ulaşımı sağlamaktan geçiyordu<sup>226</sup>. Urartu yerleşim merkezleri ve bölgeleri arasında yapılan yollar merkezi yönetim sisteminin sürekliliğini ve etkinliğini sağlamıştır. Yüksek dağlar arasında yapılan yollar veya geçitlerle yol şebekesini sağlayan Urartular genellikle doğal güzergâhlardan faydalanmış, bazı noktalarda bu güzergâhlar üzerinde el emeği ile inşa faaliyetlerinde bulunulmuştur<sup>227</sup>.

Urartular, yolları merkezi idarenin düzgün şekilde işlemesinin yanında ticari anlamda da iyi bir şekilde kullanmışlardır. Urartu Devleti'nin başkent Tuşpa'dan kuzeyde Doğubayazıt Bölgesine açılan yolu iki ayrı güzergâh izlemekteydi. Bunlardan ilki Aşağı ve Yukarı Anzaf kaleleri önünden geçen yol; doğuda Erçek Gölünün doğusundan kuzeye yönelerek Körzüt Kalesi'ne ulaşır. İkinci güzergâh ise Kalecik – Yeşilsu (Amik) – Piltan Düzlüğü – Sakaltutan – Derebey ve Çalpan Düzlüğüne geçtikten sonra, Muradiye (Bargiri), Ovası'ndaki Körzüt Kalesi önlerine ulaşır. Muradiye Ovası'ndan kuzeye açılan yol, Muradiye Kalesi – Gönderme Boğazı, Çaldıran Ovası ve yörenin en önemli engebisi olan Tendürek Geçidi'ni aştıktan sonra, Doğubayazıt düzlüğüne ulaşmaktadır. Kavşak noktasında bulunan Doğubayazıt kalesi özellikle Hindistan – Afganistan – Kuzeybatı İran içlerinden gelen tarihi ticaret yolunun üzerinde bulunmaktadır. Doğubayazıt Kalesi önlerinden batı yönüne doğru ilerleyen bu ünlü ticaret yolu, Diyadin – Taşlıçay – Ağrı Eleşkirt – Tahir Geçidi – Horasan – Hasankale – Erzurum - Erzincan üzerinden Orta Anadolu içlerine ya da Erzurum üzerinden Trabzon'a ulaşmaktadır. Doğubayazıt kalesi önünden kuzey yönüne ilerleyen bu yol Iğdır Ovası ve Aras Vadisi'ne ulaşmaktadır<sup>228</sup>.

Urartu Devleti'nin başkentinden kuzeyde Doğubayazıt – Iğdır ovası – Aras vadisi ve Sevan Gölü bölgesine açılan bu yol devletin ekonomisi için çok büyük bir önem taşımıştır. Bölgedeki hayvancılık ve özellikle doğudan gelen değerli taşlar, fildişi, baharat, kına ve koku maddeleri Urartu ekonomisine büyük bir canlılık kazandırmaktaydı<sup>229</sup>.

Yine Urartular döneminde Anadolu'nun en eski karayollarından biri de Fırat Irmağı'nın doğu yakasında Elazığ ile Bingöl illeri arasını bağlayan yoldur. Kayalık bir

<sup>226</sup> Veli Sevin, “Urartular’a Ait Dünyanın En Eski Karayolu”, *Anadolu Araştırmaları*, S.XI., İstanbul 1989, s.48.

<sup>227</sup> Altan Çilingiroğlu, *Urartu Krallığı Tarihi ve Sanatı*, Yaşar Eğitim ve Kültür Vakfı, İzmir, 1997, s.9

<sup>228</sup> Oktay Belli, “Urartu Krallığı Döneminde Doğubayazıt Bölgesi”, *Güneşin Doğduğu Yer: Doğubayazıt Sempozyumu*, (Ed. O. Belli), İstanbul 2004, s.77

<sup>229</sup> O. Belli, “Urartu Krallığı Döneminde Doğubayazıt Bölgesi”..., s.78

yapıya sahip Bingöl dağları üzerinde yer alan bu yol yaklaşık 200 km. uzunluğundadır. Günümüzde yolun 80 – 90 km.lik bir bölümü kesintisiz izlenebilmektedir. Anadolu’da ki Roma yollarına benzemekle birlikte, özellikle orta kesimde bir omurganın olmayışı gibi teknik farklılıklar ve yol boyunca bu döneme ait herhangi bir kalıntıya rastlanılmaması bu olasılığın güçlü olmadığını göstermektedir. 25 – 30 km aralıklarla kurulmuş olan konaklama istasyonları niteliğindeki tesislerin tümü standart bir plan anlayışına sahip bulunmakta olup, bu tesislerin Urartular tarafından yapıldığını göstermektedir<sup>230</sup>.

Bu tesisler, Bingöl’ün Solhan ilçesinden başlayarak büyük bir Urartu yönetim merkezi görünümünde olan Harput’a kadar yol boyunca sıralanmaktadır. Anadolu’nun bu en eski yolu, Bingöl’ün 26 km. doğusundaki Zulümtepe’den Palu’nun 30 km. kadar güney doğusundaki *Bahçecik*’e, buradan güneydeki *Murat Vadisi* ırmağına doğru 30 km. kadar ilerleyerek, önceden de önemli bir Urartu eyalet merkezi olan Palu’ya varmaktadır. Buradan batıya doğru, *Altınova*’nın güneyini sınırlayan Mastar Dağları’nın kuzey etekleri boyunca ilerleyerek, bugün Keban Baraj Gölü’nün suları altında kalmış olan, Altınova içindeki *Alişam Köyü*’nün yanbaşında bulunan *Norşuntepe* konaklama istasyonu gelir. Yol, *Norşuntepe*’den 25 km. uzaklıktaki büyük Urartu merkezlerinden biri olan Harput’a ulaşır<sup>231</sup>.

Ortalama genişliği 5.40 m. olan, zorunlu durumlarda ise 3.90 m. düşen yolun her iki yanına büyük taşlar dizilip tabanı düzeltilmiş, yüzeyi ise döşeme olarak çakıl – kırma taş serilmiş, bunun yanında ortasına veya yanlarına kayalar kesilerek düzleştirilmiştir<sup>232</sup>.

### Kral Yolu

Anadolu yarımadasının arızalı topografik yapısı nedeniyle bu bölgeyi uzun süre elde tutmanın en önde gelen şartı, karayolu sisteminin sürekli olarak geliştirilmesine bağlı kalmıştır. Nitekim bu durumu iyi kavrayan devletlerin bölgeyi uzun süre denetimleri altında bulundurdıkları bir tarihsel gerçektir. Bu tarihsel gerçeği kavrayanlardan biride İranlılardır. Pers İmparatorluğu, *I. Dareios (M.Ö. 522 – 486)*

<sup>230</sup> B.İ.B. K.G.M, *Karayolları Tarihi*..., s.18.; V. Sevin, “Urartular’a Ait Dünyanın En Eski Karayolu”..., s.48.

<sup>231</sup> V. Sevin, “Urartular’a Ait Dünyanın En Eski Karayolu”..., s.51 – 52.

<sup>232</sup> B.İ.B. K.G.M, *Karayolları Tarihi*..., s.18.

zamanında sınırları batıda Ege denizinden doğuda Hindistan'a kadar uzanmıştı.<sup>233</sup> *I. Dareios* elde bulunana toprakların muhafaza edilmesine, devletin iç örgütlenmesine büyük önem vermiştir. Vergi sistemi ile maliye düzenlenmiş ve devlet sınırları içerisinde yer alan yolların yapım ve onarımıyla ilgilenmiştir<sup>234</sup>.

Persler Anadolu'yu fethedince Pers Kralı *I. Dareios* başkent Suşa'yı imparatorluğun bölgelerine bağlayan yollar inşa etmiştir. Bu yolların en uzununu başkent Suşa'yı Ege kıyılarındaki Sart'a bağlayan 2.165 km.'lik yoldur. Bu yol o zamana kadar yapılmış olanların en iyisi ve en güvenilir olanı idi. Ünlü tarihçi *Herodot* bu yola "*Kral Yolu*" ismini vermiştir<sup>235</sup>.

Kral Yolu, yeni yapılmış bir yol olmaktan çok Asur, Hitit ve Lidya yollarının iyileştirilerek daha güvenli ve kullanışlı hale getirilmesiyle meydana gelmiştir. Düzgün aralıklarla, büyük kralın habercilerinin barınacağı hanlar yol boyunca dizilmişti. Menziller, misafirhaneler, eyalet sınırlarında ve köprü başlarında içinde muhafızların bulunduğu kale ve istihkamlar bulunmaktaydı. Her menzilde kralın emirlerini götüren sürücüler bulunuyordu<sup>236</sup>.

Hititlerden bu yana kervanların takip ettiği yol olduğu tahmin edilen, ancak Persler tarafından toprağın dövülerek yol tabanının oluşturulması şeklinde yeniden yapılan Kral Yolu'nun en önemli özelliklerden biri, arabaların gelip geçmesine elverişli bir düzlüğe sahip olmasıdır ki; bu o devir için oldukça lüks bir durumdur. Yolun yüzeyi taş kaplama değil, çoğu yerde stabilize'dir. Bazı yerlerde yol, kayaların kesilip düzeltilmesiyle oluşturulmuştur. Ayrıca yolun Kızılırmak'ı büyük bir köprüyle aşıyor olması, Perslerin mühendislik sanatları hakkında bir fikir vermektedir<sup>237</sup>.

Anadolu'nun doğal sınırları içinde 66 menzil bulunuyordu. 2165 km. tutan Sart - Sus yolunu kervanlar 90 günde gidebiliyor, haberciler ise 15 günde alabiliyorlardı. Bu yol, Anadolu'da bir bastan ötekine ana damar gibi geçerek diğer bölge yollarını ikincil duruma getirmiştir<sup>238</sup>.

<sup>233</sup> V. Sevin, *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası...*, s.7.

<sup>234</sup> Ekrem Memiş, *Eskiçağ Medeniyetleri Tarihi*, Ekin Kitapevi, Ankara, 2006, s.179.

<sup>235</sup> B.İ.B. K.G.M, *Karayolları Tarihi...*, s.18.

<sup>236</sup> Hamid Sadi, "Anadolu'dan Geçen Kadim Transit Yolları", *Türk Yurdu*, C.5, S.28, Nisan 1927, s.364.

<sup>237</sup> B.İ.B. K.G.M, *Karayolları Tarihi...*, s.19.

<sup>238</sup> Bayındırlık Bakanlığı, *Bayındırlıkta 60 yıl, 1923 – 1983*, Ankara, 1983, s.5.

Kral Yolu güzergâhı üzerinde değişik görüşler varsa da<sup>239</sup>, genellikle kabul edilen güzergâh; Sardes (Sart Köyü) - Apamela(Dinar) - Pessinus (Sivrihisar) – Gordion (Sazılar)- Ancyra (Ankara) - Tavion (Nefesköy) – Gaziura (Turhal) – Comana (Gumenek) - Sebasteia (Sivas)- Melitene (Malatya) – Amida (Diyarbakır) ve Sus güzergâhıdır. Yolun Sart’tan batıya, Efes’e de Karabel’den aşarak bağlandığı bilinmektedir<sup>240</sup>.

Kral Yolu, Büyük İskender’in fetihlerinden sonra da değerinden bir şey kaybetmemiştir<sup>241</sup>. Askeri ve idari bir nitelik taşıyan bu yol, İstanbul’un Doğu Roma’nın başkenti olmasına kadar önemini sürdürmüş, yerini daha sonra Tuz Gölü’nden geçen bir Roma yoluna bırakmıştır<sup>242</sup>. Yine bu dönemde karayollarının canlandığı sıralarda Ege Havzası’nda ve Anadolu’nun diğer kıyılarında canlı bir denizcilik faaliyetleri göze çarpmaktadır<sup>243</sup>.

### Hellenistik Dönem Yolları

Sart’tan (Salihli) başlayarak Ankara – Ulukışla – Gülek Boğazı yolu ile güneye uzanan bir yol vardır. Bu yol Büyük İskender’in Hindistan Seferi’nde kullandığı yoldur. Büyük İskender M.Ö 334 yılında belki de tarihin en uzun seferi için Hindistan’a gitmeden önce Anadolu’yu fethetmek zorundaydı<sup>244</sup>.

İskender, MÖ 334’te Çanakkale Boğazı yolu ile Anadolu’ya girmiş, Perslerin egemenlik kurduğu Anadolu’da, vaktiyle onların izlediği yolun aynısını, batıdan doğuya doğru izleyerek Mısır’a varmıştır. Fakat sahil boyunca ilerlerken yol olmadığından, askerleri büyük çabalarla yol yapmışlardır. Önce Ege kıyılarını dolaşıp M.Ö. 333’de Dinar’dan kuzeye Kral Yolu’nu izleyerek Gordion ve Ankara’ya, sonra güneye dönerek

<sup>239</sup> Güzergâhlar hakkında geniş bilgi için bkz.; W. M. Ramsay, *Anadolu’nun Tarihi Coğrafyası...*, s.38 – 44.; Hamid Sadi, “Anadolu’dan Geçen Kadim Transit Yolları”..., s.362 – 367.; V. Sevin, *Anadolu’nun Tarihi Coğrafyası...*, s.7 – 13.

<sup>240</sup> B.B.K.G.M, *Cumhuriyetin 50. Yılında Karayollarımız...*, s.5.

<sup>241</sup> Muzaffer Atik, “Anadolunun En Eski Bilinen Karayolları”, *Demiryollar Dergisi*, S. 288 – 290. Aralık 1949. s. 82.

<sup>242</sup> Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, *Cumhuriyetin 70. Yılında Bayındırlık ve İskan Bakanlığı*, Ankara, 1993, s.167.

<sup>243</sup> H. Sadi Selen, “Türkiyenin Yol Sistemi”, *Türk Coğrafya Dergisi*, Y.1, S.3 – 4, Ankara,1943, s.354.

<sup>244</sup> B.İ.B. K.G.M, *Karayolları Tarihi...*, s.20.

Gülek Boğazı'ndan geçip Tarsus'a ulaşmıştır. Gülek Boğazı'nda kayalara yazılan yazıt, bu geçisin anısını günümüze dek getirmektedir<sup>245</sup>.

Büyük İskender Mısır ve Hint Seferlerinden dönüşte Babil'de ölmüş ve kendinden sonra büyük imparatorluğu generalleri arasında paylaştırılmıştır<sup>246</sup>.

Bu dönemde önceleri güney yolu, kuzey yolu ve doğu yolu olarak adlandırılabilen üç ana yol, egemenliğin bölünmesi sırasında yerini tekrar bölge yollarına bırakıyordu. Anadolu yollarının, siyasi egemenliğin yaygınlığına ya da parçalı olmasına göre yeni görünüm alması daha sonraları da görülecektir. Helenlerin denize olan ilgileri nedeniyle kıyı şeritlerinde sahillere boyunca yollarının bulunduğunu, Ksenophon'dan öğrenmekteyiz<sup>247</sup>.

### Roma Yolları

Anadolu'da geçen yolların çağına göre en ileri düzeyde olan, Roma yollarıdır. Yol yapımına eski çağların diğer devletlerinden daha fazla önem veren Romalıların imparatorluklarının dört bir yanını başkentlerine bağlamak için yaptıkları yollar dillere destan olmuş, bu durum tarihte ünlü “*Bütün yollar Roma'ya çıkar*” sözü ile bir vecize haline gelmiştir<sup>248</sup>.

Romalılar, M.Ö. 2. yüzyıldan sonra Anadolu'ya akınlar yapmaya başlamışlar ve Seleukos kralı Antiokhos'u MÖ 188'de yenerek Toroslar'a kadar Anadolu'ya egemen olmuşlardır. Bu sırada Anadolu'da Bergama, Rodos, Bitinya, Kapadokya gibi küçük devletler bulunuyordu. Bergama kralının vasiyeti ile ülkesi Roma'ya kalmış, M.Ö. 129'da Anadolu'da ilk Roma eyaleti kurulmuştu. M.S. 133'de Anadolu tümüyle Roma'nın egemenliği altına girmiş oldu<sup>249</sup>.

Romalıların fethettikleri yerlerde öncelikli olarak yol imarında bulundukları günümüze kadar gelen döneme ait kalıntılardan ve çeşitli dokümanlardan anlaşılmaktadır. Örneğin, Roma dönemine kadar Anadolu'ya uzanan bir yol olarak Rumeli yol şebekesi mevsim koşullarına bağlı olarak kullanılırken, Romalılar

<sup>245</sup> B. B., *Bayındırlıkta 60 yıl...*, s.5.

<sup>246</sup> İ. İltis, *Türkiye Karayollarının Tarihsel Gelişimi...* s.12.

<sup>247</sup> B.İ.B. K.G.M., *Karayolları Tarihi...*, s.21.; Ksenophon Anabasis (çev:Hayrullah Örs), *Onbinlerin Dönüşü*, İnkılap Kitapevi, İstanbul, 1975, s.123.; E. As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları...*,s.23.

<sup>248</sup> B.İ.B. K.G.M., *Karayolları Tarihi...*, s.22.

<sup>249</sup> B.B.K.G.M., *Cumhuriyetin 50. Yılında Karayollarımız...*, s.7.

döneminde güzergâh boyunca döşenen blok taşlar ve uygun yerlere yapılan köprülerle, bu yol kesintisiz bir şekilde kullanılmaya başlanmıştır. Via Militaris, Via Publica, Via Egetia, Strata adlarıyla da bilinen İstanbul – Belgrat yolu, Rumeli yol şebekesinin en işlek kısmını oluşturmaktaydı. Uzun yıllar boyunca Batı ile Doğu arasında bağlantıyı sağlayan tek yol olması bağlamında çok önemli olan bu yolun güzergâhında İstanbul ve Belgrat dışında Edirne, Filibe, Sofya ve Niş gibi diğer büyük şehirler bulunmaktaydı<sup>250</sup>.

Roma yolları malzeme ve işçilik bakımından çok kaliteli olmaktadır. Roma yollarına bu kaliteyi getiren, uyguladıkları yol tekniğiydi. Bir yol imar faaliyetinde önce güzergâhı işaretleyen Romalılar yol genişliğini saptayarak genişliğe göre sandık açılarak ve genellikle dört kat tabaka halinde yol yapmışlardır. Bu katlar aşağıda belirtilmiştir:

1. tabaka, (Summumdorsun) harç içinde tas kaplama.....20-25 cm.
2. tabaka, (nuculus), taş kırığı ve yağlı kireçle yapılmış beton.....20-25 cm.
3. tabaka (Rudus) balast.....30-60 cm.
4. tabaka (Statumen) 1 ya da 2 sıra düz taş plaka.....22-30 cm.

Ortalama kalınlığı 0.90 m, genişliği 3.25-4.50 m. arasında değişen bu yolların her iki yanında yaya kaldırımları bulunmaktaydı<sup>251</sup>.

Ülkemizde Roma Dönemi olarak bilenen yollarda, yukarıda verilen kesitte belirtilen biçim hemen hemen yok gibidir. Anadolu'nun birçok yerinde genellikle taş döşeli, basit yollardır. Yalnızca Toroslardan Antalya'ya inen ve bugün hala geçit verebilen yol sağlam bir yapı taşımakta olup "Via Tauri" olarak isimlendirilen bu yolun 6. Yüzyılda hala genel karayolu olarak kullanıldığı kayıtlıdır. Günümüzde de bu yol, civar köyler tarafından kullanılmaktadır<sup>252</sup>.

<sup>250</sup> E. As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları...*, s.23.

<sup>251</sup> D. Boutet, *Yol Tekniğinin Bugünkü Durumu...*, s.10.; A. T. Güran, "Yol hakkında Umumi Malumat" ..., s.76.; İ. İlter, *Türkiye Karayollarının Tarihsel Gelişimi...* s.15.

<sup>252</sup> B.İ.B. K.G.M, *Karayolları Tarihi...*, s.25.

Yol boylarına mesafeleri belirten mil taşları diken Romalılar önemli geçit ve kavşak noktalarına görkemli kapılar dikmişlerdir. Yol boyunca uzaklıkları bildiren taşlar dikiliyordu. Yapılan yolların kalıntıları zamanımıza kadar gelebilmiştir<sup>253</sup>.

Roma Anadolu'su altı büyük eyalete (provincia) ayrılmıştı. Eyalet şehirleri arası, düzgün yollarla birbirine bağlanmıştı. Roma yolları ağı, kavşak noktaları şöyleydi:

1- Provincia Asia'da Pergamon (Bergama), Smyrna (İzmir), Laodicea (Denizli civarı), Apameia (Dinar), Dorylaeum (Eskisehir), Amarium (Hacıhamza Köyü).

2- Provincia Cilicia'da Tarsus, Mapsuestia (Misis)

3- Provincia Bithynia ve Pontus'da Prusa (Bursa), Nicea (İznik), Amisus (Samsun).

4- Provincia Galatia'da Ancyra (Ankara), Iconium (Konya), Tavium (Nefesköy), Amaseia (Amasya), Zela (Zile), Gaziura (Turhal).

5- Provincia Lycia ve Pamphylia'da; Attaleia (Antalya), Side

6- Provincia Cappadocia'da; Garsaura Archelais (Aksaray), Caesareia (Kayseri), Sebasteia (Sivas), Tyana (Kilisehisar), Cacussos (Göksun), Melitene (Malatya).

Bu kavşak noktalarından açılan yollar, diğer Roma şehirlerine ulaşıyordu<sup>254</sup>.

### **Bizans Yolları**

Roma imparatorluğu M.S. 395'de ikiye ayrılmıştır. Doğuda, iki deniz yolunun birleştiği biri Anadolu'dan ve Suriye'den, diğeri Avrupa'dan gelen iki karayolunun kavşağında, merkezi Konstantinopolis olan Bizans imparatorluğu kurulmuştur<sup>255</sup>.

Romalıların Anadolu'daki yollarıyla, imparatorluğun ikiye ayrılmasından sonra aldığı isimle Bizans yolları aynı idi. Ancak kuzey, güney ve merkez yollarının başlangıcı Roma devrinde Efes iken, Bizans devrinde önce İzmit, sonra İstanbul

<sup>253</sup> Anadolu'daki Roma Mil taşları için bkz; David French, *Roman Roads and Milestones of Asia Minor Fas.I: The Pilgrim's Road, Roma Çağında Asya'daki Yollar ve Mil Taşları, Fasikül I: Hacı Yolu*, British Institute of Archaeology at Ankara Monograph No: 3, Ankara, 1981.

<sup>254</sup> B. B., *Bayındırlıkta 60 yıl...*, s.7.

<sup>255</sup> B.İ.B. K.G.M, *Karayolları Tarihi...*, s.26.

olmuştur. Bizans'ın güney yolu Üsküdar'dan başlayarak İzmit-Konya'ya ulaşıyor, sonra da Romalıların yolunu izliyordu. (Osmanlılarda “Hac Yolu” adını alan bu yol Mekke – Medine'ye kadar uzanmaktadır) Eski Roma yolları da Bizans yolları ağına katılmış olmaktadır<sup>256</sup>.

Önemli güzergâhları şöylece sıralayabiliriz:

1. Tarsus – Pozantı – Ereğli – Konya - Hacıhamza Köyü – Sandıklı – Sakarya - Seyitgazi güneyi - Eskişehir – İstanbul.

2. Silvan – Harput - talî Arsanos (Murat Nehri yakını) - Malatya Tohma suyu – Kemah – Kızılırmak – Ankara – İzmit – Kadıköy – İstanbul.

Türklerin Anadolu'ya giriş yolları, Bizans yolları hakkında bilgimizi arttırıyor.

3. Azerbaycan - Çoruh Vadisi – Bayburt – Kelkit Çayı vadisi – Sivas – Tokat – Niksar – Amasya - Aşağı Kızılırmak

4. Batı İran - Aras Nehri boyu - Pasinler Ovası – Erzurum – Erzincan – Kemah – Sivas – Tohma Suyu – Malatya.

5. Doğudan gelenler; Van Gölü havzası – Ahlat – Silvan – Diyarbakır – Elcezire<sup>257</sup>.

Türklerin Anadolu'ya yönelik fetih hareketleri Bizans'ı yıpratırken, Bizans ekonomisini ve ticaret yollarını da etkisizleştirmiştir. Bu ekonomik çöküş içerisinde ticaret yolları Anadolu coğrafyasının dışına kaymıştır. Doğudan gelen mallar Anadolu coğrafyası yerine, Bağdat üzerinden karayolu ile Mısır ve Afrika'ya, deniz yolu ile ise, Endülüs limanlarına ulaşıyordu. Anadolu, Karadeniz ticaret yolları içinde iktisadî kazanç sağlayamadığı gibi Akdeniz'den yapılan ticaret içinde de herhangi bir gelir elde edemiyordu<sup>258</sup>.

## İpek Yolu

Akdeniz'in Ege kıyılarından başlayıp, Anadolu'dan geçerek Asya kıtasının doğusundaki Çin'in ortalarına kadar giden bir yol vardır ki, 6400 km uzunluğundaki bu

<sup>256</sup> İ. İltis, *Türkiye Karayollarının Tarihsel Gelişimi...* s.18.

<sup>257</sup> B.B.K.G.M, *Cumhuriyetin 50. Yılında Karayollarımız...*, s.8.

<sup>258</sup> Mustafa Demir, “Türkiye Selçuklu İktisadî Gelişimi İçinde Karadeniz Ticaret Yolu”, *Anadolu'da Tarihî Yollar ve Şehirler Semineri (Bildiriler)*, 21 Mayıs 2001, İ.Ü. Edebiyat Fakültesi Tarih Araştırma Merkezi, Globus Dünya Basımevi, İstanbul, 2002, s.16.



yol dillere destan İpek Yolu'dur. Tarihi günümüzden yaklaşık iki bin yıl öncesine giden bu yol, Çin'de üretilen ve batıda bilinmeyen ipek ve özellikle ipek böceğinin tarihte ilk kez bu yolu izleyerek batıya getirilmesinden dolayı, İpek Yolu olarak anılmaktadır. Uzak Doğu ve Hindistan'dan Avrupa ve Yakındoğu'ya ipek, baharat, porselen gibi mallar, İpek Yolu üzerinden taşınmıştır.

İpek Yolu, Selçuklu İmparatorluğu ve Anadolu Selçukluları döneminde ekonominin can damarı olmuştur. Ülkemizin doğu-batı ulaşımında kullanılan bugünkü yolların da İpek Yolu güzergâhının paralelinde olduğu söylenebilir. Uluslararası Avrupa Otoyolu (TEM)'nin Anadolu'dan geçtiği güzergâhlar, bugünkü İpek Yolu konumundadırlar. Örneğin, İstanbul – Bolu – Kızılırmak, Yeşilirmak ve Kelkit vadilerinden Anadolu'yu geçerek Erzurum'dan Gürbulak'a ve İran'a giden anayol, bunlardan biridir<sup>259</sup>.

Asya'yı boydan boya kateden bu yol, Asya'dan Akdeniz kıyılarına taşınan ipeğin yanında, tam on – beş yüzyıl boyunca iki büyük uygarlık olan Roma ile Çin arasında hem mal, hem de düşünce alışverişinde önemli rol oynamıştır. Doğuya yün, altın ve gümüş, batıya ise ipek gönderilen bu yol üzerinden Çin'in simgesel taşı olan yeşim taşı taşınırken, Nasturilik ve Budacılık gibi felsefe ve dinlerin, sanat eserlerinin ve geleneklerin (Yunan sanatı) (Hindistan üzerinden) Hint-i Çin'e iletilmesi sağlanmıştır. İpek yolunun aktif olduğu on beş yüzyıllık bu dönemde yolun geçtiği kentler parlak birer ticaret, kültür ve sanat merkezi haline gelmişlerdir. Çin'in önemli din adamları, Hindistan'a ve batıya gidişlerinde İpek Yolu'ndan yararlanırken, aralarında Marco Polo gibi tarihe mal olmuş, doğu – batı gezginlerinin de bulunduğu her ırktan yabancının bu yollarda ayak izleri kalmıştır<sup>260</sup>.

İpek Yolu'nun taşıdığı zenginlikler, yol üzerindeki kentleri de geliştirmiştir. Hun ordusu İpek yolu üzerindeki kentleri almak için Çin üzerine seferler yapmış; Çinliler ise ipek Yolunu elinde tutmanın Orta Asya'nın efendisi olmak anlamına geldiğini bilerek yol üzerindeki zengin kentleri korumak için kaleler inşa etmişlerdir.

<sup>259</sup> B.İ.B. K.G.M, *Karayolları Tarihi...*, s.30 – 31.

<sup>260</sup> B.İ.B. K.G.M, *Karayolları Tarihi...*, s.31.

Yeni deniz yollarının keşfiyle birlikte İpek Yolu da eski cazibesini yitirmiş; insanlar, atlar, deve kervanları ile yapılan bu zahmetli yolculuk yerine deniz yolunu kullanmayı tercih etmişlerdir<sup>261</sup>.

## **Türkler Döneminde Anadolu’da Yollar**

### **Selçuklu Yolları**

1071 yılında Malazgirt’te Selçuklu Ordusu Bizans ordusunu ağır bir yenilgiye uğratarak batılıların deyimiyle “*Küçük Asya*” bu tarihten sonra birkaç yıl içerisinde Selçuklu egemenliğine girmiştir<sup>262</sup>. Bu egemenlikten sonra Anadolu dünya ticaret yollarına açılmıştır. Ülke iktisadı ve sosyal bakımdan gelişme göstermeye başlamıştır. Yapılan savaşırlara rağmen XII. yüzyılda İstanbul ve Tebriz arasında Konya üzerinden işleyen bir ticaret yolu bulunmaktaydı. 1176 yılından itibaren dünya ticaret yolları Anadolu’daki ticari hayatı canlandırmış ve bu yüzyılın başlarında Anadolu’da birçok coğrafyadan tüccarlar gelerek ticari faaliyetlerde bulunmuşlardır<sup>263</sup>. Birçok Hristiyan tüccar ve rahipler emniyetli bir şekilde Selçuklu Devletinin sınırlarını baştan başa kat ederek Asya ile Avrupa arasında münasebetler tesis etmiştir<sup>264</sup>. Bu anlamda Selçuklular Anadolu’da önemli bir yol faaliyetine girişmişlerdir<sup>265</sup>.

Anadolu Selçuklu Devleti<sup>266</sup>, Anadolu’nun transit geçiş özelliğini kavrayan ve bunun ticari getirisini hesaplayarak, buna yönelik politikalar üreten yöneticilere sahip bir devlettir<sup>267</sup>. Özellikle II. Kılıçarslan, I. Gıyaseddin Keyhüsrev, İzzettin Keykavus ve Alaaddin Keykubad gibi sultanlar, bu doğrultuda çalışmalar yaptıkları, ticareti teşvik için düşük gümrük vergisi uyguladıkları, yolların güvenliklerini sağladıkları, bunun yanı sıra tüccar ve seyyahların konforu için ticaret noktalarında ve yollarda çok sayıda

<sup>261</sup> B.İ.B. K.G.M, *Karayolları Tarihi*..., s.32.

<sup>262</sup> B.İ.B. K.G.M, *Karayolları Tarihi*..., s.34.

<sup>263</sup> Bahattin Keleş, “Anadolu’da Gelişen Bazı önemli Ticaret Merkezleri (Antalya – Kayseri – Sivas ve Sinop)”, *Anadolu’da Tarihi Yollar ve Şehirler Semineri (Bildiriler)*, 21 Mayıs 2001, İ.Ü. Edebiyat Fakültesi Tarih Araştırma Merkezi, Globus Dünya Basımevi, İstanbul, 2002, s.25.

<sup>264</sup> M. Arslan Abisel, *Münakalat Notları: Dünya Ticaret Yolları Etrafında Cereyan Eden İktisadi ve Siyasi Mücadeleler*, İstanbul, 1943, s. 14.

<sup>265</sup> H. S. Selen, “Türkiyenin Yol Sistemi”..., s.354.

<sup>266</sup> Anadolu Selçuklu Devleti ve egemenliği döneminde Anadolu’nun sosyal siyasi ve ekonomik durumu hakkında geniş bilgi için bkz.; Osman Turan, *Selçuklular Zamanında Türkiye*, Ötüken Yayınları, İstanbul, 2004.

<sup>267</sup> E. As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları*...,s.25.

kervansaray ve han kurdukları görülmektedir<sup>268</sup>. Kervansaraylar kurulurken, 9 saatlik bir deve yolculuğu esas alınmış, böylece her 18 millik mesafede bir kervansaray ya da han kurulmuştur<sup>269</sup>. Yapılan yollar inşa edilen mükemmel köprüler, han ve kervansaraylar, askeri ve ticari mahiyetteki ulaştırmayı sağlayan bu eserler uzun yıllar Anadolu ticaretine hizmet etmiş ve bazıları günümüze kadar ulaşmıştır<sup>270</sup>.

Anadolu Selçuklu Devleti idarecileri Anadolu'yu uluslararası ticaret sahasının içine çekmek için başlıca iki yola büyük önem vermişlerdir<sup>271</sup>. Bu yolların birincisi doğu – batı diğeri ise kuzey – güney doğrultusunda yol güzergâhlarıdır<sup>272</sup>.

Bu dönemde, Antalya - Alaiye (Alanya) – Konya – Aksaray – Sivas – Erzincan - Erzurum eksenini çevresinde kervan yollarının büyük rol oynadığını görüyoruz. Konya, bir yandan Alanya'ya, öte yandan Karaman üzerinden Silifke'ye ve Ereğli'den geçerek Kilikya'nın kapısı Gülek Boğazı'na bağlanıyordu. Sivas'ta ise Samsun bağlantısı vardı<sup>273</sup>.

XIII. yüzyılda en önemli Selçuklu kervansaraylarını, kuzey – güney ve doğu – batı doğrultusunda Anadolu'yu kesen yollar üzerinde görüyoruz. Antalya – Erzurum arasındaki yolun uzantısı, Anadolu'yu İran ve Türkistan'a bağlıyordu. Elbistan – Kayseri – Sivas – Tokat - Sinop ve Samsun'a ulaşan güney – kuzey yolu, Akdeniz yoluyla gelen ticaret mallarını Antalya - Alanya ve Yumurtalık limanlarından kuzey ülkelerine aktarılmasını sağlıyordu<sup>274</sup>.

Yolların düğümlendiği ticaret merkezleri şunlardı:

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

Bu merkezden dağılan yolları da şöylece sıralayabiliriz:

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

<sup>268</sup> Osman Turan, *Selçuklular ve İslamiyet*, Boğaziçi Yayınları, İstanbul, 1993, s.95.

<sup>269</sup> E. As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları...*, s.25.

<sup>270</sup> S. Barda, *Münakale Ekonomisi...*, s. 274.

<sup>271</sup> Faruk Sümer, *Yabanlı Pazarı, Selçuklu Devrinde Milletlerarası Büyük Bir Fuar*, İstanbul, 1985, s.4

<sup>272</sup> B. Keleş, "Anadolu'da Gelişen Bazı önemli Ticaret Merkezleri (Antalya – Kayseri – Sivas ve Sinop)"..., s.25; B.İ.B. K.G.M, *Karayolları Tarihi...*, s.34.

<sup>273</sup> B. B., *Bayındırlıkta 60 yıl...*, s.8.

<sup>274</sup> B.B.K.G.M, *Cumhuriyetin 50. Yılında Karayollarımız...*, s.8.

b) Tebriz, Nahcivan, İğdır, Pasinler, Erzurum. (daha sonra “a” daki güzergâhın aynı)

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

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

b) Tebriz, Erzurum, Erzincan, Trabzon

4- Tebriz, Erzincan, (Erzincan’a kadar 1’a ya da 1’b güzergâhı), Zara, Sivas, Tokat, Amasya, Samsun, Sinop.

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

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

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

7- Sinop, Kastamonu, Çankırı, Ankara, Konya, Beyşehir, Seydişehir, Antalya, Alanya.

8- Samsun, Havza, Merzifon, Amasya, Aksaray, Konya, Ayaş (Amasya – Aksaray arasında)

a) Amasya - Sivas- Kayseri –Aksaray

b) Amasya – Zile – Kırşehir - Aksaray

9- Trabzon ve Samsun’dan – Sivas – Konya - Beyşehir veya Gelendost’tan – Burdur – Denizli – Alaşehir – Foça - İzmir - Efes.

10- a) Trabzon – Sivas – Malatya - Bağdat (Malatya - Bağdat güzergâhı için 6’a.)

b) Trabzon – Sivas –Malatya – Antep - Halep

11- a) Sinop – Vezirköprü - Amasya ya da

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

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

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

14- Ayaş –Konya – Ilgın – Akşehir – Çay – Afyon – Kütahya – İstanbul.

Gelişen ya da yön değiştiren dünya ticaret merkezlerine paralel olarak, bazı yolların önemi artıp bazılarının azalsa bile, doğrultular, doğal engellerin durumuna göre şekiller almaktadır<sup>275</sup>.

Anadolu Selçukluların yolları Konya civarına kümelenmekle birlikte, siyasi iktidarın zayıflaması sonucu doğan yeni merkezler çevresinde, aynı şekilde, fakat daha zayıf biçimde yoğunlaşmıştır. Tebriz'in ise İlhanlılar devrinde özel bir yeri olduğundan, yönelmeler oraya doğru olmuştur<sup>276</sup>.

Selçuklu döneminde yolla ilgili örgütleri, bugünkü hizmetlerde bir çeşit iş bölümüne gidilmiş şekliyle düşünmek doğru olmaz. Değerlendirmede, zamanı koşulları içindeki örgütü esas almak doğru olur. O zamanın yolu, her çeşit standardı ile daha çok hayvanların geçebildiği, konforu ve hızı, hayvan yapısı ve kapasitesi ile ölçülebilen bir bayındırlık yapısıydı. Bunun bir sonucu olarak geometrik standart ve yüzey düzgünlüğü bir tarafa, bataklık olmayan bir yolun yeterli görülmesi yanında, güvenli olması, en büyük istektir. Gerçekten de, bir yolda kervanla at veya deve üzerinde gidiyorsanız, yanınızda değerli mallar götürüyorsanız sizin için güvenliğinizi sağlanması yolun standardından daha önemlidir. Bu amaca yönelik Selçuklu bayındırlığı, kökeninde bulunan anlayışını ve kuruluşlarını Anadolu'ya da getirmiş ve geliştirerek uygulamıştır<sup>277</sup>.

Selçuklular devrinde yolla ilgili en önemli örgütlerden biri “ribat”lardır. Ribatlar, Emeviler döneminden başlayarak İslam ülkelerinde inşa edilmeye başlanmıştır<sup>278</sup>. Büyük Selçuklular zamanında çeşitli yerlerde yapılan ribatların, yol yapımı ile yakından ilgili olduğu kuşkusuzdur. Bunlar, prens, hükümdar ve zengin tüccarlar tarafından vakıf olarak yaptırılıyorlardı. Nizamülmülk, hükümdarın görevleri

<sup>275</sup> B. B., *Bayındırlıkta 60 yıl...*, s.8 – 10.

<sup>276</sup> B. B., *Bayındırlıkta 60 yıl...*, s.10.

<sup>277</sup> B.B.K.G.M, *Cumhuriyetin 50. Yılında Karayollarımız...*, s.8.; B.İ.B. K.G.M, *Karayolları Tarihi...*, s.35.

<sup>278</sup> Ribatların Türk ve Müslüman Devletlerdeki gelişimi için bkz.; İsmail Yiğit, “Ribat”, *T.D.V. İslam Ansiklopedisi*, C.35, İstanbul, 2008 s. 76 – 78.; Georges Marçais, “Ribat”, *M.E.B. İslam Ansiklopedisi*, C.9., ETAM Matbaa Tesisleri, Eskişehir, 2001, s.734 – 737; Oktay Aslanapa, “Ribat”, *M.E.B. İslam Ansiklopedisi*, C.9, ETAM Matbaa Tesisleri, Eskişehir, 2001, s.737 – 738.

arasında önemli yollar ve geçitler üzerine ribatlar yapılmasını saydığı gibi; ordu ihtiyaçlarını karşılamak üzere, ribat çevresindeki arazinin de devlete ait olmasını belirtiyordu. Ribatlar XII. yüzyılda yazılmış bazı eserlerde kervansarayın karşılığı olarak kullanılmıştır. Cengiz istilas zamanında, İran ve Orta Asya’da XIII. yüzyılda ribatın kervansaray alanında kullanılması genelleşmiştir<sup>279</sup>.

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

Selçuklu kervansaraylarının yapılış amacı;

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

2- Daha çok sosyal yönüyle topluma yararlı, vakfa dayanan hizmetlerin yapılmasına olanak sağlayan kuruluşlar olarak yapılanlar. Yolcuların rahatını ve ihtiyaçlarını sağlamak için hanlarda; yatakhaneler, aşhaneler, erzak ambarları, depolar, samanlık, mescit, hamam, şadırvan, hastane ve eczane bulunuyordu<sup>280</sup>.

Moğollar devrinde, özellikle İlhanlı egemenliği altındaki ülkeler arasında, ulaşım ve haberleşmeyi sağlamak üzere yollar, köprüler ve kervansaraylar yapıldı, ticaretin gelişmesine yardımcı oldu. Ayrıca Moğollar, hızlı bir posta örgütü kurarak tüm İslam dünyasına bir yenilik katmışlardır. Cengiz Han, en önemli yollar üzerinde belli aralıklarla “yam” adı verilen posta istasyonları yaptırmıştı. Her istasyonda bulunan postacılar, için 20 kadar at bulundurmak zorunda idiler. Posta örgütü sonradan tüm İslam ülkelerinde örnek alındı<sup>281</sup>.

Hülagu zamanında bu teşkilat daha da geliştirildi ve hızlı iş görmesi sağlandı. Posta istasyonlarıyla ilgili vergilerde düzenlemeler yapıldı. Gazan Han (1294 – 1304) bu teşkilata çekidüzen verdi. Devrin yolları, uzun yıllar hizmet veren kervan ve araba yolları idi. Yolların bir bölümü devlet tarafından askeri amaçlı yaptırılmıştı. Yolla

<sup>279</sup> B.B.K.G.M, *Cumhuriyetin 50. Yılında Karayollarımız...*, s.11.

<sup>280</sup> B. B., *Bayındırlıkta 60 yıl...*, s.11.

<sup>281</sup> B.B.K.G.M, *Cumhuriyetin 50. Yılında Karayollarımız...*, s.11.

birlikte köprülerin de yapılmış olması, sulardan geçme alışkanlığını kaldırmış oluyordu. Gazan Han zamanında her çeşit yol güvenliğinin sağlanması için 10 bin kişilik bir örgüt kuruldu ve başına da bir emir atandı. Bunlar gezgin ve tüccardan vergi alacaklardı. Tarife, bir kervana bağlı dört eşek için yarım akçe, iki deve için yarım akçe idi. Yüzer neferlik grupların başına “*karbansalar*” deniyordu<sup>282</sup>.

Yol ve geçit güvenliği ile ilgili bir teşkilat olan *tutkavulluk* müessesesi İlhanlılar’da vardı. Bu teşkilat, *rahdarlar (yol muhafızları)* ile tutkavullardan oluşuyordu. Rahdarların, tutkavullara bağlı olduğu sanılmaktadır. Bunlar tüccarları ve hacı kabilelerini eşkıyalardan korurlardı. Buna karşılık geçen yolcu ile tüccarların sahip olduğu sürülerinden hayvan başına bir miktar vergi alma hakkına sahiptiler. Tutkavullara, *emir-i tutkavul* nezaret ediyordu<sup>283</sup>.

Anadolu’da kurulan beylikler döneminde de yol konusuna büyük bir önem verilmiştir. Elden geldiğince yolların korunmasına çalışılmıştır. Mengücekler döneminde Anadolu’yu Tebriz’e ve İran’a bağlayan büyük bir kervan yolu faaliyet halindeydi. Bu kervan yolunun ekonomik anlamda getirisi yüksekti<sup>284</sup>.

Artuklular döneminde yine yollar vasıtasıyla Musul, Nusaybin, Harran arasında ticari faaliyetler yapılmıştır. Ayrıca bu dönemde Dicle Irmağı üzerinde, Siirt ve Erzen arasında köprüler yapılmıştır<sup>285</sup>.

### Osmanlı Dönemi Yolları

Beylikler döneminde Anadolu’daki yol şebekesi beylik merkezlerinin etrafında şekillenmiştir. Bu dönemde İstanbul’dan hareket eden bir yolcu, Anadolu’ya geçmesi için Osmanlı Devleti’nin merkezi olan Bursa’ya, oradan Germiyanogullarının merkezi Kütahya’ya ve Akşehir’e seyahat ederdi. Karaman Beyliğinden Konya ve Larende’ye ulaşırdı. Daha güneye gitmek isterse Konya Ereğlisi yolu ile Torosların Gülek Bogazı’ndan geçerek Silifke’ye yani Ramazan oğullarının merkezi Tarsus’a ulaşırdı. Anadolu’da Karaman oğullarının merkezi idaresi olan Larende’den başlayarak Kayseri,

<sup>282</sup> İ. İltter, *Türkiye Karayollarının Tarihsel Gelişimi*... s.25.

<sup>283</sup> Cengiz Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğu’nda Derbent Teşkilatı*, Eren Yayıncılık, İstanbul, 1990, s.15 – 16.

<sup>284</sup> Osman Turan, *Doğu Anadolu Türk Devletleri Tarihi*, İstanbul, 1973, s.73.

<sup>285</sup> E. Gürgözeler, *Cumhuriyet Döneminde Karayollarındaki Gelişmeler (1923-1938)*..., s.14.

Sivas ve Kızılırmak boyunca Afşar ovası, Erzincan, Erzurum güzergâhıyla Azerbaycan'da bulunan İran Moğol Devleti'nin merkezine kadar ulaşıldı<sup>286</sup>.

Bu dönemde, beylik merkezlerine göre şekillenen ve bu bakımdan kısmi değişikliklere uğramasına rağmen esas şebeke ve yol sistemi, Roma ve Bizans yollarını geliştiren ve yeni yol şebekeleri yapan Anadolu Selçuklulardan devralınan yollardır<sup>287</sup>.

Bu bakımdan Osmanlılar hazır bir ulaşım ağını devralmış oluyordu. Fakat devralınan bu ulaşım ağları, geçmiş dönemlerdeki haclı seferleri başta olmak üzere meydana gelen çeşitli kaos ve güçlü siyasi yönetimlerin bölünerek küçük hükümetlerin ortaya çıkmasıyla işlerliğini büyük ölçüde kaybetmişti. Osmanlı Devleti ilk iki yüz yıl boyunca Balkanlarda ve Anadolu'da Pax Ottomana'yı yerleştirerek, eski sisteme işlerliğini kazandırmıştır<sup>288</sup>.

Osmanlı Devleti'nin kuruluş yıllarında Roma, Bizans ve Selçuklu yolları kullanılmıştır. Osmanlı Devleti'nin merkezinin Bursa olduğu dönemde Osmanlıların karayolu ağını;

- a) Bursa – İznik – Geyve – Göynük – Mudurnu – Bolu – Kastamonu – Sinop Yolu,
- b) Bursa – Eskişehir – Ankara – Çorum – Amasya yolu,
- c) Bursa – Balıkesir – Bergama – Manisa – İzmir Yolu,
- d) Bursa – Çanakkale Yolu, oluşturmaktadır<sup>289</sup>.

Bursa istikametinde uzanan Osmanlı yolları Karaman oğulları ve Moğol İlhanlıların yollarıyla birlikte uzun yıllar iktisadi hareketliliğin ana damarını teşkil etmiştir. Bu durum Fatih Sultan Mehmet'in İstanbul'u fethederek devletin başkenti yapmasına kadar devam etmiştir<sup>290</sup>.

XIV. ve XV. yüzyıllarda Anadolu Selçuklu topraklarının büyük kısmının Osmanlı devleti tarafından fethedilmesi ve İstanbul'un başkent yapılmasından sonra Balkan ve Anadolu karayollarının İstanbul merkezli olarak tek elde toplanmasına imkan

<sup>286</sup> Nazım Berksan, *Yol Davamız Nerede?*, Akın Matbaası, Ankara, 1951, s.6.

<sup>287</sup> Selahattin Tozlu, "Osmanlı Yol Düzenlemeleri (1839 – 1908)", *Osmanlı C.3*, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 1999, s.645.

<sup>288</sup> Orhan Koloğlu, "Ulaşım ve Haberleşme", *Osmanlı Uygarlığı, C.1*, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara, 2002, s. 443.

<sup>289</sup> B.İ.B. K.G.M, *Karayolları Tarihi...*, s.40.

<sup>290</sup> N. Berksan, *Yol Davamız Nerede? ...*, s.6.



vererek Asya ve Avrupa karayolları üzerinde iktisadı ve siyasi bir trafiğin gelişmesinde etkili olmuştur<sup>291</sup>. Anadolu'yu bir uçtan bir uça kat ederek İstanbul'u merkez alan yolları, *kervan yolları*, *askeri yollar* ve *posta yolları* olmak üzere üç grupta değerlendirebiliriz<sup>292</sup>.

Bu dönemde yapılan yollar, genellikle askeri amaçlı olup, düzenlenecek seferlere ve bir kıtadan diğerine giderken Anadolu'yu köprü yapan kervanların güzergâhlarına göre belirlenirdi<sup>293</sup>.

Osmanlı İmparatorluğu yol yapımına daha çok askeri bakımdan önem vermiştir. Orduların en kısa sürede sınırlara nasıl ulaştırılabileceği düşüncesi her şeyden önce geliyordu<sup>294</sup>. Ayrıca fetih politikası bakımından, sınır boylarındaki stratejik öneme sahip kalelere uzanan ana karayollarının yapım, bakım ve onarımlarının sağlanması, tüm Osmanlı Hükümetlerinin birincil derecede önem verdikleri bir konu olmuştur. Yol bakım ve çalışmaları daha çok orduların sefer hazırlıklarının bir parçası olarak görülmüş ve özellikle bu sıralarda orduların ve ağırlıklarının geçeceği yollar boyunca yoğun çalışmalara girişilmiştir. Bu yolların yapımı ve bakımı ile ulaştırmanın güvenliğinin sağlanması, eyalet valilerinin emrindeki ordu mimarlarının sorumluluğuna verilmiş ve yol boylarında köprü ve yol yapımında uzmanlaşmış işçileri barındıran birimler oluşturulmuştur. Her yeni seferin açılmasından önce, bu uzman yol görevlileri ordu mimarlarının emrinde, ordunun geçeceği köprü ve yolların yapımını gerçekleştirmişlerdir<sup>295</sup>. Yollar ordunun hızlı ilerleyebilmesi amacıyla günün ihtiyaçlarını karşılamak için yapıldığından çabuk bozulmaktaydı<sup>296</sup>.

Plansız olarak yürütülen ve sadece bölgesel imkanlar kullanılarak yapılan çalışmalar sonucunda ortaya çıkan yollar da pek düzgün değildi. Kullanılan ulaşım araçları da hayvan ve araba olduğu için, aslında yollar bu araçların gidip gelirken bıraktığı derin izleri taşıyan düzensiz yapılarıydı. Hatta izler ne kadar derinse, yolların da o kadar önemli merkezlere varan yollar olduğu anlaşıldı. Düzenli yollar sadece

<sup>291</sup> N. Berksan, *Yol Davamız Nerede? ...*, s.6.; B.İ.B. K.G.M, *Karayolları Tarihi...*, s.41.

<sup>292</sup> Ulaştırma Bakanlığı, PTT Genel Müdürlüğü, *Geçmişten Günümüze Posta*, Cem Web Ofset, Ankara, 2007, s. 105.

<sup>293</sup> B.İ.B. K.G.M, *Karayolları Tarihi...*, s.40.

<sup>294</sup> Alptekin Müderrisoğlu, *Kurtuluş Savaşının Mali Kaynakları*, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 1990, s.81.

<sup>295</sup> H. S. Güven, *Türkiye'de Ulaşım Sistemi ve Karayolu Ulaştırma Kooperatifleri...*, s.34.

<sup>296</sup> Nuray Özdemir, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası (1923 – 1960)*, Ankara, 2006. (Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi.) s.6.

İstanbul'u, imparatorluğun egemenliği altındaki diğer ülkelere bağlayan anayollardı. Bir sefer kararı alınıp hareket zamanı yaklaşıncı ordunun geçeceği yerler işaretlenerek yeni yollar yapılır, eskileri de onarılırdı. Bu işe sadece zamanın yol yapıcıları değil, hem ordunun hem de o bölgenin işe yarar bütün elemanları seferber edilirdi. Savaş zamanı geçip de barış zamanı gelince yol yapımları dururdu. Eğer vakıflar ya da varlıklı kimseler destek olursa şehir içlerinde küçük çaplı yol çalışmaları devam ederdi<sup>297</sup>.

Fetihler Döneminde rol oynayan önemli askeri yolları genel olarak şu şekilde sıralıya biliriz;

- 1 – İstanbul – Edirne - Sofya – Belgrat,
- 2 – İstanbul – Ankara – Sivas – Erzurum,
- 3 – İstanbul – Bağdat,
- 4 – İstanbul – Adana – Halep – Suriye – Mısır ve Hicaz yolları,

Yavuz Sultan Selim, Kanuni Sultan Süleyman ve Dördüncü Murat, Viyana, Tebriz, Bağdat ve Mısır'a bu yolları takip ederek gitmişlerdir<sup>298</sup>.

İktisadi açıdan ise Osmanlı İmparatorluğu önemli ticaret yollarını denetim altında bulundurma yönünde gelişen bir karayolu politikası izlemiştir.<sup>299</sup> Bu anlamda XIV. yüzyılda yapmış olduğu birçok mücadelenin asıl nedenini oluşturmaktaydı. Bu yüzyılın ikinci yarısından itibaren Ankara, Osmancık, Amasya, Erzincan gibi İpek Yolu'nun başlıca merkezlerini kontrol altına almaları, öncelik verdikleri bu politikanın somut sonuçlarıdır. 1390'da Efes ve diğer batı Anadolu limanlarını topraklarına katan Osmanlı Devleti, Anadolu üzerindeki tüm önemli İran ticaret çıkışları üzerine hakimiyet kurmuştur. XIV. yüzyılda Halep'in ele geçirilmesinden sonra doğu ve batı arasındaki ticaret ve transit yoluna hakim olmuştur<sup>300</sup>.

Ticaret yollarını kontrol altına alan Osmanlı İmparatorluğu, sınırlarının da hızla genişlemesiyle ipek, inci, porselen, baharat, şeker, buğday, yağ v.b malların ticaretinin yapıldığı kervan yollarıyla ülke ekonomisine büyük bir gelir sağlamıştır<sup>301</sup>. Bu kervan

<sup>297</sup> B.İ.B. K.G.M, *Karayolları Tarihi*..., s.41 – 42.

<sup>298</sup> M. Arslan Abisel, "Münakalat Bakımından Anadolu", *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.3, Sayı,7, Birincikanun 1936, s.27.

<sup>299</sup> N. Özdemir, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası (1923 – 1960)*..., s.6.

<sup>300</sup> Leyla Şen, *Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci*, TESAV Yayınları No.22, Ankara, 2003, s.5 – 6.

<sup>301</sup> N. Özdemir, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası (1923 – 1960)*..., s.6.

yolları ağı geniş ve ulaşım ile nakliye açısından bütün ihtiyaçlara cevap verecek nitelikteydi<sup>302</sup>.

Osmanlı İmparatorluğu'nda ulaşım ve nakliye araçları genel olarak, yaylı, kağını v.s muhtelif araba çeşitleri ile at, deve, katır, merkep gibi hayvanlar vasıtasıyla temin edilmekteydi<sup>303</sup>.

Merkezî idare, Anadolu ve Rumeli'yi harekât, ikmâl ve haberleşme bakımından üçer bölgeye ayırmış ve bu bölgelere yol kolları demiştir. Söz konusu bu kollar da sağ, orta ve sol olmak üzere üçe ayrılmıştır. Her kolda bir ana stratejik yol ve bu bölgelerdeki şehir ve kasabaları birbirine bağlayan talî yollar bulunmaktaydı<sup>304</sup>.

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

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

Anadolu orta kol güzergâhı, Bağdat-Basra yoludur ve Üsküdar – Gebze – İzmit – Bolu – Tosya – Merzifon – Tokat – Sivas – Malatya – Harput – Diyarbakır – Nusaybin – Musul – Kerkük güzergâhına sahiptir. Bağdat ve İstanbul arası 455 saatte kat edilmekteydi.

<sup>302</sup> Cengiz Orhonlu, "Kervan ve Kervan Yolları", *Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*, (Derleyen: Salih Özbaran), İzmir, 1984, s.144.

<sup>303</sup> Yusuf Halaçoğlu, "Klasik Dönemde Osmanlılarda Haberleşme ve Yol Sistemi", *Çağını Yakalayan Osmanlı! – Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, (Editörler: Ekmelettin İhsanoğlu, Mustafa Kaçar) IRCICA, İstanbul, 1995., s.16.

<sup>304</sup> Rıza Bozkurt, "Osmanlı İmparatorluğu Döneminde Ülkenin Harekât Bakımından Bölgelere Ayrılması, İkmâl ve İlaş İşleri, Haberleşme Sistemleri", *Askeri Tarih Bülteni*, Genelkurmay ATASE Yayınları, Yıl: 13, S. 25, Ağustos 1988, s. 1; Pars Tuğlacı, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Kollar Ulak ve İlaş Menzilleri*, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1966, s.2.

Bu güzergâh kapsamındaki Üsküdar – Hereke – Kocaeli – Eskişehir – Bolvadin - Akşehir - Konya - Ulukışla – Adana – İskenderun – Antakya – Halep – Hama – Humus - Şam, Şam’dan Kudüs - Kahire ve yine Şam’dan Medine – Mekke – Sana’ya uzanan yol Osmanlı’nın bu bölgelerde yapılan savaşlarda kullandığı stratejik yoldur.

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

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

Rumeli’deki sol kol güzergâhı, İstanbul – Tekirdağ – Malkara – Firecik – Dimetoka – Gümölcine – Praviste – Lankaza – Yenişehir - İzdin yönüyle İskefe’ye ve Gördüs’e uzanıyordu. O dönemde İstanbul - Gördüs arası 94 saatte kat ediliyordu. Bu güzergâh kapsamında bulunan İstanbul – Silivri – Tekirdağ – Keşan – Ferecik – Gümölcine – Serez – Selanik – Yenişehir - Atina yolu genellikle Yunan ve Venedik savaşlarında kullanılmış olan stratejik yoldur. Rumeli’deki orta kol güzergâhı, İstanbul – Silivri – Edirne – Filibe Sofya – Nis - Yagodima üzerinden Belgrad’a uzanmaktaydı. İstanbul - Belgrad arası 173 saat süren bir yolculuk gerektiriyordu. Bu güzergâh kapsamında olan İstanbul – Silivri – Çorlu – Lüleburgaz – Babaeski – Edirne – Filibe – Sofya – Nis – Belgrad – Esek - Viyana;

Filibe'den sonra Samakof – Köstendil - Üsküp; Üsküp'ten kuzeye Saraybosna ve batıya İskodra'ya uzanan yollar genellikle Avusturya ve Macaristan savaşlarında kullanmış olan stratejik güzergâhtır.

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

1. İstanbul – İzmit – Bolu – Gerede – Çerkes – Tosya – Osmancık – Merzifon –Amasya – Tokat; buradan,

a. Tokat – Niksar – Erzincan – Erzurum

b. Tokat – Sivas – Erzincan - Erzurum

c. Tokat – Sivas – Malatya – Diyarbakır - Bağdat

2. İstanbul – İznik – Geyve – Göynük – Beypazarı – Ankara – Kırşehir – Kayseri - Sivas ve Ankara – Yozgat – Akdağmadeni – Sivas

3. İstanbul – Bursa – Eskişehir – Akşehir – Konya – Ereğli – Adana – Antakya –Halep (Bu yolun Eskişehir'den sonra Kütahya-Afyon-Akşehir bağlantısı da vardı. )

4. İstanbul – Kütahya – Afyonkarahisar – Isparta – Antalya – Alaiye

5. İstanbul - Bursa - Balıkesir - Akhisar - Manisa – İzmir

6. Trabzon – Gümüşhane – Bayburt – Erzurum

7. İzmir – Alaşehir – Uşak – Afyonkarahisar

8. İzmir – Afyon – Cihanbeyli – Koçhisar – Kırşehir – Kayseri – Sivas – Erzurum – Azerbaycan. Bu ana doğrultular, ikinci derece yollarla kaza ve kentlere bağlanıyordu<sup>305</sup>.

İstanbul'un at yürüyüşü ile bazı merkezlere uzaklığına baktığımızda, Adana'ya 189, Antakya'ya 226, Antalya'ya 120, İzmir'e 141, Sivas'a 183, Diyarbakır'a 275, Nusaybin'e 327, Ankara'ya 92, Kayseri'ye 152, Erzurum'a 281, Kars'a 302, Van'a 342 ve Trabzon'a 252 saat idi<sup>306</sup>.

<sup>305</sup> E. As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları...*, s.30 - 31.

<sup>306</sup> Yusuf Halaçoğlu, "Anadolu – Ulaşım ve Yol Sistemi", *T.D.V. İslam Ansiklopedisi*, C.3., İstanbul, 1991., s.127.

### **Kuruluştan Tanzimat'a Kadar Osmanlı İmparatorluğu'nda Karayolu Ulaşımı İle İlgili Kuruluşlar**

Osmanlı, karayollarını büyük bir ekseriyetle askeri amaçlarla, yapmışlardır. Anadolu'da daha önceki dönemde açılan yollardan da yararlanılmıştır. Yalnız bunlara gerektiği ölçüde bakılamaması, fütûhat doğrultusunda yeni yolların açılmasını ya da esaslı onarımların yapılmasını gerektiriyordu. Bu da çok kapsamlı bir teşkilatın varlığını gerekli kılıyordu. Osmanlı teşkilat ve devlet kurumları incelenirken, bunların kökenleri ilk bakışta oldukça karmaşık görünmektedir. Osmanlılar, etkilendikleri ya da egemenlikleri altına aldıkları toplumların kanun ve teşkilatlarından, kendi anlayış ve yöntemlerine uygun olanlarını almışlar, kendine has özelliklerle birleştirip bir sentez ortaya koymuşlardır<sup>307</sup>. Bunun yanında fethedilen yerlerin daha önceki hukuk kurallarını kimi zaman aynen sürdürmüşlerdir. Diğer devletlerden geçen töre ve kanunnameleri kullanmışlardır. Bu anlamda, Akkoyunlu Hükümdarı Uzun Hasan'a Ait kanunlar, Memlûklü Sultanı Kayıtbay'ın kanunları ve Dulkadiroğlu Alaaddin Bey'e ait kanunlar sayılabilir<sup>308</sup>. Balkan Devletlerindeki yol teşkilatlarından, kendi bünyelerine uygun olanları alıp, Osmanlı sistemi içerisinde uyguladıkları görülmüştür<sup>309</sup>.

Osmanlı İmparatorluğu'nda Tanzimat öncesinde de sonrasında da, karayolları iki sınıfa ayrılmaktaydı:

1 – Turuk – ı Umumiye

2 – Turuk – ı Hususiye

Tanzimat öncesinde, bunlardan birincisi devlet tarafından, ikincisi ise tımar ve zeamet sahipleri ve hayır, hasenat sahipleri tarafından yaptırılırdı. Turuk-ı Umumiye, aynı zamanda askeri seferler için gerekli yollardan olduğu için ordu içinde de “*müsellimler, yörükler, beşliler*” gibi isimler altında, diğer hizmetlerden muaf tutularak görevleri sadece yol açmak, tamir etmek, hendek kazmaktan ibaret olan asker bölükleri vardı. Devletin ilk yıllarında yol yapımı için herhangi bir vergi alınması söz konusu değilken, ülke sınırları genişleyip yol, köprü yapım ve güvenliğine ilişkin hizmetler artınca yol için konan vergilerin yanısıra, bazı yerlerde bedeni yükümlülük getirildi<sup>310</sup>.

<sup>307</sup> B.İ.B. K.G.M, *Karayolları Tarihi...*, s.44.

<sup>308</sup> C. Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Derbent Teşkilatı...*, s.17.

<sup>309</sup> B.B.K.G.M, *Cumhuriyetin 50. Yılında Karayollarımız...*, s.15.

<sup>310</sup> B.İ.B. K.G.M, *Karayolları Tarihi...*, s.44.

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

1 – Yol ve geçit güvenliği sağlayan, bir çeşit kır jandarması şeklinde çalışan ve aynı zamanda gerekli yerlerde yolun bakım ve onarımını yapan derbentçiler ve benzerleri,

2 – Yol yapan kaldırımcılar

3 – Yol ağlarını büyük suların kestiği yerlerde – köprü yapılamayan yerlerde – her çeşit geçidi sağlayan gemiciler

4 – Köprücüler olarak sayabiliriz<sup>311</sup>.

### Derbent Teşkilatı

Derbend Farsça Der (geçit) ve bend (tutma) kelimelerinden meydana gelmiş olup, engel, geçit, boğaz, set, sınır bölgeleri, dağlar arasında güçlüklerle geçilen istihkam mevkileri için kullanılmıştır<sup>312</sup>. Kelimenin Türkçe karşılığı *belen*'dir. Osmanlıca *Derbend* manasına gelen “*Dîdeban*” kelimesi de geçmektedir. Yine Filistin ve Suriye taraflarında “*Derek*” ve “*Madik*”de aynı anlamda kullanılır<sup>313</sup>.

Orhan Bey (1324-1362) zamanından başlayarak yol için bir örgütlenmeden söz ediliyorsa da, tam anlamıyla örgütlü bir kuruluş olarak derbentlere, kesin kayıtlarla II. Murad (1421-1451) ve Fatih Sultan Mehmet (1451 – 1481) dönemlerinden itibaren *tahrir defterleri*'nde rastlamaktayız<sup>314</sup>.

Derbent müesseseleri, dört tarafı duvarlarla çevrili küçük kale görünümünde olup yanında han, cami, okul ile dükkanlar bulunurdu. Yol ve ticaret güvenliği için yapılan bu tesisler, genellikle kavşak noktalarında ve merkezi özelliğe sahip yerlerde kurulurlardı. Bu özelliğinden dolayı derbendçi olarak kaydedilen köy ahalisi, derbentin önem ve özelliğine göre bazı vergilerden veya tamamından muaf tutulmuştur. Derbendçi olarak görevlendirilen köylüler ise yolun, kendi köylerine yakın olan belli bir

<sup>311</sup> İ. İltis, *Türkiye Karayollarının Tarihsel Gelişimi...* s.31.

<sup>312</sup> Yusuf Halaçoğlu, “Derbend”, *T.D.V. İslam Ansiklopedisi*, C.9., İstanbul, 1994., s.162.; C. Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Derbent...*, s.9.

<sup>313</sup> Yusuf Halaçoğlu, *XIV. – XVII. Yüzyıllarda Osmanlılarda Devlet Teşkilatı ve Sosyal Yapı*, T.T.K Yayınları, Ankara, 2007, s.173.

<sup>314</sup> C. Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Derbent Teşkilatı...*, s.18.

kesiminden sorumlu tutulmuşlardır. Derbendler, bölge ile yol emniyetinin sağlanması bakımından önemli birer tesis oldukları gibi ıssız yerlerin şenlendirilmesi için de birer iskan aracı olarak kullanılmışlardır<sup>315</sup>.

Bu amaçla kullanılan derbendleri hukuki anlamda iki kısma ayırmak gerekir:

Bunlardan ilki “Yurdruk” ve “Ocaklık” şeklinde tımar yolu ile tasarruf olunan derbendler; ikincisi de muafiyet usulü ile görevlendirilmiş, tehlikeli yerlere yerleştirilmiş veya memur edilmiş olan halkın güvenliği ile görevli oldukları derbendlerdir ki bunlar, genellikle vakıf ve has toprakları üzerinde veya kimsenin tasarrufunda olmayan yerlerde bulunmuşlardır<sup>316</sup>.

Osmanlı Devleti, ulaşım ve ticaret bakımından önemli olan yolların kavşak noktaları ile dağların geçit verdiği yerlerin güvenliğini derbendçiler vasıtasıyla sağlamıştır. Osmanlı arşiv belgelerinden anlaşılabileceği üzere tüccar ve diğer yolcular için tehlike arz eden bir yerin derbend olabilmesi için korkulu, tehlikeli ve sık sık eşkiya baskınlarına uğrayan bir bölge olması gerekmektedir. İnceleme ve araştırmadan sonra derbend olmasına karar verilen yerlere, yakın köy ve kasaba halkı veya oraya yerleştirilenler geçitlerdeki yol güvenliğini sağlamışlardır. Derbendin korunabilmesi için çevre köy ve kasaba halkının bir kısmı veya tamamı, derbendin önemine göre derbendçi olarak görevlendirilmiştir. Bu göreve karşılık derbendçiler ise arazi vergi tahsisi ve diğer yükümlülüklerden muaf tutulmuşlardır<sup>317</sup>.

Derbendciler büyük ticaret yollarının bulunduğu tehlikeli yerlerde gelip geçen kervanlardan “geçit akçası” adı verilen bir vergi alırlardı. Geçen her sürüden koyun başına alınan bu vergi, ayrıca tüccar denklelerinden alınmakta olup derbendciler için önemli bir gelir kaynağı teşkil etmekteydi<sup>318</sup>. Derbendçiler, bulundukları yerin güvenliğini sağlamakla birlikte ihtiyaç halinde rehber olarak da yolculara hizmet etmişlerdir. Ayrıca bölgelerindeki yolcu veya kervanlardan birinin malı kaybolduğu veya eşkiya baskınına uğradığı zaman bu malı kendileri ödemek durumunda kalmışlardır. Bu durum ise, devlet tarafından kendilerine verilen derbendçilik beratında şart olarak yer almıştır<sup>319</sup>.

<sup>315</sup> U.B.P.T.T.G.M., *Geçmişten Günümüze Posta...*, s. 108.

<sup>316</sup> Y. Halaçoğlu, XIV. – XVII. Yüzyıllarda Osmanlılarda Devlet Teşkilatı ve Sosyal Yapı..., s.174.

<sup>317</sup> U.B.P.T.T.G.M., *Geçmişten Günümüze Posta...*, s. 108.

<sup>318</sup> Y. Halaçoğlu, XIV. – XVII. Yüzyıllarda Osmanlılarda Devlet Teşkilatı ve Sosyal Yapı..., s.178.

<sup>319</sup> U.B.P.T.T.G.M., *Geçmişten Günümüze Posta...*, s. 108.



Derbendçiler, nöbetleşe çalışmışlardır. Özellikle güvenli olmayan yerlerde sürekli nöbetçiler bulundurulmuş, bu nedenle nöbetçiler için kulübeler inşa edilmiştir. Ayrıca bir tehlikeyi bir derbendden diğerine haber vermek için “*Derbend Davulu*” adı verilen bir davul kullanılmıştır<sup>320</sup>.

Derbentleri dört grup halinde inceleyebiliriz:

1 – Derbent Niteliğindeki Kaleler: Önemli geçit ve kavşaklarda ve tehlikeli yerlerde kurulan kaleler derbent niteliğinde idi. Fırat kenarındaki Caber Kalesi, Ceyhan Nehri üzerindeki Misis, böyle derbentlendendi. Sınırlarda da böyle derbentler yapılmış ve sonradan kale haline getirilmişlerdir. Hac yolu boyunca bu tip kaleler dizisi görülmektedir. Hacı kervanlarının korunması için yol üzerinde bulunan köylerden gerekli görülenlerin ahalisi derbentçi yazılıyordu. Bazı derbent yerleri, önemlerinden ötürü, varlıklı kimselerce tahkim ediliyordu. Güneyde Hac yolunda önemli kavşakta bulunan Payas, Sokollu Mehmet Paşa tarafından kendi parasıyla küçük bir şehir haline getirildi. Payas’ta Evliya Çelebi zamanında 850 hane vardı. Kasaba halkı görevi birlikte ifa ediyordu. Tehlikeli sahil şeritlerinde de avarız-ı divaniye ve tekalif-i örfiyeden muaf olmak üzere halkın gözcülük yaptığı da görülmüyordu<sup>321</sup>.

2 – Büyük Vakıf Şeklindeki Derbentler: İşlenmeyen toprakları işlemek üzere büyük vakıflar kuruluyor, ıssız yerleri şenlendiriyorlardı. Kurulan vakıflarla oluşan önemli yer ve kavşaklardaki kentlerden Konya’nın Karapınar’ı, Çukurova’nın kapısı olan Kurdkulağı (Misis), 1639’da Sadrazam Mustafa Paşa’nın Sivas’ta, Feyzullah Paşa’nın Deliklitaş’ta yaptırdıkları tesisler bu cinstendi<sup>322</sup>.

3 – Köprü Yerlerinde Bulunan Derbentler: Köprüler birçok yerde yolları kontrol edecek şekilde bulunduklarından, Derbent durumunda idiler. Köprülerin onarımı kadar korunması da gerekli olduğundan, köprücüler aynı zamanda derbentçi de oluyorlardı. Torul kazası Sürmene Köyü halkı, Gümüşhane Suyu ile Kafırdağı arasındaki beş köprünün köprücülerini olup, aynı zamanda buraların derbentçileri idiler<sup>323</sup>.

<sup>320</sup> Y. Halaçoğlu, “Derbend”..., s.163.

<sup>321</sup> C. Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğu’nda Derbent Teşkilatı*..., s.25 – 28.

<sup>322</sup> B. B., *Bayındırlıkta 60 yıl*..., s.17.; U.B.PTT G. M., *Geçmişten Günümüze Posta*..., s. 113.; C. Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğu’nda Derbent Teşkilatı*..., s.27 – 28.

<sup>323</sup> C. Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğu’nda Derbent Teşkilatı*..., s.32.

4 – Han ve Kervansarayların Derbent Olarak Kullanılması: Anadolu Selçuklu kervansarayları ile tek başına bağımsız olarak kurulan Osmanlı hanlarının bu amaç doğrultusunda kullanıldığı bilinmektedir. Kervansaray ve hanların muhafızları, korunmaları için mahalli bir düzen vardı. Bir derbendin sınırları içinde kurulmuş olan han ve kervansarayın güvenliği o derbendin derbendcilerinin sorumluluğu altındaydı. XVII. yüzyılda Sadrazam Hüsrev Paşa Tatvan ile Bitlis arasında bulunan Rahva düzlüğünde iki kervansaray, bir hamam, bir zaviye, mescit ve on adet dükkan inşa ettirmiş ve bölgeyi bayındır hale getirmiştir. Buraya 30 hane sürgün usulü getirtilerek yerleştirilmişti<sup>324</sup>.

### Derbent Teşkilatına Dahil Olan Sınıflar

Askeri nitelikli derbendlerde başbuğ, sol kol ağası, bölükbaşı, sağ kol ağası, zabitan ve neferlerden oluşan bir hizmetliler grubu bulunmuş, askeri kuvvetlerin bulunmadığı derbendlerde ise han ağası, veya derbend ağası, derbendçi başı, derbendçi bölükbaşı unvanlarını taşıyan kimseler görev yapmıştır. XVIII. ve XIX. yüzyıllarda ise derbendlerin sevk ve idaresi *derbendat nazırı* veya *derbendat başbuğu* adını taşıyan kimselerin yetkisine bırakılmıştı. Derbendçi başı ise, derbendin sevk ve idaresinden doğrudan doğruya sorumlu olup, bu makama derbenddeki derbendçiler arasından sözü geçen, güvenilir biri tayin edilmiştir. Derbendçi başı ayrıca, derbend hizmetinin aksamamasını temin etmek, bir derbenden başka bir yere giden derbendçileri tekrar yerine getirmek, nöbetlerine gelmeyenleri tespit edip nöbetlerine gelmelerini sağlamak gibi vazifeleri de yerine getirmiştir. Bu hususlarda ihmalleri görülenler azledilirlerdi. Derbendçi başılar bazen “*Serdar*” olarak da isimlendirilmişlerdir<sup>325</sup>.

Osmanlı teşkilat ve müesseselerinin tarihi incelendiğinde, o dönem içerisindeki tahrir defterlerinin kaynaklarında derbend teşkilatına ait olan alt sınıflardan sıkça söz edildiği görülmektedir. Buna göre derbend teşkilatına dahil olan sınıfları şu şekilde sıralamak mümkündür<sup>326</sup>.

<sup>324</sup> U.B.P.T.T.G.M., *Geçmişten Günümüze Posta...*, s. 113.; C. Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Derbent Teşkilatı...*, s.29 – 31.

<sup>325</sup> Y. Halaçoğlu, XIV. – XVII. Yüzyıllarda Osmanlılarda Devlet Teşkilatı ve Sosyal Yapı..., s.176.

<sup>326</sup> U.B.P.T.T.G.M., *Geçmişten Günümüze Posta...*, s. 114.

### Beldarlar

“Bel” kelimesinin yüksek iki dağın iki zirvesi arasındaki kısım veya alçak geçit ve boğaz anlamlarına geldiği bilinmektedir. Buna göre beldar, bir dağın geçit ve boğazını tutan, muhafaza eden kimse demektir<sup>327</sup>. Beldarlar, derbendçilerden farklı olarak bir maaş ve ücret karşılığı çalışıyorlardı<sup>328</sup>. Bunlara ödenen maaşlar halktan alınmıştır<sup>329</sup>. Savaş zamanlarında top çekmek, gereken yerleri kazmak ve geri güvenliği sağlamak gibi ordunun geri hizmetlerinde kullanılmışlardır. Hepsinin başına da vilayetten bir ağa tayin edilmiştir<sup>330</sup>.

### Martoloslar

Bazı kaynaklarda martoloz, martiloz v.b şekillerde yazılan kelime, Bizans İmparatorluğu’nda milis kuvvetinin adı olan armatolos veya amartolosa bağlanır. Osmanlı askeri grupları içine ne zaman girdiği bilinmemekle birlikte bunun erken bir tarihte gerçekleştiği kabul edilir<sup>331</sup>. Osman ve Orhan Bey zamanında mevcut olduklarına dair kayıtlar bulunan martoloslar’ın XV. Yüzyıl başlarında teşkilatlandırıldığı anlaşılmaktadır. Sınır boylarında kale muhafızlığı ile derbent ve geçitlerde bekçilik görevlerini yaparlardı. Kanuni zamanında yalnız sınır boylarında değil, gerilerde de görev yapıyorlardı<sup>332</sup>.

Martolosların bir kısmı derbendci gibi çalışmalarının yanı sıra maden işlerinde kullanılmışlardır. Bu, fiilen maden üretiminde çalışmak şeklinde olmamakla birlikte madenleri her türlü tehlikeden koruma hizmeti şeklinde olmuştur.

Martolosların maaşları bulundukları bölgenin vergisinden ödenmiş ancak ödemenin normal gelirle olmadığı zamanlarda halktan para toplanarak karşılanmıştır<sup>333</sup>.

Bu sınıfın zabiteleri ve özellikle başkumandan sayılan ağaları Müslüman ahali içinde belirlenen kişilerden görevlendirilmiştir. Martolosluk başlangıçta yalnız Rumlara mahsus iken sonraları diğer hristiyan tebaya da bu hak tanınmıştır. Hatta

<sup>327</sup> B. B., *Bayındırlıkta 60 yıl...*, s.18.

<sup>328</sup> Y. Halaçoğlu, XIV. – XVII. Yüzyıllarda Osmanlılarda Devlet Teşkilatı ve Sosyal Yapı..., s.176.

<sup>329</sup> Ziya Kazıcı, *Osmanlıda Vergi Sistemi*, Bilge Yayıncılık, İstanbul, 2005, s.209

<sup>330</sup> C. Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğu’nda Derbent Teşkilatı...*, s.83 – 84.

<sup>331</sup> Abdulkadir Özcan, “Martolos”, *T.D.V. İslam Ansiklopedisi*, C.28.,Ankara, 2003., s.64.

<sup>332</sup> C. Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğu’nda Derbent Teşkilatı...*, s.85.

<sup>333</sup> U.B.P.T.T.G.M., *Geçmişten Günümüze Posta...*,s. 114.

Bosna hudut kalelerinde görevli martoloslar daha sonra tamamen Müslüman oldukları halde “Martulosan” olarak anılmışlardır<sup>334</sup>.

### **Pandorlar**

Sözcük anlamı Hırvatça “*ücretli asker*”, “muhafız” demek olan pandorlara XVII. yüzyıldan itibaren rastlamaktayız<sup>335</sup>. Ücretli derbentci olarak yerli halktan seçilen jandarma görevlisi (zaptiye neferi) kimliğinde idiler<sup>336</sup>.

Pandorlar görevlendirildikleri bölgeler itibariyle Martoloslardan ayrılırlar. Martoloslar daha çok Tuna Nehri çevresi ile Trakya, Makedonya, Teselya bölgesinde bulunurlardı. Pandorlar ise Sırpların yerleştikleri bölgelerin zabıta görevlisi konumundaydılar<sup>337</sup>.

Her Pandorlukta, mahallinden seçilmiş ve vilayetçe onaylanmış bir pandorbaşı bulunurdu. Pandorlar Hıristiyan olmakla birlikte başlarına tayin edilmiş olan kimse Müslüman idi. Pandorbaşılar, kendini halka kabul ettiren tanınmış savaşçı ailelerden oluşuyordu. Pandorbaşını halkın kabul etmesi ve kadının da onaylaması gerekiyordu<sup>338</sup>.

### **Gece bekçileri**

Yazılı belgelerde ilk defa olarak 7 Ekim 1567 de geçmekte olan “*Derbent bekçileri*” de ücretli hizmet erbabındandı.

Martolos ve pandorlar 1722 de kaldırılarak yerine bekçi ve muhafazacı isimleri ile anılan bahis konusu olan teşkilat kurulmuştu. Bu teşkilâta rağmen pandor ve martoloslar varlıklarını korumuşlar, geçit bekçileri de aynı şekilde yaygın olmamakla beraber bunların yanı sıra bulunmuşlardı<sup>339</sup>.

<sup>334</sup> U.B.P.T.T.G.M., *Geçmişten Günümüze Posta...*, s. 115.

<sup>335</sup> C. Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Derbent Teşkilatı...*, s.96.

<sup>336</sup> Y. Halaçoğlu, XIV. – XVII. Yüzyıllarda Osmanlılarda Devlet Teşkilatı ve Sosyal Yapı..., s.176.; U.B.P.T.T.G.M., *Geçmişten Günümüze Posta...*, s. 115.

<sup>337</sup> U.B.P.T.T.G.M., *Geçmişten Günümüze Posta...*, s. 115.

<sup>338</sup> İ. İltar, *Türkiye Karayollarının Tarihsel Gelişimi...* s.34.

<sup>339</sup> C. Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Derbent Teşkilatı...*, s.99 – 100.;

Kaldırımcı deyimi, bugün kullanılan anlamında yalnızca kaldırım yapanların değil, yolun tümünü birden yapanların adıydı. Yaya kaldırımı ile arabaların geçtiği yerin ayrımı, XIX. yüzyılda ortaya çıkmıştır. 1850’den sonra ise artık “yaya kaldırımı” şeklinde kullanılır olmuştur.

### Kaldırımcılık

Kaldırımı yapan esnafın adı olan kaldırımcı, bugün kullandığımız anlamda yalnız yaya kaldırımını değil, yolun tümünü birden yapan kimselerin adı idi. Yaya kaldırımı ile araçların geçtiği yerin ayrımı XIX. yüzyılda ortaya çıkmıştır. 1850’den sonra kaldırım sözcüğü artık yaya kaldırımı şeklinde kullanır olmuş fakat kaldırım ya da yol yapan kimselere yine kaldırımcı denmeğe devam edilmiştir<sup>340</sup>. Kaldırım kelimesi Türkçe bir sözcüktür. Fakat bazı yabancı yazarlar *kaldırım* kelimesinin Rumca *iyi yol* anlamındaki *kalos dromos*’tan geldiğini ileri sürmüşlerdir<sup>341</sup>.

Kaldırımcılık, doğrudan doğruya yolla ilgili bir meslek örgütüdür. Kaldırımcılar, her büyük şehirde Mimarbaşı’nın emri ve denetimi altında idiler. Ayrıca başlarında kaldırımcılar kethüdası vardı. Kethüdalar kaldırımcılar içinden seçilirdi. En büyük kaldırımcı esnaf topluluğu İstanbul’da bulunuyordu. Başka yerlerde yol yapımı için ihtiyaç duyulduğunda bu yerlere İstanbul’dan gönderiliyordu. Kaldırımcılar bazen değişik isimler altında zikredilmişlerdir. XVIII: yüzyıl başlarında düzenlenmiş bir inşaat defterinde “*taş fereşciyan*” yani *taş döşeyicileri* olarak geçmiştir<sup>342</sup>.

Kaldırımcılar daha çok Rumeli Arnavutluk bölgesinden ve çoğunlukla Avlonya ve Arnavut Belgrat’ından gelmekte idiler. Bu bakımdan kaldırımcı esnafının çoğunluğu Arnavut asıllıydı ve bu durum son dönemlere kadar böyle devam etmiştir. Kaldırımcılar mevsimlik işçi olarak İstanbul’da bulunurlar ve işleri bittikten sonra memleketlerine dönerlerdi<sup>343</sup>. Aynı vergi muafiyetinden yararlanmalarına rağmen, kaldırımcıları;

<sup>340</sup> B.B.K.G.M, *Cumhuriyetin 50. Yılında Karayollarımız...*, s.21.

<sup>341</sup> Cengiz Orhonlu, “Mesleki Bir Kuruluş Olarak Kaldırımcılık ve Osmanlı Şehir Yolları Hakkında Bazı Düşünceler”, *Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*, (Derleyen: Salih Özbaran), İzmir, 1984, s.29

<sup>342</sup> C. Orhonlu, “Mesleki Bir Kuruluş Olarak Kaldırımcılık ve Osmanlı Şehir Yolları Hakkında Bazı Düşünceler”..., s.32 – 33.

<sup>343</sup> C. Orhonlu, “Mesleki Bir Kuruluş Olarak Kaldırımcılık ve Osmanlı Şehir Yolları Hakkında Bazı Düşünceler ...”, s.34.

derbentçiler, gemiciler ve köprücülerden ayıran en büyük fark, bu grubun yaşadıkları şehir ve kasabalardan ancak yol yapılması gereken zamanlarda ayrılıyor olmasıydı<sup>344</sup>.

Yol yapım çalışmaları, barışta ve savaşta olmak üzere iki tür yapılıyordu. Savaş hazırlıkları sırasında, ordunun geçeceği yollar için de çalışmalar yapılırdı. Bu hazırlıklar, yurt içi ekonomik hareketleri de artıran bir fırsattı. Ordu cepheye hareket etmeden önce kullanılacak yolların durumları incelenir, gerekli yerlere yalnızca kaldırımlar değil, ordunun ve o bölgenin işe yarar tüm elemanları seferber edilirdi<sup>345</sup>.

Barış zamanındaki kaldırımcıların çalışmaları vakıflar yoluyla ve genellikle şehir içlerinde oluyordu. Şehir içlerinde dükkan sahibi esnaf da yol çalışmalarının finansmanına katılıyordu. Hac yolu da önemli idi. Şehir içlerinde yol yapımı için “*ihtisab nezareti*” tarafından yürütülürken, 1831’de kurulan “*Ebniye-i Hassa Müdürlüğü*” bu işleri üstlendi. İstanbul’da yol işleri ile uğraşan “kaldırım müdürlüğü” kuruldu. 1866’da Nâfia Nezareti’ne bağlı “*Islah-ı Turuk Komisyonu*” adıyla bir komisyon kurulmuş daha sonra 1868’de bu komisyonun görevleri şehremaneti idaresine devredilmiştir<sup>346</sup>.

### Gemiciler

Gemicilik denen hizmet, karayolu ulaşımının kesintiye uğramadan devamını sağlayan bir hizmet çeşidi idi. Deniz gemiciliği ile ilgisi yoktu. Nehir ve ırmaklarda köprü yapımına elverişli olmayan ya da tehlikeli ve büyük sulardan karayolu geçişini sağlamak üzere görev sorumluluğunu taşıyan bir meslek teşkilatıydı. Gemicilik deyimi, XIX. yüzyıldan sonra “*kayıkçılık*” şekline dönüşmüştür<sup>347</sup>.

Osmanlı’da gemiciliğin başlangıcı XIV. yüzyılın ikinci yarısı olarak bilinmektedir. Kocaeli sancağının Gebze nahiyesinde Orhan Bey’in kurduğu gemi vakfını, orada bulunan gemiciler köyü işletmekte idi. Böylece Osmanlı İmparatorluğu’nun daha başlangıcında gemicilerin varlığı saptanmış olmaktadır<sup>348</sup>.

<sup>344</sup> E. As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları...*, s.35.

<sup>345</sup> B. B., *Bayındırlıkta 60 yıl...*, s.21.

<sup>346</sup> İ. İltar, *Türkiye Karayollarının Tarihsel Gelişimi...* s.38 – 39.

<sup>347</sup> Cengiz Orhonlu, “Nehir Gemiciliği”, *Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*, (Derleyen: Salih Özbaran), İzmir, 1984, s.104.

<sup>348</sup> B.B.K.G.M, *Cumhuriyetin 50. Yılında Karayollarımız...*, s.20.

Altınordu Devleti’nde de varlığı bilenen ve Osmanlı vesikalarında gemicilik olarak ifade edilen hizmet şekli “*derbent adeti*” diye nitelendirilen vergi nizamına bağlıydı<sup>349</sup>.

Osmanlı İmparatorluğu’nda köprüsüz sulardan geçiş, üç şekilde sağlanmaktaydı:

1 – Devrin ileri gelenleri tarafından vakfedilmiş bulunan kayıklarla halkın parasız olarak geçirilmesi.

2 – Bazı yerlerde Sancakbeyi ve diğer memurlar için bir nevi gelir temin amacıyla halkı ücret karşılığında geçirme

3 – Fırat ve Tuna gibi büyük nehirlerde hükümetin kurduğu ve çoğunlukla askeri gaye için kullanılan nehir donanmalarıyla geçiş<sup>350</sup>.

Osmanlı İmparatorluğu’nun kuruluşu sırasında, birinci tip geçiş sağlanmasına önem verilirken daha sonra yoğunlaşan trafiğin etkisi ve fırsatçıların çabasıyla gelir kaynağı haline getirilmiş ve nehir geçişlerinde para alınmıştır<sup>351</sup>. Bazı nehirlerde geçişlerin paralı olacağına dair kanunnamelerde bulunmaktadır. 1540 tarihli Bozulus kanunnamesi ile Murat Suyu’ndan gemi ile geçişlerden para alınması için sancakbeyine yetki verilmiştir<sup>352</sup>.

Bu hizmet sektöründe çalışanlar öldükten sonra, yerlerine erkek çocukları geçebilmekteydi. Fakat bunun için berat alınması şartı bulunmakta ve erkek evladın babasının yerini doldurabileceğini tanıklarla ispatlaması gerekiyordu<sup>353</sup>.

Gemicilik yani sonraki dönemlerde ki ismiyle kayıkçılık Cumhuriyet döneminde de uzun süre kullanılmıştır<sup>354</sup>.

### **Köprücüler**

Köprücülük, köprülerin korunması, bakım ve onarımı ile ilgili bir kuruluştur. Köprücüler, köprüleri yapan teknisyenlerdi ve köprüleri gözetmek, “*meremmet etmek*”

<sup>349</sup> C. Orhonlu, “Nehir Gemiciliği”..., s.105.

<sup>350</sup> C. Orhonlu, “Nehir Gemiciliği”..., s.105.

<sup>351</sup> B. B., *Bayındırlıkta 60 yıl...*, s.20.

<sup>352</sup> C.Orhonlu, “Nehir Gemiciliği”..., s.106.

<sup>353</sup> İ. İltar, *Türkiye Karayollarının Tarihsel Gelişimi...* s.37.

<sup>354</sup> Gemicilik hizmet sektörünün devamı sayılabilecek ulaşım hizmetleri feribot denilen araçlarla günümüzde, Türkiye’nin bazı bölgelerinde hala devam etmektedir. Buna örnek olarak; Elazığ ile Elazığ’ın İlçesi Ağın, Elazığ ile Tunceli Pertek ve Elazığ ile Tunceli Çemişgezek karayolları ulaştırması feribotlarla sağlanmaktadır.

üzere kaydolanlara köprücü deniyordu. Bu hizmeti görenler için bazen köprücü yerine meremmetçi sözcüğünün kullanıldığı da görülmektedir<sup>355</sup>.

Yıkılan köprülerin yeniden yapılması koşuluyla köprücülüğe atanan kimselerin varlığı da biliniyordu. Köprücülerin, yaptıkları hizmete karşılık bazı vergilerden muafiyetleri devletçe kabul ediliyordu. Bu hizmete genellikle halktan çok talep geliyordu. Yine de işin ehline verilmesine çalışılıyor, din ayrımı da gözetilmiyordu. Tüm bir köyün köprücü olduğu ve bölgenin birden çok köprüsünden sorumlu oldukları da oluyordu. Köprücüler içinde ölenler olursa, kadrolar onların oğullarıyla tamamlanıyordu. İstemezse bir başkası atanırdı. Köprücülere bu işlerle görevlendirildiklerini kanıtlayan “berat” veriliyordu. Beratlar, her padişah değişikliğinden sonra yenilenirdi<sup>356</sup>.

Köprülere nezaret eden, tamir eden köprücülerin başında biri bulunurdu, bu kişiye “köprücü-başı” veya “ser-köprücüyan” denilirdi. “Köprü ağası” deyimini de kullanılmıştır. Kimi zaman nazır kelimesi de kullanılırdı<sup>357</sup>.

Köprüler iki yolla yapılıyordu:

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

Trafiğin yoğun olduğu kesimlerde, köprü ihtiyacı halk tarafından duyuluyorsa, bu dileklerini toplu halde kadiya iletirler, o da bu ihtiyaçları üst mercilere bildirirdi<sup>358</sup>.

Zamanla bu kuruluş bozulmuş ve kontrol edilmez bir hale gelmiştir. Köprücülük, Tanzimat’tan sonra kamu hizmetlerinin tümüyle devlete geçmesi sonucu aşamalı bir uygulama ile ortadan kaldırılmıştır<sup>359</sup>.

### **Menzil Teşkilatı**

Menzil kelimesi Arapça kökenli olup, genel anlamda ev, konak, bir günlük yol, dinlenmek amacıyla durulan yer, iki konak arasındaki uzaklık, kervanların ve posta

<sup>355</sup> Cengiz Orhonlu, “Köprücülük”, *Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*, (Derleyen: Salih Özbaran), İzmir, 1984, s.70 – 71.

<sup>356</sup> B.B.K.G.M, *Cumhuriyetin 50. Yılında Karayollarımız...*, s.19.

<sup>357</sup> C. Orhonlu, “Köprücülük” ...,s.75.

<sup>358</sup> C. Orhonlu, “Köprücülük” ...,s.71.

<sup>359</sup> C. Orhonlu, “Köprücülük” ...,s.76.



tatarlarının indikleri yahut at değiştirdikleri yahut geceyi geçirmek üzere konakladıkları mahal, bir konaklık yol, anlamlarına gelmektedir. Osmanlılarda daha çok resmi haberleşmeyi sağlayan posta teşkilatını ifade etmektedir<sup>360</sup>.

Başka bir deyişle ordunun sefer amacıyla konakladığı yer, hacıların seyahat amacıyla yola çıkanlarının geceyi geçirdikleri yer, ticari amaçla yapılan kervan ticareti sırasında mola verilen mevkii ile “ulak” adıyla anılan posta tatarlarının at değiştirdikleri yada zorunlu hallerde kaldıkları noktalar da aynı anlamı ifade etmektedir<sup>361</sup>.

Osmanlı menzilleri ana yol güzergahları üzerinde tesis edilmiştir. Vergilerin vaktinde toplanması, asker sevki, merkezden gönderilen emirlerin istenilen yere zamanında ulaştırılması, hazinenin yani vergilerin nakledilmesi, ticari ve ekonomik faaliyetlerin hızlı ve güvenli yapılması, memurlara ihtiyaçları olan beygirlerin temini gibi v.s işlerde kullanılmıştır<sup>362</sup>.

Menzillerin bu çeşitli fonksiyonlarından şüphesiz en önemlisi askeri amaca yönelik yapmış olduğu katkıdır. Geniş topraklara sahip olan Osmanlı İmparatorluğu ordunun sevki ve iâşe temini gibi konularda menzillerden büyük faydalar elde etmiştir. Nitekim özellikle Batı’da hemen ardından Doğu’da giriştiği seferlerde sağladığı başarısı bu menzillerin iyi işlemesiyle doğru orantılı olmuştur<sup>363</sup>. Gerçektende mevcudu yüz elli – iki yüz bine ulaşan Osmanlı Ordularının büyük bir zafer kazanmasının ana nedenlerini, iyi eğitilmiş askerlere sahip olmasının yanı sıra, lojistik desteğinin güçlü olmasında aramak gerekir. Bu anlamda iyi işleyen menzillerin, sürekli savaş halinde olan Osmanlı İmparatorluğu için ne denli önemli olduğunu göstermektedir<sup>364</sup>.

Menziller ordunun yiyecek ve içeceğinin temininde, resmi haberleşmede, kısmen de olsa ticari mal naklinde kullanılan ve büyük bir getirisi olan bu teşkilat, devletin diğer sistemlerinde meydana gelen aksamalarla birlikte bozulmaya başlamış,

<sup>360</sup> Yusuf Halaçoğlu, “Menzil”, *T.D.V. İslam Ansiklopedisi*, C.29.,Ankara, 2004, s.159

<sup>361</sup> U.B.P.T.T.G.M., *Geçmişten Günümüze Posta...*,s. 117.

<sup>362</sup> Hüseyin Çınar, “Osmanlı Ulak ve Menzilhane Sistemi ve XVIII. Yüzyılın İlk Yarisında Antep Menzilleri”, *Osmanlı C.3*, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 1999, s.627.

<sup>363</sup> Yusuf Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, PTT Genel Müdürlüğü, Ankara, 2002, s.17.

<sup>364</sup> Bekir Kütükoğlu, *Osmanlı İran Münasebetleri 1578 – 1590*, İstanbul, 1962, s.34; U.B.PTT G. M., *Geçmişten Günümüze Posta...*,s. 118.

çeşitli zamanlarda yapılan ıslah ve düzenlemelere rağmen en nihayetinde Posta teşkilatının kurulmasıyla menzıl teşkilatı ortadan kalkmıştır<sup>365</sup>.

### Osmanlı İmparatorluğu’nda Karayolu Sisteminin Bozulması

Askeri anlamda devlete büyük katkılarının yanında devlet hazinesine büyük getirileri olan ve Osmanlı ekonomisinin bel kemiğini oluşturan bu yollar üzerinde kurulan sistem belli bir süreç içerisinde bozulmuştur<sup>366</sup>. Bu durum, imparatorluk sistemindeki genel bozukluktan etkilenmiştir. Anadolu’daki tımar sisteminin zayıflamasıyla birlikte ortaya çıkan asayişsizlik ve düzensizlik yaşanan bozulmanın özünü oluşturan temel iç etkenlerden biridir<sup>367</sup>.

Osmanlı İmparatorluğu’nda fetihlere bağlı olarak ve ordu eliyle yapılıp onarım görmesi, fetihler döneminin kapanmasıyla birlikte, yol bakım olanaklarını yok etmiş ve yol ağları giderek zayıflamıştır<sup>368</sup>. Bunun yanında Amerika’nın keşfi, Ümit Burnu’nun bulunuşu, Süveyş Kanalı’nın açılışı gibi etmenlerde daha önce Anadolu’dan geçen uluslar arası kervan yollarının önemini yitirmesine ve ticari malların Anadolu’ya uğramadan Akdeniz’den Okyanuslara doğru kaymasına neden olmuştur<sup>369</sup>. Kervan ticaretinin çöküşünü hızlandıran diğer faktörleri de şöyle sıralamak mümkündür:

- 1 – Hükümetler ve mahalli yöneticiler tarafından hayvan talebi
- 2 – Haydutların saldırıları
- 3 – Köprü eksikliği ve yağmurdan sonraki bozuk yol şartlarıdır<sup>370</sup>.

Bu nedenlerden dolayı doğu batı doğrultusunda yol alan ana karayolu ağının önemini azaltmış ve denizyolları taşımacılığının etkinliğinin artmasına imkan vermiştir.

<sup>365</sup> Y. Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)...*, s.177 – 200.; Tanju Demir, *Türkiye’de Posta Telgraf ve Telefon Teşkilatının Tarihsel Gelişimi (1840 – 1920)*, PTT Genel Müdürlüğü, Ankara, 2005, s.13.; Nesimi Yazıcı, “Posta Nezaretinin Kuruluşu”, *Çağını Yakalayan Osmanlı! – Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, (Editörler: Ekmelettin İhsanoğlu, Mustafa Kaçar) IRCICA, İstanbul, 1995., s.41.; Nesimi Yazıcı, “Tanzimat Döneminde Osmanlı Posta Örgütü”, *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi, C.6*, İletişim Yayınları, İstanbul, 1985, s.1637.

<sup>366</sup> L. Şen, *Türkiye’de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci ...*, s.9.

<sup>367</sup> L. Şen, *Türkiye’de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci ...*, s.10.

<sup>368</sup> B. B., *Bayındırlıkta 60 yıl...*, s.12.; H. S. Güven, *Türkiye’de Ulaşım Sistemi ve Karayolu Ulaştırma Kooperatifleri...*, s.39.

<sup>369</sup> C. O. Tütengil, *İçtimai ve İktisadi Bakımdan Türkiye’nin Karayolları...*, s.16.

<sup>370</sup> Cengiz Orhonlu, “Kervan ve Kervan Yolları”..., s.146.

Bu bağlamda bu yolların yerini kıyı kent ve limanlarından Anadolu'nun içlerine doğru uzanan yollar almıştır<sup>371</sup>.

Yol sistemindeki bozulmanın toplum üzerindeki olumsuz etkileri ile ilgili bilgilere XVII. yüzyıl kaynaklarında rastlanmaktadır. *Evliya Çelebi Seyahatnamesi*'nde Osmanlı İmparatorluğu'nun yaşadığı genel sistem bozukluğunun yanında karayolu ulaştırmasında meydana gelen gerilemenin de somut göstergelerini, artan eşkıyalık karşısında seyahat güvenliğinin kalmaması, harap kervansaraylar, terk edilen köyler ve ıssızlaşan limanlar şeklinde tanımlamıştır<sup>372</sup>. Ulaşım ile ilgili olumsuzlukları anlatan yabancı gözlemciler, araba yolunun azlığından, at, katır ve deve kullanımının zorluklarından bahsederek Anadolu'da seyahatin çok zor, pahalı ve güvensiz bir iş olduğunu belirtmişlerdir<sup>373</sup>.

Bu yabancı gözlemcilerden biri olan Alman subayı Moltke, mektuplarından birinde Sivas'tan Keban Madeni'ne nasıl gidebildiklerini şöyle anlatmaktadır:

*“... kar üzerinden işleye işleye hayvanlar ayakları ile bir yol açmışlar. Lakin yol değil, sırat köprüsü: kıldan ince, kılıçtan keskin. Hayvanlar sıralanmış, bu yolun üzerinde ihtiyatla yürüyorlardı. Karşıdan bir süvari gelecek olsa, mutlaka atından inmeye mecbur olacaktı. Biz bir süvari derken, karşımıza deve ile merkepten mürekkep alabildiğine uzun bir kervan çıkmasın mı? Onlar da durdu, biz de durduk; uzun uzadıya müzakere ettik. Neticede zahmeti daha az olduğu için, biz hayvanlarımızın sırtından yükleri çözüp yolun iki tarafına kar içine attık. Hayvanları da ite kaka karın içine soktuk, kervana yol verdik. Kervanın önümüzden geçip gitmesi bir saati buldu. Bizim tekrar eşyaları yükleyip, yola çıkmamız bayağı zaman kaybettirdiğinden akşamüzeri erkence ulaşmamız gereken köye gece geç bir vakitte girebildik. Hoca bizi misafir etti. Sivas'tan bir gün kadar olan 20 fersahlık mesafede de ancak beş on evden mürekkep iki küçük köyceğiz gördük...”*<sup>374</sup>

Yine Rus araştırmacı ve sefiri olan Tahihatchef, Sultan II. Mahmut döneminde Anadolu'da yol olmadığından uzun uzun bahsetmektedir:

<sup>371</sup> İnşaat Mühendisleri Odası, *Türkiye'de Ulaşım Politikası*, Nüve Matbaası, İstanbul, 1977, s.13.; H. S. Güven, *Türkiye'de Ulaşım Sistemi ve Karayolu Ulaştırma Kooperatifleri...*, s.39.; C. O. Tütengil, *İçtimai ve İktisadi Bakımdan Türkiyenin Karayolları...*, s.17.

<sup>372</sup> L. Şen, *Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci ...*, s.9.

<sup>373</sup> L. Şen, *Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci ...*, s.9.

<sup>374</sup> Sabih Alaçam, “Yol Meselesinin Mazisine Bir Bakış”, *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.9, S. 3 – 4, Ağustos – Eylül 1942, s.39 – 40.

*“Anadolu yarımadasının bu kadar parlayan servet kaynaklarının yanında, insan sanatının ve insan işinin izine pek az tesadüf edince, elim bir hayretten kendimizi kurtaramayız. İnsanın dikkati, zenginlik içinde bu kadar fakir olan bir memlekete, derhal bu garip tezata çevrilir.”*

*“... Anadolu’da ne yapıldı? İnşa edilmiş yollara, orada hemen hiç tesadüf edilmez ve güya bazı yerlerde yolculara kolaylık olsun diye yol yapmak için şuraya, buraya dizilen taşlar, oradan geçmeğe o kadar büyük engel oldular ki yayalar ve atlılar geçmemeyi tercih ederler. Denilebilir ki bir yerden geçmeyi menetmek için, Türk memurlarının oralarda yol yapmalarından daha etkili bir vasıta yoktur. Bununla beraber bu işe pek de nadir olarak başvurulmaktadır. Çünkü büyük posta yolları ve tabiatın gösterdiği kervan yolları hariç olmak üzere Anadolu’da yolcuların vücuda getirdiği, patika yollardan başka yol yoktur. Yol mühendislerine gelince, bunlar Anadolu’da hemen hemen bilinmeyen memurlardır.”<sup>375</sup>*

### **Tanzimat’tan Sonra Osmanlı Yolları**

Tanzimat’la birlikte, yeni bir devlet anlayışının gelmesi, amme hizmeti yapan kuruluşların büyük bir çoğunluğunun ortadan kalkması veya reforma uğramasına neden olmuştur. Bu modernleşme çalışmaları bayındırlık alanında da kendisini göstermiştir. Klasik dönem Osmanlı İmparatorluğu’nda yol yapım ve onarımı ile ilgili teşkilatlar kullanılmış ve bunlar vergi muafiyetinden yararlanarak hizmet götürmüştür. Bunun yerine, bu dönemden sonra devlet fiilen bu görevi üstlenmiştir. Böylece yol, köprü inşaatları, hükümet konağı yapımı ve benzeri angarya ve mükellefiyetlerin devlet tarafından uygulanması anlayışı prensip olarak kabul edilmiştir<sup>376</sup>.

XVIII. yüzyıldan itibaren artan iç ve dış ticari ilişkilerin gelişmesi toplumda, haberleşme ile insan seyahatlerini ve yük nakliyatını artırmıştır<sup>377</sup>. Bu nedenle, giderek artan trafiği hızlandırmak ve özel girişim tarafından kervanlarla yapılmaya çalışılan ve elverişsiz hava koşulları ile eşkıya tehdidi nedeniyle sık sık kesintiye uğrayan kara ticaretinin iyileştirilmesini sağlamak için düzenli yollara ihtiyaç duyulmaya

<sup>375</sup> Sabih Alaçam, “Yeniden Yapılan Memleket”, *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.8, S.1, Haziran 1941, s.92.

<sup>376</sup> C. Orhonlu, “Köprücülük”..., s.76.

<sup>377</sup> Ekmelettin İhsanoğlu, “Osmanlı İmparatorluğu’nun Çağını Yakalama Gayretleri”, *Çağını Yakalayan Osmanlı! – Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, (Editörler: Ekmelettin İhsanoğlu, Mustafa Kaçar) IRCICA, İstanbul, 1995., s.XIV.

başlanmıştır. XIX. yüzyılda şehirlerarasında yük ve binek hayvanları ile yapılan ulaşım, yerini araba ile ulaşımına bırakmaya başlamıştır. Bu konuda, II. Mahmut döneminde çeşitli girişimlerde bulunulmuş, ancak büyük yol projeleri için Tanzimat dönemine gelinmesi gerekmiştir<sup>378</sup>.

II. Mahmut dönemindeki bu girişimlerden en önemlisi Üsküdar – İzmit arasından yeniden tamir ve tesviye edilerek açılan 18 saatlik bir şose posta yolu yapımıdır. Ayrıca burada arabalarla taşımacılıkta yapılmıştır. Hassa Müşiri Ahmet Feyzi Paşa bu yolun yapılması için, 1832’de Sadaret makamına müracaat etmiş ve “*turuk ve meâbirin muntazam ve rabıtalı olmasının*” önemini dile getirerek, bütün Avrupalı devletlerin bu konuya büyük bir önem verdiklerini belirtmiştir. Temmuz 1834 tarihinde biten bu yolu II. Mahmut Ekim 1834 yılında faytonla Kartal’a kadar giderek yolu kontrol etmiş ve yapılan bu işi takdir etmiştir<sup>379</sup>.

Üsküdar – İzmit arasındaki bu çalışma birkaç yönden büyük önem taşımaktadır.

- 1 – Yolların Avrupa’daki gibi düzenlenmesi gerektiği anlaşılmış olması,
- 2 – Modern anlamda (çevresi hendekli, geniş köprüleri düzenlenmiş, mesafe işaret plakaları olan) yol yapımı teknolojisinin uygulanması,
- 3 – Finansman konusunun menzilhane görevlileri ve menzil ücretlerinden kolaylıkla karşılanmış olması,
- 4 – Yol yapımında halka maddi ve manevi külfet yüklenilmemesi,
- 5 – Yol ile birlikte taşımacılığın düzenlenmesi ve o sırada karayollarında en geçerli vasıta olan arabanın taşımacılıkta kullanılması<sup>380</sup>.

Bu yolun yapımından sonra İstanbul – Edirne yolunun genişlenmesi ve düzenlenmesine başlanmıştır<sup>381</sup>.

Bu dönemde ayrıca arabaların kullanımı için şehir yollarında düzenlemeler yapılmaya başlanmıştır. Genellikle dar, kıvrımlı, çıkmaz sokaklı yapıları ile Osmanlı

<sup>378</sup> L. Şen, *Türkiye’de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci* ...,s.14.; Ekmelettin İhsanoğlu, “Osmanlı İmparatorluğu’nun Çağını Yakalama Gayretleri”..., s.XIV.

<sup>379</sup> Nesim Yazıcı, “Tanzimatta Haberleşme ve Kara Taşımacılığı”, *A.Ü. Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi (OTAM) Dergisi*, S.3, Ankara, Ocak 1992, s. 357 – 358.

<sup>380</sup> N. Yazıcı, “Tanzimatta Haberleşme ve Kara Taşımacılığı”..., s. 359.

<sup>381</sup> Musa Çadircı, “Tanzimat Dönemi Karayolu Yapımı”, *A.Ü. DTCF Tarih Araştırmaları*, C.XV. S. 26, s.154.

şehir içi yolları araba geçişi için uygun değildiler. Arabanın yaygınlaşması yol yapısında değişikliğe, şehirlerarası yol yapımının ele alınmasına yol açmıştır<sup>382</sup>.

### Nafia Nezaretinin Kurulması

II. Mahmud devrinde posta teşkilatının kurulması, Osmanlı Devleti'nin yol, haberleşme ve ulaştırma sistemi için önemli bir gelişme olmuştur. Onun ölümünün ardından 15 ay ve Gülhane Hatt-ı Hümayunu'nun ilanından 11 ay sonra 23 Ekim 1840'da I. Abdülmecid zamanında Posta Nezâreti kurulmuştur<sup>383</sup>.

Memleketin bayındırlığı için bir çalışma başlatan I. Abdülmecid, bizzat katıldığı 1845 yılındaki Meclis-i Vala toplantısında, bütün ülkede yollar inşa edilmesini de kararlaştırdı<sup>384</sup>. Ancak, bu iyi niyetli proje, malîyenin yetersiz oluşu ve yetişmiş fennî personel olmayışından dolayı uygulanamadı. Bu kararla Meclis-i Vala'ya bağlı olarak *İmar Meclisleri*<sup>385</sup> oluşturulmuştur. Birkaç bölgede kurulan bu meclislerde, çalışmalara başlanmadan önce, her bölgenin idarecileri çağırılarak onlardan öğrenilen ihtiyaçlar doğrultusunda oraların imarına karar veriliyordu. Meclis-i Vala Reisi Süleyman Paşa'nın eseri sayılan bu meclisler, Paşa'nın buradan ayrılmasından sonra amacına ulaşamamıştır. Yine bu tarihlerde oluşturulan *Nâfia Hazinesi* de, aynı gayenin gerçekleştirilmesi yolunda önemli bir gelişme olarak kaydedilmektedir<sup>386</sup>.

Tanzimat'tan önce ülkenin bayındırlık seviyesini yükseltmek, servet kaynaklarını değerlendirmek ve ticareti geliştirmek için çalışmalar başlatılmıştı. Nitekim bu amaçla, Mustafa Reşid Paşa'nın Hariciye Nazırlığı sırasında *Meclis-i Umûr-ı Nâfia* kurulmuştur<sup>387</sup>. Yine 1838'de kurulduğu bilinen *Meclis-i Zirâat ve Sanayi*, görüştüğü ve ilgilendiği meseleler açısından yeterli olmayınca, aynı yıl içerisinde ismi değiştirilerek *Meclis-i Umûr-ı Nâfia* adıyla Hariciye Nezaretine bağlanmıştır. Bu meclis Temmuz 1839'da Ticaret Nezaretine bünyesine alındı. Nâfia

<sup>382</sup> İ. Tekeli, S. İlkin, "Osmanlı İmparatorluğu'nda On dokuzuncu Yüzyılda Araba Teknolojisinde ve Karayolu Yapımındaki Gelişmeler"..., s.431.

<sup>383</sup> N. Yazıcı, "Tanzimatta Haberleşme ve Kara Taşımacılığı"..., s. 336.

<sup>384</sup> M. Çadircı, "Tanzimat Dönemi Karayolu Yapımı"..., s.154.

<sup>385</sup> Süleyman Paşa'nın İmar Meclisi'nde yapmış olduğu konuşma ve İmar Meclisleri hakkında bilgi için bkz. Musa Çadircı, "Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Ülke Yönetimi", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, C.1, İletişim Yayınları, İstanbul, 1985, s.219 – 220.

<sup>386</sup> S. Tozlu, "Osmanlı Yol Düzenlemeleri (1839 – 1908)"..., s.646.

<sup>387</sup> Enver Ziya Karal, *Büyük Osmanlı Tarihi*, C.2, T.T.K. Yayınları, Ankara (Tarihsiz.), s.125.

Hazinesi ise, kuruluşundan yaklaşık bir sene sonra 1848 yılında lağvedildi<sup>388</sup>. Nâfia Meclisi, kuruluş gayesine uygun çalışmadığı için işlerin bir kısmı Meclis-i Tanzimat’a kalıyor ve burada sonuçlandırılıyordu. Bunun üzerine yapılan bir düzenleme ile Nâfia Meclisi’nin bir şubesi olmak ve ülkedeki yol, köprü, kanal, ormancılık bina vs. bunun gibi faaliyetlerinde bulunmak üzere 31 Ekim 1857’de *Meclis-i Meâbir* kuruldu<sup>389</sup>. Nâfia Meclisi’nin görevleri de tarım ve sanayi ile sınırlandırıldı. Bilâhare bu meclis kaldırıldı<sup>390</sup>.

Meclis-i Meâbir, Osmanlı yolları üzerinde bir dönüm noktası teşkil eder. Çünkü bu meclisin kuruluşundan itibaren hazırlanmış olan her türlü imar nizamnameleri, bu müesseseden çıkmıştır. Ancak, Meclis-i Meâbir’den önce yollarla ilgili bir de *Tarîk Komisyonu* bulunmakta olup, bu komisyonun en azından 1853 yılında varlığı bilinmektedir. *Meclis-i Meâbir*’in teşkil edilmesinden kısa bir süre sonra, bu meclisin çalışma şeklini, şartlarını, yetki ve görevlerini düzenleyen nizamname 14 Eylül 1858 tarihinde, *Meclis-i Me’âbirin Sûret-i Me’mûriyetiyle Vezâ’if-i Mürettebesini Mutazammın Nizâm-nâmedir* adıyla yayınlanmıştır<sup>391</sup>. Bu meclis Ticaret Nezareti’ne bağlı olarak faaliyet gösterecek, teknik hizmetler için yeterli personelle donatılacak ve yabancı dil bilen elemanlarla takviye edilecekti<sup>392</sup>.

Bu nizamnamede bayındırlığa ilişkin görev yetki ve sorumluluklarını genel olarak şöyle belirtilmiştir;

Ülkedeki bütün yol, köprü, sokak, demiryolu, talî yollar ve geçitlerin tesviye ve inşası ile yolcu ve eşyalara mahsus nakliyenin temini,

Ticaret limanı yapmak için limanlarda gerekli olan rıhtım, sedd, havuz vb. şeylerin inşa edilmesi,

Nehir ve ırmakların seyr-i sefaine elverişli hale getirilmesi, lüzumlu bend ve sedlerin inşasıyla gerekli yerlerin temizlenmesi,

Seyr-i sefain ve arazi sulaması için lüzumlu kanalların açılması,

Bataklıkların ziraatta kullanılır hale getirilmesi,

<sup>388</sup> S. Tozlu, “Osmanlı Yol Düzenlemeleri (1839 – 1908)”..., s.646.

<sup>389</sup> N. M. Yücel, *Bayındırlık Bakanlığı Tarihi* ..., s.28.

<sup>390</sup> S. Tozlu, “Osmanlı Yol Düzenlemeleri (1839 – 1908)”..., s.646.

<sup>391</sup> S. Tozlu, “Osmanlı Yol Düzenlemeleri (1839 – 1908)”..., s.646.

<sup>392</sup> M. Çadircı, “Tanzimat Dönemi Karayolu Yapımı”..., s.154.

Maden ve taş ocaklarının açılması,

Duvar ve su ile çalışan makinelerin kurulup çalıştırılması, kamu sağlığı ve emniyetince tesiri olacak fabrikaların vaziyeti,

Şehirlere su getirilip dağıtılması, su kemerleri ve lağım yollarının inşasıyla sokakların aydınlatılması,

Devlete ait ormanlardan kereste ve odun kesilmesi,

Padişaha ait her türlü bina ve inşaatın bütün işlerine bakılması hakkında her çeşit görüşme ve teklif, Meclis-i Meabir tarafından yürütülecektir. Burada alınan kararlar ise Babiâli'ye arz edilecek ve gerekçeleri sunulacaktır<sup>393</sup>.

Bütün bunlara rağmen ülkenin imarıyla ilgili çalışmaların düzenlenmesi Nâfia Nezareti'nin kuruluşundan sonradır. Bu amaçla memleketin yol, köprü ve bina inşası, koruların muhafazası vb. işlerine bakmak üzere Kasım 1848 tarihinde Nâfia Nezareti kurulmuştur. İzmirli Ekselans İsmail Paşa ilk Nâfia Nazırı tayin edildi. Mart 1848 tarihinde Meclis-i Ziraat ve Sanayi'nin adı değiştirilerek *Nâfia Meclisi* yapıldı ve Nâfia Nezareti'ne bağlandı. Yine mart ayında Nâfia Nezareti, Ticaret Nezareti adıyla değiştirilerek İsmail Paşa'ya tevcih edilmiştir<sup>394</sup>. Ticaret Nezaretine katılan, on dört sene sonra tekrar kurulan Nafia Nezareti, Osmanlılar döneminde birçok kez kapatılmıştır<sup>395</sup>. 1863 tarihinde kurulup ve bir tayin sebebiyle birkaç gün sonra tekrar kapatılarak Ticaret Nezareti'ne bağlanmıştır. 1866'da tekrar açılıp birkaç gün sonra yine Ticaret Nezareti'ne katılmıştır<sup>396</sup>. Nafia Nezareti 1868 tarihinden sonra yeniden ve kalıcı olacak şekilde kurulmuştur<sup>397</sup>.

Osmanlı yollarıyla ilgili 1869 tarihinde yürürlüğe giren en ayrıntılı nizam ve talimatnameden sonra, Nafia Nezareti, yeni bir idari yapıya kavuşturuldu. 2 Şubat 1870 tarihinde neşredilen teşkilat nizamnamesi, iki fasıl ve beş maddedir: *Nâfi'a Nezâretinin Sûret-i Teşkil ve Vezâ'ifine Da'ir Nizâmnâmedir* başlığını taşıyan bu düzenlemeye göre; Nafia Nezareti üç idareye bölünmüştür. Bunlar;

<sup>393</sup> S. Tozlu, "Osmanlı Yol Düzenlemeleri (1839 – 1908)"..., s.647.

<sup>394</sup> S. Tozlu, "Osmanlı Yol Düzenlemeleri (1839 – 1908)"..., s.646.; Nafia Nezaretinin kuruluş tarihi bazı kaynaklarda 8 Ekim 1848 olarak geçmektedir. Bununla ilgili bkz.; N. Mutlu Yücel, *Bayındırlık Bakanlığı Tarihi (8 Ekim 1848 – 31 Aralık 2004)*, Ankara, 2005, s.25.; B.İ.B. K.G.M, *Karayolları Tarihi*..., s.45.

<sup>395</sup> B.B.K.G.M, *Cumhuriyetin 50. Yılında Karayollarımız*..., s.45.

<sup>396</sup> N. M. Yücel, *Bayındırlık Bakanlığı Tarihi (8 Ekim 1848 – 31 Aralık 2004)*..., s.45.

<sup>397</sup> B.B.K.G.M, *Cumhuriyetin 50. Yılında Karayollarımız*..., s.45.



- 1 – Turuk ve Meabir İdaresi,
- 2 – Demiryolları İdaresi ile Meadin,
- 3 – Posta ve Telgraf İdaresi'dir.

Nafia Nazırı'nın başında bulunduğu teşkilat; Müsteşar, Mektupçu, Muhasebeci, Meabir Muavini, Demiryolları Muavini, Meadin Muavini ve Fabrikalar Memuru gibi görevlilerden oluşuyordu. Bu yeni teşkilatlandırma sırasında, Nafia Nezareti bünyesinde *Meclis-i Nâfi'a* adıyla bir müessese daha oluşturuldu. Bu meclisin reisi, nazırlık müsteşarı olup; buna bağlı beş müdürlük, üç muavinlik ve bir de memurluk vardır. Müdürlükler; Turuk ve Meabir, Demiryolları, Posta, Telgraf ve Meadin müdürlükleriydi. Başmühendis rütbesiyle Meabir, Meadin ve Demiryollar muavinleri olmak üzere üç görevli istihdam edilmesi kararlaştırılmıştı. Memur ise fabrikalar memuruydu<sup>398</sup>.

### **Yollarla İlgili Nizamname ve Talimatlar**

XIX. yüzyılda Osmanlı yollarıyla alâkalı olarak neşredilen üç önemli talimat ve nizamname vardır. Bunlardan ilki 1853, ikincisi 1861 ve üçüncüsü de 1869 yılında yayımlanmıştır. İlk iki düzenleme pilot uygulamalar olup, 1869 senesinde yapılan üçüncü düzenleme ise geneldir. Ancak, 1861 yılında pilot uygulama olarak hazırlanan nizamname, bütün ülkede uygulanmak üzere, beş sene sonra umumî bir nizamname haline konulmuştur<sup>399</sup>.

### **İlk Talimat 1853**

Tespit edilebilen ilk yol talimatnamesi 29 Kasım 1853 tarihli olup, ileride başka yerlerde de uygulanmak üzere, şimdilik İzmir, Kütahya ve İnebolu yollarının yapımı için hazırlanmıştır. İki bölümden oluşan talimatname, *Tarîk Komisyonu* tarafından hazırlanarak Meclis-i Vala ve Meclis-i Umumi'de görüşüldükten sonra iradesi çıkmış ve yürürlüğe girmiştir. Talimatın birinci bölümü, *Tesviye Olunacak*

<sup>398</sup> S. Tozlu, "Osmanlı Yol Düzenlemeleri (1839 – 1908)"..., s.653.

<sup>399</sup> S. Tozlu, "Osmanlı Yol Düzenlemeleri (1839 – 1908)"..., s.647.

*Yolların Hey'et-i Lazıma ve icâbât-ı Mevki'îyyesi*'ne; ikinci faslı da, *Hidmetde Bulunacak Ahâlînin Celb ve İstihdamı*'na dair hükümleri içermektedir<sup>400</sup>.

Birinci bölümde, yolların nasıl yapılacağı hakkında bilgiler verilmiştir. Fazla çamur ve bataklıktan dolayı gidiş gelişin tamamen kesintiye uğradığı yerlerde, altı arşın genişliğinde şose kaldırım yapıp iki tarafına birer buçuk arşın yer bırakılacak ve gereken hendekler de bir buçuk arşın olacaktır. Yapılacak şosenin kaldırımları makadam usulünde olacaktır. Yolun doğal şartlardan özellikle yağmurlar dolayısıyla bozulmaması, çamur haline gelmemesi ve yola zarar vermemesi için yapılacak yolun yüksek olması ve gerekli yerlerde lağımlar yapılacaktır. Yolun açılacağı yer taşlık olursa, buradaki kayalar kırılıp düzeltilecek ve çıkan çakıllar şose yapımında kullanılacaktır. Zeminin kayalık olduğu yerlerde şose döşemeye gerek olmadığı için bu gibi yerlerde, sadece kayalar kırılacak ve yolun zemini düzeltilerek olduğu gibi bırakılacaktır<sup>401</sup>.

Talimatın ikinci bölümü yol yapımında görev alacaklara ayrılmıştır. Her hangi bir yolun inşasına bir yerden başlanmayacaktır. Yolun sonundan ve başından başlanarak her on saatte bir başlangıç noktası belirlenecek ve bu hisseler sorumlu halka paylaştırılacaktır. İnşaatin önemine göre yapılması öncelikli olan yerler, mühendisler tarafından belirlenecektir. Yolda çalıştırılmak için çağrılacak amele, o yoldan ettikleri istifadeye ve yola olan yakınlıklarına göre ayarlanacaktır. Şöyle ki; yola beş saat uzaklıktaki yerlerden gelecek olanlar on iki, beş ilâ on saatlik yerlerden gelenler on, ondan on beş saate kadar ki yerden gelecek olanlar sekiz gün yolda çalıştırılacaktır. Bazı yolların yapımına on beş saatlik mesafedeki halkın çalışması yetmezse, bu iş için yirmi saat uzakta bulunan halk da çağırılacak ve bunlar en fazla altı gün çalıştırılacaktır. Yolda çalışma zorunluluğu; müslim, gayrimüslim ve aşiretlerden onbeş yaşından yukarı bulunan her Osmanlı tebası için geçerli olup, işe gelemeyenler yerlerine başkasını gönderebileceklerdir. İşe gelmeyen mükelleften kesinlikle nakit para (bedel-i nakdî) alınmayacaktır. Özürü bulunanlar hizmetlerini bir sonraki sene göreceklerdir. Özürü olmayanlar ise, mükellefiyet müddetinin iki katını çalışacaktır. Araba sahibi olan bir mükellef, işe arabasıyla birlikte gelecek ve mecburiyet süresinin yarısı kadar çalışacaktır. Arabası olanlar bunu gizleyemez. Arabası olduğu halde bunu bildirmeyen mükellefler, çalışma sürelerinin iki katı çalışacaklardır. At ve eşek sahipleri de

<sup>400</sup> S. Tozlu, "Osmanlı Yol Düzenlemeleri (1839 – 1908)"..., s.647.

<sup>401</sup> S. Tozlu, "Osmanlı Yol Düzenlemeleri (1839 – 1908)"..., s.648.

hayvanlarını getirmek zorundadır. Bu şartları yerine getiren arabalı bir mükellef on iki gün yerine altı, atı olan sekiz ve eşiği olan da on gün çalışacaktır. Zenaat erbabı olan taşçı, dülger, duvarcı, demirci gibiler de meslekleriyle ilgili işlerde çalıştırılacak ve âletleri devletçe temin edilecektir. Bu işlerin takibi ise oralardaki mülkî âmirlere bırakılmıştır<sup>402</sup>.

Devletin merkezden yollayacağı Malzeme Memuru ve Muhasebe Kâtibi'nden başka, zaptiye ve muhtarlar vasıtasıyla devlete ait âlet ve edevatın korunması da valiye aitti. Ayrıca, önceden taş dökmek ve kırmak usulünü bilmeyen halka, bu işleri öğretmek üzere bir iki usta ile köprü ve kemer yapmak için duvarcı ve dülger ustalarıyla lağımıcılar istihdam edilecektir. Bu ustalar, zorunlu çalışma günleri dışında, ancak yevmiyeleri ödenerek çalıştırılabilecekti. Yapılacak her türlü işlerle bunların masraflarının defterleri tutulacaktır<sup>403</sup>.

### **İlk Yol Nizamnamesi 1861**

1853 yılındaki ilk talimattan sonra neşredilen ilk yol nizamnamesi 11 Kasım 1861 tarihlidir. Bu nizamname, Ticaret Nezareti'ne bağlı Meclis-i Meabir tarafından hazırlanmıştır. Bu nizamname ilk talimat gibi örnek olmasına rağmen, ihtiva ettiği saha itibarıyla daha geniştir. Nitekim Meclis-i Vala-yı Ahkâm-ı Adliyye'nin Daire-i Kavanin ve Nizamât şubesinde hazırlanan 27 R 1278 (1 Kasım 1861) tarihli mazbatada; yol yapımının önemine atıfta bulunulduktan sonra, böyle bir nizamın birden bütün ülkede yayılmasının mahzuru dile getirilmiş ve dolayısıyla bu nizamnamenin ilkin Rumeli ve Anadolu'daki Edirne, Selanik, Hüdâvendigâr, Trabzon ve Kastamonu gibi sahilde ve ahalisi ticaretle uğraşan dört beş eyalette uygulanması ve ileride sair eyaletlere de tamim edilmesi kararlaştırılmıştır. Bu nizamname, Avrupa'da kolaylık ve menfaati tecrübeyle görülen tedbir ve icraat dikkate alınarak hazırlanmış olup, genellikle Fransız yol sisteminden aktarma idi. Belgedeki ifadelerin yanısıra, Ticaret Nezareti'nde çalıştırılan mühendislerin çoğunun Fransız olması da bunu göstermektedir. Ticaret Nezareti'nden Meclis-i Vala'ya, oradan da sadarete havale edilen nizamname, sultanın 11 Kasım 1861 tarihli sözlü olur emriyle yürürlüğe konulmuştur<sup>404</sup>.

<sup>402</sup> S. Tozlu, "Osmanlı Yol Düzenlemeleri (1839 – 1908)"..., s.648.

<sup>403</sup> S. Tozlu, "Osmanlı Yol Düzenlemeleri (1839 – 1908)"..., s.648.

<sup>404</sup> S. Tozlu, "Osmanlı Yol Düzenlemeleri (1839 – 1908)"..., s.649.

Memâlik-i Mahrûse-i Şahane Yollarının Tanzim ve Tesviyesi Hakkında Nizâm-nâme olarak adlandırılan bu düzenleme, altı bab ve otuz bir maddeden ibaretti. Nizamnamenin birinci bölümünde ülke genelindeki yolları, ilk üçünde araba işletmek üzere dörde ayırmaktaydı<sup>405</sup>.

Birinci sınıf yollar: Eyalet merkezlerini başkent İstanbul'a, iskelelere ve demiryollarına bağlayan büyük yollardır.

İkinci sınıf yollar: Eyaletler arası ve eyaletlerden sancak merkezlerine yönelen yollardır.

Üçüncü sınıf yollar: Kazadan kazaya giden yollarla kazalardan anayollara, iskelelere ve demiryollarına bağlanan yollardır.

Dördüncü sınıf yollar: Üçüncü sınıfta açıklanan yollar olup, fakat sürekli olarak gidiş gelişe açık olmayan yollardır. Bir anlamda dördüncü sınıf yolları yaya yoluydu<sup>406</sup>.

Yine nizamnamenin birinci bölümünde yolların teknik özelliklerinin nasıl olacağı hakkında bilgiler verilmiştir<sup>407</sup>. Her hangi bir yolun güzergâhı tespit edilirken, mümkün olduğu kadar eski güzergâhlar değiştirilmeyecektir. Yapılacak olan yollara %10 oranında eğim verilecektir. Birinci ve ikinci sınıf yolların yapımında kullanılacak olan taşlar 25, üçüncü sınıf yollarda 19 ve dördüncü sınıf yollarda ise 15 santimetre büyüklüğünde olacaktır. Taşların büyükleri kaldırımın alt tabakasına, küçükleri de üstüne konarak yolun döşemesi yapılacaktır. Üst tabakaya konulacak ufak kırma taşların kalınlığı iki parmaktan büyük olmayacaktır<sup>408</sup>. Düz veya düzlenmiş olan yolların etrafına hendekler açılacak, tehlikeli bölümlerin kenarlarına korkuluk ve istinad duvarları yapılacaktır. Yollar üzerinde su tutmaması için “balık sırtı” şeklinde yapılacaktır<sup>409</sup>.

İkinci bölüm de mevcut yolların tamir ve düzenlemesine ayrılmıştır<sup>410</sup>. Birinci ve ikinci sınıf yolların devlet – halk iştirakiyle, üçüncü ve dördüncü sınıf yolların da

<sup>405</sup> N. Yazıcı, “Tanzimatta Haberleşme ve Kara Taşımacılığı”..., s. 362.

<sup>406</sup> B.B.K.G.M, *Cumhuriyetin 50. Yılında Karayollarımız*..., s.23.

<sup>407</sup> N. Yazıcı, “Tanzimatta Haberleşme ve Kara Taşımacılığı”..., s. 362.

<sup>408</sup> S. Tozlu, “Osmanlı Yol Düzenlemeleri (1839 – 1908)”..., s.650.

<sup>409</sup> Bünyamin Duran, “Osmanlı Devleti’nin Son Döneminde Türkiye’de Karayolu Ulaşımındaki Gelişmeler”, *Çağın Yakalayan Osmanlı! – Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, (Editörler: Ekmelettin İhsanoğlu, Mustafa Kaçar) IRCICA, İstanbul, 1995., s.485.

<sup>410</sup> N. Yazıcı, “Tanzimatta Haberleşme ve Kara Taşımacılığı”..., s. 362.

yalnızca halk tarafından yapılacağını belirtilmiştir. Onuncu maddede ki bu hüküm, Osmanlı yol tarihinde önemli bir yer tutar. Köy, nahiye ve kaza yolları, XX. yüzyılın ilk çeyreğine kadar bu hükme göre yapılmıştır. Yolların inşası için her sancağa bir mühendis ile mühendis muavini ve birinci, ikinci ve üçüncü sınıfa ayrılarak amele reisleri yollanacaktır<sup>411</sup>.

Yol yapımında görev alacak kalifiyeli personel arasında mühendis, yardımcı mühendis ve üç sınıf amele reisi sayılmaktadır. Nizamnamenin ikinci bölümünün diğer bir önemli hükmü ile Meclis-i Muabirin içinde bir müdürün yönetiminde, yeterli sayıda mühendis, müfettişler ve hizmetin gerektirdiği kadar memurdan oluşacak yeni bir birim olan, Turuk ve Me'âbir İdâre-i Mahsusası kurulmuştur. Bu idare de Ticaret Nezareti'ne bağlı olarak yol konusuyla ilgilenecekti<sup>412</sup>. Bu kurum Meclis-i Meabir'in tebdil ve tağyiriyle teşekkül ettirilmiş olup, XIX. yüzyılın sonlarına kadar Osmanlı yolları üzerinde oldukça etkili olacaktır. Turuk ve Meabir Müdürü, yolların yapılması için lazım gelen talimatı verecektir. Müdüriyetin maiyetinde çalışan mühendis ve müfettişler, her sene belirlenmiş sancakları kontrol edecektir. Her sancağa bir mühendis tayin edilecek, yeterli gelmediği takdirde, ilgili sancağın mülkî âmiri müdürlükten eleman isteyecek, müdüriyet nezdindeki fazla personel, nezaret tarafından ilgili yere yollanacaktır.

| Yolun Sınıfı          | Yolun iki tarafında kaldırımsız bırakılacak yerler (Arşın) | Kaldırım (Arşın) | Yekûn (Arşın) |
|-----------------------|------------------------------------------------------------|------------------|---------------|
| I. Sınıf büyük yollar | 9                                                          | 6                | 15            |
| II. Sınıf Yollar      | 7                                                          | 5                | 12            |
| III. Sınıf Yollar     | 5                                                          | 4                | 9             |
| IV. Sınıf Yollar      | 3                                                          | 3                | 6             |

**Tablo 1: 1861 yılındaki Yol Nizamnamesine göre Yolların genişliği**

Ayrıca, yolların inşasında çalışacak mühendisler yetiştirilmek üzere bir de *Köprü ve Kaldırım Mektebi* açılacaktır<sup>413</sup>.

Yolların masrafı iki kaynaktan sağlanacaktır: Devletin hazineden ayıracağı para ve halkın ödeyeceği bedel-i nakdî. Görüldüğü gibi, 1853 yılındaki talimatta bulun-

<sup>411</sup> S. Tozlu, "Osmanlı Yol Düzenlemeleri (1839 – 1908)"..., s.650.

<sup>412</sup> N. Yazıcı, "Tanzimatta Haberleşme ve Kara Taşımacılığı"..., s. 362.

<sup>413</sup> S. Tozlu, "Osmanlı Yol Düzenlemeleri (1839 – 1908)"..., s.650.

mayan ve kesinlikle alınmaması istenen bedel-i nakdî, bu tarihte bir kaynak olarak düşünülmüş ve tahsil edilmesi hükme bağlanmıştır. Diğer taraftan halktan bedel-i nakdî alınması, halkın isteğine göre çalışması anlamına da gelmektedir<sup>414</sup>.

Nizamnamenin üçüncü bölümü ise yol yapım ve tamirinde ücretsiz çalışmak zorunda olanları ilgilendirmekteydi. Buna göre 18 – 60 yaş arasındaki her sağlıklı erkek yol yapım ve onarımında çalışmak zorundadır<sup>415</sup>. Bunların yük ve araba hayvanları da bu hizmeti yerine getirmekle mükelleftir. Devlet memurları, imamlar, mektep hocaları, gayrimüslim mezheplerinin papaz ve hahamları ile yol personelinin defterlerini düzenleyenler mükellefiyet dışında olup; bunların hizmetçileri çalışmak zorundadır. Yolda çalışacakların defterleri ilgili memur veya kaza müdürleri tarafından düzenlenerek sancak merkezlerinden İstanbul'a yollanacaktır. Mükellefiyetini yerine getirmeyenler, yerlerine ücret karşılığında başkasını gönderebileceklerdir. Bunu da yapmayanlar, devletçe belirlenen ücreti (bedel-i nakdî) ödeyebileceklerdir. Yukarıdaki şartlar çerçevesinde yolların yapım ve onarımında çalışmak zorunda olanlara amele-i mükellefe denirdi<sup>416</sup>.

Birinci ve ikinci sınıf yollarda çalışacak olanlara ayrılan dördüncü bölüm, altı maddedir. Her mükellef beş senede yirmi gün çalışacak, aksi halde bedel-i nakdî verecektir. Çalışma mevsimi mayıs ayı başıyla kasım başlarına kadar olup, Cuma ve Pazar günleri tatildir. Özürsüz işe gelmeyenler, çalışmak zorunda olduğu sürenin iki katı kadar çalıştırılacaktır. Üçüncü ve dördüncü sınıf yollarda çalışacakları belirleyen beşinci bölüm, beş maddeden ibarettir (26-30. maddeler). Bu bölümdeki en önemli hüküm, mühendisler tarafından belirlenen yol kısmının bitimine kadar mükelleflerin çalışmak mecburiyetinde bulunmalarındır. Aksi halde o kazanın halkı yolun bitirilmesi için, vali tarafından zorlanacaktır. Altıncı bölüm, bir maddedir. Bu da yolların istendiği gibi yapılıp yapılmadığının kontrolünden ibarettir<sup>417</sup>.

Yolların yapım ve onarımında çalışan amelelerin, özellikle keyfî tatbikattan kaynaklanan ciddi sorunları olmaktadır. Hatta bu sorunlar, 1866 yılında yayımlanan yukarıdaki düzenlemeyle de giderilememişti. Bu sebeple H. 1284 (M. 1867) yılında, bilhassa ameleleri ilgilendiren altı maddelik bir ek düzenleme yapılarak keyfî uy-

<sup>414</sup> S. Tozlu, "Osmanlı Yol Düzenlemeleri (1839 – 1908)"..., s.650.

<sup>415</sup> N. Yazıcı, "Tanzimatta Haberleşme ve Kara Taşımacılığı"..., s. 362.

<sup>416</sup> S. Tozlu, "Osmanlı Yol Düzenlemeleri (1839 – 1908)"..., s.650.

<sup>417</sup> S. Tozlu, "Osmanlı Yol Düzenlemeleri (1839 – 1908)"..., s.651.

gulamaların giderilmesine yasal dayanak sağlanmış oldu. Bu düzenlemeye göre ameleler çalışma yerlerine şu şekilde çağrılacaktı:

Birinci Madde: Her hangi bir mükellef, iş yerine olan uzaklığına bakılarak beş daireden sağlanacaktır. Amelelerin çağrılmasına en yakından başlanıp, en uzağa doğru gidilecektir. Çağırılma yerlerinin çalışma mahalline olan uzaklığına göre düzenlenen ame le dâireleri şöyleydi:

Birinci daire 6, ikinci daire 9, üçüncü daire 12, dördüncü daire 15 saat ve ihtiyat dairesi de denilen beşinci daire 15 saatten ırak olacaktı.

İkinci Madde: Yola en yakın daireden getirilen ameleler, beş senede bitirmeğe mecbur oldukları yirmi günün onbeş gününü tamamlamadıkça, öbür dairelerden ame le alınmayacaktır.

Üçüncü Madde: Çalışma yerine gelecek amelenin yolda geçireceği zaman çalışma süresine eklenecektir. Şöyle ki; ikinci daire amelesine bir, üçüncü daire amele sine iki, dördüncü daire amelesine üç ve ihtiyat dairesi (beşinci daire) amelesine de dört gün eklenecektir. Bu sisteme göre; mesela, üç gün çalışmış olan ikinci daire amelesi dört gün çalışmış sayılacaktır.

Dördüncü Madde: Birinci daire amelesi senede dört, ikinci daire amelesi beş, üçüncü daire amelesi altı, dördüncü daire amelesi yedi ve ihtiyat dairesi amelesi de sekiz gün çalıştırılmadan bırakılmayacaktır.

Beşinci Madde: İhtiyat dairesi olan beşinci daireden alınacak ame le, Babîâlî'den izin alınmadıkça iş yerine getirilemeyecektir.

Altıncı Madde: Bir yoldan, gerek deniz sahiline gidiş – gelişleri ve gerek ticaretleri bakımından doğrudan istifade edemediği halde, o yola altı saat uzaklıkta bulunan kazalar halkı, keza Babîâlî'den sorulmadıkça istihdam edilemeyecektir.

Aynı hususlar özet olarak sadaretten Nafia Nezaretî'ne bildirilmiş, ayrıca amelenin ihtiyacı olabilecek çadır ve ekmek gibi şeylerin de geçerli olan fiyatlarla ilgili yerlerde bulundurulması istenmiştir.

Görüldüğü gibi 1867 senesinde hazırlanan bu son ame le nizamnamesinde, amelelerle ilgili hemen her şey dikkate alınmış ve hüküm konulmuştur. Başta da söylendiği gibi, ülkenin değişik yerlerindeki keyfî uygulamalar, halk tarafından

şikayete sebep olmuş ve böyle bir düzenlemeyi zorunlu hale getirmişti. Bu nizamnamede, özellikle ihtiyat dairesi amelelerinin hesaba katılması önemlidir. Buna rağmen, ileride bu daire amelelerinin sık sık şikayetleri söz konusu olacaktır. Ancak, bu şikayetler kanundan değil, o yörelerdeki idarecilerden kaynaklanacaktır<sup>418</sup>.

### İlk Büyük Düzenleme 1869

Midhat Paşa'nın Niş ve Tuna valilikleri sırasında yaptırdığı yollarda bazı önemli uygulamaları olmuş; bu da devlet tarafından hazırlanacak genel bir yol nizamnamesi için örnek alınabilecek kadar faydalı bulunmuştu. Ancak, özellikle Tuna'da uygulanan bu geçici yöntemin her tarafa uygun olmaması, mevcut yol nizamının ıslah ve tadilini mecbur kılmıştı. Bu sebeple yeni bir genel yol nizamnamesiyle bir de talimatname hazırlandı. 13 Ağustos 1869 tarihinde padişahın sözlü emriyle kabul edilen bu yeni nizam ve talimatname, bir gün sonra yani 14 Ağustos 1869 tarihinde yürürlüğe kondu. Osmanlı Devleti'nin birçok yerinde edinilen tecrübelerin de eklenmesiyle hazırlanan bu nizam ve talimatname, Osmanlı yol teşkilatı tarihindeki en mühim düzenlemedir. Nizamnamenin müsveddesi Turuk ve Meabir Müdürü Mösyö Ritter tarafından kaleme alınmış ve daha sonra bazı değişikliklerle son hali verilmiştir. Görüldüğü gibi 1853 yılındaki talimat Tarik Komisyonu; 1861 senesindeki düzenleme de Meclis-i Meabir tarafından hazırlanmıştı. Bu nizamname ise, Turuk ve Meabir Müdürlüğü'nün bir eseridir. Meclis-i Meabir'den sonra kurulan Turuk ve Meabir İdaresi, 1865 yılından itibaren çalışmaya başladı. On maddelik nizamnamesine bakılırsa, Meclis-i Meabir'den ayrı bir görev ve sorumluluk taşımamakta olan bu idare, her türlü bayındırlık nizam ve talimatnamelerini de hazırlamak üzere oluşturulmuştu. Dolayısıyla 1869 düzenlemesi, Turuk ve Meabir Müdürü Mösyö Ritter tarafından kaleme alınmış ve onun hazırladığı müsvedde tartışılıp düzeltildikten sonra yürürlüğe konmuştur<sup>419</sup>.

*Turuk ve Me'âbir Hakkında Nizâm-nâme* künyesini taşıyan bu nizamname, dört bölüm yirmi sekiz maddeden oluşmaktaydı. Bölüm başlıkları;

<sup>418</sup> S. Tozlu, "Osmanlı Yol Düzenlemeleri (1839 – 1908)"..., s.651.

<sup>419</sup> S. Tozlu, "Osmanlı Yol Düzenlemeleri (1839 – 1908)"..., s.651 – 652.; Nizamnamenin yürürlüğe giriş tarihi ile ilgili olarak çağdaş araştırmalarda farklı tarihler verildiğini görmekteyiz. Bu farklı tarihler için bkz.; N. Berkman, *Yol Davamız Nerede?*..., s.25.; N. Yazıcı, "Tanzimatta Haberleşme ve Kara Taşımacılığı"..., s. 363.



- 1 – Yolların tarifıyla tertib-i sınıfı beyanındadır (madde 1 – 6)
- 2 – Amele-i Mükellefeye Dairdir (madde 7 – 15)
- 3 – Yolların imalatının Suret-i icrasına dairdir (madde 16 – 25)
- 4 – Yolların muhafaza-i Hüsn-i Hali ve Tamiri hakkındadır (Madde 25 – 28)<sup>420</sup>.

Birinci bölümde 1861 nizamnamesindeki şekliyle Osmanlı ülkesindeki yollar dört sınıfa ayrılmıştır<sup>421</sup>. Bunlar;

- 1 – Tarik-i Sultani
- 2 – Vilayet Yolları
- 3 – Sancak Yolları
- 4 – Kaza Yolları, isimleriyle sınıflandırmıştır<sup>422</sup>.

Yollarla ilgili en önemli değişiklik, bunlara getirilen standartların yeniden belirlenmesiydi <sup>423</sup> . Ölçüde, arşından metrik düzene geçilmiştir <sup>424</sup> . 1861 düzenlemesindeki ölçülere nispetle biraz daha genişletilerek, şose döşeme paylarıyla birlikte diğer yerlere ayrılan kısımların da artırıldığı bu düzenlemeye göre, bundan sonra inşa edilecek Osmanlı yolları, aşağıdaki ölçüler esas alınarak standart yapılacaktır:

| Yolu | Yolun İki Tarafında Boş Bırakılacak |     | Şose | Yek |
|------|-------------------------------------|-----|------|-----|
|      | m.                                  | cm. | m.   | m.  |
| I.   | 2                                   | -   | 7    | 9   |
| II.  | 1                                   | 50  | 5    | 7   |
| III. | 1                                   | -   | 4    | 5   |
| IV.  | -                                   | -   | -    | 3   |

**Tablo 2: 1869 Tarihli Nizamname'ye Göre Yapılacak Yolların Standartları <sup>425</sup>.**

<sup>420</sup> M. Çadircı, “Tanzimat Dönemi Karayolu Yapımı”..., s.155.

<sup>421</sup> İ. İlter, *Türkiye Karayollarının Tarihsel Gelişimi*... s.40.

<sup>422</sup> İ. Tekeli, S. İlkin, “Osmanlı İmparatorluğu’nda On dokuzuncu Yüzyılda Araba Teknolojisinde ve Karayolu Yapımındaki Gelişmeler”...,s.434.; Enver Ziya Karal, *Büyük Osmanlı Tarihi*, C.4, T.T.K. Yayınları, Ankara (Tarihsiz.), s.461.

<sup>423</sup> S. Tozlu, “Osmanlı Yol Düzenlemeleri (1839 – 1908)”..., s.652.

<sup>424</sup> L. Şen, *Türkiye’de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci*..., s.18.

<sup>425</sup> S. Tozlu, “Osmanlı Yol Düzenlemeleri (1839 – 1908)”..., s.652.; L. Şen, *Türkiye’de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci*..., s.18.; M. Çadircı, “Tanzimat Dönemi Karayolu Yapımı”..., s.155.; B. Duran, “Osmanlı Devleti’nin Son Döneminde Türkiye’de Karayolu Ulaşımındaki Gelişmeler”..., s.485.

1861 yılındaki nizamnamede en fazla % 10 olarak belirlenen yolların eğimi, bu düzenlemede % 6 olarak tespit edilmiştir. Ancak, Turuk ve Meabir Müdürlüğü tarafından izin verilecek olan yollar, bunun dışında tutulmuştur<sup>426</sup>.

Çakıldan veya kırma taşlardan şoselerin kalınlığı en az birinci ve ikinci sınıf yollarda 25 cm., üçüncü sınıf yollarda 20 cm. olacak ve taşların büyüğü alta döşenecek; üste döşenecek taşların büyüklüğü 6 cm den fazla olmayacak. Yollarda balık sırtı ve iki yanına her metrede 1 cm. eğim olacak<sup>427</sup>.

Nizamnamenin ikinci bölümünde mükellefiyetlerle ilgilidir. Bedel-i nakdî yerine zorunlu mükellefiyet getirilerek, mükellefiyet yaşına gelmiş olan her erkek Osmanlı tebaasının yollarda çalışması kararlaştırılmıştır. Fakat özürlü olan ve özürleri geçerli sayılanların bedel-i şahsî ödeyebilecekleri de kabul edilmiştir. Yollarda çalışmak zorunda olanların mükellefiyet yaşı 18'den 16'ya indirilmiştir. Vilayet meclisi, zorunlu hallerde beş senede yirmi gün olan azamî çalışma süresini, en fazla on gün daha uzatabilecekti<sup>428</sup>.

Nizamnamenin üçüncü ve dördüncü bölümlerinde yol yapımının nasıl uygulanacağı belirtilmiş daha çok idari ve mali işlemlerin nasıl olacağı ile yol bakım ve onarımı ve bunlarla ilgili sorumluların görevleri hakkında açıklamalar yapılmıştır<sup>429</sup>. Her sancakta ve ihtiyaç hissedildiği takdirde kazalarda, vali ve mutasarrıfların emrinde olmak şartıyla; Tarîk Emîni, Sevk Memuru, Kâtip, Çavuş, Başmühendis, Mühendis, Kondoktör, İşbaşları, Mutemet ve Yol Bekçisi bulunacaktır. Yolların iyi halde bulundurulması ve onarımıyla ilgili her türlü yöntem tarif edilmiş olup, bu işler, yol bekçilerine bırakılmıştır. Ancak, bu tür faaliyetler basit şeylerdir. Bekçilerin görevlerinin ayrı bir talimatla belirleneceği de zikredilmiştir<sup>430</sup>.

Bu nizamnameden ayrı olarak hazırlanan yol talimatnamesi, *Memâlik-i Mahrûse-i Şahanede Turuk ve Me'âhirin Sûret-i î'mâl ve İdaresine Dâ'ir Ta'limât-ı*

<sup>426</sup> S. Tozlu, "Osmanlı Yol Düzenlemeleri (1839 – 1908)"..., s.652.; B.B.K.G.M, *Cumhuriyetin 50. Yılında Karayollarımız*..., s.23.

<sup>427</sup> B. B., *Bayındırlıkta 60 yıl*..., s.23.

<sup>428</sup> S. Tozlu, "Osmanlı Yol Düzenlemeleri (1839 – 1908)"..., s.652.

<sup>429</sup> İ. İlter, *Türkiye Karayollarının Tarihsel Gelişimi*... s.41.

<sup>430</sup> S. Tozlu, "Osmanlı Yol Düzenlemeleri (1839 – 1908)"..., s.652.

'Umûmiyyedir' adını taşımaktadır.<sup>431</sup> Talimatname üç bölüm ve yirmi yedi maddeden oluşmuştur<sup>432</sup>. Bu bölümler;

1 – Memurîn-i fenniyye ve İnşâiyyeye Dairdir (Madde 1-4),

2 – Yol bekçilerinin Vezâifine Dairidir (Madde 5 – 13),

3 – Amele-i Mükellefe Nizamnâmesinin Vilayetlerde Suret-i İcrasına Dairdir (Madde 14 – 27), başlıklarını taşımaktadır<sup>433</sup>.

Talimatın birinci bölümü dört madde olup, fen ve inşa memurlarına ayrılmıştır. Bu bölümde çalıştırılacak fen memurlarıyla diğer görevliler sayılır. Yolun her işinden sorumlu olan mühendistir. Kısımî yol işleri ve işin ameleye tevzisinden kondoktör, amelenin mevcudiyetini kontrol ve kondoktöre yardımdan mutemet ve işbaşları, yolun korunmasıyla bayağı tamirinden de bekçiler sorumludur. Validen sonra, yollardaki en yetkili kişi başmühendistir. Vali ile Turuk ve Meabir İdaresi'nden bilgi alarak iş yapacak olan başmühendis, gerekirse bölgenin bilirkişilerine başvuracaktır. Yollardaki idare memurları; Tarîk Emîni, Kâtib, Çavuş ve Sevk Memuru olarak belirlenmiştir. Tarîk Emîni, mükellef amelelerin defterini düzenleyecek, başmühendisin istediği malzemeyi sağlayacak ve ameleyi vaktinde iş yerine yollayacaktır. Kâtipler bütün kayıt işlerini, çavuşlar da haber ulaştırma işini yapacaktır<sup>434</sup>.

Talimatın ikinci bölümü, yol bekçilerinin görevlerine dairdir. Talimatın 5 ilâ 13. maddelerinde açıklandığına göre; bekçiler, en az 2 ve en fazla 8 km'lik bir yol kısmının bayağı tamir ve emniyetinden sorumludur. Her 30 km. için bir bölük olarak düzenlenen bekçilerin başında, bir de Başbekçi bulunacaktır. Görev sırasında gördükleri basit bozuklukları tamir etmeleri için, devletçe bunlara araç ve gereçler verilecektir. Ayrıca bekçilerin silahları da olacaktır. Bekçiler, kendilerine düşen yol parçasının bir kenarında devletçe yapılacak kulübelerde kalacak ve buradaki boş arazide küçük çaplı tarımsal faaliyette bulunabileceklerdir. İşini beş defa savsaklayan ve bundan dolayı cezalandırılmış olan bekçinin vazifesine son verilecektir. Bekçilerle bekçibaşının yaşı elliyi geçmemiş olacak, yol işlerinde tecrübesi bulunacak ve askerlikten çıkmış olanlar tercih edilecektir. Maaşlarını bekçibaşı vasıtasıyla alacak olan bekçiler, mola zamanları hariç, her gün, gün doğumundan batımına kadar görev

<sup>431</sup> B.B.K.G.M, *Cumhuriyetin 50. Yılında Karayollarımız...*, s.24.

<sup>432</sup> M. Çadircı, "Tanzimat Dönemi Karayolu Yapımı"..., s.161 – 167.

<sup>433</sup> N. Yazıcı, "Tanzimatta Haberleşme ve Kara Taşımacılığı"..., s. 364.

<sup>434</sup> S. Tozlu, "Osmanlı Yol Düzenlemeleri (1839 – 1908)"..., s.652.

yerlerini dolaşarak görevlerini yapacaklardır. Din ve mezhebine göre, cuma veya pazar günü, yol bir kere dolaşılacak ve o gün izin günü olacaktır<sup>435</sup>.

Talimatnamenin üçüncü bölümü on dört madde olup, mükellef amele nizamnamesinin vilayetlerde nasıl uygulanacağını içermektedir. Bu maddelerde; amelelerin nasıl çalıştırılacağı, kimlerin hangi işi nasıl yapacağı gibi hususlar uzunca anlatılmış ve hükme bağlanmıştır. Böylece yollarda çalıştırılacak mühendis, kondüktör, kâtib, çavuş ve yol emini gibi personelin de yetki ve sorumluluklarıyla ilgili hususlara açıklık kazandırılmıştır<sup>436</sup>.

Osmanlı ülkesinin genelinde yahut bir kısmında uygulanmak kaydıyla yayımlanan genel düzenlemelerden başka, özellikle İstanbul için hazırlanan ve şehri standart hale getirmeyi amaçlayan bazı yönergeler de vardır. Bunların temel niteliği, yalnızca yolların değil; ana cadde, sokak, ev, dükkân vs. binaların da belli ölçülere kavuşturulmasını içeriyor olmalarıdır. Üstelik bu düzenlemeler, genel nizamnamelerden çok önce yapılmıştı<sup>437</sup>.

Bunlara baktığımızda, yol sistemlerinin araba ulaştırmasına uygun bir şekilde genişletilmesi ve yol ağının geometrik standartının geliştirilmesine yönelik olduğunu görmekteyiz. Bu anlamda ilk girişim, İstanbul kenti için yayımlanan 1839 tarihli *ilmühaber* olmuştur. Bu ilmühabere göre, şehir yolları, 20, 15, 12, 10 *zira*<sup>438</sup> genişlikte dört kademeye ayrılıyor ve yol kenarında yapılacak binaların yükseklikleri belirleniyor, kent içinde çıkmaz caddelerin yapılmaması ve yolların geometrik esaslara göre yapılması koşulu getiriliyordu. Bunu yine İstanbul'da geçerli olmak üzere 1848 tarihli Ebniye Nizamnamesi izledi. Bu nizamname ile yol genişlikleri daraltılıyor ve yolların geometrik şartlara uygunluğu gevşetiliyordu. 1863 tarihinde ise tüm imparatorluk topraklarına şamil olacak *Turuk ve Ebniye Nizamnamesi* yayınlanmıştır<sup>439</sup>.

<sup>435</sup> S. Tozlu, "Osmanlı Yol Düzenlemeleri (1839 – 1908)"..., s.652 – 653.; B. B., *Bayındırlıkta 60 yıl...*, s.24.

<sup>436</sup> S. Tozlu, "Osmanlı Yol Düzenlemeleri (1839 – 1908)"..., s.653.; B.B.K.G.M, *Cumhuriyetin 50. Yılında Karayollarımız...*, s.24.; Bu talimatnamenin maddeleri için bkz.; M. Çadircı, "Tanzimat Dönemi Karayolu Yapımı"..., s.161 – 167.

<sup>437</sup> S. Tozlu, "Osmanlı Yol Düzenlemeleri (1839 – 1908)"..., s.647.

<sup>438</sup> *Zira*: dirsekten orta parmak ucuna kadar olan 70 – 90 cm arasında değişen uzunluk ölçüsü. Bkz.; Mehmet Zeki Pakalın, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, C.3, MEB. Yayınları Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, 1983, s.663.; Ferit Devellioğlu, *Osmanlıca – Türkçe Ansiklopedik Lûgat*, Aydın Kitabevi, Ankara 2003, s.1188.

<sup>439</sup> İ. Tekeli, S. İlkin, "Osmanlı İmparatorluğu'nda On dokuzuncu Yüzyılda Araba Teknolojisinde ve Karayolu Yapımındaki Gelişmeler"..., s.431.

## BİRİNCİ BÖLÜM

### 1. ATATÜRK DÖNEMİ ULAŞTIRMA POLİTİKASI

#### 1.1. Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Kara Ulaşımı

##### 1.1.1. Tanzimat'tan Sonra Karayollarının Durumu

Osmanlılarda yol sistemi uzun yıllar, 1869 yılındaki düzenleme esasına göre şekillenmiştir. Yol işlerinde, kısmî ve ayrıntılara ilişkin bazı değişiklikler hariç tutulursa, II. Meşrutiyet Dönemi'ne kadar hemen hemen aynı yöntemlerle idare edildi. Yol yapımında çalıştırılan işçilerin hukuku ile yol inşasındaki yöntem ve finansman konuları bu dönemde sürekli problem teşkil eden konulardı. Bunlarla ilgili düzenlemeler belli aralıklarla yapılmaya çalışılmışsa da istenilen seviyede olmamıştır. Özellikle yol inşasının finansmanı konusunda Osmanlı ekonomisinin içinde bulunduğu durum, inşa faaliyetlerini ciddi anlamda olumsuz etkilemekteydi. Bunların dışında, XIX. yüzyıl boyunca bilhassa Avrupa'daki teknolojik gelişmelerin, Osmanlı ülkesinde takip edilmiş ve Avrupa'daki yol teknolojilerinden faydalanmaya çalışılmıştır<sup>440</sup>. Yol teknolojisi özellikle Fransızların etkisi ve kanalıyla Osmanlı ülkesine girmektedir<sup>441</sup>. Teknik bakımdan Avrupa'daki gelişmelerin sadece bir kısmını ilgilendiren bu gelişmeler, Osmanlıların gündemine Fransız basını yoluyla girmektedir. Muhtelif yerlerde görev yapan birçok mühendis ya Fransız yahut da Fransa'da okumuş ve Fransız sistemiyle yetişmiş kimselerdi. Yollara ilişkin yazıların hemen hemen tamamı Fransa'dan aktarılmıştır. Teorik yol kitapları da, Fransızların eseri veya onların sisteminden bahseden telif eserlerdi<sup>442</sup>.

Abdülmecit döneminde, 1848 yılında, Karadeniz'i Anadolu üzerinden Arabistan'a bağlamak için Trabzon Bağdat arasında bir şosenin yaptırılması tasarlanmıştır. Bu iş için Nafia Nazırı İsmail Paşa beraberinde kalabalık bir heyetle Trabzon'a giderek incelemelerde bulunmuştur. Çalışmalar başlamış fakat bu teşebbüs sonuçsuz kalmıştır<sup>443</sup>. 1850 tarihinde Bursa – Mudanya, Bursa – Gemlik ve Trabzon –

---

<sup>440</sup> S. Tozlu, "Osmanlı Yol Düzenlemeleri (1839 – 1908)"..., s.654 – 655.

<sup>441</sup> İ. Tekeli, S. İlkin, "Osmanlı İmparatorluğu'nda On dokuzuncu Yüzyılda Araba Teknolojisinde ve Karayolu Yapımındaki Gelişmeler"..., s.435.

<sup>442</sup> S. Tozlu, "Osmanlı Yol Düzenlemeleri (1839 – 1908)"..., s.656.

<sup>443</sup> E. Z. Karal, *Büyük Osmanlı Tarihi*, C.2...,s.262 – 263.; N. Yazıcı, "Tanzimatta Haberleşme ve Kara Taşımacılığı"..., s. 366.

Erzurum şoselerinin yapımına başlanmıştır. Bu şoseler Osmanlı İmparatorluğu'nun, Anadolu'da araba geçişleri düşünülerek yaptığı ilk yollardır. 34.5 km.'lik Bursa – Gemlik ve 34 km.'lik Bursa – Mudanya yolları 15 yıl süren bir çalışma sonrasında 1865 tarihinde tamamlanmıştır. 315 km.'lik Trabzon – Erzurum yolu ise 1872'de tamamlanmıştır. Fransız mühendislerinin çalıştığı bu yoldaki hanlara, Fransız mühendisler Paris'in ünlü otellerinin isimlerini yazmışlardır<sup>444</sup>. 1859'da Beyrut – Şam yolu bir şirkete imtiyaz verilerek inşasına başlanmış ve 1863 yılında yapımı tamamlanarak ulaşımına açılmıştır<sup>445</sup>.

Abdülaziz'in devletin başında bulunduğu dönemde Osmanlı maliyesi büyük bir buhran içerisinde bulunmaktaydı. Borçlanmak suretiyle tedarik edilen paraların çok azı bayındırlık işlerinde kullanılmıştır. Bu dönem içerisinde yabancı sermaye, şose ve araba yolu inşasını karlı görmediği için hiçbir yatırım yapmamıştır. Yabancı sermaye, daha çok demiryollarına yönelmiştir<sup>446</sup>.

II. Abdülhamit Döneminde, bayındırlık işlerinde yoğun gelişmeler yaşandığını görmekteyiz. Bu dönemde, bayındır ülke amacının düşünceden fiiliyata geçmesi için yoğun çabalar harcanmıştır<sup>447</sup>.

Abdülhamid döneminde *Said Paşa*'nın 1879'daki birinci ve 1880'deki ikinci başvekaletinde Nafia Nazırı olarak görev yapan *Hasan Fehmi Paşa*<sup>448</sup> ilk defa bütün imparatorluğun bayındırlık işlerini kapsayan bir proje hazırlamıştır<sup>449</sup>. Hasan Fehmi Paşa, 5 Haziran 1880 tarihinde başvekâlet makamına bir takrirle ona ekli “*Anadoluda İ'mâlât-ı Umûmiyyeye Dâir Lâhiya*” adlı bir rapor sunmuştur<sup>450</sup>. Bu lâhiya Osmanlı bürokrasisinin imar bayındırlık ve kalkınma anlayışının en gelişmiş belgesi olarak

<sup>444</sup> İ. Tekeli, S. İlkın, “Osmanlı İmparatorluğu'nda On dokuzuncu Yüzyılda Araba Teknolojisinde ve Karayolu Yapımındaki Gelişmeler”..., s.433.

<sup>445</sup> E. Z. Karal, *Büyük Osmanlı Tarihi*, C.2...,s.263.

<sup>446</sup> Enver Ziya Karal, *Büyük Osmanlı Tarihi*, C.3, T.T.K. Yayınları, Ankara (Tarihsiz.), s.265 – 268.

<sup>447</sup> II.Abdülhamid Dönemindeki bayındırlık çalışmaları ve bu bağlamda imparatorluk sınırları içerisindeki karayolu inşa ve tamir faaliyetleri hakkında geniş bilgi için bkz.; Sevim Erdem, *Sultan Abdülhamid Devri Bayındırlık Faaliyetleri (H.1293 – 1327/ 1876 – 1909)*, Elazığ, 2010. (Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi.).

<sup>448</sup> Hasan Fehmi Paşa hakkında geniş bilgi için bkz.; Cevdet Küçük, “Hasan Fehmi Paşa (1836 – 1910)”, *T.D.V. İslam Ansiklopedisi*, C.16,İstanbul, 1997. s. 322 – 323.

<sup>449</sup> B. B., *Bayındırlıkta 60 yıl...*, s.25.

<sup>450</sup> Cevdet Küçük, “Hasan Fehmi Paşa (1836 – 1910)”..., s. 322 .

görülmektedir<sup>451</sup>. Ayrıca gelişmiş bir mühendislik bilgisine sahip ve daha çok mühendislik alanını kapsıyordu<sup>452</sup>.

Hasan Fehmi Paşa'nın sunduğu takirde, bir ülkede yollar ve limanlar yapılmadan arzu edilen ilerlemenin tasavvur bile edilemeyeceğini vurgulamakta ve bayındırlık hizmetlerinin yerine getirilmesi için tedbirler önerilmektedir<sup>453</sup>. Hasan Fehmi Paşa'nın lâhiyası kısa bir girişle başlayıp ülkenin ulaşım ve bayındırlığı hakkında genel bilgiler verilmektedir. Dört bölümden oluşan lâhiyanın birinci bölümünde şose yolları ele alınmakta ve ülkenin belli başlı yerleri arasındaki ulaşım için yapılacak yollar hakkında bilgi verilmiştir. İkinci bölümde demiryollarından bahsedilmekte İzmit'ten başlayarak Bagdat'ta son bulacak demiryolu şebekesinin yapımı ve finansmanı anlatılmaktadır. Üçüncü bölümde, liman ve iskelelerin durumları hakkında bilgiler verilmekte ve bunların yenilenmesi durumdaki maliyetleri hesaplanmaktadır. Dördüncü bölümde ise bataklıkların kurutulması ve bu şekilde elde edilecek araziler üzerinde durulmaktadır. Lâhiyanın sonunda yapılacak işler için harcanması öngörülen masraflar cetveller halinde gösterilmiştir<sup>454</sup>.

Hasan Fehmi Paşa'nın lâhiyasını incelemek üzere Nâfia nâzirliği sırasında kendisinin de katıldığı bir komisyon oluşturuldu. Lâhiyada belirtilen hususları takdirle karşılayan komisyon bunların uygulanması için Osmanlı anonim şirketleri kurulmasını kararlaştırdı ve alınan kararlar bir mazbata ile hükümete bildirildi. Hükümet tarafından benimsene bu kararlar 18 Kasım 1882 tarihinde iradesi alınmak üzere padişaha arz edildi ve istimlâk kanununda değişiklik yapılarak Vakit Gazetesi'nde ilan edildi<sup>455</sup>.

Hasan Fehmi Paşa bu lâhiyada bütün bayındırlık işlerinin devlet eliyle, halka mükellefiyet koyarak ve yabancılara imtiyaz verilerek yabancı sermaye yoluyla gerçekleştirilmesi alternatifleri karşılaştırarak karayolları dahil olmak üzere bu

<sup>451</sup> İlhan Tekeli, Selim İlkin, "Mustafa Celâleddin Bey'in Bir Eyaletin Islah ve İmarı Hakkında Mükâleme Adlı Risalesi ve 19. Yüzyılda İmar kavramının Gelişimi Üzerine Düşünceler" *Cumhuriyetin Harcı Modernitenin Alt Yapısı Oluşurken*, C.3, İ.B.Ü Yayınları, İstanbul, 2004. s.7.

<sup>452</sup> İlhan Tekeli, Selim İlkin, "Osmanlı İmparatorluğu'nda 19. Yüzyılın İkinci Yarısında Nâfia Programları ve Teknoloji Gelişimi Üzerine" *Cumhuriyetin Harcı Modernitenin Alt Yapısı Oluşurken*, C.3., İ.B.Ü Yayınları, İstanbul, 2004. s.155.

<sup>453</sup> Cevdet Küçük, "Hasan Fehmi Paşa (1836 – 1910)"..., s. 322 .

<sup>454</sup> Cevdet Küçük, "Hasan Fehmi Paşa (1836 – 1910)"..., s. 322. Hasan Fehmi Paşa'nın hazırlamış olduğu lâhiyanın tam metni için bkz. Celal Dinçer, "Hasan Fehmi Paşa'nın Anadolu'nun Bayındırlık İşlerine Dair Hazırladığı Lâhiya" *Belgeler*, C. V – VIII., 1968 – 1971, S.9 – 12, s.153 – 233.

<sup>455</sup> Cevdet Küçük, "Hasan Fehmi Paşa (1836 – 1910)"..., s. 323.

yatırımların yabancı sermaye eliyle yapılmasını önermiştir<sup>456</sup>. Özellikle karayollarının yapım ve onarımının münakasa usulü ile ihale edilmesini vurgulamıştır<sup>457</sup>.

Osmanlı İmparatorluğu'nun tüm bayındırlık işlerini kapsayan ilk çalışma olan bu lâhiya ile yollar Turuk-u Umumiye (Devlet Yolları) ve Turuk-u Hususiye (Vilayet Yolları) olarak sınıflandırılmış ve devlet yolları numaralandırılmıştır. Siyasi, askeri ve ekonomik yönden önem taşıyan merkezleri birbirine bağlayan yolların yapılması öngörülmüş ve yol programı Asya-i Osmani ve Avrupa-i Osmani olmak üzere iki kısımdan oluşmuştur. İmparatorluğun Asya topraklarında 7.609 km. ve Avrupa topraklarında ise 2.567 km. yol yapılması hedeflenmiştir<sup>458</sup>. Anadolu'da ise 2.535 km. karayolu inşa edilmesi önerilmiştir<sup>459</sup>. Anadolu'da yapılması düşünülen yolların maliyeti kilometre başına 669 lira 43 kuruştan toplamda 1.696.956 liradır<sup>460</sup>. Anadolu'daki yollar Rize - Erzurum, Kelkit - Gümüşhane - Şiran, Tirebolu - Karahisar, Giresun - Karahisar, Ordu - Sivas, Ünye - Niksar - Tokat, Bafra - Samsun - Terme, Sinop - Osmancık - Yozgat - Kayseri, İnebolu - Kastamonu - Çankırı - Ankara, Bartın - Safranbolu, Bandırma - Balıkesir, Ayvalık - Bergama - Kırkağaç, Antalya - Isparta, Maraş - Sis ve Adana - Karataş'dır<sup>461</sup>.

<sup>456</sup> İ. Tekeli, S. İlkin, "Osmanlı İmparatorluğu'nda On dokuzuncu Yüzyılda Araba Teknolojisinde ve Karayolu Yapımındaki Gelişmeler"..., s.436.

<sup>457</sup> S. Tozlu, "Osmanlı Yol Düzenlemeleri (1839 - 1908)"..., s.657.

<sup>458</sup> N. Berksan, *Yol Davamız Nerede?*..., s.27 - 30.

<sup>459</sup> İ. Tekeli, S. İlkin, "Osmanlı İmparatorluğu'nda 19. Yüzyılın İkinci Yarısında Nâfia Programları ve Teknoloji Gelişimi Üzerine"..., s.157.

<sup>460</sup> Faik Altan, *Yeni Türkiye Devletinin Bayındırlık Politikası (1920 - 1933)*, Eskişehir, 1999. (Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.) s.32.

<sup>461</sup> İ. Tekeli, S. İlkin, "Osmanlı İmparatorluğu'nda 19. Yüzyılın İkinci Yarısında Nâfia Programları ve Teknoloji Gelişimi Üzerine"..., s.157 - 158.



| Güzergah                               | Uzunluk (Km) | Maliyet    |
|----------------------------------------|--------------|------------|
| Rize - Erzurum                         | 200          | 173.913.40 |
| Kelkit - Gümüşhane - Şiran             | 100          | 65.217.39  |
| Tirebolu – Karahisar                   | 140          | 91.304.34  |
| Giresun – Karahisar                    | 125          | 108.695.65 |
| Ordu – Sivas                           | 200          | 130.434.78 |
| Ünye – Niksar – Tokat                  | 150          | 97.826.08  |
| Bafra – Samsun – Terme                 | 150          | 65.217.39  |
| Sinop – Osmancık – Yozgat – Kayseri    | 500          | 326.086.95 |
| İnebolu – Kastamonu – Çankırı – Ankara | 300          | 234.782.60 |
| Bartın – Safranbolu                    | 100          | 65.217.39  |
| Bandırma – Balıkesir                   | 110          | 86.086.95  |
| Ayvalık – Bergama – Kırkağaç           | 100          | 60.866.56  |
| Antalya – Isparta                      | 160          | 104.347.82 |
| Maraş – Sis ve Adana – Karataş         | 200          | 86.956.52  |

**Tablo 3: Hasan Fehmi Paşa'nın Hazırladığı Lâhiyaya göre yapılması düşünülen yollar ve maliyetleri<sup>462</sup>.**

Fakat öngörülen bu karayollarının aynen demiryollarında olduğu gibi bir hinterlandı bir limana bağlayan ağaç biçimindeki yollar olduğu, ülkenin iç bütünlüğünü sağlayacak ağ oluşturan yollar olmadığı görülmektedir<sup>463</sup>. Yabancı sermaye için, Osmanlı İmparatorluğu topraklarında karayolu yapımının cazip olmaması, ülkenin içinde bulunduğu savaşlar ve ekonomik sorunlar yüzünden bu yapımı tasarlanan

<sup>462</sup> F. Altan, *Yeni Türkiye Devletinin Bayındırlık Politikası (1920 – 1933)*..., s.32.

<sup>463</sup> İ. Tekeli, S. İlkin, “Osmanlı İmparatorluğu’nda On dokuzuncu Yüzyılda Araba Teknolojisinde ve Karayolu Yapımındaki Gelişmeler”..., s.436.

karayolları programı tam olarak uygulanamamıştır<sup>464</sup>. Bu programda öngörülen yolların bir kısmı ilerleyen yıllarda gerçekleştirilmiş olsa da bu yolların inşa edilmesi, yabancı sermayeye dayanmamış ve halka mükellefiyetler koyan yol yapımı tercih edilmiştir<sup>465</sup>.

Hasan Fehmi Paşa'nın bu yol programı istenilen bir düzeye ulaşmamasına rağmen karayolları inşa faaliyetlerine bir hareketlilik getirmiştir. Girişimci ve çalışkan bazı valilerin özel gayretleri sonucunda Anadolu ve Rumeli'de karayolu inşa faaliyetlerinde ciddi çalışmalar yapılmıştır<sup>466</sup>.

Bu valilerden, Tuna ve Bağdat Valiliklerinde bulunan Midhat Paşa<sup>467</sup>, Aydın ve Sivas valiliklerini yapan Halil Rıfat Paşa<sup>468</sup> ve Reşit Paşa gibi şahsiyetler karayolu yapımında öne çıkmışlardır<sup>469</sup>. Bu valiler Turuk-u Me'âbir Nizâmnâmesi'nin kendilerine sağladığı yetkilerle kalmayıp nüfuzlarını kullanarak yol seferberliğini ülkede yaymaya çalışmışlar ve başarılar elde etmişlerdir<sup>470</sup>. Halil Rıfat Paşa uzun süren memuriyet hayatında, valilikleri sırasında ve özellikle Sivas Vilayeti'nde yaptırdığı yollar ile şöhrete ulaşmıştır. Bir atasözü haline gelen “*Gidemediğin yer senin değildir*” sözü ona aittir<sup>471</sup>. Sadrazam olunca da bütün valilere gönderdiği bir tamimde “her şeyden evvel ve her şey için yol” parolası vermek suretiyle yola vermiş olduğu önemi belirtmiştir<sup>472</sup>. Bu yüzden kendisi “*karayolcuların piri*” olarak kabul edilmiştir<sup>473</sup>.

Halil Rıfat Paşa'nın yol yapımı tümüyle devlet gelirlerinden yapılan harcamalarla yapılmamıştır. Yolun geçtiği yerlerdeki halkın, yapım gücüne katkısı önemli etken olmuştur. Valinin tembihnâmelerinde “*bozulan yolların çevredeki*

<sup>464</sup> N. Özdemir, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası (1923 – 1960)*..., s.18.

<sup>465</sup> İ. Tekeli, S. İlkin, “Osmanlı İmparatorluğu'nda 19. Yüzyılın İkinci Yarisında Nâfia Programları ve Teknoloji Gelişimi Üzerine”..., s.158.

<sup>466</sup> N. Özdemir, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası (1923 – 1960)*..., s.18.

<sup>467</sup> Midhat Paşa hakkında geniş bilgi için bkz. Gökhan Çetinsaya, Şit Tufan Buzpınar, “Midhat Paşa(1822 – 1884), *T.D.V. İslam Ansiklopedisi*, C.30,İstanbul, 2005. s. 7 – 11.

<sup>468</sup> Halil Rıfat Paşa hakkında geniş bilgi için bkz. Nurettin Birol, *Halil Rıfat Paşa Dönemi ve İcraatı 1827 – 1901*, Cedit Neşriyat, Ankara, 2009.; Ali Birinci, Ahmet Turan Alkan, “Halil Rıfat Paşa'nın Hayatı, Eserleri, Şahsiyeti”, *C.Ü. Sosyal Bilimler Dergisi*, C.VII., S.85, 1986, s.97 – 119.

<sup>469</sup> B.B.K.G.M, *Cumhuriyetin 50. Yılında Karayollarımız*..., s.24.

<sup>470</sup> N. Özdemir, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası (1923 – 1960)*..., s.18.

<sup>471</sup> N. Birol, *Halil Rıfat Paşa Dönemi ve İcraatı 1827 – 1901*..., s.107.

<sup>472</sup> E. Z. Karal, *Büyük Osmanlı Tarihi*, C.4..., s.462.

<sup>473</sup> B. B., *Bayındırlıkta 60 yıl*..., s.24.; B.B.K.G.M, *Cumhuriyetin 50. Yılında Karayollarımız*..., s.24.; N. Birol, *Halil Rıfat Paşa Dönemi ve İcraatı 1827 – 1901*..., s.107.

*köylülerin, yetmezse oradan geçen uzak köylerin katkılarıyla sürekli bakım altında tutulması” istenmiştir*<sup>474</sup>.

Samsun – Trabzon sahil yolu, Samsun – Sivas – Malatya, Tokat – Niksar – Ünye, Amasya – Merzifon – Çorum – Ankara hududu, Yozgat – Alaca – Çorum, Merzifon – Osmancık, Şebinkarahisar – Giresun, Zile – Tokat, Zara – Koyulhisar – Mesudiye – Ordu, Zara – Suşehri – Refahiye – Erzincan, Zara – İmranlı – Refahiye yolları; Halil Rıfat Paşa’nın valiliği sırasında ele alınmış, uzun yıllar boyunca kullanılan sanat yapıları ve köprüleriyle teknik isteklere uygun makadam usulü yolların yapımını sağlamıştır<sup>475</sup>.

1898 tarihinde yol talimatnamesinde değişiklik yapılarak “*Turuk-u Maabir Talimat-ı Umumiyesi*” yürürlüğe konulmuştur. Bu değişiklikle yapılan en önemli yenilik yol yapım teknolojisini getirmesiydi. Değişiklikle, ülkede yapılacak tüm yollarda makadam yol yapım tekniğinin kullanılması kabul edilmiştir. Yine bir önemli değişiklik ise, yol mükellefiyeti ile ilgili yeni düzenlemedir<sup>476</sup>. Yol mükellefiyeti 20 – 60 yaş arasındaki erkeklerden nakden ve bedenen alınmaya başlamıştır. İsteyenlerin para ile isteyenlerinde kendi çalışarak yerine getirmeleri uygulaması, bu mükellefiyetin hem halk arasındaki gerilemeyi azaltması hem de yol yapım sürecinin kapitalistleşmesi bakımından önemli bir adımdır<sup>477</sup>.

<sup>474</sup> B.B.K.G.M, *Cumhuriyetin 50. Yılında Karayollarımız...*, s.25. Halil Rıfat Paşa’nın tembihnâmeleri için bkz. Ali Birinci, “Halil Rıfat Paşa’nın Tembihnâmeleri”, *C.Ü. Sosyal Bilimler Dergisi*, S.3,1984, s.13 – 24.

<sup>475</sup> B.B.K.G.M, *Cumhuriyetin 50. Yılında Karayollarımız...*, s.25.

<sup>476</sup> İ. Tekeli, S. İlkin, “Osmanlı İmparatorluğu’nda 19. Yüzyılın İkinci Yarısında Nâfia Programları ve Teknoloji Gelişimi Üzerine”..., s.158.

<sup>477</sup> İ. Tekeli, S. İlkin, “Osmanlı İmparatorluğu’nda On dokuzuncu Yüzyılda Araba Teknolojisinde ve Karayolu Yapımındaki Gelişmeler”..., s.437.

| Karayolu yatırımları (1000 krş.) |         |        |         |
|----------------------------------|---------|--------|---------|
| Yıllar                           | Harcama | Yıllar | Harcama |
| 1881                             | 5.400   | 1892   | 24.064  |
| 1882                             | 22.800  | 1893   | 30.045  |
| 1883                             | 62.289  | 1894   | 22.606  |
| 1884                             | 72.162  | 1895   | 28.938  |
| 1885                             | 81.852  | 1896   | 22.334  |
| 1886                             | 79.640  | 1897   | 28.160  |
| 1887                             | 45.444  | 1907   | 31.500  |
| 1888                             | 35.383  | 1911   | 53.626  |
| 1889                             | 58.560  | 1912   | 117.365 |
| 1890                             | 11.883  | 1916   | 10.800  |
| 1891                             | 20.728  |        |         |

Tablo 4: 1880 – 1916 yılları arası Karayolu Yatırımları<sup>478</sup>.

### 1.1.2. Osmanlı Döneminde Demiryolları

Tüm dünyada XIX. yüzyılın en önemli ulaşım aracı haline gelen demiryolları, kısa sürede Osmanlı Devleti’nin de ilgisini çekmiştir. Devlet yöneticileri, bu yeni ve hızlı ulaşım aracını hem yol sorununa çözüm, hem de ekonomik, siyasal ve özellikle de askerî sorunlara çözüm olabilecek bir unsur olarak görmüşlerdir. Demiryollarında ki ekonomik açıdan beklentiler özellikle tarımsal potansiyelin artmasıyla ilgili olmuştur. Tarımsal potansiyelin artması hem tarımsal vergileri, hem de gümrük vergilerini artırılabilecekti. Ayrıca madensel üretim de bu sayede gelişebilecekti. Osmanlı, demiryollarını bu amaçları gerçekleştirme ve devleti kurtarma bağlamında etkili bir silâh olarak görürken, emperyalist devletlerin bu silâhı kendisine çevirecek düşünceler içerisinde bulunduğundan habersizdi. Devletin mâlî ve ekonomik bakımdan güçsüz oluşu, bu çağdaş ulaştırma sistemini kendisinin inşa etmesine olanak tanımaması,

<sup>478</sup> B. Duran, “Osmanlı Devleti’nin Son Döneminde Türkiye’de Karayolu Ulaşımındaki Gelişmeler”..., s.486.

devletin demiryolu yapımını kendi çıkarlarına göre değil, aralarında önemli rekabet olan emperyalist devletlerin ekonomik ve siyasi ve hatta askeri çıkarlarına göre ele alması sonucunu doğuruyordu<sup>479</sup>.

Osmanlı İmparatorluğu'ndaki demiryolları bu anlamda ağaç biçimli, birbirini tamamlamayan rasyonel olmayan düşük standartlı bir hat şeklindeydi. Dışa bağımlı liman kentlerinden başlayarak içerilerdeki verimli ovalara uzanacak şekilde tasarlanmıştı. Bölgenin hinterlandındaki ürünleri dışa bağımlı bir liman kentine aktarma amacına uygun düşen bu ağaç biçimindeki örüntü, koloni tipindeki ekonomilerde çok sık rastlanan bir yapı olma özelliğini taşımaktaydı. Hatlar, yabancı bir ülkenin ekonomisi ile bütünleşme amacına hizmet ettiğinden, demiryolu sistemi ülke iç pazarını birbirine bağlayacak, ekonominin gereklerini karşılayacak ağ biçimi örüntüye dönüşmemiş ve her devlet kendi çıkarına göre hat yaptığından kendi içerisinde tamamlayıcı bir şebeke kurulamamış, Anadolu, Suriye ve Mezopotamya'da birbiriyle bağlantısı olmayan kopuk demiryolu hatları meydana gelmiştir<sup>480</sup>.

Osmanlı Devleti topraklarının bir kısmını ele geçirmeye çalışan İngiltere ve Fransa'nın yanı sıra, Prusya önderliğinde Alman birliğini sağlayan ve doğuya doğru genişleme politikası (*Drang nach osten*) güden Almanya'nın çıkarları, devletin hem Anadolu'daki, hem de Arap Yarımadası'ndaki topraklarında kesişiyordu. Demiryolu imtiyazları elde etmek için birbirleriyle adeta yarışarcasına hareket eden bu devletler, zaman zaman politik ve ekonomik baskılar yoluyla da bu emellerini gerçekleştirmeye çalışıyorlardı<sup>481</sup>. Önceleri Fransa ve İngiltere bu konuda üstünlüğü ele geçirmişken, daha sonra 1889'dan itibaren Almanya'ya geçecekti<sup>482</sup>. İmtiyazların alınması sırasında her ülke diğerini kollayacak, bir devlet bir imtiyaz alınca bir diğeri de imtiyaz için Osmanlı'ya baskı yapıp başka bir imtiyaz ele geçirecektir. Ayrıca devletin ekonomik anlamda dışa bağımlılığı, borç karşılığında bir imtiyaz verilmesine ya da borç istendiğinde yeni bir imtiyaz isteğiyle karşılaşılmasına neden olacaktır. Almanların Bağdat Demiryolu imtiyazı'nı almak için Osmanlı'ya ön sözleşme imzalamadan yapmış

<sup>479</sup> E. As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları...*, s.43.

<sup>480</sup> Muhteşem Kaynak, "Osmanlı Ekonomisinin Dünya Ekonomisine Eklemlenme Sürecinde Osmanlı Demiryollarına Bir Bakış", *Yapıt*, S.5, Haziran – Temmuz 1984, s.81.

<sup>481</sup> E. As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları...*, s.44.

<sup>482</sup> Lothar Rathman, *Alman Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi, Berlin – Bağdat*, Belge Yayınları, İstanbul, 2001, s. 41.

olduğu % 7 faizli 200.000 sterlinlik borç teklifi Almanların Osmanlı topraklarındaki ekonomik ve politik etkinliğinin önemli bir aşaması olarak gösterilir<sup>483</sup>.

İmtiyazların devlet için olumsuz yanlarından birisi de, “kilometre garantisi” sistemidir. Bu sistemle şirketlerin kârları, Osmanlı Devleti’nce garanti altına alınmıştır. Demiryolu şirketlerinin garanti edilen kârın altında kâr etmeleri halinde aradaki farkı devlet ödemiş, hatta doğacak farkı ödemek için bir veya birkaç vilayetin öşürlerini karşılık gösterdiği durumlar bile yaşanmıştır<sup>484</sup>. Örneğin, Eskişehir – Konya demiryolu için verilen kilometre garantisi için Trabzon ve Gümüşhane’nin vergi gelirleri ayrılmıştır<sup>485</sup>. Bunlarla birlikte hattın geçeceği devlet arazisi şirkete bedelsiz devredilmiştir. Şirket hat boyundaki devlet ormanlarını ve taşocaklarını hiç bir bedel ödemedi kullanabilmiş, demiryolu yapımı, bakımı ve işletilmesi için gereken malzeme gümrüksüz olarak ithâl edilebilmiştir. Demiryolunun kenarlarında bazen 40, bazen 45 kilometrelik şeritler içindeki petrol de dahil bütün madenleri işletme hakkına sahip olunabilmiştir<sup>486</sup>.

Demiryollarının emperyalist devletler tarafından yapılması, demiryolu güzergâhlarını da etkilemiş, Osmanlı’nın arzuladığı ekonomik, siyasal ve askerî amaçların dışına çıkmış, tamamen üç Avrupalı ülkenin çıkarlarına göre hatlar seçilmiş ve inşa edilmiştir. Örneğin Osmanlı yöneticileri, merkezi yönetimin güçlendirilmesi anlamında İstanbul’dan tüm ülkeye yayılan bir hattın yapılmasını arzularken, bu düşünce yabancılarca uygun görülmediği gibi, kendi çıkarları ile taban tabana zıt olarak algılanmış, ülkenin tarımsal açıdan zengin batı ve güney bölgelerine yönelinmiştir<sup>487</sup>.

Osmanlı demiryolları ile ilgili yapılan araştırmalarda Osmanlı yöneticilerini demiryolları yapımına yönelten önemli bir neden olarak emperyalist ülkeler tarafından yapılan telkinler gösterilmekteydi. Fakat Osmanlı yöneticilerinin demiryolu yaptırma istekleri gözardı edilmektedir<sup>488</sup>. Oysa artan asayişsizlik ile vergi toplanamaması arasında doğrudan bir bağ olduğunu düşünen Osmanlı yöneticileri de en az Avrupalı

<sup>483</sup> Murat Özyüksel, *Osmanlı – Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, Arba Yayınları, İstanbul 1988, s.140 – 141.

<sup>484</sup> İsmail Yıldırım, “Osmanlı Demiryolu Politikasına Bakış”, *F. Ü. Sosyal Bilimler Dergisi*, C.12, S.1, 2002, s.319.

<sup>485</sup> M. Özyüksel, *Osmanlı – Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları...*, s.82.

<sup>486</sup> İ. Yıldırım, “Osmanlı Demiryolu Politikasına Bakış”..., s.320.

<sup>487</sup> E. As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları...*, s.45.

<sup>488</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)...*, s.9.

emperyalistler kadar demiryolu yaptırmak istiyorlardı<sup>489</sup>. Çünkü demiryolu ülkede zenginleşmeyi sağlayacağı gibi merkezi otoritenin gücünün diğer bölgelerde de hissedilmesini sağlayacaktı. Özellikle Abdülmecit, Abdülazîz ve II. Abdülhamit bu konuda çok istekli davranmışlardır. Hatta Osmanlı Devleti'nin demiryolu yapımına ilişkin ciddi girişimleri ve büyük yatırımları büyük ölçüde II. Abdülhamit döneminde gerçekleşmiştir<sup>490</sup>.

Abdülaziz'in "*donanma sevdası*" ve donanma oluşturmaya yönelik büyük kaynaklar sarf etmesi yüzünden demiryollarına yeterince eğilememesi, buna karşın Abdülhamit'in donanmaya önem vermeyerek demiryolları inşa etmeyi ve üretim sorununu halletmeyi birinci öncelik haline getirmiştir. Bu bakımdan Abdülhamit'in bu stratejisi ile büyüme sevdası içindeki Almanya'nın doğu politikaları kesişince gerçekten demiryolları için ciddi projeler hayata geçmeye başlamıştır<sup>491</sup>.

II. Abdülhamit, Bağdat demiryolu projesiyle 1877 – 78 Osmanlı – Rus savaşından sonra ülkeye göç etmek zorunda kalmış Balkanlı, Kafkasyalı ve Kırımlı göçmenleri Bağdat Hattı'nın civarındaki boş topraklara yerleştirerek hem toprakları üretime açmak hem de demiryolu vasıtasıyla üretilen ürünün hızla ve ucuz nakliye maliyetleriyle tüketim merkezlerine iletilmesini sağlamak amacındaydı. Bunda kısmen başarılı olunmuş, İç Anadolu Bölgesi hem İstanbul'un hem de Avrupa ülkelerinin tahıl ihtiyacını karşılamaya başlamıştır. Demiryolunun tarıma etkisi bununla da kalmamış, demiryolunun geçtiği bölgelerdeki işçi ailelerine hızla yenileri eklenmiştir. Fakat Osmanlı ekonomisine sağlanan bu tür bir yararın yanında bazı zararlar da olmuştur. Örneğin, demiryollarının geçtiği yollarda daha önce ulaşımı sağlayan kervancılar işsiz kalmışlardır. Ayrıca iç bölgelerdeki Osmanlı esnaf ve zanaatkarı da büyük bir yıkımla karşılaşmıştır<sup>492</sup>.

Demiryolları ile ulaşılacak istenen ikinci hedef, yukarıda da belirtildiği gibi ülkenin uzak köşelerinde ortaya çıkan isyan ve huzursuzlukları bastırmak üzere gönderilecek birlikleri hızla olay yerlerine intikal ettirmek, böylece iç güvenliği, dolayısıyla merkezîleşmeyi ve siyasî istikrarı garanti altına almaktır<sup>493</sup>. Demiryolları

<sup>489</sup> E. As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları...*, s.45.

<sup>490</sup> İ. Yıldırım, "Osmanlı Demiryolu Politikasına Bakış"..., s.320.

<sup>491</sup> Suavi Aydın "Türkiye'nin Demiryolu Serüvenine Muhtasar Bir Bakış", *Kebikeç Dergisi*, S.11, 2001, s.53.

<sup>492</sup> E. As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları...*, s.46.

<sup>493</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)...*, s.5.

sadece bir ulaşım aracı değil, aynı zamanda yol boyunca döşenen telgraf hatları yardımıyla, merkezin taşradan anında haber almasını, dolayısıyla merkezin taşıyıcı denetim altında tutmasını sağlayan siyasî bir araçtı<sup>494</sup>.

Osmanlı toprakları üzerindeki ilk demiryolları plânını İngiliz topçu albayı Sir Francis Chesney yapmıştır<sup>495</sup>. Chesney, 1835’den 1837’ye kadar olan dönemde yaptığı seyahatlerde, Fırat ve Dicle su yollarını incelemiş, Orantes’den Fırat’a kadar bir demiryolu inşasını etüt etmiştir. Chesney, Fırat ve Dicle havzalarına ulaşacak bir demiryolunun yapımını isterken, bu demiryollarının yapımının, nehirlerin su seviyesindeki değişimler nedeniyle ortaya çıkacak sorunları aşmak için nehir vadilerini izleyecek ve Basra Körfezi’ne ulaşacak şekilde olmasını öneriyordu. Hatta bu dönemde İngilizler Fransa’nın Calais limanından başlayıp İstanbul üzerinden Basra’ya ulaşan bir hattın inşasını bile önermişlerdi<sup>496</sup>.

1836’da bir İngiliz şirketi, Akdeniz kıyılarından Hindistan’a gidecek bir şebekenin başlangıcı olarak İzmir’den Aydın’a kadar bir demiryolu imtiyazı almak için uğraşmışsa da bu imtiyaz ancak Eylül 1856’da Robert Wilkins adındaki İzmirli bir İngiliz tüccar ve dört arkadaşına verilmiştir. Bu durum, Kırım Savaşı sonrası batı ülkelerinin demiryolu projelerine olan ilgilerinin yeniden canlanması ve Sultan Abdülaziz yönetiminin de bu ilgiyi desteklemesiyle açıklanabilir<sup>497</sup>.

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

<sup>494</sup> A. Nedim Atilla, *İzmir Demiryolları*, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kent Kitaplığı, İzmir, 2002, s.44.

<sup>495</sup> David Fraser, *The Short Cut to India, The Record Of a Journey Along The Route Of The Baghdad – Railway*, London, 1909, s.32.

<sup>496</sup> S. Aydın “Türkiye’nin Demiryolu Serüvenine Muhtasar Bir Bakış”..., s.51.

<sup>497</sup> E. As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları*..., s.46.



kalkmıştır<sup>498</sup>.

Bu sıralarda İngiltere'nin Hindistan'a Süveyş Kanalı dışında bir başka yol bulunması konusundaki ilgisi, Bağdat – Basra demiryolu hattı projesinin İngiltere açısından bir kez daha canlanmasına yol açmıştı. İngilizler bunun için ağırlıklı olarak üzerinde durulan Dicle vadisini izleyen hat yerine, Akdeniz'den doğrudan doğruya Fırat vadisini izleyerek Bağdat'a ve Basra'ya uzanan yolu en uygun “*Hindistan yolu*”<sup>499</sup> olarak görmekteydiler. Ancak, özellikle Süveyş Kanalı lobisinin faaliyetleriyle Britanya hükümeti, bu hattı yapacak şirkete teminat vermekten vazgeçmiştir<sup>500</sup>.

Öte yandan 23 Eylül 1856'da İzmir – Aydın demiryolu imtiyazını 94 yıllığına alan Wilkins ve arkadaşları bu imtiyazı İngiltere'de başka bir gruba satmışlar, bu grup da Mayıs 1867'de *İzmir – Aydın Osmanlı Demiryolu Şirketi*'ni (Smyrna – Aidin Ottoman Railway) kurmuştur<sup>501</sup>. Şirket, demiryolunun yapımı sırasında hükümete ait olan toprakları, madenleri ve ormanları bedava kullanabilecek, hattın yapımı bitince de hattın kenarındaki 45 m.'lik şerit içerisinde bulunan madenleri, az bir vergiyle işletebilecekti<sup>502</sup>. Şirkete kilometre garantisi yerine % 6 oranında kâr garantisi verilmişti. Demiryolunun işletmeye açılmasından 50 ve bundan sonra her 20 yılda bir Osmanlı Hükümeti şirketle anlaşarak demiryolunu satın alabilecekti. % 6 kâr garantisi üzerinden Osmanlı Hükümeti ile anlaşılan şirket, bir süre sonra bu kârı yeterli bulmamaya başladı. Kârı artırmak için iş yavaşlatma yoluna giden şirket, 1860 tarihinde ancak İzmir Alsancak'tan başlayıp Buca ve Gaziemir'e giden hatları açtı. Böylece şirket amacına ulaştı ve hükümeti yeni bir sözleşme yapmaya ikna etti. İnşaatın hızlanması ile İzmir – Torbalı hattı 24 Aralık 1860, 11 km.'lik Torbalı – Celadkahve 9 Eylül 1861'de ve nihayet 70 km.'lik ilk bölüm 14 Kasım 1861 tarihinde bitirildi ve işletmeye açıldı. Bu arada şirketin 30.600.000 franklık sermayesi 45.000.000 franka çıkarıldı. Nihayet İzmir – Aydın arasındaki 133 km.'lik demiryolu 7 Haziran 1866'da bitirildi<sup>503</sup>. Böylece Anadolu'da yapılan ilk demiryolu hattı işletmeye açılmış oldu<sup>504</sup>.

<sup>498</sup> E. As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları...*, s.47.

<sup>499</sup> D. Fraser, *The Short Cut to India, The Record Of a Journey Along The Route Of The Baghdad – Railway...*, s.35 – 36.

<sup>500</sup> E. As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları...*, s.47.

<sup>501</sup> Orhan Kurmuş, *Emparyalizmin Türkiye'ye Girişi*, Savaş Yayınları, Ankara, 1982, s.38.

<sup>502</sup> Ünsal Yavuz, “Askeri ve Strateji Bakımından Türkiye'deki Demiryolları”, *I. Askeri Tarih Semineri, Bildiriler C.2.*, Ankara 1983, s.180.

<sup>503</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)...*, s.13.

<sup>504</sup> O. Kurmuş, *Emparyalizmin Türkiye'ye Girişi...*, s.48.

Bu hattın özellikle İzmir hinterlandının zenginliklerinin pazara ulaşmasını sağlaması açısından büyük katkıları olmuştur. Demiryolunun geçtiği verimli topraklarda başta arpa, buğday, pamuk, incir, hurma, tütün, meyankökü ve palamut olmak üzere birçok tarım ürününün yetişmesi ve bu hat yardımıyla İzmir Limanı'ndan ihraç olanağı sağlaması, hem Batı Anadolu'da kapitalizmin gelişmesi için gerekli bir ön şartı yerine getirmiş, hem de İngilizlere Batı Anadolu'nun zengin tarım hinterlandında açık bir kolonizasyona gitmeleri şansını vermiştir<sup>505</sup>.

Ülke topraklarında yapımına başlanan diğer bir önemli hat, İzmir – Kasaba hattıdır. 516 km. uzunluğundaki hattın imtiyazı 4 Temmuz 1863'te Edward Price adlı bir İngiliz'e açılmıştır<sup>506</sup>. Devletin Avrupa yakasındaki ilk demiryolları hattı ise Cernovada – Köstence arasındaki Tuna – Karadeniz demiryoludur. 66 km. uzunluğunda olan ve Tredur Barkle adında bir İngiliz'e 99 yıl süreyle verilen, kilometre garantisi bulunmayan bu hat, 4 yıllık bir çalışma sonucunda 4 Ekim 1860 tarihinde işletmeye açılmıştır<sup>507</sup>. 1861'de ise Varna – Rusçuk hattının imtiyazının yine 99 yıllığına bir İngiliz şirketine verilmiş ve 224 km.'lik bu hat 1866'da bitirilmiştir<sup>508</sup>. Fakat bu hat daha sonra Berlin anlaşması gereğince Bulgaristan'da kalacak ve Bulgar hükümeti tarafından satın alınacaktır.

Batı devletlerinin Osmanlı toprakları üzerinde demiryolu projeleriyle ilgili çeşitli girişimleri sürerken, Osmanlı hükümeti tarafından etraflı bir arayışa girilmişti. Bizzat Mithat Paşa, sadrazam olunca Trablusşam'dan Humus ve Zor yoluyla Bağdat'a uzanacak bir demiryolunun keşif çalışmalarını yaptırmıştır. Bu girişim her ne kadar kağıt üzerinde kaldıysa da en azından Abdülaziz'in bu konudaki isteğini göstermesi bakımından önemlidir. Nitekim padişah, 1865'te ilk kez olarak bir Nafia Nezareti teşkilini onaylayacak ve Nafia Nazırı olarak Davut Paşa'yı, Münakalat Nazırı olarak da Ethem Paşa'yı atayacaktır. Bu isteği göz önünde bulunduran dönemin sadrazamı Âli Paşa, Davut Paşa'yı 1869'da Avrupa'ya göndermiş, Davut Paşa da Belçika bankerlerinden Baron Hirsch ile temas sağlamıştır. Abdülaziz, Baron Hirsch'e, *Şark Demiryolları* denilen ve İstanbul'u Orta Avrupa'ya bağlayacak olan 2000 km.'lik hattın inşaatı için 17 Nisan 1869'da imtiyaz vermiştir. Ayrıca Osmanlı Demiryolları

<sup>505</sup> E. As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları...*, s.48.

<sup>506</sup> M. Özyüksel, *Osmanlı – Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları...*, s.13.

<sup>507</sup> M. Işıksaçan, *Türkiye Demiryollarında Tarihi Olaylar...*, s.9.

<sup>508</sup> A. Onur, *Türkiye Demiryolları Tarihi (1860 – 1953)...*, s.12.

İdaresi'ne genel müdür olmak üzere Avusturyalı mühendis Wilhelm Pressel'i atamıştır. 22.000 frank garantili bu hat, İstanbul Çatalca – Edirne – Harmanlı – Sofya – Nişana hattı ile Dedeğaç, Yanbolu, Selanik şube hatlarından oluşması planlanmıştır<sup>509</sup>.

Baron Hirsch, Şark Demiryolları Hattı'nı yapmak üzere 50 milyon frank sermayeli bir şirket kurmuştur. 5 Ocak'ta 1870 tarihinde kurulan bu şirkete *Rumeli Demiryolları Şirketi* adı verilmiştir<sup>510</sup>. Pressel yönetiminde 10 Mart 1870'de başlayan inşaat, Eylül 1872'de 387 km.'ye kadar ulaşmıştır. 17 Haziran 1873'de İstanbul – Edirne (319 km.), Dedeğaç – Edirne (149 km.), Selanik – Mitroviçe (388 km.), Baniakula – Avusturya sınırı (104 km.) ve Turovaş – Yanbolu (70 km.) hatlarının açılışı yapılmıştır. Bu arada Rumeli Demiryolu Şirketi 18 Mayıs 1872'de yapılan yeni sözleşme ile imtiyaz hakkını, işletme şirketi ile arasındaki sözleşmenin sağladığı kazançla birlikte Osmanlı Hükümeti'ne geri vermiştir. Fakat 2000 km. olarak plânlanan hat, 1274 km.'ye indirilmiştir. Bu da, Şark Demiryolları hattının Avusturya'ya bağlanamaması, dolayısıyla İstanbul'un Avrupa bağlantısının gerçekleşmemesi demektir. Bu durum 1878 Berlin Antlaşması ile düzeltilmeye çalışılmıştır. Bu arada Rumeli Demiryolu Şirketi 1878'den itibaren “*Şark Demiryolları*” adını almıştır<sup>511</sup>.

Osmanlı Hükümeti, 76 km.'lik Turgutlu – Alaşehir hattını kendisi yapmak istedi ise de bunu gerçekleştirememiştir<sup>512</sup>. Bunun üzerine hattın imtiyazı 1872'de *İzmir-Kasaba Demiryolu Şirketi*'ne verilmiştir. Bayliss adındaki bir İngiliz mühendis başkanlığındaki bu şirket, hattı 12 Mart 1875 tarihinde bitirerek işletmeye açmıştır<sup>513</sup>. Aydın kumpanyası da kendi şebekesini dereceli olarak tamamlamıştır. Bir başka İngiliz şirketi de 1832'de kurulan Mersin Limanı ile Adana arasındaki bağlantıyı sağlamıştır<sup>514</sup>.

Abdülaziz'in demiryolu faaliyetini desteklemesinin bir sonucu olarak, *Anadolu Demiryolu Hattı*'nın yapımına girilmiştir. İstanbul ile Bağdat'ı birbirine bağlama düşüncesinde olan padişah<sup>515</sup>, Wilhelm Von Pressel'in tavsiye ettiği ve projesini hazırlamış olduğu 4670 km.'lik demiryolu projesini desteklemiştir. Bu hatların ağırlık merkezini Bağdat hattı oluşturuyordu. İstanbul'dan başlayan bu hat Anadolu'daki

<sup>509</sup> E. As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları...*, s.50.

<sup>510</sup> V. Engin, *Rumeli Demiryolları...*, s.61.

<sup>511</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)...*, s.13.

<sup>512</sup> A. D. Novıçev, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Yarı Sömürgeleşmesi*, Onur Yayınları, İstanbul, 1979, s.16.

<sup>513</sup> M. Işıksağan, *Türkiye Demiryollarında Tarihi Olaylar...*, s.14.

<sup>514</sup> E. As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları...*, s.50.

<sup>515</sup> E. As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları...*, s.51.

önemli merkezlerden geçerek Bağdat'a ulaşıyordu. Ancak bu uzun hattın verimliliği için Von Pressel, belirli noktalardan hattı denize ulaştıracak şube hatları da düşünmüştü. Buna göre İzmit'ten itibaren ana hat Ankara – Sivas – Diyarbakır – Musul – Bağdat - Basra güzergâhını izleyecek<sup>516</sup>; Süveyş'ten gelecek bir başka ana hat Trablusşam – Humus – Hama – Antakya – Halep – Birecik üzerinden Diyarbakır'da Bağdat hattına kavuşacak; Sivas'tan Samsun'a bir şube hattı yapılacak; Mudanya – Bursa hattı Bozüyük'te Bağdat hattına bağlanacak; Eskişehir'den ayrılan bir başka şube Kütahya ve Konya'ya ulaşacak; Adapazarı'ndan ayrılan hat Karadeniz kıyısına çıkarak Ereğli kömürlerinin bulunduğu mıntıkaya ve limana, Karadeniz Ereğlisi'ne varacak ve Sivas noktasından ana hattan ayrılan demiryolu Erzincan ve Erzurum'a ulaşacaktı. Hükümet, Mithat Paşa'nın bütün evrelerini hazırladığı kendi projesi yerine Von Pressel'in programını kabul etmiştir. Fakat uygulamada bir sorun çıkmış, projenin bir şirkete dar hat şeklinde ihale edilerek yapılmasını isteyen Pressel, bu düşüncesi Osmanlı Hükümeti tarafından dikkate alınmayınca istifa etmiştir. Ağustos 1871'de başlanan yapım çalışmaları sonucunda Haydarpaşa – İzmit arasındaki 91 km.'lik bölüm ancak 1873'te tamamlanabilmiş, fakat hükümetin 1875'deki finansal buhranı, ümit dolu fakat yetersiz araçlarla başlamış olan hükümetin *Anadolu Demiryolu Hattı* girişimine bir süre ara verilmesine neden olmuş, demiryolları faaliyetleri 20. yüzyılın başına kadar özel şirketlerin birtakım girişimlerinden ibaret kalmıştır. Bu kısım 4 Ekim 1888'de 10.300 Frank kilometre garantisiyle Almanların eline geçmiştir<sup>517</sup>.

Yine bu dönemde devlet tarafından yapılmak istenen diğer bir hat da Pressel'e hazırlatılan Mudanya – Bursa hattı girişimidir. 1875'te bitirilen 42 km. uzunluğunda olan bu hat çok kötü yapıldığından ve para yokluğundan işletmeye açılmamıştır. 4.200.000 franka mal olan bu hat 1891'de 500.000 franga Belçikalı Banker Nagelmakers'e verilmiştir<sup>518</sup>. İnşaata derhal başlanmış ve 17 Haziran 1892'de Mudanya – Bursa dar dekovil hattı işletmeye açılmıştır. Bu hattın kilometre garantisi yoktur. Düyun-u Umumiye İdaresi'nin 1881'de Osmanlı topraklarına gelişiyle birlikte, hem İngiliz ve Fransızlar'ın hem de Almanların, Osmanlı'nın yarım bıraktığı Anadolu Demiryolu Hattı'nı elde etmeyi düşünmüşlerdir. Çünkü bu hattın yapılmasını imtiyazını

<sup>516</sup> Charles Issawi, *The Economic History Of The Middle East 1800 – 1914*, The University Chicago Press, Chicago, 1966, s.92.

<sup>517</sup> E. As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları...*, s.51.

<sup>518</sup> M. Özyüksel, *Osmanlı – Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları...*, s.17.

alan ve hattı işleten ülkeye hem Anadolu zenginliklerini ele geçirme, hem de artık değeri iyiden iyiye belirginleşen petrol yöresi Bağdat'a uzanma şansı doğacaktı<sup>519</sup>.

Türk demiryolculuğu tarihinin önemli bir dönüm noktasını, Almanya'nın 1888'de bu alana girişi oluşturur. 4 Ekim'de Deutsche Bank direktörü George Von Siemens başkanlığındaki heyetle, 6 Ekim 1888'de İzmit – Ankara kısmının imtiyazı, Von Pressel'in tavsiyesi ve Stuttgart'taki *Württembergische Vereinbank*'m temsilcisi Alfred von Kaulla ile Deutsche Bank'ın işletme müdürü Dr. George von Siemens'in girişimiyle, 15.000 Frank kilometre garantisiyle, 6 milyon franklık bir ödeme ile daha önce işletmeye açılmış bulunan 91 km. uzunluğundaki Haydarpaşa – İzmit hattını ve bu hattın Eskişehir üzerinden Ankara'ya uzatılması imtiyazını 99 yıllığına satın almıştır. Ayrıca Üsküdar'a kadar olan bir yan hat ile Bursa ve Kütahya bağlantılı hatların yapımı için bir ruhsat elde etti<sup>520</sup>. Yine bu imtiyazla şirkete Haydarpaşa – Ankara hattı boyunca 20 km. genişliğinde bir şerit içinde kalan yeraltı zenginliklerinin çıkarılması ve ağaç kesme hakkı verilmiştir<sup>521</sup>. Süresi 99 yıl olan imtiyazla Haydarpaşa – İzmit hattı için kilometre başına 10.300, İzmit – Ankara hattı için de 15.000 frank garanti karşılığı olarak<sup>522</sup> Ankara, İzmir, Kütahya ve Ertuğrul vilayetlerinin öşürleri gösterilmiştir<sup>523</sup>. Hattı Ankara'ya kadar uzatmak amacıyla 1889'da kurulan ve genel müdürlüğüne Şark Demiryolları Şirketi'nin genel müdürü olan Herr von Kühlmann'ın getirildiği Anadolu Demiryolları Şirketi<sup>524</sup>, demiryolunun Sakarya Vadisi üzerinden yaklaşık 1000 m. rakımdaki Anadolu yaylasına çıkarılması konusundaki teknik güçlükleri hızlı bir şekilde atlatmış<sup>525</sup> ve 31 Ocak 1893'te ilk tren Ankara'ya varmıştır<sup>526</sup>.

İzmit – Ankara hattı bitmeden, Deutsche Bank Eskişehir – Konya ve Ankara – Kayseri arasında demiryolu yapımı için imtiyaz talebinde bulundu ve Eskişehir – Konya hattının imtiyazı 15 Şubat 1893 tarihinde Anadolu Demiryolu Şirketi'ne verildi. 444 km. olan bu hat için 15.000 frank kilometre garantisi verilmişti. İmtiyaz süresi 99 yıl olup, kilometre garantisi için Trabzon ve Gümüşhane'nin öşürü karşılık gösterildi.

<sup>519</sup> E. As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları...*, s.51.

<sup>520</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)...*, s.15.

<sup>521</sup> L. Rathman, *Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi, Berlin – Berlin...*, s. 41.

<sup>522</sup> Stefanos Yerasimos, *Az Gelişmişlik Sürecinde Türkiye, (Tanzimat'tan I. Dünya Savaşına), Kitap 2*, Belge Yayınları, İstanbul, 1987, s.345.

<sup>523</sup> İ. Yıldırım, "Osmanlı Demiryolu Politikasına Bakış"..., s.319.

<sup>524</sup> Rosa Luxemburg, *Berlin – Bağdat Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi*, İstanbul, 1982, s.185.

<sup>525</sup> E. As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları...*, s.51.

<sup>526</sup> Edward Mead Earle, *Turkey, The Great Powers And The Bagdad Railway A Study In Imperialism*, The Macmillan Company, New York, 1924, s.32.; Kitabın Türkçe baskısı için bkz. Edward Mead Earle, (Çev. Kasım Yargıcı), *Bağdat Demiryolu Savaşı*, Milliyet Yayınları, İstanbul, 1972.

Görülen lüzum üzerine hattın inşaatı dışında Derince limanı ve silosu ile Eskişehir atölyesi de yapılmıştır. Sözleşmede Ankara – Kayseri demiryolunun inşasına ise gerekli etütler yapıp, iki tarafın da onayı alındıktan sonra başlanacağı belirtiliyordu. Fakat Rusya’nın karşı çıkması yüzünden bu hattın yapımına başlanamadı. İkinci bir hat olarak 2 ay sonra yapımına başlanıp 1896’da son bulan Eskişehir – Konya hattı ile şirketin demiryol şebekesi denizden itibaren 1000 km. uzunluğa ulaşmıştır. Ayrıca Anadolu hattına dahil olan 8.5 km.’lik Arifiye – Adapazarı kısmının inşası 10 Aralık 1898’de kilometre garantisi olmadan Anadolu Demiryolu Şirketi’ne verilmiş ve 1 Kasım 1899’da işletmeye açılmıştır<sup>527</sup>. Almanları bu hattın inşaatına sevk eden en önemli etken, ileride Bolu ormanlarından yararlanmak amacıydı. Zaten bu hattın imtiyazı yanında, şirket tarafından demiryolunu Bolu’ya doğru uzatmak için gereken rüçhan hakkı da alınmıştı<sup>528</sup>.

Bu arada, İzmir – Kasaba Demiryolu Şirketi, 1888’de 99 km.’lik Manisa – Soma hattının inşaatını devlet adına üstlenmiştir. İnşaat için km başına 125.000 frank alacak olan şirket, gelirinin % 50’si karşılığında bu yapılacak kısmın işletmesini de almıştır. Manisa’dan Kırkağaç’a kadar olan 81 km.’lik bölüm 1890 tarihinde işletmeye açılmıştır. Yapılan anlaşmalar çerçevesinde 1893’te hat bütünüyle Osmanlı hükümetinin eline geçmiş ve Ardından hükümet bu hattı bir Fransız şirketine devretmiştir. Bu imtiyaz 99 yıllığına ve 15.000.000 Fransız Frangı karşılığında verilmişti. Hattın inşaat ve işletmesi % 5 faizle hükümetçe garanti edilmişti. Kırkağaç’tan sonra Bandırma’ya kadar hattın devamını Fransızlar inşa etmiştir. Demiryolu 1912’de Bandırma’ya ulaşmıştır. Böylelikle İzmir (Basmene) – Manisa (66 km.), Halkapınar – Bornova (4 km.), Manisa – Bandırma (276 km.) ve Manisa – Afyon (355 km.) hatları, toplam 702 km. olmak üzere, inşa edilmiştir<sup>529</sup>. Bu hatta ilginç olan, Osmanlı hükümetinin 1890’da Afyon’a kadar uzanmış bulunan İzmir – Kasaba hattının Anadolu hattına bağlanmasına izin vermemesidir. Bu kararı alırken hükümet, İstanbul ticaretinin İzmir’e kaymasından ve Anadolu Demiryolu Şirketi’nin İzmir’e yapacağı etkiden çekiniyordu. Bu bağlantı eksikliği yüzünden Fransız şirketi doğan ticari mağduriyeti gidermek için İzmir – Aydın Demiryolu Şirketi ile şiddetli bir rekabete girişti. Bu rekabet çerçevesinde karşılıklı olarak fiyat kırmalar yaşandı. Rekabetten en çok İzmir – Aydın hattını işleten İngiliz

<sup>527</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)*..., s.16.

<sup>528</sup> S. Aydın “Türkiye’nin Demiryolu Serüvenine Muhtasar Bir Bakış”..., s.58.

<sup>529</sup> E. As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları*..., s.53.

şirketi zarar görmüştü. Şirket çare olarak kendi şebekesini Antalya üzerinden denize ya da Çay istasyonu noktasında Anadolu hattına bağlamak için gerekli imtiyazı elde etmek üzere onbeş yıl uğraştı, ancak bu imtiyazı almakta başarılı olamadı<sup>530</sup>.

Bu başarısızlıkta, İzmir – Kasaba hattını işleten Fransız şirketinin faaliyeti yanında, büyük ölçüde İstanbul üzerindeki Alman nüfuzu rolü bulunmaktadır. Zira Almanlar hedefinde Ortadoğu vardı ve bu hamlelerini kıracak hiç bir girişime tahammülleri yoktu. Bu çerçevede adım adım ilerlerken hareket alanlarını daraltacak ve ticarî çıkarlarını riske atacak faaliyetleri, siyaseten yok etmeyi başarıyorlardı<sup>531</sup>.

Devletin iflasın eşiğinde olduğu bu dönemde İzmir – Aydın Osmanlı Demiryolu Şirketi de faaliyetlerine devam etmiş, 1 Temmuz 1879’da 101 km. uzunluğundaki Aydın – Sarayköy ve 48 km. uzunluğundaki Torbalı – Tire hattı ile 30 Nisan 1888’de 145 km. uzunluğundaki Sarayköy – Dinar hattının imtiyazını almıştır. Aydın – Kuyucak hattı Ağustos 1881’de, Kuyucak – Sarayköy hattı Haziran 1882’de, Sarayköy – Dinar hattı ise 13 Ekim 1889’da açılmıştır. Bundan üç ay sonra da Çivril şube hattının açılış töreni yapılmıştır. 22 km.’lik Batakcık – Söke Hattı ise Ocak 1890’da açıldı. Bu arada Aralık 1888’de 25 km.’lik Çatalkarağaç – Ödemiş hattı bitirilmiş<sup>532</sup>.

İşletmesi 1885’te özel bir şirkete kiralanın Şark demiryolları üzerinde 1888’de Avrupa ile esaslı ulaşım kurulmuş, İstanbul, demiryolları ile Viyana ve Paris’e bağlanmıştır. II. Abdülhamit’e göre demiryollarının artması ile devlet askerî açıdan güçleneceği gibi, isyanlar bastırılabilir, üstelik tarım ürünleri de pazara daha kolay sevk edilecek, zenginlik artacaktı<sup>533</sup>. Abdülhamit’in demiryolu yapımına sıcak bakması, diğer şirketlerin de işine gelmiş, Aydın kumpanyası, çeşitli imtiyazlara dayanarak ana hattı Dinar’a kadar uzatmış, ayrıca Ödemiş, Söke, Denizli ve Çivril’e de şube hatları döşemiştir. 1893’te Osmanlı’nın İzmir – Kasaba Demiryolu Şirketi ile yaptığı sözleşmede saklı tuttuğu hakkı kullandığını, 226 km.’lik Kasaba hattının imtiyazını 19.000 frank garanti ile bir Fransız – Belçika şirketine devretmiştir. Şirket, 18.900 franklık garanti ile hattı Soma ve Afyon’a kadar uzatma hakkını almış, 1894’te hattın inşasına başlamış ve bu hattı 1897’de bitirmiştir. Yarım kalan Mudanya – Bursa hattı da

<sup>530</sup> M. Işıksağan, *Türkiye Demiryollarında Tarihi Olaylar...*, s.15.

<sup>531</sup> S. Aydın “Türkiye’nin Demiryolu Serüvenine Muhtasar Bir Bakış”..., s.59.

<sup>532</sup> A. N. Atilla, *İzmir Demiryolları...*, s.85 – 86.

<sup>533</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)...*, s.17.

1891’de bir Fransız – Belçika şirketi tarafından tekrar ihya edilmiştir. Yine bir Belçika grubu da 1891’de Samsun – Sivas için imtiyaz elde etmiştir. Yüzyılın sonunda Osmanlı Hükümeti, 1893’te Ankara’ya, 1896’da da Konya’ya kadar gelen ve orada kalan Anadolu Demiryolları hattının Bağdat’a kadar uzatılması için tekrar girişimlere başlamıştır. Osmanlı askerî stratejistleri demiryolunun uzak eyaletlerin denetimini kolaylaştıracağı ve birliklerin hızla sevk edilmesine imkân vereceği düşüncesindeydiler<sup>534</sup>.

En büyük rakipleri İngiltere’ye gözdağı vermek ve Hindistan yolunu Bağdat’a kadar gidecek bir demiryolu sayesinde kontrol altına almak amacı güden ve yüzyılın sonunda artık iyiden iyiye Osmanlı yöneticilerine yaklaşmış olan Almanya<sup>535</sup>, Deutsche Bank direktörü Von Siemens aracılığıyla temaslara başlamış, II. Abdülhamit 25 Kasım 1899’da Konya’dan Bağdat ve Basra’ya dek uzanan hattın yapım imtiyazının, yüksek bir kilometre garantisi ile Deutsche Bank’a verilmesine karar vermiş, 23 Aralık 1899’da da Osmanlı Hükümeti ile bir ön sözleşme imzalanmıştır. Yapılan sözleşme ile hükümet hesabına 8 yıl zarfında Basra Körfezi’ne tam bir hat inşası plânlanmıştır<sup>536</sup>.

Tüm bu plânların uygulaması, ülkenin asayişsiz olan doğu vilayetlerini başkente yakın bulundurmak konusunda Osmanlı Devleti’nin açık olan isteği, kendi işgal arzularına muhalif gören Rusya’nın çabalarıyla bozulmuştur. Rus Hükümeti, İstanbul’daki büyükelçisi Zinovyev aracılığıyla, genelde 1899 Osmanlı – Alman anlaşmasına ve özelde de Bağdat hattının Sivas üzerinden geçmesine Rusya’nın muhalif olduğunu, söz konusu anlaşma imzalandığı takdirde, 1878 Osmanlı-Rus Savaşı sonucunda Osmanlı’nın ödemeye mecbur olduğu 57 milyon altın frank tutarındaki tazminatın isteneceğini bildirmiştir<sup>537</sup>.

Bu tehdit karşısında geri adım atan Osmanlı yöneticileri, Rusya ile 31 Mart 1900 tarihinde yapılan bir sözleşmeyle, bu ülkeye Ankara – Kayseri – Sivas – Diyarbakır – Van hattına kadar Anadolu’nun kuzeydoğu bölgesinde tüm demiryolu inşaatı için rüçhan hakkı vermeyi kabul etmiştir. Böylece Osmanlı Hükümeti, doğuda ve Karadeniz Bölgesi’nde yabancı girişimcilere demiryolu imtiyazı veremeyecek duruma sokulmuştur. Rusya’nın başlangıçtan beri bu hakkı almak istemesindeki amacı, diğer

<sup>534</sup> E. As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları...*, s.53.

<sup>535</sup> Süleyman Kocabaş, *Tarihte Türkler ve Almanlar*, Vatan Yayınları, İstanbul, 1988, s.90.

<sup>536</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)...*, s.18.

<sup>537</sup> M. A. Abisel, *Bir Karış Şimendifer – Ulaştırma Notları – 4...*, s.48.



yabancı imtiyazlara engel olmak içindir. Buna karşılık Rusya, kendi istilacı hareketlerini kolaylaştırmak için Trans – Kafkas demiryolunu Türk sınırına, Sarıkamış’a kadar uzatmıştır. Almanların Bağdat’a ve dolayısıyla Basra Körfezi’ne yaklaşmasından rahatsızlık duyan sadece Ruslar değildir. İngiltere de, kendisi için ortaya çıkacak tehlikeyi görmüş ve kesin olarak bu hattın yapımına karşı çıkmıştır. Fransa ise sadece işletmekte olduğu İzmir – Kasaba, Mersin – Adana ve Beyrut – Şam demiryollarının bundan etkileneceğini düşünerek menfi bir tavır takınmıştır. Fransızlar Bağdat şirketine ortak olarak katılınca Fransız muhalefeti de ortadan kalkacaktır. Böylece Bağdat Demiryolu Türk-Alman ilişkilerinin sınırını aşmış ve milletler arası diplomatik bir sorun haline gelmiştir<sup>538</sup>.

1899 – 1900 kışında güzergâh tespitine girişen keşif heyeti, daha önceki İskenderun – Beylan geçişi yerine bugünkü Osmaniye –Amanos – Bahçe geçişini tercih etmiştir. Hat güzergâhının değişmesindeki esas kaygı, savaş durumunda demiryolunun düşman donanmalarının ateş menziline girecek kadar sahile yakın olmaması gerekliliğidir. Hattın doğrudan Halep’e uğraması yerine, Halep’e bir kol vererek doğuya doğru ilerlemesi ve Birecik – Urfa – Mardin kervan yolu yerine, Cerablus – Resülayn-Nusaybin üzerinden, Erbil ve Kerkük’e uğramadan doğrudan Bağdat’a inmesi benimsenmiştir<sup>539</sup>. Kesin imtiyaz anlaşması 21 Ocak 1902 tarihinde imzalanmıştır<sup>540</sup>.

Deutsche Bank tarafından denetlenen Anadolu Demiryolu Şirketi, 99 yıl süreyle Konya’dan başlayan ve Karaman, Ereğli, Adana, Hamidiye, Kilis, Tel Habeş, Nusaybin, Musul, Tikrit, Saciye, Bağdat, Kerbela, Mecet Zubeyr, Basra üzerinden İran Körfezi’ne uzanan ana hat ve yan hatların yapım ve işletme imtiyazını, ayrıca Diyarbakır, Harput, Maraş, Birecik ve Mardin’e uzanan diğer bir dizi yan hatların öncelik hakkını aldı. Bunun dışında Kastapol, Bağdat ve demiryolunun bitim noktasındaki liman tesisleri kurma hakkı şirkete ait olacaktı. Kilometre garantisi 16.500 frank ve yapım süresi sekiz yıl olarak tespit edilmişti. Fakat finansman sorunu çözümlenemediği için yapıma hemen başlanamamıştır<sup>541</sup>.

Osmanlı ve Alman hükümetleri arasında yapılan görüşmeler sonucu 1902 imtiyaz sözleşmesine ek bir sözleşme imzalanmıştır. Konya – İran Körfezi hattında 200

<sup>538</sup> E. As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları...*, s.56.

<sup>539</sup> S. Aydın “Türkiye’nin Demiryolu Serüvenine Muhtasar Bir Bakış”..., s.59.

<sup>540</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)...*, s.18.

<sup>541</sup> L. Rathman, *Alman Emperyalizmin Türkiye’ye Girişi, Berlin – Berlin...*, s. 75 – 76.

km.'lik ilk bölüm için 11.000 frank olan garantinin 15.500 franka çıkarıldığı bu 5 Mart 1903 tarihli anlaşmaya göre, Anadolu Demiryolları eski sahiplerinde kalacak, yeni döşenecek hatlar, başkalarına devretme ve bırakma hakkı olmaksızın, anlaşma tarihinde kurulacak olan Bağdat Demiryolu Şirketi'nin malı olacaktı<sup>542</sup>. Bu şirketin genel müdürlüğüne Anadolu Şirketi'nin genel müdürü Dr. Zander getirilmiştir. Yeni şirket 15 milyon frank sermaye ile kurulacak ve 13 Nisan 1903'te faaliyete başlayacaktı. Anlaşmanın diğer bir önemli noktası, Osmanlı'nın hattın yapımı için gerekli finansmana kısmen de olsa katılacak olmasıdır. Halep, Urfa, Hanikin ve Basra şube hatları, şirketin imtiyaz sahası içine alınmıştı. Şirket aynı zamanda, Maraş, Antep, Birecik, Mardin, Diyarbakır, Harput, Dicle, Salâhiye, Harmatlı, Hıt hatları ile Akdeniz'e inecek kolların rüçhan hakkını da elde etmiştir<sup>543</sup>.

Mart 1903'teki ek anlaşmanın ardından İngiltere, bu anlaşmadan hiç memnun olmadığını belli eden tavırlar içerisine girmiştir. Balfour, parlamentodaki demecinde, İngiltere'nin taahhütlere katılmayacağını açıklamış ve İngilizler kendi borsalarını, şirketin elindeki “*Bağdat Demiryolu Tahvilleri*”ne derhal kapatmışlardır<sup>544</sup>. Bununla birlikte, ilk 200 km.'lik yol olan Konya – Bulurlu kısmının inşasına karşı çıkılmamış, fakat Anadolu'nun bu küçük köyü, İngiliz entrikaları sayesinde 5 yıl, Bağdat'a gidecek demiryolunun son noktası olarak kalmıştır<sup>545</sup>. Bu hat için % 4 faizli 54 milyon franklık Osmanlı demiryolu tahvili şirkete teslim edilmiş, bunun üzerine demiryolu inşaatı hemen başlamış<sup>546</sup>, 25 Ekim 1904'te de törenle açılmıştır<sup>547</sup>.

Demiryolu şirketleri arasındaki iç sorunlar halledilmeye başlanmış, Anadolu Şirketi ile İzmir – Kasaba Şirketi arasında tarife rekabetinden doğan anlaşmazlık giderilmiş ve Afyon iltisak hattı tamamlanarak İzmir – Kasaba demiryolu Anadolu hattına bağlanmıştır. Aynı şekilde Anadolu Şirketi, Bağdat hattının girişini teşkil eden Mersin – Adana kısmını 1906'da satın almıştır. Ancak Halep'e bir şube hattı yapma imtiyazının Bağdat Demiryolu Şirketi'ne tanınması, Fransızların kontrolündeki Beyrut – Şam Demiryolu Şirketi'ni rahatsız etmiştir. Zira bu tasarrufla şirketin Halep –Birecik arasındaki çıkarları ortadan kaldırılmış oluyordu. Bu yüzden Osmanlı'ya baskı yapan

<sup>542</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)*..., s.18.

<sup>543</sup> E. As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları*..., s.57.

<sup>544</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)*..., s.18.

<sup>545</sup> E. As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları*..., s.57.

<sup>546</sup> E. M. Earle, (Çev. Kasım Yargıcı), *Bağdat Demiryolu Savaşı*..., s.92.

<sup>547</sup> Charles Issawi, *The Economic History Of Turkey 1800 – 1914*, The University Chicago Press, Chicago, 1980, s.189.

Fransa ile hükümet arasında, 28 Mayıs 1900 tarihli sözleşme imzalanmıştır. 29 Eylül 1900 tarihli fermanla onaylanan sözleşme, Rayak – Hama hattının üç yıl içinde Hama’ya kadar tamamlanması imtiyazını Beyrut – Şam Şirketi’ne tanımıştır. Şirket, bu imtiyazla birlikte Şam – Hama Demiryolu Şirketi adını almıştır. Hükümet, Bağdat demiryolu imtiyazları karşılığında bu şirkete, önceden belirlenmiş 12.500 Franklık kilometre teminatını Bağdat Hattı tamamlanana kadar uzatmak ve sonra süresiz 2.500 Frank fazlasıyla kilometre başına 15.000 Frank ödemek, inşaatı Regie Generale Şirketi’ne bırakmak gibi, çeşitli ödünler vermek zorunda kalmıştır. Bu ödünlerle başlayan faaliyet, aynı zamanda Hicaz demiryolu fikrinin de hayata geçmesi için ilk adımı oluşturmuştur<sup>548</sup>.

II. Meşrutiyet ilân edildikte kısa bir süre sonra, Rusya ile 1900’de yapılan anlaşmayı yumuşatma çareleri aranmaya başlanmıştır. Hüseyin Hilmi Paşa’nın sadrazamlığı döneminde Rusya’ya gönderilen Hariciye Nazırı Rıfat Paşa, bu anlamda Çarlık nezdinde girişimlerde bulunmuş, fakat bir sonuç alınamamıştır. 1909’a gelindiğinde ise, finansal güçlüklerin büyük oranda çözümlenerek inşaatı başlanılmıştır<sup>549</sup>. Bu duruma gelmesinde, 18 Mayıs 1908 tarihinde Osmanlı Hükümeti’nin on vilayetin öşrünü Deutsche Bank’a rehin bırakması etkili olmuştur. Bu sayede 840 km.’lik bir kısım için izin çıkmış, bunun üzerine Osmanlı, % 4 faizli ikinci dönem 108 milyonluk ve üçüncü dönem 119 milyon franklık Bağdat Demiryolu tahvillerini piyasaya sürmüştür<sup>550</sup>. İki yıl sonra, 21 Mart 1911’de iki ülke yetkililerinin yeni bir imtiyaz sözleşmesine imza atmışlardır<sup>551</sup>. Bu anlaşma ile şirket, Osmaniye’den İskenderun’a bir şube hattı ve bu kentte bir liman kurma imkânını sağlamıştır. Anlaşmanın Türk hükümeti için olumlu yanı, hiçbir mali yardımda bulunmaması ve kilometre garantisi ödememesidir<sup>552</sup>. Özellikle yolun bitim noktası konusundaki siyasal uğraşlar ise I. Dünya Savaşı’nın hemen öncesinde yapılan sözleşmelerle bitmiş, savaşın başladığı 1914’e kadar Bulgurlu’dan Tel-el Ebiad’a kadar olan anayol Fırat Köprüsü dışında tamamlanmıştır. Ayrıca İskenderiye’ye kadar bir şube hattı yapılmıştır<sup>553</sup>.

Birinci Dünya Savaşı sırasında 1916 Eylülünde Bahçe tüneli açılmıştır. Halep

<sup>548</sup> E. As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları...*, s.57.

<sup>549</sup> E. As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları...*, s.58.

<sup>550</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)...*, s.19.

<sup>551</sup> L. Rathman, *Alman Emperyalizmin Türkiye’ye Girişi, Berlin – Berlin...*, s.100.

<sup>552</sup> E. M. Earle, (Çev. Kasım Yargıcı), *Bağdat Demiryolu Savaşı...*, s.126 – 127.

<sup>553</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)...*, s.20.

ile bağlantı ancak 1918 yılının ekim ayında kurulabildiyse de bu arada geçici olarak dar bir hat döşenerek asker ve malzeme nakli yapılabılmıştır. Bahçe Tüneli'nin açılması ile Bağdat Demiryolu'nun tamamlanmasında karşılaşılan en büyük engellerden birisi de ortadan kalkmış oldu. Savaş sonunda demiryolunun 1324 km.'lik bölümü bitmiştir<sup>554</sup>. Dünya Savaşı sonunda imzalanan Versailles Antlaşması ile Almanların Bağdat demiryolundaki tüm hakları kaldırılmıştır<sup>555</sup>.

1908 – 1914 arasında çeşitli şirketlerin inşaatlarına bakıldığında, Şark demiryollarının Kırklareli'ye kadar olan şube hattını, Kasaba demiryollarının Soma – Bandırma hattını, Aydın demiryollarının da Dinar – Eğirdir hattını inşa etmişlerdir. Buna karşılık hükümetin başlıca isteği olan Orta Anadolu'daki bağlantı noktası, bitirilmemiş olarak kalmıştır<sup>556</sup>. Ereğli kömür havzasını işleten ve Samsun hinterlandı konusunda emelleri olan Fransa'yı aracı olarak kullanarak Rusya'nın engellediği girişimlerde sonuç almayı deneyen Osmanlı yöneticileri, 1911'de Fransa ile Rusya arasında bir görüşmenin gerçekleşmesini sağlamışlardır. Bu görüşmede demiryolları iki kısma ayrılmıştır. İlk kısım, Samsun – Sivas ve Elazığ – Diyarbakır'dan; ikincisi ise bu hattın doğusunda kalan Divriği – Erzurum, Trabzon – Erzurum ve Diyarbakır – Van'dan oluşmuştur. Rusya'nın stratejik çıkarlarını zarara uğratmamak şartıyla ilk kısımdaki demiryolları serbest bırakılmış, ancak ikinci kısımdakilerin inşası Rusya'nın iznine bağlanmıştır. Bu gelişmeden sonra Rus hükümeti, Babıâli'ye yaptığı bir teklif ile Osmanlı tarafından doğrudan kendi adına yabancı müteahhitlere dahi demiryolu inşa ettirmemek şartıyla 1900 anlaşmasıyla sınırlandırılmış olan Doğu Anadolu demiryolu bölgesinin sınırını Trabzon – Hanikin olarak düzenlemeye razı olduğunu bildirmiştir. Osmanlı Hükümeti, Rusların bu kurnazca sayılabilecek teklifini reddettiğini Rus elçisine verilen bir notayla bildirmiştir. 1912'ye gelindiğinde, Fransız cumhurbaşkanı Poincare, St. Petersburg gezisi sırasında Samsun – Sivas ve temdidi hatlarının inşası konusuna da değinmiş, ama olumlu sonuç alamamıştır. Fransız cumhurbaşkanına, Rus genelkurmayının bu konuda hükümet üzerinde etkili olduğu ve genelkurmayın, Türk demiryollarının Kafkas sınırına yaklaşmasını istemediği belirtilmiştir. Bu arada, 1909'da Amerikalı Bruce Glasgow ile yapılan ve fantezi görünümündeki bir anlaşmayı, Mayıs 1914'te Samsun – Sivas demiryolu inşası hakkında Regie Generale de Chemins

<sup>554</sup> A. Onur, *Türkiye Demiryolları Tarihi (1860 – 1953)*..., s.38.

<sup>555</sup> E. M. Earle, (Çev. Kasım Yargıcı), *Bağdat Demiryolu Savaşı*..., s.329.

<sup>556</sup> E. As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları*..., s.59.

de fer et des Travaux Publics ile yapılan sözleşme izlemiştir. Bu şirket, 1914'te toprak düzenlemesine başlamıştır<sup>557</sup>.

Savaşın sürdüğü 1915 yılında, Askerî Demiryollar Umum Müdürü İsmail Hakkı Paşa, çevresinin şüphe ve tereddütlerine rağmen, Ankara – Kayseri hattında Kızılırmak'a kadar olan inşaatın başlamasını emretmiştir. Faaliyet Mondros Mütarekesi'ne kadar sürmüştür. Ancak malzeme olmadığından, ülkenin çeşitli yerlerinden 60 cm.'lik dekovil malzemesi toplatılarak döşenmiştir. Birinci Dünya Savaşı'nda Bağdat yolu (Mardin'e kadar bir şube hattı yoluyla birlikte) Nusaybin'e kadar ilerletilmiştir. Toros ve Amanos'daki tünel tesisatı, Alman demiryol kıtalarını çabalarına rağmen ancak Ekim 1918'de işletmeye tamamen uygun bir duruma getirilmiştir. Bu arada Ruslar, I. Dünya Savaşı'nda, ilerleyen ordularının arkasından demiryolu inşa etmişlerdir. Bu yollar, Erzincan yönündeki Derbatlı – Sarıkamış – Erzurum – Kükürtlü hattı ile projesi yapılan Tebriz – Trabzon ve Erivan – Van yolu üzerinde bulunan ve Bayezitağaya bir şube hattı içeren Şahtahtı – Maku – Bayezid-Karaköse yollarıdır. Çanakkale Savaşı, 1915'te Şark demiryolları üzerinde Uzunköprü'den Keşan'a bir şube hattı inşası projesinin, Osmanlı Devleti çıkarlarının ön safına konması gerektiğini göstermiştir. Yunanistan'ın Anadolu'yu işgalinde, demiryollarının önemi büyük olmuştur. Kasaba demiryolu, Anadolu içlerine ilerleyen düşmanın başlıca menzil yolu işlevini görerek, düşman kuvvetlerini yayılmasına büyük etki yapmıştır. Millî Mücadele sırasında Sovyet Rusya ile yapılan Moskova Anlaşması'nın 6. maddesi ile daha önce Doğu Anadolu ve Karadeniz'deki sınırlamalar kaldırılmıştır<sup>558</sup>.

Bunların dışında, imtiyazı 28 Ekim 1890 tarihinde, 99 yıl süre ve 14.300 frank kilometre garantisi ile Deutsche Bank'a verilen Selanik – Manastır Hattı, Fransız Banker M. Rene Baudouy'e 15.500 frank km garantisi ile 8 Ekim 1892'de 99 yıllığına verilen Selanik – İstanbul hattı<sup>559</sup>, Osmanlı Devleti'nin Arap topraklarında yapılan ilk demiryolu kabul edilen ve işletme imtiyazı 28 Ekim 1888'de Osmanlı vatandaşı Yusuf Noran'a 71 yıl süre ile verilen 87 km.'lik dar Yafa – Kudüs hattı, 1890'da Fransızlara teminatsız olarak verilen 103 km.'lik Beyrut – Şam – Havran hattı<sup>560</sup>, II. Abdülhamit'in

<sup>557</sup> M. A. Abisel, *Bir Karış Şimendifer – Ulaştırma Notları – 4...*, s.19 – 20.

<sup>558</sup> E. As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları...*, s.60.

<sup>559</sup> E. As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları...*, s.61.

<sup>560</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)...*, s.20.

gelişen Arap milliyetçiliğine ve kutsal toprakları kaybetme tehlikesine karşı bir önlem olarak düşündüğü Hicaz demiryolu hattı, Osmanlı topraklarından geçen önemli hatlardır<sup>561</sup>.

Hicaz Demiryolu Hattı II. Abdülhamit için kutsal topraklara güvenle ve hızla ulaşmak ve Panislamizm politikasının başarı kazanması için en sağlam güvenceydi<sup>562</sup>. Bu düşünceyle 2 Mayıs 1901'de Şam'dan Mekke ve Medine'ye uzanacak bir demiryolu yapımı konusundaki iradesini yayınlamıştır<sup>563</sup>. 180 milyon franka mal olacağı tahmin edilen hattın uzunluğu ise yaklaşık 2.200 km. olarak tespit edilmiştir<sup>564</sup>. Organizasyon bakımından bu büyük iş iki komisyon oluşturularak<sup>565</sup> inşaatla ilgili işleri yürütmek üzere Şam'da bir "İnşaat Müdürlüğü" ve daha çok mâlî işlerle ilgilenmek üzere İstanbul'da Nâfia Nezaretine bağlı "Hicaz Demiryolu İdaresi Mâliye Şubesi" kurulmuştur<sup>566</sup>. İlk masraflar için acil para gerekiyordu<sup>567</sup>. Bunun için Ziraat Bankası'ndan 10 milyon kuruş kredi alınarak derhal işe başlanmıştır<sup>568</sup>. Padişah, demiryolu yapımına 50.000 lira bağışta bulunarak yardım kampanyasını başlatmıştır<sup>569</sup>. 1901 yılı sonuna kadar halkın yaptığı yardım 41.684 liraya ulaşmıştı. Dünya Müslümanları da yaptıkları bağışlarla gerekli sermayenin bir bölümünü sağladılar ki, yalnız Hindistan Müslümanlarının yaptığı bağış 40.000 liraya yakındır. Ayrıca Mısır, Fas, Rusya, Çin, Hollanda, Singapur gibi dünyanın çeşitli yerlerindeki Müslümanlar da katkıda bulundu. Toplanan yardımlar 1908 yılında 74.25 milyon franka ulaştı<sup>570</sup>. Finansman sorununun çözümü için Hicaz pulları çıkarıldı. Bunun yanında bazı malların alım satımına yeni vergiler konurken, Beyrut Limanı'nın gümrük geliri Hicaz Demiryoluna aktarılmış, ayrıca kurban derilerinden elde edilen gelirden yararlanılmıştır. Asker ve sivil memurların maaşlarının % 10'u kesilerek Hicaz Demiryoluna harcanmıştır. Demiryolunun yapım işinde teknik uzmanlığı Alman, Fransız ve İtalyan

<sup>561</sup> E. As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları...*, s.61.

<sup>562</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)...*, s.20.

<sup>563</sup> Metin Hülagü, *Bir Umudun İnşası Hicaz Demiryolu*, Yitik Hazine Yayınları, İstanbul, 2008, s.25.

<sup>564</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)...*, s.21.

<sup>565</sup> Murat Özyüksel, *Hicaz Demiryolu*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2000, s.118.

<sup>566</sup> Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadî Şartları hakkında Bir Tetkik*, TTK Basımevi, Ankara, 1994, s.100.

<sup>567</sup> Ufuk Gülsoy, "Gerçekleşen Bir Rüya Hicaz Demiryolu", *Osmanlı C.3*, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 1999, s.679.

<sup>568</sup> V. Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadî Şartları hakkında Bir Tetkik...*, s.100.

<sup>569</sup> Ufuk Gülsoy, *Hicaz Demiryolu*, Eren Yayıncılık, İstanbul, 1994, s.65.

<sup>570</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)...*, s.20.

mühendisler yapmıştır. Müslümanlar işi öğrendikçe bunların yerini almıştır<sup>571</sup>. 1.05 m. genişliğinde yapılan ve 1307 km. uzunluğunda Şam'ı Medine'ye bağlayan Hicaz Demiryolu 8 yılda bitirilmiş ve 1 Eylül 1908'de Abdülhamit'in tahta çıkışının 32. yıldönümünde yapılan bir törenle açılışı yapılmıştır<sup>572</sup>. Hattın Cidde ve Mekke'ye ulaşması ise gerçekleştirilememiştir. Şube hatlarının yapımı ise 1914 yılına kadar devam etmiştir. Sonuçta 1564 km.'lik demiryolu devlet tarafından yapılmıştır. 1913 yılına kadar inşaata harcanan para 428 milyon kuruşa ulaşmıştır<sup>573</sup>. Devlet tarafından yapılan ilk hat olması itibarıyla önemli olan Hicaz hattının<sup>574</sup> bu denli başarı ile gerçekleşmesi, dinî amaçla siyasal hırsın birleşmesi şeklinde açıklanabilir. Bu hattın yapımının şaşırtıcı bir diğer yönü de hemen hiç bir yabancı katkısı olmadan böylesine hızlı ve plânlı bir biçimde gerçekleşmiş olmasıdır<sup>575</sup>.

Sonuç olarak Osmanlı döneminde Erzurum – Sarıkamış – Sınır hattı hariç 8343 km. demiryolu yapılmıştır. Bu demiryollarının 4587 kilometresi ülke sınırları dışında kalmıştır. 1918'deki sınırlar içinde, 3756 kilometresi şirketlerden, 356 kilometresi de Ruslardan kalan 4112 km. demiryolu vardı<sup>576</sup>.

### 1.1.3. Milli Mücadele Döneminde Kara Ulaşımı

#### 1.1.3.1. Milli Mücadele'de Demiryolları

İmparatorluk döneminde inşa edilen demiryolları ülke ihtiyaçlarından çok, yabancıların ekonomik çıkarlarına ve siyasî amaçlarına uygun olarak yapıldıkları için, Birinci Dünya Savaşı'nda olduğu gibi Millî Mücadele'de de ülke bunun acısını çekmiştir<sup>577</sup>.

Millî Mücadele'ye başlarken Anadolu'da şu demiryolu hatları bulunmaktaydı:

1 – Anadolu Demiryolu ( İstanbul – İzmit – Eskişehir – Ankara)

2 – Bağdat Hattı (Eskişehir – Afyon – Konya – Adapazarı – Halep)

<sup>571</sup> E. As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları...*, s.61.

<sup>572</sup> Orhan Koloğlu, “İmaj Tazeleme Projesi Hicaz Demiryolu”, *Popüler Tarih*, S.53, Ocak 2005, s.36.

<sup>573</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)...*, s.21.

<sup>574</sup> M. Metin Hülügü, “Cumhuriyet Öncesi Osmanlı Demiryollarına Genel Bir Bakış”, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu – 18 Aralık 2008* (Yay. Haz. Mukaddes Arslan), Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2010, s.29.

<sup>575</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)...*, s.21.

<sup>576</sup> E. As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları...*, s.62.

<sup>577</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)...*, s.23.

3 – Mersin – Tarsus – Adana

4 – İzmir – Aydın

5 – İzmir – Salihli – Alaşehir – Uşak – Afyon

6 – İzmir – Manisa – Soma – Bandırma

7 – Mudanya – Bursa

Bu demiryolu hatlarında ise hem nitelik hemde nicelik yönünden vagon ile lokomotif de yoktu<sup>578</sup>. Bu demiryollarının büyük bölümü, işgallerin başlamasıyla işgal kuvvetlerinin eline geçmiştir. Bu bakımdan demiryollarının Millî Mücadele'ye katkısı son derece az olmuştur. Anadolu Demiryollarının Büyük Derbent İstasyonu'ndan Ankara'ya kadar olan kısmıyla, Bağdat Demiryollarının Konya – Pozantı kısmından faydalanabilme imkanı bulmuşlardır<sup>579</sup>.

İtilaf Devletlerinin İstanbul'u işgal ettikleri tarih olan 16 mart 1920'de bulunan İngiliz kıtaları da beraberlerinde 13 lokomotif ve 200 vagon olduğu halde İzmit'e çekilmişler ve burada da Osmaneli Köprüsü'nü atmışlardır. Bunun üzerine Anadolu'da 20. Kolordu Komutanlığı 23 Mart 1920 tarihinde demiryollarını askeri kontrolü altına aldı. Bu suretle Büyükderbent – Eskişehir – Ankara (485 Km.), Eskişehir – Afyon – Konya (441 Km.), Konya – Kelebek (347 Km) ve Uşak – Afyon (135 Km) hatları olmak üzere parça parça idare edilmiştir<sup>580</sup>.

Büyük Millet Meclisi'nin açılışından sonra, kurulan meclis hükümeti işgal bölgelerinin dışında kalan demiryollarına el koyarak, bu hatları işletmek üzere Eskişehir le bir müdürlük kurmuştur<sup>581</sup>. Bunun üzerine Nâfia Vekâleti 18 Temmuz 1920'de hatların belirtilen kısmına el konması emrini vermiştir<sup>582</sup>. Anadolu – Bağdat Demiryolları Umum Müdürlüğü'nde 11 Temmuz 1920 tarihinde atanan Behiç Bey, 15 Temmuz 1920'de Eskişehir'de çalışmaya başlamıştır<sup>583</sup>. Fakat Kütahya ve Eskişehir savaşlarından sonra ordu Sakarya'nın doğusuna çekilmek zorunda kalınca Umum Müdürlüğü Ankara'ya taşınmış ve Konya'da da geçici bir işletme müdürlüğü

<sup>578</sup> Tevfik Çavdar, *Milli Mücadele Başlarken Sayılarla "Vaziyet ve Manzara-i Umumiye"*, Milliyet Yayınları, İstanbul, 1971, s.80 – 81.

<sup>579</sup> Ziya Gürel, "Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk I", *Belleten*, C. XLIV., S.175, Temmuz 1980, s.541.

<sup>580</sup> A. Onur, *Türkiye Demiryolları Tarihi (1860 – 1953)*..., s.33.

<sup>581</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)*..., s.24.

<sup>582</sup> A. Onur, *Türkiye Demiryolları Tarihi (1860 – 1953)*..., s.33.

<sup>583</sup> Dilaver Dinç, *Behiç Erkin ve Devlet Demiryollarının Kuruluşu*, Ankara, 2009.(Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.) s.27.



kurulmuştur. İşgallerin genişlemesi ile demiryolu hattı kısaldığı gibi demiryolu malzemesi de azalmıştır. Sakarya Savaşı'nda genel müdürlüğün elinde, Ankara – Polatlı (80 km.) ve Yenice – Konya – Ishaklı (681 km.) olmak üzere toplam 761 km. demiryolu kalmıştır ki, esas faydalı olan kısım 80 km.'lik Ankara – Polatlı hattıdır. Sakarya Savaşı'ndan sonra Genel Müdürlük 20 Aralık 1921'de Konya'ya taşınmış, Ankara da bir işletme müfettişinin idaresine bırakılmıştır<sup>584</sup>.

Yunan işgal kuvvetlerinin geri çekilmeye başlaması ile ele geçen hat uzunluğu her geçen gün artmıştır. Fakat Yunanlılar tarafından tahrip edilen hatlar ancak tamir edilerek kullanılabilmiştir. Ankara'nın doğusunda, Doğu Anadolu ve Karadeniz'e uzanan demiryollarının bulunmayışı, Millî Mücadele süresinde en büyük eksiklik olarak kendini göstermiştir. Bu sebeple yapımına I. Dünya Savaşı'nda başlanarak 80 kilometresi bitirilen Ankara – Sivas hattının inşasına devam edilmiştir. Bu hattın 127. km.'ye kadar olan kısmı 1 Ağustos 1919 tarihinde işletmeye açılmıştır<sup>585</sup>.

Milli Mücadele döneminde yapılan bir diğer hat da Azarıköy Dekovil Hattı'dır. Bu hat Çay (Afyon) yakınlarındaki Azarıköy'den Cihanbeyli (Konya) tarafında Piribeyli yönünde ülkenin çeşitli yerlerinden toplanan malzeme ile yapılmıştır. Azarıköy Dekovil Hattı, önce 33.5 km olarak yapılmış ve 15 Haziran 1922 tarihinde törenle açılmıştır. Daha sonra 50 km.'ye kadar uzatılmıştır<sup>586</sup>. Millî Mücadele'de yararlanılan bir hat da Erzurum – Sarıkamış – Sınır hattıdır. Bu hat Rusların esir düşen Türk askerlerini ve ele geçirdikleri yerlerdeki Türk halkını yapıtları bir demiryoludur. Mondros Mütarekesi ile ordu çekilmeye başlayınca bu hattın Erzurum'dan Sarıkamış yakınlarına kadar olan kısmı Türklerin ve Sarıkamış yakınlarından Kars ve Gümrü'ye uzanan kısımları Ermenilerin elinde kalmıştır. Bu hatlar Millî Mücadele'de yalnız Ermenilere karşı kullanılmıştır<sup>587</sup>.

Milli Mücadele süresince savaşa yardımcı nitelikteki demiryollarının harcamalarını karşılamak üzere Nâfia Vekâleti'ne bütün imkansızlıklara rağmen önemli ödenekler verilmiştir. Hatlara el konulduğu ilk aylarda kömür ve mazot kullanılmış, bunlar bitince odun kullanmak zorunda kalınmıştır. Mondros Mütarekesi'nden sonra işlerinden atılan demiryollarının Türk personeli, işgalin sona ermesinden sonra Kasım

<sup>584</sup> A. Onur, *Türkiye Demiryolları Tarihi (1860 – 1953)*..., s.33.

<sup>585</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)*..., s.24.

<sup>586</sup> Ziya Gürel, "Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk VI", *Belleten*, C.L., S.191, Temmuz 1986, s.870 – 872.

<sup>587</sup> A. Müderrisoğlu, *Kurtuluş Savaşının Mali Kaynakları*..., s.87.

1922’de tekrar işlerine başlamışlardır. I. Dünya Savaşı’nda çok fazla hissedilen demiryolları eksikliği Milli Mücadele’de de görülmüştür. Bu sebeble Milli Mücadele döneminde demiryolları, üzerinde çok durulan ve yaygın tartışmaları da beraberinde getiren önemli bir konu olmuştur<sup>588</sup>.

#### 1.1.3.1.1. Chester Projesi

Osmanlı Devleti’nde yatırım yapan ülkeler İngiltere, Fransa ve Almanya iken 20 yüzyıl emperyalizm sürecine hızla dahil olan Amerika Birleşik Devletleri’de bu alana girmiştir. Yakındoğuya el atan Amerikan emperyalizminin çıkarları maden yatakları, petrol ve tütün üzerinde yoğunlaşıyordu<sup>589</sup>. Ancak, Amerika’nın bu emelleri bölgede Bağdat demiryollarından dolayı Alman ve Irak petrolünden dolayı da İngiliz emeryalizmi ile çatışma halinde idi. Bu sebeble Amerika devreye girmek için uygun zamanı bekledi. Meşrutiyetin ilanından sonra demiryolu yapımı için açılan ihaleye başvuran yedi proje arasında Amerikalı Arthur Chester’in projesi de vardı<sup>590</sup>. Aslında bu proje ile Amerikan emperyalizmi Doğu Anadolu’da Ermeniler lehine başlattığı bölücü kültürel adımını<sup>591</sup>, ekonomik girişimlerle pekiştirmek de istiyordu<sup>592</sup>. Bu sebeble Chester Projesi, geleceğin bağımsız Ermenistanını hazırlayacağına inanan Ermeni müteşebbisleri, Dr. Pastırmacıyan, Noradongiyan, Nâzır Hallaçyan gibi zatlar vasıtasıyla Türkiye’ye reklam ediliyordu<sup>593</sup>.

Chester Demiryolu projesi 1911 yılında Meclis-i Mebusan’da ve daha sonra da TBMM’de görüşülmüştür. İlkinde red edilen proje ikincisinde kabul edilmiştir. Projenin en önemli özelliği Amerikan emperyalizminin Ortadoğu’ya girmek için yaptığı ilk

<sup>588</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)*..., s.25.

<sup>589</sup> Erdal Açıkşes, Rahmi Doğanay, *Amerika’nın Yüz Yıllık Ortadoğu Hayali Chester Projesi*, F.Ü. Ortadoğu Araştırmaları Merkezi Yayınları Tarih Şubesi Yayınları No.16, Elazığ, 2010, s.49.

<sup>590</sup> Yaşar Semiz, *Türk Amerikan Münasebetleri Işığında Chester Demiryolu Projesi 1909 – 1926*, Yetkin Basımevi, Ankara, 1995, s.47 – 48.

<sup>591</sup> Amerikalıların, Anadolu coğrafyasında yapmış olduğu misyonerlik faaliyetleri bağlamında Ermenilere yönelik çalışmaları hakkında geniş bilgi için bkz. Erdal Açıkşes, *Amerikalıların Harput’taki Misyonerlik Faaliyetleri*, TTK Basımevi, Ankara, 2003.

<sup>592</sup> Tefik Çavdar, *Osmanlıların Yarı Sömürge Oluşu*, Gelenek Dünya Yayıncılık, İstanbul, 2000, s.146.

<sup>593</sup> Doğan Avcıoğlu, *Türkiye’nin Düzeni, Dün – Bugün – Yarın*, Birinci Kitap, Tekin Yayınevi, İstanbul, 1998, s.152.

girişim olmasıdır. Bu yüzden Chester Projesi gerek Amerika’da gerekse Türkiye’de siyasi tartışmalara neden olmuştur<sup>594</sup>.

Abdülhamit Döneminin sonlarına doğru, Doğu Anadolu ve Musul – Kerkük bölgesinde demiryolu yapımı gündeme gelmiştir. 1909 yılında New York ve Londra’da şubeleri olan J. G. White Şirketi adına hareket eden Amerikalı Dr. Bruce Glaskov hükümete imtiyaz için başvurmuştur<sup>595</sup>. Yapılan anlaşma gereğince, Osmanlı kilometre garantisi vermeyecek fakat 40 km. çapındaki alan içerisinde petrol dahil madenlerin hepsinin çıkarılmasını ve işletilmesini 99 yıllığına Amerikan şirketine bırakacaktı. Yapılan bu ön anlaşma Meclis-i Mebusan’da görüşülürken yedi tane daha sermaye grubunun başvurduğu ortaya çıktı. Bunlar içerisinde Amiral Colby M. Chester da bulunmaktaydı<sup>596</sup>. Amiral Chester, 1870 Ermeni olayları sırasında zarar gören Amerikan mallarına karşı tazminat işi için, 1900 yılında İstanbul’a gelen Amerikan gemisinin kaptanıydı. Bu nedenle kurduğu ilişkilerden yararlanarak, Doğu Demiryolları işindeki diğer rakiplerini geride bırakmıştır. Pazarlıklar başlayınca Amerikan Hükümeti de ağırlığını Chester’dan yana koymağa başlamıştır<sup>597</sup>.

Chester, 1909’da Amerika’da 600.000 dolar sermayeli *The Ottoman – American Developement Company* ( Osmanlı – Amerikan Kalkınma Ortaklığı) adlı şirketi kurmuştur. Bu şirkete birçok ünlü bankacı ve iş adamını toplamıştır<sup>598</sup>.

Yapılan görüşmeler sonucunda varılan anlaşmaya göre hatların kilometre garantisi vermeden yapılmasına karşılık her iki yanında 20’şer km.’lik alan içinde petrol dahil her türlü madenleri, demiryolu imtiyaz süresi olan 99 yıl boyunca şirket kendi hesabına işletme hakkına sahip olacaktı<sup>599</sup>.

Sözleşme 25 Şubat 1909’da onay için hükümete sunulmuştur<sup>600</sup>. Hükümete sunulan projede, imtiyaz isteklerinin yararına değişiklikler yaptı. Buna göre demiryolu normal değil dar hat olacaktı. Van’a gidecek hat Sivas’tan değil, Harput’tan başlayacak

<sup>594</sup> Faik Alkan, *Yeni Türkiye Devletinin Bayındırlık Politikası*, Eskişehir, 1999, (Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.), s.87.

<sup>595</sup> Bilmez Bülent Can, *Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908 – 1923)*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2000, s.129.

<sup>596</sup> F. Alkan, *Yeni Türkiye Devletinin Bayındırlık Politikası...*, s.88.

<sup>597</sup> Y. Semiz, *Türk Amerikan Münasebetleri Işığında Chester Demiryolu Projesi 1909 – 1926...*, s.48.

<sup>598</sup> Selim İlkin, “1922 – 1923 Yılları Türkiye’inde Bir yabancı Sermaye Girişimi: Chester Demiryolu Projesi” *Cumhuriyetin Harcı Modernitenin Alt Yapısı Oluşurken*, C.3, İ.B.Ü Yayınları, İstanbul, 2004, s.235.

<sup>599</sup> Y. Semiz, *Türk Amerikan Münasebetleri Işığında Chester Demiryolu Projesi 1909 – 1926...*, s.51.

<sup>600</sup> E. Açıkse, R. Doğanay, *Amerika’nın Yüz Yıllık Ortadoğu Hayali Chester Projesi...*, s.57.

ve Van Gölü kenarında bir iskeleye ulaşacaktı. Akdeniz’de varılacak yer ise, Yumurtalık olarak kesinleşiyordu. Yapılacak hatların çevresindeki 20 km.’lik şerit içindeki bilinen ya da sonradan bulunacak petrol dahil bütün maden yatakları ile ayrıca Sivas ve Elazığ’daki bütün madenler de şirkete kalacaktı. Fakat Harput’tan Yumurtalık’a incek demiryolunun her km.’si için yılda 160 bin franklık işletme teminatı verilecekti<sup>601</sup>.

Fakat kanun tasarısı bir türlü görüşülüp kanunlaştırılmamıştır. 1 Haziran 1911 tarihinde Meclis-i Mebusan’a gönderilen bu sözleşme<sup>602</sup>, Alman ve İngiliz malî çevrelerinin karşı koymaları<sup>603</sup>, Osmanlı Hükümetinin pazarlıkları uzatarak Amerikan Hükümetini kapitülasyonların kaldırılmasına yanaştırma isteği ve Doğu’da demiryollarının yapımının Ermeni ve Rus sorunları açısından yaratacağı sonuçlar konusundaki kaygılarının etkisi vardı<sup>604</sup>.

Chester Projesi, Milli Mücadele’nin hemen sonrasında tekrar canlandı. Bu sefer projenin kapsadığı demiryolları daha geniş bir alana yayılmıştı. Fakat hedefte yine Doğu Anadolu Bölgesi bulunmaktaydı<sup>605</sup>. Milli Mücadele’nin kazanılması üzerine *The Ottoman – American Development Company* şirketi yeniden ortaya çıkmıştır. Chester, 1922 yılında iş adamlarından, bankerlerden ve gazetecilerden oluşan bir grubu projeye dahil etmiştir<sup>606</sup>. Bu kişiler arasında çevresi çok geniş olan Kanadalı Kennedy’de bulunmaktadır<sup>607</sup>. Kasım 1922’de Chester’in oğlu ve Kennedy Ankara’ya gelmişlerdir<sup>608</sup>. Şirketin, savaştan önceki projesini TBMM’ne bildirmişlerdir<sup>609</sup>.

Nafia Vekaleti ile başlayan görüşmeler sonucunda yeni sözleşme ve ekler hazırlanmıştır. 11 Ocak 1923 tarihinde İcra Vekilleri Heyeti’ne sunulmuş ve 30 Ocak 1923’de görüşülen taslak TBMM’ye sunulmuştur<sup>610</sup>. Sunulan sözleşme ve eklerde, meclis komisyonları bazı değişiklikler yaptıktan sonra Şubat ayının başlarında

<sup>601</sup> Yahya Sezai Tezel, “Birinci Büyük Millet Meclisi Anti – Emperyalist miydi? Chester Ayrıcalığı”, A.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi, C.XXV., S.2, Aralık 1970, s.291.

<sup>602</sup> E. Açıkse, R. Doğanay, *Amerika’nın Yüz Yıllık Ortadoğu Hayali Chester Projesi*..., s.62.

<sup>603</sup> S.İlkin, “1922 – 1923 Yılları Türkiye’inde Bir yabancı Sermaye Girişimi: Chester Demiryolu Projesi”..., s.236.

<sup>604</sup> Y. S. Tezel, “Birinci Büyük Millet Meclisi Anti – Emperyalist miydi? Chester Ayrıcalığı”..., s.292.

<sup>605</sup> Tevfik Çavdar, *Osmanlıların Yarı Sömürge Oluşu*..., s.150.

<sup>606</sup> S. İlkin, “1922 – 1923 Yılları Türkiye’inde Bir yabancı Sermaye Girişimi: Chester Demiryolu Projesi”..., s.239.

<sup>607</sup> Y. S. Tezel, “Birinci Büyük Millet Meclisi Anti – Emperyalist miydi? Chester Ayrıcalığı”..., s.292.

<sup>608</sup> John A. Denovo, *American Interests and Policies in The Middle East 1900 – 1939*, Minneapolis, 1963, s.224.

<sup>609</sup> Y. S. Tezel, “Birinci Büyük Millet Meclisi Anti – Emperyalist miydi? Chester Ayrıcalığı”..., s.294.

<sup>610</sup> E. Açıkse, R. Doğanay, *Amerika’nın Yüz Yıllık Ortadoğu Hayali Chester Projesi*..., s.107.

açıklanmıştır<sup>611</sup>. Sözleşme metni ve ekler 8 Nisan 1923’de Meclis’te görüşülmüş<sup>612</sup>, 9 Nisan 1923 günü de kabul edilmiştir<sup>613</sup>.

Kabul edilen sözleşmelerin özü şuydu: Şirket Türk Hükümeti’nden ne kilometre garantisi ne de başka bir yardım istemeden, Anadolu ve Kerkük – Musul – Süleymaniye bölgesinde 4400 km.’ye yakın demiryolları ve kıyılarda üç liman yapacaktı. Karşılığında bu yolları, limanları ve yolların çevresindeki 40 km.’lik şerit içine rastlayan, bilinen veya sonradan bulunacak petrol dahil bütün madenleri işletme ayrıcalığı, 99 yıl için şirkete bırakılıyordu<sup>614</sup>.

Projenin meclisten geçmesi Avrupa’nın diğer sermaye çevrelerini de telaşlandırmıştır<sup>615</sup>. İngiltere ve Fransa’nın basın yoluyla hücum etmeleri bu arada Musul ve İran petrollerinden Amerikan Şirketi Standart Oil’e hisse verilmesi Amerikan Hükümeti’nin çekingen davranmasına neden oldu<sup>616</sup>. Üstelik Lozan’da, Musul, Türkiye sınırları dışında kalınca, Irak petrollerini sömürge imkanı elde eden ve temel hedefi Irak petroleri olan Chester Grubu için yapılan anlaşmanın pek önemi kalmıyordu. Bunun üzerine Amerikan Hükümeti ve sermaye çevreleri desteklerini çektiler<sup>617</sup>.

Ortaklardan Kennedy sözleşmesinin feshedilmesine engel olmak için İstanbul’dan 3 – 4 Türk mühendis ve 100 kadar işçiyi Samsun’a gönderip inşaata başlanılmış görüntüsü vererek oyalama taktiğiyle zaman kazanmak istemiştir. Fakat bu bu teşebbüs ciddi görülmedi<sup>618</sup>. Nihayet Chester Projesi ile ilgili sözleşme 18 Aralık 1923’te Türkiye Cumhuriyeti tarafından feshedilmiştir<sup>619</sup>.

### 1.1.3.2. Milli Mücadele’de Karayolları

Milli Mücadele başlarında ve devamında başlıca karayolunda başlıca ulaşım aracı bozuk tozlu şose yol denilemeyecek niteliklerdeki toprak yollarda gidip gelen

<sup>611</sup> Y. S. Tezel, “Birinci Büyük Millet Meclisi Anti – Emperyalist miydi? Chester Ayrıcalığı”..., s.294.

<sup>612</sup> *Hâkimiyeti Milliye Gazetesi*, 9 Nisan 1339, s.1.

<sup>613</sup> *Hâkimiyeti Milliye Gazetesi*, 10 Nisan 1339, s.1.

<sup>614</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)*..., s.28.

<sup>615</sup> F. Alkan, *Yeni Türkiye Devletinin Bayındırlık Politikası*..., s.89.

<sup>616</sup> M. A. Abisel, *Bir Karış Şimendifer – Ulaştırma Notları – 4*..., s.31.

<sup>617</sup> Y. S. Tezel, “Birinci Büyük Millet Meclisi Anti – Emperyalist miydi? Chester Ayrıcalığı”..., s.296.

<sup>618</sup> S.İlkin, “1922 – 1923 Yılları Türkiye’inde Bir yabancı Sermaye Girişimi: Chester Demiryolu Projesi”..., s.236.

<sup>619</sup> J. A. Denovo, *American Interests and Policies in The Middle East 1900 – 1939*..., s.227.

yaylı ve kağınlardan oluşmaktaydı<sup>620</sup>. Yani bir yol ağının varolmasına rağmen bu ağı oluşturan yollar yol niteliği taşımaktan çok uzaktı. Resmi kayıtlara göre yol sayılan ve bir programa göre gerçekleştirildiği belirtilen Osmanlı'dan kalan bu yollar, aslında yüzyıllar boyunca göçlerle, kervanlarla, iç ve dış ticaretle, Osmanlı ordularının savaş durumlarında kullandıkları toprak parçalarının ve geçitlerin uzun yıllar kullanılması sonucu yola dönüşen araba, kağı ve kervan izleriydi<sup>621</sup>.

O dönemi yaşayan Şevket Süreyya Aydemir, “...yollarımız yoktu. Şose denilen çizgiler, ortaçağ kervan yollarından farksızdı. Bunlar da seller, yağmurlarla her yıl bozuluyordu. Köprüler, menfezler dayanıksızdı... Anadolu'nun en büyük hasreti yoldu. Ülkeye girecek herşey, yani toprak ürünlerinin kıymetlenmesi, ticaret, sanat, mektep, fabrika yeni bir idare ve yerleşme, eşkıyalığın kalkması ve nihayet ülkenin savunulması ancak yol olursa başarılabilirdi... Yol bir hasretti. 1918 baharında bir gün 9. tümen, Karadağ – Çardaklı boğazının doğusundan batısına intikal ediyordu. Bu arada Refahiye – Erzincan şosesinin üzerinden ve bir taraftan diğer tarafa geçecekti. Yani, arada bir kaç adım, adına şose denen bu harap uzantının üstüne yürüyecekti. Yol görünüp kenarına varılınca, bütün yürüyüş koluna bir karışıklık yayıldı. Hiç kimse, ayağının değdiği bozuk düzen yolun üzerinden ayrılmıyordu. Hele atlı subayların, kıt'alarını da bırakarak bu yol çizgisi üzerinde bir aşağı bir yukarı at koşturduklarını hala rüya gibi hatırlarım. Çünkü bunların hepsi, o dağlık doğu cephesinde mesela iki yıldan şeri böyle yol parçası dahi görmemişlerdi. Bu dar ve harap şoseye ulaşmak herkeste dünyaya ve medeniyete kavuşmak gibi hisler uyandırmıştı...”<sup>622</sup> diyerek ülkenin karayolları ağının perişanlığına dikkat çekmekteydi.

1919 başlarında Trabzon – Erzurum yolu Rus ordusunun çeşitli döküntüleriyle doludur. Köyler boştur, virandır. Günde ancak bu yolda 15 – 20 km. yol alınabildiğinden Trabzon'dan Erzurum'a Cevat Dursunoğlu 21 günde gelebilmiştir. 1921 yılının Kasım ayında Tayyip Gökbilgin 14 yaşlarında iken Samsun – Sivas Yolu'nu annesi ve ablası ile sekiz günde kat edebilmiştir. Kendileri iki yaylı ile eşyaları yük arabası ile yola çıkarılmış Havza civarında Rum eşkiyalarının baskın korkusu ile yolculuk yapmışlardır<sup>623</sup>.

Ankara'nın İstanbul ve diğer dış âlemle bağlantısını teşkil eden başlıca yol olan 288 km.'lik İnebolu – Ankara yolu ortalama 11 günde katedilebiliyordu. Bu bozuk yolda

<sup>620</sup> Nejat Göyünç, *Türkiye Devleti'nden Cumhuriyete*, Kardelen Kitapevi, Isparta, 1999, s.117.

<sup>621</sup> N. Berksan, *Yol Davamız Nerede?...*, s.124.

<sup>622</sup> Şevket Süreyya Aydemir, *Makedonya'dan Ortaasya'ya Enver Paşa*, C.3, Remzi Kitabevi, İstanbul, 1972, s.272 – 278.

<sup>623</sup> N. Göyünç, *Türkiye Devleti'nden Cumhuriyete...*, s.117 – 118.

deve, merkep, katır ve kağı kervanları ile ulaşım sağlanmaktaydı. Milli mücadele döneminde bu şekilde silah ve cephane taşınmıştır. Bu konuda Asım Gündüz “...*öküz arabalarını çok yaşlı erkekler, dedeler, nineler, genç kızlar ve kadınlar yürütüyordu. Kafilelerde çocuğu arkasına bağlı kadınlara rastlanıyordu. Yollarda doğuranlar vardı...*” diyerek Milli Mücadele döneminde yolların perişan haline rağmen halkın verdiği mücadeleye atıfta bulunuyordu. Ankara – Sinop yolu çok bozuk bir vaziyetteydi. Güzergâhın bazı noktalarında yol hiç bulunmamaktaydı. Köprülerden geçerken, güvensizlikten ve yükü hafifletmek için arabalardan inilmekteydi. Dr. Rıza Nur 1920 baharında bu yolu 15 günde kat etmiş ve kış aylarında bu süre iki katına çıkıyordu. 1921 Ağustosunda Ankara’dan Kırşehir üzerinden Kayseri’ye giden Hıfzı Veldet Velidedeoğlu bu mesafeyi 13 günde tamamlamıştır<sup>624</sup>.

Dönemin insanının anılarından örnekler verdiğimiz gibi bir yerden bir yere gitmek büyük bir eziyet ve korku demektir. Anadolu’da yüzyılların ihmali bir yolsuzluk problemi bulunmaktaydı. Birinci Dünya Savaşı sırasında ise yol işleri tamamen ihmal edilmiş, daha sonraları Milli Mücadele yıllarında ordunun ihtiyaç duyduğu yerlere Amele Taburları’nın yardımlarıyla bazı çalışmalar yapılmıştır. Fakat var olan yollar için gerekli onarım yapılamadığından dolayı, yol sistemi bozulmuş daha önceden yapılan yollar da geçit vermez hale gelmiştir. Savaş nedeniyle şartların uygun olmaması ve finansman sıkıntısı dolayısıyla karayolu yapımı ve onarımı büyük ölçüde savaş sonrasına kalmıştır<sup>625</sup>. Bunun yanında yapılan Milli Mücadele sırasında yolların eksikliği ciddi bir şekilde hissedilmiştir. Bir yandan ülkeyi düşman işgalinden kurtarma mücadelesi veren meclis bir yandan da karayolları ağının tamir ve inşası noktasında yeterli olmasa da çalışmalar yapmaya gayret etmiştir. Bu anlamda hükümet, yol yapımı ve onarımı için pek cüzi de olsa bütçeden ödenekler ayrılmıştır. 1920 bütçesinden 231 bin lira, 1922 bütçesinde ise 480 bin lira ödenek verilmiştir<sup>626</sup>.

<sup>624</sup> N. Göyünç, *Türkiye Devleti’inden Cumhuriyete...*, s.118 – 120.

<sup>625</sup> Resul Akgül, *Yol Mükellefiyeti Kanunları ve Uygulamaları*, Mersin, 2001, (Mersin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.) s.62.

<sup>626</sup> Vedat Eldem, *Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomisi*, TTK Basımevi, Ankara, 1994, s.188.

### 1.1.3.2.1. Tarik Bedel-i Nakdisi Kanunu

Bu dönemde Büyük Millet Meclisi'nin tartıştığı önemli konulardan biri de Yol Vergisi'dir. I. İnönü Savaşı'ndan sonraki günlerde ve daha çok 1921 yılında yararlanılacak olan Yol Vergisi üzerindeki çalışmalara hız verilmiş ve 1920 yılı bütçe döneminin bitmesine bir hafta kala “*Tarik Bedel-i Nakdisi Kanunu*” çıkarılmıştır<sup>627</sup>.

Yasa tasarısı Kastamonu Milletvekili Sabri Bey tarafından 11 Mayıs 1920 tarihinde Büyük Millet Meclisi'ne sunulmuştur<sup>628</sup>. 17 Şubat 1921 tarihinde görüşülmeye başlanan yasa Maliye, Dahiliye ve Nâfia vekâletlerinin önerileriyle on maddeden oluşan bir yasa haline getirilmiştir<sup>629</sup>. Devlet gelirlerini artırmak amacıyla ele alınan vergi türlerinden biri olan Yol Vergisi Kanunu ile birlikte, bu dönemde az gelir getiren vergiler üzerinde bile dikkatle durulmuştur. Konu daha çok vergi oranlarının arttırılması şeklinde ele alınmıştır. Esas olarak Tarik Bedel-i Nakdisi adlı yasa da alışlagelmiş uygulamayı devam ettirmiş, nakden ödenen yol bedelinde artış sağlamıştır<sup>630</sup>.

Meşrutiyet döneminin yolları, “*Turuk-u Hususiye* (il Yolları)” ve “*Turuk-u Umumi* (Devlet Yolları)” şeklindeki ayırımına sadık kalarak hazırlanan yasanın temel özellikleri şöyle özetlenebilir:

Ülke topraklarında oturan 18 – 60 yaşları arasındaki bütün erkekler tarik bedel-i nakdisi ödemekle yükümlüdür. Ancak, sakatlıklarını raporla belgeleyen fakirler, askerler, köy ve mahalle imam ve muhtarları bu yükümlülüğün dışında bırakılmıştır. Vergi miktarı her yerin normal işçi gündeliği ölçü alınmak ve dört işçi gündeliği temel olmak üzere il ve bağımsız livalar (sancak) genel yönetim kurullarınca saptanır. Devlet memurlarının da yükümlü olduğu yol vergisi iki taksitte tahsil edilir. Yol vergisi yükümlülüğünü para olarak yerine getirmeyenler bu yükümlülüğü bulundukları köy ve kasabaya üç saatten daha uzak olmayan yerlerdeki yol yapım ve onarım işlerinde bedenen dört gün çalışarak yerine getirirler.

Ayrıca yasanın beşinci maddesinde, tarik bedelinin nasıl tahsil edileceği düzenlenmiştir. Buna göre, yükümlüler ait oldukları mahalle ve köylerdeki ihtiyar heyetinin belirlediği sandığa ödeme yaparlar ve adlarını ayrı ayrı “*Ahz ve tevzi*” olunur.

<sup>627</sup> A. Müderrisoğlu, *Kurtuluş Savaşının Mali Kaynakları...*, s.280.

<sup>628</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, D.I., İ.14, C.1, T.B.M.M. Matbaası,1961, s.268.

<sup>629</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, D.I., İ.52, C.8, T.B.M.M. Matbaası,1961, s.271.

<sup>630</sup> Murat Ören, *Cumhuriyet Döneminde Yol Vergisi Kanunu ve Uygulaması*, İstanbul, 1990, (İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Maliye Bölümü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.) s.25.



İkinci taksitten sonra, alının verginin % 85'ini toplayan ihtiyar heyetine % 5 kuruşu geçmemek üzere il genel meclisinin belirleyeceği oranda aidat verilir. Yasanın 7. maddesi ise, yol vergisi yükümlülüğünü “*nakden ve bedenen*” yerine getirmeyenlerin “*devlete itaat etmeyenler gibi*” cezalandırılmasını öngörmüştür<sup>631</sup>.

Yasanın en çok tartışılan maddesi ise; “*zorunlu bedenî mükellefiyet*”i düzenleyen ve kabul edilmeyen 3. maddesidir. Meclis tartışmaları dönemin milletvekillerinin soruna ve topluma bakış açılarını çok iyi yansıtmaktadır. Meclis'teki tartışmalarda, zorunlu bedeni yükümlülüğe karşı çıkan milletvekillerinden Hacı Mustafa Bey bu madde hakkındaki görüşlerini şöyle dile getirmiştir;

“Efendiler, bir adam hem dört adam yevmiyesi, mesela Ankara’da en aşağı birer liradan dört lira verecek, hem de 8 gün mükellef olacak, yollarda çalışacak... Bunu istemedik bir fert yoktur. Bunların hepsi doğru ve pek münasiptir. Yalnız herkes yolsuzluktan şikayet ediyor. Şimdi bu tarik bedel-i nakdisi bu seneye de teşmil ediliyor. Ben bir köylü tasavvur ediyorum 58 yaşında. Üç tane oğlu var. 17 – 18 yaşlarında. Şimdi bunun tarik bedel-i nakdisi bir sene için 50 – 60 lira tutar, öyle ya, bir kere 16 lira da bu sene; içinde verecek. Hiç yol yapılmadan... Pekala rica ederim. Geçenlerde arzettim. Şimdi Ankara köylerini en selamet farzedelim, bunlar Harb-i Umumi’de o kadar mutazarır olmadı. Fazla olarak da birçok şey kazandılar. Fakat birçok köyler biliyorum ki, teftişe tabi tutuldu. Parayı vermediklerinden dolayı malları mülkleri haczolundu. Birde tuttuk, o köye tedrisatı iptidaiye parası olarak 200 lira koyduk. Şimdi de 200 lira tarik bedel-i. Rica ederim. Biz nereye gidiyoruz? Ben anlamıyorum.”<sup>632</sup>

Bu konuşmayı “*Halka doğru...*” diye bağırarak yanıtlayan Burdur milletvekili Ali Ulvi Bey’e yanıt olarak Hacı Mustafa Bey;

“*Halka doğru mu, yoksa halkı imhaya doğru mu? Rica ederim. Yol, yol, yol... Meşrutiyetten bu yana ne kadar yol yapıldı? Bilhassa Harb-i Umumi’de niçin yapılmadı? O zaman amele yevmiyesi 50 kuruşa idi, bugün 100 kuruştur. Şimdi ise Harb-i Umumi’den daha tehlikeli yani daha meşgul değilmiyiz? Lakin yol yapılmaz. Mesela köylü bir tedrisatı iptidadiyeparası veriyor muallimler memurlar bol bol maaş alıyorlar, fakat köylülerde bir mektep yok. Şimdi yol parası da verecekler yine yolları yapılmayacak. Benim itiraz ettiğim nokta burası işte. Yoksa bunun o kadar lehindeyim*

<sup>631</sup> T.B.M.M. Kavanin Mecmuası, 1336 – 1339, C.3, T.B.M.M. Matbaası, Ankara, 1943, s.103 – 108.

<sup>632</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, D.I., İ.52, C.8, T.B.M.M. Matbaası, 1961, s.293.

*ki kendim gideyim çalışayım. Tek yollar yapılsın. Ahaliyi bu kadar izaç, bu kadar tazyik etmeyelim. Alelhusus istila görmüş, isyan çıkmış köyleri nazarı dikkate alın rica ederim. Ben hem dört amele yevmiyesi vereyim hem de gidip yolda çalışayım. Bu olmaz efendiler! Bu bir adamın iki yerinden boğazlanması demektir. Bunun için bu maddenin tayı icab eder.”*<sup>633</sup>

Burdur Milletvekili Hacı Mustafa Efendi'nin eleştirilerini yanıtlayan Yozgat Milletvekili Süleyman Sırrı Bey ve Karesi Milletvekili Hasan Basri Bey ise yasanın bu maddesinin aslında “köylülerin kendi menfaatleri” için olduğunu açıklamaya çalışıyorlardı.

Süleyman Sırrı Bey; “Bilirsiniz ki, köylüler işsiz, güçsüz zamanlarında duvar diplerine, dizilir, esneyerek otururlar. Köyün içindeki süprüntüye bile bir kürek vurmazlar. Bu maddeyi kabul etmekten maksat, köyden köye, köylerden nahiyelere giden yollarda boş zamanlarda köylüleri sureti hususiyede çalıştırmaktır.”

Hasan Basri Bey “Bugün efendiler, Bulgaristan, dün bizden ayrılmış çobanımız olan Bulgaristan bütün memleketinin dâhillerini yollarla doldurmuş ve bunu bu gibi basit usuller sayesinde temin etmiştir. Rica ederim, eğer biz mümkünse yol parası da almayalım. Fakat münhasıran mükellefiyeti bedeniye usulünü kabul edelim.” Bu konuşmayla ara verilen oturuma ertesi güne bırakıldı. Ertesi gün ilk konuşmayı yapan Sinop milletvekili Hakkı Hami Bey yine bu konuda şunları ifade etmiştir:

“Dün mazbata muharriri Süleyman Sırrı Beyefendi köylülerin işsiz güçsüz bulundukları zamanlarda, gölgelerde esneyerek vakit geçireceklerin, 8 günü böyle kendi menafii hayatiyelerine taalluk eden yollarda sarfedecek olurlarsa memleketin yolları tabii bir an evvel ikmal edilir, bu suretlede iktisadi inkişafatta hizmet edilir mütalaasında bulundular. Bendeniz isterdim ki Harb-ı Umumi'den sonra köylülerin hakiki bir istatistiği burada mevcut bulunsun da o vakit yaptığımız madei kanuniye tatbik edilecek şekilde mi, değil mi o istatistik üzerine ciddi bir surette müzakere edilmiş bulunsun. Fakat maatteessüf bugün mümkün değil. Ve şuna katiyen emin olunuz ki; bu memleketin yol ihtiyacını temin etmek için umumi seferberlik ilanına bendeniz de taraftarım. Fakat maatteessüf bunun zamanı değildir. Ancak yolları ikmal edecek umumi seferberliktir, nasıl ki memleketin müdafaası için seferberlik ilan ediliyorsa yollar için de bir seferberlik ilan ediniz. Ve onun zamanı geldiği vakit sizden evvel

<sup>633</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, D.I., İ.52, C.8, T.B.M.M. Matbaası, 1961, s.294.

*feryat edecek bendenizim. Efendiler, dünyada hiç bir kimse yoktur ki fena desin. Fakat tatbik edilmeyecek bir kanunu yapmakla neden halkın hoşnutsuzluğunu celbedelim? Neden ahaliyi üzelim.”*<sup>634</sup>

Eskişehir milletvekili Abdullah Azmi Bey ise görüşlerini şöyle dile getirmiştir:

*“Efendim, eğer bu 6. madde ahkâmını yol yapmak için çarei yegâne olduğuna kanaat etseydim ne kadar esasatı hukukiyeye mualif olursa olsun, kabulünü teklif edecektim. Fakat bunu yol yapmak için çarei yegâne olduğu kanaatinde değilim. Bununla beraber tamamiyle kaideyi hukukiyeye mualif olarak vazolunmuş bir maddei kanuniyedir. Herşeyde olduğu gibi kavanin de menbaalardan ibaret olduğunu ulemayı hukuk beyan ediyorlar. O menbalardan birisi de akıl ve hikmettir. Akıl ve hikmete muhalif olarak var. Olunan kanunların hiç bir vakit kabiliyeti tatbikiyesi olamaz. Hususıyla tekâlîf hakkında vazolunacak kanunlara iyi dikkat etmelidir ki, o tekalif; tekalifi şakkaya mincer olmasın. Çünkü tekalifi şakka ancak kürek mahkumlarına tatbik olunabilir. Bu konuşmalardan sonra maddenin geri alınmasını isteyen önerge sahiplerinin bedeni ve nakten ödemeyi bir zorunluluk haline getiren maddesi yumuşatılmış ancak, son haliyle bile halk arasında hoşnutsuzluk yaratmıştır.”*<sup>635</sup>

Bu arada Malatya Milletvekili Feyzi Efendi “Vilayetde valiler, nahiyede müdürler yol yapmakla mükelleftir. Yol yapmayan memurların terfi hakkı yoktur” şeklinde bir teklif vermiş ve yasaya madde olarak eklenmesini istemiştir. Maddeleşmesini istediği önergeyi savunan Feyzi Efendi şunları söylemiştir;

*“Bizim memleketlerde ben gördüm ki, yol yapmanın faydası var. Para yol yapmaz. Mühendis yol yapmaz. Makam yol yapar. Her memleketin bir kaide, her memleketin bir ruhu vardır. Eğer mutasarrıf adına biner, yolun başına giderse yol yapılır. Eğer mutasarrıf o işi ehemmiyete almazsa, isterse 80 tane mühendis, 120 tane kondüktör olsun hiç haizi ehemmiyet olmaz. Rica ederim efendiler, biz bu kanunu öldürdük... Allah rahmet eylesin! Emin olunuz ki, memleketimizdeki köylülerimizden benim bildiğim askere gitmeyenler var. Benim bildiğim memleket ve karye var ki, askere gitmemiş, ağzını açmış, köyün önünde esneye esneye oturur. Gitsin de bu sıra çalışsın*

<sup>634</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, D.I., İ.52, C.8, T.B.M.M. Matbaası,1961, s.294 - 295.

<sup>635</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, D.I., İ.52, C.8, T.B.M.M. Matbaası,1961, s.295.

*efendiler. Sükutu hayale uğramışız. Buraya çıkarlar, olmaz diye bağırlar. Teessüf ederim...*<sup>636</sup>

Tartışmalar sonunda yapılan oylamada Fevzi Efendi'nin önerdiği madde kabul edilmemiştir. Bu tartışmalar sonucu meclisin ilk yol vergisi kanunu olan 21 Şubat 1921 tarih 102 numaralı "*Tarik Bedeli Naktisi Hakkında Kanun*" kabul edilerek yürürlüğe girmiştir<sup>637</sup>.

Karayolu çalışmalarını finanse eden Tarik Bedel-i Nakdisi uygulamasının sürdürülmesi Milli Mücadele sırasında büyük ekonomik sıkıntılar yaşayan kırsal kesimin tepkisine neden olmuştur. İstenilen vergi çoğu zaman toplanamadığı gibi, ülkenin içinde bulunduğu ekonomik güçlükler nedeniyle toplanan paralar öncelik taşıyan başka işlere harcanmıştır.

Kars – Ardahan – Hopa, Çanakkale – Balıkesir, Keller – Bayramiç, Susurluk – Biga, Merzifon – Havza, Silifke – Taşucu, Mut – Karaman, Afyon – Baladiz, Ordu – Sivas – Gaziantep yolları devlet yolu olarak kabul edilmiş ve yapımı kanunlaştırılmıştır<sup>638</sup>. Bu yolların yapımına hemen başlanmış, ancak yol yapım çalışmaları istenilen düzeyde olmamıştır. Tarik Bedel-i Nakdisi Kanunu'nun yetersizliği ve uygulamada yaşanan aksaklıklar nedeniyle yol yapım ve bakım çalışmaları sürdürülemediğinden bu konuda yasal düzenlemelere gidilmesi zorunluluğu duyulmuştur<sup>639</sup>.

## 1.2. 1923-1938 Dönemi Ulaştırma Politikası

Kuruluş Savaşı zaferle sonuçlandıktan sonra kurulan yeni devletin karşılaştığı en büyük sorunlardan biri yolsuzluk meselesiydi. Osmanlı İmparatorluğu'ndan Türkiye Cumhuriyeti'ne yurt içinde insan ve eşya taşımacılığını kesintisiz sağlayan bir ulaştırma sisteminin kaldığı söylenemez<sup>640</sup>. Ülkedeki ulaştırma imkânları, ülkenin ihtiyaçlarını

<sup>636</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, D.I., İ.53, C.8, T.B.M.M. Matbaası, 1961, s.304.

<sup>637</sup> 21 Şubat 1337 (1921) Tarih 102 numaralı Tarik Bedeli Naktisi Hakkındaki Kânun için bkz. Başbakanlık Neşriyat ve Müdevvenat Umum Müdürlüğü, *Düstur, Üçüncü Tertip, C.1*, Milliyet Matbaası, İstanbul, 1929, s.227 – 228.

<sup>638</sup> N. M. Yücel, *Bayındırlık Bakanlığı Tarihi (8 Ekim 1848 – 31 Aralık 2004)*..., s.36.

<sup>639</sup> N. Özdemir, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası (1923 – 1960)*..., s.47.

<sup>640</sup> Erol Tuncer, Leyla Şen, "Cumhuriyet Döneminde Karayolları", *Bilanço 1923 – 1998: "Türkiye Cumhuriyeti'nin 75 Yılına Toplu Bakış" Uluslararası Kongresi, II. Cilt: Ekonomi – Toplum – Çevre, 10 – 12 Aralık 1998*, İstanbul 1999, s.379.

karşılamaktan çok uzak ve oldukça ilkel durumdaydı<sup>641</sup>. Yolsuzluk ve ulaştırma elemanlarının azlığı yeni devletinin önünde duran en önemli sorundu<sup>642</sup>. Bu bakımdan cumhuriyet hükümetlerinin daha ilk andan itibaren üzerinde durdukları başlıca meselelerden biri ulaştırma sektörü olmuştur<sup>643</sup>.

Osmanlı İmparatorluğu'ndan Türkiye Cumhuriyeti'ne tümü yabancı sermaye ile döşenmiş 4018 km.<sup>644</sup> demiryolu kalmıştır<sup>645</sup>. Bu demiryollarının 356 km.'si Rusya'dan geri alınan topraklardan elde edilmiştir. Bunun 232 km.'lik Erzurum – Sarıkamış demiryolu dar hat olduğu gibi ülkenin büyük kısmı demiryolu şebekesi dışında bulunmaktaydı.<sup>646</sup> Osmanlı topraklarında demiryolları; % 67.5'i Alman, % 19.8'i Fransız, % 12.7'i İngiliz şirketlerince yapılmıştır<sup>647</sup>. Yabancı şirketlerin işlettiği bu demiryollarında taşımacılık çok pahalıydı<sup>648</sup>.

Karayollarında ise Osmanlı İmparatorluğu'ndan cumhuriyete kalan miras, 18.385 km.'dir<sup>649</sup>. Bunun 13.885 km.'si harap ve tamire muhtaç durumdaydı. Kalan 4.450 km ise toprak yol şeklindeydi<sup>650</sup>. 1923 yılında bu yolların ancak 6.943 km.'si her mevsimde geçit veren yol durumundaydı<sup>651</sup>. Fizik ve geometrik standartları çok düşük ve dönemin yol teknolojisinin çok gerisinde kalmış olan bu yollar özellikle motorlu taşıtların geçmesine elverişli değildi<sup>652</sup>.

<sup>641</sup> *The New York Times*, 25 September 1932.

<sup>642</sup> İsmail Yıldırım, "Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış", *Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi (ATAM)*, C.XII., S.35, Temmuz 1996, s.387

<sup>643</sup> Pars Tuğlacı, *Çağdaş Türkiye*, C.3, Cem Yayınevi, İstanbul 1989, s.1687.

<sup>644</sup> Ünsal Yavuz, "Cumhuriyet Dönemi Demiryolu Politikasına Yaklaşım Biçimi", *IX. Türk Tarih Kongresi*, 21 – 25 Eylül 1981, *Kongreye Sunulan Bildiriler*, C.III., T.T.K. Basımevi, Ankara, 1989, s.1641.

<sup>645</sup> Osmanlı İmparatorluğu'ndan Türkiye Cumhuriyetine devredilen demiryolları uzunlukları hakkında çeşitli kaynaklarda farklı rakamlar verilmektedir. Bu farklı rakamlar için bkz. İ. Yıldırım, "Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış"..., s. 387.; L. Şen, *Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci*..., s.39.; Zübeyir Akçadurak, "Cumhuriyet Devrinde Türkiye Demiryolları", *Demiryollar Dergisi*, C.24, Haziran 1950, S.294 – 296, s.62.; Hüsnü Sadık Durukal, "Cumhuriyet Rejiminin Demiryolları Siyaseti ve Neticeleri" *Demiryollar Dergisi*, C.24, Mart 1950, S.291 – 293, s.10.; Hilmi Kaşıkçıoğlu, "Cumhuriyetin İlanından Sonra İlk 10 Yılda Yapılan Demiryol İnşaatı", *Demiryol Dergisi*, S.567, Nisan 1973, s.9.; Habip Germiyanlıgil, "Cumhuriyetin 50. Yılında Demiryollarımız", *Demiryol Dergisi*, S.573, Ekim 1973, s.9

<sup>646</sup> E. As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları*..., s.69.

<sup>647</sup> Orhan Conker, *Les Chemins de Fer en Turquie et La Politique Ferroviaire Turque*, Paris, 1935, s.85

<sup>648</sup> İ. Yıldırım, "Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış"..., s. 387.

<sup>649</sup> Nevin Coşar, Sevtap Demirci, *Incorporation into the World Economy: From Railways to Hightways (1850 – 1950)*, *Middle Eastern Studies*, Volume. 45, No.1, January 2000, s.28.

<sup>650</sup> N. Berksan, *Yol Davamız Nerede?*..., s.124.

<sup>651</sup> C. O. Tütengil, *İçtimai ve İktisadi Bakımdan Türkiye'nin Karayolları*..., s.19.

<sup>652</sup> E. Tuncer, L. Şen, "Cumhuriyet Döneminde Karayolları Gelişim Süreci"..., s.379.

Denizyollarında ise I. Dünya Savaşı ve bu savaştan sonra büyük kayıplar verilmiş ve işleyebilir nitelikte 34.902 tonluk bir filo Cumhuriyet Türkiye'sine devredilebilmiştir<sup>653</sup>. Sahillerin uzunluğuna ve toplam nüfus dikkate alındığında deniz ticaret filosu çok mütevazî durumdaydı<sup>654</sup>. Mevcut limanların durumu da diğer ulaştırma sektörlerinde olduğu gibi kötü vaziyette idi ve tesis yönünden büyük eksiklikleri bulunmaktaydı. Bu bakımdan ihtiyacı karşılayabilecek sayıda liman yoktu<sup>655</sup>.

Ulaşım sektörünün bir kolu olan havayollarında cumhuriyetin ilk on yılında herhangi bir faaliyette bulunulmamıştır. Osmanlı İmparatorluğu'na 1911 yılında askeri amaçlı olarak başlayan havayolları çalışmaları, I. Dünya Savaşı'ndan 1933 yılına kadar küçük de olsa yabancı şirketler tarafından yapılmıştır<sup>656</sup>. Cumhuriyet döneminde 1933'den itibaren sivil anlamda yolcu ve yük taşıma sektörüne girilmiştir<sup>657</sup>.

Ulaşım alanındaki bu kötü vaziyet, başta ülkenin bütünlüğü olmak üzere siyasi, ekonomik ve askeri yönlerden olumsuz etkilere sebebiyet vermektedir. Bu bakımdan cumhuriyet idarecileri tüm ülkeyi demir ve karayolları ile birleştirmeyi hedeflemiş ve ulaşım konusuna büyük önem vermişlerdir<sup>658</sup>.

Mustafa Kemal Paşa, 15 Ocak 1923'de Eskişehir'de yaptığı konuşmasında *"Milletimiz fakir düşmüştür. Memleketimiz harap olmuştur. Bu fakirliğin ve haraplığın muhtelif sebepleri vardır. Bunların en mühimi iktisadî meselelerde geriliğimizdir ve bu geriliği doğuran yegâne sebep de yolsuzluktur. Bugün dünya yollara fevkalâde ehemmiyet vermiştir. Denizyolları karayolları vücuda getirilmiştir. Hatta Avrupalılar ve Amerikalılar denizyollarından gelerek bize rekabet bile ediyorlar. Nitekim buğday mahsulü memleketimizde bol bol yetiştiği halde, yollarımızın olmaması yüzünden bir taraftan diğer tarafa nakledilemiyor ve dünyanın öbür ucundan, mesela Amerika'dan gelen unları yemeğe mecbur oluyoruz. Yollarımızı asrın mevcut ilerlemelerinin icap ettirdiği bir mükemmeliyet haline ulaştırmak lazımdır. Ancak bu surette memlekette*

<sup>653</sup> E. As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları...*, s.87.

<sup>654</sup> Yahya S. Tezel, *Cumhuriyet Döneminin İktisat Tarihi (1923 – 1950)*, Yurt Yayınları, Ankara, 1986, s.116.

<sup>655</sup> İsmail Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2001, s.36.

<sup>656</sup> Orhan Conker, *Büyük Türkiye*, Ankara, 1939, s.144.

<sup>657</sup> E. As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları...*, s.90.

<sup>658</sup> *The New York Times*, 25 September 1932.

*hüküm süren fakirlik ve sefaletle çare olabiliriz*<sup>659</sup> diyerek ülkenin harap ve milletin yoksul düşmesinin temel nedeninin ekonomik gerilikten kaynaklandığını vurgulamıştır.

Mustafa Kemal Paşa'nın yetiştirdiği mahsulü kullanamayıp dışarıdan ithal ettiği ürünlere muhtaç kalan bir memleket vurgusunu, cumhuriyet hükümetlerinin ulaştırma politikalarına yer veren yabancı basında da bu konuyu dile getirmişlerdir. Bu anlamda 25 Eylül 1932 tarihli *The New York Times Gazetesi* yeni kurulan Türk Devleti'nin ilk yıllarıyla ilgili “*Türkiye'nin verimli toprakları, zengin maden kaynakları bulunmasına karşın çoğu ürünleri dışarıdan ithal ediyor, ürettiğini dağıtamıyordu. Bunun temel nedeni ülkede bulunmayan ulaşım sistemi idi.*” tespitiyle ulaşım sisteminin olmayışının ortaya çıkardığı ekonomik soruna değinmekteydi<sup>660</sup>.

Ekonomik geriliği doğuran etkenlerden en önemlisinin ise, ulaştırma alt yapısının olmaması yani yolsuzluk olduğunu dile getirmiştir. Ulaştırma alt yapısının çağın şartlarına göre dizayn edilmesiyle harap olmuş ülkenin ve fakir düşmüş milletin bu durumdan kurtarılmasında önemli bir etken olacağını belirtmiştir.

Mustafa Kemal Paşa, yine 1923'de İzmit'te yapmış olduğu bir konuşmasında “...mahsulünü tarlada çürümeye, köyde ve harmanda çürümeye mahkûm edersek, halkın çalışması faydasız bir yorgunlukla neticelenir. Lazımdır ki, bu mahsuller servete dönüşebilecek yerlere gidebilsin. Bunun için de, efendiler, yollar lazımdır, şimendiferler lazımdır, otomobiller lazımdır ve bunların hepsinin faaliyete geçmesi lazımdır. Ne hazindir, efendiler, Konya, Eskişehir, şurası ve burası ve memleketimizin herhangi bir tarafı bugün bir hazinedir. Buğday vardır. Her türlü mahsuller vardır ve bunlar memleketin ihtiyaçlarına tekabül ettikten başka harice de çıkar. Fakat ne yazık ki, bir livadan diğer bir livaya nakledemiyoruz. Çünkü yol yoktur, çünkü medeni vasıta yoktur.

*Efendiler, yolsuzluk ve vesaitsizlik en büyük noksanımızdır. Bunların temini elzem ve kaçınılmaz ihtiyaçlardandır. Fakat memleketin – ki bilenlerce malum – bende birçok yerlerini bizzat gördüm, hakikaten yol yoktur. Hakikaten kağı arabasıyla deveden ve merkepten başka vesaiti yoktur.*

Memleketteki yolsuzluktan ve vesaitin cinslerinden bahsetmiştim. Mevcut demiryollarının nerelerde ve ne kadar sınırlı olduğunu söylemeye hacet yoktur. Bütün bu işlerde tabii meclisin ve hükümetin üzerine düşen çok geniş ve mühim vazifeler

<sup>659</sup> Hâkimiyeti Milliye Gazetesi, 17 Kanunisani 1923, No. 715, s.1.

<sup>660</sup> The New York Times, 25 September 1932.

*vardır.*”<sup>661</sup> diyerek yolsuzluğun ortaya koyduğu olumsuz sonuçları ve bu durumun cumhuriyet hükümetleri tarafından ciddi bir şekilde ele alınacağını vurgulayarak atılacak adımların başlangıç noktasına işaret etmiştir<sup>662</sup>.

21 Eylül 1924 tarihinde Samsun – Çarşamba demiryolu hattının temel atma merasiminde yapmış olduğu konuşmada “*ziyaret ettiğimiz vilayetlerde en büyük sıkıntının yolsuzluk olduğunu, bütün millet fertleri tarafından acı bir surette tekrar olundu. Bu üzüntüye iştirak tabiidir. En derin teessürler alakadarlardan sordum ki, vilayetin yolu kâfidir denebilmek için kaç kilometre yol inşasına lüzum vardır? İfade olunan rakamlar iki yüz, üç yüz, dört yüz kilometre idi. Ben bu rakamları gördüğüm vilayetler için beş yüz, hatta yedi yüz kilometreye kadar çıkardıktan sonra düşündüm: Dün liva olan bugünkü vilayetlerimizde yedi yüz senede yedi yüz kilometre yol yapılamaz mıydı? Daha basit ifade edeyim, senede bir kilometrelik yol yapılamaz mıydı? Bu hesabı bütün milletin yapması ve bunun sebepleri üzerinde her gün daha derin düşünmesi lazımdır.*”<sup>663</sup> Diyerek geçmiş idarecilerin yapmış oldukları ihmellere dikkat çekmiştir. Açılış konuşmasının devamında Mustafa Kemal Paşa “*halk ve köylüler bana her yerde iş programını şu iki kelime ile hatırlattılar: Yol ve mektep. Hatta yoldan bahsederlerken, yol köylünün kanadıdır demeleriyle her şeyden evvel ona ehemmiyet verdikleri anlaşılıyor. Hakikaten bütün iktisadiyat birinci kelimenin ve her şey ikinci kelimenin özündedir.*”<sup>664</sup> Sözleriyle halkın yol ve okul konusundaki ısrarlı isteklerini belirterek yolun önemini “**yol; köylünün kanadıdır**” sözüyle vurgulamıştır.

Milli Mücadele başarıya ulaşmış da bağımsızlık kazanıldığı zaman ülke geri kalmışlığının yanında, I. Dünya Savaşı ve Milli Mücadele dönemlerinde büyük tahribata uğramıştı. Hem geri kalmışlığı yenmek hem de tahrip olmuş ülkeyi yeniden imar etmek bayındır hale getirmek için büyük ve geniş bir çalışma programına ihtiyaç vardı. İşte bu düşüncelerle ülkenin iktisat politikasını tespit etmek ülkenin kalkınması

<sup>661</sup> Komisyon, *Atatürk'ün Bütün Eserleri*, (1922 – 1923), C.14, Kaynak Yayınları, İstanbul, 2004, s. 341

<sup>662</sup> Mehmet Saltan, “Atatürk'ün Bayındır Ülkesi”, *Türkiye Mühendis ve Mimar Odaları Birliği (TMMOB) Antalya Şubesi Bülteni*, S.53, 2008.

<sup>663</sup> Nuri Onat (hazırlayan), Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal Paşa'nın Sonbahar Gezileri, Çağdaş Yayınları, İstanbul 1984, s.98 – 99, Komisyon, *Atatürk'ün Bütün Eserleri*, (1924 – 1925), C.17, Kaynak Yayınları, İstanbul, 2005, s. 42.

<sup>664</sup> *Hâkimiyeti Milliye Gazetesi*, 23 Eylül 1923, No.1228, s.2.; *Cumhuriyet Gazetesi*, 23 Eylül 1924, No.137, s.2; N. Onat, Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal Paşa'nın Sonbahar Gezileri..., s.99.



için yapılacak işlerin belirlenmesi düzenlenmesi için İzmir’de toplanan İktisat Kongresi’nde ulaştırma konusu ciddi ve geniş bir biçimde ele alınmıştır<sup>665</sup>.

M. Kemal Paşa, kongrenin açış konuşmasında “memleketimizi, bundan başka şimendiferler ile üzerinde otomobiller çalışır şoseler ile şebeke haline getirmek mecburiyetindeyiz. Çünkü garbın ve cihanın vesaiti bunlar oldukça, şimendiferler oldukça, bunlara karşı merkepler ve kağıt ile ve tabii yollar üzerinde müسابakaya çıkışmanın imkânı yoktur.”<sup>666</sup> diyerek günün teknolojisine göre organize edilmiş bir ulaştırma sektörünün ülkenin kalkınması için temel şart olduğunu ve dünyaya ayak uydurmak için *en kısa zamanda demiryolları ağını tamamlayarak bunları bir karayolu şebekesiyle kombine edilmesi*<sup>667</sup> gerekliliğini vurgulamıştır<sup>668</sup>.

Kongreye başkanlık eden Kazım Karabekir Paşa ise, yaptığı konuşmada “istihsalimizi çoğaltmak, şimendiferlerimizi, vapurlarımızı, yollarımızı yaparak taşıraya sevk etmek, harice satıp memlekete para çekmektir.”<sup>669</sup> Diyerek ulaştırma politikasının ekonomiye yapacağı katkıya dikkat çekmiştir.

Türkiye’nin çoğunluğunu teşkil eden zirâatçılar, tüccarlar, sanayiciler ve işçiler memleketin ulaştırma alt yapısının eksikliği ve nelerin yapılması gerektiğini yılların getirdiği tecrübeler sonucu biliyorlardı ve yapılması gerekenlerle ilgili önerileri de sunmuşlardır<sup>670</sup>. İktisat Kongresine katılan çiftçi tüccar ve sanayi gruplarının temsilcileri, ülkenin ulaşım konusundaki eksikliğine dikkat çekmişler ve ulaştırmanın çok pahalı olduğu ve yapılacak çalışmalarla bu yükün hafifletilmesini talep etmişlerdir<sup>671</sup>. Kongreye çeşitli bölgelerden katılan tüccarlar; yolların, memleketin hayat damarı olduğunu ve yolsuz ne ticaret, ne ziraat, ne de sanayinin yükselme ve ilerleme sağlanamayacağı vurgusunu yapmışlardır<sup>672</sup>.

<sup>665</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)*..., s.36

<sup>666</sup> A. Afet İnan, *İzmir İktisat Kongresi 17 Şubat – 4 Mart 1923*, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1989, s.67.

<sup>667</sup> O. Conker, *Les Chemins de Fer en Turquie et La Politique Ferroviaire Turque*..., s.111.

<sup>668</sup> Mustafa Kemal Paşa’nın İzmir İktisat Kongresi’nde yapmış olduğu açılış konuşmasının tam metni için bkz. Komisyon, *Atatürk’ün Bütün Eserleri, (1923), C.15*, Kaynak Yayınları, İstanbul, 2005, s. 50 – 103.

<sup>669</sup> A. Gündüz Ökçün, *Türkiye İktisat Kongresi 1923 – İzmir, Haberler – Belgeler – Yorumlar*, A.Ü Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları No.471, Ankara, 1981, s.268.

<sup>670</sup> N. M. Yücel, *Bayındırlık Bakanlığı Tarihi (8 Ekim 1848 – 31 Aralık 2004)*..., s.232.

<sup>671</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)*..., s.37.

<sup>672</sup> Mehmet Ö. Alkan, “Türkiye İktisat Kongresi – 1923 – İzmir’e Katkı – 2:Kocaeli Livası Namına İzmir İktisat Kongresi’ne Tevdii Edilen Rapor” *A.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi (SBF) Dergisi*, C.47., S.1, 1992, s.397.

Kongrede ülkenin ulaşım sisteminin çok kötü durumda olması, birçok yerde en iptidai yolların bulunmaması ve bu eksiklik nedeniyle üretilen malların üretim yerlerinde çürümesi başlıca sorun olarak tanımlanmıştır<sup>673</sup>.

Çiftçi grubu tarafından ulaştırma konusunda şunlar istenmiştir:

Ülkedeki büyük yolların, demiryollarının kanal ve limanların, mühendis ve iktisat uzmanları tarafında ele alınması ve mümkün mertebe kısa bir müddet zarfında memleketin her tarafının örümcek ağı gibi asrî vesaitî nakliye ile techizi.

Yol mükellefiyetinin uygulanması ve bilfiil çalışamayanlardan bedel-i nakdi alınması, köylerden kasabalara ve istasyonlara ve kaza merkezlerinden vilayetlere doğru yapılacak yollar için teknik elemanlar ve malzemelerin temini.

Yabancı sermayeler tarafından işletilmekte olan demiryolları tarifelerin ağır ve yüksek olduğu belirtilmiş ve yurtdışından getirilen mahsullerle rekabet edilemediği vurgulanarak bu nedenle tarifelerin uygun bir şekilde düzenlenmesi.

Bunun yanında demiryolları tarafından taşınan eşya ve mahsullerin taşınma sırasında ziyan olmasıyla ortaya çıkacak zararın şirketlerce tanzim edilmesi ve taşınacak yaş meyve, kesilmiş hayvan balık ve süt gibi ürünlerin buzlu vagonlarda taşınması gibi kararlar almışlardır<sup>674</sup>.

Tüccarlar grubu ulaştırma sektörü hakkında şunları talep etmiştir;

Yolların hızlı bir şekilde inşası ve tamiri,

Yol mükellefiyetinin uygulanması ve kendi yerleşim yerleri dâhilinde çalışmaları çalışamayanların ise bedel-i nakdi alınması ve yol işlerinde çalışacakların mevkiine ve sağlık durumuna göre iş taksimi yapılmasını.

Ülkenin iktisadî ana hatları olacak demiryolları inşasının hükümetçe bir program olarak kabul edilmesi.

Demiryolları taşıma ücretlerinin asgari düzeye indirilmesi ve nakliye sırasında oluşacak zayiata karşı demiryolu şirketinin zamanında tanzim etmesi

<sup>673</sup> L. Şen, *Türkiye’de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci...*, s.41

<sup>674</sup> Erkan Serçe (Haz.), *İzmir İktisat Kongresi 17 Şubat – 4 Mart 1923*, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kent Kitaplığı, İstanbul, Mayıs 2004, s. 16 – 17.

Lastiksiz kamyonların trafikten men edilmesi lüks otomobillerin eskiden olduğu gibi gümrüğe tabi tutulması bunun yanında otobüs ve yük kamyonlarının gümrük vergisinin hafifletilmesi

Daha önceden projeleri hazırlanmış olan nehir ulaşımının yapılacağı yerlerin temizlenmesi ve burada çalışacak olan gemilerin çoğaltılması

Havayolu ile posta nakliyatının yapılmasına izin verilmesi ve hava sahamızda havayolu işletme hakkının Türk tebaasına tahsis edilmesi<sup>675</sup>.

Sanayi grubu ise;

Türkiye'nin geniş demiryollarına mâlîk olmasının ve sanat merkezleri olan büyükşehir ve limanlarla dâhildeki kasabalar arasında şimendifer yoksa herhalde şoseler yapılmasının müstacelen temini

Mevcut demiryolu ve vapur işletmelerinin yerli mallarını taşıırken özel bir tarifenin uygulanması için hükümetin gerekli tedbirleri alması ve bundan sonra yapılacak demiryolu inşaatlarında bu tarife konusunun şartnameye konulması istemekteydi<sup>676</sup>.

Ülkenin topyekün kalkınmasını hedefleyen yöneticiler iktisat kararları doğrultusunda ülkenin gelişmesinin ana unsurlarından birisinin de ulaşım alt yapısı olduğu görüşünden hareketle, başta demiryolları olmak üzere ulaşım imkânlarının geliştirilmesi için çalışmalara başlamışlardır<sup>677</sup>.

Cumhuriyet idarecileri 1923 – 1938 yılları arasında kurmak istedikleri ulaşım sistemiyle;

1 – Herşeyden önce yerleşim ve üretim birimleri arasındaki seyahat süresini kısaltmak,

2 – Ülke içerisinde potansiyel üretim merkezlerine ulaşmak ve atıl durumdaki kaynakları kullanılabilir hale getirmeyi,

3 – Üretim ve tüketim merkezleri arasında bağlantıyı gerçekleştirmek, özellikle limanlar ile ard bölgeler arası ilişkilerin kurulmasını,

<sup>675</sup> A. G. Ökçün, *Türkiye İktisat Kongresi 1923 – İzmir, Haberler – Belgeler – Yorumlar...*, s.423 – 424.

<sup>676</sup> A. Afet İnan, *İzmir İktisat Kongresi 17 Şubat – 4 Mart 1923...*, s.49.

<sup>677</sup> İ. Yıldırım, “Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış”..., s. 388.

- 4 – Ülke milli bütünlüğünün, vatan savunmasının ve güvenliğinin sağlanması,
  - 5 – Ülkenin imarına ve bayındır hale getirilmesine hizmet etmesi,
  - 6 – Kültür sanat ve eğitimin yaygınlaşmasının sağlanması,
  - 7 – Doğal afetlere uğrayan felaketzedelere yardımın kolaylaştırılması
- gibi temel amaçlar hedeflemişlerdir<sup>678</sup>.

Gerçekleştirilmesi hedeflenen bu ulaşım sisteminde, her ulaştırma alt biriminin sahip olduğu avantajlar ve dezavantajlar göz önünde bulundurularak, farklı ulaştırma alt birimlerinin birbirini destekledikleri ve besledikleri entegre bir savunulmuştur. Cumhuriyet'in ulaştırma politikasının temelinde, karayollarının demiryollarının verimini maksimum düzeye çıkaracak şekilde ve bir plan çerçevesinde geliştirilmesi fikri yatmaktaydı<sup>679</sup>.

Cumhuriyet ilk yıllarında ki hükümetler, demiryolunu ulaşım sisteminin belkemiği olarak görmüş ve ülkede ana arterleri kurmaya çalışmıştır. Ancak kitle ulaşımı ve uzak mesafe üstünlüğü tartışılmaz olan demiryolunun, tek başına karşılayamayacağını tespit etmişlerdi<sup>680</sup>. İzmir İktisat Kongresi'nde sunulan “*Hey’eti Faâle*” raporundaki “*şimendifer inşa olunur ve Türk şebekesi itham olunurken... o şebekenin araları sağlam ve mazbut şoseler ile raptedilmelidir.*”<sup>681</sup> Teklifiyle demiryolu ağını, topografik nedenlerden ve mali kaynak sıkıntısından dolayı memleketin her köşesine uzatmak imkansız olduğundan demiryolu hatları arasında, hatlar ve limanları birbirine bağlayacak “*yolcuyu istasyondan evinin kapısının önüne, eşyayı depoya nakledecek*” demiryolunu besleyecek ve destekleyecek muntazam bir karayolu şebekesinin oluşturulmasının kaçınılmaz olduğu kabul edilerek uygulamaya koyulmuştur<sup>682</sup>.

Entegre, birbirini tamamlayan bir kara ulaştırma sistemi genel olarak kabul görse de, uzun savaş yıllarıyla mali kaynaklarını tüketmiş ve bu tükenmişliğin arasından ortaya çıkan genç bir devlet için planlanan geniş çaplı kara ve demiryolu hamlelerini

<sup>678</sup> Saffet Atık, “Türkiye’de Demiryollarının Tarihi Gelişim Süreci ve Mekan Organizasyonuna Etkileri” 1.Ulusal Demiryolu Kongresi (Bildiriler) 9 – 10 – 11 Ocak 1979, Ankara, 1979,s.123 – 124.; L. Şen, *Türkiye’de Demiryolları ve Karayollarının...*, s.41.

<sup>679</sup> L. Şen, *Türkiye’de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci...*, s.41.

<sup>680</sup> L. Şen, *Türkiye’de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci...*, s.42.

<sup>681</sup> Nazif Kuyucuklu, *Türkiye İktisadı*, Filiz Kitabevi, İstanbul, 1993, s.457.

<sup>682</sup> L. Şen, *Türkiye’de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci...*, s.42.; N. Kuyucuklu, *Türkiye İktisadı*, s.457.

aynı anda uygulamak mümkün olmamıştır. Ekonomik şartların kısıtlı olmasının yanı sıra nitelikli teknik elemanın pek bulunmadığı yeterli donanımına sahip bulunmayan Bayındırlık Bakanlığı'nda demiryollarına öncelik verilmiştir. Milli savunmanın, ülke bütünlüğünün ve iç güvenliğin en önemli öncelik olarak kabul edildiği ülkede işlettiği demiryolu hatlarıyla hala elleri ülke içinde olan batılı devletlerin bu imtiyazlı konumuna son verilmesi gerekmektedir. Bunun yanında Milli Mücadele Savaşı yaparak galip çıkan bir devlet olarak batılı önyargılara karşı rüşünü ispatlamasına olan gereksinim ve inançla demiryolu politikası en önemli bayındırlık işi olarak kabul edilmiştir. Diğer taraftan yurt sathında karayollarının nicel ve nitel yetersizliğinin farkında olan cumhuriyet idarecileri, bu alanda ise demiryolları politikalarının yavaşlamaması için karayolu yapımına yönelik tüm ülkeye şamil büyük projeler geliştirememiştir<sup>683</sup>.

Genel olarak Türkiye gibi büyük bir ülkede yeterli ulaşım ve ulaştırma aracının bulunmayışının iki temel, olumsuz sonucu vardı:

1 – Ülkenin çeşitli bölümleri, özellikle şehirler ve daha gelişmiş bölgeler ile uzak kırsal kesimler arasındaki sosyal ve kültürel iletişim, kırsal nüfusun büyük çoğunluğunun uzun süre geri kalmışlığıyla sonuçlanacak şekilde zayıftı.

2 – Ülkenin ekonomik yapısı, tarım ürünlerinin pazarlanması, hammadde temini, donanım ve mamuller, işçilerin hareketliliği, ya da birikmiş tecrübe ve kazanımların ülkenin bir bölümünden diğerine aktarılması için gerekli bağlantıdan yoksun şekilde, çok sayıda coğrafi alana ayrılmıştı<sup>684</sup>.

1923 – 1938 yılları arasındaki Cumhuriyet hükümetlerinin ulaşım politikası, ülke çıkarlarına yön veren ve milli ekonominin ihtiyaçlarına göre şekillenen, yeraltı ve yerüstü kaynakları harekete geçirerek ekonomiyi kendi içerisinde bütünleştirmeyi gerçekleştirmek amacıyla oluşturulmuştur<sup>685</sup>. Bu bağlamda yeni kurulan Cumhuriyet'in ulaştırma hizmetleri alanındaki temel amacı; taşımacılıkta yabancılara tanınan ayrıcalıkların millileştirilmesi ve Anadolu'nun en uzak bölgelerine kadar nüfuz edecek yoğun bir demiryolu ve karayolu ağıyla kaplamak için geniş bir ulaşım ağının geliştirilmesiydi<sup>686</sup>.

<sup>683</sup> L. Şen, *Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci...*, s.43.

<sup>684</sup> Z. Y. Hershlag, *Turkey An Economy In Transition*, Van Keulen N.V, The Hague, 1958, s.299.

<sup>685</sup> H. S. Güven, *Türkiye'de Ulaşım Sistemi ve Karayolu Ulaştırma Kooperatifleri...*, s.74.

<sup>686</sup> Z. Y. Hershlag, *Turkey An Economy In Transition...*, s.299.

### 1.2.1. Demiryolu Politikası

1923 yılında Türkiye Cumhuriyeti kurulduğunda Türkiye’de 4018 km uzunluğunda demiryolu bulunmaktaydı<sup>687</sup>.

| 1923 Yılında Türkiye’de Demiryolları |              |
|--------------------------------------|--------------|
| Hatlar                               | Km.          |
| Anadolu Bağdat Hattı                 | 1368         |
| Adana – Fevzipaşa Hattı              | 140          |
| Mersin – Adana Hattı                 | 68           |
| Erzurum - Sarıkamış – Sınır Hattı    | 356          |
| Şark Demiryolları                    | 337          |
| İzmir - Kasaba Demiryolları          | 703          |
| İzmir – Aydın Demiryolları           | 610          |
| Fevzipaşa – Nusaybin Demiryolları    | 426          |
| <b>TOPLAM</b>                        | <b>4.018</b> |

**Tablo 5: 1923 yılında Türkiye’deki Demiryolları ve uzunlukları**<sup>688</sup>.

Bu demiryollarının büyük kısmı imtiyazlı yabancı şirketler tarafından inşa edilmişti. Sadece bunların içinde, Doğu Anadolu’da, Ruslar tarafından işgal yıllarında inşa edilen 356 km.’lik demiryolu şirketlerine ait değildi<sup>689</sup>.

Osmanlı’dan kalan demiryolları ülkenin ihtiyaçlarına göre değil en karlı üretim bölgelerinin tek ve rekabetsiz bir biçimde istismarına göre ve bazen de demiryollarının nihayet bulacağı son nokta saklı kalmak şartıyla emperyalist emellere göre doğrudan doğruya yabancı şirketler tarafından tayin ediliyordu<sup>690</sup>. Yabancı imtiyazlı şirketler tarafından inşa edilen ve bir ağaç görüntüsünde, limanlardan iç bölgelere uzanan bu demiryolları ülke çıkarlarından ziyade, emperyalist devletlerin çıkarlarına göre

<sup>687</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.18.

<sup>688</sup> O. Conker, *Les Chemins de Fer en Turquie et La Politique Ferroviaire Turque...*, s.85

<sup>689</sup> İ. Yıldırım, “Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış”..., s. 388.

<sup>690</sup> Hilmi Kaşıkçıoğlu, “İmparatorluk – Cumhuriyet Demiryolları Arasındaki Farklar”, *Demiryol Dergisi*, S.570, Temmuz 1973, s.9

planlamıştı<sup>691</sup>. Batı Anadolu’da ki İngiliz ve Fransız hatları İzmir bölgesinin tütün, meyve ve afyon ticaretine hizmet ediyordu; küçük bir bölüm Bursa’yı Marmara Denizi’ne bağlıyordu; başka bir bölüm Adana’yı Akdeniz’e bağlıyordu. Trakya üzerinden geçen yolcu hattı İstanbul’u bir yandan Avrupa’ya diğer yandan da İstanbul’dan güneye ve sonra Adana istikametinde güneydoğuya dönen Anadolu demiryoluna bağlayarak imtiyaz sahibi devletlerin çıkarlarına hizmet ediyordu<sup>692</sup>.

Cumhuriyet öncesi demiryollarının güzergahları; İzmir – Kasaba hattı İzmir’den Afyon’a, şube hattıyla da Soma üzerinden Bandırma’ya ulaşıyordu. İzmir – Aydın hattı ise, Denizli ve Dinar üzerinden Eğridir’e kadar uzanıyordu. Anadolu hattı ise, Eskişehir üzerinden Ankara ve Konya’ya ulaşıyordu. Konya’dan başlayan Bağdat hattı Adana üzerinden Irak’a geçiyordu. Şark demiryolları da ülkenin Avrupa ile bağlantısını sağlıyordu. Ruslardan kalan Erzurum – Sarıkamış – Sınır demiryolu hattının haricinde Ankara’nın doğusunda demiryolu yoktu<sup>693</sup>. Demiryolları özellikle batı ve güney Anadolu’da döşenmiştir<sup>694</sup>. Anadolu’nun ortasında Ankara’da son bulan demiryollarında kuzey ve güney hatlarının buluşma noktası bulunmuyordu. Ayrıca bu ağaç görünümündeki demiryolu şebekeleri ülkenin doğusuna bağlanmamış vaziyette idi<sup>695</sup>.

Osmanlı’dan kalan bu demiryolu hatlarında her birinde farklı malzemeler kullanılmış, standardizasyon ve uyumluluk aranmamış, bazı yerlerde birbirine geçit vermeyen hatlar meydana gelmiş, ayrıca, daha fazla ödenek alabilmek için güzergâhlar gereksiz yere uzatılmış ve böylece hızlı ulaşım olanağı da bazı yerlerde ortadan kalkmıştır. Hatlarda görülen bu uyumsuzluk, kullanılan lokomotifler içinde geçerliydi. Cumhuriyet kurulduğunda 17 değişik lokomotif tipi bulunmaktaydı. Bu kadar değişik lokomotif tipine yedek parça bulmak zorluğunun yanı sıra mevcut lokomotifler çok yaşlı olduğundan geniş çaplı bir bakım ve onarım gerektirmekteydi<sup>696</sup>. Tüm bunlar için ciddi para ve teknoloji gerektiriyordu. Türkiye’de bulunan demiryollarını batı ülkelerindeki demiryolları seviyesine çıkarmak için büyük bir çaba gerektirmekteydi<sup>697</sup>.

<sup>691</sup> İ. Yıldırım, “Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış”..., s. 389.

<sup>692</sup> Z. Y. Hershlag, *Turkey An Economy In Transition*..., s.301 – 302.

<sup>693</sup> İ. Yıldırım, “Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış”..., s. 389.

<sup>694</sup> Ü. Yavuz, “Cumhuriyet Dönemi Demiryolu Politikasına Yaklaşım Biçimi”..., s.1641.

<sup>695</sup> O. Conker, *Les Chemins de Fer en Turquie et La Politique Ferroviaire Turque*..., s.85

<sup>696</sup> L. Şen, *Türkiye’de Demiryolları ve Karayollarının*..., s.44.

<sup>697</sup> O. Conker, *Les Chemins de Fer en Turquie et La Politique Ferroviaire Turque*..., s.86.

Bu demiryolların ülkenin ulaşım ihtiyacını karşılaması mümkün değildi. Üstelik ülkenin büyük bir bölümünde demiryolu bulunmuyordu. Bu sebeplerle Cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren ulaşım sorununa XIX. yüzyılın en etkili ve güvenilir ulaşım sistemi olan demiryolları ile el atıldı. Milli Mücadele'den bağımsız bir devlet olarak çıkan Türkiye Cumhuriyeti, demiryolu politikasını ülke çıkarlarına uygun bir şekilde belirleyecek bir güce sahipti. Nitekim Osmanlı döneminde olduğu gibi dış baskılarla değil, ülke gerçeklerine dayalı, ülkenin kalkınması ve savunulması gibi milli ihtiyaçlara göre tespit edilen “milli demiryolu” diyebileceğimiz politika izlenmiştir<sup>698</sup>.

1923 – 1938 yılları arasında cumhuriyet hükümetleri demiryolları konusunu ciddiyle ele almışlardır<sup>699</sup>. “*Şimendifer işleri gece uykuma bile giriyor*”<sup>700</sup> ve “*...muarızlarımız diyorlar ki: şimendifer işi hükümet işi değildir. Şirket işidir. Fakat bir adam kendi evinin işini kendi yapmalıdır. Harice yaptırmamalıdır....*”<sup>701</sup> diyen dönemin başbakanlarından İsmet Paşa Yahşihan'da 17 Nisan 1925<sup>702</sup> tarihinde yapmış olduğu konuşmada “*Memleketi demir ağlarla örmek azmimizdir... Başladığımız yolun biteceği nokta yoktur. İlânihaye gidecek, namütenahî devam edecektir.*”<sup>703</sup> Vurgusunu yaparak demiryollarına verdikleri önemi dile getirmiştir. “*Demir yolları millet yollarıdır*”<sup>704</sup> düşüncesiyle hareket eden cumhuriyet yöneticileri “*...bizim politikalarımızın ana hatları Türk tarihinin seyri, bilhassa İstiklal Mücadelesinin safhaları, ıstırapları ve ihtiyaçları göz önünde bulundurmaksızın anlaşılmaz*”<sup>705</sup> diyerek “*Bir karış fazla şimendifer*” parolasıyla demiryolu politikasını “*gün tehirini kabul etmeyen, milli vahdet, milli müdafaa, milli istiklal mes'esi*” olarak görmüşlerdir<sup>706</sup>. Üretim merkezlerini tüketim merkezlerine bağlayarak iktisadi bir denge

<sup>698</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)*..., s.39.; P. Tuğlacı, *Çağdaş Türkiye*..., s.1687.

<sup>699</sup> İ. Yıldırım, “Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış”..., s. 389.

<sup>700</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 30 Mayıs 1341 (1925), No. 381, s.1; *Cumhuriyet Gazetesi*, 20 Haziran 1341 (1925), No. 402, s.1

<sup>701</sup> *Demiryolları Mecmuası*, C.1, S.4, 1 Haziran 1341 (1925), s.98.

<sup>702</sup> *Vakit Gazetesi*, 18 Nisan 1341 (1925), No.2727, s.1; *Demiryolları Mecmuası*, C.1, S.3, 1 Mayıs 1341 (1925), s.90.

<sup>703</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 19 Nisan 1341 (1925), No. 343, s.1.; *Vakit Gazetesi*, 18 Nisan 1341 (1925), No.2727, s.2.

<sup>704</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 20 Haziran 1341 (1925), No. 402, s.1.

<sup>705</sup> *BCA Fon Kodu*, 490.1.0.0. Yer Kodu, 210. 833. 2.

<sup>706</sup> *BCA Fon Kodu*, 490.1.0.0.Yer Kodu, 210. 833. 2.; *Hâkimiyeti Milliye Gazetesi*, 31 Ağustos 1930, No.3281, s.3.; *Son Posta Gazetesi*, 1 Eylül 1930, s.6.; *Demiryolları Mecmuası*, C.6, S.66 – 70, Birinci kanun 1930, s. 279.



kurmak, bunun yanında demiryollarının geçtiği bölgelerde iktisadi hayatta olduğu kadar sosyal hayat üzerinde de bir gelişmenin sağlanması amaçlanmıştır<sup>707</sup>.

“*Milli emniyet*”, “*sosyal ve iktisadi bir vasıta*” gibi düşünülen demiryolları, Türkiye’nin “*iktisadi gelişmesi, iktisadi seviyesi ve zirai tutumu noktasından lâzım olduğu kadar, vatanın geri kalmış bölgelerine ilim, irfan ve medeniyet nuru akıtmak; huzur, milli varlık ve milli emniyet açısından da bir zorunluluk*” olarak görülüyordu. Demiryolu ağının ağırlık merkezinin ülkenin doğusuna yönelmesi hem bölgenin imarı hem de bu bölgedeki asayişsizliğin ortadan kaldırılması şeklinde açıklanıyordu<sup>708</sup>.

Ülkeyi çelik ağlarla birbirine bağlamayı amaç edinen cumhuriyet hükümetleri<sup>709</sup> bu düşünceleri gerçekleştirmek amacıyla üzerinde kolayca uzlaşılan daha çok teknik niteliği ağır basan bir politika zemini bulamamışlardır. Demiryolu politikaları zaman içinde değişik bunalımlardan muhalefetlerden geçerek oluşturulmuştur. Gerek dünyada ki ekonomik konjonktürden gerekse Cumhuriyet Halk Fırkası içindeki tartışmalardan eklenerek şekillenmiştir<sup>710</sup>.

Devleti kuran kadroların oluşturduğu Cumhuriyet Halk Fırkası’nın yayınlamış olduğu ilk resmi belge niteliğindeki “***Dokuz Umde***” de yer alan<sup>711</sup> “***Müstacelen muhtaç bulunduğumuz demiryolları için hemen teşebbüsat ve fîliyata başlanacaktır***”<sup>712</sup> sözü cumhuriyeti kuran kadroların ilk düşündükleri meselelerden birinin demiryolu politikaları olduğunu göstermektedir<sup>713</sup>.

#### 1.2.1.1. 1923 Umur-u Nafia Programı’nda Demiryolları

1923 yılında daha Cumhuriyet ve Ankara başkent olması ilân edilmeden önce hükümet’in “*Umur-u Nafia Programı*” ismiyle hazırladığı programda ulaşım olanaklarının geliştirilmesinin “*milli ittihadı*” sağlamak için gerekli olduğu ve “*maarif-i*

<sup>707</sup> *Son Posta Gazetesi*, 1 Eylül 1930, s.6.; *Demiryolları Mecmuası*, C.6, S.66 – 70, Birinci kanun 1930, s. 270 – 285.; İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)*..., s.39.

<sup>708</sup> C. O. Tütengil, *İçtimai ve İktisadi Bakımdan Türkiye’nin Karayolları*..., s.28.

<sup>709</sup> C.H.F. Samsun, 1923 – 1933 Sekiz Senede 4.000 Kilometre Şimendifer, 1933,s. 10.

<sup>710</sup> İlhan Tekeli, Selim İlkin, “Cumhuriyet’in Demiryolu Politikalarının Oluşumu ve Uygulanması” *Bilanço 1923 – 1998: “Türkiye Cumhuriyeti’nin 75 Yılına Toplu Bakış” Uluslararası Kongresi, II. Cilt: Ekonomi – Toplum – Çevre, 10 – 12 Aralık 1998*, İstanbul 1999, s.359.

<sup>711</sup> *Hâkimiyeti Milliye Gazetesi*, 29 Birinciteşrin 1933, s.7.

<sup>712</sup> Tarık Zafer Tunaya, *Türkiye’de Siyasi Partiler*, İstanbul, 1952, s. 581.

<sup>713</sup> O. Conker, *Les Chemins de Fer en Turquie et La Politique Ferroviaire Turque*..., s.111.

umumiyeinin” yayılmasını gerçekleştireceği vurgulanarak bunun sağlanmasında demiryollarına öncelik veriliyordu<sup>714</sup>.

Bu önceliğin verilmesinde dünyadaki demiryolları şebekesi tamamlamış olan medeni dünya ülkelerinin gelişmişliğine vurgu yapılmış ve Türkiye’de iktisadi bozukluğun temel nedeni ulaşım olduğu programın giriş kısmında belirtilmiştir.

*“Yeni Türkiye’yi lâıyk olduğu mertebeye isâl edebilmek için behemehâl iktisadiyatımıza birinci derecede ehemmiyet vermek ve iktisadiyatımızın inkişâfı için evvel-i emirde hudud-u muvasalanın tesisine sarf-ı gayret etmek mecburiyetindeyiz. Ticaret sahasında iktisat âleminde Türkiye halkının adımlarını tesrih edecek yeğane vasıta demiryollarıdır.*

*Servetin istihsâl ve teksiri, mübadelenin tezyidi ve istihlâkâtın tanzimi hususunda en büyük rol oynayan, mesafe mefhumunun kıymetini azaltan, milletleri birbirine yaklaştıran, fertleri ve ırkları yekdiğerleriyle ihtilat ettiren, şerait-i iktisadiyeyi, insanların ahlak ve tabiyetlerini derin bir surette tadil, samii ile sermaye arasındaki münasebet muvaffak bir tarzda tahdit eden demiryollarının inkişafına çalışmak mecburiyeti Türkiye’nin vaziyet-i coğrafya ve siyasiyesi neticesidir.*

*Bu suretle terakkiyât-ı medeniyye ve sinaiyye, çelik çubuğu takib ederek Türkiye'nin uzak noktalarına vasıl olacak; bakir, araziden çıkarılacak bilcümle mevad meta haline geçecek, müddet-i medide hasret ve iştiyak ıstırabını çeken halkın kalbi lokomotif düdüğüyle münşerih olacaktır. İktisadiyat ilminde geri kalmış olmaklığımızın başlıca sebeplerinden biri demiryollarının te’sisine lâıyk olduğu mertebede ehemmiyet vermemiş olmaklığımızdır. Mevcut ve işlemekte olan demiryol şebekesine nazaran beher kilometro merbunu 6,00 metro tülünde yol isabet etmektedir. Halbuki memleket-i medeniyede bir kilometro merbu saha dahiline 80 – 120 tul isabet ediyor...”*<sup>715</sup>

Programda demiryolları için, üç ayrı tür öneri getirilmiştir. Birinci grupta halen imtiyazlı şirketler ve az bir bölümü hükümetçe işletilen demiryolları yer almaktadır.

Bu grup için getirilen karar “şerait-i cedide-i iktisadiyyeye tevfiikan bunların idame-i mevcudiyetlerini ve ehalinin menafîini temin ve telif etmek üzere şirketlerle ayrı ayrı itilafnameler yapılmış ve münasip zamanlarda masarifat ve varidatının ve

<sup>714</sup> İ. Tekeli, S. İlkin, “Cumhuriyet’in Demiryolu Politikalarının Oluşumu ve Uygulanması”..., s.360.

<sup>715</sup> Türkiye Devleti Nâfia Vekâleti, Umur-u Nâfia Programı, Dersaadet 1339, s.4 – 5.

*memleketin ihtiyacât-ı iktisadiyesinin tetkikiyle elde edilecek netayice nazaran tarifelerinin tadil edilmeleri esas kabul edilmiştir.”* Plan, bu kesim için daha sonra Cumhuriyet'in uyguladığı millileştirmeleri öngörmemekte, yalnızca tarifelerin indirilmesi için çaba harcanmasını öngörmektedir<sup>716</sup>.

İkinci grupta, daha önce inşa imtiyazı verilmiş olan ama halen inşa edilmemiş demiryolları yer almaktadır<sup>717</sup>.

1 – Chester imtiyazı diye tanınan, Türk-Amerikan İnkişaf Şirketi'ne verilen, Şarki Anadolu Demiryolları imtiyazıdır. 4100 km.'lik bu imtiyaz iki gruba ayrılmıştır. “*Mukavele-i müzeyyele*” grubunda 2155 km.'lik demiryolu ve Samsun ile Trabzon limanları yer almaktadır. “*Mukavele-i esasiye*” grubunda ise 1970 km. demiryolu ve Yumurtalık Limanı bulunmaktadır. Tüm projenin 400 milyon liralık yatırım gerektireceği tahmin edilmektedir.

2 – Adapazarı – Bolu bağlantısını sağlayan ve 60 km. kadar daha doğuya uzanan 200 km.'lik demiryoludur. İmtiyaz Anadolu Demiryolu Şirketi'ne verilmiştir. Fakat inşaatına başlanmamıştır.

3 – İzmir ve Çanakkale'yi bağlayan 750 km.'lik bir metrelik genişlikli dar hattır. İnşaatı henüz başlamamış olan bu hattın imtiyazı “*Ominiyum d'entriprise*”e verilmiştir.

4 – Edremit Körfezi'nin Ilıca İskelesi'nden Palamutçuk'a kadar uzanan 29 km.'lik, 75 cm. açıklıklı dar hattır. İnşaatına devam edilmektedir<sup>718</sup>.

Program bu grupta yer alan demiryollarının inşa edilme ümidini taşımaktan başka bir karar getirmemektedir<sup>719</sup>.

Üçüncü grupta ise programda önerilen on üç yeni demiryolları projesi yer almaktadır. Bu yollar şunlardır:

1 – Bağdat Demiryolu'nun bir kesiminin Fransa ile yapılan anlaşma neticesinde Suriye içinde kalmasından dolayı, hattın tamamen Türkiye içinde devam

<sup>716</sup> İ. Tekeli, S. İlkin, “ 1923 Tarihli “Umur-u Nafia Programı”, *IX. Türk Tarih Kongresi, 21 – 25 Eylül 1981, Kongreye Sunulan Bildiriler, C.III.*, T.T.K. Basımevi, Ankara, 1989, s.1653.

<sup>717</sup> İ. Tekeli, S. İlkin, “ 1923 Tarihli “Umur-u Nafia Programı” ...,s.1654.

<sup>718</sup> *Türkiye Devleti Nâfia Vekâleti, Umur-u Nâfia Programı, Dersaadet 1339*, s.6.

<sup>719</sup> İ. Tekeli, S. İlkin, “ 1923 Tarihli “Umur-u Nafia Programı” ...,s.1654.

etmesini sağlamak için İslahiye – Antep – Akçakoyunlu yönünde 120 km.’lik bir hattın yapılması

2 – Urfa’nın Bağdat Demiryolu’na bağlayacak 45 km.’lik şube hattı ile bağlanması.

3 – Karadeniz’de maden kömürü havzasını Bolu veya Düzce’ye bağlayacak hattın yapılması.

4 – Antalya – Aziziye – Baladız – Karakuyu – Afyon Hattı.

5 – Aydın – Çine – Muğla – Marmaris (veya Makri) Hattı.

6 – Selçuk – Kuşadası Hattı.

7- Uzunköprü – Keşan ve Malkara yoluyla Tekfur Dağı’ndan Muratlı Durağı’nda Şark Demiryolları’na bağlanacak hat ve Pavli Köyü’nden Edirne’ye ve sonra Şark Demiryolu’na bağlanacak bir hat.

8 – Konya civarından Koçhisar tuz memleahalarına ve buradan Ankara civarında Polatlı’ya uzanan 180 km.’lik bir dar hat.

9 – İnebolu’dan Kastamonu’ya uzanan 100 km. boyunda dar bir hat.

10 – Ankara’dan Kangırı’ya uzanan 90 km.’lik dar bir hat.

11 – Çanakkale, Okçugöl, Bursa, Karaköy Hattı.

12– Kütahya’yı Atranos Vadisi yoluyla Marmara Denizi’nde Sazlıburun mevkiine ya da daha uygun bir başka noktaya bağlanan 220 km.’lik hat.

13 – Bunlardan başka ikinci derecede önem verildiği söylenen, Bolu hattının Karadeniz’e hat ve Samsun – Sivas Hattının bir noktasından Yeşilırmak vadisini takip ederek Kelkit Suyu Vadisi’ne ve oradan Kelkit Deresi takip edilerek Bayburt’a bağlanacak ve Anadolu’yu şamilen katedecek olan 900 km.’lik hattın inşası ve diğer hatlarla irtibatı sağlanması düşünülebilir<sup>720</sup>.

Programın en belirgin özelliği Ankara’nın bu demiryolu ağının bir odağı niteliğinde bağlantılara sahip olmamasıdır. Ankara bu programda sadece bir şube hattının uç noktası olarak bulunmaktadır. Çünkü program yapıldığında Ankara’nın başkent olma kararı daha verilmemiştir. Önerilen demiryolu sisteminin ikinci özelliği

<sup>720</sup> *Türkiye Devleti Nâfia Vekâleti, Umur-u Nâfia Programı, Dersaadet 1339, s.6 – 7.*

olarak yandan İstanbul'dan Avrupa'ya uzanan Şark demiryollarını öte yandan Bağdat Demiryolu'nu esas hat olarak alıp şube hatları yoluyla önemli merkezleri bu hattâ bağlamaya çalıştığı söylenebilir. Bu bakımdan hakim olan yol şemasının gelişmiş bir örümcek ağı şemasına sahip olmayıp daha erken bir gelişme aşamasının, ağaç şeması olduğu söylenebilir<sup>721</sup>. Ayrıca önerilen ağın Cumhuriyet'in daha sonra uyguladığı biçimde ülkenin iç pazar bütünlüğünü sağlayan bir ağ olmasından çok, ülkeyi doğu – batı yönünden geçen ve şube hatlarıyla limanlara dolayısıyla dış pazara bağlama amacını ön plana çıkaran bir ağ şeklindeydi<sup>722</sup>. Bu ağın üzerinde durulması gereken son özelliği, hat genişliği bakımından değişik genişlikte dar hatları da içermesidir. Böyle bir sistemin ileride iç pazar bütünlüğüne ulaşmayı amaçlayan örümcek ağı biçimindeki bir şemaya geçmeyi de zorlaştırmasıdır<sup>723</sup>.

Program “...hükümet bütçesinden herhangi bir miktar tefrikiyle iş bu hatların vücuda getirilebilmeleri müşkül bulunduğundan tedricen talep vuku buldukça menafii memlekete muvafık şekilde tanzim edilerek imtiyaz mukavelenameleriyle inşa ve işletilmelerinin taleplerine itası esas takip edilecektir.”<sup>724</sup> Vurgusunu yaparak demiryollarının temelde imtiyaz mukaveleleriyle şirketlere yaptırılması ve işletilmesi esasının benimsendiği görülmektedir. Varolan demiryolu hatlarının halkın yararını da göz önünde tutan anlaşmalarla şirketlere devri ilkesi benimsenmiştir. İmtiyazı verilmiş, henüz inşa edilmemiş hatların inşasının imtiyaz verilen şirketlerce gerçekleştirilmesi beklenmektedir<sup>725</sup>.

Program, Doğu Anadolu Demiryollarına diğerlerinden ayrı bir önem vermektedir. Eğer Chester İmtiyazı gerçekleşmezse Doğu Anadolu'ya her sene bütçeden 10 milyon lira ayrılarak en az iki yönde demiryolunun şirketlere ihale suretiyle yapılmasını önermektedir<sup>726</sup>.

Umur-u Nâfia programının ilkelerinin 1924 yılının başına kadar genellikle uygulandığı ve bu tarihten sonra cumhuriyet hükümetlerinin izlediği politikada köklü değişiklikler olduğunu görmekteyiz.

<sup>721</sup> İ. Tekeli, S. İlkin, “1923 Tarihli ‘Umur-u Nafia Programı’...”, s.1655.

<sup>722</sup> Ü. Yavuz, “Cumhuriyet Dönemi Demiryolu Politikasına Yaklaşım Biçimi”..., s.1646.

<sup>723</sup> İ. Tekeli, S. İlkin, “1923 Tarihli ‘Umur-u Nafia Programı’...”, s.1655.

<sup>724</sup> Türkiye Devleti Nâfia Vekâleti, Umur-u Nâfia Programı, Dersaadet 1339, s.7 – 8.

<sup>725</sup> İ. Tekeli, S. İlkin, “Cumhuriyet'in Demiryolu Politikalarının Oluşumu ve Uygulanması”..., s.360.

<sup>726</sup> İ. Tekeli, S. İlkin, “1923 Tarihli ‘Umur-u Nafia Programı’...”, s.1655.

Lozan Barış Antlaşması müzakereleri devam ederken daha önce Türkiye'deki demiryolları hatlarını işleten yabancı şirketler bu hatlara ait haklarını yeniden almak ve işletmek için hükümete başvurmuşlardı<sup>727</sup>. 19 Eylül 1923'de meclis de görüşülerek kabul edilen bir kanun ile İzmir-Kasaba ve temdidi Bandırma, Soma, Aydın, Mudanya, Bursa demiryollarıyla İzmir liman ve rıhtımına ilişkin olarak Birinci Dünya Savaşı'nda kaldırılan imtiyazlar, yeniden eski şirketlerine verilmiştir<sup>728</sup>. Fethi Okyar hükümetinin Nâfia Vekili Fevzi Bey zamanında hazırlanan bu programın uygulanması kabine değişikliğinden sonra da sürmüştür. Nitekim İsmet Paşa hükümetinin Nafia vekili Muhtar Bey'in uygulamaları da bu programa uygun olmuştur<sup>729</sup>. Demiryollarının şirketlere iadesinde en sona kalan hat olan Anadolu Demiryolu Muhtar Bey'in Anadolu Demiryolu ile Haydarpaşa Liman Dok ve Antrepoların şirketlere devri hakkında Nafia Vekaletiyle ile şirketlerin temsilcisi Mösyö Hugenen arasında müzakereye girişmiş ve bir protokol hazırlanmasını sağlamıştır. Bu protokol hükümetçe de uygun görülerek bununla ilgili yasa tasarısı TBMM'ye gönderildikten sonra<sup>730</sup> Anadolu'daki demiryolu sisteminin belkemiği niteliğindeki bu hattın satın alınması (millileştirilmesi) yönünde bir karşı görüş gelişmiş ve bu konuda Muhtar Bey'in istifasına yol açan ve hükümeti de zor durumda bırakan bir bunalım doğmuştur. Bir yandan bu bunalım, öte yandan Ankara'nın başkent olarak ilânı Umur-u Nâfia Programı'ndaki demiryolu politikasının gözden geçirilmesi sonucunu doğurmuştur<sup>731</sup>.

#### 1.2.1.2. Anadolu Demiryolu Hattı'nın Şirkete Devri Konusunda Ortaya Çıkan Bunalım

1921 yılında Fransızlarla yapılan Ankara Anlaşmasıyla Fransızlara Pozantı-Nusaybin Demiryolu'nu işletme imtiyazının verilmesi İngiltere'yi rahatsız etmişti. İngiltere'ye göre bu anlaşma stratejik önemi çok yüksek olan Bağdat demiryollarının Alman nüfusundan kurtarıldıktan sonra Fransızların burada hâkim duruma gelmelerini kesinlikle istemiyorlardı. Bu nedenle İngilizler hiç olmazsa Bağdat Hattı'nın başlangıcını oluşturan Anadolu Demiryolu'nun başkalarına kaptırılmamasını, kendi

<sup>727</sup> Publié par la Direction Générale de la Presse au Ministère de l'Intérieur, *Politique Des Chemins De Fer En Turquie Républicaine*, Ankara, 1938, 18.

<sup>728</sup> İ. Tekeli, S. İlkin, "1923 Tarihli "Umur-u Nafia Programı"..., s.1655.; Ayrıca bu kanun için bkz. *TBMM Zabıt Ceridesi*, D.II., İ.21, C.2, T.B.M.M. Matbaası, 1961, s.183 – 187.

<sup>729</sup> İ. Tekeli, S. İlkin, "Cumhuriyet'in Demiryolu Politikalarının Oluşumu ve Uygulanması"..., s.361.

<sup>730</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, D.II., İ.50, C.3, T.B.M.M. Matbaası, 1961, s.307.

<sup>731</sup> İ. Tekeli, S. İlkin, "Cumhuriyet'in Demiryolu Politikalarının Oluşumu ve Uygulanması"..., s.361.

denetimlerindeki bir şirket elinde kalmasını istiyordu<sup>732</sup>. Versay Antlaşması'nda Almanların yurtları dışındaki yatırımlarının tamirat komisyonunun emrine verilmesi esası getirilmişti. Ama müttefikler bunu Türkiye'deki yatırımlar için uygulayamıyordu. Çünkü savaş sırasında Alman şirketleri hisselerini bir İsviçre bankalarına devretmişti. Anadolu Demiryolu'nun Deutchebank'a ilişkin hisselerini Zürih'teki Şark Demiryolları Bankası elinde tutuyordu<sup>733</sup>.

İngilizler 15 Mayıs 1923'te Şark Demiryolları'yla anlaşarak hisselerin önemli bir kısmını satın aldılar. Daha sonra içinde Schroeder Bankası, Rochild Bankası ve diğer bazı kredi kuruluşlarında içinde bulunduğu bir İngiliz sermaye Grubu Şark Demiryolları Bankası ile anlaşmışlardır<sup>734</sup>. Anadolu Demiryolları'nı işletmek bu yolla hisselerinin yeniden değer kazanmasını sağlamak için gerekli yeni sermayeyi bulamamaktadır. Bu İngiliz grubu gerekli olan yeni sermayeyi koyacaktır. İki grubun olanakları yeni kurulacak bir şirkette bir araya getirilecektir<sup>735</sup>. Bu amaçla merkezi İstanbul'da olacak olan Türkiye Milli Demiryollar Şirketi'ni (National Railways of Turkey) kurdular. Bu şirket 21 Eylül 1923'te yedisi İngiliz olmak üzere 14 üyeden oluşan bir idare meclisi seçmiştir<sup>736</sup>. Bu meclisin üyelerinden Hugenen görüşmelerde bulunmak üzere Ankara'ya gönderilmiştir. 10 Aralık 1923'te Nâfia Vekili Muhtar Bey'le bir anlaşma metni üzerinde anlaşılmıştır<sup>737</sup>.

Bu anlaşma hükümet tarafından uygun bulunmuş, gerekli yasanın çıkarılması için TBMM'ye gönderilmiştir. Yasalaşma süreci içinde bu anlaşma tasarısı Nâfia Encümeni'nde uygun görülmesine karşın, Muvazene-i Maliye Encümeni'nde bu tasarıya kuvvetle karşı çıkılmış ve stratejik önemi yüksek olan bu hattın satın alınması gerektiği sonucuna varılmıştır. Kurtuluş Savaşı sonrasında genel havası içinde böyle bir hattın İngiliz sermayesi eline geçmesi olasılığı kızgınlık yaratmıştır<sup>738</sup>.

Muvazene-i Maliye Encümeni, *“Balâda tahlil ve mahaziri ve nakaisi tafsil edilen itilâfname encümenimizce şayanı kabul görülmemiş olmakla reddi hususunun heyeti celillerine arzı müttefikan karargir olduktan sonra hututu mezkûrenin hükümetçe*

<sup>732</sup> M. Arslan Abisel, *Bir Karış Şimendifer – Ulaştırma Notları – 4*, Ar Basımevi, Ankara, 1948, s.40.

<sup>733</sup> İ. Tekeli, S. İlkin, “Cumhuriyet'in Demiryolu Politikalarının Oluşumu ve Uygulanması”..., s.361.

<sup>734</sup> M. A. Abisel, *Bir Karış Şimendifer – Ulaştırma Notları – 4*..., s.43.

<sup>735</sup> İ. Tekeli, S. İlkin, “Cumhuriyet'in Demiryolu Politikalarının Oluşumu ve Uygulanması”..., s.361.

<sup>736</sup> M. Arslan Abisel, “Demiryol Politikamızın 25'inci Yıl Dönümü”, *Demiryolları Dergisi*, C.23., S. 285 – 287, Ekim – Eylül 1949, s.54.

<sup>737</sup> M. A. Abisel, *Bir Karış Şimendifer – Ulaştırma Notları – 4*..., s.43.

<sup>738</sup> İ. Tekeli, S. İlkin, “Cumhuriyet'in Demiryolu Politikalarının Oluşumu ve Uygulanması”..., s.362.

*esas itibariyle mübayaası derpiş edilmiş ve berveçhi zir esbaba mebni bu cihet dahi üç rey muhalife karşı 13 reyle ve ekseriyetle kabul olunmuştur.”* Diye biten raporunda yapılan anlaşmayı kabul etmeyerek, hattın millileştirilmesinde siyasi, iktisadî ve milli menfaatler bulunduğu kanaat getirerek bu hattın satın alınmasına karar vermiştir<sup>739</sup>.

Anadolu Hattının satın alınması meselesini incelemek üzere “*beşler Komisyonu*” adıyla bir heyet teşkil edilmiştir. Uzun incelemelerden sonra komisyon şu neticeye varmıştır.

*“Hat behemehal satın alınmalıdır.*

*Hesap komisyonu bununla hattın mübayaası hakkında mütalâatı ikmal etmiş oluyor. Yalnız hattın bu sene mübayaası edilmeyerek emri mübayaanın atiyi taliki ve bilfarz beş sene sonraya tehiri halinde temini lazım gelecek tertibi senevi itibariyle tekevvün edecek hesap farkını ve bundan neşet edecek zararı maliye encümeninin nazarı dikkatine vazetmeyi dahi faideli addeylemiştir. Şöyle ki: hatların bundan sonra memul olan hasılatı gayri safiyesi yukarıda bilhesap bahsolunduğu üzere altı bin lira olarak kabul edildiğine göre mezkûr hatların bilfarz beş sene sonra mübayaası lâzım gelse bundan sonraki beş senelik hasılatın nisfı kilometre başına üç bin liradan mecmu hat için 3.097.500 lira taksiti senevi vermek icap edecektir ki, bundan bu gün mübayaası halinde verilecek 887.925 liralık tertibi senevi senevi tenzil olundukta senede 2.209.575 liradan bütün müddeti imtiyaziye imtidadında ceman 159 milyon küsur lira fazla vermeye mecbur olmak gibi elim bir zararı maliye hazine-i millete yükletmek neticesi tevellüt eder. Binaenaleyh hatların en müsait zamanı mübayaası gittikçe kesbi üsret ve müşkülât edeceği bu suretle tezahür eder.”*<sup>740</sup>

Bu bağlamda dönemin basınında bu anlaşmayla ilgili aleyhte yazılar yazılarak İngiliz Sermayesinin Anadolu üzerinde iktisadi tahakküm kuracağı vurgulanmıştır.

*“...bizim için en birinci gaye memleketin istiklâli iktisadisi ve siyasisini kurtarmaktır; Anadolu’ya İngiliz nüfuzu sokmamaktır. İngilizler bütün Türk Demiryolları’nı ele geçirmek azminde ve hazırlığındadır. Bugün Anadolu demiryolunu*

<sup>739</sup> M. A. Abisel, *Bir Karış Şimendifer – Ulaştırma Notları – 4...*, s.50.

<sup>740</sup> M. A. Abisel, *Bir Karış Şimendifer – Ulaştırma Notları – 4...*, s.52.



*satın alan İngiliz grubu Aydın demiryoluna sahip olan grubun aynıdır. Nasıl bir tehlikeye gittiğimiz göze çarpmıyor mu?”*<sup>741</sup>

*“Memleketin iktisadiyatı ve siyasiyatı noktayı nazarından gayet mühim bir mesele şu sırada mevzu bahis olduğu halde dahili gürültülerden bir türlü göz açamadığımız için bunu da gözden geçiriyoruz. Halbuki iş katiyet kesbedecek olursa bütün Anadolu’nun iktisaden ecnebi bir nüfus altında esir kalması neticesine vasıl olacağız ki bunun siyasiyat itibariyle de meşum bir tesiri görüleceği ufak bir mülahaza ile takdir edilebilir.”*

*“Hasılı İngilizler Anadolu demiryollarına sahip olabilmek için büyük bir sermaye sarf etmektedirler. Bu hattın bu sermaye için elzem olan faizi temin edebileceği pek meşküktür. O halde İngilizler sayısız bir (peny) bile sarf etmeyen İngiliz Sermayedarları neden bu fedakarlığa lüzum görüyorlar? Aşikâr ki, mesele yalnız mali bir nokta-i nazardan düşünülmüyor. İngilizler Anadolu ve Türkiye üzerinde vasi bir vaziyet planı takip ediyor gibi görünmektedir.”*<sup>742</sup>

Bu aleyhte görüşün basından da destek bulması üzerine bu yasa tasarısının Cumhuriyet Halk Fırkası Meclis Grubu’ndaki müzakereleri bir hükümet bunalımına dönüşme eğilimi göstermiştir.

1 Ocak 1924’te Meclis Grubu’ndaki ilk müzakerede İsmet Paşa Anadolu’daki demiryolları hatlarının I. Dünya ve İstiklal Savaşı sırasında devlet tarafından idare edildiğini ve Anadolu Demiryolları hatlarının da bu şekilde olduğunu belirtmiştir. İstiklal Savaşı neticelendikten sonra hükümet şirketlerle doğrudan doğruya temas kurarak hatları iade edildiği ve Anadolu Demiryolları’nın henüz iade edilmediğini vurgulamıştır. Nâfia Vekaleti’nin şirkete iadesi konusunda bir anlaşma yaparak meclise sevk ettiğini ve Muvazene-i Maliye Encümeni giden anlaşmanın kabul görmeyerek satın alınması yönünde bir eğilimin ortaya çıktığını belirterek bu konuda Cumhuriyet Halk Fırkası Meclis Grubunda lehte ve aleyhte olanların fikirlerinin beyan edilmesini istemiştir<sup>743</sup>.

<sup>741</sup> Tanin Gazetesi, 4 Ekim 1339 (1923), s.1.; M. A. Abisel, *Bir Karış Şimendifer – Ulaştırma Notları – 4...*, s.43.

<sup>742</sup> M. A. Abisel, *Bir Karış Şimendifer – Ulaştırma Notları – 4...*, s.43.

<sup>743</sup> Yücel Demirel, Osman Zeki Konur (Yayına Hazırlayanlar), *CHP Grup Toplantısı Tutanakları (1923 – 1924)*, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2002, s. 114 – 115.

Yine aynı tarihli grup toplantısında; Nâfia Vekili Muhtar Bey, diğer hatların şirketlere devredildiğini ve onlar tarafından işletilmekte olduğunu ama Anadolu Hattı'nın uzun süre elde kaldığını belirtmiştir. Savaş sırasında çok tahrip edilmiş olduğu için diğer hatlardan daha kapsamlı bir anlaşma yapılması gerektirdiğini, şirket hatlarının teslim edilmesi karşılığında yapacağı tamirat ve işletme hakkında bazı yükümlülükler yüklendiğini, dolayısıyla bu kapsamlı anlaşmanın TBMM'den geçirilmesi gerektiğini söylemiştir<sup>744</sup>.

Muhtar Bey, Muvazene-i Maliye Encümeni'yle kendi yaptığı anlaşma arasındaki görüş ayrılığının bu hattı şirkete mi devredelim yoksa satın mı alalım sorusundan kaynaklandığı söylemektedir. 5500 – 6000 km. normal hat ve memleketi kurtarmak içinde bunun bir buçuk misli de dar hat yapmak gerektiğini, bunun için de kıymeti bizim para ile bir milyar altın liraya ihtiyaç olduğunu belirtmiştir. Muhtar Bey'e göre bu kadar büyük yatırımı kendi öz kaynaklarımızla bulmak imkânı yoktur. Yabancı sermaye bulmamız gerekmektedir. Bu ise kolay değildir. Chester imtiyazı dört yüz milyonluk bir işti ve gerekli parayı bulamamıştır<sup>745</sup>.

Muhtar Bey, sermaye ile ilgili olarak “...hattımızı kendimiz yapacağız – ki bu mümkün değildir – yahut ecnebi sermayesi girecektir. Hangi sermaye girecektir? Bugün bu şekilde girer yarın başka şekilde görünür. Buna mani olacağız. Memleketimize hakim olacağız. Mukavelelerimizi kati yapacağız. Hakimiyet-i milliyemizi şimendiferlerde tatbik edeceğiz. Hatve hatve takip edeceğiz. Ne propaganda yapabilecekler nede başka bir şey yapabileceklerdir. Şimdiye kadar şimendiferlerimizde yapamadıkları gibi şimdiden sonra da yaptırmayacağız.”<sup>746</sup> diyerek şirketin çoğunluk hisselerinin İngilizler elinde bulunmasının da çok önemli bir sakıncası olmadığı belirtmiştir. Söz konusu olan bir Türk şirkettir. Bu bir anonim şirket olduğu için hisseleri el değiştirebileceği ve dolayısıyla bugün İngilizlerin elinde olan şirket yarın başkalarının eline geçebileceğini söyleyerek “**sermayenin milliyeti yoktur.**” vurgusunu yapmıştır<sup>747</sup>.

<sup>744</sup> İ. Tekeli, S. İlkin, “Cumhuriyet’in Demiryolu Politikalarının Oluşumu ve Uygulanması”..., s.362.; Ayrıca 1 Ocak 1924 tarihli CHF Grup Toplantısı’nda Nâfia Vekili Muhtar Bey ve grup üyelerinin konuşmaları için bkz. Y. Demirel, O. Z. Konur (Yay. Hız), *CHP Grup Toplantısı Tutanakları (1923 – 1924)*, s. 113 – 137.

<sup>745</sup> Y. Demirel, O. Z. Konur (Yay. Hız), *CHP Grup Toplantısı Tutanakları (1923 – 1924)*, s. 122.

<sup>746</sup> Y. Demirel, O. Z. Konur (Yay. Hız), *CHP Grup Toplantısı Tutanakları (1923 – 1924)*, s. 123.

<sup>747</sup> İlhan Tekeli, Selim İlkin, *Cumhuriyetin Harcı Modernitenin Alt Yapısı Oluşurken*, C.3, İ.B.Ü Yayınları, İstanbul, 2004. s.281 – 282.

Muhtar Bey yapılan anlaşmayı bu şekilde genel demiryolu politikası bakımından savunması yanısıra anlaşmayı ayrıntıları üzerinde de durarak savunmuştur. Hattın satın alınması halinde şirkete her sene iki milyon lira taksit ödenecektir. Hattın tamiri için on milyon lira gerekmektedir. Gerekli alet ve araçların satın alınması için de on milyon liraya ihtiyaç duyulmaktadır. Eğer hat şirkete verilmezse hattın öngörülen standarda ulaştırılması ve işletilmesi için 22 milyon kaynak bulmak gerekecektir<sup>748</sup>.

Ayrıca bu durumda Arifiye – Bolu ve temdine ilişkin hattın yapılması için de yeni bir sermaye grubu bulmaya gereksinme duyulacaktır. Muhtar Bey bu nedenlerle bu hattın satın alınmayıp şirkete devredilmesini doğru bulmaktadır. Ayrıca Anadolu Hattı'nın uyguladığı yolcu ve yük taşıma tarifesinin Aydın ile İzmir ve Kasaba hatlarının tarifelerine göre çok daha uygun olduğuna dikkati çekmektedir<sup>749</sup>.

Muhtar Bey'in görüşüne karşı olan Muvazene-i Maliye Encümeni'nin görüşü şöyle özetlenebilir; Encümen, demiryolu sisteminin belkemiğini teşkil eden bu hattın, İngilizlerle Musul meselesinin henüz çözülmediği bir dönemde, İngiliz sermayesinin denetimine bırakılamayacağı vurgulamıştır. Encümene göre böyle bir siyasal neden dolayısıyla bir an önce bu hat mutlaka satın alınmalıdır. Eğer hat şimdi alınmayıp şirkete devredildikten sonra alınırsa satın alınması çok pahalı olacaktır. Her zaman Türkiye'nin hattı satın alma hakkı bulunmaktadır. Ama satın alma fiyatı hattın son beş yıllık ortalama gayrisafi gelirinin yarısı olarak belirlenecektir. Özellikle Ankara'nın başkent olarak ilânından sonra bu hattın geliri ve gelecekteki satın alma maliyeti hızla yükselecek ve hat satın alınamaz hale gelecektir<sup>750</sup>. Hat hemen satın alınırsa yılda 1 milyon liralık taksitle alınabilecektir. Oysa on yıl içinde hattın km. gelirinin 6000 TL'ye çıkması beklenmektedir. O halde yılda 3 milyon liralık taksitler ödemek gerekecektir. Bu taksitler yüzde 8 faizle hemen satın alınırsa hattın değeri 12.5 milyon TL'yi bulmaktadır. Hat gelirinin 6000 liraya yükseldiğinde satın alınma değeri 37.5 milyon TL'ye yükselecektir. Encümende hattın satın alınmasının ve daha sonra hattın tamir edilerek işletilmesinin devlet bütçesine yük olmadan gerçekleştirilebileceği yönünde hesaplamalar yapılmıştır. Muhtar Bey'in kabul ettiği anlaşmada olduğu üzere geçen süreye ilişkin olarak şirketle devletin karşılıklı alacakları birbirine mahsup edilecektir.

<sup>748</sup> Y. Demirel, O. Z. Konur (Yay. Hız), *CHP Grup Toplantısı Tutanakları (1923 – 1924)*, s. 124.

<sup>749</sup> İ. Tekeli, S. İlkin, *Cumhuriyetin Harcı Modernitenin Alt Yapısı Oluşurken...*, s.282.

<sup>750</sup> 8 Ocak 1924 tarihli CHF Grup Toplantısı için bkz.Y. Demirel, O. Z. Konur (Yay. Hız), *CHP Grup Toplantısı Tutanakları (1923 – 1924)*, s. 141 – 195.; İ. Tekeli, S. İlkin, *Cumhuriyetin Harcı Modernitenin Alt Yapısı Oluşurken...*, s.282.

Hat senede altı milyon lira getirebilecektir. Etkili bir işletmeyle bu yılda iki milyonu aşkın bir safî gelir demektir. Hattın satın alınması için ne tür hesap yapılırsa yapılsın ödenecek yıllık taksit miktarı bir milyon lirayı aşmayacaktır. Bu hesaba göre hattın tamirâtı 3.5 milyona gerçekleştirilebilecektir. Bu gelirle 3 yıl zarfında tamirâtı finanse etmek olanaklı görülmektedir. Bu durumda sadece demiryolundaki hareketli makine ve gerekli aletlerin satın alınması için 6 milyon liranın nereden bulunacağı sorusu ortada kalmaktadır. Bazı yorumlar altında bunun 3 milyon lirasının Düyun-u Umumiye'den ödenebileceği kabul edilmektedir. Bu halde satın almanın bütçeye yükü 3 milyon liraya düşmektedir. Böyle bir noktaya gelince Saraçoğlu Şükrü Bey, “Üç milyon lira için mi bu hattı kumpanyaya teslim edeceğiz? Eğer üç milyon lira için hattı kumpanyaya teslim edecek olursak, bu, büyük harikalar yaratan genç Türk devleti için ayıp değilse bile bir küçüklük olmaz mı?” diye sormaktadır<sup>751</sup>.

CHF Meclis Grubu'nda bu iki görüş üzerindeki tartışmalar çok hararetli geçmiştir. Bu görüşmeler sonucunda hazırlanan anlaşmanın kabul edilmemesi ve Anadolu Hattı'nın satın alınması eğilimi ağır basmıştır.

Bunun üzerine yalnız Nâfia Vekili değil aynı zamanda hükümet de zor durumda kalmıştır. Bu bunalım hükümetin istifasına gitmeden Nâfia Vekili'nin istifasıyla atlatılmaya çalışılmıştır. 15 Ocak 1924'te bu konuda yapılan dördüncü fırka meclis grubu toplantısında<sup>752</sup> Rauf Bey doğrudan İsmet Paşa'yı muhatap alan konuşmalarıyla sorumluluğu kabineye de yaymak istemişse de bir sonuç alamamıştır. Bu konu hakkında yapılan dört grup toplantısı Anadolu Hattı'nın satın alınmasını bir hükümet meselesi olmaktan çıkararak fırka meselesi haline sokmuştur. 15 Ocak 1924'teki görüşmelerde Anadolu Hattı konusunda şirketle görüşmeleri başlatmış olan hükümetin başı olan Ali Fethi Bey de hattın satın alınması lehinde konuşmuştur<sup>753</sup>. Ali Fethi Bey grup toplantısındaki görüşmelerinde şunları dile getirmiştir.

*“Bugün bu hattı mubayaa etmek için hiçbir encümen bu hususta ihtilafta değildir, mubayaa etmek zamanı bugündür diyorlar... Behemal efendiler, biz hattı onlardan daha iyi ve daha muktesidane işleteceğiz. Veleve ki zarar edelim. Bugün*

<sup>751</sup> 10 Ocak 1924 tarihli CHP Grup Toplantısı için bkz.Y. Demirel, O. Z. Konur (Yay. Hız), *CHP Grup Toplantısı Tutanakları (1923 – 1924)*, s. 195 – 252.; İ. Tekeli, S. İlkin, *Cumhuriyetin Harcı Modernitenin Alt Yapısı Oluşurken...*, s.283.

<sup>752</sup> 15 Ocak 1924 tarihli CHP Grup Toplantısı için bkz.Y. Demirel, O. Z. Konur (Yay. Hız), *CHP Grup Toplantısı Tutanakları (1923 – 1924)*, s. 255 – 310.

<sup>753</sup> İ. Tekeli, S. İlkin, *Cumhuriyetin Harcı Modernitenin Alt Yapısı Oluşurken...*, s.284.

*İstanbul'da Amerikan unu için yirmi milyon liramız gidiyor. Ne lazım gelir? Fedakârlık edelim, zarar edelim. İstanbul piyasasından Amerikan ununu kovalım. Bu bize ve bütün millete terettüp etmiş bir borçtur. Her sene 20 – 30 milyon lirayı harice sevk etmek bizim için harabiyi mucip olacaktır. Evvel emirde buna bir çare bulmak lâzım gelir. Efendiler! Hat böyle ecnebi elinde kaldıkça ve hattın tarifesi, ziraatimiz, ticaretimiz için bu kadar muzır oldukça, iktisat vekâleti için beş milyon lira bütçeden masraf yapmaya hiç lüzum yoktur. Her sene yalnız İstanbul'dan yirmi milyon lira un için çıktıkça ve Ankara da Amerika unu yedikçe efendiler, iktisat için beş milyon lira sarf etmeye lüzum yoktur, berhava olacaktır, paramız daima düşecektir, servet-i umumiyemiz tenakusa uğrayacaktır. Binaenaleyh fedakârlık edelim, her fedakârlığa katlanalım, bu hatta sahip olalım. Bu hat ile iktisadımızı, ziraatimizi düzeltelim. Bu hattan behemehal varidat alacağız, bugün bile varidat almaktayız. Bu hattın varidatı ile diğer hatları inşa edelim. Bu bizim elimizde esas olsun, bu suretle memlekette hakiki inkişaf-ı iktisadi kabil olabilir.”<sup>754</sup>*

15 Ocak 1924 toplantısında, meclis grubunun bu konuda karar verebilmesi için, değişik komisyonların ve Nâfia Vekaletinin hesaplarının bir arada değerlendirilmesiyle daha gerçekçi bir hesabın gruba getirilmesi kararlaştırılmıştır.<sup>755</sup> Bu toplantı sonrasında 19 Ocak 1924 tarihinde Nâfia Vekâleti'ne Süleyman Sırrı Bey getirilmiştir<sup>756</sup>. Uzun süren tartışmalardan sonra bir karara varılamamış ve doğru karar verilmesi için konunun daha ayrıntılı incelenmesi kararlaştırılmıştır. Bu maksatla beşler komisyonundan sonra *on üçler komisyonu* kurulmuştur. On üçler komisyonu da hattın satın alınmasına kesin olarak karar vermiştir<sup>757</sup>.

27 Ocak 1924 tarihli CHF meclis grup toplantısında<sup>758</sup> Başvekil İsmet Paşa hattın satın alınması için gerçekçi bir hesabın sınırları hakkında bilgi vermiştir. Bütçeye Ankara demiryolunun inşası için konulan 10 milyon liralık tahsisatın 13 milyon liraya

<sup>754</sup> Y. Demirel, O. Z. Konur (Yay. Hız), *CHP Grup Toplantısı Tutanakları (1923 – 1924)*, s.303 – 304.

<sup>755</sup> İ. Tekeli, S. İlkin, *Cumhuriyetin Harcı Modernitenin Alt Yapısı Oluşurken...*, s.284 – 285.

<sup>756</sup> *Hâkimiyeti Milliye Gazetesi*, 20 Kanunisanı 1924, s.1.; Süleyman Sırrı Bey'in biyografisi hakkında bilgi için bkz. Galip Yıldırım, “Türkiye’de Su mühendisliğinin Öncüsü, Türkiye Cumhuriyeti’nin 2. Bayındırlık Bakanı Süleyman Sırrı Selanik 1874 – Ankara 15.12.1925”, *TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Türkiye Mühendislik Haberleri Dergisi*, S.453, Ocak 2009, s.36 – 39.; Kazım Öztürk, *Türk Parlamento Tarihi, T.B.M.M. II.Dönem – 1923 – 1927, C.3, Türkiye Büyük Millet Meclisi Vakfı Yayınları*, Ankara, 1997, s.417 – 418.; Ayşegül Parlayan, “Nafia Vekili Süleyman Sırrı Bey – Demir Ağlarla Örülmüş Bir Albüm”, *NTV Tarih Dergisi*, S.14, Mart 2010, s.10 – 11.

<sup>757</sup> Dilaver Dinç, *Behiç Erkin ve Devlet Demiryollarının Kuruluşu...*, s.132.

<sup>758</sup> 27 Ocak 1924 tarihli CHP Grup Toplantısı için bkz. Y. Demirel, O. Z. Konur (Yay. Hız), *CHP Grup Toplantısı Tutanakları (1923 – 1924)*, s. 315 – 390.

yükseltilmesi halinde Anadolu Hattı'nın satın alımına girişilebileceğini ve bunun sağlanması için bütçenin diğer fasıllarında ne tür değişiklikler yapılması gerektiğini anlatmış ve 1924 yılı bütçesinin müzakeresine geçilmesini istemiştir<sup>759</sup>. Başvekil İsmet Paşa yapmış olduğu konuşmada demiryolu politikasının ana hatlarını çizmiştir.

*“Efendiler, bizim şimendifer siyasetimiz vardır. Her türlü nazariyat ve hayalattan azade olarak ameli bir surette vardır. **Bunu iki kelime ile ifade edeyim. Bir an evvel memlekette bir karış fazla demiryolu yapmak ne vasıta ile, kimin tarafından olursa olsun. Şirketler mi yapacak, ben mi yapacağım, o mu işletecek ve elhasıl kim yapacaksa yapsın. Bir an evvel düşündüğüm, şu memlekette bir karış fazla şimendifer yapmaktır.**”*

*“Türkiye bütün hudutlarından istilaya uğramıştır. Şimendiferlerimizin başı ve nihyeti kalmamıştır. Memleketimizin dörtte üçü vasıtasız ve şimendifersiz kaldı. Efendiler dahili mücahalatta harici muhaberatta iki başı, nihyeti belli olmayan güdük şimendifer bizim dahili ve harici istiklalimizi temin etmeğe vasıta-i asliye olmuştur. Felaketli günlerin hatıratından ati ihzaratı için ders almak lazımdır ve o dersi almışızdır. O kanaatle vardığım nokta şudur ki bizim bu memlekette herhangi bir vasıta ile bir karış şimendifer, bizim için fazla sebep-i hayat olan odur. Bir karış şimendiferimizin yapılmasında bir gün tehhür etmemeliyiz. Şirketler gelsinler onlara her türlü teshilatı gösterelim. İstedikleri kadar hatları yapsınlar. Ya gelmezlerse? Ya onlarla müzakeratımız ilânihaye bir neticeye varmazsa, bekleyecek miyim? Hayır, beklemeyeceğim. Kendi vesaitim ne kadar olursa – karınca kaderince – yapacağım. Bu keramet kabilinden nimet gelecek diye kan önünde oturup hariçten imdat uman adamın bir sahib-i merhamete tesadüf edip etmeyeceği meşkûttür. Onun için mütemadiyen yürümekte devam ile mutlaka hedefe varacaktır. Bu şimendifer meselesi için yeni sene, yeni icraat senesine behemehal memleketin içinde bir kısım ray atarak, biraz daha onu uzatarak başlamayı sebep-i hayat addediyorum...”*

*“... şimendiferden dahili mücadelede ve diğer mesarîf-i müsmireden bizi hedefe doğru yürütecek olan nikat-ı esasiyeden sarf-ı nazar edemem. Şimendifer meselesini konuşurken niçin Sivas hattını intihap ettik....Muhterem arkadaşlar! Bir heyet-i celile huzurunda Ankara-Sivas Hattı gibi bütün ihtiyacat içinden alınmış bir hat üzerinde münakaşa etmeği zaid görürüm. Fakat müsaraaten sizi temin ederim ki Sivas*

<sup>759</sup> İ. Tekeli, S. İlkin, “Cumhuriyet’in Demiryolu Politikalarının Oluşumu ve Uygulanması”..., s.363.

*Hattı'nı yapmakta ne şarkta ne garpte herhangi bir siyaset-i harbiyeyi bir maksad-ı askeri ve siyasiyi istihdaf etmedim Böyle bir maksadımız yok. Biz kuvvetlerimizi dahili inkişafımız için sarf edeceğiz. Sırf memleketin şarkını garbına, bütün ihtiyacatı yekdiğerine rapt etmek için her şeye hayatta müessir, amil olduğu için Sivas Hattını intihap ettik. Asla bir maksad-ı askeri ve siyasi mülahazasını derpiş etmedik, hatiplerin bu esas üzerine söyledikleri sözlerin, askeri ve siyasi mülahazata binaen söyledikleri sözlerin hiçbirine iştirak etmiyorum.”*

“Muhterem arkadaşlar, Anadolu Hattının mubayaa meselesinde suhuletle muvafakat edemediğimin sebebi de benim şimendifer siyasetimdendir. Düşündüm ki Anadolu Hattı'nın mubayaası meselesi memlekette yeniden şimendifer yapmak, fazla şimendiferlere malik olmak esasıyla teâruz edecek midir? Bunun için çok düşündüm, bütün bu hutut-ı esasiyye içinde bilcümle fevaid-i munzammadan şu meselede, bu meselede her faideden hissemend olmayı elbette isterim. Bir de bu hattı ihtiyar etmem, bizi mali nokta-i nazardan, şimendifer inşası nokta-i nazarından takip ettiğim prensipten büsbütün uzaklaştırmayacak ve her iki prensibi telif etmek imkânı bulunduğu kanaatine vardığımdandır. Yoksa; bir taraftan bütün hatları millileştirmek istiyorsunuz, binaenaleyh bütün hatları siz mi yapacaksınız? Bundan bu neticeyi çıkarmak doğru değildir. Anadolu hattının mübayaası uzun bir şey ve bizi diğer işlerimizden alıkoymuyacak bir şey zannettiğimiz için bu esası düşündük. **Bizim için esas olan şey, şirket gelsin, devlet yapsın, behemehal mütemadiyen şimendifer yapılsın.**”<sup>760</sup>

27 Ocak 1924 tarihli CHF meclis grup toplantısında Anadolu Hattı'nın satın alınması kararını Dahiliye Vekili Ferit Bey kamuoyuna duyurmuş<sup>761</sup> ve daha sonra hattın satın alınması ile ilgili yapılan çalışmaları Nâfia Vekili Süleyman Sırrı Bey açıklamıştır.<sup>762</sup> Anadolu Hattı'nın satın alınması ilgili karar 22 Nisan 1924 tarihinde TBMM'de müzakere edilerek<sup>763</sup>, 506 sayılı “*Anadolu Demiryollarının Mübayaasına ve Müdiriyeti Umumiyesinin teşkilât ve Vezâifine Dair Kanun*”la kabul edilmiştir<sup>764</sup>.

<sup>760</sup> Y. Demirel, O. Z. Konur (Yay. Hzr), *CHP Grup Toplantısı Tutanakları (1923 – 1924)*, s.359 – 361.

<sup>761</sup> *Hâkimiyeti Milliye Gazetesi*, 29 Kanunisani 1924, s.1

<sup>762</sup> *Hâkimiyeti Milliye Gazetesi*, 31 Kanunisani 1924, s.1

<sup>763</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, D.II., İ.44, C.8/1, T.B.M.M. Matbaası,1975, s.1066 – 1081.

<sup>764</sup> 22 Nisan 1924 tarih ve 506 Numaralı Anadolu Demiryollarının Mübayaasına ve Müdiriyeti Umumiyesinin Teşkilât ve Vezâifine Dair Kanun için bkz. Başbakanlık Neşriyat ve Müdevvenat Umum Müdürlüğü, *Düstur, Üçüncü Tertip*, C.5, Başbakanlık Devlet Matbaası, 1948, s.631 – 632.; T.B.M.M. Kavanin Mecmuası, C.2, T.B.M.M. Matbaası, Ankara, 1939, s.410 – 411.

Ancak hükümet bunalımının ortaya çıkması tehlikesi ve Nâfia vekilinin istifasına sebep olan bu hattın satın alınması yani millileştirilmesi ancak 1928’de gerçekleşmiştir<sup>765</sup>. Ancak bu bunalım demiryolu politikasının İsmet Paşa’nın CHF grup toplantısında yapmış olduğu konuşma ile açıklık kazanmasını sağlamış ama dünyanın değişen koşulları, uygulamanın bu politika doğrultusunda gelişmesine olanak vermemiştir. Uygulama içinde şartların zorlamasıyla sürekli olarak yeniden tanımlanmasını gerektirmiştir<sup>766</sup>. Fakat 22 Nisan 1924 tarihinden itibaren demiryollarının milli politikası tüm boyutlarıyla ortaya çıkmaya başlamıştır.<sup>767</sup> Bunun yanında 22 Nisan 1924 tarihi milli demiryolu politikasının başlangıcı olarak kabul edilmiştir<sup>768</sup>. Cumhuriyetin ilk on beş yılında milli ve bağımsız demiryolu politikası şeklinde tanımlayabileceğimiz bu politika genel olarak başlıca iki yönde gelişmiştir<sup>769</sup>. Bu gelişim ise;

1 – Milli bütünlüğün ve milli iktisadın ihtiyaçlarını karşılayacak ağ biçimindeki yapıyı oluşturmak için yeni demiryolları inşa etmek ve işletmek

2 – Yabancı şirketlerin ellerindeki demiryollarını satın alarak devletleştirip milli bir nitelik kazandırmak<sup>770</sup> şeklinde ortaya çıkmıştır.

### 1.2.1.3. Yeni Demiryolu Hatlarının İnşa Politikası

Demiryolu inşa çalışmalarını üç farklı dönemde halinde inceleyebiliriz;

**Birinci dönem** 1924 – 1927 yılları arasını kapsamaktadır. Sınırlı milli kaynaklar ile demiryolu yapımı dönemi olarak görülebilir.

**İkinci dönem** demiryollarının yapımının finansman sağlamayı da içeren bir biçimde yabancı şirketlere ve müteahhitlere ihale edildiği 1927-1933 yılları arasındaki dönemdir.

<sup>765</sup> İ. Yıldırım, “Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış”..., s. 390.

<sup>766</sup> İ. Tekeli, S. İlkin, “Cumhuriyet’in Demiryolu Politikalarının Oluşumu ve Uygulanması”..., s.364.

<sup>767</sup> Publié par la Direction Générale de la Presse au Ministère de l’Intérieur, *Politique Des Chemins De Fer En Turquie Républicaine*...,s.18.

<sup>768</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)*..., s.41.; Hilmi Kaşıkçıoğlu, “Demiryollarımıza Genel Bir Bakış”, *Demiryol Dergisi*, S.564. Ocak 1973, s.14.

<sup>769</sup> Orhan Conker, “Devlet Demiryolları ve Ulusal Ekonomi”, *Demiryollar Dergisi*, C.12, S.135 – 136. 23 Mayıs 1936, s.127.

<sup>770</sup> A. Onur, *Türkiye Demiryolları Tarihi (1860 – 1953)*..., s.57.; Ali Satan, “Cumhuriyet ve Demiryolları”, *Raillife Dergisi*, S.8, Mayıs 2004, s.51.



**Üçüncü dönem** ise demiryolu yapımı için iç borçlanmaya gidildiğinden finansman sağlama koşulunu içermeyen ve tamamen yerli şirket ve müteahhitlerin kazandığı ihaleler dönemidir<sup>771</sup>.

Cumhuriyet idarecileri Ankara'yı başkent seçtiğinde, yeni hükümet merkezinin İstanbul, İzmir, Aydın, Konya, Eskişehir, Adana gibi şehirlerle bağlantısı olup, ülkenin diğer bölgeleri ve Sivas, Samsun, Erzurum, Kayseri, Malatya, Diyarbakır gibi önemli şehirleriyle demiryolu bağlantısından tamamen yoksundu. Hükümet merkezinin önemli şehirlerle demiryolu bağlantısı ilk akla gelen zorunluluktur. Bunun için ilk iş olarak Ankara'nın yeni hatlarla ülkenin başlıca bölge ve şehirlerine bağlanması konusu ele alınmış, Ankara – Sivas, Samsun – Sivas hatlarının yapılması kararlaştırılmıştır<sup>772</sup>.

Gerek Umur-u Nafia programında, gerek 1924 yılı başındaki Anadolu hattı bunalımı dolayısıyla ortaya çıkan demiryolu politikasında öngörülen hatların şirketlere yaptırılması ilkesinin ilk uygulamalarından biri Samsun – Çarşamba hattı yerli sermayeye imtiyaz olarak verilmesi olmuştur. 21 Eylül 1924'de hattın temel atma töreninde yaptığı konuşmada Mustafa Kemal Paşa, *“Vatandaşlarımızın milli sermaye ile bir demiryolu inşa etmek imtiyazını almaları izaha muhtaç nedenler dolayısıyla fevkalâde mühimdir. Böyle milli teşebbüslerin hükümet-i cumhuriyetimiz ve riyaset tarafından ne kadar büyük memnuniyet ve nefaretle karşılandığı suhuletle tahmin edilir,”* diyordu. 1923 Umur-u Nâfia Programı'nda daha önce imtiyazı bir şirkete verilmiş bulunan hatlar arasında bulunan Balya kurşun madenlerinin taşınmasını sağlayacak dar bir hat şirketçe yapılarak 1 Eylül 1924'te işletmeye açıldı<sup>773</sup>.

Demiryolu yapım programının uygulanması istenilen hızla gitmiyordu. Türk sermayesi Samsun – Çarşamba örneği dışında imtiyaz olarak demiryolu yapımını finanse edecek düzeyde gelişmemişti. Devletin bütçesinden ayrılabilirdiği sınırlı kaynakla istenilen miktarda demiryolu yapımı gerçekleştirilemiyordu<sup>774</sup>. Bunu fark eden Cumhuriyet idarecileri Türkiye'nin demiryolu politikasını uygulamaya geçirebilmesi için yeni kaynaklar bulması gerekiyordu. Bu anlamda yabancı şirketlerle çalışma yoluna

<sup>771</sup> Murat İlhan, *Türkiye'de Demiryolları ve Demiryolları Politikası*, Ankara, 2004, (Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.) s.83 – 84.; İ. Tekeli, S. İlkin, “Cumhuriyet'in Demiryolu Politikalarının Oluşumu ve Uygulanması”..., s.365.

<sup>772</sup> İ. Yıldırım, “Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış”..., s. 391.

<sup>773</sup> İlhan Tekeli, Selim İlkin, “Cumhuriyet'in Demiryolu Politikalarının Oluşumu ve Uygulanması”, *Kebikeç Dergisi*, S.11, 2001, s.140.

<sup>774</sup> İ. Tekeli, S. İlkin, “Cumhuriyet'in Demiryolu Politikalarının Oluşumu ve Uygulanması”..., s.365.

gidilmiştir<sup>775</sup>. Başvurulan yol yeni demiryolu hatlarının yabancı şirketlere finansman bulma koşulunu da içeren bir şekilde ihale edilmesi oldu. Bu yola 1927 yılından itibaren başvurulmuştur<sup>776</sup>.

18 Aralık 1926'da bir Belçika şirketi olan S.I.T.'e, Samsun – Sivas ve Ankara – Sivas hatlarının tamamlanması işi ihale edilmiştir. O zamana kadar yapımı bütçeye konulan yıllık tahsilatlarla yürütülen bu hattın yapımı için kaynağı S.I.T. sağlayacağı için, inşaatın hızlanması bekleniyordu. Bu şirket başlangıçta her iki hatta işe başladı fakat kaynak sağlayamaması sebebiyle verdiği taahhütleri yerine getirmediği için mukavelesi feshedilmiştir. Hükümet eskide gibi kendi kaynaklarıyla yapmaya devam etmiştir<sup>777</sup>.

7 Şubat 1927'de bir İsveç – Danimarka grubuna toplamı 805 km. olan Irmak – Filyos ve Fevzipaşa – Diyarbakır hatları ihale edilmiştir. Bu iki hat 55 milyon dolara ihale edilmiştir. Yapılan anlaşmada miktar şirketçe kredi olarak sağlanacağı, bu kredinin 16 milyon kısmı sekiz senede ve geri kalan 39 milyonluk kısmı on senede ödenecek yüzde 7 faizli bonolara bağlanmıştı. 16 Ağustos 1928'de ise anlaşma değiştirilerek ödemenin peşin olarak yapılmasına geçilmiştir<sup>778</sup>.

Kütahya – Balıkesir hattının hükümetçe etüdüne başlanmış ve 1925 yılında Kütahya'dan itibaren 13.5 km'lik kısmı müteahhidine verilerek işe başlanmıştı. Bu kısmın inşaatı bitmek üzere iken Julius Berger Şirketi ile 15 Haziran 1927'de imzalanan bir anlaşma ile bütün hattın inşaatı bu şirkete verilmiş<sup>779</sup> ve Ulukışla-Boğazköy Hattı inşaatı bu mukaveleye dahil edilerek her iki hat için 65 milyon Reichmarka ihale edilmiştir<sup>780</sup>.

Yabancı şirketlere ihalelerin beklendiği kadar başarılı olmayışı onların da taahhütlerini yerli taşeronlarla gerçekleştirmesi yeni arayışlara neden olmuştur. 1929 yılında Recep Peker'in Nâfia Vekili olduğu dönemde yeni bir Umur-u Nâfia Programı hazırlanmıştır. Bu program Cumhuriyet'in altyapı politikalarında karayollarının önemini artıran bir dönüşümü öngörüyordu. 27 Kasım 1928'de Ford Motor

<sup>775</sup> *The New York Times*, 26 April 1931.

<sup>776</sup> İ. Tekeli, S. İlkin, "Cumhuriyet'in Demiryolu Politikalarının Oluşumu ve Uygulanması"..., s.365.

<sup>777</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.5, S.5, (özel sayı), Birinciteşrin 1938, s.51.

<sup>778</sup> İ. Tekeli, S. İlkin, "Cumhuriyet'in Demiryolu Politikalarının Oluşumu ve Uygulanması"..., s.365.

<sup>779</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.5, Sayı,5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.52.

<sup>780</sup> O. Conker, *Les Chemins de Fer en Turquie et La Politique Ferroviaire Turque*..., s.109.

Kumpanyası'yla İstanbul Limanı'nda Tophane'de kurulan serbest bölge içinde otomobil montajı yapılmak üzere bir anlaşma yapılmış bulunuyordu. 1930 yılında bu otomobillerin üretimi başlamıştı. Böyle bir ortamda yeni Umur-u Nâfia Programı'nın karayolu programına ağırlık vermesi beklenen bir şeydi. Ama bu yıllarda yaşanan bunalım yeni politikanın uygulanmasına olanak bırakmamıştı<sup>781</sup>.

1927 ihaleleriyle başlayan demiryolu hatlarının inşası tamamlanmaya yaklaştığında, 1929 yılında çıkartılan 1482 sayılı yasayla demiryollar ve limanlar ile su işleri için hükümet 240 milyon liralık harcama yetkisi verilmiştir. Bunun 95 milyonu, Sivas – Erzurum, Adapazarı – Bolu – Bayındır ve Filyos – Ereğli hatlarına ayrılmıştır. 1933 yılı yeni hatların ihale edildiği yıl olmuştur. Bu yılda Fevzipaşa – Diyarbakır Hattı'nın tamamlanarak Ergani'ye ulaştıran hat, Sivas-Erzurum, Malatya – Divriği ve Filyos – Ereğli hatları ihale edildi. Bu hatların ihalesinde 1927 yılı ihalelerine göre yeni bir model izlenmeye başlamıştır. 1932 yılında 2094 sayılı yasayla Ergani Hattı için tahvil çıkarılarak 12 milyon TL iç borçlanmaya gidilmiştir. Bunu 1934 yılında çıkarılan Sivas – Erzurum Hattı 30 milyon liralık iç borçlanma yapan ikinci bir demiryolu tahvili çıkarılması izlemiştir. İç borçlanma ile kaynak yaratılması yolu bulununca ihaleye giren firmalardan kaynak bulması istenmemiştir<sup>782</sup>.

Yerli müteahhitlerin yarışmaya katılması ihalelerin ucuzlamasını sağlamıştır. Zaten yabancı şirketlerin taşeronluğunu yapmakta olan yerli firmalar birden avantajlı duruma geçmiştir. İhaleleri Türk firmaları büyük farklarla kazanmaya başlamışlardır. Sivas – Erzurum Hattı'nın ihalesi bu bakımdan bir dönüm noktası olmuştur. Bu ihaleye Amerikan Foks Şirketi'yle, iki Türk müteahhidi Abdurrahman Naci ve Türk müteahhitlerinin oluşturduğu Simeryol Grubu katılmıştır. İhaleyi kazanan Simeryol'un fiyatı Foks Şirketi'nin yarısı mertebesindeydi. Bundan sonra yapılan demiryolları inşa ihalelerini hep Türk müteahhit ve şirketler kazanmıştır<sup>783</sup>.

Uygulamadan alınan dersler ve Türk müteahhitlerinin sağladığı başarılar, demiryolu politikasını “*bir karış daha fazla demiryolu*” ibaresiyle ifade edilir olmaktan çıkarak, “*Türk sermayesi, Türk bilgisi, Türk müteahhidi ve Türk işçisi ile demiryolu*” ibaresiyle anlatılır hale getirmiştir<sup>784</sup>. Bu değişimin ortaya çıkmasında Türk teknik

<sup>781</sup> İ. Tekeli, S. İlkin, *Cumhuriyetin Harcı Modernitenin Alt Yapısı Oluşurken...*, s.295.

<sup>782</sup> İ. Tekeli, S. İlkin, *Cumhuriyetin Harcı Modernitenin Alt Yapısı Oluşurken...*, s.296.

<sup>783</sup> İ. Tekeli, S. İlkin, *Cumhuriyetin Harcı Modernitenin Alt Yapısı Oluşurken...*, s.296.

<sup>784</sup> İ. Tekeli, S. İlkin, “Cumhuriyet’in Demiryolu Politikalarının Oluşumu ve Uygulanması”..., s.366.

elemanlarının ve müteahhitlerin sayı ve beceri düzeylerinin artmasının yanında, yabancı şirketlerin kredi sağlama imkanlarının yaşanan dünya buhranı sebebiyle azalmasının da etkisi vardır<sup>785</sup>.

Cumhuriyetin ilk yıllarında demiryolu hatlarının güzergâhlarının tespitinde kararsız davranılmıştır<sup>786</sup>. Ankara – Sivas hattı hiçbir önemli merkeze uğramadan direk Sivas’a ulaşması planlanmış iken hattın Şevkatli – Musaköy kısmı, güzergahının çok inişli çıkışlı oluşu, geometrik anlamda zorlukları göstermesi ve ekonomik olmayacağı düşüncesiyle beklenen faydayı temin edemeyeceğine karar verilerek ticari durumu ve nakliye hareketliliği gibi iktisadi özelliklere sahip Kayseri üzerinden Sivas’a ulaştırılmıştır<sup>787</sup>. Yine Ankara – Ereğli hattı, Ankara’nın batısından Ereğli’ye direk olarak yapılması kararlaştırılmış iken, kıyidan ülke içine direk hat yapılması askeri yönden sakıncalı görülmüş ve Ankara’nın doğusundan biraz da dolaştırılarak Ereğli’ye ulaşılması için yeni bir güzergâh tespit edilmiştir. Diğer taraftan Bağdat hattı üzerindeki Arade istasyonundan kuzeye doğru yapımı düşünülen Arade – Diyarbakır – Ergani hattı askeri yönden sakıncalı görüldüğü gibi idari ve iktisadi yönden de ülkeye bir fayda sağlamayacağı gerekçesiyle hattın yapımı durdurulmuştur. Daha sonra Ergani ve Diyarbakır’a ulaşacak hattın güzergâhı Keller (Fevzipaşa) – Malatya – Ergani – Diyarbakır olarak tespit edilmiştir<sup>788</sup>.

Aynı kararsızlık demiryollarının dar ya da normal olarak inşalarında da söz konusu olmuştur. Ankara – Sivas ve Samsun – Sivas demiryollarının geniş (normal) hat olarak inşasına başlanmış iken, Arade – Diyarbakır – Ergani demiryolu dar olarak inşa edilmeye başlanmıştır. Ankara – Ereğli hattının ise önce normal, sonra dar, sonra yine normal olarak inşası kararlaştırılmıştır. Halbuki ülkedeki demiryollarının bir kısmının dar ve bir kısmının da normal olarak yapılması hem iktisadi hem de askeri açıdan sakıncalı idi. Nitekim Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Reisi Fevzi Paşa hatların dar yapılmasına karşı çıkıyordu. Hükümet bu konuda Nafia Vekâleti’nden görüş istemiştir<sup>789</sup>.

<sup>785</sup> İlhan Tekeli, Selim İlkin, *Uygulamaya Geçerken Türkiye’de Devletçiliğin Oluşumu*, Bilge Kültür Yayınları, İstanbul, 2009, s.257.

<sup>786</sup> İ. Yıldırım, “Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış”..., s. 391.

<sup>787</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı), Birinciteşrin 1938, s.93.*

<sup>788</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)*..., s.42.

<sup>789</sup> İ. Yıldırım, “Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış”..., s. 391 – 392.

Anadolu’da yapılacak hatların dar yani bir metre genişlikte yapılması ucuzluk ve çabuk inşa bakımından faydalı olacağı düşünülmüştü. Dönemin Nâfia Vekili Behiç Bey’de dar hatların yapılması taraftarıydı. Fakat yapımına başlanan bazı demiryolu hatları geniş olarak yapılmaya başlanmıştı. Bu nedenle tek başına karar vermeyi göze alamadı ve bir komisyon oluşturuldu<sup>790</sup>.

Hükümetin bu konuda görüş istemesi üzerine ülkede inşa edilecek demiryollarının dar veya geniş olarak yapılması lüzumunu müzakere etmek üzere Ankara’da Nafia Vekili Behiç Bey başkanlığı altında bir komisyon oluşturuldu. Bu komisyonun dört celse halinde olarak devam eden<sup>791</sup> çalışmaları **2. Demiryolları Kongresi** olarak isimlendirilmiştir<sup>792</sup>. 17 Şubat 1926’dan 20 Şubat 1926<sup>793</sup> tarihine kadar devam eden bu kongreye, 14 yüksek mühendis ve bir de hareket dairesinden bir üye bulunmuştur<sup>794</sup>.

Nâfia Vekili Behiç Bey kongrenin açılış konuşmasında dar ve geniş (normal) hat inşası konusunda olumlu ve olumsuz yönleri hakkında bilgi vererek dikkate alınması gereken noktaları vurgulayan konuşmasında özetle şöyle demiştir:

*“Dar hat; yani 1.00 metrelik hattın müzakereye mevzu olması her şeyden evvel para ve zamandan kazanmak içindir. Bu mesele hakkında üç fikir vardır.*

*Bunlardan birincisi; Şark ve garp arasında bir hat tayin etmek ve bu hattın şarkını dar ve garbını geniş yapmak ve aktarma mahzurlarını bertaraf etmek için de asri tesisat vücuda getirmek; Erkanı Harbiyeyi Umumiye bu fikri kabul etmeyip ya hepsini geniş veyahut da hepsinin dar olarak inşasını arzu eder.*

*İkincisi; geniş hat pahalı çıktığı takdirde; mevcut hatları dar yapmak fikridir. Buna Erkanı Harbiye Umumiye muvafakat eder.*

*Üçüncüsü; Bazı akşamda geniş hattın içine bir ray daha koyarak dar hat vücuda getirmek şeklidir. İcap ederse; ayrıca istasyonlarda dar hat makası ve hututu*

<sup>790</sup> Emir Kıvırcık, *Cephaye Giden Yol*, Goa Basın Yayın, İstanbul, 2008, s.329 – 330.

<sup>791</sup> *BCA Fon Kodu*, 30.10.0. Yer Kodu, 151. 69. 18.

<sup>792</sup> H. Yakup Kalgay, “Fen Kongreleri, İlim ve Fen Âleminin Büyük Müesseselerinden: (Milletlerarası Demiryol Kongreleri)”, *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.8, S. 16, Mart 1942, s.50.

<sup>793</sup> *BCA Fon Kodu*, 30.10.0. Yer Kodu, 151. 69. 18.

<sup>794</sup> H. Y. Kalgay, “Fen Kongreleri, İlim ve Fen Âleminin Büyük Müesseselerinden: (Milletlerarası Demiryol Kongreleri)”...,s.50.

*ihirazını yaparak hat üzerinde iki ekartmanlı tren işletmek fikri de bu arzuya dahildir.”<sup>795</sup>*

Bu konuda üç fikri belirttikten sonra ülkenin iktisadî, siyasi ve özellikle askeri menfaatlerini hedef alan aşağıdaki hususların incelenmesini istemiştir.

*“Memleketimizin avarızı nazarı dikkate alınmak şartıyla, dar ve geniş hat masrafça ne kadar bir fark irae edecektir? Mesela:*

*a – Ankara – Sivas hattının Yerköy’den ilerisini dar hat halinde başlamak kabil midir?*

*b – Samsun – Sivas hattının dara tahvili hakkındaki mütalâa nedir?*

*c – Sincanköy – Ereğli hattının dar veya geniş olarak inşası?*

*d – Bağdat hattının bir noktasından Maraş - Malatya – Diyarbakır istikametine gidecek hat dar başlanırsa, sahilden mi başlanmalıdır? Bu halde hangi liman mebde olmalıdır?*

*En büyük rampalarda dar hat makineleriyle kaç ton hamule cer edilir? İki hat arasındaki işletme masrafı ne kadar bir fark irae eder?”<sup>796</sup>*

Kongre sonunda ittifakla hazırlanan raporda, Ulukışla – Kayseri, Kütahya – Susıgırlık ve Ankara – Sivas hattı Kayseri’ye kadar geniş yani normal hat (1.435 m.) olarak inşa edilmesi önerilmiştir. Adapazarı – Eskişehir – Ankara – Kayseri - Sivas hattının dışında kalan bölgelerde dar hat inşasının uygun olduğu ve bunun yanında inşası devam eden Samsun – Sivas ve Ankara – Ereğli hatlarının dar yapılması belirtilmiştir. Raporda geniş hat yerine dar hat yapılmasıyla inşa harcamalarından % 30 zamandan ise % 25 tasarruf sağlanacağını ve Ankara – Ereğli, Samsun – Sivas ve Keller – Malatya – Diyarbakır hatlarının dar olarak inşa edilmesi halinde 40 milyon lira tasarruf sağlanacağı hesaplanmıştır<sup>797</sup>.

Dört gün devam eden toplantıların üçüncü oturumuna katılan Erkanıharbiye-i Umumiye Reisi Fevzi Paşa, *“Erkanıharbiye-i umumiyece memleketin her cephesine mevcud bilumum kuvvetlerimizin asgari zamanda ve bir arıza ve bir müşkilat sevki ile*

<sup>795</sup> H. Y. Kalgay, “Fen Kongreleri, İlim ve Fen Âleminin Büyük Müesseselerinden: (Milletlerarası Demiryol Kongreleri)”...,s.51.

<sup>796</sup> H. Y. Kalgay, “Fen Kongreleri, İlim ve Fen Âleminin Büyük Müesseselerinden: (Milletlerarası Demiryol Kongreleri)”...,s.51.

<sup>797</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 151. 69. 18.

*gerek şark ve şark-ı cenubu ve gerek garp hududlarında muvaffakiyetle müdafaayı temin etmek esas vazifedir. Buna muvaffakiyet seferin birinci gününden itibaren muhtemel ve muntazır her türlü havayı ve mahalli müdafaa rağmen memleketin bir tarafında bulunan kuvvetlerin diğer tarafa emniyetle ve suratle temini ile mümkündür. Bunun ihtisalı ise ancak her hususu hazırlanmış ve emin bir şekilde tertip edilmiş nakliyat planları ve mesaisi ile mümkündür. Ve malumu samileri olduğu üzere bilhassa askerlikte her hususta sadelik esası kabul edilmekte olduğundan nakliyat-ı askeriyemiz için dahi her türlü müteallik vasıtalarından tevkid olunarak gayet sade ve ameli bir şekilde kabulü elzemdir. Bu sebepten memleketimiz dahilinde sevkülceyi olan demiryol hatlarımızın aynı sistem ve aynı kabiliyette bulunmaları lazımdır.”*diyerek demiryollarının askerlik noktasından önemine vurgu yaparak tek bir sisteminin uygulanmasını istemiştir<sup>798</sup>.

Ayrıca muhtelif genişliklerdeki hatların iltisak (birleşme) noktalarında yapılacak aktarmanın askeri bakımdan sakıncalı olacağı ve yeni hatlar inşa edilirse hiç olmazsa Ankara – Eskişehir – Konya – Ulukışla – Ankara halkasıyla Bağdat Hattının dar tahvili yahut yapılacak hatlarında geniş olarak inşası lazım geleceği görüşünü bildirmiştir<sup>799</sup>. Kongre üyeleri bu görüşe katılmamış ve 2. Demiryolları Kongresi aşağıdaki raporunu hükümete sunmuştur.

*“Demiryolları nokta-i nazarından Anadolu iki muntıkaya ayrılmıştır. Garpta elyevm işletme halinde bulunan hudud geniş olarak ipka edilmekle beraber hali inşaada bulunan Ankara – Sivas Hattını yalnız Kayseri’ye kadar geniş olarak devam ettirmek ve Kayseri’yi Ulukışla’ya raptedecek olan hattı da geniş yapmak şartıyla Adapazarı – Eskişehir; Ankara – Kayseri – Mersin – Bağdat hattının şimal ve şarkındaki muntıkanın dar hat muntıkası olarak kabul eylemeyi bu muntıkadaki mühim hududunda bir metre arzında yapılması muvaffak görülmüştür.*

*Dar ana hatlarında meyilden ve münhaniden mütevellit mukavemet mecmuu 22 kilogramı geçmemek ve 34 kiloluk raylarla 15 tonluk dingil sıkletinde lokomotifler istimal eylemek şartıyla, bugünkü geniş hatlarımızın 350 tonluk beher trenini bir trende cer etmek kabil olacaktır. Mevcut geniş hatların dara tahvili keyfiyeti katiyen gayri muvafık gayri iktisadî bulunduğu cihetle, diğer dar ve geniş hatların nokta-i telâkileri*

<sup>798</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 151. 69. 18.

<sup>799</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 151. 69. 18.

olan Kayseri ve emsali istasyonlarda asri ve fennî aktarma tertibatı yapılması nazar-i itibaa alınarak geniş ve dar hatların iltisak noktalarında ki aktarmaların sühuletle icra edilecebileceği kanaati hasıl olmuştur. Samsun – Sivas hattının hemen dara tahvili ile Ankara – Ereğli hattının da dar ve Kütahya – Susığırık hattının geniş olarak inşası muvaffak görülmüştür. Geniş hat yerine âtiyen dar hat inşasındaki saik, masarifi inşaiyeden lâakal % 30 ve müddeti inşadan lâakal % 25 tasarruf temini keyfiyetidir. O kadar ki yalnız önümüzdeki senelerde derdesti inşa bulunan Ereğli – Ankara, Samsun – Sivas, Kayseri – Sivas, ve Keller – Malatya – Diyarbakir hatlarının dar olarak yapılması halinde 40 milyon lira kadar bir tasarruf elde edilecektir. Bundan başka Anadolu arazisinin müşkülât ve menaatı de dar hat için büyük bir sebebi tercih teşkil etmiştir.

Heyetimizin müttefikan kararı ve kanaat-ı kamile ile ittihaz ettiği baladaki mukerrarata hazır bulunarak kesbi itila eden Erkan-ı Harbiye Umumiyesi Reisi Fevzi Paşa Hazretleri muhtelif genişliklerdeki hatların nokta-i iltisakında icrası mecburi olan aktarmaları nakliyatı askeriyei işgal ve ihlal edecek mahiyette görmüş olduklarından; yeni hatlar dar olarak inşa edilirse hiç olmazsa Ankara – Eskişehir – Konya – Ulukışla – Ankara halkasıyla Bağdat Hattının dar tahvili yahut yapılacak hatlarında geniş olarak inşası lazım geleceği hükmünü dermeyeran etmiştir.

Mevcut geniş hatların dar hatlara tahvilinde yalnız traverslerin tebdil ve tahvili ile rayların yeniden tefriş ve edevatı muharrike ve müteharrikesinin terkiyle yenilerinin tedariki ve tesisatı sabite-i mihanikiyesinin dar hatta göre değiştirilmesi için takriben 40 milyon liralık bir masraf ihtiyari lazım geleceğini ve mevcut geniş hatların bazı aksamındaki binde yirmi beş ile binde 28 meyillerinin müstakimde binde yirmi iki meyline indirilmesi için bu meblağın bir misli kadar daha sarfiyatta bulunulmadığı takdirde bu hududun kâbiliyeti nakliyesinin hissolunur derecede tenezzül edeceğini hesap ederek genişleri dara tahvil etmeği ve memleketimizin en iktisadî sahasında bulunan bu geniş hatların randımanını cüz'î masrafla mühim derecede tezyit edebilmek kâbiliyetini ve bu hatlardan nez eylemeyi katiyen muvafıkı maslahat görmeyen ve böyle bir tahvil ameliyesinin müteaddit mahzurlarına ilâveten ameliyatın imtidadı müddetince yani senelerce demiryollarımızın kâbiliyeti nakliyesininin âdeta sıfıra tenezzül edeceğini ve bunu yapmaktansa bu ameliyat için sarf edilecek parayı yeni yapılacak hatlara vererek bunları geniş yapmanın müreccah olduğunu düşünen heyetimiz memleketimizin



*sıai malîsini ve az zamanda kabil olduğu kadar uzun tulde demiryolları inşa edilmesinin ehemmiyeti iktisadîyesini nazarı itibara alarak dar hatlar hakkındaki kararının musip olduğu kanaatini değiştirmemiştir.*

*Maaza esbab-ı maliye ve iktisadiye ile esbab-ı sevkülceyşiyenin yekdiğeriyle mukayesesini ve mevcut hatları alelilahi ipka ederek şark ve şimal şebekemizin dar olarak inşası, yahut; Ankara – Kayseri – Sivas – Erzurum – Kars, Kayseri – Ulukışla, Keller – Elâziz – Erzincan ana hatlarının ve bu son hattın Bağdat hattıyla iltisakının ve Kütahya – Susığırılık hatlarının Erkânıharbiye-i umumiyenin talebi veçhiyle geniş olarak inşası şıklarından birinin tercihi komisyonun haricinde görülmüştür<sup>800</sup>.*

Fakat bu rapordan çok kısa bir süre sonra, hükümetin Samsun – Sivas hattının dar hatta çevrilmesinin mümkün olup olmadığı konusunda görüş istemesi üzerine Nâfia Vekâleti bu defa da önceki raporun tam aksine bir görüş bildirmiştir<sup>801</sup>. 18 Mart 1926 tarihli Nâfia Vekâleti'nin görüşünde yapılan harcamaların geniş hattın dar hatta tahviliyle boşa gideceği ve yine dar hattın bölgedeki ticari ve ekonomik ihtiyaçlara cevap veremeyeceği vurgulanmıştır.

*“...Samsun Sivas hattının dar hatta tahvili mümkün olup olmadığı hakkında hattın mezkur inşaatına memur zevat tarafından icra edilen tetkikatı fenniye ve iktisadiye neticesinden tanzim olunan raporun bir sureti lefen arz-u takdim kılındı. İş bu raporda zikr-i beyan edildiği vechiyle bu hattın en arızalı aksamının geniş olarak ikmali kuvve-i karibiyeye gelmiş olması itibariyle bunun dar hatta tahvili halinde edilecek istifade şimdiye kadar inşaat-ı mübaaayat için vaki olan sarfiyata tekabül edeceğinden ve bu hattın bundan sonraki aksamı sehli inşaat **olmakla beraber güzergâh dahi ticari ve iktisadî kabiliyete haiz bulunacağından bu hattın geniş olarak devamı zaruri bulunmuştur...**”<sup>802</sup>*

Teknik adamların hem zaman hem de para açısından daha ucuza mal olacağı düşüncesiyle dar demiryolu yapılmasına taraftar olmalarına rağmen sonuçta, askeri ve iktisadî ihtiyaçlar göz önüne alınarak hatların geniş olarak inşası kararlaştırılmıştır<sup>803</sup>.

<sup>800</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 151. 69. 18.

<sup>801</sup> İ. Yıldırım, “Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış”..., s.392.

<sup>802</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 151. 69. 19.

<sup>803</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)*..., s.43 – 44.

#### 1.2.1.4. Şirketlere Ait Demiryolu Hatlarını Millileştirme Politikaları

Demiryollarının millileştirilmesinde Birinci Dünya Savaşı ve Milli Mücadele yılları sırasında hatların yabancı şirketlerin elinde bulunmasının yarattığı stratejik sakıncalar önemli rol oynamıştır<sup>804</sup>. Bununla birlikte demiryollarının özelliğine ve bulundukları bölgelere göre iktisadi, siyasi ve askeri sebepler de etkili olmuştur. Cumhuriyetin ilk yıllarında hükümet yabancı şirketlerin elinde bulunan demiryolları hatlarını millileştirmekten yana değildi<sup>805</sup>. Fakat 1923'ten beri, Türkiye kamuoyunda demiryollarının devletleştirilmesine yönelik güçlü bir eğilim olduğunu görüyoruz.<sup>806</sup> Yabancılar a ait olan ve Dünya Savaşı sırasında hükümetçe el konulan hatların tekrar sahiplerine devri düşünülmüştü. Fakat Anadolu Hattı'nın hisse senetlerinin İngiliz Sermayesinin eline geçmiş olması basında, CHF Grup toplantıları ve TBMM'de ki görüşmelerde büyük tartışmalara neden olmuş ve hükümetin demiryolu politikalarının belirlenmesinde önemli bir dönüm noktası olmuştur. Sert tepkilerin ortaya çıktığı İstanbul'dan başlayarak Anadolu ortalarında Ankara ve Konya'ya ulaşan, stratejik önemi olan bu hattın İngilizler tarafından bir baskı aracı olarak kullanılabileceği vurgulanmıştır. Bu nedenle hattın satın alınması konusunda görüş birliğine varmıştır. 24 Nisan 1924'te kabul edilen 506 sayılı kanunla bu hattın satın alınması için hükümete yetki verilmiştir<sup>807</sup>.

Anadolu Hattı'nın satın alınmasını savunanlar (ki daha sonraki tarihlerde İsmet İnönü'yü demiryoluna yaptığı yatırımlar dolayısıyla eleştirecek olan Fethi Okyar'da bulunuyordu) iki nokta üzerinde duruyorlardı. Bunlardan birincisi hattın stratejik önemi sebebiyle İngiliz sermayesine bırakılamayacağı diğeri imtiyaz mukavelesinin satın almaya ilişkin hükmü idi. Bu hükmü göre devlet, hattın bedelini, son beş yıllık gayrisafi gelir ortalaması, savaş dolayısıyla çok düşüktü ve dolayısıyla satın almak için, elverişli bir yılda bulunuyordu.<sup>808</sup> İsmet Paşa CHF'nin *mutedil devletçi* olduğunu söylediği, Sivas konuşmasında “*Anadolu hattı mübayaasını, esasen ben ilk iş olarak düşünmedim. Bence, şimendifer politikası her şeyden evvel yeni inşaat politikasıdır. Anadolu Hattı mübayaasını ben fırka arkadaşımın ibramı ile bidayette hattâ zorla temayül ettim. Bana şimendiferde esas politikam ne olacağını sordukları zaman, bir karış fazla şimendifer*

<sup>804</sup> Y. S. Tezel, *Cumhuriyet Döneminin İktisat Tarihi (1923 – 1950)*..., s.117.

<sup>805</sup> İ. Yıldırım, “Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış”..., s.393.

<sup>806</sup> O. Conker, *Les Chemins de Fer en Turquie et La Politique Ferroviaire Turque*..., s.105.

<sup>807</sup> M. A. Abisel, *Bir Karış Şimendifer – Ulaştırma Notları – 4*..., s.50 – 56.

<sup>808</sup> İ. Tekeli, S. İlkin, *Uygulamaya Geçerken Türkiye’de Devletçiliğin Oluşumu*, s.260.

*demıştim. Yeni inşaat gibi muazzam bir masrafa girerken, eski şimendiferleri devletleştirmek gibi diğer bir masrafa girmek istemiyordum, fakat arkadaşlarımın ısrarı beni nihayet etti.”*<sup>809</sup>

Fakat Anadolu hattının satın alınması için şirketle yapılan görüşmelerin çok uzun sürmesi ve 1928’de yapılan sözleşme ile ilk yıllarda oldukça yüksek ödeme yapmak zorunda kalınması yanında, bu yıllarda önemli demiryolu hatlarının yapımı ve dünya ekonomik buhranı gibi sebepler 1933’e kadar diğer demiryolu hatlarının millileştirilmesine engel olmuştur. Ancak 1934’e gelindiğinde demiryolu inşaatlarında önemli bir gelişme sağlanmıştı. Artık yabancı şirketlerin ellerindeki hatların millileştirilerek bütün ülke şebekesinin milli bir demiryolu idaresi altında bir elde toplanmasına gelmişti<sup>810</sup>.

Demiryollarının devlet tarafından mı özel şirketlerce mi işletilmesi gerektiği meselesi finansal bir mesele olmaktan çok ekonomik bir anlam ifade etmekteydi. Devlet hiçbir yerde demiryollarını kâr etme amacıyla ele almamıştır, ancak üzerine düştüğü konu, onları kamu menfaati için en iyi şekilde yapıp işletmektir. Ülkenin büyük bir bölümünde demiryolları yeterli ölçüde kâr etmemekte ve devlet bütçesi tarafından desteklenmekteydi. Demiryollarının kurulması büyük sermaye gerektiriyordu. Demiryollarının gelirleri onlar için harcanan sermayeyi ve işletme giderlerini karşılamak için öngörülen gelirleri meydana getirmek zorundaydı. Bu ilk yıllarda imkansız gibi görünmüştür; zira bir demiryolunun geliri böylesine kısa bir sürede yeterli seviyeye gelmeyecekti. Böylece ilk başta, demiryolu şebekesi kurmak isteyen her ülkede fedakarlıktan kaçınılması düşünülemez. Osmanlı İmparatorluğunun yabancı şirketlere kilometre ya da faiz garantisi vermesinin sebebi de budur. Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti yabancı şirketleri desteklemek yerine, devletin kendisinin yapım ve işletmeyi üzerine almasının daha yerinde olacağına inandı<sup>811</sup>. Bu bağlamda 1934 – 1937 döneminde millileştirme işlemine hız verilmiştir<sup>812</sup>. Devletin şirketlerin elinde bulunan hatları satın almayı hızlandırması temelde iki nedene dayanmaktaydı.

Birinci ve en önemlisi olanı şirketlerin demiryollarında uyguladığı yük ve yolcu tariflerinin yüksek olmasıydı.

<sup>809</sup> BCA Fon Kodu, 490.1.0.0.Yer Kodu, 210. 833. 2.; *Hâkimiyeti Milliye Gazetesi*, 31 Ağustos 1930, No.3281, s.3.; *Son Posta Gazetesi*, 1 Eylül 1930, s.6.

<sup>810</sup> İ. Yıldırım, “Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış”..., s.395.

<sup>811</sup> O. Conker, *Les Chemins de Fer en Turquie et La Politique Ferroviaire Turque*..., s.105.

<sup>812</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)*..., s.47.

İkincisi ise yaşanan ekonomik bunalım dolayısıyla yabancı sermayenin dış ülkelerdeki yatırımlarını tasfiye etmek istemesiydi. Böylece hatları ucuza satın alınabilmesi imkanı doğmuştur<sup>813</sup>.

Dış konjonktürün çok elverişli olması buhran içindeki belirsizlikler içinde yabancı şirketler demiryollarını oldukça uygun şartlarda satışa razı olmuşlardır<sup>814</sup>.

1934 ve 1935'deki millileştirmelerde iktisadi sebepler etkili olurken, 1937'de Şark Demiryollarının millileştirilmesinde daha çok askeri etkenler rol oynamıştır<sup>815</sup>.

Demiryolu taşımacılığında verimi ve kapasiteyi artırmak, iktisadi ve ülkenin savunulması bakımından oldukça önemliydi. Şirketlerin elindeki hatlarda hem yapıları hem de kullanılan işletme araçları bakımından teknolojik olarak çok geri kalmış vaziyette idiler. Bu bakımdan çok yeterli olmayan, üstelik çok bakımsız bir haldeydiler. Fakat yabancı şirketler bu teknolojik geri kalmışlığa ilgisiz kalıyor ve para harcamaktan ellerinden geldikçe kaçınıyorlardı<sup>816</sup>. Diğer taraftan hükümet tarifelerde indirimle giderek hem iktisadi hem de tarım kesimi ve tarım ürünleri ihracatlarını korumaya çalışırken, şirketler uyguladığı yüksek tarifelerle özellikle tarım üreticilerini zor durumda bırakmıştı. Üstelik tarife indirimlerine rağmen devlet demiryolları kâr ederken, şirketler yüksek tarifelere rağmen zarar etmekteydiler. Sözleşme gereğince şirketlere belirli bir km garantisi sağlandığı için aradaki fark, hükümet tarafından ödeniyordu. Bu durum da yabancı şirketlerin elindeki demiryollarının millileştirilmesi için bir gerekçe yaratıyordu<sup>817</sup>.

Hükümet 1934'e kadar bu konularla ilgili olarak devamlı şirketlerle uğraşmak zorunda kalmıştı. Ancak hükümet 1934'ten itibaren, ülkenin gelişmesine önemli bir katkısı bulunan demiryollarının, sadece kazanç kaygısıyla çalışan bu hatları, günün şartlarına göre yenilemeyen şirketlerin istediği gibi idare etmesine izin vermemiş, 1934'te İzmir-Kasaba, 1935'te İzmir-Aydın demiryolu şirketlerini millileştirmiştir<sup>818</sup>.

Bursa – Mudanya, Samsun Sahil ve Ilıca – Palamutluk demiryolu hatlarının satın alınmasında ise şirketlerin zararları dolayısıyla hatların işletilmelerini

<sup>813</sup> İ. Tekeli, S. İlkin, "Cumhuriyet'in Demiryolu Politikalarının Oluşumu ve Uygulanması"..., s.367.

<sup>814</sup> İ. Tekeli, S. İlkin, *Uygulamaya Geçerken Türkiye'de Devletçiliğin Oluşumu*, s.339.

<sup>815</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)*..., s.47.

<sup>816</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938*, s.68 – 69.

<sup>817</sup> İ. Yıldırım, "Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış"..., s.395.

<sup>818</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)*..., s.47.

durdurmaları etkili olmuştur. Bu demiryollarının bulundukları bölgelerin iktisadi şartlarını göz önüne alan Hükümet iktisadi açıdan hatların işletilmesinde fayda gördüğü için hatların satın alınmasını kararlaştırmıştır<sup>819</sup>. Bu bakımdan ekonomik politikanın uygulanmasından çok zarar etmekte olan bir hattın satın alınması olarak yorumlamak gerekir<sup>820</sup>.

1923 – 1938 yılları arasında demiryollarının millileştirme çalışmaları sırasında Türk kamuoyunda ciddi tartışmaların yapıldığını görmekteyiz. Hangi seçimi yapmak gerekiyordu? Devlet Müdahalesi mi yoksa Özel Şirketlerin işletmesine devam edilmesi?

1935 yılında Fransa’da Türkiye Demiryolları hakkında yapılan bir doktora çalışmasında, özel şirketlere ait demiryollarının millileştirilmesi konusunda dönem şartları itibariyle, avantaj ve dezavantajları hakkında şu bilgileri vermektedir.

*“Devlete Ait Demiryollarının Avantajları :*

*1 – Devlet, demiryollarının yapım ve işletmesinde sadece kamu menfaatini düşünür.*

*2 – Devlet kâr amacı gütmeyen bir kurum olarak, bir şirketin sağlayamayacağı kolaylıkları hayata geçirebilir.*

*3 – Bir demiryolu şirketi, demiryolunun en fazla kâr getirecek bölgelerden geçmesini ister, buna karşılık Devlet demiryollarını o an için müreffeh olmayan ancak ileride gelişme kaydedebilecek bölgelerden geçirebilir.*

*4 – Devlet bir demiryolu yaparken, ayrıca ülkenin stratejik gereklerini göz önünde bulundurur, buna karşılık özel Şirket aynı hassasiyeti göstermez.*

*5 – İşletmede, Devlet kâr etmese de düzenli olarak hizmet vermeye gayret eder.*

*Ayrıca tarifeler için düşündüğümüzde, bir örnek verecek olursak, Devlet, ihracatı cesaretlendirmek için, bir şirketin yapamayacağı indirimlere gidebilir. Bütün bu söylediklerimiz Devlet demiryolları hanesine artı olarak eklenecek hususlardır. Gözden kaçırılmaması gereken bir diğer nokta; imtiyazlar sisteminin sürekli olarak Şirket ve Devleti karşı karşıya getirmesidir; bu direkt olarak demiryollarının yönetimine yansır. Eğer demiryolları devlete ait olursa buna benzer ihtilaflar ortadan kalkar.*

<sup>819</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)*..., s.48.

<sup>820</sup> İ. Tekeli, S. İlkin, *Cumhuriyetin Harcı Modernitenin Alt Yapısı Oluşurken*..., s.303.

*Diğer bir yandan, Devlet demiryollarının önemli dezavantajları da vardır :*

*1 – En başta, devlet demiryolunun yapımını pahalıya mâl eder ve idaresi hiçbir şirkette olmayacak kadar masraflıdır.*

*2 – Devlet, açıkları kapatmak için bütçesine başvurabilir, şirketinse böyle bir desteğe ihtiyacı yoktur.*

*3 – İşletme bakımından Devlet, şirketlere nazaran çok daha masraflı bir işletme yapar. Şirketlerse açıklarını kapatacak bir bütçeleri olmadığı için, kendi faaliyetlerinden elde edecekleri kazanca odaklanır, bu nedenle ekonomik açıdan çok daha yeterlidir.*

*Bahsettiklerimiz, demiryollarının avantajları olduğu gibi sakıncaları olduğunu da gösteriyor. Bunlar kesin olmamakla birlikte öne çıkan yaklaşımlardı. Ülkeye ve şartlara göre değişebileceklerini unutmamak gerekir.*

*Mühim olan demiryolları devlet elinde olduğu zaman masrafları en aza indirmeyi bir görev olarak bilmek, şirketlere ait olduklarında ise kamu menfaatlerini tatmin edici seviyeye gelmeleri için çalışmaktır.”<sup>821</sup> 1928’de Anadolu demiryolu hattının satın alınmasıyla başlayan millileştirme çabaları ile 1938’e kadar şirketlerin elindeki demiryollarından 3387 kilometresi satın alınmıştır<sup>822</sup>.*

#### **1.2.1.5. Demiryolları Politikasının Hedefleri**

Ulaşım sıkıntısını yaşamı boyunca çok iyi bilen ve yaşayan bir insan olarak Mustafa Kemal Paşa, yeni Türkiye Devleti’ni kurarken siyasi, sosyal ve ekonomik devrimlerini kervanların sırtından alıp çelik raylara yükleyerek tüm ülkeye ulaştırmayı hedeflemiştir<sup>823</sup>. 1924 yılında başlayıp ve 1927’de ivme kazanan ve 1939’da durağan hale gelen demiryolu politikası Cumhuriyet’in kuruluş dönemini simgeleyerek yeni rejim ile özdeşleşmiştir<sup>824</sup>. Milli demiryolları politikasını, halka hizmetin devlet eliyle yapılması olarak temellendiren cumhuriyet idarecileri;

*1 – Halkın güvenliği, huzuru ve refahı sağlamak*

<sup>821</sup> O. Conker, *Les Chemins de Fer en Turquie et La Politique Ferroviaire Turque...*, s.106 – 107.

<sup>822</sup> İ. Yıldırım, “Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış”..., s.396.

<sup>823</sup> İhsan Özkul, “Atatürk’ün Ulaşım Devrimi – Kervanların Sırtından, çelik raylara...”, *İstasyon Magazin*, Kasım/November 1990, s.12.

<sup>824</sup> L. Şen, *Türkiye’de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci...*, s.60.

2 – Ulaştırma işlerinin hızlı ve güvenli bir bakımdan gerçekleştirmek

3 – Bakır, Kömür, demir, pamuk, buğday gibi zirai ve maden servetlerinin işletilmesi

4 – Büyük endüstri ve sanayinin tesisi ve inkişafı sağlamak<sup>825</sup> gibi siyasi, sosyal, ekonomik, askeri ve asayiş gibi yönlerden ele alarak “memleketi çelik ağlarla örmeyi”<sup>826</sup> hedeflemişlerdir.

Türkiye’nin doğusunda demiryolu hizmeti ulaşmamış bölgeler, tam anlamıyla güvende değildi. Çetecilik ve isyanlar sıklaşmaya başlamıştı. Bu bölgelerde çıkan 1925’teki Kürt isyanını ve 1930 isyanını saymamız yeterli olacaktır. Doğu Anadolu’da iyi yollardan yoksun ve demiryolu olmayan bölgelerde devlet, otoriteyi ve güvenliği sağlamakta zorlanıyordu. 1925’te olduğu gibi isyan amaçlı bir hareket söz konusu olduğunda, otoriteyi sağlayacak birliklerin bu bölgelere ulaşması tahmin edilemeyecek kadar uzun bir süre alıyordu. Türkiye’nin bütününde ekonominin devinimi ulaşım araçlarının eksikliği nedeniyle sağlanamıyordu. Durumun böyle olması büyük idari ve politik sonuçları da beraberinde getiriyordu. Türkiye’de ulaşım araçlarının eksikliğinin, Osmanlı’nın son döneminde ve cumhuriyetin ilk yıllarında ülkenin ekonomisine ve yönetimine büyük zarar vermekteydi<sup>827</sup>.

Siyasi bütünlük ve milli savunma ile ilgili kaygıların ağır bastığı demiryolu politikasında bütünleşmiş bir iç pazar yaratılmaya ve bölgesel kapalı pazarlar ülke ile entegre edilmeye çalışılmıştır<sup>828</sup>. “*Raylar bir çift ışıktan ok gibi mesafeleri aşarak vatanın bir ucundan öbür ucuna saadet ve refah götürmek...asırların ihmal ettiği, yüzüstü bıraktığı anayurtta en yakın mesafelerle ayrıldıkları halde birbirlerinden kutuplar kadar uzak ve dünya ile ahiret gibi habersiz köyleri ve şehirleri birbirine açan, birbirine yaklaştıran*”<sup>829</sup> diyerek demiryollarını tanımlayan dönemin idarecileri yapılan demiryollarını “*milli birlik, milli müdaafa, milli iktisat hülasa istiklalimizin*” oluşturulmasında önemli bir etken olduğunu vurgulamışlardır.<sup>830</sup> Bunların yanında demiryolları politikasının medeni yaşam standartlarının yükseltilmesinde ve toplumun

<sup>825</sup> Abidin Daver, “Çelik Ağları Ördüren Gaye”, *Cumhuriyet Gazetesi*, 29 Mart 1935; *Ulus Gazetesi*, 29 İlkanun 1937, s.1.

<sup>826</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 29 Teşrinievvel 1933.s.1.

<sup>827</sup> O. Conker, *Les Chemins de Fer en Turquie et La Politique Ferroviaire Turque...*, s.131.

<sup>828</sup> *Ulus Gazetesi*, 29 İlkanun 1937, s.1.

<sup>829</sup> *Hâkimiyeti Milliye Gazetesi*, 29 Birinciteşrin 1933, s.7

<sup>830</sup> *Ulus Gazetesi*, 29 İlkanun 1937, s.1.

refah ve saadatinin sağlanması hedefinin önemli bir koşulu olarak görmüşlerdir<sup>831</sup>. Bu bağlamda Türkiye'nin demiryollarına verdiği önem yabancılar tarafından da dikkatle izlenmiştir. Hariciye Vekâleti'nin 9 Aralık 1926 tarihinde başvekalet'e gönderdiği yazıda Yunanistan'ın Atina şehrinde yayımlanmakta olan Elefteron Vima Gazetesi'nin Türkiye'deki demiryolu politikası hakkında olumlu bir yazı yayınlandığı bildirilmiştir<sup>832</sup>.

Elefteron Vima Gazetesi “*Yabancı şirketler tarafından Ankara hükümetine yeni demiryolu hatlarının yapımı için sunulan teklifler büyük önemde özel bir dikkat ve inceleme gerektiriyor. Zira bu hareket Türkiye'ye yeni bir hayat kazandıracaktır. Ulaşımın; tekerlekli taşıtları istenilen seviyede olan ülkelerde, ilerleme ve yenilikler için ne gibi pratik yararlar sağladığına dikkat çekmemiz yeterli olacaktır. Ankara hükümetinin kesin bir kararlılıkla yürüttüğü bu hareket, sadece tarafsız kamuoyu tarafından değil, dostları ve düşmanları tarafından da övgüyle karşılanıyor. Bizler bu hareketi birinci derecede öneme sahip bir olay olarak değerlendiriyoruz, ulaşım araçları bakımından çok geride kalmış Yunanistan'ın günümüzdeki durumunu örnek alarak göz önünde bulundurmak gerekiyor. Batı Makedonya'da, Kosani, Kostaria, Grevena ve Epir'de, yaşayan nüfusun trajedisine dikkat çekilmelidir...*”<sup>833</sup> diyerek Yunan Hükümeti'nin halkın refahı için ulaşım konusuna gereken önemi vermesi gerektiğini vurgulamıştır.

Yabancılar Türkiye'de yapılan demiryollarının iktisadî unsurların yanında askeri amaçlı olduğunu iddia etmişlerdir<sup>834</sup>. Bu iddialar doğru olmakla birlikte sadece bu hedefe yönelik değildir. Askeri ve siyasi sebepler söz konusu olmakla birlikte iktisadî, siyasi, sosyal ve kültürel hedeflerde gözetilmiştir<sup>835</sup>. Dönemin başında bu konuda sıklıkla yazıların yer aldığını görmekteyiz. Demiryolu politikasının hedeflerini hakkında Cumhuriyet Gazetesi'nde şu görüşlere yer verilmiştir.

“*Cumhuriyetin şimendifer politikası, imparatorluk politikasının tamamen zıddıdır. Milli ve müstakil bir politikadır. Bu politika yalnız milli ihtiyaçlardan mülhem olur ve yalnız milli varlık içindir....Cumhuriyette şimendifer sadece bir asayiş vasıtası*

<sup>831</sup> Milliyet Gazetesi, 29 Teşrinievvel 1933, s.25

<sup>832</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 254. 710. 9.

<sup>833</sup> Atina'da yayımlanan Elefteron Vima Gazetesi'nde çıkan yazının Fransızca tercümesi için bkz. BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 254. 710. 9.

<sup>834</sup> The New York Times, 25 September, 1932.

<sup>835</sup> İ. Yıldırım, Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)..., s.49 – 50.



*değil bir milli vahdet vasıtasıdır. İmparatorluğun dağınık, gelişi güzel ve ancak müteşebbis ecnebi sermayesinin maksatlarına göre bir mana ifade edebilen şimendifer inşaatına mukabil cumhuriyetin şimendiferleri vatan mikyasında bir manaya haiz vahdetli ve her noktası birbirine isabetle bağlı bir program eseridir.*

*Bu program askeri bir program olduğu düşmanlarımız tarafından sık sık söylenmiş olmasına rağmen yaptığımız hatlar birinci derecede iktisadî hatlardır. Biz bu hatları memleketin iktisadî vahdetini tamamlamak kapalı pazarları mübadeleye ve milli sanayiye açmak için yapıyoruz... Bununla beraber yeni hatlarımızın askeri kıymetleri olduğu da yalan değildir....”<sup>836</sup>*

#### 1.2.1.5.1. Siyasi Hedefler

Cumhuriyet idarecileri demiryollarını devlet otoritesinin sağlanması ve aynı zamanda toplumun çeşitli kesimlerini bütünleştirecek bir etken olarak görmüşlerdir.<sup>837</sup> Cumhuriyet öncesinde Ege bölgesi başta olmak üzere Marmara ve güney bölgelerine yönelik yapılan demiryolları, Cumhuriyet döneminden itibaren çoğunlukla Ankara merkez olmak üzere ülkenin birbirinden kopuk bölgeler arasında bir bütünlük sağlanması için çaba harcanmıştır<sup>838</sup>. Türkiye’nin yönetiminde bir homojenlik oluşturma çabalarında demiryollarına büyük bir önem atfedilmiştir<sup>839</sup>. Bu anlamda M Kemal Paşa “Ülkenin demir ağlarla örülmesi iktisadî alanda olduğu gibi siyasal alanda da milletin bir tek kaya parçası gibi perçinlenmesi” olarak değerlendirmiştir.<sup>840</sup> İsmet İnönü bu durumu şöyle ifade etmektedir: “Memleket fiziksel bir bütünlük içinde değildi. Her tarafın birbiriyle irtibatlı olduğu bir bütünlük yoktu. Her mevsimde memleketin içinde dolaşamıyorduk. Daha muharebe zamanında irtibatsızlık çok insanın zihnini ve hayalini âciz bırakan güçlükler göstermişti. Demiryolu yapılmadan memleketin ne emniyetinin, ne de idaresinin bütünlüğünü sağlayamayacağımız kanaati sarsılmaz bir haldeydi.”<sup>841</sup>

<sup>836</sup> Cumhuriyet Gazetesi, 29 Teşrinievvel 1933.

<sup>837</sup> İ. Yıldırım, Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)..., s.53.

<sup>838</sup> G. Akbulut, Siyasi Coğrafya Açısından Türkiye’de Demiryolu Ulaşımı..., s.191.

<sup>839</sup> O. Conker, Les Chemins de Fer en Turquie et La Politique Ferroviaire Turque..., s.114.

<sup>840</sup> Atatürk, Mustafa Kemal, Söylev ve Demeçler, C.I, Ankara, 1989, s.416.

<sup>841</sup> İsmet İnönü, (yay. Haz. Sabahattin Selek), Hatıralar, Bilgi Yayınevi, Ankara, 2006, s.518.

Cumhuriyetin ilk yıllarında başkent Ankara'nın ülkenin büyük bir bölümü ile demiryolu bağlantısının bulunmaması devlet otoritesinin tesisini güçleştirmişti<sup>842</sup>. 1925 yılındaki Şeyh Said liderliğindeki Kürt isyanı 1930'da baş gösteren Doğu Anadolu'daki Kürt ayaklanmalarında<sup>843</sup> önemli birliklerin bu bölgeye naklinin gereğini gözler önüne sermişti. Doğu Anadolu'da meydana gelen bu olaylarda bölgeye kısa sürede ulaşılamadığı için devlet bu ayaklanmaları bastırmakta zorlanmış ve demiryollarının ve düzgün karayolu ulaşım ağının eksikliği isyanların her çıkışında geçici bir başarı sağlanabilmişti<sup>844</sup>. 1925 yılında meydana gelen bölücü Kürt ayaklanmasında<sup>845</sup> devlet bölgeye, Fransa ile yapılan görüşmeler sonucunda<sup>846</sup> Suriye sınırları içerisinde geçen Bağdat Demiryolu hattı kullanılarak ancak askeri nakliyat yapılabilmektedir<sup>847</sup>. Bu şekilde bölgeye 25 binden fazla asker sevk etmiştir<sup>848</sup>. Yine 1937 tarihinde ortaya çıkan Dersim isyanı ile ilgili olarak İsmet Paşa “İşin başı muvasalasızlıktır. Kışın hiçbir yerde irtibatları işlemez. Yazın geçitleri yolları yoktur. Arazi dağlıktır. Bir ayaklanma olup asker sevk edildiği zaman, yakalananlar darda kalırlarsa nihayet mağaralara sığınurlar. Askerin buralara girmesi, tesir etmesi güçleşir. İyi niyetli vatansever Dersim halkının şeyhlere ve reislerle sözünü geçirmesi mümkün değildir. **Dersim meselesi nihayet demiryolu ile halledildi. Bölgenin güneyinden ve kuzeyinden demiryoluna kavuşturulmasından sonra, memleketin herhangi bir yerinde olan asayişsizlik hareketi ile Dersim’de olacak asayişsizlik hareketinin hiçbir farkı kalmadı. Dersim’i muvasala imkanı kurtardı. Oraya iki koldan demiryolu gitti ve Dersim’in her tarafına yol yapılarak içindekiler dışarı çıkar ve dışındakiler içeri girer hale geldi.**”<sup>849</sup> Düşünceleriyle ulaşımın özellikle demiryollarının ülkenin asayiş ve düzeni için ne denli önemli bir işlev gördüğünü belirtmiştir.

<sup>842</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)*..., s.53.

<sup>843</sup> Cumhuriyet Dönemi Anadolu’da ortaya çıkan ayaklanmalar hakkında geniş bilgi için bkz. Reşat Hallı, *Türkiye Cumhuriyetinde Ayaklanmalar (1924 – 1938)*, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1972.

<sup>844</sup> O. Conker, *Les Chemins de Fer en Turquie et La Politique Ferroviaire Turque*..., s.114.

<sup>845</sup> Şeyh Said liderliğindeki bölücü Kürt Ayaklanması hakkında geniş bilgi için bkz. Yaşar Kalafat, *Bir Ayaklanmanın Anatomisi: Şeyh Said*, ASAM Yayınları, Ankara, 2003.; Uğur Mumcu, Uğur Mumcu, *Kürt – İslam Ayaklanması, 1919 – 1925*, İstanbul 1994.; Murat Deniz, *Türk Basınında Şeyh Said İsyanı*, Elazığ, 2007.(Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.)

<sup>846</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 5 Mart 1341 (1925), s.1 – 2.; *Tanin Gazetesi*, 5 Mart 1341 (1925), s.1.

<sup>847</sup> *The New York Times*, 6 March 1925.

<sup>848</sup> Ömer Osman Umar, *Türkiye – Suriye İlişkileri (1918 – 1940)*, F.Ü. Ortadoğu Araştırmaları Merkezi Yayınları Tarih Şubesi Yayınları No.3, Elazığ, 2003, s.195.

<sup>849</sup> İ. İnönü, *Hatıralar*..., s.529.

Bu bakımdan demiryolu şebekesi ülkenin dört bir yanına ulaşırsa bu olaylar tekrarlanmayacak ve devlet otoritesi zamanında ve yerinde müdahale edebilecekti<sup>850</sup>. Bu sebeplerle demiryolları yapımında siyasi yönden ülke ile tam olarak bütünleşemeyen Doğu ve Güney Anadolu'ya yönelik çalışmalara ağırlık verilmiştir<sup>851</sup>. Bölgede yapılacak demiryolunun iktisadî bakımdan öneminin yanında “vaziyeti siyasîyesi cümlemizin malumudur. Mümkün merteye orada bir demiryolu inşa etmek ülkenin siyasi hayatı için herhalde lazımdır.”<sup>852</sup> Vurgusunu yapan cumhuriyet idarecileri 20 Mayıs 1933 tarihinde Sivas – Erzurum Demiryolunun inşası hakkında kânun teklifinin görüşülmesinde hattın yapımı ile “...şark vilayetlerimizde emniyet ve asayişin zımanıdır. Bu Erzurum hattı memleketin bel kemiği daha doğrusu büyük kan damarıdır. Bu hat memleketin her tarafını birbirine bağlayacak ve bir şekle koyacaktır. Şark ve garp vilayetleri adı ve farkı kalkacaktır,” diyerek devletin doğu illerinde emniyet ve asayişini sağlayarak devlet otoritesinin tesisi sağlanacak ve ülkenin bütün köşeleri homojen bir yapı halinde birbirine bağlanarak doğu batı ayrımının kalkacağı vurgulanmıştır<sup>853</sup>. Yine Abidin Daver Cumhuriyet Gazetesi'nde ki köşesinde 21 Mayıs 1933 tarihli yazısında Türkiye'nin doğusuyla ile batısının birbirine bağlanmasının “Türkiye'nin vahdeti milliye ve siyasiyesine” büyük katkı yapacağı vurgusuna yer vermiştir.

“Cumhuriyet idaresi vatanın imarı prensibinin başına, “memleketi çelik ağlarla örmek” umdesini koymuştu ve on sene içinde 2000 kilometre demiryolu yapmak suretiyle bu umdeye sadakatini gösterdi. Bugün Karadeniz'den Akdeniz'e uzanan bir çelik damar Samsuna mersine bağlıyor. Ankara'dan şarka doğru giden bir yanda yurdumuzun kalbinden çıkarak Sivas'a uzanıyor. Fakat İstanbul'dan, İzmir'den Balıkesir'den, Mersin'den, Sivas'a kadar uzanan bu çelik yol orada duruyor ve daha ileriye gitmiyor. Türkiye'nin şarkı, henüz merkeze ve garba bağlı değildir. Bu suretle Türkiye'nin belkemiğinin yarısı çelik, yarısı topraktır. Ankara – Kayseri – Sivas hattı ikmal edildiği zaman, az çok şöyle bir kanaat hasıl olmuştu: Demiryolu Sivas'a kadar vardı. Artık, memleketin şarkı garbine bağlanmıştır. Bundan sonra Büyük Harpte olduğu gibi Anadolunun garbinden şarkine haftalarca yol yürüyerek gitmeyeceğiz. İstiklal Mücadelesinde olduğu gibi Anadolunun şarkinden garbine günlerce ve günlerce taban teperek gelmeyeceğiz. Halbuki Ankara – Kayseri – Sivas hattının bitmiş olmasına

<sup>850</sup> O. Conker, *Les Chemins de Fer en Turquie et La Politique Ferroviaire Turque...*, s.114.

<sup>851</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)...*, s.54.

<sup>852</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, D.II., İ.75, C.23, T.B.M.M. Matbaası, 1976, s.297

<sup>853</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, D.IV., İ.54, C.15, T.B.M.M. Matbaası, 1933, s.213.

*rağmen, Sivas'tan Erzurum'a kadar olan mesafe, Ankara'dan Sivas'a kadar olan mesafeden daha büyüktür, demek ki bu hat ancak yarı yola yaklaşmıştır... Ancak Erzurum ile Sivas birbirine demiryolu ile bağlandığı gündür ki Türkiye'nin belkemiği baştan aşağı çelik olacak ve mazideki yolsuzluk ıstırap ve felâketlerinin tekrürü ihtimali ortadan kalkacaktır. Türkiye'nin bir ucundan öbür ucuna Edirne'den Kars'a kadar trenle gidebilmek için 530 kilometroluk Sivas – Erzurum hattının ikmali lazımdır.*

*Memleketi çelik ağlarla örmek prensibinden dünyayı saran ve sarsan buhrana rağmen, vazgeçmeyen İsmet Paşa hükümetinin bu hattın ve 140 kilometre kadar tutan Malatya birleşme hattının inşası için Büyük Millet meclisine verdiği lâyiha Nâfia ve Bütçe Encümenlerinde tetkik edilerek heyeti umumiye sevk edilmiştir. Bütçe encümeni mazbatasında hattın inşası lüzumunda hararetle ısrar ederek diyor ki:*

*Türkiye'nin belkemiği hükmünde olup Anadolu kıt'asında garpten şarka uzanacak ana hattın Sivas'a kadar olan mühim bir kısmı yapıldığı halde Sivas'tan şark hududumuz arasında kalan kısmı yapılmadığı cihetle bu büyük teşebbüsten beklenen büyük menfaatler henüz tamamlanmamıştır. Anadolunun şarkını garbına bağlayarak Türkiye'nin vahdeti milliye ve siyasiyesini takviye edecek olan bu mesele bütçe zaruretleri ve herhangi bir mütalaa ve mülâhazaların fevkinde telâkki edilecek hayati işlerdir....”<sup>854</sup>*

Demiryollarının ülkenin bütün bölgelerine ulaşması ile seyahat imkanı artacak, değişik bölgelerdeki insanlar hem birbirlerini hem de ülkeyi tanıyacak, insanlar arasındaki kaynaşma oluşarak milli birlik sağlanacaktır<sup>855</sup>. Bu anlamda, “*Bir bakıma demiryolları bir memleket halkını iptidaî bir nüfus yığını olmaktan çıkarıp bir millet kütleli haline getiren en mühim kuvvetlerden biri ve belki de en birincisidir,*”<sup>856</sup> gibi sözlerle ülkedeki siyasi birliğin sağlanmasında demiryollarının önemine sık sık vurgular yapıldığını dönemin basınında görmekteyiz.

*“Demiryolları Türkiye’de memleketin birliğinin timsalidir. Rayın adım attığı, lokomotifin düdüğü çaldığı her yerde anavatanla da sıkı rabitalar peyda olmaktadır. Süratleşen nakliye vasıtaları önünde Türkiye’de tek bir efkârı umumiyenin doğması ancak bu münasebetlerden doğacaktır. Demiryolunun birbirine bağladığı vatan*

<sup>854</sup> Abidin Daver, “Sivas – Erzurum Hattı” *Cumhuriyet Gazetesi*, 21 Mayıs 1933, s.3.

<sup>855</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)*..., s.54.

<sup>856</sup> Muhittin Birgen, “Demiryollarımızda Görülen İnkişaf” *Son Posta Gazetesi*, 8 Şubat 1933, s.2.; *Son Telgraf Gazetesi*, 8 Şubat 1938, s.2

*parçaları yalnız iktisadî rabıtalının perçinlediği bir memleket değil aynı zamanda müşterek hislerin müşterek fikirlerin de merkezi haline girecektir.”*<sup>857</sup>

#### 1.2.1.5.2. Askeri Hedefler

Birinci Dünya Savaşı demiryollarının askerlik noktasında çok ciddi bir öneme haiz olduğunu göstermiştir. İyi bir demiryolu şebekesine sahip olan devletlerin muharebelerde ki başarılarının alt yapısını teşkil eden önemli bir unsur olmuştur<sup>858</sup>. Birinci Dünya Savaşı ve Milli Mücadele yıllarında yolsuzluk özellikle de zamanın en hızlı ve nakliye açısından en iyi ulaştırma sistemi olan demiryolu eksikliği oldukça fazla hissedilmişti. Yolsuzluğun ve nakliye araçlarının eksikliği cephelere ulaşmakta ve cephelere yardım göndermekte büyük zorluklarla karşılaşılıyordu. Bu sebeple cumhuriyetin ilk yıllarında demiryolları, ülkenin savunulması açısından bir zorunluluk olarak görülmüştür<sup>859</sup>. Askeri kaygıların yüksek seviyede olduğu bir haleti ruhiye içerisinde milli savunmanın ihtiyaçları demiryolları politikasının önde gelen unsurlarından biri olmuştur<sup>860</sup>. Demiryolları bir anlamda dış tehditlere karşı savunma ve mevcudiyetini koruma meselesi haline gelmiştir<sup>861</sup>. Bu durum demiryollarına farklı bir görev ve nitelik kazandırmıştır. Tıpkı, kasatura, tank, uçak gibi demiryolu da ülke savunma araçlarında biri olarak görülmüştür<sup>862</sup>. Nitekim Mustafa Kemal Paşa 13 Şubat 1931’de<sup>863</sup> Malatya Türk Ocağı’nda yapmış olduğu konuşmada demiryollarının ülke savunması açısından önemini şöyle vurgulamaktaydı: “*Demiryolları memleketin tüfenkten, toptan daha mühim bir emniyet silahıdır.*”<sup>864</sup> Nitekim İsmet Paşa’da Ankara – Sivas hattının açılışında muhaliflerine karşıda zaman zaman sert ifadeler kullandığı konuşmasında<sup>865</sup> askeri nedenlerin demiryolu yapımında önemli bir etken olduğunu

<sup>857</sup> M. Ferit (Derleyen), “Mecmuamız Demiryollarımız Büyük Bayramımız”, *Demiryollar Dergisi*, S. 109 – 110, Mart – Nisan 1934. s.41.

<sup>858</sup> Demiryolu Yüzbaşı Ali Hikmet, “Demiryollarının Askerlik Nokta-i Nazarından Ehemmiyeti”, *Fen Kıt’atı Mecmuası*, Sene 2, S.15, Mayıs 1928, s.14 – 15.

<sup>859</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)*..., s.50.

<sup>860</sup> Nezâhat Demirhan, *Atatürk Dönemi Ulaştırma Politikası ve Demiryolları*, İstanbul, 1995,(Yıldız Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi.) s.32.

<sup>861</sup> O. Conker, *Les Chemins de Fer en Turquie et La Politique Ferroviaire Turque*..., s.114.

<sup>862</sup> M. Ferit (Derleyen), “Mecmuamız Demiryollarımız Büyük Bayramımız”..., s.4.

<sup>863</sup> *Ayin Tarihi*, C.25, S.84 – 85, Mart – Nisan 1931, s.7288 – 7289.

<sup>864</sup> Mesut Aydın, *Atatürk ve Malatya*, Evin Kitapevi Matbaası, Malatya 2006, s.33.; Komisyon, *Atatürk’ün Bütün Eserleri*, (1922 – 1923), C.25, Kaynak Yayınları, İstanbul, 2009, s.91.; Hilmi Kaşıkçıoğlu, “Büyük Önder Atatürk’ün Milli Demiryollarımız Hakkındaki Vecizelerinden”, *Demiryol Dergisi*, S.569, Mayıs 1973, s.11.

<sup>865</sup> *The New York Times*, 1 September 1930.

“milli devlet için şimendifer ihtiyacı milli vahdet, milli müdafaa ve milli siyaset mes’elesi, asırların muhassalası olan milli istiklâlin muhafazası mes’elesidir...”<sup>866</sup> sözleriyle belirtmiştir. Yine aynı açılışta İsmet Paşa, “eski bir asker olarak serinkanlılıkla söyleyebilirim ki: şimendiferin Sivas’a girmesiyle bu vatanın herhangi bir hududunun müdafaası bir misli daha kolaylaşmıştır.” Sözleriyle Ankara – Sivas hattının yapılmasıyla askeri hedeflerin bir bakıma gerçekleştiğini vurgulamaktaydı<sup>867</sup>. Zaten vatan savunması aynı zamanda iktisadî varlığın iktisadî genişleme ve yükselmenin en önde gelen şartı ve emniyet vasıtası idi<sup>868</sup>.

Yapılan demiryolları ve bunların güzergâhlarının belirlenmesinde öncelikle olarak ülkenin savunulması ve güvenliği ön planda tutulmuştur. Milli savunma ihtiyaçları çoğu kez iktisadî ihtiyaçlardan önce gelmiş ve güzergâhların tespitinde önde gelen unsur olmuştur<sup>869</sup>. Öncelikli olarak askeri açıdan öneme sahip hatların yapımına başlanmıştır. Ankara – Sivas ve Samsun – Sivas hattının yapılış amacı ilk başta askeri amaçlıdır. Bu anlamda bir güzergâh çizilmiştir<sup>870</sup>. TBMM’deki 22 Nisan 1340 (1924) tarihli görüşmelerde hattın yapılış amacı şöyle açıklanmıştır:

“Ankara ile Sivas arasındaki şimendifer hattının temdidi için evvelce bir güzergâh tayin edilmişti. Muhtar bey bunu Çorum civarından geçirmek için diğer bir hat teklif ediyor. Müsterek encümen bunu müzakere etmiş, Erkan-ı Harp Reisi Paşa Hazretleri de beraber bulunmuştur. Evvelce tayin edilen güzergâhta şu esaslar düşünülmüştür. Şarkı garbe raptetmek ve şimalden cenuba doğru da bir hat yapmak bunun için de Erzurum’dan Ankara’ya ve Şimalde Samsun’dan Cenup’ta bir noktaya kadar inşası esas ittihaz edilmiştir. Yani memlekette bize öyle bir hat lâzımdır ki, Şimalden, Şarktan, Garptan ve Cenuptan müdafaa noktayı nazarından muhtelif yerlere kuvvet sevketmek lâzım gelirse sühuletle ve süratle sevkedilebilsin. Bu husus düşünülmüş eski güzergâh esas ittihaz edilmiştir.”<sup>871</sup> Fakat daha sonra mali anlamda büyük külfetlere sebep olduğu ve iktisadî bakımdan olumsuzluklara sebebiyet

<sup>866</sup> BCA Fon Kodu, 490.1.0.0.Yer Kodu, 210. 833. 2.; Hâkimiyeti Milliye Gazetesi, 31 Ağustos 1930, No.3281, s.3.; Son Posta Gazetesi, 1 Eylül 1930, s.6.; Demiryollar Mecmuası, C.6, S.66 – 70, Birinci kanun 1930, s. 273.; Ayın Tarihi, C.22 – 23, S. 75 – 78, Haziran – Eylül 1930, s.6531.

<sup>867</sup> O. Conker, Les Chemins de Fer en Turquie et La Politique Ferroviaire Turque..., s.114.; H. Yakup, “Sivas İstasyonunun İşletmeye Açılmasının Yıldönümü Münasebetile”, Demiryollar Mecmuası, C.7, S.79, 1 Eylül 1931, s. 471.

<sup>868</sup> Ali Süreyya, “Demiryolu Siyasetimiz”, Ülkü Halkevi Mecmuası, C.1, S.1, Şubat 1933, s.60.

<sup>869</sup> N. Demirhan, Atatürk Dönemi Ulaştırma Politikası ve Demiryolları..., s.32.

<sup>870</sup> İ. Yıldırım, Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)...., s.50.

<sup>871</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, D.II., İ.44, C.8/1, T.B.M.M. Matbaası, 1975, s.1017.

verdiğinden yapılan düzenlemelerle yeniden askeri önceliklerde gözetilerek bir güzergâh tespiti yapılarak hattın yapımına devam edilmiştir<sup>872</sup>.

Bu hattın açılışında İsmet Paşa, ülke savunması noktasında demiryollarının ve Ankara – Sivas hattının önemine şu görüşleriyle dile getirmiştir:

*“İstiklal mücadelesi esnasında Büyük Millet meclisi’nin kurulmasına karşı şahlanan padişahın ifsadatını tenkile yarayan başlıca vasıta, Konya – Afyon – Eskişehir – Ankara gibi elimizde kalan beş altı yüz kilometrelik demiryollarıdır. Gene bu kadarcık hat, İstiklâl mücadelesini, devlet ve büyük ordu teşkili kararının büyük hummalar ile sarsılan İnönü günlerini millete nasip etti. Eğer Ankara – Erzurum yolu mevcut olsaydı Avrupa’nın Sakarya Seferine girmesi şüpheli olurdu.”*

*“Çünkü Ankara’ya gelip demiryollarına hâkim olduktan sonra, modern, milli bir devlet kurmak davasını haykıran Büyük Millet Meclisi’ni, arabadan ve heybeden başka bir vasıta-i nakliyesi olmayan bir aşiret haline getireceğini zannediyordu.”*

*“Sakarya muharebesi esnasında mütemadiyen düşüncemizi iğneleyen tehlike büsbütün boş ve açık kalan Konya şimendiferinin tahrip olunması ihtimali idi. Nitekim Sakarya’yı kazanır kazanmaz bütün orduyu Konya şimendiferleri üzerine naklettik. Ancak bu sayede onu besledik ve kati günlere kadar bekleyebilirdik. Bu bekleyiş günlerinin ne hazin olduğunu, nice babayiğitlerin anlayışları ve sinirleri bugünlerde nasıl posa haline geldiğini hatırlarsınız.”*

*“Dost hudutlarında sipere selam getiren kağnıları altı ayda beklemiştir. Hiç Diyarbakir’den, Van’dan Erzurum’dan bir insan kafilesinin veya bir öküz arabasının Akşehir’e kaç günde geldiğini hesap ettiniz mi? Hesaba hacet yok. İçinizde bu tecrübeyi bizzat kendi nefsinde yapmış olanlarınız, kadın ve erkek çoktur....”*

*“Sabittir ki İzmir’in Servet ve emniyetinin her tehlikeden azade olmasının başlıca vasıtası Sivaslının 24 saat sonra İzmir’i müdafaa edecek bir imkana malik bulunması ile tahakkuk edebilir.”<sup>873</sup>*

Ankara – Sivas ve Samsun – Sivas hatlarının yanında yapılması düşünülen diğer hatların tesbitinde de yine ülke savunması yani askeri unsurlar gözetilmiştir. Suriye sınırından ülke içlerine direk yapılması düşünülen Arade – Diyarbakir – Ergani

<sup>872</sup> Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.51.

<sup>873</sup> Ayın Tarihi, C.22 – 23, S. 75 – 78, Haziran – Eylül 1930, s.6529 – 6530.

ve kıyıdan ülke içine yine direk olarak yapımı düşünülen Ankara – Ereğli hatlarının güzergâhı Erkân-ı Harbiye'nin askeri sakınca görmesi üzerine değiştirilmiştir<sup>874</sup>. Fevzipaşa – Diyarbakır hattının Elazığ şehrinden geçmesi için yapılan çalışmalar yine Erkan-ı Harbiye Reisi Fevzi Paşa'nın olumsuz tavrı nedeniyle gerçekleşmemiştir. Dönemin Bayındırlık Bakanı Hilmi Uran, hem bu konuyu hem de güzergâhların belirlenmesinde son sözün genelde askerlerde olduğunu vurguladığı hatırlarında şu şekilde nakletmektedir.

*“...hattın güzergâhı da uzun bir münakaşa konusu olmuştu. Mühendisler, Zara istikametinden geçmeyi normal buluyorlardı. Fakat Genel Kurmay Başkanlığı ve bu makamı temsilen bilhassa merhum Mareşal Fevzi Çakmak, hattın daha cenuptan ve Divriği istikametinden geçmesini iltizam ediyordu. Zaten öteden beri hatlarımızın güzergâhının tâyinde ekonomik düşüncelerle askeri mülâhazalar çarpışır dururdu ve son sözü daima askerler söylerdi. Ancak bu defa hattın cenuba alınarak Divriği istikametinden geçirilmesinin, aynı zamanda, çok ta pahalı olacağı söyleniyordu. Çünkü o taraflarda arazi çok arızalı idi. Bununla beraber, her mülâhazaya rağmen hattın cenuptan geçirilmesi ve askerlerin iltizam ettikleri istikametın takip edilmesi tekerrür etmiş ve hat o şekilde ihale edilmişti.*

*Hiç unutmam, son kararı vermesi için bir gün güzergâh haritalarını ve bana verilen rakamlarla lüzumlu malumatı alarak merhum Fevzi Çakmak'a gitmiş ve iki ayrı güzergâhın muhtemel maliyetlerini inşa kolaylık ve zorluklarını kendilerine harita üzerinde anlatmıştım. Merhum beni sükunetle dinlemekle beraber, hattın cenup istikametinden geçmesini iltizam ettiğini ifade etmişti. Anlaşıyordu ki bu hususta kararlı idi ve fikrini değiştirmek kabil değildi. Bende kendisini dinledikten sonra, hattın cenuptan geçirileceğini söyledim ve ayrılmak üzere haritaları derleyip toplamaya başladım. Bu sırada Mareşal yanıma sokuldu ve kendisine has olan neşeli ve keyifli haliyle bana: “Hiç tereddüt etme, bu hat cenuptan geçmekle göreceksin daha çok ekonomik olacaktır; ben Cihannüma'da okudum, o taraflarda demir madeni varmış.” Dedi. Hakikaten hat, bugün muttasıl Karabük'e taşınan demir madeninin yanından geçmiş bulunuyordu...*

*“Merhum Fevzi Çakmak'ın yine askerlik mülâhazasıyla, bütün ısrarlara rağmen, kabul etmediği bir güzergâh da Fevzipaşa – Diyarbakır hattının Elazığ'dan*

<sup>874</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)*..., s.51.



geçirilmesi isteği idi. Elazığ Halkı hattın, ufak bir kavis çizerek, kasabalarından geçmesini istiyor ve mütehassıslar bunda ne yüksek maliyet bakımından ne de hattın uzaması bakımından bir mahzur görmüyorlardı. Fakat Genel Kurmay hattın daha cenuptan ve Elazığ'a uğramadan geçirilmesinde ısrar ediyordu. Ben bu keyfiyeti İsmet Paşa'ya anlatmış ve Elazıglıların ricalarını kendilerine iblağ etmiştim. İsmet Paşa'da halkın ricasını destekleyen vekâlet nokta-i nazarını terviç ederek Genel Kurmay Başkanına terviçkâr ve iltizamkâr bir yazı yazdırdı. Fakat merhum Mareşal bu başvekalet yazısına verdiği cevapta, hattın yine cenuptan geçmesinde ısrar etmişti....Hat genel kurmayın isteğine uygun olarak Elazığ kasabasının 24 kilometre cenubundan Diyarbakır istikametine doğru geçti ve sonradan Yolçatı – Elazığ hattıyla Elazığ kasabası umumi şebekeye bağlandı.”<sup>875</sup>

Yine askeri önceliklerle Erkan-ı Harbiye Reisliği Afyon – Dinar arasında bir demiryolu hattının yapılmasını istemiştir<sup>876</sup>. İsmet Paşa 25 Mart 1936'da<sup>877</sup> hattın açılış töreninde yapmış olduğu konuşmada bu hattın askerî önemini şöyle vurgulamıştır:

“... Uzunluk itibariyle kısa olan bir hattı açıyoruz... Akdeniz'e yeni bir istikamette çıkmak için yolun yarısını tamamlanmış bulunuyor. Çok ümit ederim ki yakın bir zamanda Antalya da bu hattın tamamının açılma resmini yine hep beraber kutlayacağız. Afyon – Karakuyu hattını açmakla ben hakiki bir heyecan, sevinç hissediyorum. Çünkü bunun olmaması yüzünden memleket müdafaasında çok sıkıntı ve ıstırap çekilmiştir. Bu kadar kısa bir hattın memleket müdafaasında yaptığı işi yüz binlerce öküz arabasıyla yaptırmak ya mümkündür ya da değildir. Bu iltisak hattının muhtelif ana hatları birbirine raptetmek noktasından memleket müdafaası bakımından ehemmiyeti pek çoktur.”<sup>878</sup>

The New York Times Gazetesi'nde, Türkiye'deki demiryolu inşaatları hakkında yazılmış bir makalede Kütahya – Balıkesir Hattı'nın ekonomik olmaktan ziyade stratejik bir öneme sahip olduğu, İzmir – Bandırma Hattı ile Bağdat Demiryolu Hattının

<sup>875</sup> Hilmi Uran, *Hatıralarım*, Ayyıldız Matbaası, Ankara, 1959, s.238 – 240.; Hilmi Uran'ın hatıralarının yeni baskısı için bkz. Hilmi Uran (Haz. Cem Çobanlı, Pınar Güven), *Meşrutiyet, Tek Parti, Çok Parti Hatıralarım (1908 – 1950)*, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul, 2007.

<sup>876</sup> BCA Fon Kodu, 30.18.01. 01. Yer Kodu, 023. 17. 4.

<sup>877</sup> *Ayın Tarihi*, No.28,Nisan 1936, s.7.

<sup>878</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.2, S. 11, Nisan 1936, s.58 – 59.; *Demiryollar Dergisi*, C.13, S. 134, Nisan 1936. s.51..

birleştirilerek Marmara ve batı kıyılarıyla Anadolu içlerindeki askeri hareketliliğin hızlı bir şekilde yapılmasının amaçlandığı vurgulanmıştır<sup>879</sup>.

Milli savunma bakımından büyük önem verilen demiryolu politikalarında yapılacak olan hatların dar veya geniş olması konusunda da yine Erkan-ı Harbiye Reisliği'nin kararlarına uyulmuştur. Nâfia Vekaleti uzmanlarınca yapılması düşünülen bazı demiryolu hatlarının dar olarak inşa edilmesiyle daha az masraf harcanacağı ileri sürülmüş<sup>880</sup> fakat yine askeri yetkilerin karşı çıkması sonucunda bu hatlar geniş olarak yapılmasına karar verilmiştir<sup>881</sup>.

22 Aralık 1935 tarihinde Fevzipaşa – Diyarbekir Demiryolu Hattı'nın açılış töreninde konuşan<sup>882</sup> Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya, Cumhuriyet hükümetlerinin demiryolu hedeflerinden ve yapılan işlerden bahsederek milli savunma bakımından demiryolu politikasının hedeflerine “*Memleket müdafaası bakımından İstiklal Savaşı'nda karşılaştığımız güçlüklerle bir daha maruz kalmayacağız. Hususile yolsuzluk yüzünden Harbi Umumi facialarını tekrarlayıp da ıstıraplarınızı yaşatmak istemem. Bugün vatan müdafaasına bir işaretle hemen ülkemizin her köşesinden derhal koşmak ve yetişmek imkânları temin edilmiş ve edilmektedir.*”<sup>883</sup> diyerek bir anlamda büyük oranda ulaştıklarını belirtmiştir.

#### 1.2.1.5.3. İktisadî Hedefler

Türkiye Cumhuriyeti kurulduğunda ülkede siyasi birlik oluşturulmaya çalışılmış ve bunda da ciddi bir başarı elde edilmişti. Fakat düzgün bir ulaşım şebekesinin ülkeye şamil olmaması nedeniyle daha çok birbirleriyle pek az veya hiç bağlantısı olmayan iktisadî bölgelere ayrılmıştı<sup>884</sup>. 1923'te 756.000 kilometre karelik yüzölçümü için 4.018 km demiryolu vardı. Bu demek oluyor ki 188 kilometre kareye 1 km demiryolu düşüyordu. Yollarsa hem yetersiz hem de kullanılamaz durumdaydı.

<sup>879</sup> The New York Times, 25 September 1932.

<sup>880</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 151. 69. 18.

<sup>881</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 151. 69. 19.

<sup>882</sup> Demiryollar Dergisi, C. 11, S. 130, İlk Kânun 1935. s.512.

<sup>883</sup> Tan Gazetesi, 23 İkinci Teşrin 1935.; Ayın Tarihi, No.24, I. Kânun 1935, s.36.; Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.2, S. 7, Birinci Kânun 1935, s.49.; Demiryollar Dergisi, C. 11, S. 130, İlk Kânun 1935. s.512.

<sup>884</sup> N. Demirhan, Atatürk Dönemi Ulaştırma Politikası ve Demiryolları..., s.34.

Türkiye'nin ekonomik hayatı ulaşım yollarının bu acınası durumunun bedelini ödüyordu<sup>885</sup>.

Osmanlı İmparatorluğu'ndan kalan demiryolları ülkenin ekonomik yapısı üzerinde pek az etkiye sahipti. Bunlar yabancı şirketlerin yönetiminde sahil ve hinterlandı arasında işletilmekte idi. Yabancıların çıkarlarına göre oluşturulmuştu<sup>886</sup>. Bu bağlamda İç Anadolu ve Doğu Anadolu ülke ekonomisine katılım ve katkısı yok denecek bir durumdaydı. Ülkenin kalkınması ekonomimin güçlenmesi hızla ele alınması zorunlu görülen bir unsurdur. Bunun için kendi ihtiyacından fazla ürün üretmek, pazara inmek mal alıp satmak, hatta üretim bölgelerinden sahil şehirlerine, ihracat yapan deniz limanlarına bu işi götürmek gerekliydi. Bu ise ucuz ve kolay ulaşım ile mümkün olabilirdi<sup>887</sup>. Oysa Türk köylüsü, bunları yapabilecek alışkanlığa ve imkanlara kavuşabilmiş değildi. Türlü imkânsızlıklar içerisindeki Türk köylüsü, fazla ürün yetiştirememiş; yetiştirse pazara indirememiş indirse sattığı malın tutarı, çekilen zorlukları karşılamaya yetmiyordu<sup>888</sup>. Taşıma araçlarının eksikliği sebebiyle, elde edilen bu ürünler genelde ticaret ve ihracat merkezlerine gönderilemiyordu. Öyle ki, Türkiye 1923'te 139.000 ton buğday ithal etmek zorunda kaldı. Halbuki Anadolu, ülkenin ihtiyacını karşılayabilecek tahılı üretebiliyordu. Sadece ulaşım araçlarının eksikliği bu ürünlerin ticari merkezlere taşınmasına izin vermiyor, İstanbul ve diğer büyük şehirlerde, Odessa, A.B.D ve Avustralya'dan ithal edilen unla yapılan ekmekler yeniyordu. Bu yetersizlik ticareti oldukça zorlaştırmaktaydı. Bu durum demiryolu yapımı gerçekleştirilmemiş kimi üretim ya da liman bölgelerinde hayat pahalılığına sebep oluyordu. Öyle ki büyük şehirlerde ekmek fiyatı üretim bölgelerine kıyasla oldukça yüksekti<sup>889</sup>. 1928 yılında Anadolu şehirlerinden biri olan Harput'ta ekmeğin kilosu 50 kuruştur<sup>890</sup>.

İsmet Paşa bu durumu şu şekilde anlatmaktadır: “*Havza'dan Samsun'a bir çuval un sevketmek için yanına bir çuval daha koyuyorlardı ve arabacı razı olmuyordu. Erzak anbarı Sivas burada dururken sahiller ekmeklerini haricden tedarik ederlerdi. Hugenen bana Ankara'ya geldiği zaman Odessa unundan ekmek yediklerini hikâye*

<sup>885</sup> O. Conker, *Les Chemins de Fer en Turquie et La Politique Ferroviaire Turque...*, s.130.

<sup>886</sup> Hâmit Sadi Selen, *İktisadî Türkiye*, Tan Matbaası, İstanbul, 1939 – 1940, s.142.

<sup>887</sup> N. Demirhan, *Atatürk Dönemi Ulaştırma Politikası ve Demiryolları...*, s.34.

<sup>888</sup> Şevket Süreyya, *Cihan İktisadında Türkiye*, Ankara, 1931, s.136.

<sup>889</sup> O. Conker, *Les Chemins de Fer en Turquie et La Politique Ferroviaire Turque...*, s.130.

<sup>890</sup> BCA Fon Kodu, 490.1.0.0. Yer Kodu, 210. 833. 2.

*etmiştir. Geçen üç dört kıtlık senesinde başakları bir avuç küll olan kadın erkek Anadolu halkı bu şimendifer programında gıda almışlardır...”<sup>891</sup>*

Buna karşın, ithal edilen malların fiyatı demiryolu olan limanlarda ve şehirlerde, Anadolu’da demiryollarının geçmediği kimi bölgelere göre çok daha düşüktü. Bir örnek verecek olursak, İstanbul veya Ankara’da kilosu 60 kuruşa satılan şeker, Sivas ya da Kayseri’de 70 kuruşa satılıyordu. Aynı durum ithal edilen yahut fabrikadan çıkan her mal için geçerliydi<sup>892</sup>.

Endüstri içinse durum aynıydı. Türkiye düzgün yollara sahip değildi, denizcilik sahası gelişmemişti, bunların yokluğunda hammaddeler endüstri merkezlerine iletilemezdi. Tek kömür merkezi Ereğli’yi, ülkenin iç bölgelerine bağlayan bir demiryolu yoktu. Aynı şekilde, Ergani’nin zengin bakır madenlerinin bir demiryolu yoktu ve akla uygun bir şekilde işletilemiyordu. Türkiye’nin bütününde iktisadî faaliyetler ulaşım araçlarının eksikliği nedeniyle sağlanamıyordu<sup>893</sup>.

Türkiye’nin tarım yapılacak verimli toprakları, zengin maden kaynakları bulunuyordu. Fakat buna rağmen çoğu ürünleri dışarıdan ithal ediyor, ürettiği ürünlerini pazarlayamıyordu<sup>894</sup>. Bunun temel nedeni ülkede bulunmayan ulaşım sistemi idi. Durumun böyle olması büyük idari ve politik sonuçları da beraberinde getiriyordu. Türkiye’de ulaşım araçlarının eksikliğinin, yakın bir geçmişe kadar ülkenin ekonomisine ve yönetimine büyük zararlar vermektedir<sup>895</sup>.

Ülkenin ekonomik kalkınmasının temel şartının demiryolları ile ulaşım sistemlerinin oluşturulmasından geçtiğini gören genç Türk Hükümeti’nin<sup>896</sup> lideri Mustafa Kemal Paşa “*Türk Milletinin servet, refah ve medeniyet yollarında yürümesi ve Türkiye’de iktisat hayatının yüksek inkişafı ancak bu demiryollarla olacaktır. Milletin hayat ve saadet ışıkları bu yollardan gelecektir.*”<sup>897</sup> Sözleriyle demiryollarının iktisadî kalkınmanın gerçekleşmesinde ve ülke insanının refah ve saadetleri için önemine dikkat çekmiştir. Demiryolları cumhuriyet idarecileri tarafından sadece bir

<sup>891</sup> *Hâkimiyeti Milliye Gazetesi*, 31 Ağustos 1930, No.3281, s.3.; *Son Posta Gazetesi*, 1 Eylül 1930, s.6.

<sup>892</sup> O. Conker, *Les Chemins de Fer en Turquie et La Politique Ferroviaire Turque...*, s.130.

<sup>893</sup> O. Conker, *Les Chemins de Fer en Turquie et La Politique Ferroviaire Turque...*, s.131.

<sup>894</sup> *The New York Times*, 25 September 1932.

<sup>895</sup> O. Conker, *Les Chemins de Fer en Turquie et La Politique Ferroviaire Turque...*, s.131.

<sup>896</sup> V. T. Veselov “Atatürk ve Türkiye’nin Ekonomik Kalkınması”, *IX. Türk Tarih Kongresi*, 21 – 25 Eylül 1981, *Kongreye Sunulan Bildiriler*, C.III., T.T.K. Basımevi, Ankara, 1989, s.1689.

<sup>897</sup> *Demiryollar Dergisi*, C. 7, S. 73, Mart 1931. s.1.

ulaşım vasıtası değil aynı zamanda millî kalkınmanın başlıca unsurlarından biri saymışlar<sup>898</sup> ve büyük bir önem atfetmişlerdir<sup>899</sup>.

Türk Hükümeti'nin demiryolu politikasını iktisadî hedefler göz önüne alındığında üç başlık altında çalışmalarını sıralayabiliriz.

A – Doğu Anadolu Bölgesini İç Anadolu'ya bağlamak, bu amaçla;

1– 23 Mart 1924'te 449. sayılı kanunla Samsun – Sivas ve Ankara – Sivas hatlarının yapımına karar verilmiştir.

2– 448, 793, 1066 sayılı yasalar, Fevzipaşa – Malatya – Ergani – Diyarbakır hatları;

3– 20 Mayıs 1933 yasası, Sivas – Erzurum ve Malatya – Divriği hatları,<sup>900</sup>

Bu hatlar, Doğu Anadolu'nun başta iktisadî alanda olmak üzere sosyal, kültürel ve ekonomik manada gelişimini büyük katkıları olacaktı<sup>901</sup>. Mustafa Kemal Paşa 1 Kasım 1935'de TBMM'nin 5. Dönemini açarken “*Doğu vilayetlerimizin belli başlı ihtiyacı, orta ve batı illerimize demiryollarla bağlanmaktır. Şarka ilerleyen iki ana demiryolunun hızla bitirilmesini ve bunları birbirine bağlayacak yollar örüğünü şimdiden başlanmasını lüzumlu görüyoruz,*”<sup>902</sup> diyerek Doğu Anadolu'nun ülkenin geri kalmış özellikle Doğu Anadolu'ya demiryolu götürmekle bu bölgelerde geri kalmışlık yenilecek, iktisadî gelişme bütün ülkeye yayılacaktı<sup>903</sup>. Bu konu ile ilgili Milliyet gazetesi şunları dile getirmektedir:

“...memleketin kıymetli ve verimli ve her türlü inkişaf ve terakkiye elverişli muntıkalarından birini teşkil ettiği halde cumhuriyet devrine kadar büsbütün bakımsız kalarak lâyük ve müsait olduğu ümran ve terakkiye mazhar olamayan şark vilâyetlerimizi mevcut hatlarla hükümet merkezine, garp vilayetlerimize Samsun ile Mersin gibi mühim mahreçlere bağlayarak şark vilâyetleriyle mülhakatının ve civarının

<sup>898</sup> Z. Akçadurak, “Cumhuriyet Devrinde Türkiye Demiryolları”..., s.63.

<sup>899</sup> Kemal Ünal, “Demir Yollarımız”, *Son Posta Gazetesi*, 16 İkinci Kânun 1934, s.3.

<sup>900</sup> O. Conker, *Les Chemins de Fer en Turquie et La Politique Ferroviaire Turque*..., s.115.

<sup>901</sup> *The New York Times*, 1 December 1935.

<sup>902</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, D.V., İ.1, C.6, T.B.M.M. Matbaası, Ankara, 1935, s.3.; Ayrıca Atatürk'ün TBMM'nin açış konuşmaları için bkz. Komisyon, *Atatürk'ün Türkiye Büyük Millet Meclisi'ni Açış Konuşmaları*, TBMM Kültür Sanat ve Yayın Kurulu Yayınları, TBMM Basımevi, Ankara, 1987.

<sup>903</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)*..., s.53.

*her suretle yükselmesine binnetice günden güne artacak ve mahreç bulunacak hububat vesair mahsulat ile oradaki halkımızın refahına hâdim olacaktır...*<sup>904</sup>

Saraçoğlu Şükrü Bey Amerika’da yapmış olduğu görüşmelerde Doğu illerinde birçok demiryolu inşaatının devam ettiğini ve savaşın harap ettiği bölgelerin imar edildiğini belirterek “*bugünkü Türkiye’nin artık Sultanların Türkiye’si değil uygar dünyanın bir uzantısı*” olduğunu vurgulamıştır<sup>905</sup>.

B – İç Anadolu’yu Karadeniz ve Akdeniz’e bağlamak.

Bu amaçla, 17 Mart 1926 ve 28 Mart 1927 tarihli yasalarla, Kayseri – Ulukışla ve Kayseri – Sivas hatları;

C – Hammadde ve maden bakımından zengin bölgeleri ticaret merkezlerine bağlamak. Bu amaçla şu kanunlar karara bağlanmıştır :

1 – Irmak – Filyos hattı 548 sayılı yasa,

2 – Kütahya – Balıkesir hattı 625 sayılı yasa,

3 – Afyon – Antalya ve Fevzipaşa – Ergani hatları için 1 Nisan 1933 yasası,

4 – Ereğli – Filyos hattı, 23 Mayıs 1933 yasası<sup>906</sup>.

Hükümet, tarımsal üretimi arttırmak ve üretilen ürünlerin pazarlara ulaşarak ekonomik bir değer oluşturması için ulaşım ağırlıklı iki önemli yol izlemiştir.

1 – Üreticilerin ürünlerini ticaret ve ihracat bölgelerini ulaştırmaları için demiryolları ve yollar yapmak

2 – Elde edilen ürüne kıyasla daha hafif vergiler alınması, tarım kredisinin açılması, yeni üretim yöntemlerinin tanıtılması, aşar vergisinin kaldırılmasıyla birlikte çiftçiye koruma sağlanması<sup>907</sup>.

Bu programın birinci kısmının hayata geçirilmesi için, demiryolları ağırlıklı bir ulaşım ağı oluşturmak için çalışmalar yapmıştır. Yapımına başlanan Kütahya – Balıkesir ve Ankara – Kayseri – Sivas, hatları iktisadî anlamda önemli hatlardır. Tarım bölgesi olan Sivas’ı batıya bağlayan Ankara – Sivas hattı ve Samsun limanı ile Doğu Anadolu’nun ürünlerine kolay bir pazar alanı sağlayan Samsun – Sivas Hattı tarımsal

<sup>904</sup> Milliyet Gazetesi, 27 Nisan 1933, s.1.

<sup>905</sup> The New York Times, 7 November 1931.

<sup>906</sup> O. Conker, *Les Chemins de Fer en Turquie et La Politique Ferroviaire Turque...*, s.115.

<sup>907</sup> O. Conker, *Les Chemins de Fer en Turquie et La Politique Ferroviaire Turque...*, s.131.

ürünlerin pazarlanmasına imkan tanıyacaktı. Aynı şekilde, Ulukışla – Kayseri Hattı’nın, Doğu Anadolu’nun ürünlerinin Mersin limanından Akdeniz’e açılmasında büyük önemi vardır. Bu programın ikinci kısmının uygulanması için, tarım kredisinin artırılması ve süresinin uzatılması, köylülere toprak dağıtılması, Türkiye Ziraat Bankasının yeniden yapılandırılması gibi konuları ilgilendiren kanunlar yürürlüğe konulmuştur. Aşar vergisi kaldırılmış, tarım kredi kooperatiflerinin sayısı artırılmıştır. Devlet Demiryolları İdaresi, özel tarifeleriyle, Türkiye tarımının gelişmesine katkıda bulunmaya çalışılmıştır<sup>908</sup>.

Anadolu topraklarında saklı bulunan servetlerin ortaya çıkarılması için demiryolları önemli bir iktisadî araç olarak düşünülmüştür.<sup>909</sup> Demiryolları politikası, yeraltı kaynaklarına ulaşarak ekonomiye kazandırılmasını da hedeflemiştir. Türkiye’de demiryolu hizmeti bulunmayan bölgelerde endüstri kurulup gelişemeyeceği düşünülmüştür<sup>910</sup>. “Kömür” ve “Bakır” hatları olarak popüler bir şekilde isimlendirilen<sup>911</sup> önemli kömür yataklarının bulunduğu Ereğli’ye uzanan Irmak – Filyos hattı ve bakır yataklarının bulunduğu Ergani’ye uzanan Fevzipaşa – Diyarbakir hattı bu servetlerin ülke ekonomisine kazandırılması için yapılmıştır<sup>912</sup>. Bu anlamda yer altı kaynaklarının elde edilmesi noktasında, “Kömüre ulaşmak”, “bakıra ulaşmak”, “demire ulaşmak” şeklinde sloganlaştırılmıştır. Kömürü ulaşılarak sanayi için gerekli enerji kaynağı yaratılacak, bakır ve demire ulaşılarak sanayi için hammadde sağlanmış olacaktı<sup>913</sup>. Bunun yanında bu hatlarla Anadolu’da bulunan orman bölgelerine ulaşarak orman ürünlerinin ekonomiye kazandırılması da amaçlanmıştır<sup>914</sup>.

#### 1.2.1.5.4. Sosyo – Kültürel Hedefler

Ulaştırma politikasının bir ülkenin askeri siyasi ve ekonomik yapısı üzerinde etkisi tartışılmaz bir gerçektir. Bunun yanında sosyal ve kültürel çalışmalar ve gelişmelerde iyi bir ulaştırma sisteminden güç almaktadır<sup>915</sup>. Cumhuriyetin kurulduğu

<sup>908</sup> O. Conker, *Les Chemins de Fer en Turquie et La Politique Ferroviaire Turque...*, s.132.

<sup>909</sup> *The New York Times*, 11 August 1929.

<sup>910</sup> O. Conker, *Les Chemins de Fer en Turquie et La Politique Ferroviaire Turque...*, s.115.

<sup>911</sup> *The New York Times*, 1 December 1935.

<sup>912</sup> O. Conker, *Les Chemins de Fer en Turquie et La Politique Ferroviaire Turque...*, s.115.

<sup>913</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)...*, s.53.

<sup>914</sup> *The New York Times*, 11 August 1929.

<sup>915</sup> Şahir Kozikoğlu, “Ulaştırma Politikasının Esas Faktörleri”, *Demiryollar Dergisi*, C.22, S. 272 – 274, Haziran – Temmuz 1948, s.42.

yıllarda ulaşım alanındaki büyük eksiklik, bölgeler ve vilayetler arasında sosyal ve kültürel anlamda büyük bir ayrımın ortaya çıkmasına sebebiyet vermişti. Demiryolları hatlarının ülkenin her noktasına özellikle Doğu Anadolu bölgesine ulaşarak sosyal ve kültürel anlamda ortaya çıkan boşluğu doldurmak amaçlanmıştır<sup>916</sup>. Erzurum – Sivas hattı ile ilgili dönemin basınında çıkan bir yazıda bu anlamda şu ifade edilmektedir:

“Şarkın bu uzak bölgesine demiryolu çelik kolunu uzatmıştı. Demiryolunun sade tecim ve endüstri bakımından ehemmiyeti yoktur. Belki büyük denizlerden medeniyetin bütün bilgilerini, en uzak yerlere bir nehir gibi akıtmak ve yaymak itibarıyla ayrı ve büyük bir kıymeti vardır.”<sup>917</sup>

Ulaştırma sistemleri ülkenin nüfus hareketlerini ve çeşitli nüfus kitleleri arasındaki ilişkileri çoğaltmak ve nüfus dağılımını tayin etmek suretiyle sosyal kaynaşmayı artırmaktadır. Cumhuriyet idarecileri demiryolları ile “içtimaî vahdet” prensibiyle ülkede sosyal ve kültürel anlamda bir birliktelik sağlamayı hedeflemişlerdir<sup>918</sup>. Bu hedefe, dönemin bayındırlık bakanlarından Ali Çetinkaya, Fevzipaşa – Diyarbakır hattının açılışında “İçtimaî bakımdan dahi vatandaşlarımızın birbirileri ile kaynaşmaları millî birlik ve kültürü temin edecek en mühim bir âmidir”<sup>919</sup> diyerek vurgu yapmıştır. Bu bağlamda demiryolları, toplumu bir nüfus yığını olmaktan çıkarıp bir millet kütlesi haline getiren önemli etkenlerden biri olarak kabul edilmiştir<sup>920</sup>.

Demiryolu politikası sosyal birlikteliğinin yanında kültürel ve asrî bir milletin yaratılması ve yaşatılması cephesinden de önem taşımaktaydı<sup>921</sup>. Zaten cumhuriyet idarecileri demiryolu politikalarını anlattıkları zaman “Türkiye’nin asrî medenî dünyanın bir uzantısı”<sup>922</sup> olduğu vurgusunu yapmaktaydılar. Demiryolunun Diyarbakır’a ulaşmasıyla ilgili çıkan bir haberde, demiryolu ile şehre yeniliklerin geleceği vurgulanıyordu:

<sup>916</sup> Şükrü Koçak, “Ulaştırma Politikamız”, *Demiryollar Dergisi*, C.21, S. 266, Aralık 1947, s.3.

<sup>917</sup> Mümtaz Faik, “Finansal Kronik – Erzurum – Sivas Hattı” *Tan Gazetesi*, 15 İkinci Teşrin 1935, s.10

<sup>918</sup> Niyazi Hüsnü, “Cumhuriyet Münakaleciliğinin Millî Cemiyetleşmedeki Rolü”, *Ülkü Halkevi Mecmuası*, C.2, S.9, Birinci Teşrin 1933, s.241.

<sup>919</sup> *Tan Gazetesi*, 23 İkinci Teşrin 1935.; *Ayın Tarihi*, No.24, I. Kânun 1935, s.36.; *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım)*, Y.2, S. 7, Birinci Kânun 1935, s.49.; *Demiryollar Dergisi*, C. 11, S. 130, İlk Kânun 1935. s.512.

<sup>920</sup> *Son Telgraf Gazetesi*, 8 Şubat 1938, s.2

<sup>921</sup> H. Yakup, “Demiryollarımızın (İktisadî) İnkişafında (Su) Meselesi”, *Demiryollar Dergisi*, C.9, S.106. Birinci Kânun 1933, s.721.

<sup>922</sup> *The New York Times*, 1 December 1935.



“...Surun taştan kolları arasında sıkışıp kalmış bulunan ve eski zihniyetin körletici çemberi içinde her çeşit yenilikten mahrum bırakılan Diyarbekir, 12 yıl gibi kısa bir zamanda özlü bir varlık göstermiştir. Demiryolu bu dinamik kalkınmada yeni bir hız ve dirilik verecektir.”<sup>923</sup>

Demiryolları ülkenin çağdaşlaşmasının noktasında bir lokomotif görevi görecek<sup>924</sup>. Demiryolları ile bütün bölgelere bilgi gidecek, halkın kültür seviyesi yükselecek ve böylece sosyo – kültürel gelişme sağlanacaktı<sup>925</sup>. M. Kemal Paşa bu anlamda 11 Kasım 1935’de TBMM’nin 5. Dönemini açarken “*Demiryolları bir ülkeyi medeniyet ve refah nurları ile aydınlatan kutsal bir meşaledir. Cumhuriyetin ilk senelerinden beri, dikkatle, ısrarla üzerinde durduğumuz demiryolları inşaat siyaseti hedeflerine ulaşmak için, durmadan başarı ile tatbik olunmaktadır...*”<sup>926</sup> diyerek demiryolu politikasının medeniyet ve refah hedefleri başta olmak üzere öngörülen amaçlara doğru yol aldığını vurgulamıştır.

### 1.2.2. Karayolu Politikası

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

Cumhuriyet devrinde yapılan karayolu çalışmalarını iki kısımda inceleyebiliriz.

1. Kazmalı çalışma devri,
2. Makinalı çalışma devri<sup>927</sup>

1923 – 1938 yılları arasında daha ziyade kazmalı çalışmayla yol yapımına girişildiği bir dönemdir. “*Önümüzdekilere yetişmek için bir hayli hızlı yürümeye mecburuz. Ancak, süratli yürümek için de, iyi yollara ihtiyaç vardır. Ayaklarımız henüz yarı çamurlu yollar üzerinde yürümektedir. İşte hedefimiz; evvela iyi yollar; sonra*

<sup>923</sup> Tan Gazetesi, 24 İkinci Teşrin 1935, s.7

<sup>924</sup> M. İlhan, *Türkiye’de Demiryolları ve Demiryolları Politikası...*, s.79

<sup>925</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)...*, s.55.

<sup>926</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, D.V., İ.1, C.20, T.B.M.M. Matbaası, Ankara, 1937, s.6.

<sup>927</sup> N. Berksan, *Yol Davamız Nerede?...*, s.59.

*sürekli yürümek ve böylece milletlerarası büyük yarışmada layık olduğumuz safta yerimizi almak”* İşte bu düşünceden hareket eden Cumhuriyet yöneticileri daha 1923’ten başlamak üzere ulaştırma sorununu çözmek için çalışmalar yapmışlardır<sup>928</sup>.

Cumhuriyetin ilk yıllarında dönemin en etkin ulaşım aracı olarak görülen demiryolları ile ulaşım sorununu çözmek hedeflenmiştir. Karayollarının yolcu ve yük taşımacılığında masraflı bir ulaşım sistemi olması ve motorlu araçların yaygınlaşmaması nedeniyle karayolu çalışmalarına ağırlık verilmemiştir<sup>929</sup>.

Cumhuriyetin ilanından II. Dünya Savaşı sonrasına kadar ulaşım politikası içerisinde demiryolu yapımı birinci sırada yer almış, karayolları daha çok demiryollarını destekleyecek, bütünleyecek bir ulaşım sistemi olarak görülmüştür. Ekonomik güçlükler ve kaynakların demiryolu yapımına aktarılmasıyla zorunlu yollar dışında karayolu inşasına fazlaca önem verilememiştir. Milli Mücadele yıllarında çıkartılan yol vergisi uygulaması sürdürülerek karayolu çalışmaları için kaynak sağlanmaya çalışılmışsa da ülkenin içinde bulunduğu ekonomik güçlükler nedeniyle toplanan paralar başka işlere harcanmıştır. Karayolu çalışmalarının son derece ilkel koşullarda kazma kürekle sürütülmesi, makine kullanılmaması, yol işlerinde ilerleme kaydedilememesine neden olmuştur. Bakım işlerine önem verilmediğinden çoğu zaman yapılan yollar kısa sürede geçilmez hale gelmiştir. Belirli bir program dahilinde, ülkeyi baştan başa saran, her mevsim geçit veren bir karayolu ağı oluşturmaya yönelik çalışma yapılmamıştır. Yol yapım ve bakım işleri yerel yöneticilere bırakılmıştır. Yapılan yolların teknik bakımdan yönetimi ile ilgilenmekle yükümlü olan Nâfia Vekâleti ülke genelinde iyi bir teşkilata sahip olmadığından yapılan yol işlerinin önceliği ve gerekliliği üzerinde yeterince durmamıştır<sup>930</sup>.

Cumhuriyetin ilk yıllarında yapılan yolların başarısı valilerin kişisel ilgi, çaba ve enerjilerine bağlı kalmıştır. Ülkenin iç bütünlüğünün sağlanmasında birinci derecede önemli araç olarak kabul edilen yolların yapımı konusunda valiler hükümetler tarafından teşvik edilmeye çalışılmıştır<sup>931</sup>.

<sup>928</sup> E. Gürgözel, *Cumhuriyet Döneminde Karayollarındaki Gelişmeler (1923-1938)*..., s.49.

<sup>929</sup> N. Özdemir, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası (1923 – 1960)*..., s.45.

<sup>930</sup> L. Şen, *Türkiye’de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci* ..., s.70.

<sup>931</sup> N. Özdemir, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası (1923 – 1960)*..., s.46.

### 1.2.2.1. 1923 Umur-u Nâfia Programı'nda Karayolları

1923 yılında yayınlanan Türkiye Devleti Nâfia Vekâleti'nin Umur-u Nâfia Programında yer almıştır. Demiryolu ve karayollarında bir işbölümü öngörülmüştür. Demiryolları, büyük merkezler arasında hızlı ve uzun mesafe ticaret ilişkilerinin kurulmasının aracı olarak görülmekteydi<sup>932</sup>.

Programın karayolları ile ilgili kısmında yer alan şose yollarının lüzum ve ehemmiyeti ile yol şebekesi bölümünde, şose yollarının ekonomik fonksiyonu üzerinde durularak, demiryolu ve nehir ulaşımından daha zorunlu olduğu belirtilmiştir<sup>933</sup>. Karayolları ağının en ücra köylere kadar genişletilerek tarımsal fazlalığın sanayi bölgelerine ulaştırılması en önemli sorun olarak ele alınmıştır<sup>934</sup>.

Programda şoseler köy ve şehir arasındaki bütünleşmenin kurulması gereği şu şekilde vurgulanmıştır:

*“Kırlar imar, köyler ihya edilmez ise şehirlerde sefalet başgösterir, iktisat ulemasından “Scmit’in dediği gibi herhangi bir millet için en mühim ticaret, şehir ile köyler arasında yapılandır. İşte bu boşluğu dolduracak vasıta şose yollardır.”*<sup>935</sup>

Model olarak da Avrupa'nın gelişmiş ülkelerindeki yol programları gösterilmiştir<sup>936</sup>. Yol ve uygarlık kavramının aynı bağlamda alındığı programda, Türkiye'nin o günlerde ihtiyaç duyduğu yolun uzunluğu 25.361 kilometre olarak saptanmıştır. Bu miktarda yolun inşaatı ve tamiri için o günün koşullarında 156 milyon lira gerektiği vurgulanmıştır. Programa göre, yapılacak yolların idaresi, alet masrafı ve tamiri için % 25'lik bir ilave ile 10 yıl içerisinde, her yıl 19,5 milyonluk tahsilatın yollara ayrılması gerekmektedir. Yol sorunun Avrupalı devletler tarafından nasıl çözüldüğü anlatılırken ülkemizde yol için ayrılacak paranın bazıları tarafından çok görülmemesi istenmiştir. Fransa yarım asır önce devlet ve il yollarına 11 milyar Frank, İngiltere 1892 yılında 8.5 milyon sterlin, 1912 yılında ise 15.5 milyon sterlin para yatırmışken, bizde de 19.5 milyon liranın yollara ayrılmasının büyütülmesinin yersizliğini belirtmiştir. Bunlar vurgulanırken, Türkiye'de ne bir Amerika ne de bir İngiltere kadar mükemmel yolların yapılmasının istenmediği fakat yağmur yağdıktan

<sup>932</sup> İ. Tekeli, S. İlkin, “1923 Tarihli “Umur-u Nafia Programı” ...,s.1656.

<sup>933</sup> Türkiye Devleti Nâfia Vekâleti, Umur-u Nâfia Programı, Dersaadet 1339, s.9.

<sup>934</sup> F. Alkan, Yeni Türkiye Devletinin Bayındırlık Politikası..., s.115.

<sup>935</sup> Türkiye Devleti Nâfia Vekâleti, Umur-u Nâfia Programı, Dersaadet 1339, s.9.

<sup>936</sup> F. Alkan, Yeni Türkiye Devletinin Bayındırlık Politikası..., s.115.

sonra çamurdan kaybolmayan, işleyişin aksamadığı yolların inşaatının şart olduğu yazılmıştır<sup>937</sup>.

Programın ilerleyen bölümlerinde yol sorunun teknik, inşaat ve kaynak yaratma konuları ele alınmıştır. Ülkede askeri amaçla yapılan yollar dışında, ticaret ve seyahat edilecek yol olmadığı, bu amaçla yolların ihtiyaca göre yapılmasının zorunlu olduğu ifade edilmiştir. Yolların tamiri ve inşaatının bir merkez tarafından yürütülerek yapılması ve merkez içinde eleman yetiştiren okulların bir an evvel açılması gerekliliği vurgulanmıştır. Ayrıca yolların devlet ve il yolları olarak ikiye ayrılmasının bütçeden kayıplara yol açtığını böyle bir uygulamanın çağdaş olmadığına altı çizilmiştir<sup>938</sup>.

Programda karayolları ile ilgili bölümün en ilginç yanlarından biri, yolların özel sermaye tarafından inşaatının dile getirilmiş olmasıdır. Özel girişimin Amerika, Kanada ve Avustralya’da yol yapımındaki başarısı anlatılmıştır. Fakat ülkemizde bu girişimci sınıfın yokluğu dikkat çektiğinden bir de yabancı sermayenin Osmanlı Devleti’nde ki olumsuzlukları yaşandığından, ülkenin alt yapısının ancak devlet tarafından yapılabileceği ifade edilmiştir<sup>939</sup>.

Son bölümde yol mükellefiyetinin angarya şeklinde az bir ücretle başta çiftçiler olmak üzere ülkedeki insanlara zorunlu kılınmasının yanlış uygulamalara yol açtığı belirtilmiştir. Bu işlerde çalışan çiftçilerin isteksiz ve gayesiz çalışacağından verimin düşeceği, maliyetin artacağı, yapılan yolunda güzel olmayacağı anlatılmıştır. Bunun yerine devletin sadece yol yapımında çalıştırmak amacıyla bir işçi taburu oluşturması istenmiştir<sup>940</sup>.

#### 1.2.2.2. Yol Mükellefiyeti Kânunu

Cumhuriyetin ilk yıllarında karayolu faaliyetlerinde karşılaşılan en önemli sorun finansman temini olmuştur. Cumhuriyetin ilânından sonra da yürürlükte kalan Tarik Bedel-i Nakdisi Kânunu yeterli değildi. Çünkü istenilen vergi toplanamadığı gibi, toplanan vergiler başka işlere harcanmaktaydı. Bu anlamda yeni yol yapılamıyor ancak

<sup>937</sup> *Türkiye Devleti Nâfia Vekâleti, Umur-u Nâfia Programı, Dersaadet 1339, s.10.*

<sup>938</sup> *Türkiye Devleti Nâfia Vekâleti, Umur-u Nâfia Programı, Dersaadet 1339, s.10.*

<sup>939</sup> F. Alkan, *Yeni Türkiye Devletinin Bayındırlık Politikası...*, s.116.

<sup>940</sup> *Türkiye Devleti Nâfia Vekâleti, Umur-u Nâfia Programı, Dersaadet 1339, s.11.*

tamirat yapılabilirdi. Cumhuriyetin ilk yıllarında yol yapılamamasının bir başka sebebi ise yeterli araç ve gereç ile yeterli teknik elemanın bulunmamasıydı<sup>941</sup>.

Bu bakımdan Tarik Bedel-i Nakdisi Kânunu'nda aksayan yönlerinin düzeltilmesi amacıyla Cumhuriyet'in ilanından sonra çalışmalar başlamıştır. 23 Ekim 1924 tarihinde hükümet, meclise sunduğu mazbatada, 22 Şubat 1921 tarihli Tarik Vergisi Kanununun 5. Maddesinde değişiklik yapılmasını istemiştir. Gerekçe olarak da, Aydın Livası'nda tarik bedellerinin toplanmasından sonra İhtiyar Heyeti'nin kesintileri gösterilmiştir. Tartışmalar sonucunda maddenin Nafia Encümeni'nce tetkik edilmesine karar verilmiştir<sup>942</sup>.

Encümene havale edilen bu maddeden başka, Kângırı Milletvekili Talat Bey, Dersim Milletvekili Feridun Bey, İzmit Milletvekili İbrahim Bey'in verdiği, Tarik Mükellefiyeti kanununda turuk-u umumiyede ve hususiyede çalışma yaparak bedel ödenmesi konusundaki kanun teklifi ile Dahiliye ve Nafia Encümenlerinin müşterek mazbatasını 5 Ocak 1925 tarihinde Mecliste tartışmaya açılmıştır<sup>943</sup>. Yapılan görüşmeler uzun sürdüğü için kânunun görüşülmesi Çarşamba gününe yani 7 Ocak 1925 tarihine kalmıştır. O günde yapılan görüşmelerde ancak 17. Maddeye kadar ilerleme sağlanmıştır<sup>944</sup>.

12 Ocak 1925 tarihinde devam edilmiştir. Mecliste yapılan tartışmalarda göze çarpan ve karşı çıkılan hususların başında 17. ve 18. maddelerde yer alan mükellefiyetten kaçanların cezası konusu ilk sırayı almıştır. Maddede kaçaklara Ceza Kanunun 102. Maddesinin uygulanması hükmü yer almıştır. Kanun taslağının görüşülmesi Encümene giden iki madde yüzünden bitirilememiştir<sup>945</sup>.

Nihayet 19 Ocak 1925 tarihinde başlayan Meclis görüşmeleri sonucunda kanun, 159 milletvekilinin katıldığı oylamada 103 kabul, 49 red oyu ile yürürlüğe girmiştir<sup>946</sup>. Böylece 542 sayılı Yol Mükellefiyeti Kânunu (Yol Vergisi Kânunu) ile bedeni yükümlülük usulü getirilmiştir<sup>947</sup>.

<sup>941</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)*..., s.55.

<sup>942</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, D.II., İ.46, C.9, T.B.M.M. Matbaası, 1975, s.37 – 38.

<sup>943</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, D.II., İ.32, C.12, T.B.M.M. Matbaası, 1975, s.3.

<sup>944</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, D.II., İ.33, C.12, T.B.M.M. Matbaası, 1975, s.32 – 51.

<sup>945</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, D.II., İ.35, C.12, T.B.M.M. Matbaası, 1975, s.108 – 119.

<sup>946</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, D.II., İ.37, C.12, T.B.M.M. Matbaası, 1975, s.185 – 186.

<sup>947</sup> 19 Kânunisani 1341 (1925) tarih ve 542 Numaralı Yol Mükellefiyeti Kânunu için bkz. *Düstur, Üçüncü Tertip*, C.6, Başvekâlet Matbaası, 1934, s.69 – 72.

1921 tarihli Tarik Mükellefiyet Nakdiyesi kanuna son verilmiş, il yollarının yapılmasına yeni koşullar getirilmiştir. Fakat yol yapımında finansman yaratılmamıştır. Aşağıda kanunun bazı maddeleri şunlardır:

Türkiye’de oturmakta olan bütün erkekler, 18 yaşından 60 yaşına kadar yol yükümlülüğüne tabidir. Ancak sakatlığı tespit edilen fakirlerle bütün öğrenciler ve silah altındaki ordu ve jandarma erleri ve hayatta altı evladı olanlar bu yükümlülüğün dışındadır.

Yol yükümlülüğü senede altı günden az ve on iki günden çok olmamak üzere, İl Genel Meclislerince her yıl belirlenecek süre zarfında, ortalama işgücüne sahip bir işçinin görebileceği işten ibarettir.

Yol yükümlülüğü, esasen il yollarına ait bulunmaktadır. Şu kadar ki, İl Genel Meclislerinin gösterecekleri önceliğe dayanarak, yükümlüler, devlet yollarına ait bazı inşaatta da, yükümlülük süresi içinde çalıştırılabilir. Ve bunun karşılığı olacak ödenek, Nâfia bütçesinden Özel İdarelere aktarılır.

Yol yükümlülüğüne tabi olan kişilerin bu bedeni yükümlülükleri bulunduğu il sınırları içindeki oturma çevresinin en çok 8 saat uzağındaki yollarda çalışması ile sınırlıdır.

Yapılmakta olan il yollarına 8 saat uzakta bulunan köylerde oturanlar, genel Meclislerin kararı ile bucak yollarında çalıştırılabilir.

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.

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

Yükümlülüklerini bedenlen yerine getirecekler, 3. maddede belirtildiği üzere, genel Meclislerce belirlenecek iş zamanlarında, yol mühendislerinin istekleri üzerine o yerdeki idari makamlar tarafından görevlendirdikleri yerlere gönderilir.

Bedeni yükümlülüğü yerine getirmek için gelenler 2. Maddeye uymak zorundadır.

Yol yükümlülüğü, genel bütçe veya İl Özel Bütçelerinden maaş veya ödenek alan, bütün memurlar ve diğer çalışanlara da teşmil edilip 6. Maddede açıklandığı üzere, taksit zamanlarına rastlayan aylarda, maaşlarından kesilmesi suretiyle, para ile karşılanmış olur.

Para ile yerine getirilme halinde, bu bedel, Tahsili Emval Kanununa göre alınır.

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

Bedeni yükümlülüğünü yerine getirmekten kaçan veya sakatlık gösterenler veya günlük süre bitmeden çalışmayı bırakanlar, mühendisin o yerin idari makamına yazılı başvurusu üzerine zorla ve gerekiyorsa jandarma gözetiminde çalıştırılırlar.

Nâfia Vekâleti her ilde bir silindir bulundurmak zorundadır<sup>948</sup>.

Tarik Bedel-i Nakdisi Kanunu'nun aksine, bedelden önce bedeni yükümlülük yani devletçe gösterilen yol ve köprü yapımında çalışma öngörülmüştür. Bu yükümlülük özellikle vilayet yollarının yapımı için benimsenmiş, acilen yapımı zorunlu görülen yol ve köprülerin inşası gibi bazı durumlarda devlet yolları için de bedeni çalışma yükümlülüğü mümkün kılınmıştır<sup>949</sup>.

Yol mükellefiyeti kânuna göre, Türkiye'de oturan 18 – 60 yaş bütün erkekler yol yükümlülüğüne tabi tutulmuş, ancak sakatlığı tespit edilen fakirler, öğrenciler, askerler ve altı çocuğu olanlar muaf olmuştur. Yol yükümlülüğü yılda 6 – 12 gün olarak, ortalama işgücüne sahip bir kişinin görebileceği iş şeklinde tespit edilmiş, bedeni yükümlülük kişinin bulunduğu il sınırları içinde oturma çevresinin, en çok sekiz saat uzaklığındaki yollarda çalışması ile sınırlandırılmıştır. Ancak yapılmakta olan il yollarına sekiz saatten uzak bulunan köylerde oturanların il genel meclislerinin kararıyla bucak yollarında da çalıştırılabilmesi öngörülmüştür<sup>950</sup>. Çalışma süresini her yıl vilayetlerin belirlemesi, isteyen vergiyi para olarak da ödeyebilmesi benimsenmiştir. Yükümlülüklerini para ile yerine getirmek isteyenler için, İl Genel Meclislerince her yıl o bölgenin ortalama işçi gündeliğinden az olmamak üzere belirlenecek bedeli,

<sup>948</sup> T.B.M.M. Kavanin Mecmuası, 1336 – 1339, C.3, Başvekâlet Matbaası, Ankara, 1943, s.39 – 41.

<sup>949</sup> N. M. Yücel, *Bayındırlık Bakanlığı Tarihi ...*, s.52.

<sup>950</sup> N. Özdemir, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası (1923 – 1960)...*, s.48.

yükümlülük günlerine göre genel meclislerce tespit edilen aylarda, iki taksitte ödemeleri kararlaştırılmıştır. Bedelden çok bedeni yükümlülük esasına dayanan bu uygulama ile yol yapımında makine kullanımı henüz yaygınlaşmadığı, hala kazma kürekle yol çalışmaları sürdürüldüğü için ihtiyaç duyulan işçi sıkıntısı aşılmaya çalışılmıştır. Para kadar önemli olan kol gücünün bedeni yükümlülük uygulaması ile sağlanması ve yol yapımında çalıştırılacak amele için devlet hazinesinden ayrıca para çıkışının önüne geçilmesi hedeflenmiştir. Böylece karayolu çalışmalarının önündeki en önemli engel olan finansman meselesi çözülmek istenmiştir<sup>951</sup>.

Yol Mükellefiyeti Kanunu ile zengin – fakir aynı oranda vergi ödemekle yükümlü tutulmuştur. Parası olan zengin ve orta sınıf hiç zorlanmadan vergisini nakdi olarak ödeyip çalışma yükümlülüğünden kurtulurken, köylüler, işçiler ve şehirlerde oturan sabit gelirli vatandaşlar, yani geniş halk kitleleri için yol vergisini ödemek kolay olmamıştır<sup>952</sup>. Bu anlamda “*Yol Mükellefiyeti Kanunu*” daha çok “*Mükellefiyeti Bedeniye Kanunu*” olarak anılmıştır. Çünkü hazırlanan kanunun öngördüğü “*Nakdi Bedeli*” ödeyebileceklerin sayısı bu dönemde çok az olduğu için, Anadolu halkının çoğunluğu yükümlülüklerini yollarda çalışarak yerine getirmişlerdir<sup>953</sup>.

Örneğin bir köylü ailesinde yol vergisi vermek zorunda olan üç kişi varsa vergilerini ödeyebilmeleri için iki dana veya bir inek satmak zorunda olduklarından vergi daha çok bedenen çalışarak ödenmiştir<sup>954</sup>. Devlet vatandaşlarına angarya yükümlülüğü getirdiğinden yol vergisi Türk devrim süreciyle benimsenen çağdaş vergi sistemine ters düştüğü için adaletsiz bir uygulama olarak değerlendirilmiştir<sup>955</sup>.

Yol Mükellefiyeti Kanununda yer alan ve Nâfia Vekâleti’nin yol çalışmalarında kullanılmak üzere her vilayette bir adet silindir bulundurmak zorunluluğu getirmesi karayolu çalışmalarında ülkenin içinde bulunduğu şartları çok çarpıcı bir şekilde ortaya koymuştur. O günün koşullarında yol yapımı için kullanımı

<sup>951</sup> N. M. Yücel, *Bayındırlık Bakanlığı Tarihi ...*, s.53.

<sup>952</sup> N. Özdemir, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası (1923 – 1960)*..., s.48.

<sup>953</sup> M. Ören, *Cumhuriyet Döneminde Yol Vergisi Kanunu ve Uygulaması*..., s.39.

<sup>954</sup> İlhan Tekeli, Selim İlkin, “Türkiye’de Demiryolu Öncelikli Ulaşım Politikasından Karayolları Öncelikli Ulaşım Politikasına Geçiş (1923 – 1957)” *Cumhuriyetin Harcı Modernitenin Altı Yapısı Oluşurken*, C.3, İ.B.Ü Yayınları, İstanbul, 2004. s.390.

<sup>955</sup> Osman Akandere, *Milli Şef Dönemi*, İz Yayıncılık, İstanbul, 1988, s.188.



öngörülen en önemli iş makinesi silindir olup, bunun dahi temininde güçlük çekilmiştir<sup>956</sup>.

Kanunla, vilayet yollarının inşa ve tamirine başlanmışsa da devletin 1926 yılından itibaren giriştiği büyük imar hamleleri ve özellikle demiryolu inşa politikasının izlenmesiyle; devlet yollarının inşa ve tamirine genel bütçeden gereği kadar ödenek ayırlamamıştır. Bunun sonucu olarak dengesiz bir karayolu yapım durumu ortaya çıkmış, 1927 yılında yeniden düzenlemeye gidilmiştir<sup>957</sup>.

1924 yılında tekerlekli araçların kullanıldığı yol miktarı 10.000 kilometre olarak tahmin edilmektedir. 1928 yılının Mayıs aya kadar hükümet 1089 kilometrelik yeni karayolu yapmıştı ve 2096 kilometrelik karayolunu da inşa işleri devam etmekteydi. Yapılan bu yolların 822 kilometresi yüksek kalitede şose yollardır<sup>958</sup>.

### 1.2.2.3. Devlet ve Vilayet Yollarının Tevhidi Hakkında Kânun

Genel ve yerel ihtiyaçlar bakımından büyük önem taşıyan devlet yollarının ödenek sıkıntısından dolayı bakımsız kalması üzerine, 22 Haziran 1927 tarihinde 1131 numaralı Devlet ve Vilayet Yollarının Tevhidi Hakkında Kânun çıkartılmıştır<sup>959</sup>.

Bu kânunla; devlet yolları ve vilayet yolları şeklindeki tasnif kaldırılmış ve her iki yolunda yapım, bakım ve onarımları ile il özel idareleri görevlendirilmiştir. Hükümetler demiryolu politikasına öncelik vererek kaynaklar demiryolu yapımına aktarıldığından karayolu çalışmaları vilayetlere bırakılmıştır<sup>960</sup>.

Önemli köprülerin yapım ve onarımı ile yol yapımı için gereken silindir gibi bazı teknik araçların satın alınması ve bakımları, bunları kullanacak makinistlerin eğitilmesi gibi işlerin Nâfia Vekâleti'nin yapılması benimsenmiştir. Ayrıca gerekirse, devletçe özel önem verilen ve acele olarak yapılması gereken bazı yollar için Nâfia Vekâleti bütçesinden il özel idarelerine yardım yapılabilmesi mümkün kılınmıştır<sup>961</sup>.

<sup>956</sup> N. M. Yücel, *Bayındırlık Bakanlığı Tarihi ...*, s.53.

<sup>957</sup> N. Özdemir, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası (1923 – 1960)*..., s.50.

<sup>958</sup> Çağla Keyder, *Dünya Ekonomisi İçinde Türkiye (1923 – 1929)*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1993, s.41.

<sup>959</sup> 22 Haziran 1927 tarih ve 1131 Devlet ve Vilâyet Yollarının Tevhidi Hakkında Kânunu için bkz. *Düstur, Üçüncü Tertip, C.8*, Devlet Matbaası, Ankara, 1946, s.945 – 946.

<sup>960</sup> N. M. Yücel, *Bayındırlık Bakanlığı Tarihi ...*, s.61.

<sup>961</sup> N. Özdemir, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası (1923 – 1960)*..., s.50.

Vilayetlerin genel meclislerince 1929 mali yılından başlamak üzere beş yıllık yol programlarının hazırlanması ve bunların merkezde Nâfia ve Dâhiliye Vekâletleriyle onaylanarak uygulamaya konulması öngörülmüştür<sup>962</sup>.

Bu düzenleme sonucunda karayolu yapım ve bakım çalışmalarının vilayetlerce yürütülmesiyle demiryolu çalışmalarının bütçedeki ağırlığı daha da artmış ve ülkede geniş çapta karayolu yapım faaliyetleri tamamen durmuştur. Ancak, zamanla devlet yollarını içeren şebekeyi ayakta tutmanın vilayetlerin teknik ve idari açıdan gücünü aşan bir iş olduğu görülmüştür. Vilayetlerin hazırladıkları programların takip ve yapılacak yolların standartlarının tespit edilememesi gibi nedenlerle ilden ile farklılık gösteren yollar arasında bir uyum söz konusu olmamıştır. Görülen en büyük eksiklik ise validen valiye çalışmaların yönünün değişmesi olmuştur<sup>963</sup>.

1927 ve 1928 yıllarında iki yıl süren bir uygulama sonunda, bu kanunun da yetersiz olduğu, bütçeden ayrılan ödenek ve toplanan yol vergisinin hem birinci, hem de ikinci sınıf yolların ve köprülerin yapımına yetmediği ortaya çıkınca, yol yasası yeniden değiştirilmiştir<sup>964</sup>.

1 Mayıs 1928 tarihinde çıkarılan 1230 numaralı “1230 sayılı 22 Haziran 1927 tarih ve 1130 numaralı Maarif Vergisi Kanununa Bazı Mevat Tezyiline Dair Kânun”<sup>965</sup> ile yol mükelleflerinin İl Genel Meclisleri’nin kararı ile eğitim işlerinde çalıştırılabilecekleri hükmü getirilmiştir.

Yapılan çalışmalarla ülkede ihtiyaçları karşılayan bir yol ağı meydana getirilemeyeceği görülmüş, yeniden düzenlemeye gidilmesi zorunluluğu duyularak tekrar devlet ve vilayet yolları ayrımı yapılmıştır<sup>966</sup>.

#### 1.2.2.4. Şose ve Köprüler Kanunu

Karayolu çalışmalarıyla ilgili 1925 ve 1927 tarihlerinde yapılan düzenlemelerin yeterli olamadığı görülünce, Yol Mükellefiyeti Kânunu’nu da içerecek şekilde yeni bir yol kanununa ihtiyaç duyulmuştur<sup>967</sup>.

<sup>962</sup> R. Akgül, *Yol Mükellefiyeti Kanunları ve Uygulamaları...*, s.84.

<sup>963</sup> L. Şen, *Türkiye’de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci ...*, s.72.

<sup>964</sup> B.B.K.G.M, *Cumhuriyetin 50. Yılında Karayollarımız...*, s.73.

<sup>965</sup> 22 Haziran 1927 tarih ve 1130 Numaralı Maarif Vergisi Kânununa Bazı Mevat Tezyiline Dair Kânun için bkz. *Düstur, Üçüncü Tertip, C.9*, Devlet Matbaası, Ankara, 1948, s.172 – 173.

<sup>966</sup> L. Şen, *Türkiye’de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci ...*, s.72.

Meclis'te Nafia Vekâleti bütçesi görüşmeleri sırasında 22 Nisan 1928'de karayollarının durumu hakkında açıklamalar yapan Nafia Vekili Behiç Bey, yolların inşası ve vilayetlerde nasıl paylaştırılacağı konusunda bir kanun taslağı hazırlandığını, bu kanunla yeni bir teşkilat yapısının meydana getirileceğini belirtmiştir. Nafia Vekili ayrıca 1927 senesinde 880 kilometre uzunluğunda şose yol yapılıp, 1039 kilometrelik şose yolunda tamir edildiğini vurgulamıştır. Aynı şekilde 1927 yılında, 742 köprü ile 2431 menfez (delik, yarık) yeniden yapılmış, 756 köprü ile 255 menfez tamir edilmişti. Behiç Bey'in açıklamalarına göre, 1928 yılında bütçe görüşmelerinin yapıldığı tarihe kadar 1648 kilometre yol ile 3268 adet köprü ve menfez yeniden yapılmıştır. Aynı tarihe itibariyle tamir edilen yolun uzunluğu 1172, tamir edilen köprülerin adedi 1666'dır<sup>968</sup>.

1928 yılı içerisinde yapılan yollar ve köprüler için, Genel Bütçeden ve İl Özel İdarelerinin bütçelerinden toplam 8.004.025 liralık bir harcama yapılmıştır. İller içerisinde en çok harcamayı 706.105 lira ile Ankara yapmıştır. Ankara'yı 603.490 lira ile Balıkesir, 570.679 lira ile İstanbul takip etmiştir<sup>969</sup>.

Başvekil İsmet Paşa, 8 Kasım 1928 tarihinde TBMM'de Hükümet Programının nasıl uygulanacağı hakkında yaptığı konuşmada yapılan yasal düzenlemelere rağmen karayollarında ilerleme sağlanamamasının sebebini yol vergisinin toplanamamasına ve toplananın da iyi harcanamamasına bağlamıştır. İsmet Paşa konuşmasında;

*“...Size 1926 yılı yol faaliyetinin kati hesabını hikâye edeceğim. İki milyon yol mükellefi yazılmış, 8 milyon liralık para ile 280.000 vatandaş kendileri çalışarak borçlarını ödemişlerdir. Yapılan işlerin müfredatı önümdedir.”*

*Bu rakamları dikkatle tahlil ettim. Bir defa 13 milyon 6000 nüfusun 18'den 60'a çıkan mükellefi 2 milyondan fazladır. Sonra 7 milyonluk para ve 280.000 ameale 2 milyar mükellefi doldurmaz. Demek ki yol kanunundan verimlilik alamıyoruz. Pek kaçırıyoruz... Demek ki yol kanunun gelirini tam almak, yol işlerini şimendifer gibi hususi görüşmeler, mülahazalarla sarsılmayan sağlam fenni esaslara bağlamak, fen*

<sup>967</sup> N. Özdemir, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası (1923 – 1960)*..., s.52.

<sup>968</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, D.III., İ.64, C.3, T.B.M.M. Matbaası, Ankara, 1975, s.218 – 219.

<sup>969</sup> F. Alkan, *Yeni Türkiye Devletinin Bayındırlık Politikası*..., s.120.

*memuru ve mühendis şikâyetlerine son vermek lazımdır.”*<sup>970</sup> sözleriyle yapılması gerekenleri de açıklamıştır.

Devlet yollarının yapımında gerekli ilerlemenin sağlanamaması ve bakımsız kaldıkları görülünce buna çare olarak yapılan çalışmalar sonucunda 2 Haziran 1929 tarihinde<sup>971</sup> 1525 sayılı *Şose ve Köprüler Kânunu*<sup>972</sup> kabul edilmiştir.

Bu kânunla devlet ve il yollarının birleştirilmesi uygulamasına son verilerek eski sisteme dönmüştür. Yapılacak yolların finansmanı da vatandaşların ödeyeceği vergiler oluşturmıştır. Alınacak olan yol vergisinin varisi, vilâyet yolları için vilâyet özel idare bütçelerinde, kalan yarısı da Nafia Vekaleti’nin bütçesinde ki yol ve köprüler bölümüne aktarılacaktır. Bu kanunda da vergisini ödemeyenler için, bedenen çalışma mecburiyeti getirilmiştir. Bunlardan başka kanun tartışılırken “*geçit parası*” adı altında ek bir verginin gerekliliğini Nâfia Vekili Recep Bey vurgulamıştır. Kanun mazbatasında ise, yükümlülerin sayısı bütün erkek nüfusun %33’ünü oluşturduğunu yani 2.765.000 kişi olduğu belirtilmektedir. Yine aynı mazbatada bu oranın Almanya’da % 56, Danimarka’da % 52, Fransa’da % 57, Japonya’da % 51, Amerika’da % 55 olduğu vurgulanmaktadır. Türkiye’deki yükümlülerin 8 lira ile çarpılması ile de sağlanan gelir 22.120.000 olarak hesaplanmıştır<sup>973</sup>.

Türkiye’de kapsamlı karayolu faaliyetleri kabul edilen bu kânun ile başlamıştır. Kanunla devlet ve vilayet yollarının birleştirilmesine dair uygulamadan vazgeçilmiş ve eski sisteme dönmüştür<sup>974</sup>.

Yollar; devlet yolları ve vilayet yolları olmak üzere ikiye ayrılarak birbirini tamamlayan bir yol ağı hedeflenmiş, devlet yollarının ismi **milli şose** olmuştur. Kanuna göre, Türkiye Cumhuriyeti’ndeki bütün şoseler ile köprülerin yapım, onarım ve korunmasına ait görevlerin düzenlenmesi ve yürütülmesi Nâfia Vekâleti’ne bırakılmıştır.

Devletçe mühim görülen şoselerin genel istikametlerinin, ekonomik ve askeri görüşlere uygun olarak ilgili makamlarca tespit edilmesi kararlaştırılmıştır. Büyük köprüler

<sup>970</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, D.III., İ.3, C.5, T.B.M.M. Matbaası, Ankara, 1975, s.27 – 28.

<sup>971</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, D.III., İ.75, C.12, T.B.M.M. Matbaası, Ankara, 1975, s.249 – 257.

<sup>972</sup> 2 Haziran 1929 Tarih 1525 numaralı Şose ve Köprüler Kânunu için bkz. *Düstur, Üçüncü Tertip, C.10*, Başvekâlet Matbaası, Ankara, 1934, s.1827 – 1834.

<sup>973</sup> 10 Nisan 1929 Tarihli ve 1/431 Numaralı Şose ve Köprüler Hakkında Kânun layihası ve Nâfia Dahiliye ve Bütçe Encümenleri Mazbataları için bkz. *TBMM Zabıt Ceridesi*, D.III., İ.75, C.12, Sıra No: 233, T.B.M.M. Matbaası, Ankara, 1975 s.1 – 25.

<sup>974</sup> N. Özdemir, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası (1923 – 1960)*..., s.52.

ve milli şoselerin Nâfia Vekâleti'nin teklifi üzerine İcra Vekilleri Heyeti'nce tayin edilecek sıraya göre yaptırılması öngörülmüştür. Milli şoselerin genel bütçeden, vilayet yollarının ise vilayet özel idarelerinden ödenek alması benimsenmiştir.

Yol yapımı için gereken finansmanın ise halktan toplanacak yol vergisiyle sağlanmasına devam edilmesi öngörülmüştür. Ancak yol yükümlülüğünde düzenleme yapılarak 18 – 60 yaş erkeklerin yılda on gün bedenen çalışması ya da bunun nakdi karşılığı 8 lira vergi ödemesi tespit edilmiştir. Ayrıca vilayetlere, genel meclislerce yapılması kararlaştırılan yeni yollar için yükümlülüğün iki gün, yol parasının da üç lira daha artırılması yetkisi verilmiştir.

Toplanan verginin % 50 si doğrudan doğruya Nâfia Vekâleti'ne, % 30'u vilayet yollarına, % 20'si ise vilayet özel idarelerine vergi toplama harcaması olarak bırakılmıştır. Köy yollarının ise Köy Kanunu gereğince köylülerin yapması benimsenmiştir. Ayrıca hayatta altı çocuğu olanların yol yükümlülüğünden muaf tutulması uygulamasına devam edilmiştir. Bu uygulamanın dolaylı olarak ülkede nüfus artışını sağlayacağı da düşünülmüştür.

Yol yapım ve bakım çalışmalarında en önemli vazgeçilemeyen araç silindir olduğu için Yol Mükellefiyeti Kanunu'nda olduğu gibi bu kanunda da vilayetlerin silindir ihtiyacını devletin karşılayacağı belirtilmiştir<sup>975</sup>.

Şose ve Köprüler Kanunu'na dayanılarak 5 Haziran 1930 tarihinde çıkartılan 1688 numaralı kanunla<sup>976</sup> Nâfia Vekâleti, daha sonraki yıllarda devam edecek yol ve köprü inşaatları için TBMM'den 1930 yılı başından 1942 yılı sonuna kadar vilayetlerden alacağı yol vergisine karşılık 60.000.000 liraya kadar harcama yetkisi almıştır<sup>977</sup>.

Bu kânunun çıkarılmasından sonra 3954 km. karayolunun 45 milyon lira harcanarak yapılması planlanmıştır<sup>978</sup>. Şose ve Köprüler Kanunu'nun uygulanmaya başladığı ilk yıllarda olumlu etkiler ortaya çıkmıştır. Ancak finansman kaynaklarının

<sup>975</sup> *Düstur, Üçüncü Tertip, C.10*, Başvekâlet Matbaası, Ankara, 1934, s.1827 – 1834.; *TBMM Zabıt Ceridesi*, D.III., İ.75, C.12, Sıra No: 233, T.B.M.M. Matbaası, Ankara, 1975, s.1 – 25.

<sup>976</sup> 5 Haziran 1930 Tarih 1688 numaralı Yapılacak Köprüler ve Şoseler için Nâfia Vekâletince Taahhüt icrasına Dair Kânun için bkz. *Düstur, Üçüncü Tertip, C.11.(Devamı)*, Başvekâlet Müdevvenat Matbaası, Ankara, 1930, s.1607.

<sup>977</sup> 29 Nisan 1930 Tarihli İnşa Olunacak Şose ve Köprüler Taaahütadının gelecek seneye sirayeti hakkında 1/638 Numaralı Kanun Layihası ve Nâfia ve Bütçe Encümeni Mazbataları için bkz. *TBMM Zabıt Ceridesi*, D.III., İ.70, C.20, Sıra No: 86, T.B.M.M. Matbaası, Ankara, 1975, s.1 – 4.

<sup>978</sup> B.B.K.G.M, *Cumhuriyetin 50. Yılında Karayollarımız...*, s.37.

yetersizliği nedeniyle istenilen gelişme kaydedilememiştir<sup>979</sup>. 1929 Dünya Ekonomik Krizi vilayetlerin yol çalışmalarını olumsuz etkilemiş, halkın vergiyi ödeme gücünde düşüş yaşanmıştır<sup>980</sup>. Toplanan vergiler de çoğu zaman karayollarından başka işlere harcanmıştır. Ekonomik buhranın etkilerinin artmasıyla halkın durumu gözönüne alınarak, 25 Temmuz 1931 tarihinde<sup>981</sup> kabul edilen 1882 numaralı kânunla<sup>982</sup> özel idarelerin lehine değiştirilmiştir. Yol vergisi 4 liraya ve 4 lira karşılığındaki çalışma süresi 6 güne indirilmiştir<sup>983</sup>. Nâfia Vekâleti'nin payı % 50'den % 15'e indirilmiş, kalan % 85 ise özel idarelere intikal ettirilmiştir<sup>984</sup>.

Şose ve Köprüler Kanunu'nun bazı maddelerinin yapılan bu değişiklikte yol vergisinin çeşitli bölgelerde değişik oranlarda tahsil edilmesi de etkili olmuştur<sup>985</sup>. Yasa tartışılırken 25 Temmuz 1931 günü TBMM'de yapılan tartışmalarda Samsun Milletvekili Etem Bey şunu söylemiştir:

*“İşitiyoruz ki, öteden beri yol mükellefleri çok sıkıntılıdır. Bunu tahrif etmek lazımdır. Yol Kanunu, nakten edayi mükellefiyet etmek isteyenlere 8 lira vermeyi, bedenen ifayi hizmet edenlere de 10 gün çalışmayı tahmil ediyordu. Meclisi umumiler tuttular, hakkımız vardır diye 8 lirayı, 11 veya 10 liraya çıkardılar. Bir kanun kabul ettik. Maarif açıklamalarını temin etmek için ameli mükellefiyeye üç gün zammettik. Mükellefiyeti naktiye miktarını 14,15 liraya çıkardık. Bundan anlaşılıyor ki, yol mükellefiyeti 8 lirada kalmadı, iki misle çıktı. Bu suretle vergi ağırlaştı. Hasırlı, hangi taraftan bakılırsa bakılsın bu vergi fena bir hal arz ediyor.”*<sup>986</sup>

Fakat il özel idareleri geçmiş yıllarda olduğu gibi bu vergiyi eğitim, sağlık gibi başka alanlarda kullanınca, düşünülen yol inşaat programı büyük ölçüde sekteye uğratmıştır<sup>987</sup>.

<sup>979</sup> Memduh Yaşa, “Ulaştırma”, *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi 1923 – 1978*, Akbank Kültür Yayını, İstanbul, 1980, s.273.

<sup>980</sup> İ. Ergün, *Türkiye'nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü...*, s.75.

<sup>981</sup> 21 Temmuz 1931 Tarihli Şose ve Köprüler Kanununun Bazı Maddelerinin Tadili Hakkında 1/155 Numaralı Kanun Layihası ve Nâfia ve Dahiliye Encümeni Mazbataları için bkz. *TBMM Zabıt Ceridesi*, D.IV., İ.35, C.3, Sıra No:89. T.B.M.M. Matbaası, Ankara, 1931, s.1 – 7.

<sup>982</sup> 25 Temmuz 1931 Tarih 1882 Numaralı 1525 Numaralı Şose ve Köprüler Kanununun Bazı Maddelerinin Tadili Hakkında Kânun için bkz. bkz. *Düstur, Üçüncü Tertip, C.12.*, Başvekâlet Müdevvenat Matbaası, Ankara, 1931, s.1086 – 1087.

<sup>983</sup> S. Barda, *Münakale Ekonomisi...*, s. 154.

<sup>984</sup> N. Berksan, *Yol Davamız Nerede?*..., s.279.

<sup>985</sup> M. Ören, *Cumhuriyet Döneminde Yol Vergisi Kanunu ve Uygulaması...*, s.46.

<sup>986</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, D.IV., İ.35, C.3, T.B.M.M. Matbaası, Ankara, 1931, s.382 – 383.

<sup>987</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)...*, s.57.

### 1.2.2.5. Karayolları'na Ağırlık Verilmeye Başlanması

Demiryolları ağırlıklı bir politika ekseninde hareket eden karayolları inşa programı içerisinde 1923 – 1933 döneminde ancak 2200 km.'yi bulan bir yol yapılmıştır<sup>988</sup>. Halbuki ülkenin karayoluna olan ihtiyacı çok fazlaydı<sup>989</sup>.

1931 yılında toplanan Birinci Ziraat Kongresi'nde oluşturulan kurullarından biri olan *Yollar ve Tarifeler Encümeni* hazırlanmış olduğu raporda, ülkenin karayollarının kötü vaziyeti hakkında atıfta bulunarak alınabilecek tedbirler hakkında şu görüşler ileri sürülmüştür:

“1 – Memleketimizin yol ihtiyacı büyüktür. Köyleri nahiye ve kasabalara, kasabaları birbirine ve ana yollara bağlamak suretiyle memleketimizin yol şebekesini itmam ve bu surette millî pazarımızın vahdetini ve tamamîyetini temin etmek en büyük hedeflerimizden biridir.

2 – Bu hedefe sür'atle varabilmek için planlı bir yol siyaseti takibi temennilerin başında gelmektedir. Yol inşaatında modern teknikin icabı ihmal edildiği için bu uğurda sarfolunan paralardan azamî randıman elde edilememektedir. Bir sene yapılan yol daha o sene zarfında tamire muhtaç bir hale gelmekte ve çok kere tamamen bozulmaktadır.

Bu netice gösteriyor ki, yol inşaatında tatbik olunagelen münakasa ve ihale usulleri faydalı neticeler verememekte ve milli servetimizin israf ve hebasına müncer olmaktadır.

Bu itibarla:

a – İhtiyaçı koruyamadığı, senelerin verdiği tecrübelerle anlaşılan bu günkü yol ihale ve münakasa usullerimizin esaslı surette ve bu uğurda sarfolunan paraların israfına mani olacak bir şekilde yeniden tesisini,

b – Memleketimizde ihmal ettiğimiz tamirâtı mütemadiye işlerinin yol mefhumunun lâzımı gayri mütefariki olduğunu bilerek inşaat faaliyetine müvazi bir tarzda tanzim ve inkişafını,

c – Yolların bugünkü yol inşaat teknikine uygun olmaması neticesi olarak vaktinden evvel bozulmasından, köprülerin yıkılmasından hulâsa yol işlerine yatırılan millî servetlerin israf edilmesinden mütevellit neticelerin bir cürüm telâkki edilmesini ve

<sup>988</sup> İ. Ergün, *Türkiye'nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü...*, s.75.

<sup>989</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)...*, s.57.

*mes'ullerin muhakkak bulunarak ceza kanununa ilâve edilecek hususî maddelerle şiddetle ve sür'atle cezalandırılmalarını ...*"<sup>990</sup>

Hükümet, 1929 ekonomik buhranını aşmak için çeşitli yollar aramıştır. Bunlardan birisi de Mayıs 1930'da hazırlanan İktisat Programı'dır. 66 maddelik programın 6 maddesi ulaşım politikalarına yöneliktir. Programın 5. maddesinde, “*Her nevi yollar, millî iktisadın ilk umumi ve müşterek vasıtalarıdır.*” denmektedir. 7. maddede, “*Yollar, bilhassa şimendifer istasyonlarına ve limanlara götüren istikametlerde iktisadi inkişafın mübrem damarlarıdır. Araba ve otomobil nakliyatına müsait olan bir yol şebekesi, bilhassa yayvan bir ziraat sahası olan memleketlerde istihsale veya hususi istihsali kuvvetlendirmeye başlıca vasıta sürat ve semeresini gösteren vasıta addedilmelidir.*” şeklinde bir ifade kullanılarak, “yol davası”nın hükümetçe sadece demiryolundan ibaret değil, bir bütün olarak algılandığının ve bu bütünlükte karayolunun da vazgeçilmez olduğunun altı çizilmiştir<sup>991</sup>.

Gerçekten de 1935'ten sonra hükümetin bu konuda kararlı adımlar attığını görmekteyiz. Şubat 1936'da karayolları konusunda bir taslak program hazırlayan hükümet<sup>992</sup>, karayolu üzerinde seyreden araç sayısını artırma düşüncesi ile petrol ve türevlerinin ucuzlamasına yönelik, 3263 numaralı “*Dahili İstihlâk Vergisi kânununa müzeyyel 2448 numaralı kânunun tadiline dair kanun*”<sup>993</sup> ve 3264 numaralı “*Gümrük tarife kânununu değiştiren 2255 sayılı kânuna bağlı cetvelin 695/B,C pozisyonlarında yazılı resimlerin inidrilmesi hakkında kânun*”<sup>994</sup> larını çıkarmıştır<sup>995</sup>.

Ayrıca hükümet, artan kazalara karşı da önlem almaya çalışmış ve buna yönelik bir kanun tasarısı hazırlamıştır. Gerekçede 1934'te 154, 1935'te 685, 1936'da da 979 kazanın meydana geldiği belirtilmiştir. Proje hükümlerine göre yayalar ve vasıtalar, bu kanunda yazılı esaslara, belediye sınırları içinde belediyelerin, belediye sınırları dışında da vilayetlerce yapılacak talimatnamelere göre hareket etmekle

<sup>990</sup> 1931 Birinci Ziraat Kongresi İhtisas Raporları, Milli İktisad ve Tasarruf Cemiyeti, Ankara, 1931, s.2489 – 2490.

<sup>991</sup> E. As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları...*, s.157 – 158.

<sup>992</sup> *Ulus Gazetesi*, 26 Şubat 1936, s.1.

<sup>993</sup> 14 Haziran 1937 Tarih 3263 Numaralı Dahili İstihlâk Vergisi kânununa müzeyyel 2448 numaralı kânunun tadiline dair kânun için bkz. *Düstur, Üçüncü Tertip*, C.18, Başvekâlet Devlet Matbaası, 1937, s.1418.

<sup>994</sup> 14 Haziran 1937 Tarih 3264 Numaralı Gümrük tarife kânununu değiştiren 2255 sayılı kânuna bağlı cetvelin 695/B,C pozisyonlarında yazılı resimlerin inidrilmesi hakkında kânun için bkz. *Düstur, Üçüncü Tertip*, C.18, Başvekâlet Devlet Matbaası, 1937, s.1418 – 1419.

<sup>995</sup> *Ulus Gazetesi*, 25 Haziran 1937, s.1.



mükellef olacaklardı. Yollarda viraj, meyil, yolun genişliği – darlığı göz önünde tutularak nakil vasıtalarının azami süratleri, belediye sınırları içindeki yollar için belediyelerce, belediye sınırları dışındaki yollarda illerce tespit edilecekti. Ceza verilmesini gerektirecek suçlulara verilecek cezalar, eğer suç il merkez sınırları içinde olmuşsa il merkezi belediye encümenince, ilçe sınırları içinde olmuşsa ilçe merkez belediye encümenince ve 486, 1608, 2575 numaralı kanunlara göre verilecekti. Belediyeler cezaları 3 kata kadar artırabilecekti<sup>996</sup>.

Diğer taraftan, cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren yol politikası denince ilk akla gelen demiryolu politikasının yanında, bir karayolu politikasının da olması gerektiği, demiryolu konusunda gerçekten önemli atılımların gerçekleştirildiği ama artık karayollarının da hakkının verilmesinin şart olduğunu belirten görüşler, otuzlu yılların ikinci yarısından itibaren hem basında yer almaya, hem de bizzat yönetici kesim tarafından dillendirilmeye başlanmıştır<sup>997</sup>.

Türkiye’de, 1937 yılından itibaren, karayolu çalışmalarına ağırlık verilmesi zorunluluğu kendiliğinden ortaya çıkmıştır. Motorlu taşıtların sayısında yaşanan artış ve demiryolu politikasının başarıyla yürütülmesiyle ana hatların büyük oranda yapımı demiryollarını sahillere, limanlara bağlayacak karayollarının yapımını gündeme getirmiştir. TBMM görüşmelerinde Hükümetin bir karayolu politikası olmadığı ve karayollarının utanılacak durumda olduğuna yoğunlaşan bazı milletvekilleri Karayollarında neler yapılabilir? Konusunda görüşlerini ifade etmeye başlamışlardır<sup>998</sup>. Eskişehir milletvekili Emin Sazak:

*“Yol parası diye alırız, tenise sarf ederiz, yol parası alırız valinin otomobiline, valinin konağına sarf ederiz... Parayı aldığımız vakit, adı neyse oraya sarf etmek lazımdır. Bu Büyük Millet Meclis’e ve muvaffakiyetli Hükümete yakışır mı? Yol parası diye al, tenis oyununa sarfet, bu olmaz...”*<sup>999</sup> sözleriyle yol yükümlülüğü kapsamında toplanan verginin gereksiz işlere harcandığına dikkat çekmiştir. Sazak, hükümetin karayolları konusundaki programsızlığını eleştirerek, ihtiyaç duyulan karayollarının yapımı için iki seçenek olduğunu belirterek şunları söylemiştir:

<sup>996</sup> E. As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları...*, s.160.

<sup>997</sup> E. As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları...*, s.158.

<sup>998</sup> N. Özdemir, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası (1923 – 1960)...*, s.70.

<sup>999</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, D.V., İ.65, C.18, T.B.M.M. Matbaası, Ankara, 1937, s.264.

“Bunun iki çaresi var: Ne kadar yol yapılacaksa, kaç senede ikmal edilecekse, diğer sanayi işlerinde yaptığımız programlar gibi bunu da programlaştırırız ve yahud arkadaşlar, vatan da sizin, millet de sizin, yol da sizin, biz yol paranızı aldık amma yedik içtik kusura bakmayın, geleceksin toprağı bedava kazacaksın, taşını bedava çekeceksin... Nâfia Vekaleti de bir silindir ve fen memuru gönderecektir. Bu işi yapacaktır diye yol seferberliği yaparak, çoluk çocuk, kadın erkek toplanıp bu işi yapacağız ve yahud bulunursa her şeyi düşünen muvaffakiyetli Maliye Vekilimiz bu yol işine de senede 10 milyon lira tahsis ediverirse o vakit Nâfia vekilimiz de bunu program dahilinde muntazaman yapar. Bendenizce bu yapılmayacaktır. Bunu yapmadığımız gibi bu yol işi Hazreti Adem'e kalacak demektir.”<sup>1000</sup>

Gümüşhane milletvekili Durak Sakarya da: “...şehirlerimizde kasabalarımıza halk yol parası veriyor. Halkın verdiği bu paralar... şuraya buraya sarf ediliyor. Hepimiz iyi biliriz ki, şehirlerimiz baştan aşağı çamur içindedir. Bazılarında şose, cadde hatta patika bile yoktur. Ankara ve İstanbul 'da belediye ile muhasebe-i hususiye birleştirilmiş bu para almıyor, belki iyi yolunda sarf ediliyor. Fakat uzak memleketlerimizde, kasabalarımızda, şehirlerimizde bu paralar yerine sarfedilmiyor gibi geliyor bendenize. Ben çok temenni ediyorum ki zayıf olan belediyelerimize yardım etmek ve artık kasabalarımızda halkı çamurdan, gölden, sudan kurtarmak için verilen bu paraların belediyelere devredilmesi... lazımdır.”<sup>1001</sup> Sözleriyle karayolu yapımında en önemli finansman kaynağı olan yol vergisi gelirlerinin başka işlere harcanmaması ve yol paralarını belediyelere devredip halkın ihtiyaçlarının karşılanması yönündeki görüşlerini açıklamıştır<sup>1002</sup>.

Karayolu konusundaki eleştirilerin haklılığı karşısında Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya ise şunları söylemiştir.

“...tıpkı şimendifer siyasetinde olduğu gibi muntazam program dahilinde hareket etmemiz ve bu programa esaslı olarak başlanması lazım gelecektir, bugünkü ihtiyacı karşılamak için, vilayetlerin yaptıkları yolları şu veya bu suretle yapıyoruz farzetmekliğimiz yanlıştır...Hakikaten yol meselesi nazarı dikkate alınması lazım olan

<sup>1000</sup> Eskişehir Milletvekili Emin Sazak'ın Nâfia Bütçesi sırasında yapmış olduğu konuşmanın tamamım için bkz. Emin Sazak, (Yay. Haz. Himmet Kayhan), *Meclis Konuşmaları 1920 – 1950*, Tolkun Yayınları, Ankara, 2007, s.217 – 219.

<sup>1001</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, D.V., İ.65, C.18, T.B.M.M. Matbaası, Ankara, 1937, s.265.

<sup>1002</sup> N. Özdemir, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası (1923 – 1960)*..., s.71.

mühim bir mesele haline gelmiştir.. ”<sup>1003</sup> diyerek ülkenin karayolu ihtiyacı dikkate alınarak yol vergisi gelirlerinin karayollarına harcanması ve demiryolu politikasında olduğu gibi düzenli bir program dahilinde hareket edilip hemen çalışmalara başlanması gerekliliğini belirtmiştir.

Bu anlamda 1937 yılında kurulan Celal Bayar Hükümeti’nin programında karayollarına geniş yer verilmiş, özellikle “*demiryollarını destekleyecek şekilde yapılacak karayollarının ülkenin gelişimine katkıda bulunacağı*” vurgulanmıştır. Bu dönemde yol faaliyetlerinin önem kazanmasının bir nedeni de Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgesi’nde çıkan bazı isyan hareketleridir. 21 Mart 1938’de Genelkurmay Başkanlığı’nın yayınlamış olduğu, “*Dersim olayları sebebiyle bölgede acilen yol, köprü yapılmasının ve Pülümür – Nazımiye yolunun toprak tesviyesi halinde yeniden açılmasının gerekliliği*”ni belirten emir, yolun askeri ve siyasi açıdan da ne kadar önemli olduğunu gösteren etkileyici bir örnektir<sup>1004</sup>.

Falih Rıfki Atay, Ulus’taki makalesinde, “...1914’te demiryolsuz memleket ne ise bugün motorlu vasıtaların kolaylıkla işleyebileceği yolları olmayan memleket o haldedir. Yalnız turizm bakımından değil, millî müdafaa ve her türlü nakliyat bakımından karayolu, bazı ahvalde, rayın dahi yerini tutamayacağı vazifeler görüyor...” demiş ve tıpkı demiryolu politikasında olduğu gibi bir yol politikası belirlemek gerektiğini vurgulamıştır. Atay ayrıca bugüne kadar yol davasının ihmal edilmediğini, bunun yapılan harcamalardan anlaşılabileceğini, demiryolu konusunda belli bir aşama kaydettiğimizi, sıranın karayoluna geldiğini de eklemektedir<sup>1005</sup>.

Yine Falih Rıfki Atay bir başka makalesinde, ülkenin gereksinim duyduğu yol şebekesinin ancak yıllara bölünmüş bir yol programı oluşturarak, ayrıntılı ve titiz bir plân ve rasyonel bir çalışma sistemi kurarak gerçekleşeceğini belirterek, Avrupa ülkelerinin bu yöntemle yol konusunda başarıya ulaştıklarını vurgulamıştır. Türkiye’nin tüm yollarını aynı vasıflarda inşa kalkışmanın çok masraflı, hatta imkânsız denecek bir iş olacağını, trafiği nispeten az olan ve mahalli ihtiyaçları tatmin etmekte bulunan kısa yollarla, ülkenin genel bağlantısını sağlayan ve büyük şehirleri birbirine bağlayan uzunluktaki yolları bir tutmanın doğru olmayacağını da eklemiş, şöyle bir tasnifi salık

<sup>1003</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, D.V., İ.65, C.18, T.B.M.M. Matbaası, Ankara, 1937, s.268 – 269.

<sup>1004</sup> E. As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları...*, s.156. ayrıca bkz. Suat Akgül, *Yakın Tarihimizde Dersim İsyanları ve Gerçekler*, İstanbul, 1992, s.153.

<sup>1005</sup> Falih Rıfki Atay “Yeni Bir Yol”, *Ulus Gazetesi*, 28 Eylül 1937, s.1.

vermiştir:

- 1- Millî şoseler,
- 2- Birinci derece il yolları,
- 3- İkinci derece il yolları<sup>1006</sup>.

Hükümet kanadına gelince, bu konuda Çetinkaya bir açıklamasında, *“Demiryollarını beslemek amacıyla otomobilden azami surette yararlanmak göz önünde tutulmaktadır. Bu amaçla demiryolu idaresine bağlı motorlu araçları işletecek teşekküllerin inkişafına yardım edilmektedir. Özel teşebbüslere fazla külfetli gelen ahvalde devlet, umumi menafî temin maksadıyla büyük fedakârlıkları üzerine almaktadır...”* derken, hem bu konuya verdikleri önemi belirtmekte, hem de bir süre sonra, 5 Mayıs 1937 tarihinde 3163 sayılı kanunla gerçekleştirilecek olan, *“Trabzon-İran yolu üzerinde otobüs, kamyon ve otomobil işletme”* projesine atıfta bulunmaktadır<sup>1007</sup>.

1937'deki meclis açış konuşmasında Atatürk, *“ Demiryolu hatlarımızı iç sahalara bağlayacak hatların bir an evvel millî ekonomik kalkınmaya azami hizmetini temin edecek olan karayolu inşaatı, önümüzdeki devrelerde teksif ve bir plânla tevzi edilmek lazımdır.”*<sup>1008</sup> Sözleriyle demiryollarını destekleyecek karayollarının yapımına bundan sonra ağırlık verileceğini vurgulamıştır. Başbakan Celal Bayar, 1937 hükümet programında karayolu konusuna özel bir önem vereceklerini söylemiş, bunun için 100 km. kadar bir kısmı kalmış olan 652 km.lik İran transit yolunun, ülkede başlanmış ve başlanacak asfalt yolların geçit vermeyen nehirler veya büyük sular üzerinde inşasına veya onarımına gerek duyulan köprülerin ve diğer karayollarının bir inşa plânını vücuda getireceklerini, bunu bütçe olanakları oranında gerçekleştirmeye çalışacaklarını, bunun için de şose ve köprüler kanununda bazı değişiklikler yapmayı plânladıklarını belirtmiştir<sup>1009</sup>.

<sup>1006</sup> Falih Rıfkı Atay “Yol Politikamızın Esasları neler Olabilir?”, *Ulus Gazetesi*, 19 Şontışrin 1938, s.1.

<sup>1007</sup> E. As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları...*, s.159.

<sup>1008</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, D.V., İ.1, C.20, T.B.M.M. Matbaası, Ankara, 1937, s.6.

<sup>1009</sup> *Ulus Gazetesi*, 9 Kasım 1937, s.5.

### 1.2.3. Denizyolu Politikası

Bir ülkenin denize kıyısının olması, kıyılarının uzunluğu, açık denizlerde limanlarının olması ve deniz mahsullerinden faydalanması, ekonomik gelişimine doğrudan etkili olmaktadır<sup>1010</sup>. Deniz ulaşım sistemi, liman ve iskeleler arasındaki eşya ve yolcu taşıma işidir. Demiryolları ve karayolları milli ulaşım ağını oluştururken, denizyolu uluslararası ticarete önemli rol oynar. Avrupa'nın kapitalist sanayisi, kıtalararası hammadde naklinde deniz ulaşımını kullanmış, tüketim merkezlerinin ve pazarların birbirine bağlanmasında, deniz ulaşımından faydalanmayı bilmiştir<sup>1011</sup>.

Türkiye'nin, Avrupa'nın en uzun kıyı şeridinde sahip olan ülkeleri arasında yer alması ve Akdeniz gibi okyanuslara bağlanan bir denize kıyısı olmasına rağmen, deniz ulaşımında gösterdiği gelişme yeterli bir noktaya ulaşmamıştır<sup>1012</sup>. Cumhuriyetin ilk yıllarında, Osmanlı'dan kalan deniz ulaşım alt yapı tesisleri yetersiz durumdaydı. Zonguldak, Derince, İzmit ve İstanbul'da az sayıda yanaşma yeri ve birkaç ufak mendirek bulunmaktaydı. Bunların geliştirilmesi ve onarımı için ilk düzenlemeye 1924 yılında Samsun İskelesi ile başlanmıştır. Böylece, Cumhuriyet döneminin ilk liman iskelesi Samsun'da hizmete girmiştir<sup>1013</sup>.

Hükümet, Samsun Limanı'nın düzenleme çalışmaları ile birlikte Osmanlı Seyrû Sefain İdaresi'ni 4 Nisan 1925 tarihli ve 597 sayılı kanunla<sup>1014</sup> Müdüriyeti Umumiye haline dönüştürmüş ve yeniden teşkilatlandırmıştır. Böylece, kuruluş bir devlet teşekkülü haline dönüştürülmüştür<sup>1015</sup>.

Lozan Antlaşması ile elde edilen kabotaj hakkı, 19 Nisan 1926'da 815 sayılı kânun<sup>1016</sup> ile kullanılmıştır. Kabotaj hakkı ile Türk karasularında gemi işletme hakkı

<sup>1010</sup> Murat İlhan, *Türkiye'de Demiryolları ve Demiryolları Politikası (1923 – 1950)*, Ankara, 2004. (Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.) s.59.

<sup>1011</sup> Haluk Cillov, *Türkiye Ekonomisi*, İ.Ü. İktisat Fakültesi Yayınları, No.266, İstanbul, 1970, s.340 – 341.

<sup>1012</sup> Hamit Sadi Selen, *Türkiye Coğrafyası'nın Ana Hatları*, A.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, No.42 – 24, Ankara, 1954, s.152.

<sup>1013</sup> Besim Darkot, *Türkiye İktisadî Coğrafyası*, İ.Ü. İktisat Fakültesi Yayınları, No.80, İstanbul, 1955, s.170 – 171.

<sup>1014</sup> 4 Nisan 1341 (1925) tarih ve 597 numaralı Seyrisefain Müdüriyeti Umumiyesinin Sureti İdaresine Dair Kânun için bkz. *Düstur, Üçüncü Tertip, C.6*, Başvekalet Matbaası, Ankara, 1934, s.186 – 187.

<sup>1015</sup> Mete Tuncay, *Türkiye Cumhuriyeti'nde Tek Parti Yönetimi'nin Kurulması 1923 – 1931*, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul, 2005, s.199.

<sup>1016</sup> 19 Nisan 1926 tarih ve 815 numaralı Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (kabotaj) ve Limanlarla Kara Suları Dahilinde İcrayı San'at ve Ticaret Hakkında Kânun için bkz. *Düstur, Üçüncü Tertip, C.7* Devlet Matbaası, Ankara, 1944, s.759 – 760.

Türklerin eline geçmiş ve ticaret filosunun toplam tonajı 34.902 tona çıkarılmıştır<sup>1017</sup>. Yabancı ülkelere ait gemilerin yük ve yolcu taşıma hakkı, Türkiye'deki limanlar ile kendi ülkelerindeki limanlar arasında olacaktı. Kabotaj Kanunu'nun Lozan Antlaşması'nda elde edilmesinden üç yıl sonra kabul edilmesinin temel nedeni, Türkiye'nin gerekli alt yapı ve tesislerinin bulunmamasıydı. Bu üç yıllık sürede, günümüzde de kullanılmakta olan liman, depo gibi tesisler hazırlanmış ve deniz ulaşım sistemi, kabotaj hakkının kullanımına imkan verecek seviyeye getirilmiştir<sup>1018</sup>.

Türkiye'nin deniz ulaşımı alanında devlete ait gemilerle yaptığı nakliye işlerine özel teşebbüs ve şirketlere ait gemiler de girerek, devletle rekabet etmeye başlamışlardır<sup>1019</sup>.

9 Temmuz 1932'de çıkarılan 2068 sayılı kânunla<sup>1020</sup> Türk limanları arasında düzenli posta seferleri yaparak yolcu, hayvan, eşya taşımacılığı devlet tekeline alınmış, özel sektöre şilepçilik, özel tertibatlı hayvan nakli, liman içi, körfez içi taşımacılık ve devletin düzenli gemi işletmediği limanlar arasındaki taşımacılık bırakılmıştır<sup>1021</sup>. Ancak devletin bu işi kamu hizmeti olarak görmesi ve kâr amacı gütmemesi, özel şirketlerin devletin karşısında tutunamamasına neden olmuştur.

Bunun üzerine, 29 Mayıs 1933 tarihinde çıkarılan 2239 sayılı “*Denizyolları İşletme kânunu*” ile deniz yollarına ilişkin uygulamalara yeni bir düzenleme getirilmiştir<sup>1022</sup>. Kânunla, özel şirketlere limanlar arasında yük taşıma izni verilirken, yolcu taşıma hakkını devlet elinde bulunduracaktı. Bir anonim şirket kurulacak ve bu şirketin Denizyolları İşletme Müdürlüğü ile birlikte çalışma hakkı olacaktı. Bunun üzerine Vapurculuk Anonim Şirketi kuruldu, Ancak şirket 1935'te dağılmıştır<sup>1023</sup>.

27 Aralık 1938 tarih ve 3295 sayılı kânunla Denizbank kurulmuş<sup>1024</sup> ve banka 1939'da, Devlet Denizyolları Genel Müdürlüğü'ne devredilmiştir<sup>1025</sup>. 1939 yılında 3611

<sup>1017</sup> H. Cillov, *Türkiye Ekonomisi*..., s.342.

<sup>1018</sup> M. İlhan, *Türkiye'de Demiryolları ve Demiryolları Politikası(1923 – 1950)*..., s.60.

<sup>1019</sup> H. Cillov, *Türkiye Ekonomisi*..., s.342.

<sup>1020</sup> 9 Temmuz 1932 tarih ve 2068 numaralı Türkiye İskele ve Limanları Arasında Posta Seferleri Hizmetinin Devlet idaresine Alınmasına Dair Kânun için bkz. *Düstur, Üçüncü Tertip, C.13*, Başvekâlet Müdevvenat Matbaası, Ankara, 1932, s.1225 – 1228.

<sup>1021</sup> İ. Tekeli, S. İlkin, *Uygulamaya Geçerken Türkiye'de Devletçiliğin Oluşumu*, s.251.

<sup>1022</sup> 29 Mayıs 1933 tarih ve 2239 numaralı Deniz Yolları İşletme Kânunu için bkz. *Düstur, Üçüncü Tertip, C.14*, Başvekâlet Matbaası, Ankara, 1933, s.1145 – 1148.

<sup>1023</sup> S. Barda, *Münakale Ekonomisi*..., s.344.

<sup>1024</sup> 27 Kanunuevvel 1937 tarih ve 3295 numaralı Denizbank Kânunu için bkz. *Düstur, Üçüncü Tertip, C.19*, Başvekâlet Matbaası, Ankara, 1938, s.170 – 177.

<sup>1025</sup> H. Cillov, *Türkiye Ekonomisi*..., s.343.

sayılı kânunla, Demiryollar ve Limanlar İnşaat İşleri, Bayındırlık Bakanlığı'na bağlanmıştır. Demiryolları ve Liman İşletmeleri ise 07 Haziran 1939 tarih ve 3633 sayılı kanunla Devlet Demiryolları İşletme Umum Müdürlüğü ve Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüğü' ne bırakılmıştır<sup>1026</sup>.

1923 – 1938 yılları arasında yapılan bütün idari düzenleme ve çalışmalara rağmen deniz ulaşımına elverişli olan Türkiye'de yeterli liman ve tesisin bulunmayışı sebebiyle deniz taşımacılığı çok fazla gelişme kaydedememiştir<sup>1027</sup>.

#### 1.2.4. Havayolu Politikası

XX. yüzyılda kullanılmaya başlanmıştır. Özellikle Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra kullanılan havayolu ulaşım sistemi yolcu ve yük taşımada önem kazanmıştır. Bu ulaşım sistemindeki asıl ilerleme İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra hızlanmıştır<sup>1028</sup>.

Osmanlı İmparatorluğu'na 1911 yılında askeri amaçlı olarak başlayan havayolları çalışmaları, Birinci Dünya Savaşı'ndan 1933 yılına kadar küçük de olsa yabancı şirketler tarafından yapılmıştır<sup>1029</sup>.

Sivil havacılığın ve hava taşımacılığı çalışmaları cumhuriyetin ilânından sonra yapılmış ve ancak 1933'ten itibaren sivil hava taşımacılığı önem kazanmaya başlamıştır.<sup>1030</sup> 20 Mayıs 1933'te 2186 sayılı kânun ile Millî Savunma Bakanlığına bağlı “Havayolları Devlet İşletme İdaresi” kurulmuştur<sup>1031</sup>. Bu kuruluş “Türk Hava Postaları” adı altında bir küçük filo oluşturulmuştur. Bu filo Amerika'dan alınan 2 adet beşer koltuklu “King Bird” ve Almanya'dan alınan iki adet dörder koltuklu “Junkers F-13” uçağından oluşuyordu. Daha sonra Cumhuriyetin 10. Yıl Dönümü münasebetiyle armağan edilen 10 koltuklu “ATH-9” uçakta bu filoya katılmıştır. 28 yolcu kapasiteli bir filo şeklinde çalışmalara başlamıştır. Böylece hediye edilen uçakla birlikte Türk Hava Postaları Avrupa'nın altıncı hava yolları kimliğine sahip olmuştur<sup>1032</sup>.

<sup>1026</sup> M. İlhan, *Türkiye'de Demiryolları ve Demiryolları Politikası(1923 – 1950)*..., s.61.

<sup>1027</sup> Y. S. Tezel, *Cumhuriyet Döneminin İktisat Tarihi (1923 – 1950)*..., s.116.

<sup>1028</sup> Hâmit Sadi Selen, *İktisadi Türkiye*..., s.150.

<sup>1029</sup> O. Conker, *Büyük Türkiye*..., s.144.

<sup>1030</sup> P. Tuğlacı, *Çağdaş Türkiye, C.3*..., s.1695.

<sup>1031</sup> 20 Mayıs 1933 Tarih ve 2186 numaralı Hava Yolları devlet İşletmesi İdaresi Teşkilâtı Hakkında Kânun için bkz. *Düştur, Üçüncü Tertip, C.14*, Başvekâlet Matbaası, Ankara, 1933, s.617 – 618.

<sup>1032</sup> P. Tuğlacı, *Çağdaş Türkiye, C.3*..., s.1696.

Sivil hava taşımacılığının gelişmesi 3 Haziran 1938 tarihinde 3424 sayılı kânunla Havayolları Devlet İşletmesi'nin Ulaştırma Vekâleti'ne bağlı bir iktisadî devlet teşekkülü haline gelmesiyle başlamıştır<sup>1033</sup>. 1938 yılına gelindiğinde kurulan Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü'nün işletmesinde toplam 8 adet uçağa bulunmaktaydı. Bu uçakların yolcu kapasitesi 64 adetti<sup>1034</sup>.

---

<sup>1033</sup> 3 Haziran 1938 Tarih ve 3424 numaralı Devlet Havayolları Umum Müdürlüğü Teşkilât Kânunu için bkz. *Düstur, Üçüncü Tertip, C.19*, Başvekâlet Matbaası, Ankara, 1938, s.1171 – 1175.; *Resmi Gazete*, 14 Haziran 1938, S.2393.

<sup>1034</sup> İlyas Albayrak (Hazırlayan), *Dünden Bugüne Türk Hava Yolları*, 50. Yıl 1923 – 1983, Cem Ajans Yayınları, İstanbul, 1983, s. 39.



## İKİNCİ BÖLÜM

### 2. ATATÜRK DÖNEMİNDE İNŞA EDİLEN DEMİRYOLLARI

#### 2.1. Devlet Tarafından İnşa Edilen Demiryolları

##### 2.1.1. Ankara – Sivas Hattı

Cumhuriyet dönemin en önemli demiryolu olan bu hattın inşa düşüncesi Osmanlı döneminde ortaya çıkmıştır<sup>1035</sup>. 1892 tarihinde demiryolu hatları Ankara'ya varmıştır<sup>1036</sup>. Yine aynı yıl Doyçe Oriyent Bank Anadolu şirketine imtiyaz verilmiştir. Bu imtiyaza göre evvelce taahhüdü bulunan Haydarpaşa – Ankara hattının hasılatı yılda 15.000 franga balığ olduğu zaman şirket, hattı Kayseri'ye kadar uzatacak ve Kayseri ile Konya hatlarının hükümetin bir teminat istemesine meydan vermeyecek şekilde bir varidat elde ettiği takdirde Kayseri'den Sivas'a kadar ve buradan da Diyarbakır üzerinden Bağdat hattının inşasına mecbur etmiştir. Şirket her şeye rağmen uzun zamanlar bu hattın inşasından kaçınmış olmasından, hat güzergâhının seçimindeki gaye ve hedefin tercihen Bağdat hattı bulunmasından bilâhare Ankara – Sivas – Diyarbakır istikameti yerine Konya – Adana istikameti tercih ve kabul edilerek bu hattın inşası geri bırakılmıştır<sup>1037</sup>.

Bu durumda Alman “*Drang Nach Osten*” politikasının bedelini yine Anadolu halkı ödüyordu. I. Dünya Savaşından önce, Haydarpaşa – Eskişehir hattı Konya'ya kadar uzatılmıştı ancak Ankara – Erzurum hattına henüz başlanmamıştı. Bunun sebebi Haydarpaşa-Ankara hattının gelirlerinin böylesine büyük bir çalışma için öngörülen rakamı karşılayamamasıydı. Ayrıca Bağdat hattının Konya'ya kadar uzatılması Ankara – Erzurum hattının tamamen unutulmasına sebep olmuştu. Birinci Dünya Savaşının başlamasıyla birlikte ülke savunması ve ulaşım imkânlarının kısıtlı hale gelmesi hükümeti, Ankara demiryolunu Sivas'a yönlendirmek zorunda bıraktı. Oldukça güç olan bu görevi ordu üstlendi<sup>1038</sup>.

<sup>1035</sup> H. İbrahim Uçak, “Ankara’ya İlk Trenin Gelişi”, *Demiryol Dergisi*, S.746, Mart 1988, s.14.

<sup>1036</sup> Tevfik Taylan, “Ankara’da Demiryolu”, *Demiryollar Dergisi*, C.18, S. 215 – 216 – 217, Son Kânun – Mart 1943, s.11.; Tevfik Taylan, “31 Aralık 1892 Ankara’da İlk Demiryolu”, *Demiryolcu Dergisi*, Y.4, S.12, Aralık 1992, s.8.

<sup>1037</sup> 25. *Cumhuriyet Yılında Bayındırlık İşleri*, *Bayındırlık İşleri Dergisi (Özel Sayı)*, Aralık, 1948, İstanbul Matbaacılık, Ankara, s.64.

<sup>1038</sup> O. Conker, *Les Chemins de Fer en Turquie et La Politique Ferroviaire Turque...*, s.93.

Birinci Dünya Savaşına kadar bu hat için fiilen bir şey yapılmamıştı. Bunun yanında savaştan önceki seneler içinde hükümet tarafından Ankara'dan itibaren 237. km'de Hacışefaati'ye kadar bir kısmının keşfi yapılmıştır<sup>1039</sup>.

Birinci Dünya Savaşı sırasında bu hattın inşası zarureti tekrar hissedilmiş ve 1914 yılının sonlarında bu hattın yapımına başlanmıştır<sup>1040</sup>. Osmanlı Harbiye Nezareti bu işi savaşla birlikte ele alarak Ankara'dan itibaren hattın askerlerle fiilen inşasına başlanmıştır. Ankara'da asker bir kumandan (Kaymakam Osman Bey) emrinde bir mühendis mektebinin muhtelif sınıflarından ibaret yedek subaylar on iki ve bilâhare dokuza inen taburların fennî idaresinin başında olacak müteahhit vaziyetinde ve ayrıca Nafia Nezareti tarafından bir inşaat müdürü (Afidis) ve bir fen heyeti müdürü (Cevdet) beylerle iki şube mühendisi ve yeterli sayıda kısım mühendisleriyle beraber ayrıca etüt postası (İlyas)'dan olmak üzere çalışmıştır. Taburların her biri ile ayrı ayrı birer müteahhit şeklinde ve her başı muntazaman sitüasyonlar yapılarak fen heyetince yapılacak incelemelerden sonra tutarları tabur heyetince belirli oran dahilinde ikramiye olarak asker, subay ve fen memurlarına dağıtılmıştır. Bu şekilde çalışma tarzı ilk iki sene çok verimsiz olmuş ve asker başına toprak düzeltme hafriyat ve taşınmasına 0.10 m<sup>3</sup> kadar düşük hasılat olmasına rağmen 1916 – 1917 yıllarında bu miktar 3.5 m<sup>3</sup> kadar çıkarılmıştır<sup>1041</sup>. Bu hattın yapımında ayrıca askere alınan Eğeli Rumlardan kurulan İşçi taburları da kullanılmıştır<sup>1042</sup>.

Mondros Mütarekesi'ne kadar Ankara'dan 125. km.'de 3 X 50 m. Kızılırmak demir köprüsü ve 14, 15, 16, 17. tüneller ve bazı istinat duvarları ile balast noksan olmak üzere 125. kilometreye kadar toprak işleri ve köprüleri yapılmıştı. 201. kilometrede Yerköy İstasyonu'na kadar kısmen toprak düzeltilmesine başlanmış ve Ankara'dan 72. km.'de Irmak istasyonuna kadar 0.60 metrelik bir dekovil hattı döşenmiştir<sup>1043</sup>. Birinci Dünya Savaşı sırasında Askeri Demiryolları ve Limanlar Müdüriyeti Umumiyesi tarafından, Almanya ve Avusturya'dan sipariş edilen<sup>1044</sup> normal rayların gönderilmemesi sebebiyle inşaat malzemesinin naklini sağlamak amacıyla küçük Yozgat'a kadar dekovil halinde işlemeye açılmıştır. Sonradan Nevâkis

<sup>1039</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Naftası 1923 – 1933*, C.1, İstanbul Matbaacılık ve Neşriyat Türk Anonim Şirketi, İstanbul, 1933, s.45.

<sup>1040</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.

<sup>1041</sup> 25. Cumhuriyet Yılında Bayındırlık İşleri, *Bayındırlık İşleri Dergisi (Özel Sayı)*, Aralık, 1948, s.64.

<sup>1042</sup> A. Müderrisoğlu, *Kurtuluş Savaşının Mali Kaynakları...*, s.87.

<sup>1043</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.

<sup>1044</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 153. 80. 1.

(eksiklikleri tamamlayan) müteahhidi olarak Şevki Niyazi Dağdelen tarafından Yahşihan'a kadar inşası yapılan bu dekovil hattı <sup>1045</sup> Elmadağ, Irmak Kırıkkale üzerinden Yerköy'e 77 km uzaklıktaki İzzettin İstasyonu'na uzatılmıştı <sup>1046</sup>. Böylece Ankara'dan İzzettin'e kadar 127 km'lik bir dar hat Anadolu'nun ortasında uzanıyordu. 1 Ağustos 1919'da işletmeye açılan <sup>1047</sup> bu dekovil hattı, o dönem henüz inşası bitmemiş olan tünel ve köprülerden varyantla geçmek suretiyle Milli Mücadele esnasında Yahşihan'a kadar uzatılmış bu sayede bu hatlardan hayli istifade edilmiştir <sup>1048</sup>. Sakarya Savaşı'nın kazanılmasında Yahşihan dekovil hattında dokuz tonluk makinelerinde yaş odun kükürtlü kömür kullanmak suretiyle ne bulursa yakmağa mecbur kalarak çalışan trenlerin büyük katkısı olmuştur <sup>1049</sup>. Özellikle Milli Mücadele süresince Yerköy buğday bölgesinin ürünlerinin Eskişehir'e ulaşmasını sağlamıştır <sup>1050</sup>.

Birinci Dünya Savaşı'nda ve Milli Mücadele Döneminde Ankara'nın doğusunda demiryolunun bulunmayışından dolayı başta askeri olmak üzere birçok yönden büyük zorluklarla karşılaşmıştır. Yeni devletin temelleri atılırken Ankara'nın doğusuna doğru demiryolu hattının hızla yapılması düşünülmüştür. Bu anlamda Erkan-ı Harbiye Riyaseti'nin 1 Kanunisani 1337 tarihli tezkiresiyle göndermiş olduğu rapor ile şiddetle bu hattın *“Gerek hali hazırda ve gerek istikbalde şark ve garp orduları arasındaki muvasalanın temini ehem-i elzem olduğundan Ankara – Erzurum hattının bir an evvel inşası”* <sup>1051</sup> nın gerektiğini aşağıdaki sebeplerle vurgulamaktaydı.

***“İş bu hattın güzergâhı Anadolumuzun tam destinden geçerek garbi şarka rabt ediyor. Bu hattın inşasına harpten evvel bazı esbabı siyasiye mani idi. Bugün o maniler ref olunmuştur. Anadolu bir vücut ise bu hatta bu vücutun bel kemiğidir.***

***Harbi umumiye de birçok vapurlarımızın Karadeniz'de batması ve birçok malzeme için nakliyemizin düşman eline geçmiş ve şark ordumuzun çıplaklıktan Soğanlı Dağları'nda donması, zayıf kalan ordumuzun düşmana tam olarak mukavemet edemeyerek gerilere çekilmesi ve birçok vilâyetimizin düşman ayakları***

<sup>1045</sup> 25. Cumhuriyet Yılında Bayındırlık İşleri, Bayındırlık İşleri Dergisi (Özel Sayı), Aralık, 1948, s.64.

<sup>1046</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.; W. M. Acworth, (Çev.Hüsamettin Berkes), Demiryollar Ekonomisi..., s.10.; A. Müderrisoğlu, Kurtuluş Savaşının Mali Kaynakları..., s.87.

<sup>1047</sup> A. Müderrisoğlu, Kurtuluş Savaşının Mali Kaynakları..., s.87.

<sup>1048</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.

<sup>1049</sup> Demiryolları Mecmuası, C.1, S.4, 1 Haziran 1341 (1925), s.99.

<sup>1050</sup> A. Müderrisoğlu, Kurtuluş Savaşının Mali Kaynakları..., s.87.

<sup>1051</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 151. 69. 2.

**altında kalması velhasıl bir faciaya şahit olmamız hep bu hattın mevcut olmamasından ileri gelmiştir.**

**Ankara – Erzurum şimendiferleri Anadolu’da yaşamak isteyen bir milletin hayatı ve bir devletin en mühim ve en müessir silahı ve ordusudur. Her şey ihmal edilebilir ve fakat bu hat asla ihmal kabul etmez. Bu hat istikbalin ana hattı olacak Anadolu’ya medeniyet bu hat vasıtasıyla girecektir. Bu hat ne kadar pahalıya olsa yinede ucuzdur.**

*Şimendifer olmadığı için Anadolu dahilinde şimdiye kadar esaslı bir fabrika yapılamamıştır. Herkes şimdiye kadar Anadolu dahilinde bir tophane bir baruthane ve bir silah fabrikası yapılmadığından müştekidirler. Kayseri’de bir tophane yapmağa başlanarak bu tophane azami yedi sekiz santimetrelik toplar yapabiliyor. Daha büyüğünü yapamaz. Daha büyük toplar imal ve barut fabrikaları tesis etmek için 15 – 20 ton torna ve şahmerdanlar ve su cendereleri lazımdır. Bu gibi aksamı nakliyei ancak şimendifer nakledebiliyor.”<sup>1052</sup>*

Bu anlamda Cumhuriyetin ilanından sonra ele alınan ilk demiryolu yapımı Ankara – Sivas Hattı olmuştur<sup>1053</sup>. TBMM’de 23 Mart 1924 ve 449 numaralı kanun<sup>1054</sup> ile Ankara – Musaköy ve Samsun – Sivas arasında yapılacak demiryolları için 65 milyon liranın harcanmasına izin verilmiştir. Hattın inşası için gerekli olan malzeme 1924 yılı bütçesinden<sup>1055</sup> ayrılan ödenekten alınmıştır<sup>1056</sup>. Ankara – İzzettin dar demiryolunun normal hatta çevrilmesiyle Ankara – Musaköy demiryolu inşasına başlanmıştır<sup>1057</sup>. Böylece Ankara – Sivas Hattı 10 Ekim 1924 (1340) tarihinde cuma günü yapılan bir törenle inşasına başlanmıştır<sup>1058</sup>. Törende Nâfia Vekili şunları ifade etmiştir:

*“Medeniyeti hazıranın terakki ve tekâmülünde demiryollarının hizmetleri hakkında söz söylemeye hacet yoktur. Memleketin tali ve müdafaasında yollar,*

<sup>1052</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 151. 69. 2.

<sup>1053</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)*..., s.75.

<sup>1054</sup> 23 Mart 1340 (1924) tarih ve 449 numaralı Samsun – Sivas ve Ankara – Musaköy Demiryollarının İnşası Hakkında Kanun için bkz. *Düstur, Üçüncü Tertip, C.5*, Başbakanlık Devlet Matbaası, 1948, s.368.

<sup>1055</sup> BCA Fon Kodu, 30.18.01. Yer Kodu, 012. 63. 7.

<sup>1056</sup> 1925 yılında Ankara – Sivas Hattı’nda yapılacak inşa çalışmaları hakkındaki rapor ve 24.12.1340 (1924) Tarihli Demiryollar İnşaat ve İşletme Müdüriyeti Umumiyesi 1341(1925) Senesi bütçesi hakkında 1/571 Numaralı Kanun Layihası ve Muvazenei Mâliye Encümeni Mazbatası için bkz. *TBMM Zabıt Ceridesi, D.II., İ.93, C.17, T.B.M.M. Matbaası, Ankara, 1976, s.6 – 25.*

<sup>1057</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)*..., s.75.

<sup>1058</sup> M. A. Abisel, *Bir Karış Şimendifer – Ulaştırma Notları – 4*..., s.129.

*demiryollarının kıymetini İstiklâl Harbinde acı tecrübelerle gördük. Muhterem Anadolu kadınlarının ahü eninli katarlar halinde uzanıp gelen kağnıları böyle bir iki vagon dolduramazdı. Askerlerimiz yağmurda, karda, çamurda yaya gitti; fakat bu yokluktan yılmadı.”*

*“Büyük Gazi bu defa da bize ikinci bir hedef, iktisat sahasını gösterdiler. Bu sahaya, iktisat sahasına giden yol ise, hepimizin bildiği gibi, yollar, demiryolları ve su yollarıdır. Ve bu yollardır ki aksamı aksamı vatanı birbirine bağlar ve iktisadî bir kül haline getirir. Bu yollar ki bizi refah ve necata isal eder. Büyük gayeyi kendine bir hedef ittihaz eden muhterem başvekilimiz İsmet Paşa hazretleri ilk bütçesiyle bu maksada varmak için nafiayı ihyaya karar verdi ve bunun için lâzım gelen parayı bütçeye soktular...”*<sup>1059</sup>

23 Kasım 1924 tarihinde Ankara – Sivas hattının 44. km.’nde bulunan Küçük Yozgat (Elmadağ) kasabasına tren işlemeye başlamıştır. Nâfia Vekili başkanlığında bir heyet Ankara’dan Elmadağ’a gitmiş ve bir açılış töreni düzenlenmiştir. **Bu tören Cumhuriyet tarihindeki ilk demiryolu açılış törenidir**<sup>1060</sup>. Başlanan inşaat çalışmaları sonrasında trenin Elmadağ kasabasına gelişi Vakit Gazetesi’nde şu şekilde verilmiştir:

*“Bu gün Ankara – Sivas hattının Asi(Küçük) Yozgat’a kadar yapılmış olan 44 km’lik kısmında ilk tren işlemiş ve resmen seyrüsefere başlamıştır. Bu hattın Ankara Garı’nda tek odalı bir barakadan ibaret olan muvakkat istasyonunda ilk hususi tren bir lokomotif ve iki vagon dan oluşan mürekkep olmak üzere sabah saat sekizde hazırlanmış bekliyordu. Biraz sonra Nâfia Vekili Fevzi Bey müsteşarı mühendis Ali Rıza Bey ile birlikte geldi. Ondan sonra Büyük Millet Meclisi’nin Nâfia ve Muvazenei maliye Encümenlerine mensup yirmi kadar mebus ve mühendis ile gazetecilerden mürekkep 40 kişilik bir kafile vagonlara bindi. Ve saat dokuzda hareket olundu. Artık hep yokuş çıkılıyor. Ve çıkıldıkça hararet düşerek müthiş bir soğuk başlıyordu. Canik Mebusu Cavit Paşa elindeki irtifa barometresini göstererek denizden 800 metre yüksek olan Ankara İstasyonu’na nazaran 200 metre daha yüksekte olduğumuzu ve 1000 metre yükseğe tırmandığımızı söyledi. Artık, Asiyozgat’a kadar Cavit Paşa’nın barometresi*

<sup>1059</sup> M. A. Abisel, *Bir Karış Şimendifer – Ulaştırma Notları – 4...*, s.129 – 130.

<sup>1060</sup> Hüseyin Yakup, “Cumhuriyet Bayramımızın (10) uncu Yıl Dönümü Şenlikleri Arasında Milli Demiryollarımıza Umumi Bir Bakış”, *Demiryollar Mecmuası (Cumhuriyetin 10 Yılı 29.X.1933 – Özel Sayı)*, C.9, S.104 – 105, I. Teşrin – II. Teşrin 1933, s.458.

*elden ele gezdi ve 1200 metreye kadar çıktık. Yükseldikçe üşüdük ve bir kahvehaneye benzeyen vagondaki sobaya sokulduk. Saat tam yarımda tren durdu ve bir ses Asiyozgat diye seslendi. Artık bu bugünden itibaren bu hat işletmeye açılmış oluyordu...”<sup>1061</sup>*

Açılış heyetinde yer alan ve cumhuriyetin ilk yıllarındaki demiryolları çalışmalarında görev almış olan mühendis Yakup Kalgay, Ankara – Elmadag demiryolu hattı ve bölgenin coğrafi özellikleriyle ilgili şu bilgileri vermektedir;

*“...Küşat resminden sonra; o tarihte henüz inşaat halinde bulunan (7 inci) tünelin inşaatı da umum heyet tarafından tetkik edildi. Bu tünelin içinde birçok yerlerden suların fışkırması ve topraklarının da kil tabakaları arasına serpilmiş münferit kalker bloklarından müteşekkil bulunması inşaatına bir hususiyet ve bilhassa büyük bir ehemmiyet verdirmişti. Bu hususiyet ilâveten hayli uzun olan bu tünelin Sivas ciheti ağzına tesadüf eden arazinin büyük bir vüs’at ile ve şümullu, cesim yarıklar ve çatlaklar ile (heyelânı) da zikre şayandır. Tahminen (100.000) metre murabbai bir arz parçasının deniz dalgaları gibi yükselip kabararak çatlayıp birbirinden ayrılarak derelere doğru iniş aşağı yuvarlanması ve üzerindeki (25.000) metre mikâbı hacminde koca bir imlâ kütesini de beraber sürüklemesi cidden çok endişeli ve inşaat noktai nazarından da hayli telâşlı bir hâdise idi. Yapılan drenaj tertibatı sayesinde bu kayma hâdisesinin önüne geçebilmiş, üzerinde bir hayli (bağ bahçeyi de beraber dereye sürükleyen) bir heyelân) mıntkasında bugün sükûn ve istikrar temin edilebilmiştir. Mütecanis bir teşekküle malik olmayan bu tünelde sık sık çökmeler, göçmeler, yıkılmalar olmuş ve kalın çam azmanlarından yapılmış birçok iksa ve müdafaa tertibatı da ezilmiş ve kırılmıştır. Bunlara rağmen tünelde hiçbir nüfus zayıatına meydan bırakılmamıştır. O sırada mühim bir tünel inşaatı olan bu tünelin vaziyet ve ehemmiyeti hemen her imkânda alâkadarların ziyaret ve tetkikini icap ettirmekte idi.*

*İşte Asi Yozgat küşat heyeti de aynı endişe ve merakla (Yedinci Tünel) inşaatını tetkik fırsatını kaybetmedi... Küçük Yozgat’tan Kılınçlar’a kadar 16 kilometrelik kısım dar ve sarp bir boğazdır. Bu sebeple burada her biri (30 – 35) bin metre mikâbı cesametinde imlâlar, yarmalar yapmak ve hepsinin uzunluğu (1550) metreyi bulan (12) adet tünel açmak zaruri olmuştu. Bu sebeple Küçük Yozgat köyü şube mühendisliği merkezi ittihaz ve buradaki inşaat fen heyeti de takviye edilmişti. Diğer cihetten (küçük*

<sup>1061</sup> A. Lütfi Balamir, “1931 ve Daha Önceki Yıllarda Yurdumuzda Demiryol Faaliyetleri Dolayısıyla Büyük Önder Atatürk’ün Muhtelif Yerlerdeki Konuşmalarından...”, *Demiryol Dergisi*, Y.43, S.514, Kasım 1968, s.3 – 4.

*Yozgat) Ankara'dan itibaren döşenen ve işletilen dekovil hattının da (münteha) istasyonu idi. Ve bu (münteha istasyonu) rolünü uzunca zaman muhafaza ve ifa etmişti. Bu sebeple Küçük Yozgat inşaat ve ticari emtia için transit merkezi olduğu gibi yolcular ve bilhassa (200) kilometreye kadar yapılmış olan inşaat taburları zabitan ve fen memurları içinde konaklama uğrağı olmuştu.”<sup>1062</sup>*

Ankara – Sivas Hattı'nın Ankara'dan Yahşihan'a kadar olan 86 km'lik bölümünün ray döşemesi 14 Nisan 1925'de tarihinde bitirilmiş<sup>1063</sup> ve 17 Nisan 1925 tarihinde işletmeye açılmıştır<sup>1064</sup>. Ankara – Yahşihan kısmının açılış töreni İsmet Paşa'nın katılımıyla yapılmıştır<sup>1065</sup>. İsmet Paşa'nın ilk demiryolu açılış töreni olan Yahşihan'da ilk defa demiryolu inşa politikasıyla ilgili nutkunu söylemesi bakımından da ayrı bir öneme sahiptir<sup>1066</sup>.

Açılış törenine İsmet Paşa ile birlikte 300 yakın misafir Ankara'dan saat 11'de hareket eden bir özel trenle Yahşihan'a hareket etmişlerdir. Hat güzergâhında bulunan tünellerden bazıları incelenmiş saat 15'de Yahşihan'a varılmıştır. İsmet Paşa kurbanlar kesilerek karşılanmıştır. Tören Demiryolları İnşaat genel Müdürü Cevdet Bey'in yapmış olduğu bir konuşma ile başlamıştır. Cevdet Bey hattın tarihçesi hakkında bilgi verdiği konuşmasından sonra Nafia Vekili de bir konuşma yapmıştır. Daha sonra İsmet Paşa söz almıştır<sup>1067</sup>. İsmet Paşa açılış töreninde aşağıdaki konuşmayı yapmıştır:

*“Efendiler! Şark hatlarımız üzerinde çalışanlar!*

*Faaliyet Yahşihan'da bitmiyor. Buradan Kayseri'ye, oradan daha ileriye kadar yol yapanlar! Tünelde çalışanlar! Memleketin büyük bir kısmında büyük bir faaliyeti iktisadiye meşhuttur. Bu faaliyet gözle görülür, elle tutulur, ilk semeresi üzerinde bütün bu hatta çalışan mühendisleri, amele, bütün milletin hissiyatına tercüman olarak tebrik ile kesbi şeref ederim.*

<sup>1062</sup> H. Yakup, “Cumhuriyet Bayramımızın (10) uncu Yıl Dönümü Şenlikleri Arasında Milli Demiryollarımıza Umumi Bir Bakış”..., s.460 – 461.

<sup>1063</sup> *Vatan Gazetesi*, 15 Nisan 1341 (1925), s.1

<sup>1064</sup> *Vatan Gazetesi*, 18 Nisan 1341 (1925), s.1; *Vakit Gazetesi*, 18 Nisan 1341 (1925), No.2727, s.1; *Cumhuriyet Gazetesi*, 18 Nisan 1341 (1925), No. 342, s.1; *Demiryolları Mecmuası*, C.1, S.3, 1 Mayıs 1341 (1925), s.90.

<sup>1065</sup> Yakup Kalgay, “Bir Karış Fazla Demiryolu Politikamız ve Mesut Neticeleri”, *Demiryolları Dergisi*, C.19, S. 224 – 225 – 226, I. Teşrin – II. Teşrin – I. Kânun 1943, s.60.

<sup>1066</sup> Ümit Sarıaslan, *Demir Ağlardan Örümcek Ağlarına*, Otopsi Yayınları, İstanbul, 2004, s.128.

<sup>1067</sup> *Vatan Gazetesi*, 18 Nisan 1341 (1925), s.2.

*Şark hatlarının başlaması; tarih siyasetimizde belli başlı bir merhaledir. Şu suretle ki: Büyük Millet Meclisi harbi yaptıktan sonra, vatanının lââyık olduğu itilâ esaslarını hemen mevkiîfîle vazetti. Bu eser; Büyük Millet Meclisi'nin Türkiye'ye açtığı devrin ifadesi olmak itibarile bilhassa şayanı dikkattir.*

*Milletin hayatlarında müteakabil muavenet esasları vardır. Bunu izah ettikten sonra asıl olan bir nokta vardır. Fen erbabı bunu hiçbir zaman hatırandan çıkarmamalıdır.*

*Bu milletin işini o millet efradı görür. Bir ailenin işini o aile tanzim eder. (Biz işimizi görmüyoruz), (biz yapmıyoruz). Hiç kimse bunları düşünmeğe mezun değildir. Büyük Millet Meclisi, Türkiye'nin hayatında birçok inkılâplar yaptığı gibi, bunu da çelik bir hat halinde tesbit etmiştir. Büyük Millet Meclisi bu hattı yapacağız deyince: Türk Milletinin kabiliyetine istinat etmiştir. Bu kadar muharebelerde, bu kadar fedakârlıktan sonra, Türk Milletinin hasılatı mesaisini bir eseri medeni üzerinde sarf için, evlâtları olan fen memurlarına itimadını izhar etti.*

*Mühendislerimizi kemali samimiyetle tebrik ederim. Bu imtihanı muvaffakiyetle başarmışlar ve Büyük Millet Meclisi'nin itimadının yerinde olduğunu – yüz bin meselede olduğu gibi – bunda da göstermişlerdir.*

*Hazine bütün kuvvetini kendi kabiliyetli mesailerine küşada bırakmıştır. Hazinesinin başında bulunanlar, vücuda getirdikleri eserler için kendilerine müşkülât göstermeyeceklerdir. Bundan emin olsunlar. Bugün Yahşıhan'da bulunuyoruz. Mühendislerimiz şimdi belki ilerideki istasyonları düşünüyorlar. Kendilerini oraya kadar itimatla takip edeceğiz. **Bütün memleketi baştanbaşa demir ağlarla örülmüş görmek en büyük azmimizdir. Başladığımız yolun biteceği nokta yoktur. İlânihaye gidecek, namütenahi devam edecektir.** Zannederim ki hazırunun hissiyatına tamamen tercüman oldum.*<sup>1068</sup>

1924 ve 1925 yılının başlarında yapılan çalışmalarla, Birinci Dünya Savaşı sırasında döşenmiş olan dar ray açıklığına sahip hatların, ortalama günlük 1 kilometre ray döşenerek değiştirilmiştir. Hükümet bu demiryolu inşaatına büyük önem vermiştir. Demiryolları için, demir köprülerin kurulabilmesi için gerekli malzemeler, çok miktarda

<sup>1068</sup> Cumhuriyet Gazetesi, 19 Nisan 1341 (1925), No. 343, s.1.; Vatan Gazetesi, 18 Nisan 1341 (1925), s.2.; Yakup Kalgay, "Cumhuriyetin 19 uncu Yılında Demir Ağlarımız", Demiryolları Dergisi, C.18, S. 212 – 213 – 214, I. Teşrin – II. Teşrin – I. Kânun 1942, s.23 – 24.



ray, travers, bulon, perçin, ray bağlantı çubuğu, dökme demirden yapılmış boru ve ekleme parçaları, rayların taşınması için 25 tane kamyon, 10 tane yolcu vagonu, 6 tane bagaj taşıma vagonu, buhar makineli şahmerdan gibi oldukça fazla miktarda malzeme alınmıştır<sup>1069</sup>.

Yahşihan – Yerköy arasındaki 115 km’lik bölümü 20 Kasım 1925 tarihinde işletmeye açılmıştır<sup>1070</sup>. Ankara – Sivas hattı başlangıçta Hacışefaati (Şefkatli)’den itibaren Kanaksuyu vadisini takip ederek Dedik mevkiinden Sarıhamza vadisi ile Peyik belinden geçerek Karamağara’dan devamla Sarayözü vadisini takiben Çekerek vadisi istikametinde Musaköy İstasyonu’nda Samsun – Sivas hattıyla birleşmek suretiyle tesbit edilmişti. Ancak Ankara – Musaköy hattının 237. Kilometresinden sonraki Hacışefaati (Şevkatli) – Musaköy kısmının arazisinin çok kötü olması sert yokuşlar ve inişlerin bulunması gibi coğrafi sebeplerin düzeltilmesi için büyük bir masraf gerektirmekteydi. Ayrıca ülkenin ortasından geçen önemli bir ana hattın güzergâhında böyle problemlerin bulunması bu hattan beklenen verimi veremeyeceği düşünülmüştür. Bunun yanında hattın Ankara’dan Sivas’a kadar önemli hiçbir merkeze uğramadan uğramaması dolayısıyla iktisadî bir fayda sağlayamayacağı gerekçesiyle hükümet tarafından ticarî vaziyeti daha müsait bulunan ve nakliye kabiliyeti daha fazla olan Ankara – Kayseri – Sivas istikametini takip etmek üzere değiştirilerek düzenlenmiştir<sup>1071</sup>. Ankara – Musaköy hattının uzunluğu 405 kilometre iken bu güzergâhın değiştirilmesiyle Ankara – Kayseri hattının uzunluğu 380 kilometre olmuştur<sup>1072</sup>.

Yapılan düzenlemeden sonra hattın güzergâhı güneye yönelerek Kayseri’ye yönelmiştir. Ankara – Kayseri arasında tamamlanan 380 km demiryolu hattı 12 Mayıs 1927 tarihinde Kayseri’ye ulaşmıştır<sup>1073</sup>. Hattın açılışı 29 Mayıs 1927 tarihinde Başvekil İsmet Paşa’nın da katıldığı bir törenle yapılmıştır<sup>1074</sup>.

28 Mayıs 1927 tarihinde gece saat 23.00’da Ankara’dan hareket eden özel bir trenle İsmet Paşa, Erkan-i Harbiye Reisi Fevzi Paşa ve TBMM Reisi Kazım Paşa başta

<sup>1069</sup> Colonel H. Woods, *Report On The Economic And Commercial Conditions in Turkey – Dated April 1925*, London, 1925, s.14.

<sup>1070</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31; *Cumhuriyet Gazetesi*, 21 İkinci Teşrin 1341 (1925), s.1.

<sup>1071</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31; T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.1..., s.46 – 49.; *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.5, S.5, (özel sayı), Birinciteşrin 1938, s.93.

<sup>1072</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.1..., s. 49.

<sup>1073</sup> *Demiryolları Mecmuası*, C.3, S.28, 1 Haziran 1927, s.156.

<sup>1074</sup> *Demiryolları Mecmuası*, C.3, S.28, 1 Haziran 1927, s.155.

olmak üzere birçok misafirle birlikte Kayseri'ye hareket etmiştir. Ayrıca açılışa katılacaklar için iki ayrı tren de tahsis edilmiştir<sup>1075</sup>. İlk hareket eden trende Nâfia vekili, demiryolu idaresinin üyeleri yer almakta diğer trende ise başvekil, hükümet üyeleri, milletvekilleri, müsteşarlar, encümen üyeleri, İsveç ve Belçika şirketlerinin temsilcileri gibi birçok misafir bulunmaktaydı<sup>1076</sup>.

Trenler Ankara'dan Kayseri'ye duraklamalar hariç 10 saat civarında bir sürede varmıştır. Ankara'dan 23.00'de kalkan tren Kayaş'a 23.21'de, Lalahan'a 23.50'de, Elmadağ (Asi Yozgat)'a 00.30'da, Kılınçlar'a 01.10'da, Kalecik'e 01.36'da, Yahşıhan'a 02.06'da, Kırıkkale'ye 2.30'da, Mahmutlara 02.44'de, Balışeyh'e 03.10'da, İzzettin'e 03.29'da, Cerikli'ye 4.35'de, Yeniyapan'a 05.09'da, Sekili'ye 05.19'da, Yerköy'e 06.26'da, Caferli'ye 7.38'de, Şevkatli'ye 7.56'da, Çılbah'a 08.40'da, Kanlıca'ya 09.27'de, Fakılı'ya 09.40'da, Paşalı'ya 10.40, Himmetdede'ye 11.35'de, Beydeğirmeni'ne 12.10'da, Kayseri'ye 14.20'de ulaşmıştır<sup>1077</sup>.

Kayseri'de yapılan açılış törenini ve o günün atmosferini 30 Mayıs 1927 tarihli 165 numaralı Kayseri Gazetesi şu şekilde yansıtmıştır:

*“Bütün gözler yollarda:*

*Saat 15.00'e doğru istasyon müstakbilin ile taşıtı. Her göz yolda etrafta bir ses işitilse düdük, yerden bir toz kalksa duman zannolunuyordu. Bu esnada uçan bir tayyaremiz her gözü kendine celbetti. Ta başımız üzerinde denecek derecede yakından uçtu. Sonra Keykubat Dağı'nın önünden görünen treni selamlamak üzere halkın alkışları arasında üzerimizden ayrıldı. Bu sırada bir gün evvel şehrimize gelen Riyaseticumhur mızıkası heyecanlı havalar çalmağa başladı. Ve nihayet tren alkış tufanları ve yaşa paşam sedaları arasında birinci takın önüne geldi. Meclis Reisi Kazım, Başvekil İsmet ve Fevzi Paşalar hazeratı halkı selamlarıyla taltif buyurdular. Bu esnada her tarafta kurbanlar kesilmeye başladı.*<sup>1078</sup>

Hazırlanan kürsüye Nâfia Vekili Behiç Bey çıkarak yoğun halk kalabalığına aşağıdaki açılış konuşmasını yapmıştır:

<sup>1075</sup> *Aydın Tarihi*, C.13, S.38, Haziran 1927, s.2198.

<sup>1076</sup> *Demiryolları Mecmuası*, C.3, S.28, 1 Haziran 1927, s.155.

<sup>1077</sup> *Aydın Tarihi*, C.13, S.38, Haziran 1927, s.2199.

<sup>1078</sup> H.Y., “29 /Mayıs/ 927'de: (Ankara – Kayseri Hattının İşletmeye Açıldığı Gün) Kayseri: 29/Mayıs/1933 te: Kayseri ve İktisadi Mevkii”, *Demiryolları Mecmuası (Cumhuriyetin 10 Yılı 29.X.1933 – Özel Sayı)*, C.9, S.104 – 105, I. Teşrin – II. Teşrin 1933, s.470 – 471.

*“İnşaatı biten Ankara – Kayseri Hattı’nın açılma merasiminde yaptığımız bugün milli bir haz ve bahtiyarlıkla meşbuyum. Bu hat Büyük gazinin dehası ile şarktan garba yükselen İstiklâl Zaferi’ni yine o büyük irade’nin tesiri altında garpten şarka doğru koşturuyor. Bu hat; büyük Türk’ün tek başına neler yapmak kabiliyetinde olduğunu gösteren misallerden biridir. Bu hat şarkla garbı demirle birleştirmek isteyen azimkâr Başvekilimizin benim diyebileceği bir eserdir. Bu hat bu muazzam eser, arkadaşlar hepimizin hepinizindir. Bu vesile ile kıymetli arkadaşlarımızın ve bilhassa bu hattın inşaatında en büyük emeği mesbuk mühendis İzzet Bey mesaisini takdir ve şükranla ve merhum Süleymanın ruhunu hürmetle yad etmeği bir vazife addederim.”*

*“Türkiye’yi lâyük olduğu mevki-i iktisadiye îsal için bir merhale olan bugün, mütemadiyen yarınlarını idrak edebilmek üzere Türk azim ve kuvvetinden feyz alan cumhuriyet idaresinin hamili bir faaliyette çalışmakta olduğunu ümit edelim ki üzerinde bulunduğumuz bu demiryolu çok canlı ve tatminkâr bir misal teşkil etmektedir. Nâfia Vekili sıfatıyla açılma nutkunu irad ederken hepinizi tebriker ve latîf teşrifleriniz dolayısıyla teşekkürler takdim eder. Bize hangi yollarda yürüyeceğimizi mütemadiyen isabetkâr irşatlarıyla irane eden büyük meclisimizin muhterem heyetine tazimle selamlar, huzuru kirama hürmetlerimi arz ederim.”<sup>1079</sup>*

Behiç Bey’den sonra Başvekil İsmet Paşa, alkış sesleri içinde ve yaşa büyük paşa nidaları arasında kürsüye çıkarak aşağıdaki konuşmayı yapmıştır:

*“Her şey milli bir sevinç içinde olduğumuzu gösteriyor. Kayserili hemşehrilerim, otuz seneden beri asarın bu güzel memlekete gelmesini bekliyorlardı. Bu hattı Kayseri’ye getirmek için tevessül ettikleri vasıta bırakmadılar. Tabiatın hararetli talih-i cilvesidir ki Kayserilerin bu arzusu cumhuriyetin doğmasıyla beraber mevki-i faale konmuştur. Hakiki millet iradeleri, milletin iradesini söyletmeden evvel anlayan ve ihtiyaç noktasında milletin arzusu ile tetabuk eden irade şekilleridir. Hattın Kayseri’ye gelmesinden sevinen yalnız Kayserililer değildir, bu hatla yakından ve uzaktan hususi bir rabıtası olmayan memleketin diğer efradında da büyük bir sevinç ve alâka gördüm. İstanbul’lu, İzmir’li ve Erzurum’lular hattın Kayseri’ye gelmesinden dolayı büyük bir alâka ile birbirini tebrik ettiler. Bu vatan evlâdı arasında yakın münasebet, yakın irtibat ihtiyacını şuurlu bir surette gösteren saadetaver bir alâmettir.*

<sup>1079</sup> Demiryolları Mecmuası, C.3, S.28, 1 Haziran 1927, s.158 – 159.

*Efendiler; hattın Kayseri'ye gelmesi bütün bu saydığım esbabı mesurattan daha fazla bir saadet vesilesidir. Hattın yalnız Kayseri'ye gelmesi bizim şimendifer hatları için çizdiğimiz büyük projelerimize nazaran çok sevinilecek bir hasıla olduğu hatıra gelebilir. Vakıa 380 kilometrelik bir hattın küşadını yapmak dünyanın her yerinde başlıbaşına bir hâdise ve muvaffakiyettir. Fakat bizim için hususî bir meserret addolunmasının sırrı şuradadır:*

*Biz milli şimendiferlere başladığımız zaman; dahilde bunun tahakkuk ettirilmesi gayri mümkün olacağı kanaati karşısında kaldık. Bizim iddiamız şudur; bir vatandaş her şeyden evvel kendi vatanını imar etmek mecburiyetindedir. Türk; Türkiye'yi imar etmeyi bir vazife addedecektir. Türk vatanını imara muktedirdir. Dikkat ediliyor mu? Hem vazife, hem iktidar iddia ediyoruz. Basit zannolunan bu mütearifenin bir milletin dimağında yerleşmesi ve bir bilgi haline gelmesi için çok felâketlerin ve çok senelerin geçmesi lâzım gelmiyordu.*

*Türklerin istiklâl mücadelesinden sonra takatları bitmiş adamlar gibi değil o zamana kadar malik olmadıkları bir hayatıyet ve kudretle daha büyük işler görececek kabiliyette olduklarını göstermek icabediyordu. Bugün şu istasyon onun eseridir. Dahili ve harici nokta-i nazardan hattın Kayseri'ye gelmesini biz zafer telâkki etmek hakkımızdır.*

*Arkadaşlarım; Daha ziyade memnuniyet ve emniyeti mucip olan nokta istikbalin bugünden daha parlak, kuvvetli olmasıdır. Büyük Millet Meclisi'nin 3 sene evvel kabul ettiği prensipler bugün bu semereyi verdise âti için de bir çok mümasil semereler verecek temeller atmıştır. Önümüzdeki sene muhtelif yerlerde 6 istikamette şimendiferler inşa olunacaktır. Halbuki şimdiye kadar yalnız 2 istikamette çalışılmakta idi. 2 istikamette çalışmamızı şüpheli ve bedbinane telâkki edenlere bugün haber vereceğim müjde şudur:*

*Kayseri'ye geldik. İşlerimiz bitmiş değil; bilâkis müşkül işlere başlamış olanların ilk devredeki dikenli yolları atlatmış ve istikbali ferah ve suhulet içinde gören adamlar vaziyetindeyiz. Gelecek seneler faaliyetimiz daha çok artacaktır. Muhtelif istikamette yapılacak şimendiferler bidayette görünmeyecektir. Fakat dört senede iktitaf olunacak neticeler karşısında bugünkü gibi toplandığımız zaman bütün dünya bu büyük Türk milletinin zinde hayatını, faal bir milletin eserlerini daha göreceklendir.*

*Hepinizi ayrı ayrı tebrik ederim. Büyük Millet Meclisi'nin muhterem reis ve güzide heyetinin içtimamıza bahsettikleri şeref ve kıymet bilhassa şayanı iftihadır. Bu cemiyete iştirak eden yüksek kumandan heyetine, bilhassa Erkânı Harbiyeyi Umumiye Reisimize sureti mahsusa da takdimi teşekkürat ederim. Şimdiye kadar bu hatta uğraşan emek, yürek ve kudret sarfeden mühendisler, memurlar, müteahhitlerle bilcümle mesai erbabını ayrı ayrı tevkir ederim. Milli hayatımızı daha kuvvetli yapan binbir ihtiyaç içinde daima en mübrem ve en doğru istikameti gören ve bu şimendifer siyasetinin tahakkuk etmesi için bütün gayret ve faaliyetini sarfeden büyük reisimiz gazi Paşa hazretlerini payansız muhabbetler ve hakiki hürmet ve merbutiyetlerle yadedirim.”<sup>1080</sup>*

Başvekil İsmet Paşa'nın konuşmasından sonra Kayseri Mebusu Ahmet Hilmi Bey'de bir konuşma yapmıştır. Ahmet Hilmi Bey “...tarihe altın kalemlerle yazılacağından şüphe olmayan bu çelik damar, memleketimizi ihya edecek, ticaret, ziraat ve sanayimize inkişaf verecek ve içtimai hayatımıza ve inkilâbî hayatımıza yeni hedefler tayin edecektir... Yakın bir mazide aynı kudretin lûtf ve himmetleriyle tayyare ve Bünyan'da İplik fabrikalarına mazhar olan Kayseri Vilayeti bu demir hatta kavuşmakla bahtiyar olmuştur.” Diyerek Anadolu'nun her tarafını demiryollarıyla “bezenmiş görmek her Türk'ün kalbinde yaşayan bir emel ve bir mefkûre” olduğunu vurgulamıştır<sup>1081</sup>.

Konuşmalardan sonra “memleketi demir ile örmek azmimizdir” yazılı takın altında Büyük Millet Meclisi Reisi Kazım Paşa, İsmet Paşa'ya hitaben “en uzak hedeflere en yakın zamanda himmetinizle vasıl olacağımıza itimat ve emniyet ederek kordelayı kesiyor, sizi tebrik ediyorum,” diyerek açılışı gerçekleştirmiştir<sup>1082</sup>. Bu sırada Kayseri halkı bir deveyi devirmiş ve üzerine en kıymetli halılar sermiş, başına ipekli tüller örtmüş halde; “Büyük günün şerefine koyun azdır, deve kurban ediyoruz” diyerek deveyi kesmişlerdir<sup>1083</sup>. Açılış dolayısıyla deve kurban edilmesi yabancı basında da yer aldığını görmekteyiz. 31 Mayıs 1927 tarihli *The New York Times Gazetesi* Ankara – Kayseri Demiryolu Hattı'nın açılış töreninden 100 koyun ve bir deve kurban edildiğini ve devenin kıymetli halı ve tüllerle yüklü bulunduğunu bildirmiştir<sup>1084</sup>.

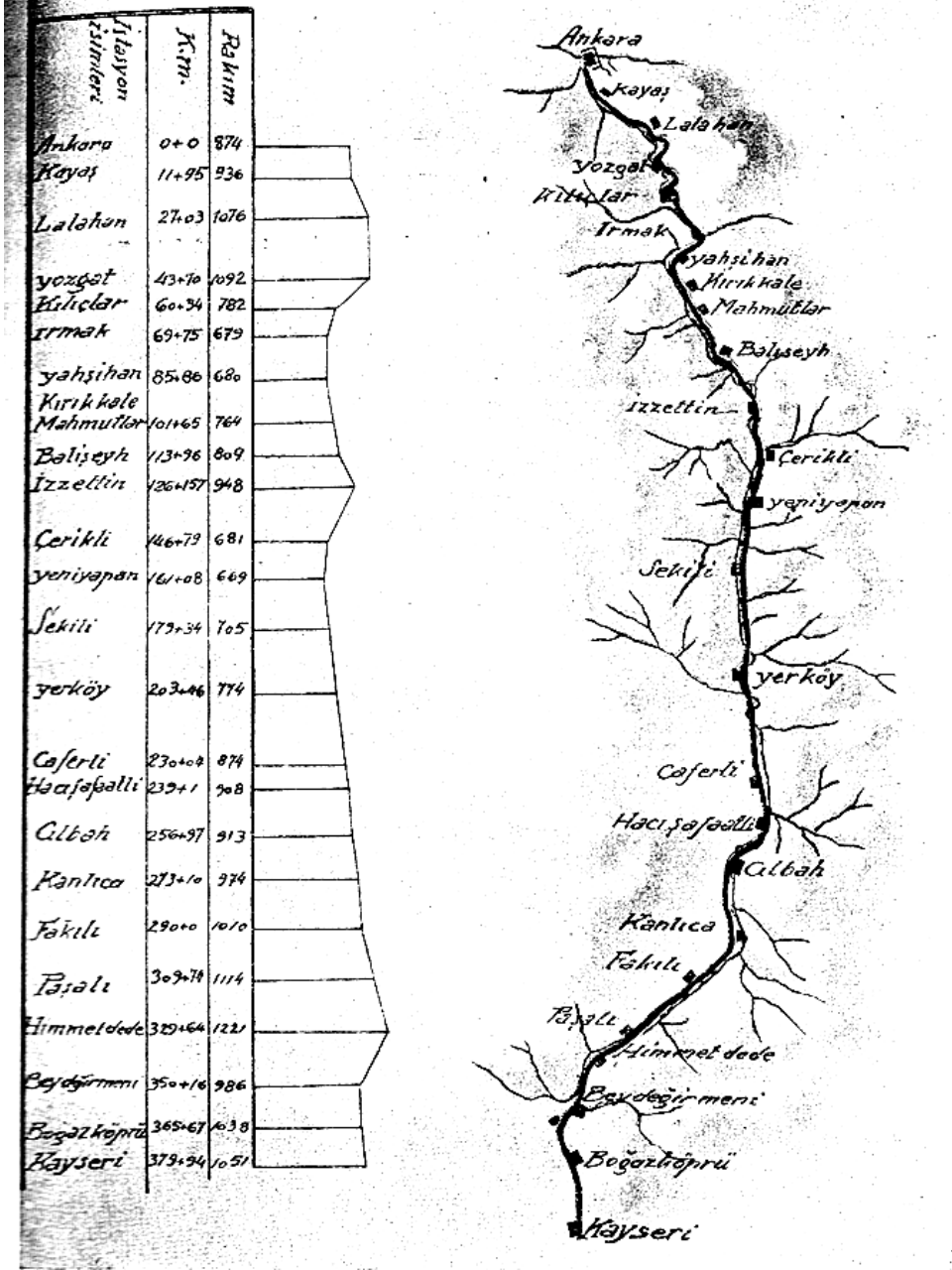
<sup>1080</sup> *Aydın Tarihi*, C.13, S.38, Haziran 1927, s.2202 – 2203.; *Demiryolları Mecmuası*, C.3, S.28, 1 Haziran 1927, s.157 – 158.

<sup>1081</sup> *Aydın Tarihi*, C.13, S.38, Haziran 1927, s.2203.

<sup>1082</sup> *Demiryolları Mecmuası*, C.3, S.28, 1 Haziran 1927, s.156.

<sup>1083</sup> *Aydın Tarihi*, C.13, S.38, Haziran 1927, s.2203.

<sup>1084</sup> *The New York Times*, 31 May 1927.



Ankara - Kayseri hattı plân ve profili

Resim 1: Ankara-Kayseri Hattı plan ve profili

Ankara – Kayseri Hattının inşasının Kayseri’ye yaklaştığı sırada hükümet bu hattın Kayseri’den Sivas’a kadar olan bölümünün yapımı için Belçikalı bir şirketle görüşmeye başlamıştır<sup>1085</sup>. Görüşmelerin olumlu sonuçlanması ile Kayseri – Sivas Hattı ile Samsun – Sivas Hattı’nın inşası<sup>1086</sup> 18 Aralık 1926’da yapılan sözleşme ile “*Société Industrielle des Travaux (S.I.T)*” şirketine verilmiştir<sup>1087</sup>. Bu şirket, merkezleri Paris’te bulunan sermayesinin % 60’nın Belçikalıların geri kalanın ise Fransız ve küçük bir hisse Almanlara ait olduğu bir Belçika – Fransız ortaklığıydı<sup>1088</sup>.

Sözleşmeye göre şirket, Kayseri – Sivas 1 Mart 1927 tarihinden itibaren 3 yılda bitirip teslim edecekti.<sup>1089</sup> Kayseri – Sivas ve Turhal – Sivas hatları toplamda 15 milyon dolar yani ortalama olarak 30 milyon Türk Lirası olarak belirlenmişti<sup>1090</sup>. Belçikalı şirket 60. Kilometreye kadar inşaata devam etmiş fakat malî kredi temin edemediğinden taahhütlerini yerine getiremeyeceği anlaşılmıştır<sup>1091</sup>. S.I.T şirketi ile yapılan sözleşme feshedildi ve hükümet eskisi gibi kendi kaynakları kendi teşkilat ve araçlarıyla hattın yapımına birkaç ay gecikmeli de olsa devam etmiştir<sup>1092</sup>. Bu arada bir İsveç şirketiyle de Sivas – Erzurum Hattı’nın da içinde bulunduğu inşaat çalışmaları için görüşmeler yapılmasına karar verilmiş fakat bir sonuç elde edilememiştir<sup>1093</sup>. Türk şirket ile müteahhitlerine ihale edilmeye başlanmış<sup>1094</sup> ve Mayıs 1928’den itibaren inşaat çalışmaları başlamıştır<sup>1095</sup>.

Mayıs 1929 tarihinde Kayseri’nin kuzeyinde ve Kayseri’den 20 km uzakta bulunan Gömeç İstasyonu’na varılmıştır<sup>1096</sup>. Kayseri – Sivas hattının Sivas vilayet

<sup>1085</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)*..., s.76.

<sup>1086</sup> *The New York Times*, 14 December 1926.

<sup>1087</sup> *République Turque Ministère Des Travaux Publics Contrat Sur la Construction Des Lignes Chemins De Fer Tourhall – Sivas & Kaïseri – Sivas, Constantinople, 1927.*

<sup>1088</sup> Colonel H. Woods, *Report On Economic And Commercial Conditions in Turkey – Dated May 1927*, London, 1927, s.10.

<sup>1089</sup> *The New York Times*, 11 February 1927.

<sup>1090</sup> Fransızca – Osmanlı Türkçesi olarak yazılmış olan şirketle yapılan sözleşme için bkz. *République Turque Ministère Des Travaux Publics Contrat Sur la Construction Des Lignes Chemins De Fer Tourhall – Sivas & Kaïseri – Sivas, Constantinople, 1927*, s.8.

<sup>1091</sup> *BCA Fon Kodu*, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.

<sup>1092</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı), Birinciteşrin 1938, s.51.*

<sup>1093</sup> *BCA Fon Kodu*, 30.10.0. Yer Kodu, 12. 72. 24.

<sup>1094</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafyası 1923 – 1933*, C.1..., s.49.

<sup>1095</sup> Fatih M. Dervişoğlu, *Nuri Demirağ Türkiye’nin Havacılık Efsanesi*, Ötüken Yayınları, İstanbul, 2007, s.80

<sup>1096</sup> *Ayın Tarihi*, C.25, S.60 – 61 – 62, Mart – Nisan – Mayıs 1929, s.4464.

sınırları içerisinde ilk istasyonu olan, Şarkışla'ya bağlı <sup>1097</sup> Gemerek'e kadar, inşası tamamlanarak 11 Aralık 1929 tarihinde ilk tren işlemeye başlamıştır<sup>1098</sup>.

Dönemin Dahiliye Vekili Şükrü Bey, başvekaletе gönderdiği yazıda *“halkın sevinç ve alkışları arasında ilk trenin refah ve sevinç saçarak geldiği ve bu münasebetle merasimi mahsusa yapılarak Orta Anadolu'ya öz Türk'ün asırlardan beri kavuşmayan bu nimete ancak hükümeti Cumhuriyetimizin azmi kudretiyle kavuştuklarından dolayı toplanan binlerce halk minnet ve şükranlarla”* karşıladıklarını bildirmiştir<sup>1099</sup>.

12 Aralık 1929 tarihinde Pazar günü Kayseri – Sivas Demiryolu Hattı'nın poz çalışması Şarkışla'ya ulaşmıştır<sup>1100</sup>. 31 Ocak 1930 tarihinde saat 14.00'de ise halkın büyük katılımıyla yapılan bir merasimle Şarkışla İstasyonu'nun açılışı yapılmıştır<sup>1101</sup>. Nihayet 129 kilometre olan Kayseri – Şarkışla kısmı 1 Şubat 1930 tarihinde işletmeye açılmıştır<sup>1102</sup>.

Şarkışla'dan Sivas'a doğru giden demiryolu inşaatı 19 Temmuz 1930 cumartesi akşamı Sivas'ta son rayın döşenmesiyle tamamlanmıştır<sup>1103</sup>. 22 Temmuz 1930 tarihinde Reisicumhur M. Kemal Paşa *“yurdumuzun her köşesini çelik yollarla birbirine bağlamayı emel edinmiş”* olarak nitelendirdiği İsmet Paşa'ya demiryolunun Sivas'a ulaşmasını *“memleketin imarı ve iktisadî hayatında pek mesut bir hadise”* olduğunu vurgulayarak tebrik etmiştir<sup>1104</sup>. Reisicumhur M. Kemal, 26 Temmuz 1930'da ise Nâfia Vekili Recep Bey'e bir tebrik telgrafi göndermiştir<sup>1105</sup>. Nâfia Vekaleti Kayseri – Sivas Hattı'nın 30 Ağustos 1930'da Sivas'ta yapılacak bir törenle açılacağını kamuoyuna bildirmiştir<sup>1106</sup>. Bu hattın açılışına hükümet büyük önem vermiştir. Hattın açılış törenine katılanlara dağıtılmak üzere madalyalar hazırlanmıştır<sup>1107</sup>. Ayrıca hattın açılması münasebetiyle pullar basılmıştır<sup>1108</sup>. Açılış törenine ve ondan sonraki 10 gün boyunca bu hatta ve Sivas'a gelecekler için diğer hatlarda yüzde altmış indirimli bir

<sup>1097</sup> Komisyon, Yurt Ansiklopedisi, C.9, Anadolu Yayıncılık, İstanbul, 1982 – 1983, s.6874.

<sup>1098</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 152. 75. 20.

<sup>1099</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 152. 75. 20.

<sup>1100</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 152. 76. 1.

<sup>1101</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 152. 76. 2.

<sup>1102</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.

<sup>1103</sup> Cumhuriyet Gazetesi, 21 Temmuz 1930, No.2228, s.1

<sup>1104</sup> Milliyet Gazetesi, 23 Temmuz 1930, s.1.; Cumhuriyet Gazetesi, 21 Temmuz 1930, No.2230, s.3.

<sup>1105</sup> Cumhuriyet Gazetesi, 27 Temmuz 1930, No.2234, s.3.; Milliyet Gazetesi, 27 Temmuz 1930, s.1.; Hâkimiyeti Milliye Gazetesi, 27 Temmuz 1930, s.1.; Ayın Tarihi, C.22 – 23, S. 75 – 78, Haziran – Eylül 1930, s.6569.

<sup>1106</sup> Hâkimiyeti Milliye Gazetesi, 14 Temmuz 1930, s.1.

<sup>1107</sup> Son Posta Gazetesi, 28 Ağustos 1930, s.3.

<sup>1108</sup> Son Posta Gazetesi, 6 Ağustos 1930, s.1.



tarife uygulanmıştır. Bu suretle Ankara – Sivas birinci mevki 1436, ikinci mevki 1140, üçüncü mevki ise 600 kuruş olarak belirlenmiştir<sup>1109</sup>. Ayrıca açılış töreninden sonra pazar ve çarşamba günleri İstanbul’dan Sivas’a doğru bir tren sefere konulacaktı<sup>1110</sup>.

Hattın açılışına katılmak üzere resmi olarak 270 misafir ve 56 memur tören için davet edilmişti<sup>1111</sup>. Büyük Millet Meclisi üyeleri, ordu müfettişleri ve kolordu kumandanları, Şark Demiryolları Umum Müdürü, Yüksek Mühendis Mektebi ve Nâfia Mektebi Rektörleri, Devlet Şurası reis ve azaları, Emniyeti Umumiye müdürü, darülfünun profesörleri başta olmak üzere birçok davetlileri Sivas’a getirmek için ikisi Haydarpaşa’dan, biri de Ankara’dan olmak üzere üç muhtelif katar yola çıkartılmıştı. Bunlardan birinci katar 29 Ağustos 1930 tarihinde 16.30’da Ankara’dan hareketle 30 Ağustos 1930 günü saat 11.40’da, 28 Ağustos 1930 tarihinde Haydarpaşa’dan 20.00 ve 22.45 saatlerinde hareket eden iki ayrı katar ise 30 Ağustos 1930 günü sırasıyla 13.07 ve 15.00’de Sivas’a gelmiştir<sup>1112</sup>. Yapılan tören programına göre katarlar geçici istasyonun önünde yapılan zafer takının elli metre gerisinde duracaklar ve trenden inen davetliler takın karşısında hazırlanmış olan tribünlere geçeceklerdi<sup>1113</sup>.

İsmet Paşa İstanbul’dan hareket eden ikinci katarla Sivas’a hareket etmiştir<sup>1114</sup>. Tren kalkarken TBMM Reisi Kâzım Paşa yüksek sesle başvekile :“ *Bu sene Sivas’tayız. Gelecek sene Erzurum’da bulunacağız.*”<sup>1115</sup> diye hitap ederek demiryolu politikasının hedefini işaret ediyordu. 30 Ağustos 1930 günü İsmet Paşa’nın tören alanına gelmesiyle açılış merasimi başlamıştır<sup>1116</sup>. Sivas Belediye Reisi Mustafa Hayri Bey cumhuriyet idarecilerini ve hükümetinin demiryolu politikasını öven<sup>1117</sup> aşağıda bazı cümlelerini verdiğimiz bir nutuk söylemiştir:

“...*Ey bütün bu cihan karşısında varlığını yokluklar içinde koruyan ve kurtaran eşsiz Cumhuriyet! 15 sene evvel sen burada, bu öz Türk memleketinde, bu Sivas’ın kucağında doğar iken yıldızlar ve güneşler bize bu günün geleceğini haber vermişti. Biz doğan mucizenin büyüyüp harikalar yaratacağını o günden hissetmiş ve ona en sağlam*

<sup>1109</sup> *Son Posta Gazetesi*, 28 Ağustos 1930, s.3.

<sup>1110</sup> *Son Posta Gazetesi*, 29 Ağustos 1930, s.2.

<sup>1111</sup> *Son Posta Gazetesi*, 1 Eylül 1930, s.3.

<sup>1112</sup> Altan İlder, “Zaman Tüneli – ... Ve Sivas Demiryolu İle Tanıştı”, *Demiryolcu Dergisi*, Y.4, S.11, Kasım 1992, s.11.

<sup>1113</sup> *Son Posta Gazetesi*, 29 Ağustos 1930, s.2.

<sup>1114</sup> *Son Posta Gazetesi*, 29 Ağustos 1930, s.2.

<sup>1115</sup> *Son Posta Gazetesi*, 30 Ağustos 1930, s.1.

<sup>1116</sup> *Ayın Tarihi*, C.22 – 23, S. 75 – 78, Haziran – Eylül 1930, s.6527.

<sup>1117</sup> H. Yakup, “Ankara – Sivas Hattı” *Demiryollar Mecmuası*, C.6, S.66 – 70, Birinci kanun 1930, s. 299.

*iman ile bağlanmıştık. İşte o imandır ki: dedelerimizin hasret çektiği, büyük annelerimizin ateşler, dumanlar içinde yürüyen demirden araba diye hikâyelerini anlattığı bu medeniyetler yaratan bu toprakları altın yapan demiryollu, çelik kollu Türk âbidesini bize gösterdi.*

*Bugün harikalar yaratarak, milletin istiklâlini kuran Türkiye Cumhuriyeti bugün aziz yurdumuza istikbâl yaratmak için saatleri asırlar kadar uzun gören bir çalışma ile her tarafı demir ağlarla kuşattı. Türk kuvvetinin ilim ve fenni ile kendi kendine bir medeniyet dünyası kurabilmek kudretinde olduğunu bize ve bütün dünyaya gösterdi. Sakarya Zaferi'nin karşısında ve ana yurdun göğsünde bu muazzam abideyi dikti...*<sup>1118</sup>

Daha sonra Sivas Memleket Hastanesi operatörü Doktor Necdet Bey, İsmet Paşa'nın da çok beğendiğini belli ettiği aşağıdaki nutku söylemiştir<sup>1119</sup>:

*“ Adlı ve şanlı vatandaşlar;*

*Gözümüz aydın... İşte tren geldi. Anadolu ovalarından kıvrıla kıvrıla akıp giden şu demiryolu cumhuriyetin çelik koludur. Artık Sivas hiçbir yere uzak değildir. Şimdi Ankara bize bir günlük yoldur.*

*Hemşeriler;*

*Toprağın beline niçin çelikten kuşak bağlıyoruz?... Dağların bağrını ovaların göğsünü, derelerin üstünü neden delip deşiyoruz?... Nedir bu demirler, bu uzun uzun; bu çapraz çapraz yatan demirler nedir? Nedir bütün bu şeylerin manası vatandaşlar.*

*Anlatayım:*

*Toprağın beline vatanın bir zerresi bütününden ayrılmasın diye o kuşağı bağladık. Dağların bağrını dertleri nedir diye yarıyoruz. Ovaların göğsünde hazineler arıyoruz. Bu demirleri, bu uzun uzun uzanan, bu çapraz çapraz yatan demirleri vatanın yüreğine cumhuriyeti perçinlemek için çaktık; çıkmasın diye mıhladık.*

*Vatandaşlar;*

*Bu demirleri toprağın pasını silmek için bu yerlere döşedik. Sarı başaklı ekinleri altına çevirmek için ucuca ekledik. Ankara – Sivas arasını on günden bir güne*

<sup>1118</sup> H. Y., “30 Ağustos 1930 (İzmir) – (Lozan) – (Sivas)... Ve Daima İleri...” *Demiryollar Mecmuası (Cumhuriyetin 10 Yılı 29.X.1933 – Özel Sayı)*, C.9, S.104 – 105, I. Teşrin – II. Teşrin 1933, s.501.

<sup>1119</sup> H. Yakup, “Ankara – Sivas Hattı”..., s.297 – 298.

**indiren işte bu demirlerdir. Şimdi bir lira eden bir rupla tahılı, yarından sonra beş liraya çıkaracak işte bu demirlerdir.**

*Bu demir değil altın yoludur.*

*Artık ekin vatandaşlar. Şu ovanın yüzünü türlü türlü, renkli renkli çiçeklerle süsleyin. Sivas yazılarının ekinleri rüzgâr esdikçe nazlı nazlı sallansınlar. Bu yolun iki yanını uzun boylu yeşillikler kaplasın. Şu makine bu yolda koşup sıcaklandıkça, ateşini içindeki su ile değil, etrafındaki ekinlerin rüzgârıyla soğutsun.*

*Arkadaşlar;*

*Arkadaşlar yol yerin damarıdır. Nabızı çarpmayan toprak kangren olmuş demektir. **Toprağın yaşayabilmesi için vücudumuzu saran kan damarları gibi onun vücudunu da yol damarları sarmalıdır.** Toprağın nabızı, insanın ki gibi bir dakika durmadan işlemelidir. Bir yolun kıymeti bir derenin değerinden daha az değildir. Bir ekini yetiştirene kadar su, yetiştikten sonra yol besler. Bu topraklarda yaşayanlardan, yediyüz sene içinde bu hakikati en iyi anlayan İsmet Paşa'dır. Yolsuz toprağı damarsız insandan farksız gördüğü içindir ki büyük bir vatanperver duygu ve sevgiyle senelerden beri ömrünü bu uğurda harcadı. Toprağın nabızı durmasın diye yüreğini damarına bağladı.*

*Beni Dinleyenler;*

*Aşk sevilen bir şeyin yürekte yanan ateşi değil midir?... Seven pervane gibi olmalıdır. Sevgilisi uğrunda kendini düşünmeden ateşe atmalıdır.*

*Ey Halk!*

*İçinizde en ihtiyarına soruyorum. Hiçbir padişahı, hiçbir sadrazamı her ne için olursa olsun, buralarda göreniniz var mıdır? Onlardan birinin kalbinin sizinki gibi çarptığını duydunuz mu?... Hangi sevinç gününde sizinle sevindiler, hangi felâket saatında sizinle ağladılar. Onların yüreğinde aşkın değil ihtirasın sevgisi vardı. Yedi yüz sene vatan için değil toprak için dövüştüler. Ne çok topraklı padişah densin diye vuruştular. Bu toprağın taşı kadar üstünden baş geçti. Her taç arkasından binlerce aç sürükledi. Fakat onlar rüzgar gibi gelip geçtiler. Arkalarında ne şan ne nişan bıraktılar. Şu Kızılırmak'ın suları hala kırmızı akıyorsa bu, taçlı devirlerin döktüğü kanların rengindendir.*

*Hemşeriler;*

*İçinizde ismet Paşa'yı görmeyenin varsa bu tarafa baksınlar. İşte o buradadır. Bakın göğsü nasıl inip kalkıyor. Nabızı durmasın diye bu toprağın damarına bağladığı yüreği çarpıntılar içinde eserini seyrediyor, bizi seyrediyor, milleti seyrediyor. Felâket günlerimizde bizimle beraber olan İsmet Paşa sevinç günlerimizde de bizimledir. İnönü'nde bizimle, Sakarya'da bizimle, Lozan'da bizimle, Sivas'ta bizimledir.*

*Ünlü Paşa;*

*Nedir bu demirler, bu uzun uzun uzanan, bu çapraz çapraz yatan demirler nedir? Bunları buraya bizi kendine daha iyi bağlamak için mi getirdin?... Eğer öyle ise bil:*

*Bizi sana bağlayan sevgi şu yerde yatan demirlerden daha kuvvetlidir. Biz sana çelikten bir aşk ile perçinliyiz. Bu sözlerimi hatırında iyi tut pašam... Türk gencini, Türk Milletini sen benden daha iyi tanırsın. Sözünün ne sadık eri olduğunu sen benden daha iyi bilirsin. İnönü meydanlarında, Sakarya kenarlarında, onu deneyen sensin. Parmağının gösterdiği yere gözlerimizi kırpmadan başlarımızı uzatan biz değil miyiz? Onun için sözüme inan ve bil ki:*

*Biz Gazinin, senin ve cumhuriyetin neslindeyiz. Yüreğimizde geçmişe ait bir damla çürük kan yoktur. Damarlarımızda dolaşan senin kalbindeki ateşin kırmızı alevidir.*

*Adlı ve şanlı Paşa;*

*Yüzünü ilk defa görüyorum. Fakat yüreğini ve işini evvelden tanırım. Gönlüm sana dünden vurgundur. Birgün vatan işlerinde bunalırsan hiç düşünmeden yine bizi çağır, parmağının gösterdiği yere gözlerimizi kırpmadan başlarımızı uzatırız.*

*Kutlu Paşa;*

*Ankara'ya döndüğün zaman Ulu Gazi'ye de ki:*

*İçinde dünyanın en büyük kararını verdiği Sivas'tan geliyorum. Onun ovasında kadın erkek, çoluk çocuk toplandık. Bir ucu Ankara'da senin kalbinde olan Sivas demiryolunu açılma şenliği yaptık. Sivashılar seni sevgi, saygı ve göresle andılar.*

30 Ağustos'ta senin Dumlupınar'da, benim Sivas'ta kazandığım zaferi çılğınca alkışladılar.”<sup>1120</sup>

Doktor Necdet beyin konuşmasından sonra göğsünde özel olarak imal edilen ve davetlilere dağıtılan demiryolu madalyası takılı halde kürsüye çıkan<sup>1121</sup> İsmet Paşa hükümet politikaları başta olmak üzere sürdürmüş olduğu demiryolu politikası ağırlıklı ünlü konuşmasını yapmıştır<sup>1122</sup>. Keskin bir dille yapmış olduğu<sup>1123</sup> yetmiş beş dakika süren konuşmasından sonra İsmet Paşa “*İzmir – Lozan – Sivas ve Daima İleri*” yazan takın önünde yüzünü Erzurum tarafına dönerek kordelayı keserek açılışı gerçekleştirmiştir<sup>1124</sup>.

*The New York Times Gazetesi*, İsmet Paşa'nın konuşmasına yer verdiği haberinde “*başbakanın cumhuriyetin müdafaasında sivri ve keskin bir tarzda*” olduğunu ve İsmet Paşa'nın Osmanlı hükümetlerinin 60 yılda yaptıklarının yarısını, cumhuriyet hükümeti kendi öz kaynaklarını kullanarak yedi yılda yaptığını söylediğini vurgulayarak demiryolu inşaatlarında izlenen politikaların bir savunmasını yaptığını yazmıştır. Ayrıca İsmet Paşa'nın konuşmasında sıklıkla “*Türkler için Türkiye*” vurgusunu yaptığı da belirtilmiştir<sup>1125</sup>.

Ankara – Sivas Demiryolu Hattı'nın açılışı sebebiyle Yalova'da bulunan Reisicumhur M. Kemal Paşa 1 Eylül 1930'da bir telgrafi göndermiş ve “*Büyük zafer büyük milletimizin sönmez hürriyet ve bağımsızlık aşkından ve başında zatı devletleri bulunmuş olan kahraman ordumuzun kendine has fedakârlıklarından doğmuştur. Şimendifer şebekemizin Sivas'a varması münasebetiyle bu sahada elde edilen parlak muvaffakiyet, milletin yüksek idrak ve kabiliyetinin ve reisi bulunduğunuz hükümetin takdire layık mesaisinin eseridir.*”<sup>1126</sup> diyerek tebrik etmiştir.

<sup>1120</sup> Doktor M. Necdet , “Sivas istasyonunun İşletmeye Küşadı Günü” *Demiryollar Mecmuası*, C.6, S.66 – 70, Birinci kanun 1930, s. 288 – 295.

<sup>1121</sup> H. Yakup, “Ankara – Sivas Hattı”..., s.298.

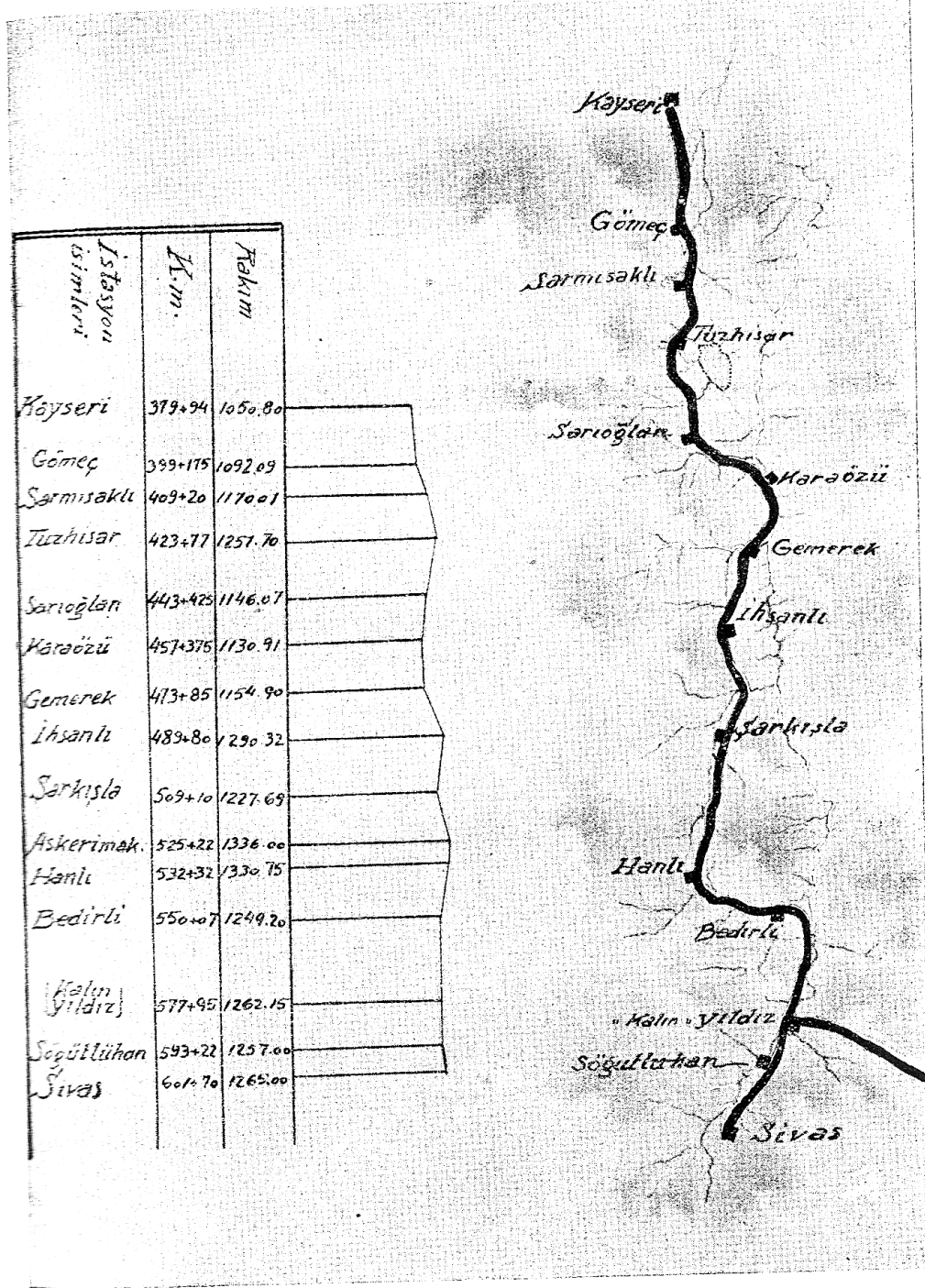
<sup>1122</sup> İsmet Paşa'nın Sivas Konuşması için bkz. *Hâkimiyeti Milliye Gazetesi*, 31 Ağustos 1930, No.3281, s.1 – 5.; *Son Posta Gazetesi*, 1 Eylül 1930, s.1 – 6.; *Demiryolları Mecmuası*, C.6, S.66 – 70, Birinci kanun 1930, s. 270 – 286.; *Ayın Tarihi*, C.22 – 23, S. 75 – 78, Haziran – Eylül 1930, s.6528 – 6547.

<sup>1123</sup> *The New York Times*, 1 September 1930.

<sup>1124</sup> *Ayın Tarihi*, C.22 – 23, S. 75 – 78, Haziran – Eylül 1930, s.6527.

<sup>1125</sup> *The New York Times*, 1 September 1930.

<sup>1126</sup> *Hâkimiyeti Milliye Gazetesi*, 2 Eylül 1930,s.1; *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.5, S. 6, Birinciteşrin 1938, s.29.; Komisyon, *Atatürk'ün Bütün Eserleri*, (1930 – 1931), C.24, Kaynak Yayınları, İstanbul, 2008, s. 260.



Kayseri - Sivas hattı plân ve profili

Resim 2: Kayseri - Sivas hattı plan ve profili

Ankara – Sivas Hattı güzergâhı 850 rakımında olan Ankara’dan itibaren binde 15 rampa ile yükselerek 1200 rakımında Lalabelinden Kızılırmak Havzası’na dahil olur. Buradan itibaren binde yirmi eğim ile 250 metre geometrik eğimlerle 73. km’de 660 rakımına inerek Kızılırmak nehrini kateder. Tekrar binde 17 rampa ile 125. km’de 950 rakımındaki İzzettin belinden geçerek binde 16 eğim ile 152. km’de 600 rakımındaki Delice deresine iner ve dereyi geçerek onu takiben 204. km’de Yerköy İstasyonu’na ulaşır. Bu istasyon Yozgat şehrine 30 ve Kırşehir’e 60 km’lik bir mesafede bulunmaktaydı. Yozgat’a bir şose ile bağlı bulunması ve Kırşehir şosesinin ise inşaatının durdurulması dikkate alındığında depo istasyonu olarak kabul edilmiştir.<sup>1127</sup>

Yerköy’den itibaren Kayseri yönünde binde 15 ve Kayseri – Ankara istikametinde binde 18 eğim kabul edilmişti. Güzergâh Yerköy’den itibaren 237. km’de Hacışefaati’ye kadar bozuk olan Karanlıkdereyi ve Kanaksu vadisini ve Hacışefaati’den itibaren de Kanaksu’yu terk ile Karasuyu takiben 292. km’de Karafakılı’ya ulaşır. Buradan Ayılı deresi ile 1275 rakımlı Himmetdede boyundan geçerek 350 km’de Kızılırmak’a 988 rakımına iner. Kızılırmak’tan sonra Karasuyu takiben Kayseri şehrine ulaşır<sup>1128</sup>.

Kayseri’den sonra Sarımsaklı istikameti takip edilerek ve Sarımsaklı vadisinden 1300 rakımlı Lâlebelinden ve Tuzhisar köyü civarından geçilerek Sarıoğlan vadisine girilir. Bu vadiden sonra güzergâh tekrar Kızılırmak vadisine geçer<sup>1129</sup>.

Güzergâh 20 kilometre kadar Kızılırmak vadisini takipten sonra Kızılırmak Vadisinin fazla bozuk bir coğrafyasından dolayı buradan Gemerek vadisine geçilmiş ve Gemerek nahiye merkezine 3 km. kadar bir mesafeden giden bir istikametten sonra Şarkışla’ya varılmıştır. Şarkışla’dan sonra 1360 rakımlı Hekimbelinden ve Hanlı istasyonundan geçildikten sonra Uskuluç vadisini takip ederek tekrar Kızılırmak vadisine inilmiştir. Bundan sonra güzergâh Kızılırmak vadisini takip ettikten ve Yıldız İstasyonu’nda Samsun – Sivas hattı ile birleştikten sonra Sivas’a ulaşmaktaydı<sup>1130</sup>.

<sup>1127</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.

<sup>1128</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.

<sup>1129</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.

<sup>1130</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.1..., s. 51.

| <b>Ankara –<br/>Sivas Hattı</b> | <b>Kilometre</b>          |
|---------------------------------|---------------------------|
| Ankara-Yahşihan                 | 86 (normal ray açıklığı)  |
| Yahşihan-Yerköy                 | 115 (normal ray açıklığı) |
| Yerköy-Kayseri                  | 180 (normal ray açıklığı) |
| Kayseri-Şarkışla                | 130 (normal ray açıklığı) |
| Şarkışla-Sivas                  | 91 (normal ray açıklığı)  |
| <b>Toplam</b>                   | 602 (normal ray açıklığı) |

Tablo 6: Ankara – Sivas hattı<sup>1131</sup>

Ankara – Sivas hattı, Ankara – Kayseri 380 km ve Kayseri – Sivas Hattı ise 222 km’dir<sup>1132</sup>. Bu hat üzerinde 23 tanesi Ankara – Kayseri ve 3 tanesi ise Kayseri – Sivas etabında olmak üzere 26 adet tünel yapılmıştır. Bu tünellerin Ankara – Kayseri etabındakiler 3833 metre iken Kayseri – Sivas hattındaki 3 tünel ise 295 metre idi. Ankara – Sivas Hattındaki tünellerin toplam uzunluğu 4.128 metreyi bulmuştur<sup>1133</sup>. Kızılırmak üzerinde köprüler yapılmıştır<sup>1134</sup>. Türkiye’de demiryolu inşa çalışmalarında ilk defa paletli iş makineleri caterpillar bu hattın inşaatında kullanılmıştır<sup>1135</sup>.

Ankara – Kayseri Hattının toplam masrafı 24.700.000 TL. iken Kayseri – Sivas Hattının toplam masrafı 16.500.000 TL. tutmuştur<sup>1136</sup>. 602 km’lik Ankara – Sivas Hattı’na yapılan toplam harcama 41.200.000 TL’dir<sup>1137</sup>. Bu rakama Ankara İstasyonu genişletme çalışmaları ile Kayseri’de yapılan binalara harcanan 3.200.000 TL. ve Sivas İstasyon binaları için harcanan 755.000 TL. dâhil değildir<sup>1138</sup>.

<sup>1131</sup> Colonel H. Woods, *Economic Conditions in Turkey (June 1934)*, London, 1934, s.31.

<sup>1132</sup> *10 Ans De Republique Résumé Du Guide Publié Parle Parti Républicain du Peuple à l’occasion du X<sup>e</sup> anniversaire de la République 1923 – 1933*, Ankara, 1933, s.128.

<sup>1133</sup> *BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.*

<sup>1134</sup> O. Conker, *Les Chemins de Fer en Turquie et La Politique Ferroviaire Turque...*, s.94.

<sup>1135</sup> H. Yakup, “Demiryolları Tesviyei Türlüye Hafriyatından: Katerpillar (Caterpillar)”, *Demiryollar Mecmuası*, C.6, S.65, Temmuz 1930, s.226.

<sup>1136</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafyası 1923 – 1933*, C.1..., s. 25.

<sup>1137</sup> C. H. Woods, *Economic Conditions in Turkey (June 1934)...*, s.33.

<sup>1138</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafyası 1923 – 1933*, C.1..., s. 25.; C. H. Woods, *Economic Conditions in Turkey (June 1934)...*, s.33.



### 2.1.2. Samsun - Sivas (Kalin)<sup>1139</sup> Hattı

Samsun – Sivas Demiryolu Hattı inşa çalışmaları beş dönem halinde ortalama 22 yıl sürmüştür.

- 1 – Nafia Nezareti emrindeki İnşa çalışmaları
- 2 – Regie Generale Dönemi
- 3 – Askeri Demiryolları İnşaatı Dönemi
- 4 – Tekrar Nâfia Nezareti emrindeki faaliyetleri
- 5 – TBMM ve Cumhuriyet Dönemi, olarak saymak mümkündür<sup>1140</sup>.

Samsun ile Sivas arasında ki yol çok eski zamanlardan beri Anadolu'nun en önemli ve işlek yollarından biriydi. Bu yol üzerinde genellikle katır ve deve kervanlarıyla nakliye yapılmaktaydı. Osmanlı döneminde Halil Rıfat Paşa'nın Sivas Valiliği zamanında bu yolda arabaların geçişini sağlamak için teşebbüslerde bulunulmuştur. Sivas halkının yolda çalıştırılması suretiyle 350 küsur kilometre uzunluğunda şose denilebilecek bir yol inşasına muvaffak olunmuştur. Üstünden geçen her türlü nakliye araçlarının sürekli bir şekilde çalışması bu yolun önemini göstermiştir. Özellikle yabancı sermayenin dikkatini çekmiş ve demiryolu için imtiyaz talepleri gelmiştir. Fakat II. Abdülhamit döneminde düşünülen projeler hayata geçirilememiştir<sup>1141</sup>. Samsun – Sivas Demiryolu, Meşrutiyet Döneminde yeniden gündeme gelmiştir. Samsun Limanı ve Samsun – Sivas Demiryolu inşasına karar verilmiştir<sup>1142</sup>. 26 Mart 1326 tarihinde Samsun'a gelen keşif ve etüt heyetlerinin bir kısmı Samsun'dan diğer kısım ise Havza'dan başlayarak çalışmalara başlamışlardır<sup>1143</sup>. Samsun'dan itibaren 33 km'lik kısmın toprak düzeltme işleri ve köprü ve menfezler ile 18 tünel'den 9'ü tamamen 9 tünel ise kısmen bitirilmişti. Bunun yanında 152 km'ye kadarda katı profil çalışması yapılmıştır. Ayrıca Sivas'a kadarda güzergâh keşfi

<sup>1139</sup> Kalın: Samsun – Sivas ve Ankara – Sivas Hatları'nın birleştiği istasyondur. bkz. *Demiryollar Mecmuası (Cumhuriyetin 10 Yılı 29.X.1933 – Özel Sayı)*, C.9, S.104 – 105, I. Teşrin – II. Teşrin 1933, s.497.

<sup>1140</sup> Hüseyin Yakup, “Uzun ve Müşkül Bir Mesaiden Sonra (Samsun) (Sivas) a Bağlandı”, *Demiryollar Mecmuası*, C.8, S.88, Haziran 1932, s.227.

<sup>1141</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafyası 1923 – 1933*, C.1..., s. 31.

<sup>1142</sup> *BCA Fon Kodu, 230.0.0.0. Yer Kodu, 143. 26. 1.*

<sup>1143</sup> Hüseyin Yakup, “Samsun – Sivas Hattı İnşaat ve İşletme Safhalarından Birkaç Not”, *Demiryollar Mecmuası*, C.6, S.61, Mart 1930, s.10.

yapılmıştır.<sup>1144</sup> 1330 tarihine kadar devam eden bu etüt ve inşaat çalışmaları Balkan Savaşı'nın olumsuz etkisiyle yarım kalmıştır. Daha sonra bu hattın imtiyazı 4 Eylül 1913 tarihinde imzalanan ve 1914'de onaylanan sözleşmeyle Fransız Regie Generale şirketine verilmiştir. Fakat Birinci Dünya Savaşı'nın çıkmasıyla inşaat başlanamamıştır. Osmanlı Devleti ise verilen imtiyazı yok saymıştır<sup>1145</sup>.

Bu şirket Samsun'a yabancı mühendislerle gelmiş ve kazma sapı dahil bütün araç ve gereçlerini Fransa'dan getirmiştir. Türk mühendis ve işçilerini küçük görmüşler özellikle Türk mühendisleri çalışmalara sokmamak için mücadele etmişlerdir. Fakat daha sonra inşaat ve büro çalışmalarındaki başarıları dolayısıyla Türk mühendisler çalışma heyetlerine katılmışlardır<sup>1146</sup>. O dönem Samsun – Sivas Demiryolu Hattı çalışmalarında mühendis olarak görev yapan Hüseyin Yakup, yapılan inşaat hazırlık çalışmaları hakkında şu bilgileri vermektedir:

*“İşe vâsi mikyasta başlayan bu şirket; aplikasyon şubeler, teşkil ve her şubeye birer Türk mühendisi taksim etmişti. Bizi Çamlıbel – Sivas aplikasyonuna memur etmiş ve fakat aramıza hiçbir Fransız mühendis vermemişti. Bu daha ziyade Türk mühendislerinin iddialarını ve yalnız başlarda yapılan işlerdeki ehliyet ve kabiliyetlerini tetkik ve tevsik için tertip edilmiş, hususî mahiyeti haiz bir ekip idi. Elyevm Mısır'da Muhadenet Gazetesi'ni çıkaran mühendis Remzi Bey ve şimdi İnşaat Reisi olan mühendis Akif Bey ve Musaköy – Kalın müteahhidi iken geçen sene vefat etmiş bulunan mühendis Ahmet Zihni Bey ve birde ben bu ekibi teşkil ediyorduk. Şefimizde Remzi Beydi. Çok çalıştık ve daima temiz ve doğru iş gayesiyle uğraştık. Daima daha iyi ve daha evvel endişesiyle çırpındık. Fakat Umumi harbin ilânı üzerine aldığımız bir telgraf işin tatilini ve Samsun'a avdedimizi tebliğ etti. Diğer bütün postalar da avdet etmişlerdi. Yapılan işler heyeti fenniye de – kemiyet ve keyfiyet itibariyle – uzunca ve sıkıca bir imtihana tâbi tutuldu. Neticede: En iyi notun Çamlıbel – Sivas Türk Postasına verildiği ilân edildi. İşte; ecnebi ve o sırada Türklerin müşkülpesent olan bir şirketin takdirini alınının teriyle hak eden o Türk mühendisleri, o Türk İşçileri kendilerinden yetiştirdikleri müteahhitlerle, san'atkârlarile aynı*

<sup>1144</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, D.II., İ.18, C.7/1, T.B.M.M. Matbaası, Ankara, 1970, s.864.

<sup>1145</sup> BCA Fon Kodu, 30.18.1. Yer Kodu, 15. 54. 19.

<sup>1146</sup> H. Yakup, “Uzun ve Müşkül Bir Mesaiden Sonra (Samsun) (Sivas) a Bağlandı”..., s.227.

*Çamlıbel'e tırmanmış, Çamlıbel silsilelerini birbirine perçinleyerek, bel noktasında düğümleyerek bugün Samsun'a Sivas'a bağlamış ve kavuşturmuş bulunuyorlar.*"<sup>1147</sup>

Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra 1920 yılında Askeri Demiryolları İdaresi tarafından Samsun'la Havza arasında bir dekovil hattı tesisi amacıyla Türk mühendislerinden oluşan bir fen heyeti Samsun'a gönderilmiş fakat bu girişimin sonu gelmemişti<sup>1148</sup>.

Daha sonra Amerikan Şirketi, Cester Projesini kabul ettirmek amacıyla, hattın inşası yolunda bir girişim yapılmış ve şirket tarafından Samsun'a gönderilen birkaç Türk mühendisinde içinde bulunduğu derme çatma bir heyet oluşturularak<sup>1149</sup> uydurma bir temel atma töreni düzenlemiş fakat bundan bir sonuç elde edememiştir<sup>1150</sup>.

Nihayetinde Cumhuriyet Hükümeti, bu hattın inşasına beşinci defa olmak üzere başlama kararı almıştır<sup>1151</sup>.

Samsun – Sivas Hattı iktisadî anlamda büyük bir öneme sahipti<sup>1152</sup>. Özellikle Samsun Limanı'nın yapılan yatırımlarla aktif hale getirilmesiyle bu önemi daha da artacaktı. Anadolu'nun merkezi Ankara'dan Karadeniz'e uzanan en kısa yol olma özelliğini de taşıyacaktı<sup>1153</sup>. Bunun yanında ülkenin orta kesimleriyle Karadeniz bağlantısı sağlanmış olacaktı<sup>1154</sup>. Bu anlamda Cumhuriyet hükümeti, Samsun – Sivas Demiryolu Hattı'nın en hızlı bir şekilde yapılmasını bir önemli bir görev olarak görmüştür<sup>1155</sup>.

Samsun – Sivas Hattı, 23 Mart 1924 tarih ve 449 numaralı kânun<sup>1156</sup> ile Ankara – Musaköy hattı ile birlikte yapımına karar verilmiştir<sup>1157</sup>. İlk ray döşemesi 23 Aralık 1925 tarihinde yapılarak inşaatına başlanmıştır<sup>1158</sup>. Samsun – Sivas Hattı arazinin

<sup>1147</sup> Hüseyin Yakup, "Uzun ve Müşkül Bir Mesaiden Sonra (Samsun) (Sivas) a Bağlandı"..., s.228.

<sup>1148</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.1..., s. 31.

<sup>1149</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, D.II., İ.55, C.3, T.B.M.M. Matbaası, Ankara, 1970, s.443 – 444.

<sup>1150</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.1..., s. 32.; Samsun – Sivas Hattının inşaatına Ait tarihçe için bkz. *Demiryolları Mecmuası*, C.3, S.28, 1 Haziran 1927, s.123 – 124.

<sup>1151</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.

<sup>1152</sup> BCA Fon Kodu, 230.0.0.0. Yer Kodu, 143. 26. 1.

<sup>1153</sup> O. Conker, *Les Chemins de Fer en Turquie et La Politique Ferroviaire Turque...*, s.96.

<sup>1154</sup> Z. Y. Hershlag, *Turkey An Economy In Transition...*, s.302.

<sup>1155</sup> O. Conker, *Les Chemins de Fer en Turquie et La Politique Ferroviaire Turque...*, s.96.

<sup>1156</sup> Ali Alanyalıoğlu, "Demiryolları İle İlgili Kânunlar – 1", *Demiryol Dergisi*, S. 569, Haziran 1973, s. 19.

<sup>1157</sup> 23 Mart 1340 (1924) tarih ve 449 numaralı Samsun – Sivas ve Ankara – Musaköy Demiryollarının İnşası Hakkında Kanun için bkz. *Düstur, Üçüncü Tertip*, C.5, Başbakanlık Devlet Matbaası, 1948, s.368.

<sup>1158</sup> M. Ferit, "İktisadî Buhran – Dünya Demiryolları ve İktisadî Buhran – Buhran ve Bizim Demiryollarımız", *Demiryollar Mecmuası*, C.8, S.85, Mart 1932, s.26.

zorlukları sebebiyle yavaş ilerlemekteydi. Doğal yapıdan kaynaklanan çok sayıda uzman mühendislik işi gerekmektedir<sup>1159</sup>. Dönemin Nâfia Vekili Süleyman Sırrı Bey, bu durumu 13 Mart 1925 tarihinde TBMM’nde Nâfia Vekâleti’nin bütçe görüşmelerinde şu şekilde ifade etmiştir.

*“Samsun – Sivas Hattının imalatı maatteessüf tul itibariyle ileriye götüremedik. Çünkü önümüzde Havza’ya kadar yirmi tünel vardır, yirmi sekiz köprü vardı. Tünel köprü deyince bunlar daima işi durduran mevanidir. Bu tünel ve köprülerin ne dereceye kadar ehemmiyetli olduğu hakkında heyeti celilenize ufak birkaç rakam arz edeceğim. Tünellerin delinmesi için (912.000) kilo barut ve (20.000) kilo da dinamit (95.000) metre fitil sarfedilmiştir. Önümüze çıkan kayalar sırf çakmak taşıdır, aletleri parçalar. Bazen insanın kolunu yıpratır. Fakat bununla iftihar edebiliriz ki, kendi mühendislerimiz ve kendi amelemiz bunları delmiştir, delmektedir.”*<sup>1160</sup>

Bunun yanında Samsun – Sivas Hattı’nda kullanılmak alınan malzemelerin bölgeye getirilmesinde de sorunlar yaşanmaktaydı. 1925 yılı boyunca birçok kez, bu hattın demiryolu malzemesi için ihaleye davet yapıldı. Bu malzemeler; Prusya tipi raylar (A.51), Bagdad ‘B’ perçinler, bulonlar, ray bağlantı çubukları, demir travers, köprüler için çelik kirişler, galvanizli tel, izolatorler, köprüleme malzemesi, 25 tonluk vinç, rayların taşınması için boji, yolcu vagonu ve dört tane bagaj taşıma vagonudur.

Samsun’da rayların ve diğer malzemelerin yerleştirilmesinde, üç adet büyük, ikinci el mal yükleme aracı (lighter) ve bir tane de buharlı römorkör alınmasına rağmen, bazı sorunlar bulunmaktadır. Yükleme araçlarının sayısı çok az, bu araçları boşaltacak uygun makine bulunmamakta ve römorkör, suyun sık olması nedeniyle demiryoluna ulaşamamasından dolayı çok zaman kaybı yaşanmaktaydı. Yükleme araçları boşaltılana kadar çok fazla zaman harcanmış ve lokomotiflerin, yolcu vagonları ve rayların boşaltılmasında daha büyük zorluklarla karşılaşılıyordu<sup>1161</sup>.

<sup>1159</sup> C. H. Woods, *Report On The Economic And Commercial Conditions in Turkey – Dated April 1925...*, s.13.

<sup>1160</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, D.II., İ.75, C.15, T.B.M.M. Matbaası, Ankara, 1976, s.355.

<sup>1161</sup> C. H. Woods, *Report On The Economic And Commercial Conditions in Turkey – Dated April 1925...*, s.14.

Samsun – Sivas Hattı’nın 48 kilometrelik Samsun – Kavak bölümü 23 Nisan 1926 yılında işletmeye açılmıştır<sup>1162</sup>. 30 Nisan 1926 tarihinde Cuma günü halkın katılımıyla Kavak İstasyonu’nun resmi açılışı yapılmıştır<sup>1163</sup>.

Ankara – Sivas hattıyla, Sivas’a 100 km mesafede birleştikten sonra Sivas’a ulaşılması planlanmışken, Ankara – Sivas Hattı’nın güzergâhı değişince bu hattın güzergâhı da değişmiştir<sup>1164</sup>. Hattın inşası devam ederken, hükümet Kayseri – Sivas Hattı’yla birlikte Turhal – Sivas bölümünün yapımını Belçika şirketi olan “*Société Industrielle des Travaux (S.I.T)*” şirketine verilmiştir<sup>1165</sup>. Sözleşmeye göre Samsun – Turhal bölümü 1 Mart 1927’den itibaren ortalama 3 yılda bitirilecekti<sup>1166</sup>. Bu hattın yavaş bir şekilde inşasının devam ettiği süreçte yabancı bir şirkete ihale edilerek çalışmaların devam etmesi konusu bölge insanı tarafından memnuniyetle karşılanmıştır. Samsun İl Genel Meclisi bu ihale dolayısıyla başvekaletle 22 Ocak 1927 tarihinde bir teşekkür telgrafı da çekmiştir<sup>1167</sup>. Fakat bu şirketin inşaatı yapamayacağı anlaşıncı sözleşme feshedilmiştir<sup>1168</sup>. Yine Kayseri – Sivas Hattı’nda olduğu gibi hükümet işi üstüne alarak Türk müteahhit ve şirketlere ihale etmiştir<sup>1169</sup>.

Samsun – Turhal bölümünün Kavak – Havza arası 38 kilometrelik inşaatı 9 Eylül 1927 tarihinde yapılan Havza İstasyonu açılma merasimi ile tamamlanmıştır<sup>1170</sup>. Açılış töreni inşaat ve işletme müdürü İzzet bey’in konuşmasıyla başlamış daha sonra Samsun Valisi Kazım Paşa ve Havza Belediyesi adına Zübeyiroğlu Fuat Bey birer konuşma yapmışlardır<sup>1171</sup>.

İzzet Bey açılış konuşmasında arazinin zorluklarından bahsederek Samsun – Havza demiryolu hattının on milyon liraya yakın bir masrafla yapıldığını belirterek bu hattın bölge ekonomisine katkı yapmasını temenni etmiştir.

<sup>1162</sup> H. Kaşıkçıoğlu, “İlk On Yılda TCDD (1923 – 1931/32)”, *Demiryol Dergisi*, S.533, Haziran 1970, s.28; Mehmet Ferit, “Cumhuriyetin Yarattığı Büyük Eserlerden ve İktisadi Varlığımızın Başlıca Unsurlarından Demiryollarımız”..., s.545; H. Yakup, “Samsun – Sivas Hattı İnşaat ve İşletme Safhalarından Birkaç Not”..., s.12.

<sup>1163</sup> *BCA Fon Kodu*, 30.10.0. Yer Kodu, 152. 75. 12.

<sup>1164</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)*..., s.78.

<sup>1165</sup> Şirketle yapılan sözleşme için bkz. *République Turque Ministère Des Travaux Publics Contrat Sur la Construction Des Lignes Chemins De Fer Tourhall – Sivas & Kaïseri – Sivas, Constantinople, 1927*.

<sup>1166</sup> *The New York Times*, 11 February 1927.

<sup>1167</sup> *BCA Fon Kodu*, 30.10.0. Yer Kodu, 151. 69. 25.

<sup>1168</sup> *BCA Fon Kodu*, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.

<sup>1169</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.1..., s. 34.

<sup>1170</sup> *Demiryolları Mecmuası*, C.3, S.33, 1 Teşrin Sani 1927, s.356.

<sup>1171</sup> H. Y., “Samsun – Sivas Demiryolu (Havza) da ve (Havza) nın İnkılâp ve Cumhuriyet Tarihinde Mevkii”, *Demiryollar Mecmuası (Cumhuriyetin 10 Yılı 29.X.1933 – Özel Sayı)*, C.9, S.104 – 105, I. Teşrin – II. Teşrin 1933, s.509.

“Bu gün 340 senesinden beri dördüncü defa olarak inşasına teşebbüs edilen Samsun – Sivas hattının 87. kilometresindeki Havza İstasyonunun ve Kavak – Havza kısmının resmi küşadını icra etmekle mubahiyiz.

*Bu kısım Samsun – Sivas Hattı’nın en arızalı bir mıntıkası ve uzun zamanlardan beri birçok defalar inşasına teşebbüs edildiği halde gerek ahval ilcaatı ve gerekse menaatı tabiyesi dolayısıyla muvaffak olunamayan en mühim kısmıdır. Bizzat gördüğünüz vechile inşaatta adeta tabiatla mücadele edilmiş ve müteaddit cesim imalâtı sinaiye ve 20 tünel ve en muazzam tesviyei turabiye vücuda getirilerek Havza’ya gelinebilmiştir. Şimendiferler tarihinde pek mühim bir hadise olarak kaydedilecek olan bu muvaffakiyet neticede güzel İzmir’in düşmandan tahlis edildiği mukaddes bir günde cumhuriyet hükümetimize nasip olmuştur. Temenni ederim ki; vatan ve Havzalılar ve civar kasabalılar ve köylüler buraya kadar, on milyon liraya yakın bir para sarf ile vücuda getirilen bu mühim nakil vasıtasından ziraat, ticaret ve iktisatça yükselerek istifade etsin ve bu kadar masraf ve emeklere mukabil beklenen faydalar bir an evvel tahakkuk etsin. Şimendiferler kara vesait-i nakliyesinin ruhu ve memleketin şah damarıdır. İşte şu gördüğünüz çelik ağlardır, memleketi iktisaden yükseltir. Memlekete medeniyet, umran refah getirir. Aynı zamanda bu demir çubuklar memleketin müdafaaasını istihdaf eden ahenin bir kaledir.”<sup>1172</sup>*

11 Ekim 1927 akşamında demiryolu Amasya şehrine ulaşmıştır<sup>1173</sup>. Havza – Amasya demiryolu 21 Kasım 1927 tarihinde yapılan açılış töreniyle işletmeye açılmıştır<sup>1174</sup>. Açılışı Nâfia Vekili Behiç Bey ve milletvekilleri katılmıştır. Nâfia Vekili Behiç Bey Amasya’da yapılan açılış töreninde şu konuşmayı yapmıştır.

“Aziz Amasyalılar muhterem misafirler,

*1927 ilkbaharı sonlarında Ankara – Kayseri hattını açmıştık. Bu günde aynı senenin sonbaharı nihayetinde Samsun – Amasya demiryolunu işletmeye küşâd ediyoruz. İki mevsim zarfında Aziz Anadolu’nun iki mühim noktasını şu medeni sürat vasıtasını isal ve takdim edebilmiş olmakla nâfiamız bahtiyardır. Cumhuriyetimizin bu feyizli eserini tesid içindir ki Büyük Millet Meclisi’nin muhterem heyet murahhassası siz muhterem Amasyalılarla ve bizimle birlikte burada toplanmış bulunmaktadır. Türk*

<sup>1172</sup> Demiryolları Mecmuası, C.3, S.33, 1 Teşrin Sani 1927, s.356.

<sup>1173</sup> Demiryolları Mecmuası, C.3, S.34, 1 Kânuni Evvel 1927, s.384.

<sup>1174</sup> T.C Nâfia Vekaleti Devlet Demiryolları, Samsun – Sivas Demiryolu Amasya İstasyonunun İşletmeye Küşâdı, 21 Teşrin-i Sâni Hatırası 1927, Ahmed İhsan Matbaası, İstanbul, 1927, s.1.

*azim ve kudretinin çelikten abidesi olan Kayseri ve Amasya demiryolları açılma merasiminde bulunmak şerefinden mütevellit haz ve saadetini anlatmaktan acizim. Tesadüfün hakkımdaki bu mesut tecellisini minnet ve şükranla yad ederim.*

*Ben burada sizlere cumhuriyetin ve büyük millet meclisinin demir yolları siyasetine atf ettiği kıymet ve ehemmiyetin müşahhas timsali olan muhterem başvekil İsmet Paşa hazretlerinin yüksek mesai ve alakalarından müşarünileyhin bizzat Kayseri küşâd resminde irad buyurduğu veciz hutbeden ve meclis-i ali huzurunda hükümetin son beyannamesi münasebetiyle imar ve umran vadisindeki mefkuresini bütün vatandaşlara müjdeleyen ifadelerinde ve Türk kuvvet ve kabiliyetinin umum-u cihan nazarında demir sağlamlığındaki şu mesaisi neticesinden daha manidar ve kuvvetli bir şey bulabiliyorum.*

*Ancak vatanın halaskarı, milletin rehberi mübecel reisi cumhur hazretlerinin ali irşadatından ve Türklere bizzat telkin ittiği itimad-i nefis hasılatından doğan bu muazzam eser karşısında hepinizle beraber bende ona layezal minnet ve merbutiyetimi bir daha teyid ederim. Hattın tekmilinde sarfettiğiniz meşkur mesai için en küçüğünden en büyüğüne kadar bütün muhterem iş arkadaşlarıma ve bilhassa Ankara – Kayseri Hattı gibi bu hattı da Samsun’dan inşaat ve işletme müdürü muhterem mühendis İzzet Bey’e huzur-u alinizde teşekküratımı beyan etmeği vazife bilirim. Hepinizi ayrı ayrı tebrik ederim. Aziz Amasyalılar ve muhterem misafirler.”<sup>1175</sup>*

Nâfia Vekili Behiç Bey’in konuşmasında sonra Ankara’dan gelen milletvekillerinden oluşan heyetin başkanı Çorum Mebusu İsmet Bey ve inşaat ve İşletme Müdürü İzzet Bey’ler birer konuşma yapmışlardır<sup>1176</sup>. Ayrıca Reisicumhur M. Kemal Paşa demiryolunun Amasya’ya ulaşması dolayısıyla Amasya Belediye Başkanı Hürrem Bey’e bir tebrik telgrafı çekmiştir<sup>1177</sup>.

Samsun – Amasya Demiryolu Hattı’nda 174 kilometrelik kısım üzerinde 34 adet tünel yapılmıştır. Bunların toplam uzunluğu 4500 metredir.

<sup>1175</sup> *Demiryolları Mecmuası*, C.3, S.34, 1 Kânuni Evvel 1927, s.385 – 386.

<sup>1176</sup> Açılış töreninde yapılan konuşmalar için bkz. *Demiryolları Mecmuası*, C.3, S.34, 1 Kânuni Evvel 1927, s.386 – 388.

<sup>1177</sup> Komisyon, *Atatürk’ün Bütün Eserleri*, (1927 – 1929), C.22, Kaynak Yayınları, İstanbul, 2007, s. 67.

|  | K | Tünel |  | K | Tüne |
|--|---|-------|--|---|------|
|  | 1 | 63    |  | 6 | 404  |
|  | 1 | 137   |  | 6 | 578  |
|  | 1 | 52    |  | 9 | 181  |
|  | 2 | 180   |  | 9 | 68   |
|  | 2 | 121   |  | 1 | 220  |
|  | 2 | 35    |  | 1 | 100  |
|  | 2 | 45    |  | 1 | 110  |
|  | 2 | 42    |  | 1 | 142  |
|  | 2 | 45    |  | 1 | 114  |
|  | 2 | 90    |  | 1 | 74   |
|  | 2 | 92    |  | 1 | 210  |
|  | 2 | 80    |  | 1 | 150  |
|  | 2 | 193   |  | 1 | 70   |
|  | 2 | 208   |  | 1 | 36   |
|  | 2 | 63    |  | 1 | 52   |
|  | 2 | 57    |  | 1 | 70   |
|  | 2 | 184   |  | 1 | 60   |
|  | 2 | 120   |  |   |      |

**Tablo 7: Samsun – Amasya Hattı Üzerindeki Tüneller**<sup>1178</sup>

Hattın üzerinde sayısız küçük menfezlerin dışında yalnız 10 – 15 kilometreler arasında 41 adet büyük köprü vardır. Bunların 13 adeti demir döşemelidir. Bu büyük köprüler 15 – 20 metre yüksekliğinde imlâlar altına yapılan ve 60 – 70 metreyi bulan uzunlukta adeta büyük sayılabilecek tünel mahiyetinde olan fakat dışarıdan dikkati çekmeyen birçok kârgir köprüleri de ilave etmek gerekir<sup>1179</sup>.

| Samsun – Amasya Demiryolu Hattı Üzerindeki Mühim Köprüler |    |             |  |       |
|-----------------------------------------------------------|----|-------------|--|-------|
|                                                           | Ki | Açıklığı    |  | Nehir |
|                                                           | 8  | 3 x 19.00   |  | Mert  |
|                                                           | 9  | 10.00       |  | Mert  |
|                                                           | 13 | 2 x 19.00   |  | Mert  |
|                                                           | 13 | 2 x 19.00   |  | Mert  |
|                                                           | 15 | 30.00       |  | Mert  |
|                                                           | 15 | 30.00       |  | Mert  |
|                                                           | 18 | 30.00       |  | Mert  |
|                                                           | 20 | 3 x 5.00    |  | Mert  |
|                                                           | 21 | 6.00+2x10.0 |  | Mert  |
|                                                           | 21 | 6.00+2x10.0 |  | Mert  |

<sup>1178</sup> T.C Nâfia Vekaleti Devlet Demiryolları, Samsun – Sivas Demiryolu Amasya İstasyonunun İşletmeye Küşâdı, 21 Teşrin-i Sâni Hatırası 1927, Ahmed İhsan Matbaası, İstanbul, 1927.

<sup>1179</sup> T.C Nâfia Vekaleti Devlet Demiryolları, Samsun – Sivas Demiryolu Amasya İstasyonunun İşletmeye Küşâdı, 21 Teşrin-i Sâni Hatırası 1927, Ahmed İhsan Matbaası, İstanbul, 1927.s.6.



|  |    |             |  |          |
|--|----|-------------|--|----------|
|  | 22 | 6.00+2x10.0 |  | Mert     |
|  | 22 | 6.00+2x10.0 |  | Mert     |
|  | 45 | 3x10.00     |  | Mert     |
|  | 26 | 3.00        |  | Mert     |
|  | 26 | 3.00        |  | Mert     |
|  | 26 | 3x10.00     |  | Mert     |
|  | 26 | 4x10.00     |  | Mert     |
|  | 27 | 3x10.00     |  | Mert     |
|  | 28 | 3.00        |  | Mert     |
|  | 30 | 6.00+2x10.0 |  | Mert     |
|  | 30 | 6.00+2x10.0 |  | Mert     |
|  | 30 | 6.00+2x10.0 |  | Mert     |
|  | 31 | 3 x 8.00    |  | Mert     |
|  | 31 | 3 x 8.00    |  | Mert     |
|  | 31 | 3 x 8.00    |  | Mert     |
|  | 32 | 3 x 8.00    |  | Mert     |
|  | 35 | 3 x 8.00    |  | Mert     |
|  | 35 | 3 x 8.00    |  | Mert     |
|  | 37 | 3 x 8.00    |  | Mert     |
|  | 37 | 3 x 8.00 +  |  | Mert     |
|  | 48 | 4 x 6.00    |  | Mert     |
|  | 48 | 4 x 6.00    |  | Mert     |
|  | 49 | 2 x 6.00    |  | Kavak    |
|  | 55 | 3 x 6.00    |  | Mert     |
|  | 99 | 4 x 5.00    |  | Tersakan |
|  | 10 | 4.00+ 4 x   |  | Tersakan |
|  | 12 | 5 x 4.00    |  | Tersakan |
|  | 12 | 4 x 4.00    |  | Tersakan |
|  | 13 | 6.00+ 3 x   |  | Tersakan |
|  | 15 | 4 x 4.00    |  | Çekerek  |
|  | 15 | 30.0        |  | Çekerek  |

**Tablo 8: Samsun – Amasya Demiryolu Hattı üzerindeki Önemli Köprüler<sup>1180</sup>**

Samsun – Sivas Hattı'nın 140 kilometresinde bulunan Amasya istasyonuna kadar olan inşaat çalışmaları bitmiş<sup>1181</sup> ve hattın 205. Kilometresinde inşaat çalışmaları yapılmaktaydı. Bu çalışmalar için;

1924 yılında 1.180.747 TL.

<sup>1180</sup> *T.C Nâfia Vekaleti Devlet Demiryolları, Samsun – Sivas Demiryolu Amasya İstasyonunun İşletmeye Kūşâdı, 21 Teşrin-i Sâni Hatırası 1927, Ahmed İhsan Matbaası, İstanbul, 1927.*

<sup>1181</sup> *Demiryolları Mecmuası, C.3, S.35, 1 Kânuni Sani 1928, s.425.*

1925 yılında 5.285.529 TL.

1926 yılında 5.614.057 TL.

1927 yılında 1.780.479 TL. olmak üzere toplamda 13.860.812 TL. harcanmıştır. Hattın inşasına devam edilen ve nispeten çok arızalı olan 200 kilometresinin genel masrafına bakıldığında, kilometre başına 80 bin liraya gelmekteydi. Bu hattın başında beri tamamen Türk işçiler kesintisiz olarak çalışmıştır. İşçi sayıları süratle çoğalmış ve ortalama 6000 – 6500’u bulmuştur<sup>1182</sup>.

Amasya – Zile arası ise 23 Ağustos 1928 tarihinde Samsun, Çorum, Yozgat, Tokat, Sivas milletvekilleri, valiler, belediye reisleri, askeri kumandanlar, Halk Fırkası Müfettişi, Ticaret Odaları Başkanları başta olmak üzere birçok mülki ve askeri yetkiler ile halkın katılımıyla yapılan Zile İstasyonu açılış töreni ile yapılmıştır<sup>1183</sup>.

Samsun’dan sabah saat 07.00’de kalkan bayraklarla defne yaprakları ile süslenmiş özel tren saat 14.00’de Amasya’ya ulaşmıştır. Amasya’da verilen yemek molasından sonra hareket eden tren saat 17.00’de Zile İstasyonu’na gelmiştir. Zile İstasyonu’nda yapılan takın üzerinde Gazi Mustafa Kemal’in büyük boy fotoğrafının altında kırmızı kurdela üzerinde şu sözler yazılmıştı:

**“Mübeccel Cumhuriyetimizin Yılmaz Türk Azminin Bu Çelik Âbidesi İstiklâl ve Medeniyet Yoludur.”**<sup>1184</sup>

17.00’de başlayan açılış töreninde demiryolları inşaat ve işletme müdürü Hüseyin Yakup Bey bir konuşma yapmıştır. Daha sonra Demiryolları işletme ve inşaat müdürü İzzet Bey *“Türk azminin Türk sermayesinin meydana getirdiği bu eser”* olduğunu vurgulayan bir konuşma yapmıştır. Daha sonra ise Zile Belediye Reisi Muharrem Beyin konuşmasının akabinde Tokat Valisi Muammer Bey tarafından kurdela kesilerek tren takın altında geçirilmiştir. Tren sırasında istasyonda bir deve, 8 sığır ve 23 koyun kurban kesilmiştir<sup>1185</sup>.

Ağustos 1928’den itibaren inşaat faaliyeti yavaşlayan bu hatta Zile’den Silis’e kadar 30 km ray döşenmiş 50 km kadar da toprak düzeltme işleri yapılabilmektedir<sup>1186</sup>.

<sup>1182</sup> T.C Nâfia Vekaleti Devlet Demiryolları, Samsun – Sivas Demiryolu Amasya İstasyonunun İşletmeye Kışâdı, 21 Teşrin-i Sâni Hatırası 1927, Ahmed İhsan Matbaası, İstanbul, 1927, s.5 – 6.

<sup>1183</sup> Demiryolları Mecmuası, C.4, S.43, 1 Eylül 1928, s.295 – 296.

<sup>1184</sup> Demiryolları Mecmuası, C.4, S.43, 1 Eylül 1928, s.296.

<sup>1185</sup> A. Lütfi Balamir, “Zile İstasyonunda Bayram Sevinci”, Demiryol Dergisi, S.619, Ağustos 1977, s.20.

<sup>1186</sup> H. Yakup, “Samsun – Sivas Hattı İnşaat ve İşletme Safhalarından Birkaç Not”..., s.12 – 13.

Mart 1930'dan itibaren hızlanan çalışmalar sonucunda Kızılca Karyesinde bulunan Kunduz İstasyonuna 11 Ağustos 1930 tarihinde demiryolunun işlemeye başlamasıyla 61 kilometrelik Zile – Kunduz etabı açılmıştır. Bu etapta Zile, Boztepe, Silis, Ulusu ve Kunduz istasyonları bulunmaktaydı<sup>1187</sup>.

1931 yılında Samsun – Sivas Hattı'nın tamamlanması için çalışmalar devam etmiş<sup>1188</sup> demiryolu Kunduz'dan Yenihan İstasyonu'na Nisan 1931'da ulaşmıştır<sup>1189</sup>. Kunduz'dan Sivas'a kalan bölümün inşaatı 30 Eylül 1931 yılında tamamlanmıştır. Ray döşeme çalışmaları ise devam etmiştir<sup>1190</sup>. 1932 yılında hattın kalan 100 km'lik kısmında yapılan işlerin bitirilmesi için çalışılmıştır<sup>1191</sup>.

25 Eylül 1932 tarihli *The New York Times Gazetesi* Türkiye'deki demiryolu inşaatları ile ilgili yapmış olduğu haberinde Samsun – Sivas hattının yaklaşık 400 km civarında olduğu, Amasya gibi verimli bölgelerden geçerek Anadolu'nun merkezi Ankara'yı Karadeniz'de Samsun Limanı ile birleştirdiğini belirtmiştir. Ayrıca stratejik olarak da büyük öneme sahip olduğunu vurguladığı bu hattın tamamen bitirildiğini ve yakın bir zamanda trafiğe açılacağı bilgisini vermiştir<sup>1192</sup>.

Hattın işletmeye açılacağı, Nâfia Vekili Hilmi Bey'in uzayan inşaat işleriyle ilgili olarak incelemeler yaptırtmıştır. Bu inceleme sonucunda Kunduz – Yıldız etabında devam eden çalışmaların, bu hattı işletmeye açmaya engel olmadığını dair 26 Ekim 1932 tarihinde Nâfia Vekili'nin başvekaletе gönderdiği aşağıda ki yazıdan da anlamaktayız:

“ Samsun – Sivas hattının Kunduz ile Yıldız istasyonları arasında bulunan son kısmının işletmeye açılmasına bir mani kalıp kalmadığı anlaşılmak üzere işletme ve inşaat daireleri rüesası beraber alınarak ahiren mahallinde icra kılınan tetkikat neticesinde mezkur kısmın bazı binalar ile alimantasyon tertibatının henüz ikmal edilmemiş olduğu ve birkaç noktasının tahkim edilmekte bulunduğu görülmüş olmakla beraber peyder pey inşası zaruri olan iş bu binaların ve esasen çalışılmakta bulunan bazı tahkimat işlerinin hattı işletmeye açmağa mani teşkil edecek bir mahiyet ve

<sup>1187</sup> H.Yakup, “Samsun – Sivas Hattı, Musaköy – Sivas Kısmı: İnşaat Faaliyetlerinden”, *Demiryollar Mecmuası*, C.6, S.66 – 70, Birinci Kânun 1930, s.304.

<sup>1188</sup> *Son Posta Gazetesi*, 27 Kânuni Sani 1931, s.4.

<sup>1189</sup> Colonel H. Woods, *Economic Conditions in Turkey to April 1930*, London, 1930, s.21.

<sup>1190</sup> M. Ferit, “İktisadî Buhran – Dünya Demiryolları ve İktisadî Buhran – Buhran ve Bizim Demiryollarımız”..., s.26.

<sup>1191</sup> *Son Posta Gazetesi*, 5 Mayıs 1932, s.4.

<sup>1192</sup> *The New York Times*, 25 September 1932.

*ehemmiyette olmadığına her iki dairece kanaat hasıl edilmiş ve salifülarz kısmın işletmeye açılmasında vekâletimizce de bir mahzur görülememiş bulunmakla küşat resminin icrası tensibi devletlerine arz ve her iki dairece daha evvel yapılması muktazi bir takım ihzarata vakit kalmak üzere küşat resminin hangi tarihte icrası muvafık olacağına on beş gün evvelinden emrû iş'arına müsaadesi celileleri rica olunur efendim.*"<sup>1193</sup>

Nihayetinde Samsun – Sivas Hattı'nın Kunduz'dan sonra Musaköy, Topulyurdu, Çamlıbel, Subaşı, Yıldızeli, Menteşe ve Kalın istasyonlarını içine alan 100 km'lik son kısmın 15 Aralık 1932 tarihinden itibaren işletmeye açılmış ve haftada üç gün yolcu tren seferleri işletilmeye konulması karara bağlanmıştır<sup>1194</sup>.

Bunun yanında Samsun İskeleyi'ne yani gümrüğe kadar 3 km'lik bir hat ve istasyonda 1 Ekim 1929 tarihinde yapılan bir törenle işletmeye açılmıştır<sup>1195</sup>.

Samsun – Sivas Hattı biri Samsun diğeri Amasya olmak üzere iki vilayet merkezinden geçer. Güzergâh üzerinde Havza, Zile ve Yıldızeli kasabaları ile Kavak, Turhal nahiyeleri vardır. Amasya sebze ve meyva ürünleri havza kaplıcaları, Zile afyon ve zahire ihracatıyla hat üzerinde birer canlı birer merkez halinde idiler. Hat yakınlarında Tokat Vilayeti ile Ladik, Merzifon gibi mühim kazalar vardı. Güzergâh üzerinde çıkarılabilecek madenler bulunmuştur<sup>1196</sup>. Bunlardan birisi Hacıbayram İstasyonu civarında Çeltik denilen mahaldeki linyittir. Havza, Amasya, Merzifon ve havalisinin yakıt ihtiyacı kısmen buradan tedarik edilmektedir<sup>1197</sup>.

Samsun şehri Sivas ve hatta Malatya'ya kadar uzanan geniş bir ihracat ve ithalatını temin eden bir iskeledir. Samsun ve Bafra'nın tütünleri Samsun üstünden ihraç edilir. Samsun Karadeniz'in sert kuzey rüzgarına maruz Açık bir halde bulunduğundan ve limanı bulunmadığından liman hizmetleri çoğu kez problemli olmaktaydı. Fırtınalı zamanlarda Samsun limana gelen vapurların yolcu veya eşya alıp vermek için günlerce bekledikleri, yükleme ve boşaltma esnasında eşyanın hasar ve zayiata uğradığı görölüyordu<sup>1198</sup>.

<sup>1193</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 151. 71. 3.

<sup>1194</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 152. 76. 18.

<sup>1195</sup> Demiryolları Mecmuası, C.5, S.57, 1 Teşrinisani 1929, s.546.

<sup>1196</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.

<sup>1197</sup> T.C Nâfia Vekaleti Devlet Demiryolları, Samsun – Sivas Demiryolu Amasya İstasyonunun İşletmeye Küşâdı, 21 Teşrin-i Sâni Hatırası 1927, Ahmed İhsan Matbaası, İstanbul, 1927, s.9.

<sup>1198</sup> T.C. Nafia Vekaleti, On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933, C.1..., s. 34.

Samsun'un 82 km. güneybatısında bulunan havza şehri kaplıcaları ile meşhur olup deniz seviyesinden yüksekliği 650 metredir. Havza şehri Merzifon, Köprü ve Ladik kasabalarına birer şose yol ile bağlıdır. Amasya ise Anadolu'nun eski şehirlerinden biridir<sup>1199</sup>.

Samsun – Sivas hattı güzergâhı; Samsun - Sivas Hattı Samsun şehrinden ayrılınca Mert Irmağı vadisine dahil olur ve Kavak İstasyonu yakınlarına kadar bu vadiyi takip eder. Genel olarak oldukça arızalı ve bazı kısımları ise pek sarp olan bu vadi dahilinde önemli toprak düzeltme ve inşaat çalışmaları yapılmıştır. Burada 18 adet tünel açılmıştır. Güzergâh Mert Irmağı'nı birçok defa kat ettiğinden kârgir ve demirden birçok köprüler yapılmıştır ki bunlardan 12 adeti demir döşemelidir<sup>1200</sup>.

Hat, Kavak İstasyonu'ndan sonra yine sarp bir mıntıkadan geçmek üzere Karadağ'a tırmanarak 850 rakımına düşer. Karadağ mıntıkasına kadar yükselir ve Havza'dan itibaren Tersakan Vadisi'ni takip ederek Amasya'da 390 rakımına düşer<sup>1201</sup>. Burada yapılan tünellerden 12., 13. Ve 14.<sup>1202</sup> Şahinkaya Tünelleri ile 19. ve 20. Karadağ tünelleri misline ender rastlanan zorluklarla karşılaşarak yapılmışlardır<sup>1203</sup>. Karadağ mıntıkasındaki tünellerin biri 404, diğeri 578 metre uzunluğundaydı. Bu tünellerin inşaatında, zeminin sertliği nedeniyle çok büyük zorluklarla karşılaşmıştır<sup>1204</sup>. Cumhuriyet döneminde yapılan yeni hatlar üzerinde inşa edilen 161 adet tünel içinde yapıldığı tarih itibarıyla Karadağ tünelleri kadar inşaatı zor ve tehlikeli bir tünele rastlanmamıştır<sup>1205</sup>.

Karadağ kısmının diğeri bir özelliği de heyelânlı bir mıntıkaya tesadüf etmesidir. Ciddi bir şekilde arazisi bozuk olan bu mıntıkada yapılan büyük yarma ve imlâlar heyelâna müsait büyük toprak kitleleri harekete getirdiğinden güzergâhın birçok noktalarında önemli ve tehlikeli hareketler meydana gelmiştir. Daha inşaat devam ederken başlayan bu hareketler inşaatın bitiminden sonrada bir hayli süre devam etmiş ve bu süre zarfında trenlerin seferlerinin kesilmesine sebep olmuştur. Nihayet hattın

<sup>1199</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.

<sup>1200</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.

<sup>1201</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.1..., s. 35.

<sup>1202</sup> 14 Numaralı tünel 25 Haziran 1925 tarihinde açılmıştır. *Demiryolları Mecmuası*, C.1, S.5, 1 Temmuz 1341 (1925), s.151.

<sup>1203</sup> T.C. Nâfia Vekaleti Devlet Demiryolları, *Samsun – Sivas Demiryolu Amasya İstasyonunun İşletmeye Küşâdı*, 21 Teşrin-i Sâni Hatırası 1927, Ahmed İhsan Matbaası, İstanbul, 1927, s.6.

<sup>1204</sup> İbrahim Fikret, "Samsun – Sivas Hattı Tünelleri Hakkında Malumat", *Demiryolları Mecmuası*, C.3, S.30, 1 Ağustos 1927, s.216.

<sup>1205</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.

bitiminden sonra yapılan yolun kuvvetlendirme çalışmaları sonucunda bu durum çözümlenmiştir<sup>1206</sup>. Bunun yanında meydana gelen seller yüzünden demiryolu güzergâhında ciddi problemler de yaşanmıştır<sup>1207</sup>.

Güzergâhın Karadağ ile Amasya kısmında Çeltik Boğazı (Tersakan Vadisi) ile Amasya Boğazı gibi önemli arızalı kısımlar mevcuttur. Amasya Boğazı'na kavuşmadan Küçük Alevi Ovası nisbeten düz ve arızasızdır. Güzergâh Amasya Boğazı'ndan çıktıktan sonra Çekerek Irmağı'nı katederek Yeşilirmak Vadisi'ni takiben Turhal yakınlarına ulaşır. Bu vadi dahilinde de birçok inşaat çalışması yapılmıştır. Turhal ile Zile arası nisbeten arızasızdır. Zile'den itibaren güzergâh Sivas istikametinde yükselmeğe devam eder. Nihayet meşhur Çamlıbel'de 1500 rakımlı bel noktasına varır. Güzergâhın Çamlıbel'e tırmandığı kısımda 15 km. uzunluğundaki % 20 eğiminde büyük bir yokuş vardır. Bu yokuş kısmında 5 adet tünel açılmış ve büyük miktarda toprak çalışması yapılmış ve bu kısımda 50 bin m<sup>3</sup> hacminde bir hayli yarma ve imlâ mevcuttur. Çamlıbel'den sonra arıza derece derece azalmakta ve güzergâh Yıldız İstasyonu'nda Kayseri – Sivas yolu ile birleşir<sup>1208</sup>.

| <b>Samsun – Sivas hattı</b> | <b>Kilometre</b>         |
|-----------------------------|--------------------------|
| Samsun – Gümrük             | 3 (normal ray            |
| Samsun-Kavak                | 51 (normal ray açıklığı) |
| Kavak-Havza                 | 38 (normal ray açıklığı) |
| Havza-Amasya                | 47 (normal ray açıklığı) |
| Amasya-Zile                 | 83 (normal ray açıklığı) |
| Zile-Kunduz                 | 81 (normal ray açıklığı) |
| Kunduz-Kalın                | 97 (normal ray açıklığı) |
| <b>Toplam</b>               | 380 (normal ray          |

**Tablo 9: Samsun – Sivas Hattı**<sup>1210</sup>

Hat üzerinde yapılan toprak çalışmasının toplamı 6.600.000 m<sup>3</sup> olup bu hattın metresine düşen miktarı asgari 20 m<sup>3</sup> dur. Karadağ bölgesinde ise metresine isabet eden

<sup>1206</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafyası 1923 – 1933*, C.1..., s. 35.

<sup>1207</sup> H. Yakup, “Seylâbî Suların Demiryollarındaki Tahribatı ve Amasya Boğazı'nda Çok Korkunç Cevvi Bir Afet”, *Demiryolları Mecmuası*, C.7, S.77, Temmuz 1931, s.343 – 353.

<sup>1208</sup> *BCA Fon Kodu*, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.

<sup>1209</sup> *Demiryolları Mecmuası*, C.5, S.57, 1 Teşrinisani 1929, s.546.

<sup>1210</sup> C. H. Woods, *Economic Conditions in Turkey (June 1934)*..., s.32.

asgari miktarı 43,5m<sup>3</sup> dur. Hat üzerinde 37 adet tünel yapılmıştır. Tünellerin uzunluğunun toplamı 4914 metredir. Muhtelif açıklıklarda 14 adet demir köprü vardır. Bu köprülerin demir tabliyelerinin ağırlığı 836.000 kilogramdır<sup>1211</sup>.

Tamamı Türk mühendisleri tarafından inşa edilen<sup>1212</sup> Samsun – Sivas Demiryolu Hattı boğaz ve arızalarının çokluğu ve özellikle Karadağ ve Çamlıbel arazisinin suyollarının üzerinde killi tabakalardan teşkil heyelânların sık sık olması sebebiyle hem inşaat süresinin uzamasına hem de fazla para harcanmasına neden olmuştur. Samsun – Kavak kısmında Mert ırmağı Vadisi başta olmak üzere, Karadağ Geçidi, Havza’da Çeltek Boğazı, Amasya Boğazı, Yeşilırmak Boğazı, Kunduz Boğazı, Kale Boğazı, Musaköy – Çamlıbel Boğazı, Menteşe ve kalın Boğazı gibi muhtelif uzunluklarda bulunan bu boğazların ortalama olarak toplam uzunluğu 180 km’dir. Bu ise ortalama olarak Samsun – Sivas Hattı’nın % 45’ne denk gelmektedir<sup>1213</sup>. Bu anlamda Samsun – Sivas Demiryolu’nun kilometre başına inşaat masrafı doğal yapının arızası derecesinde değişkenlik göstermiştir. Hattın kilometresine harcanan para 30 bin ile 250 bin arasında değişmiştir<sup>1214</sup>. Genel olarak hesaplandığı zaman ise bu hattın her kilometresi 77.000 TL.’ye mal olmuştur<sup>1215</sup>. 181 kilometrelik Samsun – Turhal kısmının inşaat masrafı 15.700.000 TL. iken Turhal – Kalın kısmının ise inşaat masrafı 13.500.000 TL. tutmuştur<sup>1216</sup>. Bu bakımdan 377 km.’lik Samsun – Sivas hattına 29.500.000 TL. harcanmıştır<sup>1217</sup>.

### 2.1.3. Kütahya – Balıkesir Hattı

Bu demiryolu hattının inşa amacı Eskişehir – Konya Hattı’nın Alayunt İstasyonu’na bir şube hattıyla bağlı bulunan Kütahya ile Soma – Bandırma demiryolunu birbirine bağlayarak Anadolu Demiryolu Hattı ile İzmir – Kasaba ve Temdidi

<sup>1211</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.

<sup>1212</sup> The New York Times, 26 April 1931.

<sup>1213</sup> Hüseyin Yakup, “Uzun ve Müşkül Bir Mesaiden Sonra (Samsun) (Sivas) a Bağlandı”..., s.229 – 230.

<sup>1214</sup> H. Yakup Kalgay, “Milli Demiryollarımızın İnşaat Bakımından Rakamlarla İfadesi”, *Bayındırlık İşleri Dergisi (İdari Kısım)*, Y.6, S. 7, Birinci Kânun 1939, s.9.

<sup>1215</sup> O. Conker, *Les Chemins de Fer en Turquie et La Politique Ferroviaire Turque...*, s.96.

<sup>1216</sup> H.K, “Örülmekte Olan Demir Ağlarımız Üzerinde Bir Cevelan”, *Demiryollar Mecmuası*, C.13, S.149, Temmuz 1937, s.153.; H. Y. Kalgay, “Milli Demiryollarımızın İnşaat Bakımından Rakamlarla İfadesi”..., s.10.

<sup>1217</sup> Bu rakama Samsun – Gümrük arasında yapılan 3 Km’lik hat dâhil değildir. BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.; C. H. Woods, *Economic Conditions in Turkey (June 1934)*..., s.33.

Demiryolunu birleşmesini sağlamaktı<sup>1218</sup>. Bu bağlantının sağlanmasıyla Batı Anadolu en kısa yoldan Ankara'ya bağlanmış olacaktı<sup>1219</sup>.

Güzergâh tesbit çalışmaları 1924 yılında yapılan bu hattın ilk etabını oluşturan Kütahya – Tavşanlı ve Temdidi Demiryolu'nun inşaatı için hükümet kanun tasarısını 25 Mart 1925 tarihinde Maliye Encümeni'ne sunmuştur. Encümende kabul edilen tasarı mecliste kabul edilerek bu hattın<sup>1220</sup> inşası için 16 Nisan 1925 tarih ve 625 numaralı kanun çıkarılmıştır<sup>1221</sup>. Hattın yapımı için 16 milyon lira ödenek ayrılmıştır<sup>1222</sup>. 9 Eylül 1925 tarihinde Nâfia Vekili Süleyman Sırrı Bey, Anadolu – Bağdat Demiryolları Umumi Müdürü Behiç Bey, Meclis İdare Reisi Cevdet Bey ve birçok davetlilerin katıldığı bir törenle bu hattın inşasına başlanmıştır<sup>1223</sup>. 1927 yılının ortalarında Anadolu – Bağdat Hattı'nın Kütahya İstasyonu'ndan başlayarak 13,5 kilometrelik Demirciören durağına kadar olan kısmının ray döşemesi dışında kalan inşaatı tamamlanmıştır. Bu kısmın inşaatı için 274.000 lira harcanmış ve kilometre başına ortalama olarak 21.000 liraya mal olmuştur<sup>1224</sup>. 13,5 kilometrelik Kütahya - Demirciören kısmı hükümet tarafından Türk müteahhitlere yaptırılmıştır<sup>1225</sup>.

Bu hattın inşasının gerek mâlî gerekse araç ve gereç bakımından imkanları kısıtlı Türk müteahhitlerle sürdürülmesinin mümkün olmayacağı düşünülerek yabancı inşaat şirketleriyle görüşülmeye başlanmıştır. Görüşmeler sonucunda en iyi teklifi Alman Julies Berger Şirketi ile bu şirketi mâlî yönden destekleyecek olan Alman Bankalar Sendikası vermiştir<sup>1226</sup>.

Alman Julies Berger Şirketi ve Alman Bankalar Sendikası ile imzalanmak üzere hazırlanan sözleşme Nâfia Vekâleti tarafından 6 Haziran 1927 tarih ve 40005/44 numaralı tezkire ile hükümete sunulmuştur<sup>1227</sup>. İcra Vekilleri Heyeti 8 Haziran 1927 tarihli toplantısında sözleşme şartlarını inceleyerek uygun bulmuş ve imzalanması için

<sup>1218</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31. *The New York Times*, 24 April 1932.; *The New York Times*, 25 September 1932.; Publié par la Direction Générale de la Presse au Ministère de l'Intérieur, *Politique Des Chemins De Fer En Turquie Républicaine*, Ankara, 1938, 21.

<sup>1219</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.

<sup>1220</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, D.II., İ.104, C.18, T.B.M.M. Matbaası, 1976, s.86.

<sup>1221</sup> 16 Nisan 1342 (1924) tarih ve 625 numaralı Kütahya – Tavşanlı ve Temdidi Demiryolunun İnşası Hakkında Kanun için bkz. *Düstur, Üçüncü Tertip*, C.6, Başvekalet Matbaası, Ankara, 1934, s.331.

<sup>1222</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, D.II., İ.104, C.18, T.B.M.M. Matbaası, 1976, s.86.

<sup>1223</sup> *Demiryolları Mecmuası*, C.1, S.8, 1 Teşrinievvel 1341 (1925), s.248 – 249.

<sup>1224</sup> *Demiryolları Mecmuası*, C.3, S.28, 1 Haziran 1927, s.125.

<sup>1225</sup> M.Nesimi "Hat hakkında Malumat" *Demiryolları Mecmuası*, C.5, S.47, 1 Kanunusani 1929, s.85.

<sup>1226</sup> Yunus Nadi, "Vesikalar, Rakamlar", *Cumhuriyet Gazetesi*, 11 Eylül 1930, s.1.; İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)*..., s.80.; E. As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım*..., s.104.

<sup>1227</sup> BCA Fon Kodu, 30.18.01. Yer Kodu, 026. 66. 16.



5282 numaralı kararı ile kabul edilmiştir<sup>1228</sup>. 15 Haziran 1927’de Alman Julies Berger Şirketi ve inşaatı mali yönden desteleyecek olan Alman Bankalar Sendikası ile sözleşme imzalanmıştır<sup>1229</sup>.

Yapılan sözleşme ile Kütahya – Balıkesir ve Bağdat Demiryolu ile Ankara – Sivas Demiryolu’nu birbirine bağlayacak Ulukışla – Boğazköprü hatlarını inşa edecekti. Her iki hattın inşaat masrafı milyon 110 TL’yi geçmeyecekti. Şirket sözleşmeye göre Kütahya – Balıkesir hattının inşasına sözleşmenin imzalanmasından 45 gün sonra hattın her iki tarafından başlayacak ve üç yılda tamamlayacaktı. Birinci yılda 50 km., ikinci yılda 75 km ve üçüncü yıl sonunda ise hattın tamamı bitirilecekti. Bunun yanında inşaata ray döşeme ve diğer hatlarla birleşme makasları dahil olduğu gibi garların, istasyonların, depoların ve atölyelerin yapımı da bulunmaktaydı<sup>1230</sup>.

Şirket inşaata 1 Ağustos 1927’de<sup>1231</sup> Kütahya diğer taraftan 29 Kasım 1927 tarihinde Balıkesir’den karşılıklı olarak inşaata başlamıştır<sup>1232</sup>. Haziran 1928’de 51 kilometrelik Kütahya – Tavşanlı etabının ray döşemesi dışında bütün inşaat çalışmaları bitmiş yine aynı ay içerisinde ilk ray döşeme merasimi yapılarak çalışmalara devam edilmiştir<sup>1233</sup>. Ray döşemesinin tamamlanmasından sonra 1 Aralık 1928 tarihinde Nâfia Vekili Recep Bey’in katıldığı bir törenle<sup>1234</sup> 51 km’lik Kütahya – Tavşanlı bölümü işletmeye açılmıştır<sup>1235</sup>.

Açılış günü sabah saat 09.50’de Kütahya’dan hareket eden tren 12.40’da Tavşanlı’ya varmıştır<sup>1236</sup>. Nâfia Vekili Recep Bey yapmış olduğu açılış konuşmasında cumhuriyet hükümetlerinin demiryoluna verdiği önemi vurgulamıştır. Ayrıca Nâfia Vekili olarak ilk işletmeye açtığı demiryolu parçasının seçildiği vilayete isabet etmesinin sevindirici bir durum olduğunu belirtmiş ve Kütahya – Balıkesir Hattı ile ilgili olarak şunları ifade etmiştir:

“...Bugün bu işletmeye açılma merasimi yaptığımız bu hattın bir hususiyeti; bu hat bizim eski devirden teslim aldığımız memleketi demiryolu görmemiş muntikalarına

<sup>1228</sup> BCA Fon Kodu, 30.18.01. Yer Kodu, 024. 35. 16.

<sup>1229</sup> M. A. Abisel, *Bir Karış Şimendifer – Ulaştırma Notları – 4...*, s.132.

<sup>1230</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)...*, s.81.

<sup>1231</sup> *Ayın Tarihi, C.18, S.57 – 58 – 59, Birinci Kânun – İkinci Kânun – Şubat 1928 – 1929*, s.4247.

<sup>1232</sup> M. A. Abisel, *Bir Karış Şimendifer – Ulaştırma Notları – 4...*, s.132.

<sup>1233</sup> M.Nesimi “Kütahya - Balıkesir Hattının Ray Ferşi Merasimi İntibaatından” *Demiryolları Mecmuası*, C.4, S.41, 1 Temmuz 1928, s.204.

<sup>1234</sup> *Ayın Tarihi, C.18, S.57 – 58 – 59, Birinci Kânun – İkinci Kânun – Şubat 1928 – 1929*, s.4247.

<sup>1235</sup> C. H. Woods, *Economic Conditions in Turkey to April 1930...*, s.21.

<sup>1236</sup> *Demiryolları Mecmuası*, C.5, S.47, 1 Kanunusani 1929, s.81.

*ait bir parça değildir. Şu noktayı açıkça göstermek icap eder ki cumhuriyeti idare vatanın uzak, muvasaladan mahrum mintikalarına demiryolu götürmek işi ile iktifa etmiş değildir. Bilakis bu esasa kuvvetle merbut kalmakla beraber nisbeten muvasala vasıtaları olan vatan parçalarında da ihtiyaç ve menfaat gördüğü tesisatı yapmak azmindedir.”*<sup>1237</sup>

Kütahya – Tavşanlı arasında 4 istasyon bulunmaktadır. Kütahya’dan 13,5 km. sonra Demirciören, 24 km. den sonra Köprüören, 34 km. sonra Güzelyurt ve 51 km. sonrada Tavşanlı gelmektedir<sup>1238</sup>. İşletmeye açılan Kütahya – Tavşanlı Hattı’nın ilk 45 günde ciddi bir şekilde yolcu ve eşya nakliyatı yapılmış ve bu hattın iktisadî ehemmiyeti kendin göstermiştir<sup>1239</sup>. Açılışın yapıldığı tarihte hattın Tavşanlı’dan sonraki 13 km. daha yol inşaatı yapılmış ve ray döşenecek hale gelmiştir. Ayrıca burada yapılan üç adet tünel bitmiş vaziyette bulunmaktaydı. Hattın diğer ucu olan Balıkesir kısmından Kütahya’ya doğru da Haziran 1928’de 25 km’lik bir bölüm inşaatı tamamlanmış fakat raylarının gelmemesi sebebiyle ray döşeme işlemi yapılmamıştır<sup>1240</sup>.

11 Mart 1930 tarihinde Tavşanlı – Değirmisaz bölümü işletmeye açılmıştır<sup>1241</sup>. Kütahya’dan itibaren 186+800 km hattın kalan bölümü ise 21 Şubat 1931 tarihinde cumartesi günü tamamlanmış ve 26 Mart 1931’de iki tarafın inşası aynı noktaya gelerek birleşmiştir. Bu hatta ilk defa Kütahya’dan Balıkesir’e 27 Mart 1931 tarihinde bir tecrübe mahiyetinde inşaat, cer ve yol şubelerinde görevli demiryolculardan oluşan bir heyeti taşıyan katar sefere konulmuştur<sup>1242</sup>.

Kütahya – Balıkesir Hattı’nın işletmeye açılış resmi töreni 15 Nisan 1931 tarihinde yapılması kararlaştırılmıştı. Fakat hattın heyelân dolayısıyla 157. kilometredeki 20. tünelin Kütahya yönündeki yarmasında meydana gelen bir kısım kârgiri tahrip eden ve yarmanın kapanmasına sebebiyet vermiştir<sup>1243</sup>. Bu arızanın incelenmesi için Devlet Demiryolları Umumi Müfettişi Nuri Bey ve Fen Müşaviri Maysner Paşa ile diğer iki uzman Balıkesir’e giderek tünelde incelemelerde

<sup>1237</sup> *Ayın Tarihi, C.18, S.57 – 58 – 59, Birinci Kânun – İkinci Kânun – Şubat 1928 – 1929, s.4249.*

<sup>1238</sup> M.Nesimi “Hat hakkında Malumat” *Demiryollar Mecmuası*, C.5, S.47, 1 Kanunusani 1929, s.85.

<sup>1239</sup> Yapılan yolcu ve eşya nakliyatı ve elde edilen gelir hakkında bilgi için bkz. M.Nesimi “Kütahya – Balıkesir Hattı Hakkında Malumat” *Demiryollar Mecmuası*, C.5, S.49, 1 Mart 1929, s.161 – 162.

<sup>1240</sup> *Ayın Tarihi, C.18, S.57 – 58 – 59, Birinci Kânun – İkinci Kânun – Şubat 1928 – 1929, s.4247 – 4248.*

<sup>1241</sup> *BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.*

<sup>1242</sup> *Demiryollar Mecmuası*, C.8, S.88, 1 Haziran 1932, s.266.

<sup>1243</sup> *BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 151. 70. 12.*

bulunmuşlardır. Yapılan inceleme sonucunda<sup>1244</sup> bu tünelin 45 metre daha uzatılması ve harap olan kârgir giydirmenin yenilenmesi gerektiğinden üç aydan önce bitirilmesinin mümkün olamayacağı ortaya çıkmıştır. Bu bakımdan açılış töreni üç ay daha ertelenmiştir<sup>1245</sup>. Toprak kayması sonucu ortaya çıkan bu erteleme üç aydan daha fazla bir süreye yayılacaktı<sup>1246</sup>.

Üç ay ertelenmesi karar verilen açılış töreni ancak bir yıla yakın bir süre sonra TBMM'nin 13. açılış yıldönümünü<sup>1247</sup> olan 23 Nisan 1932 tarihinde yapılmıştır<sup>1248</sup>. 23 Nisan 1932 tarihinde 04.10'da TBMM Reisi Kazım Paşa ve diğer misafirleri taşıyan tren Kütahya'dan hareket etmiştir. Kütahya'dan itibaren istasyonlar bayraklar ve yeşilliklerle donatılmış bundan başka Değirmisaz, Dursunbey, Dada ve Mezitler İstasyonlarında taklar yapılmış ve Balıkesir'de ise Kütahya Hattı'nın İzmir Hattı'na iltisak ettiği noktada büyük bir tak hazırlanmıştı<sup>1249</sup>. Saat 14.15'de Balıkesir İstasyonu'na ulaşan tren büyük bir kalabalıkla karşılanmıştır<sup>1250</sup>. Kazım Paşa konuşmasını yaptıktan sonra hattın açılışını yapmıştır<sup>1251</sup>. TBMM Reisi Kazım Paşa demiryolunun ülkenin savunmasında ve kalkınmasındaki rolüne vurgu yaptığı uzun konuşmasında Kütahya – Balıkesir hattının iktisadî ve özellikle askeri bakımdan önemini şu cümlelerle ifade etmiştir:

*“...vatandaşlar; yol mahrumiyeti milletimizin en eski büyük derdidir. Bu derde çare bulmağa teşebbüs eden millet daima zahîr olmuş ve büyüğü küçüğü zengini fakiri kazma kürekle yıllarca yollar üzerinde çalışmıştır. Sakarya Muharebesi esnasında elimizde kalan Ankara – Polatlı Hattı'nın ne kadar işe yaradığını bilenler çoktur. Ordumuz Sakarya'dan ileri geçtiği zaman her şeyden evvel demiryolunun kabili istifade bir hale getirilmesini düşünmek mecburiyetinde kaldık. Dinamitle parçalanmış olan bu yolun tamiri için sarfedilen gayret takatin fevkindedir. Kısa bir zaman zarfında Şarköy'e kadar faaliyete getirilen bu hattın sayesinde ordumuzun sağ cenahının ihtiyaç ve noksanları süratle temin edildi. Büyük taarruzu hazırlamak için hattan ve Konya*

<sup>1244</sup> Demiryollar Mecmuası, C.7, S.75, 1 Mayıs 1931, s.255.

<sup>1245</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 151. 70. 12.

<sup>1246</sup> The New York Times, 25 September 1932.

<sup>1247</sup> The New York Times Gazetesi, Kütahya – Balıkesir Hattı'nın açılış töreni haberini “Balıkesir – Kütahya Hattı Cumhuriyetin 13. Yıldönümünde Açıldı” başlığıyla vermiştir. Haber için bkz. The New York Times, 24 April 1932.

<sup>1248</sup> Son Posta Gazetesi, 24 Nisan 1932, s.3.; Hâkimiyeti Milliye Gazetesi, 24 Nisan 1932, s.1.; Cumhuriyet Gazetesi, 24 Nisan 1932, s.1.

<sup>1249</sup> Demiryollar Mecmuası, C.8, S.88, 1 Haziran 1932, s.268 – 269.

<sup>1250</sup> Son Posta Gazetesi, 26 Nisan 1932, s.1.

<sup>1251</sup> Son Posta Gazetesi, 24 Nisan 1932, s.3.

şimendiferinden ettiğimiz istifadeyi o zaman Milli Müdafaa Vekili bulunmaklığım itibarile yakından biliyorum. Bunlara ilâveten taarruzdan evvel Azarıköy'ünden Piribeyler Köyüne kadar cephenin hemen gerisinde 70 kilometre tulünde dar bir şimendifer hattı daha yapıldı. Bunun inşası gizli tutulmuştu. Ordu bir taraftan harp ederken diğer taraftan demiryolunu vücuda getirmiştir. 16 Haziran 1338 de bu hattın küşat resminde hazır bulundum. Bütün ordu heyeti bu hattın yapılması ile taarruza geçebilmek için mevcudiyeti elzem olan şartın en ehemmiyetlisinin temin edildiğine kanaat etmişlerdi. Şimendiferler orduların taarruz ve müdaafaları için maddi manevi en mühim kuvvetlerden, bazı yerlerde top tüfek ve cepheden daha faydalı oluyorlar.

Bugün işlemeğe açılmakta olan **Balıkesir – Kütahya demiryolunun ayrıca bir kıymeti var. Hat garbi Anadolu'nun mühim bir kısmını bugün Sivas'a kadar süratle rapteden ve ileride vatanın diğer ucuna raptedecek olan en kısa yoldur.** Mili tarihimizde yüksek bir mevki haiz olan Balıkesir'in ehemmiyeti bugün bir kat daha artmıştır....

İstiklâl muharebesinde İzmir şimal mıntikasının geri ile irtibatı Balıkesir – Bursa karayoluna münhasır kalmıştır. Gerilerden sevk edilen imdat kuvvetleri günlerce yol yürümek mecburiyetinde bulundukları için vaktinde cepheye yetişemiyorlar. İzmir etrafındaki milli cephelerin sukutundan sonra şimal mıntikasını Anadolu içine doğru şimendifer irtibatı bulunmaması yüzünden uğradığımız zayıat ve müşkülât malûmdur. Manisa – Bandırma demiryolu üzerinde her ne varsa bulundukları yerlerde kaldılar ve yahut tahrip olundular. Bu yol o vakit işgal altında olan Manisa'da Afyon Hattı'na merbut bulunduğundan vagon lokomotif gibi şimendiferlerin malzemei müteharrikesi, askeri depolar ve sair emval ve eşya gerilere naklolunamadı, takviye kuvvetleri vaktile cepheye gelediler. Milli kıtalar mahrumiyet ve müşkülât yüzünden inhilale uğradılar. O zaman Balıkesir hattı olsaydı bunların hiçbirisi olmazdı. Şimdi bu cihetten memleketimize vaki olabilecek herhangi bir tecavüzü süratle karşılamak için büyük kuvvetlerimizi matlup noktada tahşit etmek imkânı da hasıl olmuştur. Bu izahat Anadolu içinden Akdeniz sahillerine doğru yapılan bu hattın askeri kıymetini tebarüz ettirmeğe kafidir. Kütahya – Balıkesir Hattı'nın iktisadî noktai nazardan ise faydaları pek çoktur. Bu yolun üzerinde ve yakınında mebzul miktarda krom, kömür, antıman, bakır gibi kıymetli madenler, vasi işlenmemiş ormanlar milli servetimizi tezyit edecek vasıtalarlardır.

*Bundan başka bu havalinin bütün Anadolu ile iktisadî münasebetinin süratle inkişafı bu irtibat sayesinde temin olunacaktır...*<sup>1252</sup>

Açılış törenin ertesi günü saat 07.00’de davetliler Balıkesir’den ayrılmış ve özel trenin Balıkesir’den ayrılmasından sonra saat 8.12’de 315 numaralı ilk yolcu treni sevk edilmiştir. Trene 32 bilet satılmıştı<sup>1253</sup>. Hattın açılışı dolayısıyla M. Kemal Paşa’ya Kazım Paşa ve II. Kolordu Kumandanı Ali Hikmet Paşa telgraf çekmişlerdir<sup>1254</sup>. M. Kemal Paşa’nın da her iki telgrafa cevap göndermiştir<sup>1255</sup>.

Kütahya – Balıkesir güzergâhının arazi şartları inşaat açısından büyük zorluklar göstermiştir. Kütahya’dan Emirler’e kadar olan arazi de heyelânlar olmuştur. Emirler’den sonra Dursunbey ve Selimağa’ya yani 181. km’ye kadar arazi dalgalı killidir. Bu kısım daima heyelân göstermiştir. Fazla arıza gösteren yerler 81, 104, 106, 111, 112, 121. km’lerle 20. Tünelin bulunduğu 157. km’dir. Bu tünel bir yıllık bir gecikmeye sebep olmuş ve bu süre zarfında heyelânla mücadele edilmiştir. Hat, 51 – 61 km.’ye kadar Tavşanlı Suyunu 70 – 152 km.’ye kadar Emet Çayı’nı takip eder. Bu noktada Emet Çayı ile Dursunbey Balat çayı birleşiyor. Bundan sonra güzergâh 195. km’ye kadar Balat Çayı’nı takip eder. Sonra Nusret İstasyonu’na kadar Gazellidere’yi ve Kale Irmağı’nı takip eder. Bilahare ovaya çıkarak Atranos ve Simav çaylarını üstünden geçerek Balıkesir’e girer. Hattın etrafında güneş görmeyecek şekilde sık ağaçlar ve Alaçam ormanı vardır. Dursunbey ile Güzeldere arasında çam ve meşe kümeleri bulunmakta idi. Hattın en yüksek noktası 1035 rakımlı 37. km’de Köprüören’dir. En düşük ise 105 rakımıyla Çandır’dır<sup>1256</sup>.

Zor arazi şartları inşaat çalışmalarının uzamasına da sebebiyet vermiştir. Hatta Balıkesir’den 36. km’ye kadar olan vadinin haritasını almak mühendisler için mümkün olmamıştır. Nihayet haritayı fotoğraflarla tesbit etmişlerdir<sup>1257</sup>. Ayrıca bu hattın arazi şartlarının kötü olması ve çok sayıda arızalı bölümlerin bulunması inşaat masrafının yüksek olmasına neden olmuştur<sup>1258</sup>. 17 km. uzunluğunda olan 4. kısmın inşaat maliyeti

<sup>1252</sup> TBMM Reisi Kazım Paşa’nın Kütahya – Balıkesir Hattının açılış töreninde yapmış olduğu konuşma için bkz. *Demiryollar Mecmuası*, C.8, S.88, 1 Haziran 1932, s.270 – 274.

<sup>1253</sup> Lütfi Balamir, “Kütahya – Balıkesir Hattının İşletmeye Açılması”, *Demiryolcu Dergisi*, Y.4, S.8, Ağustos 1992, s.13.

<sup>1254</sup> *Milliyet Gazetesi*, 25 Nisan 1932, s.2.; *Hâkimiyeti Milliye Gazetesi*, 25 Nisan 1932, s.1.

<sup>1255</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 25 Nisan 1932, s.3.; *Milliyet Gazetesi*, 25 Nisan 1932, s.2.

<sup>1256</sup> Halil Lütfi, “Kütahyadan Balıkesire”, *Son Posta Gazetesi*, 26 Nisan 1932, s.4.

<sup>1257</sup> Halil Lütfi, “Kütahyadan Balıkesire”, *Son Posta Gazetesi*, 26 Nisan 1932, s.4.

<sup>1258</sup> *BCA Fon Kodu*, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.

670.000 lira olduğu halde bundan 5 km. daha eksik olan yani 12 km. uzunluğundaki 13. kısmın inşaat bedeli 2.346.000 lirayı bulmuştur. Uzunluklara nazaran maliyet bedelleri arasındaki önemli fark güzergâhın arızasının mahiyetini göstermektedir<sup>1259</sup>. Bu hattın arıza derecesini anlamak için beşinci kısmının kilometre masrafının 175 bin, 13. kısmın kilometre masrafının 192 bin, 14. Kısmın kilometresinin 287 bin ve mükerrer 14. kilometresinin 188 bin liraya mal olmuştur. Bu hattın 17 inşaat kısmından 8 tanesinin kilometre masrafı 100 bin lirayı geçmiştir. Kilometre başına asgari maliyeti 111.000 lira dolayındadır<sup>1260</sup>. Bazı kısımların kilometre masrafı 290 liraya kadar çıktığı da olmuştur<sup>1261</sup>.

Kütahya – Balıkesir üzerinde 0,60 m. ile 10 m.’ye kadar çeşitli uzunluklarda 743 menfez ve kârgir köprü yapılmıştır. 20 m.’den 40 m.’ye kadar çeşitli uzunluklarda 21 demir köprü vardır<sup>1262</sup>. Bu hatta mevcut demir köprülerin toplam uzunluğu 996 metredir<sup>1263</sup>. Güzergâh yalnız Kile Çayı üzerinden 9 defa geçiyor. Hattın arızaları dolayısıyla Sarıgöl Deresi üzerine yüksek bir viyadük yapılması gerekli görülmüş ve yine Gazellidere çayına akan Kilederesi üstüne de ikinci bir viyadük kurulması mecburiyeti ortaya çıkmıştır. Hatta büyük bir öneme sahip olan bu iki viyadük yapılmıştır. Köprüler hattın muhtelif bölgelerine dağılmış vaziyettedir<sup>1264</sup>.

37 adet tünel bulunmaktadır. Tünellerin toplam uzunluğu 6162 metre kadardır<sup>1265</sup>. Hatta 38. olarak bir diğer tünel daha mevcut olup numarasız olduğundan bu adete dahil edilmemiştir<sup>1266</sup>. Bu tünellerin en uzununu 788 metredir<sup>1267</sup>. Hattın uzunluğunu dikkate alınırsa ortalama olarak her 7 kilometreye bir tünel isabet etmektedir. Bu kadar az mesafede bu kadar çok tünel ve köprü olması bu hattın arazisinin çetinliğini göstermektedir<sup>1268</sup>.

<sup>1259</sup> H. Y. Kalgay, “Milli Demiryollarımızın İnşaat Bakımından Rakamlarla İfadesi”..., s.11.

<sup>1260</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.

<sup>1261</sup> Mühendis İbrahim, “Yeni Demiryollarımıza Dair (7 Fotoğrafi)”, *Bayındırlık İşleri Dergisi (İdari Kısım)*, Y.1, S. 3, Ağustos 1934, s.38.

<sup>1262</sup> *Demiryollar Mecmuası*, C.8, S.88, 1 Haziran 1932, s.268.

<sup>1263</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.

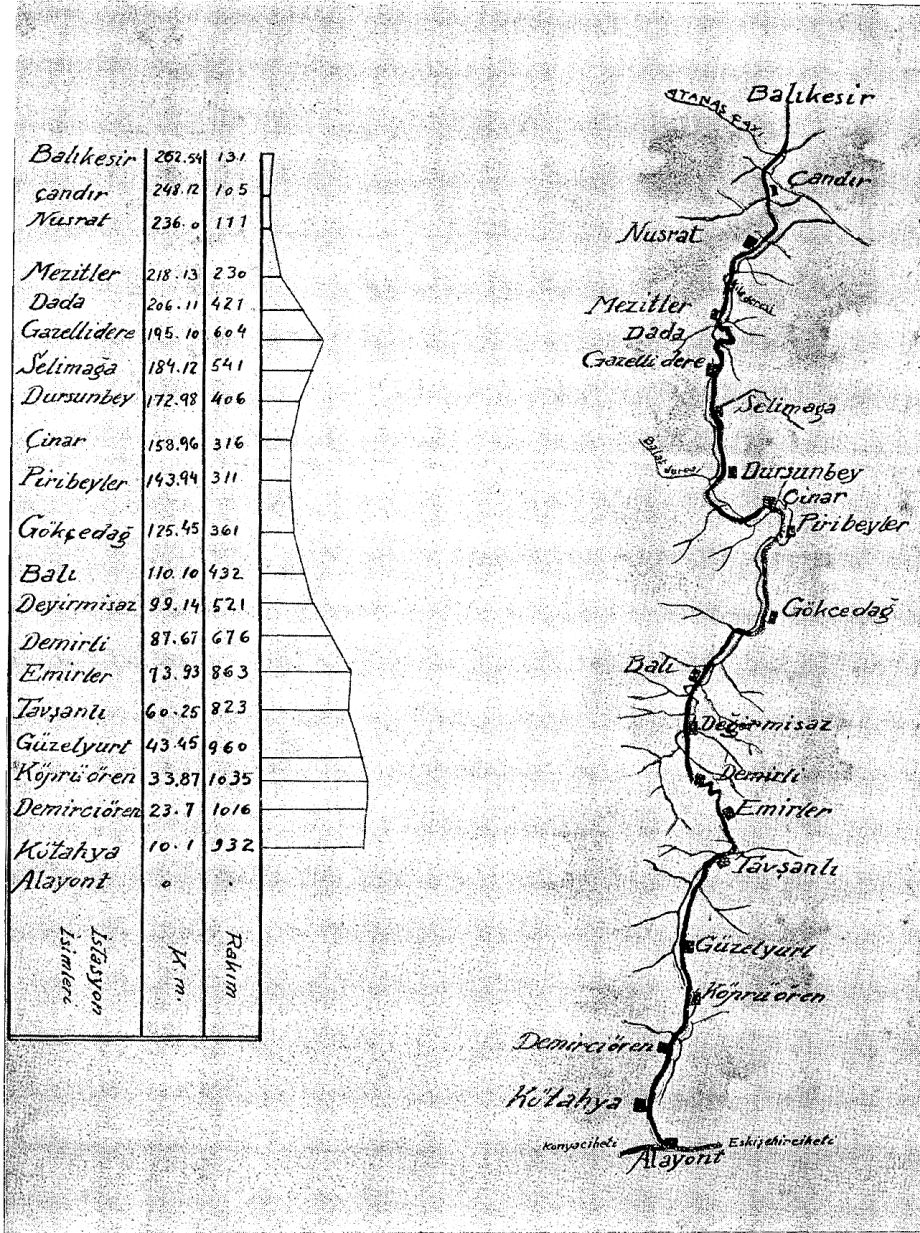
<sup>1264</sup> H.Y., “Aziz Cumhuriyetimizin Feyiz ve Umran Eserlerinden Biri Daha Kütahya – Balıkesir Demiryolu”, *Demiryollar Mecmuası (Cumhuriyetin 10 Yılı 29.X.1933 – Özel Sayı)*, C.9, S.104 – 105, I. Teşrin – II. Teşrin 1933, s.522.

<sup>1265</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.

<sup>1266</sup> *Demiryollar Mecmuası*, C.8, S.88, 1 Haziran 1932, s.268.

<sup>1267</sup> O. Conker, *Les Chemins de Fer en Turquie et La Politique Ferroviaire Turque...*, s.97.

<sup>1268</sup> Halil Lütfi, “Kütahyadan Balıkesire”, *Son Posta Gazetesi*, 26 Nisan 1932, s.4.



Kütahya - Balıkesir hattı plân ve profili

Resim 3: Kütahya - Balıkesir hattı plan ve profili

Toprak tesviyesi toplam hacmi 5.183.400 m<sup>3</sup>'tur. Hattın metresine düşen toprak tesviyesi asgari olarak 21 m<sup>3</sup>'yi bulmaktadır. Azami olarak bir metre uzunluğu 160 m<sup>3</sup> toprak tesviyesi düşen yarmalarda yer almaktadır. On yedi inşaat kısmının on ikisinde bir metreye düşen toprak tesviyesi 20 m<sup>3</sup> den fazla olup beşinci kısımda toprak tesviye miktarı asgari bir metrede 48.4 m<sup>3</sup>'dur ki bu dönem itibariyle Türkiye'de yapılan hatlarda maksimum bir değerdir<sup>1269</sup>. Bu hatta askeri bakımdan öneminin de etkisiyle demir traversler döşenmiştir<sup>1270</sup>.

Hattın üzerinde Kütahya dahil 20 istasyon bulunmaktadır. Bunlar; Kütahya, Demirciören, Köprüören, Güzelyurt, Tavşanlı, Emirler, Demirli, Değirmisaz, Balıköy, Gökçedağ, Piribeyler, Çınar, Dursunbey, Selimağa, Gazellidere, Dada, Mezitler, Nusret, Çandır ve Balıkesir istasyonlarıdır<sup>1271</sup>.

253 kilometre uzunluğunda olan Kütahya – Balıkesir hattının inşaat masrafı 22.370.000 liraya mal olurken vagon lokomotif gibi alet edavata harcanan paralarla toplamda 32.600.000 TL. ye mal olmuştur<sup>1272</sup>.

| Kütahya – Balıkesir    | Kilometre                |
|------------------------|--------------------------|
| Kütahya – Tavşanlı     | 51 (normal ray açıklığı) |
| Tavşanlı – Değirmisaz  | 40 (normal ray açıklığı) |
| Değirmisaz – Balıkesir | 162 (normal ray          |
| <b>Toplam</b>          | 253 (normal ray          |

**Tablo 10: Kütahya – Balıkesir Hattı**<sup>1273</sup>

Kütahya – Balıkesir Hattı birinci derecede askeri olmak üzere inşa edilmiş bir hattır. Bu hat Çanakkale – Balıkesir Demiryolu ile bağlanması amacı da düşünülmüştür. Hattın Çanakkale'ye bağlanması mümkün olmasa bile vatan savunması noktasında Ankara'dan güney ve güneydoğudan derhal bu bölgeye yetişmek mümkün olacaktır. Bu noktaya açılış töreninde TBMM Reisi Kazım Paşa'da vurgu yapmıştır<sup>1274</sup>. Yabancılarda Kütahya – Balıkesir Hattı'nın askeri bir öneme sahip olduğu, İzmir – Bandırma Hattı ile

<sup>1269</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.

<sup>1270</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 151. 70. 9.

<sup>1271</sup> Kütahya – Balıkesir Hattı plân, profil ve güzergâh için bkz. T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafası 1923 – 1933*, C.1..., s. 88.

<sup>1272</sup> C. H. Woods, *Economic Conditions in Turkey (June 1934)*..., s.33. ;H. Y. Kalgay, "Milli Demiryollarımızın İnşaat Bakımından Rakamlarla İfadesi"..., s.11.

<sup>1273</sup> C. H. Woods, *Economic Conditions in Turkey (June 1934)*..., s.32.

<sup>1274</sup> Halil Lütfi, "Yeni Hattın Faydaları – 1 –", *Son Posta Gazetesi*, 3 Mayıs 1932, s.4.



Bağdat Demiryolu Hattının birleştirilerek Marmara ve batı kıyılarının savunulması gerektiğinde Anadolu içlerindeki askeri birliklerin hızlı bir şekilde ulaşması için inşa edildiğini vurgulamışlardır.<sup>1275</sup> Ayrıca yabancılar, bu hat ve bölgede yapılan yolların askeri birliklerin, özellikle de ağır silahların taşınmasında önemli rol oynayacağını belirtmiştir<sup>1276</sup>.

Askeri öneminin yanında geçtiği bölge itibariyle de iktisadî anlamda büyük bir öneme sahip olan bu hat, tarımsal ürünlerin ihracatında önemli bir görev üstlenecekti. Bunun yanında bölgede bulunan krom, linyit<sup>1277</sup>, maden kömürü gibi yeraltı kaynakları<sup>1278</sup> ve orman ürünlerinin ekonomiye kazandırılmasına imkan verecekti. Ayrıca sosyo – kültürel anlamda bölge insanının gelişmesine katkı sağlayacaktı<sup>1279</sup>.

Krom Hattı olarakta tabir edilen<sup>1280</sup> Kütahya – Balıkesir Hattı yapılmadan önce Ankara – Balıkesir yolculuğu Balıkesir – Afyon – Manisa – Eskişehir istikametiyle 955 km iken, bu iltisak hattının inşasından sonra Ankara – Balıkesir yolculuğu 593 km. mesafe üzerinden yapılmaya başlanmış ve böylece 362 km. kısalmıştır. Bu anlamda diğer faydalarının yanında Batı Anadolu’yu devletin merkezi Ankara’ya kısa yoldan bağlayan bu demiryolu Türkiye’nin en önemli hatlarında biri olmuştur<sup>1281</sup>.

#### 2.1.4. Ulukışla – Kayseri (Kardeşgediği – Boğazköprü) Hattı

Ulukışla – Kayseri (Kardeşgediği – Boğazköprü) Hattının yapımı Ankara – Kayseri ve Konya – Adana (Bağdat) hatlarını birbirine bağlayarak<sup>1282</sup> ve Akdeniz ile Karadeniz arasında en kısa ve hızlı bir ulaşım yolunun sağlanması hedeflenmiştir<sup>1283</sup>. Bunun yanında bu hattın inşa hedeflerinden bir diğeri ise, Kayseri ve Niğde gibi verimli üretim merkezlerini ve bu merkezlerle ticaret yapan bölgelerin özellikle de Doğu Anadolu’nun gelişmesine katkı yapmaktır<sup>1284</sup>.

<sup>1275</sup> *The New York Times*, 25 September 1932.

<sup>1276</sup> *The New York Times*, 2 September 1934.

<sup>1277</sup> Balıkesir Vilayeti, *Cumhuriyetin 15. Yılında Balıkesir*, Balıkesir, 1938, 56

<sup>1278</sup> Halil Lütfi, “Yeni Hattın Faydaları – 1 –”, *Son Posta Gazetesi*, 3 Mayıs 1932, s.4.

<sup>1279</sup> Halil Lütfi, “Yeni Hattın Faydaları – 2 –”, *Son Posta Gazetesi*, 4 Mayıs 1932, s.4.

<sup>1280</sup> Avni Zarakolu, “Memleketimizde Demiryolu Politikası”, *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C.7, S.3, 1950, s.580.

<sup>1281</sup> H.Y., “Demiryolları Şebekemizde İltisak Hatları ve Ehemmiyetleri”, *Demiryollar Dergisi*, C.10, S.158, Nisan 1938, s.591.

<sup>1282</sup> *The New York Times*, 14 December 1926.

<sup>1283</sup> *BCA Fon Kodu*, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.

<sup>1284</sup> Sedat Reşat, “Ulukışla – Kayseri Hattı” *Demiryollar Dergisi*, C.7, S.82, Birinci Kânun 1931, s.741.

Hattın inşası için 17 Mart 1926 tarih ve 787 numaralı kânun<sup>1285</sup> ile 3 yılda sarf edilmek üzere 14 milyon TL.'nin harcanmasına yetki verilmiştir<sup>1286</sup>. İlk yıl hattın etüt ve güzergâh tesbiti çalışmaları kalan 2 yıl ise inşaatın tamamlanması planlanmıştır<sup>1287</sup>. Kânun 1926'da çıkmasına rağmen hattın inşasına 1928 yılına kadar başlanamamış sadece güzergâh çalışmaları yapılmıştır<sup>1288</sup>.

Bu hattın inşası Kütahya – Balıkesir Hattı'yla birlikte 15 Haziran 1927'de yapılan sözleşme ile Alman Julies Berger inşaat şirketine verilmiştir<sup>1289</sup>. Sözleşmeye göre hattın inşasına, Kütahya – Balıkesir Hattı'nın inşasına başlanmasından sonra 6 ay sonra başlanacak ve 3,5 yılda tamamlanacaktı<sup>1290</sup>. Birinci yıl 25 km., ikinci yıl 50 km. olmak üzere 2 yılda 75 km. yapılacaktı. Üçüncü yıl ise 60 km. daha yapılarak 3,5 yıl sürenin sonunda bu hattın tamamı bitirilecekti. Yapılan sözleşmenin 6. Maddesi'nde yer alan ilk bir yılda 25 km.'lik demiryolu inşa mecburiyeti Nâfia Vekâleti'nin 26/11993 numaralı tezkiresi ve 5 Ağustos 1928 tarihli kârarname ile kaldırılmıştır<sup>1291</sup>.

Alman Julies Berger şirketi sözleşmeye uygun olarak Ulukışla tarafından 1928 sonlarında inşaatla başlamıştır<sup>1292</sup>.

Hattın güzergâhıyla ilgili olarak bölge halkının da katkılarıyla iki farklı güzergâh fikirleri ortaya çıkmıştır. Birincisi hükümetin önceden kararlaştırdığı Ankara – Kayseri – Sivas hattının 366. kilometresinde Boğazköprü İstasyonu'ndan başlayarak İncesu – Develihisar – Araplı istikametiyle Niğde ve buradan geçmek suretiyle Ulukışla'ya varan güzergâhtır. Ortaya atılan ikinci güzergâh ise, 351. kilometrede Beydeğirmeni istasyonundan başlayarak Kızılırmak'ı takiben Avanos, Nevşehir yoluyla Niğde ve buradan Ulukışla'ya ulaşarak Bağdat Hattı'na bağlanmasıydı. İkinci güzergâhın yani hattın Nevşehir ve Avanos'tan geçirilmesi halinde 35 km. demiryolunun uzayacağı ve 3 milyon lira daha fazla harcama gerekeceği belirtilmiştir. Bunun yanında İktisad Vekâleti'nin yapmış olduğu değerlendirmede; İncesu – Develi havalisinin Nevşehir havalisine oranla daha verimli ve tahıl yönünden daha zengin

<sup>1285</sup> Ali Alanyalıoğlu, “Demiryolları İle İlgili Kânunlar – 2”, Demiryol Dergisi, S. 570, Temmuz 1973, s. 19.

<sup>1286</sup> Kayseri – Ulukışla Demiryolunun İnşası Hakkındaki kânun için bkz. *Düstur, Üçüncü Tertip, C.7*, Başbakanlık Devlet Matbaası, 1944, s.667.

<sup>1287</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, D.II., İ.71, C.23, T.B.M.M. Matbaası, 1961, s.177.

<sup>1288</sup> *BCA Fon Kodu*, 30.18.01.02. Yer Kodu, 2. 15. 21.

<sup>1289</sup> *BCA Fon Kodu*, 30.18.01.02. Yer Kodu, 2. 15. 21.

<sup>1290</sup> *BCA Fon Kodu*, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.

<sup>1291</sup> *BCA Fon Kodu*, 30.18.01.01. Yer Kodu, 30.48. 19.

<sup>1292</sup> Sedat Reşat, “Ulukışla – Kayseri Hattı”..., s.741

olduğu belirtilmiştir. Maden yataklarına bilhassa zengin olan demir madenine yakın olması ve güzergâhın doğu tarafında orman bölgesinin bulunması ve daha iktisadî olacağı belirtilerek İncesu – Develikarahisar güzergâhında hattın inşasının devam etmesine karar verilmiştir. İktisat Vekâleti'nin bu kararı 17 Haziran 1928 tarihli İcra Vekilleri Heyeti'nin kararıyla kabul edilmiştir<sup>1293</sup>. Aynı istek daha sonra da tekrarlanmıştır. Kayseri milletvekillerinden oluşan bir heyet Başvekil İsmet Paşa'ya bu konu hakkında şunları dile getirmişlerdir:

*“Derdesti inşa bulunan Ulukışla - Kayseri Hattı güzergâhının tesbiti sırasında bazı maruzatta bulunmayı vatanın nef'i cümlesinden addettik:*

*Bu hattın inşasıyla memlekete ne büyük bir iktisat unsuru daha kazandırdığınızı her ferdi millet tamamen müdriktir. Ancak güzergahın doğruca geçmesiyle Nevşehir üstünden geçmesi ve 40 kilometre kadar dolaşarak Ankara – Kayseri hattına iltisak etmesi, Orta Anadolu'nun bütün hayatında tesirini gösterecek vaziyet ihdas etmektedir. O muhitin yakından tetkiki ile elde ettiğimiz malûmatı atide hülâsatan arz etmekle bize düşen vazifeyi ifa edeceğimize kaniiz.*

*1 – Ulukışla – Kayseri hattı mevcut şoseyi takiben geçmelidir. Tabiatın çizdiği bu yol, tesadüfî değildir: en feyizli araziden geçen ve Orta Anadolu'yu en kısa yoldan Akdeniz'e indiren bir güzergâhtır.*

*2 – Ulukışla hattı Avanos'tan geçtiği takdirde cereyanı tabiînin aksine bi istikamet alıyor: tulü lâakâl 40 kilometre kadar uzıyor, bu farkın ton kilometrelik itibarile nesli atıye yükleyebileceği hamule, iktisat hayatında her an tesirini gösterecektir.*

*Yalnız kayseri itibarile değil, Sivas, Ankara velhasıl bütün orta Anadolu'nun nakliyatına mahsus bir tesir hasıl olacaktır.*

*3 – Bu hattın Avrupa, Mısır ve Irak trenlerinin de güzergâhı olmak istikbali vardır: o hâlde fazla tulün bunu ihmâl ettirmek istidadı nazarı teemmüle alınmalıdır.*

*4 – Güzergâhın tebdiline saik Nevşehir ve Avanos mıntikasının daha zengin havza-i iktisadiye olduğu kanaatini hissediyoruz, halbuki hakikat bunun aksinedir. Filvaki üç kazanın bir yere toplanması vehleyi ulâda o mıntıkaya daha fazla kalabalık bir bir çehre verir hâlbuki tahlil ve tetkik edilirse hakikat aksinedir, evvelki güzergâhın*

<sup>1293</sup> BCA Fon Kodu, 30.18.01.01. Yer Kodu, 029. 38. 5.

*sahasındaki zengin arazi burada yoktur. Avanos istikameti taşlık ve mahdut bağlardan başka serveti arziyesi olmayan muhitimizdir. Develiye karahisar'ın Erciyes arkasındaki düz ve geniş ovası bugün ikiyüzbin dönüm zer' olunan en kıymetli sahasıdır ve nevşehirin anbarı mesabesinde.*

*5 – Bu esbabı rüchan mevcut iken lâakâl üç, beş milyon lira fazla sarfiyla hattın güzergâhını uzatmakta fayda görmüyoruz. Behemehâl Nevşehir'e trenin isâli zaruri ise Niğde'den Misli'den bir şube tesisi, elli kilometrelik arızasız bir hattın inşası nihayet bir buçuk milyon liralık bir keyfiyet olduğu ve bu halde hem hattı aslînin bozulmaması hem de ikinci bir hattın daha ucuz elde edilmesi demektir ki bunu daha racih görürüz.*

*Kayseri ve mülhakatının müdellel ve mütevâli müracaatlarından bariz bir hak gördüğümüz için müracaatlarını nazarı ittilâi hakbinanelerine arzı vazife bildik. En derin ve samimi hürmetlerimizle nazarı em'ana alınmasını istirham eyleriz.”<sup>1294</sup>*

Nâfia Vekâleti ise Başvekâlete gönderdiği 11 Şubat 1929 tarih ve 29/37274 numaralı tezkiride de güzergâh hakkında yapılan incelemelerden sonra güzergâhın önceden belirlendiği gibi yapılması teklifini bildirmiştir. Nâfia Vekili Recep Bey güzergâh konusunu şöyle ifade etmiştir:

*“Kayseri - Ulukışla hattı istikametine; Nevşehir güzergâhının kat'i keşfinden sonra karar verilmesi hakkındaki 2 Ağustos 928 tarih ve 6/3143 numaralı emirname-i devletleri üzerine Nevşehir istikametinden keşfiyatı kat'ie yaptırılmış ve elde edilen neticenin 10/6/928 tarih ve 10428/41020 numaralı ve sureti musaddakası leffen takdim kılınan maruzatımızın aynı olduğu tahakkuk etmiştir.*

*Yalnız Nevşehir istikametinde tul tezayüdü farkı olan 35 kilometre 32 kilometre olarak bulunmuş ve buna mükabil üç viyadük inşası ve Yülyüs Berger Şirketile 15 Haziran 927 tarihinde teati edilen mukavelenamenin dokuzuncu maddesi mucibince Nevşehir istikameti tercih edildiği takdirde masarifi inşaiye fazlası olan üç milyon liradan nısfı olan bir buçuk milyonunun 929 bütçesine ve diğer nısfı olan bir buçuk milyon liranın da 930 senesi bütçesinden tediyesi zaruri olduğu gibi Beydeğirmen – Nevşehir kısmının arızalı olmasından ve inşaatı mübaşeret tarihinden itibaren iki seneden akdem ikmalî maddeten mümkün görülmemekte bulunduğu ve mezkûr*

<sup>1294</sup> BCA Fon Kodu, 30.18.01.02. Yer Kodu, 2. 15. 21.

*mukavelenin altıncı maddesi mucibince 15 kânunievvel 930 tarihinde ikmal edilmesi lazım gelen Ulukışla – Kayseri hattının müddeti ikmalinin de 15 Haziran 931 tarihine kadar temdidi mecburiyeti hasıl olacaktır.*

*Hattın Nevşehir’e müruru Nevşehir, Avanos, Ürgüp, Arapsun, kazalarıyla kısmen Aksaray vilayetinin imar ve iktisaden yükselmesini teshil edeceği tabîi ise de gerek profil ve gerekse tul farkı dolayısıyla memleketin hey’eti umumiyesi için muzir olacağı ve zaten nakledilecek üzüm ve meyva miktarının pek mahdut ve yevmiye bir iki vagona inhisar edeceğine nazaran Ulukışla – Kayseri hattının kemaflı sabık ve 17 haziran 928 tarih ve 6750 numaralı hey’eti vekile kararı veçhile Niğde, Develikarahisar, İncesu, Boğazköprü tarikile inşa edilerek ilerde lüzum görüldüğü takdirde Mistihan’ı istasyonundan Nevşehir’e kadar ikinci derecede ve takriben iki buçuk milyon lira ile bir şube hattı inşası daha muvafık olacağı mütalaa kılınmakta olduğu arz ve bu bapta ittihaz buyurulacak kararı biran emrû tebliğine müsaade-i samileri istirham ve şömendöfer hattının Nevşehir güzergâhından geçirilmesi talebin havi telgrafnamelerle İktisat Vekâleti celilesinin mütalasını müş’ir teskere rapten ve iadeten arzu takdim kılındı efendim.”<sup>1295</sup>*

Nitekim İcra Vekilleri Heyeti 13 Şubat 1929 tarihli toplantısında görüşülerek hat güzergâhının Develikarahisar, İncesu, Boğazköprü’den geçmesi tekrar tasvip ve kabul edilmiştir<sup>1296</sup>.

Ulukışla – Kayseri Hattı, Kütahya – Balıkesir Hattı ile birlikte 65 milyon rayş marka ihale edilmişti<sup>1297</sup>. Fakat bu paranın bu hatların inşaatına yetmeyeceği ortaya çıkmıştı. Şirketle yapılan görüşmeler sonucunda yeni düzenlemeler yapıldı. Buna göre 65 rayş markın 10.5 milyonluk kısmı lokomotif ve vagon alımında, 54.5 milyon rayş markın da altyapı yani demiryolu inşaatlarına harcanmak üzere anlaşılmıştı. Şirketle yapılan bu anlaşmayla, Kütahya – Balıkesir Hattı’nın tamamen bitirilmesi ve Kayseri – Ulukışla Hattı’nın da kredinin bittiği yerde inşaat son verilecekti.<sup>1298</sup>

Bu anlaşmaya bağlı olarak kredinin tamamen harcanmasıyla 15 Ekim 1930 tarihinde şirket bu hat üzerindeki inşaat çalışmalarını durdurmuştur<sup>1299</sup>.

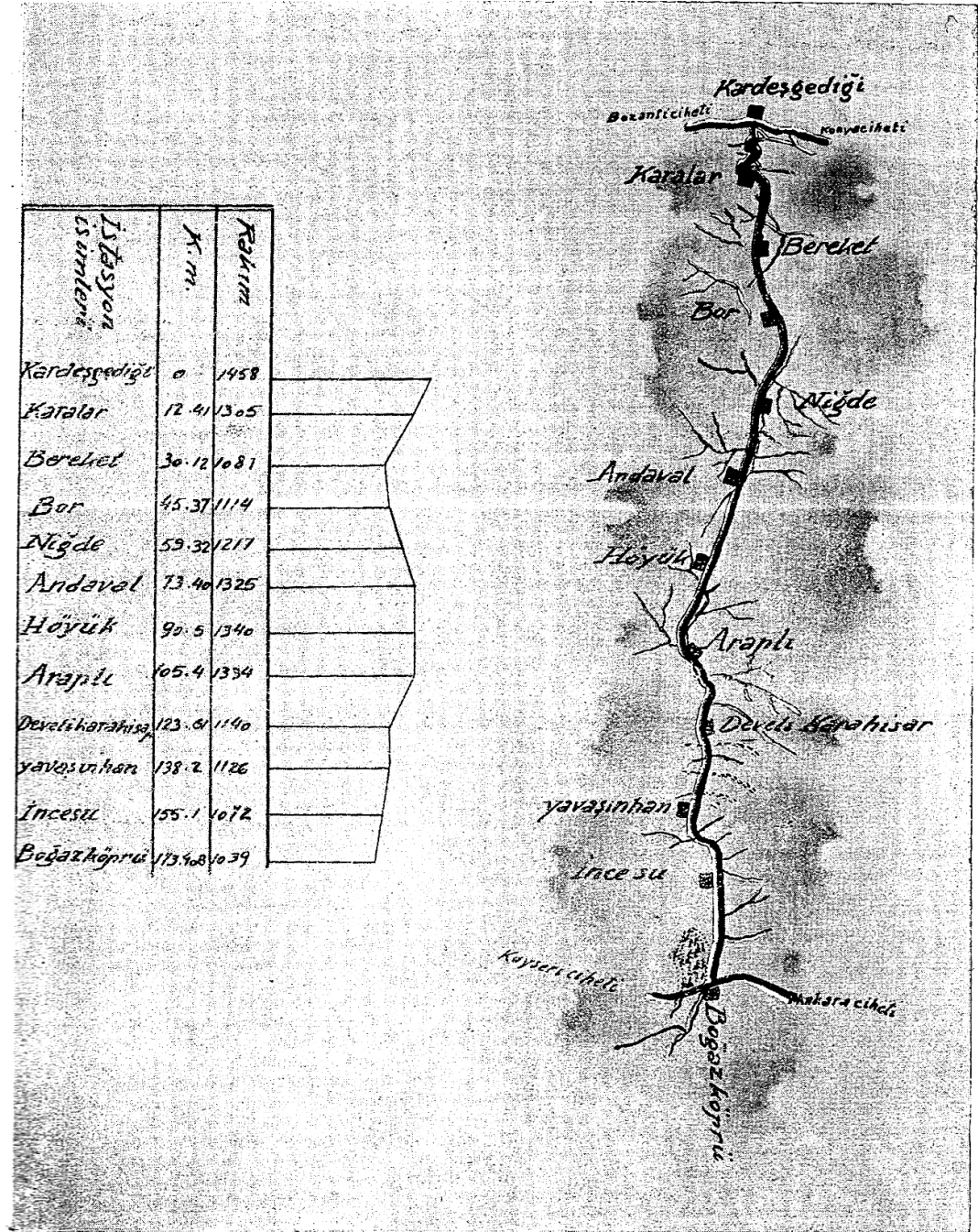
<sup>1295</sup> BCA Fon Kodu, 30.18.01.02. Yer Kodu, 2. 15. 21.

<sup>1296</sup> BCA Fon Kodu, 30.18.01.02. Yer Kodu, 2. 15. 21.

<sup>1297</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.

<sup>1298</sup> BCA Fon Kodu, 30.18.01.02. Yer Kodu, 17. 10. 015.

<sup>1299</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.



## Kardeşgediği - Boğazköprü hattı plân ve profili

Resim 4: Ulukışla - Kayseri (Kardeşgediği - Boğazköprü) hattı plan ve profili

1930 senesine kadar Ulukışla itibaren ortalama ilk 100 km.'lik kısımda toprak düzeltme ve balast gibi hattın inşaat işleri tamamlanmıştır<sup>1300</sup>. Bunun yanında 99 – 125 km arasının toprak düzeltme işlerinin %40 kadar yapılmıştı<sup>1301</sup>. Ayrıca Bor, Niğde ve Hüyük İstasyonları ile makasçı bekçi kulüpleri ve sair bazı binalar kısmen veya tamamen bitirilmiştir<sup>1302</sup>.

Julies Berger şirketi ile yapılan sözleşme değiştirildikten sonra kalan işlerin inşaatının bir Amerikan Şirketi olan “*Fox Brothers International Corporation*”a verilmesine karar verilmiştir<sup>1303</sup>. Bu şirkete daha önceden yapılan sözleşmeyle<sup>1304</sup> Kayseri İşletme ve büyük atölye inşaatı verilmişti<sup>1305</sup>. Fakat atölyenin Sivas'ta inşasına karar verilince bu şirket Kayseri'de işletme binaları, depo ve personel lojmanları yapmıştır. Kayseri'de yapılması planlanan atölyeden vazgeçilmesi üzerine sözleşmede kabul olunan miktarda iş yaptırabilmek üzere bu şirkete<sup>1306</sup> Ankara İstasyon inşaatı ile Kayseri – Ulukışla Hattı'nın 125 kilometreden hattın son noktası olan 173. kilometreye kadar olan kısmın inşaatı verilmiştir<sup>1307</sup>.

Bunun yanında Julies Berger Şirketi'nin yarım bıraktığı 99 – 117 km.'ler arası kalan kısmın inşası %7 faizle 1935 yılında ödenmek üzere 200 bin dolara Amerikan Fox Şirketi'ne ihale edilmiştir.<sup>1308</sup> Fakat bu paranın özellikle 99 – 117 km. kısmında büyük köprü temellerinin inşaatının tahminlerden fazla zorluk çıkarması ve masrafı yükseltmesi ayrıca hattın her iki kısmının birbirine bağlanmasını sağlamak için 110 bin dolar daha paraya ihtiyaç olmuştur<sup>1309</sup>. Bu 110 bin doların %7 faizle 11 Ocak 1934 tarihinden itibaren bonolarla ödenmek üzere bir anlaşma yapılmıştır<sup>1310</sup>.

Ulukışla'dan Niğde'ye ilk ray 3 Şubat 1932 tarihinde ulaşmıştır<sup>1311</sup>. 4 Şubat 1932 Perşembe günü ise ilk tren halkın tezahüratları arasında Niğde İstasyonu'na

<sup>1300</sup> Sedat Reşat, “Ulukışla – Kayseri Hattı”..., s.741

<sup>1301</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.

<sup>1302</sup> Sedat Reşat, “Ulukışla – Kayseri Hattı”..., s.741

<sup>1303</sup> BCA Fon Kodu, 30.18.01.02. Yer Kodu, 9. 16. 20.

<sup>1304</sup> The New York Times, 16 November 1927.

<sup>1305</sup> BCA Fon Kodu, 30.18.01.02. Yer Kodu, 9. 16. 20.

<sup>1306</sup> Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı), Birinciteşrin 1938, s.52.

<sup>1307</sup> BCA Fon Kodu, 30.18.01.02. Yer Kodu, 21. 43. 20.

<sup>1308</sup> BCA Fon Kodu, 30.18.01.02. Yer Kodu, 21. 43. 20.

<sup>1309</sup> BCA Fon Kodu, 30.18.01.02. Yer Kodu, 29. 50. 8.

<sup>1310</sup> BCA Fon Kodu, 30.18.01.02. Yer Kodu, 29. 50. 9.

<sup>1311</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 151. 71. 1.

ulaşmıştır<sup>1312</sup>. Boğazköprü tarafından ise, tren 26 Aralık 1932 tarihinde İncesu İstasyonu'na girmiş ve trenin gelişi törenlerle kutlanmıştır<sup>1313</sup>. Yoğun kış şartlarına rağmen hattın inşasına devam edilmiş<sup>1314</sup> ve 48 km.'lik ray döşeme dışında diğer bütün işler bitmiştir<sup>1315</sup>.

İncesu – Develikarahisar arası 20 Mart 1933 tarihinde işletmeye açılmış ve Kayseri – Ulukışla arasında 10 km.'lik bir kısmın bağlantısı kalmıştır<sup>1316</sup>. Tren Develikarahisar'a girdiğinde 41 tane kurban kesilmiştir<sup>1317</sup>. Ulukışla – Boğazköprü hattı 2 Eylül 1933 tarihinde inşaat işleri tamamlanmış ve Karadeniz'le Akdeniz demiryolu rayları birbirine bağlanmıştır<sup>1318</sup>.

Ulukışla – Kayseri hattının Niğde'den sonra Hüyük, Araplı, Develikarahisar ve İncesu istasyonlarından oluşan bu etabın 20 Eylül 1933 tarihinden itibaren inşaat işletmesine açılmıştır. Ulukışla – Kayseri hattında karşılıklı haftada 3 defa birer tren sefere konulması planlanmıştı. Hattın tamamen açılmasından sonra tren seferlerinde düzenleme yapılacaktı<sup>1319</sup>. Cumhuriyetin 10. Yıl dönümü törenlerinin yapıldığı haftanın üçüncü gününde yani 31 Ekim 1933 tarihinde Niğde – Boğazköprü kısmı yapılan bir merasimle resmen işletmeye açılmıştır<sup>1320</sup>. 31 Kasım 1933'de hattın tamamı eksiksiz bir biçimde işletmeye açılmıştır<sup>1321</sup>.

Hattın güzergâhı Konya – Adana yolu üzerinde 233,5 km. de bulunan Kardeşgediği mevkiinden başlayıp Ankara – Kayseri Hattının 363. Km.'sinde bulunan Boğazköprü İstasyonu'nda nihayet bulmaktadır<sup>1322</sup>. Kardeşgediği'nden başlayan hat, 12. km.'de Karalar, 30. km.'de Bereket, 45. km.'de Bor, 59. km.'de Niğde, 73. km.'de Andaval, 90. km.'de Höyük, 105. km.'de Araplı, 123. km.'de Develikarahisar, 132. km.'de Yavaşınhan, 155. km.'de İncesu durağına uğrayarak 173. km.'de Boğazköprü'de

<sup>1312</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 152. 76. 16.

<sup>1313</sup> Hüseyin Yakup, "Ankaradan Samsuna İlk Tren Samsundan – Mersine ve Akdenizden Karadenize Selamlar" *Demiryollar Dergisi*, C.8, S.96, Şubat 1933, s.645.

<sup>1314</sup> S., "Ulukışla – Kayseri Hattında Faaliyet" *Demiryollar Dergisi*, C.9, S.101, Temmuz 1933, s.287.

<sup>1315</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 151. 71. 4.

<sup>1316</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 151. 71. 6.

<sup>1317</sup> Hüseyin Yakup, "Kuvvetli Bir Azim, Dinlenmeyen Bir Gayretle: Demiryollarımız Hergün Biraz Daha Uzanmaktadır" *Demiryollar Dergisi*, C.9, S.98 – 99, Mart – Nisan 1933, s.98.

<sup>1318</sup> *Hâkimiyeti Milliye Gazetesi*, 3 Eylül 1933. S.1.

<sup>1319</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 152. 76. 21.

<sup>1320</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 155. 90. 12.

<sup>1321</sup> H.Y., "Demiryolları Şebekemizde İltisak Hatları ve Ehemmiyetleri"..., s.590.

<sup>1322</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.; *Hâkimiyeti Milliye Gazetesi*, 31 Mayıs 1933. S.1



Ankara – Sivas Hattı’na bağlanır<sup>1323</sup>. Kardeşgediği ve Boğazköprü arasında 10 istasyondan önemli ve büyük olanları Niğde, kaza merkezi olan Bor ve İncesu ve nahiye merkezi olan Develikarahisar duraklarıdır<sup>1324</sup>.

| Ulukışla –     | Kilometre      |
|----------------|----------------|
| Ulukışla-Niğde | 60(normal ray  |
| Niğde-         | 113(normal ray |
| <b>Toplam</b>  | 173(normal ray |

**Tablo 11: Ulukışla – Kayseri Hattı.**<sup>1325</sup>

Bu hatta bir adeti Boğazköprü İstasyonu’na yakın Karasu Deresi üzerinde, 9 adeti ise Biçim Boğazı’nda Araplı deresi üzerinde olmak üzere 10 tane demir köprü vardır. Bu köprülerin açıklıklarının toplamı 288 metredir<sup>1326</sup>. Bu köprülerden bir tanesi 25 diğerleri ortalama 30 metre açıklığındadır<sup>1327</sup>. Hattaki irili ufaklı toplam 412 adet köprü bulunmaktadır<sup>1328</sup>. Bu hat üzerinde tünel bulunmamaktadır<sup>1329</sup>.

Ulukışla – Kayseri hattı rakımı 1114’den aşağı düşmeyen bir sahadan geçmekte ve hattın en yüksek noktası 1456 rakımında bulunmaktadır<sup>1330</sup>. Bu hattın arızalı kısmında bilhassa Kardeşbeli – Karalar arasında 61.000 m<sup>3</sup> imlâlar ve 45.000 m<sup>3</sup> sert kayalıklarda yarmalar yapılmıştır. Hattın genelinde toprak tesviyesi ortalama 1.500.000 m<sup>3</sup> olup bunun %34’u kayalık arazidir<sup>1331</sup>.

Hattın inşası için kilometre başına ortalama 50 bin lira tamamına ise 7.250.000 TL. harcanmıştır<sup>1332</sup>. Bu hatta ray döşeme ve diğer işlerde dahil olmak üzere km başına yaklaşık olarak 93 bin lira harcanmıştır. Hattın tamamına yapılan harcamalar ise

<sup>1323</sup> *Hâkimiyeti Milliye Gazetesi*, 3 Eylül 1933. s.1.

<sup>1324</sup> *Hâkimiyeti Milliye Gazetesi*, 31 Mayıs 1933. s.1.

<sup>1325</sup> C. H. Woods, *Economic Conditions in Turkey (June 1934)*..., s.32.

<sup>1326</sup> *BCA Fon Kodu*, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.

<sup>1327</sup> *Hâkimiyeti Milliye Gazetesi*, 31 Mayıs 1933. s.1.

<sup>1328</sup> *BCA Fon Kodu*, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.

<sup>1329</sup> O. Conker, *Les Chemins de Fer en Turquie et La Politique Ferroviaire Turque*..., s.97.; *Hâkimiyeti Milliye Gazetesi*, 31 Mayıs 1933. S.1.; *Cumhuriyet Gazetesi*, 4 Haziran 1933. s.3.; *Cumhuriyet Gazetesi*, 5 Eylül 1933. s.1.; *Hâkimiyeti Milliye Gazetesi*, 3 Eylül 1933. s.1.

<sup>1330</sup> Mühendis İbrahim, “Yeni Demiryollarımıza Dair (7 Fotoğraf)”..., s.37.

<sup>1331</sup> *BCA Fon Kodu*, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.; T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Naftası 1923 – 1933*, C.1..., s. 101.

<sup>1332</sup> H.Y., “En kısa Yoldan (Akdeniz) den (Karadeniz)e Selam. Kayseri (Boğazköprü – Ulukışla) Demiryolu Bitti” *Demiryollar Mecmuası (Cumhuriyetin 10 Yılı 29.X.1933 – Özel Sayı)*, C.9, S.104 – 105, I. Teşrin – II. Teşrin 1933, s.532.

16.200.000 TL.'dir<sup>1333</sup>. Ulukışla – Kayseri hattı arıza bakımından diğer hat güzergâhlarından geride olmadığı halde, o döneme kadar inşa edilen hatlar içerisinde en ucuza mal olan hattır<sup>1334</sup>.

Akdeniz ile Karadeniz'in bağlanması şeklinde sloganlaştırılan 173 km. uzunluğundaki bu hat, ülkede önemli derecede bir ulaşım kolaylığı sağlamıştır. Bu iltisak hattı yapılmadan evvel Ankara – Adana yolculuğu, Eskişehir – Konya istikametiyle yapılır ve bu istikamet üzerinde 1067+160 km yol kat edilirdi. Bu hat yapıldıktan sonra bu istikamet üzerinde yapılan Ankara – Adana yolculuğu 393+696 km kısalarak 673+464 km.'ye inmiştir<sup>1335</sup>.

### 2.1.5. Fevzipaşa – Diyarbakır Hattı

Cumhuriyet döneminde yapılması için teşebbüse geçilen ilk demiryolu hattı Arade<sup>1336</sup> – Diyarbakır – Ergani hattıdır. Diyarbakır Milletvekili Feyzi Bey ve bir grup arkadaşıyla birlikte verilen kanun tasarısında, bu hattın yapılması gerekliliği iki temel amacı vardı. Bunlardan birincisi zengin bir maden bölgesi olan Ergani'den çıkartılacak madenlerin iktisadî hayata kazandırılmasıydı. Ergani bölgesinden dönemin teknolojik şartları içerisinde çıkartılacak madenler hem ordunun hem de ülkenin maden ihtiyacını tamamen karşılayacak ve ithalat edilecek bir maden ürünü de elde edilmiş olacaktı. Diğer bir amacı ise, Diyarbakır, Mardin, Siverek, Elaziz, Ergani başta olmak üzere bölgede üretilen tarımsal ürünlerin demiryolu ile iç pazarlara ve liman şehirlerine ulaştırmaktı. Bu konuda kanun tasarısında örnek olarak “*Diyarbakır'de bir okka buğdayın bir buçuk iki iken Ankara'da 13 – 14 kuruş olması*” bu hattın inşasının önemini gösterdiği vurgulanmıştır<sup>1337</sup>.

Fevzi Bey ve arkadaşlarının hattın yapılması için verdikleri kanun tasarısı Nâfia encümeninde görüşülüp onaylanmıştır. Encümen mazbatasında hattın ülke ekonomisi için önemli bir konuma sahip olduğu belirtilmiş ve geçeceği güzergâhta Doğu Anadolu'nun ticari anlamda yüksek olan yerlerin bulunduğu ve dolayısıyla bu

<sup>1333</sup> O. Conker, *Les Chemins de Fer en Turquie et La Politique Ferroviaire Turque...*, s.107.; *Cumhuriyet Gazetesi*, 5 Eylül 1933. s.1.

<sup>1334</sup> H. Y. “Cumhuriyet Demiryollarının İnşasında Büyük Rakamlardan Bazıları” *Demiryollar Dergisi*, C.14, S.166, Birinci Kânun 1938, s.988.

<sup>1335</sup> H.Y., “Demiryolları Şebekemizde İltisak Hatları ve Ehemmiyetleri”...s.590 – 591.

<sup>1336</sup> Bağdat Hattı üzerinde bulunan Arade, bugün Mardin İlçesine bağlı Akdoğan Köyüdür.

<sup>1337</sup> *TBMM Zabut Ceridesi*, D.II., İ.18, C.7/1, T.B.M.M. Matbaası, Ankara, 1970, s.850 – 853.

yerlerin birbirine bağlanacağı vurgulanmıştır. Bundan başka encümen mazbatasında, hattın teknik olarak geniş hat şeklinde yapılmasının gerekliliği belirtilmesine karşın, maliyet açısından dar hat şeklinde yapılması beyan edilmiştir. Arade – Diyarbakir arasındaki 129 km.’lik kısmın kilometre başına maliyetinin 26.400 lira olarak ve hattın toplam masrafı da 3.400.000 lira olarak tesbit edilmiştir. 60 km.’lik Diyarbakir – Osmaniye arasında keşif yapılmadığı fakat buranın arazisinin de Arada – Diyarbakir bölümü arazisiyle aynı olduğu ve bu bakımdan yapılan hesaplamanın burası için geçerli olabileceği belirtilmiştir. Bu kısmın inşaat masrafı 1.458.000 lira hesap edilmiştir. Osmaniye – Ergani arasındaki 20 km’lik engebeli arazinin kilometre başına 47.100 liradan 942.000 lira olarak tahmin edilmiştir<sup>1338</sup>. İki yılda bitirilmesi planlanan hattın maliyeti için bütçeye, ilk yıl 1 milyon lira, ikinci yıl içinse 1.738.000 lira konulması kabul edilmiştir<sup>1339</sup>.

22 Mart 1924 tarih ve 448 numaralı kanun ile Arade – Diyarbakir – Ergani arasında 0.75 metre genişliğinde bir demiryolunun yapılması için 2.738.000 lira ödenek verilmiştir<sup>1340</sup>. Bu kânun cumhuriyet döneminde demiryolu inşası için kabul edilen ilk kânundur.

Kânunun kabul edilmesiyle çalışmalar başlamıştır. Hattın güzergâhının tesbiti ve etüt çalışmaları yapılmıştır. 2 Aralık 1924’de onaylanan<sup>1341</sup> 26 Kasım 1924 tarihli mukavelename ile hattın inşası itibari Milli Bankası’na ihale edilmiştir<sup>1342</sup>. İtibari Milli Bankası belli bir süre sonra mukavelename ile taahhüt etmiş olduğu işleri “Philip Holzman” şirketine devretmiştir<sup>1343</sup>. Frankfurt merkezli şirket Arade’ye 30 mühendis göndermiş<sup>1344</sup> ve 1925 yılının ilk aylarında inşaat için gerekli malzemeler getirilerek inşaat başlanmıştır<sup>1345</sup>.

<sup>1338</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, D.II., İ.18, C.7/1, s.851.

<sup>1339</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, D.II., İ.18, C.7/1, s.860.

<sup>1340</sup> 22 Mart 1924 Tarihli ve 448 Numaralı Arade – Diyarbakir – Ergani Demiryolunun İnşası Dair Kânun için bkz. *Düstur, Üçüncü Tertip, C.5*, Başbakanlık Devlet Matbaası, Ankara, 1948, s.367.

<sup>1341</sup> 24.12.1340 (1924) Tarihli Demiryollar İnşaat ve İşletme Müdüriyeti Umumiyesi 1341(1925) Senesi bütçesi hakkında 1/571 Numaralı Kanun Layihası ve Muvazenei Mâliye Encümeni Mazbatası için bkz. *TBMM Zabıt Ceridesi, D.II., İ.93, C.17, s.7*.

<sup>1342</sup> Arade – Diyarbakir – Ergani hattı için T.C Nâfia Vekaleti ile İtibari Milli Bankası arasında imzalanan sözleşme için bkz. *Arade – Diyarbakir Demiryolu Mukavelenamesi. Ankara, 1341*.

<sup>1343</sup> *BCA Fon Kodu, 30.18.01.01. Yer Kodu, 014. 33. 15*.

<sup>1344</sup> *Cumhuriyet Gazetesi, 28 Nisan 1341 (1925), No. 349, s.1*.

<sup>1345</sup> Osman Nihat Akın (Hazırlayan), “Demiryolcunun Ansiklopedisi”, *Demiryollar Dergisi, C.22, S.267 – 268, Ocak – Şubat 1948, s.46*.

Fakat inşasına başlanan bu hattın bazı askeri ve iktisadî sakıncaları olduğu iddiaları ortaya çıkmıştır<sup>1346</sup>. 75 cm'lik dar hattın Bağdat Hattı ile bağlanarak irtibat kurulması, işletme bakımından bir ikilik yaratacaktı. Bu ise birinin tamamen ülkenin sınırlarının yanından geçmesi diğerrinin ise hükümetin yönetiminde olması sebebiyle nakliye işlemlerinde problemler ortaya çıkartacaktı. Ergani'den Diyarbekir'i dolaşarak Arade'ye inmek, Arade'ye indikten sonra Çobanbeyli'ye çıkmak, Halep istikametinde zikzak yaptıktan ve yukarıya çıkarak Türkiye'ye girmesi yolun uzun olmasına buna bağlı olarak ta nakliyenin çok pahalıya mal olacağı hesaplanmıştır<sup>1347</sup>. Bu hattın bir olumsuz yani ise, dar hat olmasıydı. Bağdat hattı geniş hattı ve dolayısıyla Arade'de aktarma yapmak gerekiyordu<sup>1348</sup>.

18 Kasım 1925 tarihinde toplanan İcra Vekilleri Heyeti ortaya çıkan sakıncaları dolayısıyla Arade – Diyarbekir – Ergani Demiryolu hattına imkân görülemediğine karar verilmiş ve bu konuda teklif hazırlanması için Nâfia Vekaleti'ne bu konuda yetki vermiştir<sup>1349</sup>.

Arade – Diyarbekir – Ergani Demiryolu inşaatının durdurulması için hazırlanan kanun teklifinde<sup>1350</sup> hattın askeri sakıncaları olduğu, ayrıca idari, askeri ve iktisadî noktadan ülkeye ciddi bir yarar sağlayamayacağı gerekçe gösterilmekteydi<sup>1351</sup>. Ayrıca bu hattın inşası için şirketle yapılan sözleşmenin yeni güzergâh için geçerli kılınması sağlanarak devletin zarar etmemesi kararı alınmıştır<sup>1352</sup>.

24 Mart 1926'da hazırlanan kânun teklifinin kabul edilmesiyle bu hattın yapımı durdurulmuştur<sup>1353</sup>. Oluşturulan bir komisyonun çalışmaları sonucunda İtibarı Milli Bankası ile olan mali konular çözüme kavuşturulmuştur<sup>1354</sup>.

<sup>1346</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)*..., s.86.

<sup>1347</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, D.II., İ.61, C.22, T.B.M.M. Matbaası, Ankara, 1977, s.320.

<sup>1348</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)*..., s.86.

<sup>1349</sup> *BCA Fon Kodu*, 30. 18. 01. 01. Yer Kodu, 016. 73. 14.

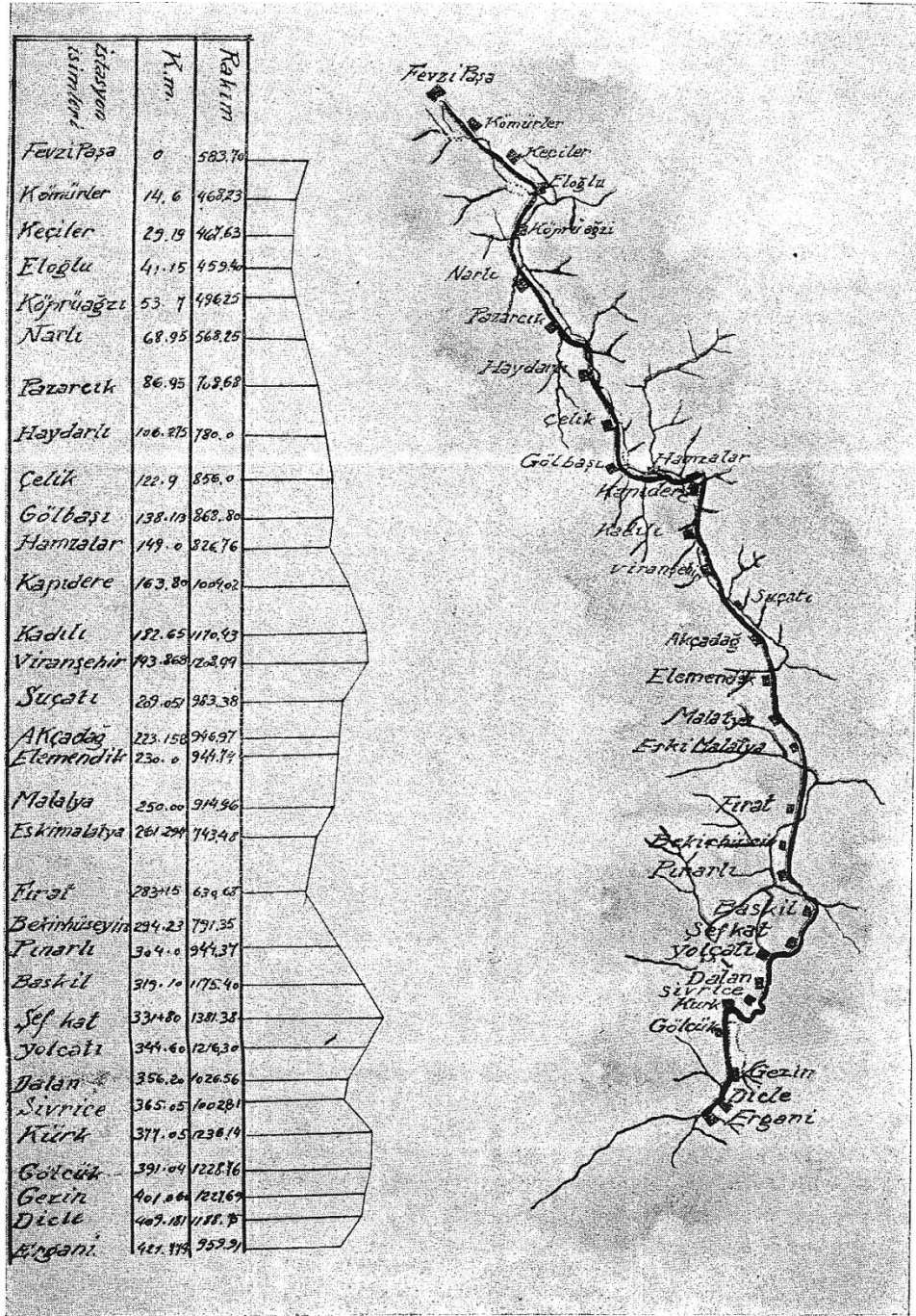
<sup>1350</sup> *BCA Fon Kodu*, 30. 18. 01. 01. Yer Kodu, 017. 81. 3.

<sup>1351</sup> 21 Kânunievvel 1341 Tarihli ve 1/806 Numaralı Arade – Diyarbekir – Ergani Demiryolu İnşaatının Tevkifi Hakkında Başvekaletten Gelen kânun Lahiyası ve Muvazenei Mâliye Encümeni Mazbatası Numaralı Kanun Layihası ve Muvazenei Mâliye Encümeni Mazbataları bkz. *TBMM Zabıt Ceridesi*, D.II., İ.61, C.22, Sıra No: 86, s.1.

<sup>1352</sup> *BCA Fon Kodu*, 30. 18. 01. 01. Yer Kodu, 017. 81. 16.

<sup>1353</sup> 24 Mart 1926 Tarih ve 794 Numaralı Arade – Diyarbekir – Ergani Demiryolu İnşasına Dair 22 Mart 1340 ve 448 Numaralı Kanunun İlgası Hakkında Kânun için bkz. *Düstur, Üçüncü Tertip*, C.7, Başbakanlık Devlet Matbaası, Ankara, 1944, s.696.

<sup>1354</sup> *BCA Fon Kodu*, 30. 18. 01. 01. Yer Kodu, 019. 39. 10.



Fevzipaşa - Ergani Hattı plân ve profili

Resim 5: Fevzipaşa – Ergani hattı plan ve profili

Arade – Diyarbekir – Ergani hattının yerine askeri ve iktisadi noktalardan daha faydalı bulunan Malatya – Ergani – Diyarbekir Hattının yapılmasına karar verilmiştir<sup>1355</sup>. Bu güzergâhtan daha iyi istifade edileceği iktisadî anlamda büyük faydalar getireceği düşünülmüş ayrıca Erkan-i Harbiye Reisliği’de bu hattın yapımını askeri açıdan zaruri görmekteydi<sup>1356</sup>. Bu hattın inşası için 24 Mart 1926 tarih ve 793 numaralı kânunla Ceyhan – Keller istasyonları arasında bir noktadan başlayarak Malatya – Ergani – Diyarbekir’de son bulacak demiryolunun inşası için beş yılda harcanmak ve her yıl gereken miktar bütçeye konulmak üzere 45 milyon lira ödenek ayrılmıştır<sup>1357</sup>.

1927 Kasım ayında İsveç Demiryolu şirketi temsilcisi M. Anderson ile hukuk danışmanı M. Holmgren ve beraberinde 10 İsveçli mühendisle beraber İstanbul’a gelmiş ve daha sonra Türk hükümet yetkilileriyle görüşmek üzere Ankara’ya hareket etmiştir<sup>1358</sup>. Nâfia Vekili Behiç Bey, İsveçli sanayi şirketi Nydqvist & Holm A/B şirketi ile hükümetin demiryolu programı dahilindeki hatlar için gerekli olan çeşitli demiryolu taşıt malzemeleri ile ilgili görüşmeler yapmıştır. Görüşme başlangıcında daha önce bahsi geçmemiş birkaç hattın yapımı söz konusu olunca Nydqvist & Holm A/B şirketi iki Danimarkalı şirket olan J. Saabye & O. Lersche Kampmann ve Kierulf & Saxild (Kampsax) birleşerek demiryolu hatlarının inşası için masaya oturmuşlardır<sup>1359</sup>.

Ereğli hattı ile Söğütözü Şubesi ve Keller – Malatya – Diyarbekir demiryolu inşaatı için<sup>1360</sup> 11 Aralık 1926 tarihinde, İsveç grubuyla yapılacak anlaşma için TBMM’den yetki istenmiştir<sup>1361</sup>. Bu hatlara kömür ve bakır hatları denilirken kuzey ve güney hatları olarak ta isimlendirilmişlerdir<sup>1362</sup>.

<sup>1355</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, D.II., İ.61, C.22, Sıra No: 86, s.1.

<sup>1356</sup> 29 Kânunievvel 1341 Tarih ve 1/803 Numaralı Keller – Malatya – Ergani Demiryolunun İnşası Hakkında Başvekaletten Gelen Kânun Lahiyası ve Nâfia ve Muvazanei Mâliye Encümenleri Mazbataları. Bkz. TBMM Zabıt Ceridesi, D.II., İ.75, C.23, Sıra No: 109, s.1.

<sup>1357</sup> 24 Mart 1926 Tarih ve 793 Numaralı Malatya – Ergani – Diyarbekir Demiryolu İnşası Hakkında 22 Mart 1340 ve 448 Numaralı Kanunun İlgası Hakkında Kânun için bkz. *Düstur, Üçüncü Tertip, C.7*, Başbakanlık Devlet Matbaası, Ankara, 1944, s.696.

<sup>1358</sup> A. Lütfi Balamir, “Demiryolu Tarihinden Notlar”, *Demiryol Dergisi*, S.626, Mart 1978, s.25.

<sup>1359</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbekir*, Göteborg, 1937, s.21.

<sup>1360</sup> *The New York Times*, 14 December 1926.

<sup>1361</sup> *BCA Fon Kodu*, 30. 18. 01. 01. Yer Kodu, 022. 74. 12.

<sup>1362</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbekir*, Göteborg, 1937, s.21.

Yapılan görüşmelerden sonra Fevzipaşa – Diyarbakır demiryolunun yapımı için anlaşmaya varılmıştır<sup>1363</sup>. Saptanan sözleşme kısaca Nohab olarak adlandırılan Nydqvist & Holm A/B şirketi üzerinden yapıldı. Nohab diğer iki şirketle de birleşerek hükümetle yapılan sözleşmenin uygulanması birleşen bu üç şirket tarafından gerçekleştirilecekti. İki hattın yapımının teknik idaresi iki Danimarkalı şirket üstlenecekti. Hareketli tüm malzemeler ise Nohab fabrikaları karşılamayı taahhüt etmişti. Ayrıca bu birleşen şirketler grup olarak ifade edilecekti<sup>1364</sup>.

Yapılan bu anlaşma kamuoyu tarafında da büyük bir ilgiyle takip edilmiştir. Cumhuriyet Gazetesi 1 Ocak 1927 tarihli nüshasında “ **Bugün 1927 senesine girdik, yeni sene şimendöfer yılı olacak**”<sup>1365</sup> manşetiyle okuyucularıyla buluşmuş ve 1927 yılını şimendifer (demiryolu) yılı olarak ilan etmiştir. Yine gazetenin aynı nüshasında *Abidin Daver* yapılan bu anlaşma ve diğer demiryolları çalışmalarına vurgu yaparak 1918 yılının inhidam (yıkılış), 1919 facia, 1920 mücadele (savaşım), 1921 ümit, 1922 zafer ve halas (kurtuluş), 1923 sulh ve cumhuriyet, 1924 inkılap, 1925 sükûn, 1926 sa’y (çalışma) yılı olduğunu ve 1927 yılı hakkında ise şu düşünceleri okuyucularıyla paylaşmıştır:

“Son günlerde kabul edilen Umur-ı Nâfia için 200 milyon liralık bono ihracı hakkındaki kânun ve Belçika ve İsveç gruplarıyla akdolan mukaveleler, Cumhuriyet’in demiryollar siyasetini yeni başlayan sene zarfında fevkalade bir inkişafa mazhar edecektir. Beş on senedir memleketimizin her tarafını sarması mukarrer olan o çelik ağın, o can damarlarının 1927 senesi zarfında memleketin bir hayli yerlerine daha hayat ve medeniyet, refah ve servet götüreceği şüphesizdir.”<sup>1366</sup>

Nohab Grubu ile 7 Şubat 1927 tarihinde yapılan 36 maddelik sözleşme göre, Fevzipaşa – Diyarbakır Demiryolu inşaatına 1 Haziran 1927’de inşaata başlanacak ve 5.5 yıl sürecekti. Şirket 1927 ve 1928 malî yılında 120 km demiryolu teslim edecekti. Diğer yılların kalan inşaat miktarı ise sözleşmedeki müddetler dahilinde olmak üzere belli bir programa göre tesbit edilecekti. Normal genişlikte yapılacak bu hatların inşası

<sup>1363</sup> BCA Fon Kodu, 30. 18. 01. 01. Yer Kodu, 028. 16. 13.

<sup>1364</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakır*, Göteborg, 1937, s.21.

<sup>1365</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 1 Kânunisani 1927, s.1.

<sup>1366</sup> R. Sertaç Kayserilioğlu, “Cumhuriyet’in İlk Yılbaşı Kutlaması: 31 Aralık 1926”, *NTV Tarih Dergisi*, S.24, Aralık 2010, s.74.

için gerekli harcama şirketin sağlayacağı 55 milyon dolarlık krediden yapılacaktı<sup>1367</sup>. Ayrıca bu miktara Nohab fabrikalarında yapılacak 100 lokomotif ve 1500 vagona dahildi<sup>1368</sup>.

Zaman geçtikçe şartlar değişti ve sözleşmede belli değişikliklerin yapılması gerekti. Sözleşmenin imzalanmasından kısa bir süre sonra, Kuzey Hattı'nın dar genişlikle yapılmasının daha iyi olacağı sorusu ortaya atıldı, bu şart koşulmuş olmasına rağmen, hattın devlete ait diğer demiryollarında olduğu gibi normal genişlikte yapılmasının zorunlu olmayabilirdi. Görüşmeler sonucunda Hükümet iki hattın da normal genişlikte yapılmasına karar verdi<sup>1369</sup>.

1928 baharında, Grup araziyle ilgili tasarıları ve geçici projelerin hazırlanmasını, sözleşmenin şart koştuğu alanda yapılacak çalışmalardan kaynaklanan harcamaların tahmini listesini tamamladığında, bu harcamaların 1927 sözleşmesinde öngörülen 55 milyon dolarlık tutarı oldukça aştığı görüldü. Bu dönemde Hükümet ve grup açısından harcamalar için yürütülen tahminlerin somutlaştırılması mümkün değildi, çünkü henüz ortada plan yoktu ve araziyle ilgili tasarılar yapılmamıştı, harcamalar değişmesi muhtemel noktalardan yola çıkılarak tek kaleme indirgenemiyordu. Ek harcamalar büyük boyutlara ulaştığında, Hükümet bunları yıllık bütçesinden karşılamayı istemedi ve bu sebeple sözleşmede bulunan bazı çalışmaları iptal etme yoluna gitti<sup>1370</sup>.

Görüşmeler sonucunda Kuzey hattının sadece Karadeniz kıyısında Irmak'tan Filyos'a yapılması kararı alındı ve Karabük'ten Seyitözüne yapılacak şube hattından ve Ereğli limanının yapımından vazgeçildi. Kalan çalışmaların hemen hemen yeteceği düşünülen 55 milyon dolarlık tutarla yapılmasına karar verildi. Bu amaçla Hükümet ve Grup arasında yapılan görüşmeler sırasında, sözleşmede öngörülen kredinin kapsamlı bir şekilde düzenlenmesi tartışıldı. Hükümet, kredi düzenlemesi sonucunda söz konusu olacak faiz hizmetinin ve yapım giderlerinin Hükümete ağır geleceği fikrindeydi ve

<sup>1367</sup> BCA Fon Kodu, 30. 18. 01. 01. Yer Kodu, 028. 16. 13. Ayrıca Nohab şirketi ile yapılan sözleşme ile ilgili The New York Times Gazetesi'nde çıkan haberler için bkz. *The New York Times*, 11 February 1927.; *The New York Times*, 20 March 1927.

<sup>1368</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.22. Nohab grubu ile yapılan sözleşme için bkz. BCA Fon Kodu, 30. 18. 01. 01. Yer Kodu, 028. 16. 13.

<sup>1369</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.27.

<sup>1370</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.27.



sözleşmede öngörülen, poliçeleri karşılayacak miktarları bütçesine taşımak istemiyordu, her yıl sadece söz konusu tutarlara denk gelebilecek işler olmak üzere, çalışmalar için kararlaştırılmış mühletin uzatılmasına karar verildi. Öyle ki, her türlü kredi düzenlemesinden vazgeçilecekti ve Grup aracılığıyla Hükümetin tüm çalışma ve teslimlerin ödemesini peşin yapmasına karar verildi<sup>1371</sup>.

12 Ağustos 1928 tarihinde İcra Vekilleri Heyeti'nin yapılan yeni sözleşme üzerindeki incelemesinden sonra kabul ederek Nâfia Vekili Behiç Bey'e imza yetkisi vermiştir<sup>1372</sup>. İki taraf arasında 18 Ağustos 1928'de<sup>1373</sup> yeni bir sözleşme imzalandı<sup>1374</sup>. Çalışmaların bitiş süresi iki yıl uzatıldı, bu da 1 Aralık 1934'e karşılık geliyordu. Birinci sözleşmenin olağan tüm koşulları, ödemeleri ve çalışmaların yapımı için verilen mühleti kapsayan özel koşullar dışında yeniden ele alındı<sup>1375</sup>. Çalışmaların ödenmesiyle ilgili olarak, yeni sözleşme, Hükümetin İstanbul'daki Ziraat Bankasındaki özel bir hesaba her üç ayda önceden belirlenmiş tutarları yatırmasını şart koşuyordu. Gruba bu hesaptan girişimci ve müteahhitlerin ücretlerini ödeme izni verildi. Bu sistem çalışmalar sona erinceye kadar geçerli olacaktı<sup>1376</sup>. Bu yeni düzenlemeyle inşaat kısımları hükümet tarafından yapılacak ihalelerle müteahhitlere yaptırılmak üzere işin teknik yönü gruba verilmiştir<sup>1377</sup>. Böylece hükümet hattı kısım kısım müteahhitlere ihale etmiş ve grup tarafından hazırlanan projeler Türk müteahhitler ve mühendisler tarafından gerçekleştirilmiştir<sup>1378</sup>.

Bununla birlikte, bir dönem, Hükümet üç aylık ödemelerde kısıntıya gitti ve bakanlık ile grup arasında anlaşmazlık baş gösterdi. 15 Haziran 1933'te ek bir Sözleşme imzalandı. Bu ek sözleşmeye göre, Hükümetin üç aylık ödemeleri düşürülecekti, buna

<sup>1371</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.28.

<sup>1372</sup> BCA Fon Kodu, 30. 18. 01. 01. Yer Kodu, 30. 50. 6.

<sup>1373</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.28.

<sup>1374</sup> *Türkiye Cumhuriyeti Nâfia Vekâleti, Irmak – Filyos ve Fevzipaşa Hatları İnşaat Mukavelenamesi, Zemelliç Biraderler matbaası, İstanbul, 1928, s.1 – 28.*

<sup>1375</sup> Nohab Grubu ile Ağustos 1928'de yapılan yeni sözleşme ve müzakereler için bkz. BCA Fon Kodu, 30. 18. 01. 01. Yer Kodu, 151. 70. 3.

<sup>1376</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.28.

<sup>1377</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı), Birinciteşrin 1938, s.50.*

<sup>1378</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı), Birinciteşrin 1938, s.60.*

sonuç olarak çalışmaların bitmesi ve teslimler için öngörülen süre 13 ay uzatılacaktı, bu da çalışmaların 1935 yılı sonunda biteceği anlamına geliyordu<sup>1379</sup>.

Aynı zamanda girişimcilerin alacaklarının bir bölümünün Maliye Bakanlığının çıkaracağı maksimum 3 yıl vadeli poliçelerle ödenmesini sağlayan bir sistem hayata geçirildi. Yapılan değişiklikler sadece bunlardı. Tüm çalışmalar Sözleşme şartlarına uygun olarak yapılmalıydı ve birinci sözleşmede ve takip eden sözleşmelerde kararlaştırılan sürelerde Hükümete teslim edilmeliydi, öyle ki 1935 yılı sonunda tüm çalışmaların bitmiş olması gerekiyordu. Şunu söylemek gerekir ki böylesine kapsamlı bir Sözleşmede Hükümet ve grubun çeşitli problemler nedeniyle karşı karşıya gelmesi kaçınılmazdı. Yine de Hükümet ve Grup için söz konusu meseleleri bir anlaşma zeminine taşıyabilme her zaman mümkün oluyordu<sup>1380</sup>.

1927 yılının ilk yarısında projeleriyle ilgili çalışmalar başlamış<sup>1381</sup> ve 17 Temmuz 1927 tarihinde hattın inşasına fiilen başlanmıştır. Bu durumu Nâfia Vekili Behiç Bey, Başvekil İsmet Paşa'ya telgrafla bildirmiştir<sup>1382</sup>. Fevzipaşa'dan itibaren 6 kısma ayrılmış olan 143 km.'lik ilk bölüm çalışmaları 1928 ve 1929 yıllarında yapılmıştır. Ayrıca Malatya – Ergani arasında etüt çalışmaları yapılmıştır<sup>1383</sup>. Fevzipaşa – Diyarbakir hattının ilk bölümü olan 143 km.'lik Fevzipaşa – Gölbaşı arası<sup>1384</sup> Ayıptap, Cebelibereket Valileri ve askeri yetkililer, belediye başkanları ve halkın katılımıyla 9 Eylül 1929 tarihinde yapılan bir törenle işletmeye açılmıştır. Ayıptap Valisi Talat Bey yapmış olduğu konuşmasından şunları dile getirmiştir:

*“Asırlardan beri ne bitmiş nede başlamış bir teşebbüse, tesadüf edilmeyen ana vatanın bu güzel parçasında şimdi topraklarımızın rengini çehresini ve hayatı umumiye seyrini değiştiren şu raylar ne kadar derin manalara tercüman oluyor. Bunlar Cumhuriyet rejimini eski idarelerden ayıran en kuvvetli harikalardan biridir. Halkı daima soymuş ona bir şey vermemiş olan eski idarelere karşı cumhuriyet aldığı vergileri birer servet ve refah vasıtası, birer umran abidesi olarak hak ediyor. İsmet*

<sup>1379</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.28.

<sup>1380</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.29.

<sup>1381</sup> C. H. Woods, *Report On Economic And Commercial Conditions in Turkey – Dated May 1927...*, s.9.

<sup>1382</sup> BCA Fon Kodu, 30. 10. 00. Yer Kodu, 151. 70. 1.

<sup>1383</sup> Colonel H. Woods, *Report On The Economic And Commercial Conditions in Turkey – Dated May 1928*, London, 1928, s.18.

<sup>1384</sup> C. H. Woods, *Economic Conditions in Turkey to April 1930...*, s.21.; M. Ferit, “İktisadî Buhran – Dünya Demiryolları ve İktisadî Buhran – Buhran ve Bizim Demiryollarımız”..., s.27.

*Paşa hükümetinin emsalsiz bir enerji ile takip ettiği şimendifer siyasetinin bir eseri olan bu hat, nesillerden beri sürüp gelen açlığın, sefaletin vatanın ufkunda bıraktığı kara bulutları dağıtan ve halkın servetini temsil ettiği, refaha saadete koşturmak, siyasi iktisadî kudreti vahdeti korumak için atılan ilahi hamlelerin eseridir. Bu hat milli dehanın yegane ve en yüksek rumuzu Reisicumhur gazi Mustafa Kemal hazretlerinin demir iradelerinin büyük bir mürtesimidir.”<sup>1385</sup>*

Fevzipaşa Diyarbekir hattının Ozan İstasyonu’ndan itibaren Hamzalar, Tahtaköprü, Kadılı ve Viranşehir istasyonları içinde olma üzere 50 kilometrelik kısmı Fevzipaşa – Ozan kısmına ilaveten 1 Kasım 1930 tarihinden itibaren işletmeye açılmıştır. Fevzipaşa’dan Viranşehir’e Cuma, Pazar, Salı ve Viranşehir’den Fevzipaşa’ya cumartesi, pazartesi, Çarşamba günleri birer yolcu katarlarının işlemesi kararlaştırılmıştır<sup>1386</sup>.

Hattın inşası 1 Aralık 1930 tarihinde Malatya’ya ulaşmış ve ilk tren saat 14.30’da Malatya’ya girmiştir. Halkın coşkuyla selamladığı treni karşılama sırasında 50’ye yakın kurban kesilmiş, Malatya Belediyesi tarafından gündüz istasyonda yüz kişilik bir ziyafet verilmiştir. Ayrıca gece trenle Malatya’ya gelen inşaat ve işletme mühendis ve müteahhitleri şerefine<sup>1387</sup> akşam saat 20.00’de Türk Ocağı binasında yetmiş kişilik bir yemek programı düzenlenmiştir<sup>1388</sup>. Ayrıca sinema, havayı fişek gösterisi gibi eğlenceler tertip edilmiştir<sup>1389</sup>.

Fevzipaşa – Diyarbekir Hattı’nın Suçatı, Akçadağ ve Malatya istasyonlarının içinde bulunduğu 56 kilometrelik kısmı 23 Nisan 1931 tarihinde işletmeye açılmış ve Fevzipaşa’dan Malatya’ya Cuma, Pazartesi, Çarşamba ve Malatya’dan Fevzipaşa’ya Cuma, Pazar, Çarşamba günleri birer yolcu katarının işlemesi kararlaştırılmıştır<sup>1390</sup>.

Hattın 17.,18. Ve 19. kısımları 1931 yılının Haziran ayında Nâfia vekaleti tarafından müteahhitlere ihale edilmiştir<sup>1391</sup>. 1 Kasım 1931 tarihinde demiryolu rayları Fırat Köprüsü’ne ulaşmıştır<sup>1392</sup>. Malatya’dan Fırat’a kadar olan 283 km.’lik bölümün

<sup>1385</sup> *Demiryollar Mecmuası C.5, S.56, Teşrinievvel 1929, s.500.*

<sup>1386</sup> *BCA Fon Kodu, 30. 10. 00. Yer Kodu, 152. 76. 7.*

<sup>1387</sup> *BCA Fon Kodu, 30. 10. 01. Yer Kodu, 147. 48. 9.*

<sup>1388</sup> *M. Aydın, Atatürk ve Malatya..., s.33*

<sup>1389</sup> *BCA Fon Kodu, 30. 10. 00. Yer Kodu, 147. 48. 9.*

<sup>1390</sup> *BCA Fon Kodu, 30. 10. 00. Yer Kodu, 152. 76. 12.*

<sup>1391</sup> *Turan Gazetesi, 18 Haziran 1931, No. 11, s.1.*

<sup>1392</sup> *O. Conker, Les Chemins de Fer en Turquie et La Politique Ferroviaire Turque..., s.99.*

balast döşemeleri tamamlanmış<sup>1393</sup> ve Malatya'dan sonra Eski Malatya ve Fırat istasyonlarının içinde bulunduğu 33 kilometrelik kısım 1 Şubat 1932 tarihinde işletmeye açılmıştır. Ayrıca Fevzipaşa – Malatya arasında işleyen katarların aynı günlerde Fırat'a kadar devam etmesi ve yine Fırat'tan hareket etmeleri kararlaştırılmıştır<sup>1394</sup>.

Fırat İstasyonu'ndan devam eden ray döşemesi çalışmalarından sonra<sup>1395</sup> 1933 Kasım ayının başlarında raylar Baskil'e varmıştır<sup>1396</sup>. Tren 16 Kasım 1933 Fevzipaşa – Diyarbekir Hattı'nın 319 km.'sinde bulunan Baskil kaza merkezine ulaşmıştır<sup>1397</sup>.

Dünya ekonomik bunalımının olumsuz etkisiyle 1932 – 1933 malî yıllarında bütçeden yeterli ödenek ayrılmadığı için bu hattın yapımı yavaşlamıştır. Hattın 322 kilometresindeki Şevkat İstasyonuna kadar yapılan inşaat durma noktasına gelmiştir<sup>1398</sup>. Hattın bir an önce bitmesi için çaba sarfeden hükümet iç borçlanmaya gitmiştir<sup>1399</sup>. 12 Ocak 1933 tarih ve 2094 numaralı kânun<sup>1400</sup> ile iç borçlanmaya karar vermiştir. Tahvil satışından elde edilen gelirle hattın inşaatına tekrar devam edilmiştir<sup>1401</sup>.

Şevkatli – Ergani hattı inşaatı belli kısımlara ayrılarak ihale edilmiştir<sup>1402</sup>. Toplamda 800.000 lira tutan ve beş kısma ayrılarak ihale edilmiştir<sup>1403</sup>. Bu etabın ilk bölümü olan 21. kısmın ihalesi 1933 yılının şubat ayının son günlerinde Nâfia Vekaleti tarafından müteahhitlere ihale edilmiştir<sup>1404</sup>. 22. Kısım 28 Mayıs 1933'de 23. Kısım ise 4 Haziran 1933 tarihinde ihale edilmiştir<sup>1405</sup>. Bu şekilde hattın kalan yerden inşaata başlanması temin edilmiştir. Şevkatli istasyonuna kadar toprak tesviyesi ve diğer yapım işleri bitirilerek ray döşenmesine başlanmıştır<sup>1406</sup>. Dönemin Nâfia Vekili Hilmi Bey,

<sup>1393</sup> Colonel H. Woods, *Economic Conditions in Turkey*, London, 1932, s.23.

<sup>1394</sup> *BCA Fon Kodu*, 30. 10. 00. Yer Kodu, 152. 76. 15.

<sup>1395</sup> *Demiryollar Mecmuası* C.9, S.106, Birinci Kânun 1933, s.783

<sup>1396</sup> *Turan Gazetesi*, 12 Teşvinsani 1933, No. 183, s.1.

<sup>1397</sup> *Ayın Tarihi*, No.1, İkinci Kânun 1934, s.2.; *Demiryollar Mecmuası* C.9, S.106, Birinci Kânun 1933, s.783.; *Cumhuriyet Gazetesi*, 17 Birinci Kânun 1933, s.1.

<sup>1398</sup> İsmail Yıldırım, “Elazığ ve Çevresine Demiryollarının Gelişi”, *Dünü ve Bugünüyle Harput – Tarih – Edebiyat – Şiir – Folklor, Sempozyumu 24 – 27 Eylül 1998 – Elazığ*, TDV Elazığ Şubesi Yayınları, Elazığ 1999, s.279.

<sup>1399</sup> C. H. Woods, *Economic Conditions in Turkey (June 1934)*..., s.30.

<sup>1400</sup> 12 Kânunisanı1933 tarih ve 2094 Numaralı İkramiyeli Dahili İstikraz Aktine Dair Kanun için bkz. Başbakanlık Neşriyat ve Müdevvenat Umum Müdürlüğü, *Düstur, Üçüncü Tertip, C.14*, Başvekalet Matbaası, 1933, s.117 – 118.

<sup>1401</sup> İ. Yıldırım, “Elazığ ve Çevresine Demiryollarının Gelişi”..., s.279.

<sup>1402</sup> *Akşam Gazetesi*, 3 Haziran 1933, s.1.

<sup>1403</sup> *Hâkimiyeti Milliye Gazetesi*, 9 Haziran 1933. s.1.

<sup>1404</sup> *Turan Gazetesi*, 28 Şubat 1933, No. 120, s.1.

<sup>1405</sup> *Turan Gazetesi*, 28 Mayıs 1933, No. 138, s.1.

<sup>1406</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 29 Haziran 1933, s.1.

yapılan çalışmalarla Ergani hattının 1935 yılın içerisinde bitirileceğini belirtmiş<sup>1407</sup> ve *iki seneye kadar trenlerin Ergani bakırını taşıyacağını* vurgulamıştır<sup>1408</sup>.

Nâfia Vekâleti, Başvekâlete 1933 Kasım ve Aralık aylarında yapılan inşaat işleri hakkında göndermiş olduğu raporda Fevzipaşa – Diyarbekir hattı inşa çalışmaları ile ilgili şu bilgileri vermiştir:

*“Bu hattın 334. Kilometresinden 436. Kilometresine kadar olan 102 km.’lik bir kısmı 933 senesi zarfında müteahhitlere ihale edilmiş ve büyük bir faaliyetle işe devam edilmiş ve büyük bir faaliyetle işe devama başlanılmıştı.*

***Teşrinisani ayı zarfında:***

*334 – 347. Kilometreler arasındaki 20. Kısımda günde vasatî 830 amele mevcudu ile çalışılmış ve inşaat pek yakında poza geçit verebilecek bir derecede tarakki etmiştir.*

*347 – 368. kilometreler arasındaki 22. Kısımda 644 vasatî mevcutlu çalışılarak inşaat çok tarakki mevcutla çalışılarak inşaat çok tarakki ettirilmiştir. Kışın hulûlü dolayısıyla müteahhitlik halen amele mevcudunu asgarî hadde indirmiş bulunmaktadır.*

*368 – 385. Kilometrelerdeki 23. Kısımın vasatî mevcudu 912’dir. Bu kısımdaki terakki dahi mucibi memnuniyettir. Bu kısma müsadif mühim işlerden 600 metre tulündeki uzun tünelde her iki baştan işe devam edilmektedir.*

*385 – 407. Kilometrelerdeki 24. Kısım mevcudu 1051’dir. İnşaatın tarakki derecesi matlubu muvaffaktır. 407 – 422. Kilometrelerdeki 25. Kısım mevcudu 2331’dir. Masarifi umumiyesi 4.600.000 tahmin edilen ve mühim işleri ihtiva eden bu kısım tarakkisi de kayda şayandır. Bu kısım inşaatında mukavele tarihinden itibaren ilk altı ay zarfında mukavelesine göre 760.000 liralık inşaat yapmak icap ederken altıncı ay sitüasyonundan 917.000 liralık inşaat yapıldığı anlaşılmaktadır.*

*422 – 236. Kilometreler arasındaki 26. Kısım amele mevcudu günde 1279 dur. Bu kısım dahi mühim ameliyatı hâvidir ve masarifi muhimmesi 2.900.000 liradır. İnşaata bu sene Eylül’de başlanmış olmasına göre işin henüz başlangıcında bulunmaktadır.”<sup>1409</sup>*

<sup>1407</sup> Akşam Gazetesi, 29 Temmuz 1933, s.1.

<sup>1408</sup> Milliyet Gazetesi, 29 Temmuz 1933, s.1.

<sup>1409</sup> BCA Fon Kodu, 30. 10. 00. Yer Kodu, 152. 71. 8.

Aynı raporda 1933 yılının Aralık ayında yapılan inşaat faaliyetleri hakkında şu bilgiler verilmiştir:

“Bu ay senenin inşaatı bakımından en gayri müsait ayı olması ve kışın şiddetli bulunması hasebiyle inşaat faaliyeti pek az olmuştur. Bu hat üzerinde 283. Kilometrede kain Fırat istasyonundan itibaren başlanılmış ola ray ferşiyatı, Elâziz şube hattının ayrıldığı noktayı teşkil eden ve Fevzipaşa – Diyarbekir ana hattının 345+600. Kilometresine tesadüf eden Yolçatı istasyonuna varmıştır. Fevzipaşa – Diyarbekir hattının diğer inşaat kısımlarına gelince; bu muntikalarda soğuklar pek mütehavvil olarak devam etmiş ve +10 ile – 10 arasında tahavvül etmiştir. Âtide arz edilen amele mevcutlarına göre bu kısımlardaki inşaat faaliyeti de hayli azalmış bulunmaktadır. 25. Ve 26. Kısımlarda yapılacak birçok inşaat bulunduğundan o kısımlardaki müteahhitler daha fazla miktarda işçi mevcudu ile çalışmağa gayret etmektedirler.”<sup>1410</sup>

1933 yılının Kasım ve Aralık aylarında hatta çalışmalar yavaşlamış bu bağlamda çalışan işçi ve amele sayısında da ciddi düşüşler olmuştur.

| Fevzipaşa – Diyarbekir Hattı Kasım - Aralık |              |                      |        |
|---------------------------------------------|--------------|----------------------|--------|
| Kısım no                                    | Kilometreler | Amele ve İşçi Sayısı |        |
|                                             |              | Kasım                | Aralık |
| 20                                          | 334 – 347    | 830                  | 346    |
| 22                                          | 347 – 368    | 644                  | 8      |
| 23                                          | 368 – 385    | 912                  | 424    |
| 24                                          | 385 – 407    | 1051                 | 71     |
| 25                                          | 407 – 422    | 2331                 | 1022   |
| 26                                          | 422 – 436    | 1279                 | 597    |
| TOPLAM                                      |              | 7.047                | 2.468  |

**Tablo 12: Fevzipaşa – Diyarbekir Hattı’nda Kasım – Aralık Aylarında çalışan amele ve işçi sayıları<sup>1411</sup>**

1934 yılının ilk ayında Şevkat istasyonuna kadar ray döşemesi bitmiş olan<sup>1412</sup> hat Yolçatı’na ulaşmıştır<sup>1413</sup>. Fakat şiddetli kış dolayısıyla inşaat işlerinde aksamalar

<sup>1410</sup> BCA Fon Kodu, 30. 10. 00. Yer Kodu, 152. 71. 8.

<sup>1411</sup> BCA Fon Kodu, 30. 10. 00. Yer Kodu, 152. 71. 8.

<sup>1412</sup> Milliyet Gazetesi, 10 Kânunisani 1934, s.1.

<sup>1413</sup> Avukat Ziya, “Yolçatıdan Erganiye”, Son Posta Gazetesi, 15 Kânunisani 1934, s.1.

olmuş hattın poz işlemi yapılamamıştır<sup>1414</sup>. 30 Aralık 1933 tarihinde itibaren Yolçatı İstasyonu'na sadece inşaat işlerinde kullanmak üzere trenler gelmeye başlamıştı<sup>1415</sup>. 31 Mayıs 1934'de saat 19.20'de ise, ilk yolcu treni Yolçatı'ya gelmiştir<sup>1416</sup>. Böylece 1 Nisan 1934 tarihinde Yolçatı İstasyonu işletmeye açılmış ve ilk tren 8.55'de Yolçatı'ndan Mersin'e hareket etmiştir<sup>1417</sup>. Haftada üç gidiş ve üç geliş yapılmasına karar verilmiştir. Seferlerin geliş günleri Cumartesi, Salı, Perşembe saat 19.20'de gidiş günleri Pazar, Çarşamba ve Cuma günleri saat 8.55'de olacaktı<sup>1418</sup>.

1934 yılında Yolçatı'dan itibaren toprak tesviye işlemleri yapılmaya başlanmıştı.<sup>1419</sup> Bu yıl içinde demiryolunun 26. Kısımının başlangıcı olan Ergani maden altına kadar toprakların düzeltilmiş, yarma işleri ve 18 tünelin kemer yapıları bitirilmiş ve ayaklara başlanmıştır. Purnus ve Maden istasyonları inşaatı büyük kısmı tamamlanmıştır. Altı gözlü Kılın ve iki gözlü Han Ahmet Köprülerinin taştan yapılarak kemerleri tamamlanmış ve Ergani madeninin altında Dicle Irmağı'nın üzerinde yapılmakta olan iki kemerli taş köprü Komaik'te bitirilmek üzereydi. 26. Kısımda 11 adet tünel bulunmaktadır. Bu kısmın birinci tüneli Dicle üzerinde yapılmakta olup uzunluğu 425 kilometredir. Tünelin başındaki köprünün büyüklüğü insanlığı şaşkınlığa çevirmekteydi. Yüksekliği altı metre olan bu köprünün bir özelliği de diğer köprülerin kemerleri yuvarlak olduğu halde bununki gayet basıktı. 435. kilometrede biri Kılın Köyü altında öteki 26. Kısımın sonu olan Komaikte, taştan yapılmakta olan yüksek köprünün ayakları ve birer kemerleri bitirilmiştir. Öteki gözlerin kalıpları dökülmüştür. Bitirilmesine az bir zaman kalmıştı. Bu kısımda toprak düzeltilmeleri ve destekleme çalışmaları bitme aşamasına gelmişti. 11 tünelden dokuzu açılmıştır. Yol üzerinde toplam 18 istasyon yapılmaktaydı. İstasyonların kârgir kısımları bitirilmek üzereydi<sup>1420</sup>.

13 Aralık 1934 tarihinde Yolçatı'ndan itibaren 9 kilometrelik bir demiryolu döşeme işi yapılmıştı<sup>1421</sup>. 1935 yılının başlarında bu hattın 408 kilometresine kadar inşaat çalışmaları bitirilmiş ve Sivrice İstasyonu'na ulaşılmıştır<sup>1422</sup>. 1935 yılının mayısın

<sup>1414</sup> *Son Posta Gazetesi*, 8 İkinci Kânun 1934, s.3.

<sup>1415</sup> *Son Posta Gazetesi*, 17 Mart 1934, s.1.

<sup>1416</sup> *Turan Gazetesi*, 1 Nisan 1934, No. 206, s.1.

<sup>1417</sup> *Ayın Tarihi*, No.5, Mayıs 1934, s.2.

<sup>1418</sup> *Turan Gazetesi*, 1 Nisan 1934, No. 206, s.1.

<sup>1419</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 28 Ağustos 1934, s.1.

<sup>1420</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 19 Teşrinisani 1934, s.1.

<sup>1421</sup> *Nafia İşleri Mecmuası (İdari Kısım)*, Y.1, Sayı,7, Birincikânun 1934, s.65.

<sup>1422</sup> *Nafia İşleri Mecmuası (İdari Kısım)*, Y.1, Sayı,8, İkincikânun 1935, s.90.

ikinci haftasında 435. km’de Komaik ve Kıllan Köyü köprüleri bitirilmiştir<sup>1423</sup>. 1935 yılının Mayıs ayı sonunda Erganimadeni’ne kadar toprak düzeltme ve yarma işleri bitirilmiştir<sup>1424</sup>. Ayrıca Çayırli mevkiindeki iki köprü bitirilmiştir.<sup>1425</sup> Bu kısmın orta merkezinden itibaren Dicle’nin ayağından yolun ortasına kadar ortalama 15 metre yüksekliğinde büyük bir istinat duvarı yapılmıştır<sup>1426</sup>. Ayrıca hat üzerindeki istasyon binalarının inşaat işlerinin büyük kısmı tamamlanmıştır<sup>1427</sup>.

Fevzipaşa – Diyarbekir Hattı’nın 421+591. kilometresinden ayrılarak Ergani madeni’ne bir makas hattı ile bağlantı yapılmıştır. 1130 metre uzunluğundaki bu makas hattını İnşaat İdarei Fenniye Şirketi tarafından yapılmıştır. Ergani Bakır Şirketi’nin yapmış olduğu asansör tesisatı nedeniyle daha önce planlanan güzergâhın 430 metre uzunluğundaki kısmında değişiklik yapılmıştır. Bu değişiklik sonunda Dicle Nehrinin içinden geçileceği ve bu sebeple birçok güçlendirme işleri yapılması gerekmiştir. Bu nedenle makas hattını inşa eden şirketin ihale bedeli 60.000 liradan 115.000 liraya çıkartılmıştır<sup>1428</sup>. 1 Temmuz 1934 tarihinde 1130 km.’lik uzunluğundaki makas hattının etüt ve aplikasyonu bitirilmiştir<sup>1429</sup>.

Temmuz ayının son günlerinde ray döşeme çalışmaları Ergani kasabasına varmış<sup>1430</sup> ve 31 Temmuz 1935 tarihinde demiryolunun rayları Ergani’ye ulaşmıştır<sup>1431</sup>. Hattın Ergani’ye ulaşması dolayısıyla Nâfia Vekili Ali Çetinkaya’nın emriyle Ergani’de bir tören yapılması kararlaştırılmış ve törenin tertip ve idaresinin Elâziz Valiliği tarafından yapılması istenmiştir<sup>1432</sup>. Bu karar Nafia Vekaleti tarafından başvekalet 27 Temmuz 1935 tarihli yazıyla bildirilmiştir:

*“Fevzipaşa Diyarbekir hattının ray ferşiyatı önümüzdeki Ağustosun beşine doğru 420 inci kilometrede bulunan Ergani madeni istasyonuna varacağından ve rayın bu suretle bakıra varması ile o hattın inşasındaki gaye tahakkuk etmiş bulunacağından bu kıymetli anın mahallinde tes’it olunması seyahatta bulunan vekil Bay Ali Çetinkaya*

<sup>1423</sup> Tan Gazetesi, 16 Mayıs 1935, s.1.

<sup>1424</sup> Tan Gazetesi, 29 Mayıs 1935, s.1.

<sup>1425</sup> Akşam Gazetesi, 25 Kanunisanı 1935, s.6.

<sup>1426</sup> Tan Gazetesi, 29 Mayıs 1935, s.1.

<sup>1427</sup> Akşam Gazetesi, 21 Mart 1935, s.6.

<sup>1428</sup> BCA Fon Kodu, 30.18.01.02. Yer Kodu, 054. 40. 10.

<sup>1429</sup> Nafia İşleri Mecmuası, Y.1, S.2, Temmuz 1934, s.83.

<sup>1430</sup> Turan Gazetesi, 29 Temmuz 1935, No. 287, s.1.

<sup>1431</sup> Turan Gazetesi, 1 Ağustos 1935, No. 288, s.1.; Tan Gazetesi, 1 Ağustos 1935, s.1.; Ayın Tarihi, No.20, Ağustos 1935, s.14.

<sup>1432</sup> BCA Fon Kodu, 30. 10. 00. Yer Kodu, 147. 49. 11.



*emrile muvafık görülerek bu münasebetle o gün orada yapılacak törenin tertip ve idaresinin Elaziz Valiliğine havale edilmiş bulunduğunu ve vekaletimizin temsil olunması için Birinci Umum Müfettişliğe ve törene iştirak edilmesinin de Diyarbakır Valiliğine yazılmış olduğunu malumu devletleri olmak üzere arz eylerim.”<sup>1433</sup>*

5 Ağustos 1935 tarihinde 421 kilometrelik Fevzipaşa – Ergani Hattı’nın açılışı yapılmıştır<sup>1434</sup>. Elâziz Valisi tarafından altı vagondan oluşan bir özel tren hazırlanmıştır. Elâziz mülki ve askeri idare amirleri olmak üzere birçok davetliyi Ergani İstasyonu’na taşıyacak olan tren sabah 7.00’de Elâziz’den hareket etmiştir<sup>1435</sup>. Tren halkın yoğun ilgisiyle kurulan takların altında Ergani İstasyonu’nda karşılanmıştır<sup>1436</sup>. Diyarbakır ve Elazığ’dan gelenlerin oluşturduğu kalabalığa<sup>1437</sup> Birinci Umum Müfettişi Abidin Özmen, hattın inşaat müdürü Abbas Bey, Memleket Hastanesi Doktoru Tahsin Beyler hitap etmişlerdir<sup>1438</sup>. Daha sonra Abidin Özmen, Bayındırlık Bakanı adına hattın açılışın gerçekleştirmiştir<sup>1439</sup>. Atatürk, İsmet İnönü ve Bayındırlık Bakanına<sup>1440</sup> teşekkür telgrafları çekilmiştir<sup>1441</sup>. Elâziz Valisi Tevfik Sırrı Gür’ün Atatürk’e şu telgrafi göndermiştir.

*“Cumurluğun demir raylar üstünde yurdun her bucağına eriştiği kültürel ve yurtsal hız, bugün Bakırmadeni’ne de ulaştı. Halk, en coşkun sevinçler içinde büyük Atalarına karşı ödenmez borçlarını en candan gösterilerle bir aaha andılar. Bunu Yüce Ataya sunmayı önemli bir ödev bilirim.”*

Atatürk’ün ise *“Demiryolunun Madene kavuşmasından ötürü halkın duygu ve sevincini bana bildiren tel yazınıza teşekkür ederim”* gönderilen telgrafa karşılık vermiştir<sup>1442</sup>.

*Turan Gazetesi* sütunlarında açılış törenine şu şekilde yer vermiştir:

<sup>1433</sup> BCA Fon Kodu, 30. 10. 0. Yer Kodu, 147. 49. 11.

<sup>1434</sup> Turgud, “Bir Bayındırlık Zaferi, Ergani Demiryolu Dün Büyük Törenle Açıldı” *Cumhuriyet Gazetesi*, 6 Ağustos 1935, s.1.

<sup>1435</sup> *Turan Gazetesi*, 5 Ağustos 1935, No. 289, s.1.

<sup>1436</sup> *Tan Gazetesi*, 23 Ağustos 1935, s.5.

<sup>1437</sup> *Son Posta Gazetesi*, 7 Ağustos 1935, s.6.

<sup>1438</sup> *Turan Gazetesi*, 5 Ağustos 1935, No. 289, s.1.

<sup>1439</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım)*, Y.2, S.3, Ağustos 1935, s.42.

<sup>1440</sup> *Ulus Gazetesi*, 7 Ağustos 1935, s.1.

<sup>1441</sup> Atatürk, İsmet İnönü ve Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya’ya gönderilen telgraflar için bkz. *Ayın Tarihi*, No.21, Eylül 1935, s.2 – 3.

<sup>1442</sup> *Altan Elâziz Halkevi Dergisi*, Y.1, S.7, Ağustos 1935, s.3.

“5 Ağustos 1935 tarihinde demiryolunun bakır madene kavuşması dolayısıyla bir tören yapılacağını evvelki nüshamızda bildirmiş idik. Daha evvelden Madene gidecek heyetin azalarına davetiyeler gönderilmiş idi. 5 Ağustos 1935 sabahı Elâzizden kalkacak hususî tren istasyonda hazırlanmıştı. Altı vagon bu işe ayrılmıştı. Saat altıdan itibaren davetliler trene gelmeye başladılar. Davetliler arasında Elâziz Meclisi Umumi Azaları, kısmen belediye meclisi azaları, daire müdürleri, fırka komutanı ve erkânı harpler ve daha başkaca birçok zevat aileleriyle bulunmakta idiler. Merasime Altıncı Adana İşletme Müfettişi Bay Abbas Nebil iştirak ile ve hususî vagonlarla hazır bulunmuş idiler. Tam saat yedide hususi tren orkestranın cumhuriyet marşını çalarak istasyondan ayrıldı. Herkesin yüzünde cumhuriyetin yarattığı bu eserin büyüklüğünün heyecanı okunmakta idi. Valimiz Teyfik Gür bütün vagonları gezerek yolcuların istirahatlarıyla alâkadar oluyorlardı. Yolçatına varıldı. Lokomotif değiştirilerek Bakır eline doğru harekete geçildi. İlk istasyon “Sivrice” ondan sonra “Kürk” istasyonuna gelindi. Her istasyonda orkestra marşlar çalarak bu günü kutluluyordu. Bir dakika Gölcük istasyonu kenarında durduktan sonra yola devamla Kezin istasyonuna varıldı. Tren Dicle istasyonundan sonra yolun önemli kısmına vardı. Burası Türk şömendöferciliğin yüzünü ağartacak sınaî imâlatı ile doludur. Bu kısım büyük köprülerle süslenmiştir. 20 kilometre kadar süren bu mesafede sınaî kudret göze çarpıyordu. Yaprak ve yeşilliklerle süslenen lokomotif nihayet büyük bir emelin son noktası olan Bakırmadenine vardı. Binlerce halk ve Diyarbekirden gelen 25 otomobilden mürekkep tören heyeti Birinci Umum Müfettiş Kolordu komutanı Diyarbekir Belediye Reisi ve Halkevi Reisi ve birçok zevattan mürekkep hey’et treni karşıladılar. Yaşa sesleri yükseliyordu. Bando cumhuriyet marşını çalıyor. Her tarafta davullar, zurnalar çalınıyor. Trenden halkın üzerine konfetiler atılıyordu. Herkesin yüzünde bariz heyecan gözükmekte idi. Bu sırada Diyarbekir Umum Müfettiş Abidin Özmen kürsüye çıktı. Çok heyecanla bir söylev verdi. Umumi müfettişin söylevi birçok yerinde heyecanla alkışlandı. Ondan sonra hattın inşaat müdürü mühendis Abbas kürsüye gelerek kısa ve veciz hitabesini verdi. Bay Abbastan sonra Memleket Hastanesi Doktoru Bay Tahsin kürsüye gelerek duyduğu yüksek heyecanla oradakilerin hepsinin hissiyatına tercüman oldu. Ve nutkunu tren düdükleri arasında devam ettirerek büyük günün yaratıcıları ATATÜRK ve başbakan İSMET İNÖNÜ ne ve Ali Çetinkayaya halk namına derin minnettarlıklarını söyledi ve bu suretle söylevine nihayet verdi. Gelen

*misafirlere idarenin hazırladığı souk yemekler dağıtıldı. Saat üçte tren yine alkış sesleri arasında Elâzize döndü.”<sup>1443</sup>*

Elâziz Halkevi'nin yayın organı olan Altan Dergisi'nde demiryolunun Erganimadeni'ne ulaşması dolayısıyla bölge halkının duyduğu sevinç ve geleceğe yönelik umutları hakkında şu ifadeler yer almaktadır:

*“...tam bir yıl oluyor. Elâziz İstasyonu'nu halâ binlerce seyircinin hayranlıkları karşısında alkışlanıp duruyor. En uzaklardan yalnız treni bir defa olsun görmeğe gelen köylüler, sevinçlerini ve Türk Cumhuriyetine karşı duydukları mutlulukları gözyaşları ile ifade ediyorlar. Birgün konuşan iki köylüye kulak sakrı oldum. Birisi ötekine: Helâl olsun, helâl olsun, verdiğimiz para helâl olsun! Verdiğimiz vergilerin çokluğundan ağırlığından söz edenlerin ağızları kapanır. Ben altmış yaşındayım. Kırkbeş senedir, devlete vergi parası sayarım. Lâkin kırk beş senede Elâziz postalarını bile kırk günden daha evvel geldiği yoktu. Memlekete bir karış yol mu yapmışlardı. Birgün de bizim halimizi soranlar mı olmuştu. Hep verirdik, hep verirdik; fakat bize bir şey gelmezdi. Nereye giderdi bu paralar bilmem? Lâkin cumhuriyet hükümetine verdiğimiz paralar işte ayağımıza geldi. Ve bize daha da birçok şeyler getireceğini görüyoruz, yarın bakır göndereceğiz. Altın alacağız. Yaşasın Cumhuriyet, yaşasın ATATÜRK!”*

*“Artık ölsem de gam yemem. Köyde çoluk çocuğa bunları hep anlatacağım. Ama nasıl anlatırım. Onlarda gelip gözleriyle görmelidirler... Dün ergani'de iki ihtiyar kadın yürekten dualarla ATA'nın adını anıyorlardı. Allah onu millete bağışlasın, onun nur yüzü dünyalar durdukça solmasın. Bizim solgun yüzümüze renk, yoksul toprağımıza bereket yolladı. Ah ne idi o kötü günler, buradan Elâziz'e dört günde Elâziz'den İstanbul'a yirmi günde gidilirdi. Korkunç ve daracık yollardan yüreğimizde taşlar basılı geçirdik; geçtiğimiz yerlerin adamı bize yabancı, biz onlara korku ile bakan yabancılar gibi idik. Bu dağlar, bu dereler birer eşkiya yatağı idi., ne can ne mal, ne namus korunamazdı. Vatan diye bir kere yerleşilmiş, bu taşlı kayalı toprağı tırnaklarımızla eşeler içine birkaç tohum serperdik de olsun da yiyelim diye beklerdik. Halbuki bu dağların altı hep altın dolu imiş biz altımızda hazineler varken bu toprağın üstünde aç ve perişan yaşıyormuşuz.; bakır daha çıkmadan ve toprağı kazılmadan bütün ilin eli oynadı, yüzü güldü kesesi doldu. Şimdi trende geldi, yarın bakır çıkacak ve gidip*

<sup>1443</sup> *Turan Gazetesi*, 5 Ağustos 1935, No. 289, s.1.

*satılacak, buraları da cennet olacak, Allahım sana şükürler olsun, sen büyük ATA'mızı ve onun kurucu ve kurtarıcı arkadaşını bize bağışla!..”*<sup>1444</sup>

Ergani'ye demiryolunun ulaşmasıyla maden üretiminin başlayacağı ve üretimin her yıl yükseleceği vurgulanmıştır. Bu demiryolu ile 7500 ton bakır için Mersin Payas limanından 1500 ton mazot, 150 ton ocak malzemesi (maden arabası, demiryolu, patlayıcı maddeler v.s) gelecektir. Osmaniye'den 25000 ton çakmak taşı nakliyesine ihtiyaç duyulacaktı<sup>1445</sup>. Yapılan hesaplamalara göre Ergani'de 600'den fazla insan iş sahibi olacak maden civarında mahalleler hastane ve işçi çocukları için okullar açılacaktı<sup>1446</sup>. Bu gibi gelişmeler bölge ekonomisinin ve bu bağlamda Türkiye ekonomisinin kalkınmasına imkan tanıyacaktı<sup>1447</sup>.

Ağustos 1935'de hattın 436. Kilometreden 506. Kilometrede son bulan Diyarbakir şehrine kadar olan 27, 28 ve 29. Kısımlarda faaliyetler hız kazanmıştır<sup>1448</sup>. Erganimadeni'nden sonra Osmaniye'ye 15 Ağustos 1935 tarihinde ulaşmıştır<sup>1449</sup>. “*Doğu Anadolu'yu batıya bağlayan cumhuriyet idaresinin çelikten timsali*”<sup>1450</sup> olarak nitelendirilerek haberleştirilen demiryolunun, Osmaniye'ye uzanması halkın yapmış olduğu şenliklerle karşılanmış ve bu münasebetle devlet büyükleri şükranla anılmıştır<sup>1451</sup>. Fakat burada açılma töreni yapılmamıştır. Ekim ayının ilk günlerinde ray döşemesi 455. Ve 460 kilometrelere kadar gelmiş, Geyik ve Leylek istasyon binaları bitirilmiştir. Ayrıca Diyarbakir durak binalarının dahil olduğu 29. Kısımda ufak tefek işler kalmış ve yol ray döşemesine hazır bir vaziyete gelmiştir<sup>1452</sup>.

Bu çalışmaların nihayetinde 1 Kasım 1935 tarihinde Diyarbakir'e kadar ray döşemesi tamamlanmış<sup>1453</sup> ve servis treni kasımın ilk günlerinde Diyarbakir'e ulaşmıştır<sup>1454</sup>. Fakat Fevzipaşa – Diyarbakir hattının Erganimadeni'nden sonra Sallar, Ergani (Osmaniye), Geyik, Leylek, Diyarbakir istasyonları 23 Kasım 1935 tarihinde

<sup>1444</sup> C. A, “Demir Kollar Bakırı Kucakladı”, *Altan Elâziz Halkevi Dergisi*, Y.1, S.7, Ağustos 1935, s. 5.

<sup>1445</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.2, S.4, Eylül 1935, s.44.

<sup>1446</sup> *Akşam Gazetesi*, 29 Ağustos 1934, s.2.

<sup>1447</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 16 Ağustos 1935, s.8.

<sup>1448</sup> *Akşam Gazetesi*, 27 Ağustos 1935, s.1.

<sup>1449</sup> *Tan Gazetesi*, 16 Eylül 1935, s.5.

<sup>1450</sup> *Ayın Tarihi*, No.22, I. Teşrin 1935, s.6.

<sup>1451</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 16 Eylül 1935, s.1.

<sup>1452</sup> *Akşam Gazetesi*, 11 Teşrinievvel 1935, s.7.

<sup>1453</sup> *Tan Gazetesi*, 21 İkinci Teşrin 1935, s.1.

<sup>1454</sup> *Son Posta Gazetesi*, 6 İkinci Teşrin 1935, s.3.

itibaren resmi işletmeye açılması kararlaştırılmıştır<sup>1455</sup>. Bu hat üzerinde İstanbul'dan Diyarbakir'e ilk yolcu treni 8 Kasım 1935 tarihinde saat 19.00'da hareket etmiştir. Tren Ankara – Kayseri – Malatya yolu ile Diyarbakir'e girecekti. Ayrıca bu tren seferi için İstanbul'da tren bileti alan 10 yolcu bulunmaktaydı<sup>1456</sup>. Bunun yanında 18 Kasım 1935 tarihinden itibaren Elâziz'den Diyarbakir'e cumartesi, Salı, Perşembe ve Diyarbakir'den Elâziz'e Pazar, Çarşamba, Cuma günleri birer katar işlemlerine karar verilmiştir<sup>1457</sup>.

Nohap Grubu ile yapılan sözleşme ile sağlanan 55 milyon dolarlık kredinin bitmesi üzerine Ergani'den sonraki hattın 435. km.'den Diyarbakir'e kadar olan 70 km.'lik kısım Nâfia Vekaleti tarafından ihale edilerek İnşaat Dairesi tarafından idare edilerek yaptırılmıştır<sup>1458</sup>.

Fevzipaşa – Diyarbakir Demiryolu Hattı'nın açılış töreni Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya'nın katılımıyla 22 Kasım 1935 tarihinde yapılacağı kamuoyuna duyurulmuştur<sup>1459</sup>. Açılış töreni nedeniyle Diyarbakir'e gidecek misafirler için iki özel tren hazırlanmıştır<sup>1460</sup>. Trenler 20 Kasım'da biri 12.45'de diğeri ise 13.35 Ankara'dan hareket etmiştir<sup>1461</sup>. Çarşamba günü hareket eden bu trenler Cuma günü saat 13.30 ve 14.30'da Diyarbakir'e varacaktı<sup>1462</sup>. Trenlerin önünde “Ankara – **Diyarbakir 1322 Kilometre İki Günden Az**” ve “**Memleketi Demir Ağlarla Örmek Azmimizdir**” dövizleri asılmıştı<sup>1463</sup>. Diyarbakir'de açılış hazırlıkları yapılmış istasyonunun Ergani tarafındaki makas başında bir tak yapılmış ayrıca konuşmalar için bir kürsü hazırlanmıştır<sup>1464</sup>.

22 Kasım Cuma günü akşama doğru misafirleri taşıyan trenlerin gelmesiyle törenler başlamış ve Birinci Umum Müfettişi Abidin Özmen, Belediye ve Halkevi reisleri birer konuşma yapmışlardır<sup>1465</sup>. Abidin Özmen konuşmasında<sup>1466</sup> demiryolunun

<sup>1455</sup> BCA Fon Kodu, 30. 10. 00. Yer Kodu, 152. 76. 24.

<sup>1456</sup> Son Posta Gazetesi, 8 İkinci Teşrin 1935, s.2.

<sup>1457</sup> BCA Fon Kodu, 30. 10. 00. Yer Kodu, 152. 76. 24.

<sup>1458</sup> BCA Fon Kodu, 30. 10. 00. Yer Kodu, 151. 71. 9.

<sup>1459</sup> Tan Gazetesi, 19 İkinci Teşrin 1935, s.3.

<sup>1460</sup> Tan Gazetesi, 20 İkinci Teşrin 1935, s.1.

<sup>1461</sup> Son Posta Gazetesi, 21 İkinci Teşrin 1935, s.1.

<sup>1462</sup> Ulus Gazetesi, 22 Son Teşrin 1935, s.1.

<sup>1463</sup> Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.2, S.7, Birinci Kânun 1935, s.44.

<sup>1464</sup> Ulus Gazetesi, 20 Son Teşrin 1935, s.1.

<sup>1465</sup> Cumhuriyet Gazetesi, 27 İkinci Teşrin 1935, s.1.

<sup>1466</sup> Birinci Umum Müfettişi Abidin Özmen'in konuşması için bkz. Demiryollar Dergisi, C.11, S.130, 1 İlk Kânun 1935, s.512 – 513.

“girdiği alana sosyal hayat ve yaşayış, sürekli güvenlik, bayındırlık, ekonomik ve kültürel gelişim”<sup>1467</sup> sağladığını vurgulamıştır.

Daha sonra Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya kürsüye gelerek cumhuriyet dönemi demiryolu politikasının hedef ve sonuçlarından bahsettiği konuşmasını yapmıştır<sup>1468</sup>. Bayındırlık Bakanı’nın konuşması gazetelerde “*Varılan her nokta gibi Diyarbekir bizim için bir intiha değil bir merhaledir*”<sup>1469</sup>, “*Fevzipaşa – Ergani – Diyarbekir hattı, Diyarbekir’de kalmıyacak sınırlara kadar uzatılacaktır*”<sup>1470</sup>, “*Diyarbekir Şark sınırlarımızı kuşatacak hatların bir başlangıcı olacaktır*”<sup>1471</sup> cümleleriyle verilerek planlanan demiryolu siyasetinin hedeflerine vurgu yapılmıştır. Ayrıca demiryolu açılış törenini sütunlarına taşıyan *The New York Times* Gazetesi, Diyarbekir Demiryolunu törenle açan Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya’nın “*hattın yakın bir zamanda İran’a kadar genişleyeceğini*” bildirdiğini belirtmiştir<sup>1472</sup>.

Ali Çetinkaya, Diyarbakır’a Atatürk’ün özel selamlarının ilettiği konuşmasında bu hatla Anadolu şehirlerinin birbirine bağlandığını şu cümlelerle dile getirmiştir:

“Kömür yolunun Karadeniz kıyısında, fiyosta açım la törenini yapıp döndükten sonra ayın yirmisinde trenle Ankara’dan hareket ederek aynı töreni yapmak üzere değerli yurdu muza Diyarbakire geldik. Ve her şeyden evvel Atatürk’ün pek yakından tanıdığı ve çok sevdiği Diyarbekir’lilere kıymetli selâm ve saygılarını getirdiğimizi tebşir ederim. Ankara’dan itibaren trenle Anadolu yaylalarını boydan boya aş ip Kayseri - Niğde - Adana - Fevzipaşa - Malatya - Elâziz ve Ergani Bakır madeni istasyonlarından geçerek katettiğimiz mesafe (1315) kilometredir. Diyarbekir Anadolu’nun İran ve Irak sınırlarında büyük bir mıntıkanın ilk ve mühim benderlerinden ve transit merkezlerinden ve transit merkezlerinden biri ve eski şark kervanlarının uğrak yeri ve tarihi bir belde olduğu, malûmunuzdur. Eskiden, 14 üncü ve 15 inci asırlarda şarkın yelkenli gemileri Hint Denizini katederek bir taraftan Kızıl Deniz vasıtasile Mısır kıyılarına, diğer taraftan Basra Körfezi ve Dicle suyunu takip ederek Musula gelirler. Ve buradan hamulelerini kervanlar vasıtasile Diyarıbekir’e ve Diyarıbekir’den Anadoluyu katederek

<sup>1467</sup> *Akşam Gazetesi*, 23 Teşrinisani 1935, s.4.

<sup>1468</sup> *Son Posta Gazetesi*, 22 İkinci Teşrin 1935, s.1.

<sup>1469</sup> *Tan Gazetesi*, 23 İkinci Teşrin 1935, s.1.

<sup>1470</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 22 İkinci Teşrin 1935, s.1.

<sup>1471</sup> *Ulus Gazetesi*, 23 Son Teşrin 1935, s.1.

<sup>1472</sup> *The New York Times*, 24 November 1935.

*garba ve İstanbul'a doğru giderlerdi O tarihlerdeki Di-yaribekiri ipekli ve pamuklu dokuma ve sair sanat işleri en makbul ticaret emtialarından biriydi.*

*Diyarbakir bugün demiryolu vasıtasile bir taraftan Malatya ve Sivas üzerinden Samsun'a Karadenize ve diğer taraftan gene Malatya ve Adana üzerinden Mersin'den Akdeniz'e ve Kayseri'den geçerek Cumhuriyetin idare merkezi ve kalbi olan Ankara'ya ve daha ötede Marmara ve Ege Denizi'ne bağlanmış oluyor.”<sup>1473</sup>*

Bayındırlık Bakanı, demiryolu hattına “**Bakır Yolu**” olarak isimlendirdiklerini ve bu hattın Diyarbakir’de kalmayacağını Doğu’da kardeş ülkelere kadar uzayarak birleşeceğini vurgulayarak, bu hat ile bölge ekonomisinin gelişeceği iki buçuk milyon kişinin bu hattan faydalanacağını dolayısıyla ülkeye iktisadî anlamda büyük bir katma değer sağlayacağını vurgulamıştır:

*Diyarbakir ve havalisi ve şark illeri bu defa da 14 ve 15 inci asırlarda olduğu gibi şarktan garba geçen kervanların uğrağı değil, fakat garptan şarka yirminci asrın medeniyetini, fen ve sanatını nakledecek olan demiryolunun ve ticaretin mühim bir merkezi olacak ve şüphesiz büyük bir ümran ve refaha ermiş bulunacaktır. İşte bu tarihî yurt parçasının bugün umran ve terakki yolunda husule gelen değişikliği, yeni Türk rejiminin ve Atatürk devrinin ve onun Büyük Başvekili İsmet İnönü hükümetinin şaşmaz şimendifer siyasetinin hayırlı ve mühim ve müsbet neticelerinden biri olduğunu gurur ve iftiharla görmekteyiz. Sanayi aleminin daima gıpta ettiği kömür, bakır gibi iki kıymetli cevherin en verimli hazinelerine malik olmak yurdumuzun en büyük nasibelerinden biridir. Kömür, endüstri ve nakil işleri için sonsuz bir kudret kaynağı olduğu gibi bakır da başı elektrik olduğu halde sanayi için en mühim unsurlardan biridir*

*Dünya kurulalı beri yer altında kalmış olan bu iki hazinenin kapılarını açarak yirminci asrın en yeni ve mütekâmil usullerile işletmek ve bundan yurdumuzu faydalandırmak cumurluk hükümetinin gayelerinden biridir. Bunun içindir ki, bir taraftan demiryolu siyasetimizde devam ederken diğer taraftan cevherlerin bulunduğu sahalara da fen ve sanatın lüzum gösterdiği tesisatı vücade getirmek ve fabrikalar kurmakta çok ehemmiyetle uğraşılmaktadır ve yakın bir zamanda tam bir faaliyete geçilecektir.*

<sup>1473</sup> *Ayın Tarihi, No.24, I. Kânun 1935, s.33.*

*Yurdumuzun en feyizli yerlerinden biri olan bu havalinin mahsulü ile beraber bakır cevheri ve bunun işletilmesi için icap eden kömür ve madene yakın bir sahada keşfolunan krom madeni ve sair levazımının nakli demir yolumuzun en emin bir surette işletilmesini ve verimini temin edecek amillerdendir.*

*Hükümetin çıkardığı Ergani istikrazının tehalükle ve pek kısa bir zamanda kapatılması hususunda halkımız tarafından gösterilen büyük itimadın ne kadar yerinde olduğu yakın bir gelecekte filen görülecektir.*

*Bu meşhur bakır madeninin yolu üzerinde bulunması dolayısıyla bakır yolu adını verdiğimiz bu hat, eski Bağdat yolu üzerindeki Fevzipaşa İstasyonundan başlayarak Seyhan, Maraş, Gaziantep vilâyetlerinin topraklarından geçmekte ve şimali şarkî istikametinde Malatya ve Elâziz vilâyetlerine uğrayarak Yolçatı İstasyonunda Elâziz'e bir kof ayrıldıktan sonra cenuba doğru dönerek Ergani Bakır madenlerine, Diyarıbekire varmaktadır. Şu suretle hattın içerisinden geçtiği altı vilâyetin nüfusu 1,700,000 ve civarında bulunan diğer dört vilâyetin nüfusu 750,000 olduğuna göre hemen iki buçuk milyonluk bir halk kütlesi bu yolun feyzinden daha yakından istifade etmiş olacaktır.”<sup>1474</sup>*

Ayrıca Bayındırlık bakanı Ali Çetinkaya konuşmasında hat hakkında bilgiler vermiş ve cumhuriyet dönemi demiryolları politikasının sonuçlarını vurgu yaparak, demiryollarının iktisadî, askeri ve sosyal anlamda ülkeye yapacağı katkıların önemini şu düşüncelerle belirterek konuşmasını bitirmiştir.

*“Bakır yolunun Fevzipaşadan Diyarbekire kadar olan uzunluğu (505) kilometredir. Üzerinde 37 adet istasyon ve 13,609 metre tulünde 64 adet tünel ve 1910 adet menfez ve büyük ve küçük köprü vardır. Bunlar arasında Göksu viyadükü ve Fırat Nehri üzerindeki betonarme köprü Fırat Köprüsü yeryüzünde sayılı fen ve sanat eserlerinden birer örnektir. Hattın masarifi 65 milyon liraya baliğ olmuştur. Bu paranın yalnız 12 milyonu dahilî istikrazla, 53 milyonu da Devlet Hazinesinin daimî varidatı ile temin edilmiştir. Hat 1927 senesinde kömür yolu ile birlikte Nâfia Vekâletinin mühendislerinin fennî nezaret ve mürakabesi altında İsveç ve Danimarka grubu vasıtasile inşa edilmeye başlanmıştır. Bu grupta hükümet arasında yapılmış olan mukaveleye göre inşaat 436. kilometreye kadar devam ederek Ergani Bakır madeni hizalarını geçmiştir. Grup buraya kadar olan vecibelerini kömür hatlarında olduğu gibi memnuniyeti mucip*

<sup>1474</sup> Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.2, S.7, Birinci Kânun 1935, s.46 – 47.



*bir surette başarmıştır. Bundan sonraki Diyarbekir'e kadar olan 70 kilometrelik kısmın yeniden malî bir tertibe ihtiyaç kalmaksızın doğrudan doğruya kendi fen adamlarımız vasıtasile inşası, Cumurluk devrinde yapılan Samsun-Sivas hattı ve Elâziz şubesi inşaatlarında çalışarak bilgi ve tecrübelerini filen isbat etmiş olan Türk mühendislerimizin idare ve faaliyetlerine verilmiştir. Büyük ve küçük iş ve fen arkadaşlarımızın bu imtihanı da yüz aklı ile başarmış olmalarının verdiği sonsuz gurur ve iftihar burada huzurunuzda bir kere daha izhar ederek cümlesine teşekkürler ederim.*

*Bilirsiniz ki, şimendifer siyasetine Cumhuriyetin ilk yıllarında ve İsmet Paşa hükümeti zamanında başlanmıştır. Bu siyasetin ilk hedefi Ankara'dan başlayarak Kayseri'den geçmek üzere Sivas ve Samsun'dan başlayarak yine Sivasa varmak ve kömür havzasını İç Anadolu'ya bağlamak ve Akdeniz kıyılarından bakır madenine erişmek ve Kayseri - Ulukışla ile Kütahya, Balıkesir aralarını birleştirmek idi.*

*Hemen on seneye varan bu devre içinde sırası ile bahsedilen hatlar yapılmış ve bugün kömür ve bakır yollarının işletmeye açılması ile istenilen gaye elde edilmiştir. 2628 kilometreye baliğ olan bu yeni demiryolu şebekesi için Devlet hazinesinden 282.300.000 lira sarf edilmiştir. Ortalama bir hesap ile her sene 23,525,000 lira masraf ve 219 kilometre yol düşmektedir.*

*Bununla beraber işbu birinci devre içinde cenumpta Antalya şarkta Erzurum hatlarının inşalarına başlamış ve devam edilmekte bulunmuştur. Gerek bu hatların ve gerekse, Van'a veyahut ta doğru yapılması musammem hattın inşasına aynı hız ve hamlelerle devam edilecektir. Bir taraftan bu yeni hatların' inşalarına devam etmekle beraber, diğer taraftan 1934 senesinde ecnebi imtiyazı altında olan 706 kilometrelik İzmir- Kasaba temdidi hattı satın alındığı gibi bu senede 610 kilometrelik Aydın hattı satın alınarak Devlet Demiryollarına iltihak edilmiştir. Bugün Devlet Demiryolları İdaresinde işlemekte olan hatların yekûnu, evvelce satın alınan Anadolu-Bağdat hattı ile diğer bazı şube hatları da dahil olduğu halde ve yeniden inşa edilenlerle beraber 5,700 küsur kilometredir.*

*Bu yekûna Sivas-Erzurum ve Malatya-Sivas istikametlerinde inşa edilmiş olup henüz açılmamış olan hatlar dahil değildir.*

*Yukardan beri izahına çalıştığım demiryollarımız bugün Cumhuriyet Hükümetinin millî birlik ve varlığının ve içtimaî ve iktisadî siyasetinin temeli olmuştur.*

*Memleket müdafaası bakımından İstiklâl Savaşında karşılaştığımız güçlüklerle bir daha maruz kalmayacağız. Hususî ile yolsuzluk yüzünden Harbi umumî facialarını tekrarlayıp ta ıstıraplarımızı yaşatmak istemem. Bugün vatan müdafaasına bir işaretle hemen ülkemizin her köşesinden derhal koşmak ve yetişmek imkânları temin edilmiş. Ve edilmektedir, içtimaî bakımından dahi vatandaşlarımızın birbirlerine kaynaşmalarını ve millî birlik ve kültürü temin edecek en mühim bir âmidir.*

*Millî ekonomi bakımından da birbirinden farklı olan muhtelif istihsal muntikalarımızı iktisat şartlarına ve halkımızın hayat ve maişetine uygun olarak yapmakta olduğumuz tarifelerle birbirine bağlamakta ve millî ekonomimizin tam ve mütevazın bir surette inkişafına hadim olmaktadır.*

*Sözüme nihayet verirken milleti ve yurdu tam bir izmihlalden ve siyâsî ve iktisadî esaretten kurtardıktan sonra onu müreffeh ve mamur yapmak ve en yüksek medenî seviyeye çıkarmak için geceli gündüzlü çalışan ve ortaya işte böyle canlı eserler koyarak sevgili milletin sonsuz sevgilerine kavuşan Ulu Önderimize ve onun Büyük Başkanı İsmet İnönü'ne, Filyos'tan sonra Diyarbakır'ımızdan da binlerce minnet ve şükranlar.”<sup>1475</sup>*

Konuşmadan sonra açılış yapılmış ve ordu evinde valilik tarafından bir şölen tertip edilmiştir<sup>1476</sup>. Tören karşılamaında 30 koyun 8 sığır 2 deve kurban edilmiştir<sup>1477</sup>. Ayrıca Ali Çetinkaya, Atatürk ve İsmet İnönü'ye açılış dolayısıyla telgraf çekmiştir<sup>1478</sup>. Akşam orduevinde 350 kişilik bir yemekli şölen verilmiş ve gece boyunca hattın açılış dolayısıyla Diyarbakır şehrinde kutlamalar yapılmıştır<sup>1479</sup>.

Bu hattın güzergâhı çok çeşitli bölgelerden, ovalardan, suya yakın vadilerden geçer, ağaç örtüsü azdır, burada, kaynakların çevresinde kümelenmiş yeşil tarlalar ve köyler görülebilir. Bu bölgeler de doğal özelliklerine göre etaplara ayrılmıştır :

1 – Demiryolu Amanos dağları ve Antitoros sıradağları arasındaki bölgede, 450 – 900 m yükseklikte ovalardan, göllerden, engebeli bir araziden geçer ve çalılarla

<sup>1475</sup> Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.2, S.7, Birinci Kânun 1935, s. 47 – 49.

<sup>1476</sup> Cumhuriyet Gazetesi, 23 İkinci Teşrin 1935, s.1.; Son Posta Gazetesi, 23 İkinci Teşrin 1935, s.1.

<sup>1477</sup> A. Lütfi Balamir, “Diyarbakır Gar’ının İşletmeye Açılması”, Demiryol Dergisi, S.747, Nisan 1988, s.20.

<sup>1478</sup> Ayın Tarihi, No.24, I. Kânun 1935, s.8.

<sup>1479</sup> A. Lütfi Balamir, “Bakır Yolunun İşletmeye Açılışı”, Demiryol Dergisi, S.584, Eylül 1974, s.25.

kaplı bir bölgeyi, sadece akarsu ve çay kenarlarında yapraklı ağaçların bulunduğu, ağaç örtüsünden yoksun vadileri takip eder.

2 – Hat, vahşi kayalıkları 2000 m yüksekliği bulan Antitoros Sıradağlarında 1200 – 1300 m rakıma kadar yükselir ve bitki örtüsünün meyve açısından çok zengin olduğu verimli bir platodan, Fırat’a doğru inişe geçer.

3 – Hat, dağ ve platolardan geçerek Fırat – Diyarbakir arasındaki bölgede 1400 m rakıma kadar yükselir. Bu parkurlarda, Dicle vadisinin geçişi hattın yapımında büyük zorluklar çıkarmıştır<sup>1480</sup>.

Hattın başlangıç noktası, Bağdat Demiryolu’nda, Amanos Sıradağları yamacında, 580 m. rakımda, Türkiye – Suriye sınırına 35 km. mesafedeki Fevzipaşa istasyonudur<sup>1481</sup>. Fevzipaşa’dan yola çıkarak demiryolu, kimi yerlerde çok engebeli kayalık bir araziden inişe geçer, 10. km.’de plato 125 m yukarda kalmıştır, iniş daha aşağı doğru devam eder ve hat Amanos sıradağlarının ayağından doğuya uzanır<sup>1482</sup>. Hat daha uzakta, Eloğlu’na kadar dağların ayakları boyunca ovalardan ve bir hayli engebeli arazilerden geçer. Hamzalar Boğazı’na sokulmaktadır<sup>1483</sup>. 40. km.’de zengin ve geniş Aksu vadisine girer. Sonra Eloğlu istasyonunun kuzeyinde, hattın 25. km.’sinde, Aksu ovasının yanında Maraş şehri bulunur<sup>1484</sup>.

Hat, Eloğlu’ndan, sadece toprak dolgu üzerinde ilerlediği 74. km.’ye kadar büyük ovaları geçerek, 142. km.’ye kadar Aksu vadisini takip eder. Buradan, Aksu’ya karşı koruma için büyük çalışmaların yapıldığı 115. km.’ye kadar oynak ve kimi zaman engebeli bir arazide ilerler. Örneğin 103 – 104. km.’lerde hat akarsu yatağında bulunmaktadır. 115. km.’den sonra, demir yolu üç gölü barındıran yüksek bir platoyu geçer, 142. km.’de buradan ayrılır ve 657 km.’lik bir tünelle birdenbire muhteşem dağlık bir manzaraya sahip Göksu vadisine girer. Aynı zamanda, Akdeniz ve İran körfezine dökülen sulardaki geçiş hatlarını aşmıştır. Hat büyük Göksu viyadüğüyle Gök suyu geçer, sonra Antitoros sıradağlarını delen Sürgü akarsuyunu takip eder, en

<sup>1480</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.54.

<sup>1481</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafyası 1923 – 1933*, C.1..., s. 65.

<sup>1482</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.54.

<sup>1483</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı), Birinciteşrin 1938, s.137.*

<sup>1484</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.54.

sonunda, dar boğazlardan, son derece büyük kaya kümelerinin içine süzülür. Bu parkurlarda büyük işler yapılmıştır: köprüler, tüneller büyük dolgular birbirini izler. 170. km'den sonra, Sürgü vadisi genişler, çevredeki dağların yüksekliği daha düşüktür ve buralarda çalışmalarda daha az zorlukla karşılaşmıştır<sup>1485</sup>.

Hat, enlemesine küçük bir vadiyle, Sürgü vadisinden ayrılır, 190. km.'de 332.km'dekinden sonra en yüksek noktada, 1256 m. rakımda, Roma zamanından kalma harabe duvarlarla çevrili küçük kasaba olan Doğanşehir yakınlarında, oldukça büyük ve bereketli bir platoya girer. Buradan kimi yerlerde oldukça zor bir arazide hat, Sultansu boyunca ilerler, 223.km.'de geniş Malatya platosuna girer, Beydere vadisini kat eder ve 250. km.'de hattın en büyük istasyonu Malatya'ya gelir<sup>1486</sup>.

Hat parkurlarına kuzeye doğru sıralanan zengin ovalarda devam ederek, büyük harabe roma surlarının bulunduğu Malatya'nın eski yerleşim yeri olan Eski Malatya'dan geçerek, 283. km.'de, 350 m.'lik bir köprüyle aştığı Fırat'a varır. Bu ırmağa vardıktan sonra, demiryolu Fırat vadisinin kuzey yamacında yükselerek, bir boğazla, Baskil'den Şefkat'a kadar uzanan büyük ovaya çıkmak için yaklaşık 313. km.'de ayrılacağı Pınarlı ve Kömürhan vadilerine geçer. Fırat'tan 313. km.'ye kadar, büyük tüneller ve çok sayıda dolgu çalışması yapıldı. 313.km.'den sonra büyük kıvrımlardan geçerek 332.km'de 1398 rakımlı en yüksek noktasına ulaşır. Hat Yolçatı'nda Elazığ ilinin verimli bölgelerine girer, bu iki şehri bir şube hattı birbirine bağlar – Sivrice'ye kadar ovayı takip eder, buradan deniz seviyesinden 1225 m yükseklikteki Gölcük gölüne kadar, yapay çalışmalarla bir yan vadiye çıkar. Bu bölge çok büyüktür. Gölün genişliği 5 – 8 km., uzunluğu 22 km'dir, kimi göl kıyısından yükselen yüksek dağlarla çevrilmiştir. Hat gölün güney kıyısındaki akarsuyu bir ucundan diğerine kadar takip eder, burada arazi çok dağlıktır, büyük dolgu ve dalgalara karşı koruma çalışmaları yapılmıştır. Gölün doğu kıyısından, ilk başta geniş ve açık olan ancak 407. km.'den sonra akarsuyun her iki tarafından yükselen yüksek ve sarp dağların bulunduğu dar bir vadi halini alan Dicle vadisine girilir. Bu kıvrımlı vadinin yabani arazisinde büyük yapay çalışmalar yapılmıştır: destek duvarları, tüneller, köprüler, akarsu setleri v.s aynı zamanda toprak oturmamış olduğu ve kaymalara müsait olduğu için, birçok ek çalışma

<sup>1485</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.55.

<sup>1486</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.56.

yapılması gerekmiştir. 421. km.'de hat dünyanın en zengin bakır ocaklarından birine sahip Erganimadeni şehrine ulaşır. Birkaç kilometre uzakta, hat Dicle vadisinden ayrılır, Komaik çayı boyunca yükselir, 435. km.'de 645 m.'lik bir tünelde güzergahın en yüksek noktalarından birinden, 448. km.'de Osmaniye ve Diyarbekir ovasında nihayet bulur<sup>1487</sup>.

Böylesine büyük bir sahada, her çeşit kategoride araziden geçen, büyük ovalardan sarp dağlara uzanan, büyük yükseklikleri aşan demiryolu hatları için projelerin incelenmesi ve hazırlanmasında hattın en iyi güzergahını bulabilmek için bir hayli problemle karşı karşıya kalınmıştır. Anadolu toprağı genel olarak su erozyonuna dayanıksızdır, taş kütlesi çabuk parçalanabilir ve su ve hava etkisine karşı dayanıksızdır. Yaz boyunca, yağışsızlık toprağı kurutur böylece toprağı tutunabilecek bitki örtüsü ya azdır ya da tamamen kaybolur. Bu gibi coğrafi sebeplerden dolayı bu hat üzerinde özel çalışmalar yapılmıştır<sup>1488</sup>.

İşte bu anlamda hattın güzergâhında ciddi emek ve masraf gerektiren çalışmalar yapılmıştır. Genel olarak baktığımızda şu bölgeler öne çıkmaktadır;

1 – Sürgü Vadisi'nde bulunan ve 141 – 180. Kilometreler arasına tesadüf eden Hamzalar ve Katırbeli boğazları

2 – 290 – 315. Kilometreler arasına rastlayan Baskil yokuşu

3 – Gölcük Sahili

4 – Dicle Boğazı, mıntıkasıdır<sup>1489</sup>.

Hattın 103. km.'sinden 104. km.'sine kadar, hattın ilerlediğı Aksu Irmağı'nın sol yakası boyunca, ırmaktan dik bir şekilde yükselen büyük tepeler oluşturuldu. Hattı bu dik tepelere yerleştirmek için, büyük düzleştirme çalışmaları yapılması gerekti, zira burada toprak kayması riski vardı. Ayrıca, ırmağın aşındırmasına karşı korumak için arazide ya da hattın geçtiğı bölgelerde büyük koruma çalışmaları yapılması gerekti. Bu gibi çalışmalar ve arazi göz önüne alarak hattın ırmak boyunca, ırmağın yatağında yapılacak bir toprak dolgu üzerinde 1200 m. uzunlukta yerleştirilmesine ve dolgunun

<sup>1487</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbekir*, Göteborg, 1937, s.57 – 58.

<sup>1488</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbekir*, Göteborg, 1937, s.67.

<sup>1489</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı), Birinciteşrin 1938, s.138.*

dışında gerekli koruma çalışmalarının yapılmasına karar verilmiştir. Koruma çalışmaları için gereken moloz taşları, dolgu bitmeden önce çalışma bölgelerine zorlukla taşınabildi. Bu büyük dolgunun kesin bir koruma sağlanacak zamana kadar yapılması için, yassı taşlarla dolu demir halatlı asma kepçeler ırmağın yatağına boşaltılmıştır<sup>1490</sup>.

Demiryolunun Aksu'yu takip ettiği güzergahın 103.080 ve 104.320. km'lerde bu özel koruma çalışmalarının yapılması kesin koruma yapımlarından önce dolguya geçici bir koruma verilmesi gereğinden doğmuştur. Geçici koruma mühendis Palvis'in sistemine göre yapıldı, demir çubuklardan asma kasalara taş dolduruluyordu. Tüm dolgu boyunca, 1.10 m. aralıklarla yerleştirilen ağaç kazıklar arasına, bu taşla dolu kasalar, platformun altında 1.5 m. yüksekliğe gelinceye kadar üst üste diziliyordu, platform aynı zamanda nehir seviyesinden 3.5 m. yukarıdaydı. Kullanılan kafesler 3.3 mm'lik galvanize demir teldendi, düğümler arasındaki gözlerin boyutları 8 x 10 cm'di. Kasalara istenilen ölçülürde şekil verilebilmesi için onları rıhtım boyunca dikmekten başka şans olmadığından bunlar belirlenen ölçülerde kütleler halinde aşağı bırakıldı. Tüm kasalar iki kazık sırası arasına yerleştirilebilecek şekilde 1.10 m. genişliğe sahipti, uzunlukları 3.0 m ile 6.0 m arasında değişiyordu. Tamamen ya da kısmen taşla doldurarak şartlara göre bunlara en fazla 1.25 m. olmak üzere farklı yükseklikler verilebiliyordu. Sadece büyük kasaların üstleri kapakla kapatılıyor ve tamamen taşla dolduruluyordu. Aşağıda kalan kasalarda kapak kullanılmıyordu, ancak kıyıda üst üste koyulan taşları geçen kısım kasaları örtüyordu. Köprü gözü yukardan bırakılan kasalarla kapatıldı. Bu kasalar birbirlerinin üzerine demir tellerle dikildi. Demir telden kafes kasalar dikdörtgen şeklindeydi, çıkıntı tabyaların üzerine koyulanların, tabyanın eğimine uymak için, bir ucu diğerinden daha yüksekti. Kasalar köşelerden gerilen tellerle kafesler ve kasalar arasında bölme yapılarak sağlamlaştırıldı ve aşağıdaki kasalarda bu işlem 1 m. aralıklar verilerek yapıldı. Korumalarda istenilen yüksekliğe ulaşılabilmesi için 2 ya da 3 kasanın üst üste koyulması gerekiyordu. Toplamda, 1240 m. uzunluğundaki koruma için 34.756 kilo demir tel kafesten kasa ve bunları doldurmak için 3542 metreküp taş kullanıldı. Akarsuda aynı konstrüksiyonla her 100 m.'de 20 m.'lik tabyalar yapıldı ve koruma üzerinde bunların eğimleri düzenlendi. Koruma duvarının arkasına dolgu yapıldı ve koruma son halini duvarın her iki tarafında taş dolgular ve beton blokların yapılmasıyla aldı. 5390 metreküp dolgu ve 5802 metreküp beton blok

<sup>1490</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.70.

yapılmıştır. Aksu boyunca yapılan koruma çalışmalarında 14.734 metreküp taş kullanılmıştır<sup>1491</sup>.

Platodan 115 – 140. km.'ler arasındaki üç gölün çevresinden Sürgü vadisine kadar geçişte çok derin araştırmalar yapılması gerekmiştir. Çünkü bu bölge Akdeniz ve İran körfezine dökülen suların da geçiş noktasıydı. Burada plato ve Göksu vadisini ayıran dağın yamacının delinmesi ve vadiye inilmesi gerekiyordu. Göksunun geçişi, hattın halen takip etmek zorunda olduğu Sürgü çayının çıktığı yerin biraz aşağısındaki bölgede olgunlaşmaktaydı. Yapılan araştırmalarda yeni ipuçlarının çıkmasıyla, yamaç ve Göksu arasındaki arazinin, hiçbir alternatifte, demir yolu yapmaya müsait olmadığı anlaşılmıştır. Gerçekten de seçilen hatta büyük bir çöküntü meydana gelmişti. Ayrıca arazi derin ve dar yanal vadilerle çok engebeliydi. Yamaç 657 m.'lik bir tünelle % 15'lik değişmeyen bir eğimle delindi. Ve Göksu vadisi 294 m. uzunluğunda, 34 m. yüksekliğinde büyük Göksu viyadüğüyle geçilmiştir<sup>1492</sup>.

Elemendik ve Malatya arasında Beyderesi vadisini geçmek gerekti. Bu, hattın üzerinden geçtiği kalker ve yığılma platosunu dolduran bir erozyon vadisidir. Vadi platonun yukarısında, 73 m. derinliğinde 400 – 450 m. genişliğindedir. Vadi çok dar olduğu için ve 60 m. den daha az yükseklikte bir viyadük yapmak için gerekli giriş rampaları pahalıya mal olmuştur. Ayrıca hattın bir akarsuyun çıktığı bölgeye kadar vadinin içine inmesine karar verildi, böylece hat 180 derecelik bir kavisle platonun yukarısına çıkmak için vadinin diğer tarafına geçebileceği uygun bir yükseklikte bulunuyordu. Fırat'tan Baskil'e uzanan tırmanış detaylı incelemeler gerektiriyordu. Belli bir zamanda, keşfedilinceye kadar, Pincelik geçidinden geçerek hattın Fırat'tan Dalan'a kadar daha da doğuya gitmesi isteniyordu. Bu hattın en yüksek noktası Baskil'inkinden 20 m. daha yüksekti ve ayrıca bu güzergah 8 km. daha kısaydı. Oysa zeminin durumu daha az elverişliydi, Pincelik hattının yapımı Baskil'inkine göre çok daha zor oldu, ayrıca Baskil'in nüfusu daha yoğun ve hattın zengin bölgelerden geçme avantajı vardı. Bu nedenlerle bu hat seçildi. Baskil yakınlarında, uygun bir yükseklikte Şefkat geçidine varabilmesi için hatta bir S çizdirildi. Hattaki bu geliştirme çalışması uygun bir zemin üzerinde yapıldı ve ne özel zorluklarla karşılaşıldı ne de

<sup>1491</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.137 – 139.

<sup>1492</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.71 – 72.

önemli çalışmalar yapıldı. Sivrice İstasyonu ve Kürk İstasyonu'ndan yaklaşık 240 m. önde olan geçit arasındaki yükseklik hatta farklı yapay çalışma geliştirilmesine sebep oldu. Bu noktalar arasında, kubbe şeklindeki tepeleriyle ve çevreye doğru genişleyen vadisiyle arazi hattın geliştirilmesinde büyük kolaylıklar sağladı ve güzergah için maksimum yüksekliği % 15 – 25 olan yokuşlarla birlikte yeni projeler üzerinde çalışıldı. Geçitte hat, % 21'lik değişmeyen bir eğimle ve dar bir yolla 601 m.'lik bir tünelden geçer<sup>1493</sup>.

Yolçatı'ndan sonra hat, 20 km uzaktan Elazığ şehrini çevreleyen büyük verimli ovaları kat eder. Hattı Elazığ'a yönlendirmek istendi. Bu gelecekte yapılacak Van şube hattının kısalması için de bir avantaj sağlıyordu. Bunun için hattın Elazığ'dan geçmesi şarttı. Tüm bunlar için büyük araştırmalar yapılması gerekti. Oysa, Elazığ üzerine yapılabilecek tüm bu hatlar, Erganimadeni'nden Diyarbakir'e giden ana hattın önemli bir ölçüde uzamasına sebep oluyordu; ayrıca bunların en kısısı bile ciddi bir yapım gideri gerektiriyordu, çünkü bu hatları Gölcük gölünü 350 m. aşağıdaki Elazığ ovasından ayıran büyük dağ çemberinden geçirmek gerekiyordu. Bunun için ana hattın ilk projeye göre yapılmasına ve Elazığ'ın buna bir şube hattıyla bağlanmasına karar verildi. Hat, 407.km'de zemindeki ufalanmış kayaların üzerinin kaymaya eğilimli çakıllı kumla kaplı olduğu dağlık ve zor bir arazi arasından, Dicle'nin oldukça dolambaçlı boğazına girer<sup>1494</sup>. Hattın önemli bir kısmında bilhassa Dicle Vadisi'nde normal şekilde harita alınması mümkün olmadığı için fotosterreotip esas ve kurallara göre haritaların alınması zaruri olmuştur<sup>1495</sup>. Bu dar boğazda tüneller, köprüler, destek duvarları, akarsu bentleri ve büyük düzleştirme çalışmaları gibi birbirini takip eden bir dizi büyük yapay çalışma yapılmıştır. Bakanlık hattın maksimum % 18 eğimli bir yokuşla yapılmasını istemekteydi. Ancak bu, zorlu arazide çok pahalı geliştirme çalışmalarının yapılmasını gerektiriyordu. Bu nedenle geliştirme çalışmalarından kaçınmak için bu parkurlarda yokuşun % 25'lik bir eğimle yapılması kabul edilmiştir<sup>1496</sup>.

<sup>1493</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.72.

<sup>1494</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.73.

<sup>1495</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı), Birinciteşrin 1938, s.138.*

<sup>1496</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.73.



Hattın arazisinin çok zorluklar göstermesi, sıradağların yoğunluğu sebebiyle birçok tünel yapılmıştır<sup>1497</sup>. Fevzipaşa – Diyarbakır Hattı’nda en uzun 670 m.<sup>1498</sup> olan çeşitli uzunluklarda 63 adet tünel bulunmaktadır. Bu tünellerin toplam uzunluğu 13.246 metredir. Bu tünellerin toplam uzunluğu 7761 m.’ye ulaşan<sup>1499</sup> 33 adeti hattın 160 km.’lik Dicle vadisinde bulunmaktadır<sup>1500</sup>. Bu tüneller oyularak hepsinin içinden 476.000 m<sup>3</sup> bir dağ kütlesi çıkarılmış ve boşlukları 97.674 m<sup>3</sup> kârgir ve 26.139 m<sup>3</sup> betonla örülmüştür<sup>1501</sup>. Bu işlem için toplamda 123.813 m<sup>3</sup> kârgir ve beton kullanılmıştır<sup>1502</sup>.

| Kısım<br>No   | Tüneller  |                        | Tünel kazıları  | Beton<br>m <sup>3</sup> | Kârgir<br>m <sup>3</sup> | Beton+Kârgir<br>m <sup>3</sup> /m |
|---------------|-----------|------------------------|-----------------|-------------------------|--------------------------|-----------------------------------|
|               | Adeti     | Giriş Hariç Top. Uzun. |                 |                         |                          |                                   |
| 5             | 1         | 104                    | 35,1            | 75                      | 891                      | 9,29                              |
| 6             | 1         | 216                    | 31,8            | 13                      | 1.401                    | 6,55                              |
| 8             | 7         | 1.674                  | 37,3            | 11.774                  | 8.067                    | 11,83                             |
| 9             | 5         | 902                    | 31,9            | 2.523                   | 3.152                    | 6,29                              |
| 10            | 3         | 229                    | 34,5            | 1.995                   | –                        | 8,71                              |
| 11            | 1         | 95                     | 35,1            | 21                      | 893                      | 9,62                              |
| 14            | 1         | 333                    | 32,0            | 75                      | 1.945                    | 6,07                              |
| 17            | 2         | 315                    | 34,5            | 32                      | 2.724                    | 8,75                              |
| 18            | 8         | 1.206                  | 34,9            | 2.085                   | 9.376                    | 9,50                              |
| 19            | 1         | 662                    | 39,4            | 1.266                   | 7.966                    | 13,95                             |
| 23            | 3         | 1.029                  | 35,8            | 934                     | 9.055                    | 9,71                              |
| 25            | 18        | 3.852                  | 34,3            | 5.092                   | 26.561                   | 8,22                              |
| 26            | 12        | 2.629                  | 36,0            | 294                     | 25.643                   | 9,87                              |
| <b>Toplam</b> | <b>63</b> | <b>13.246</b>          | <b>Ortalama</b> | <b>26.139</b>           | <b>97.674</b>            | <b>Ortalama</b>                   |

**Tablo 13: Fevzipaşa – Diyarbakır Hattı’nda Yapılan Tünel Çalışmaları miktarları<sup>1503</sup>**

<sup>1497</sup> *The New York Times*, 11 August 1929.

<sup>1498</sup> *Son Posta Gazetesi*, 22 İkinci Teşrin 1935, s.6.

<sup>1499</sup> Publié par la Direction Générale de la Presse au Ministère de l’Intérieur, *Politique Des Chemins De Fer En Turquie Républicaine*, Ankara, 1938, s.23.

<sup>1500</sup> Ahmet İhsan “Bakır Yolu Bugün Törenle Açılıyor”, *Cumhuriyet Gazetesi*, 22 İkinci Teşrin 1935, s.4.

<sup>1501</sup> H. Y. “Cumhuriyet Demiryollarının İnşasında Büyük Rakamlardan Bazıları”..., s.984.

<sup>1502</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı (özel sayı) Y.5, Sayı,5, Birinciteşrin 1938*, s.139.

<sup>1503</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakır*, Göteborg, 1937, s.181.

Bu hatta küçük ve orta ölçekli kabul edilebilecek 1776 köprü ve menfez ile 47 adet büyük köprü ve viyadük yapılmıştır. Küçük ve orta ölçekli olarak kabul edilen köprülerin toplam uzunluğu 2540 metredir. Büyük köprü ve viyadüklerin toplam uzunluğu ise 2287 metre olmak üzere toplam 1823 adet köprünün uzunluğu 4827 metreyi bulmaktadır<sup>1504</sup>.

Göksü Irmağı üzerinde dönemine göre dünyanın en büyük köprülerinden biri olarak kabul edilen<sup>1505</sup> Göksu Viyadüğü 294 m. uzunluğundadır ve 35 m. açıklığında 7 yedi gözlü yüksek betonarme bir köprüdür. Bu yüksek kirişlerin iç eğmeçlerinin yapımı için gerekli ağaç iskelenin temini büyük giderlere mal olacağı için, iç eğmeçlerin metal iskeleyle yapılmasına karar verildi. Bu iç eğmeçler, kemer ayaklarından çıkıntı yapan betonarme konsollar üzerinden yükselen 4 çatı makaslı 3 eklemeli tonozlar halinde yapıldı. Temel aşamasında 4 kemer ayağının basınçlı havayla betonarme kafesler içine gömüldüğünü söyleyebiliriz<sup>1506</sup>. Ayrıca beton sökmek için 45 metre yüksekliğinde beş ahşap kule yapılmış ve beton vadiden köprüye kadar bu kulelerdeki tertibatla aktarılmıştır<sup>1507</sup>. Göksu Viyadüğü 20 ay gibi kısa bir süre içerisinde yapılmıştır<sup>1508</sup>.

Bu hat üzerindeki bir diğer önemli büyük köprü ise, Malatya'dan 32 km. uzakta<sup>1509</sup> ve Fırat Nehri'nin üzerinde yapılmış olan 351 metre uzunluğunda 8 kirişli Fırat Köprüsü'dür<sup>1510</sup>. Köprünün sekiz açıklığın 4 adetinin uzunluğu 50 m. diğer 4 adeti de 25 m. uzunluğundaydı<sup>1511</sup>.

Fırat üzerindeki bu köprü için proje hazırlıklarına başlandığında, suyun maksimum yükselmesi 7.0 m olarak belirlenmişti. Bu rakam çevre sakinlerinin söyledikleri, arazide gözlemlenen işaretler, yakındaki eski bir köprü ve yapılan hesaplar v.s verilere göre belirlenmişti. 1929 Nisanında demiryolu köprüsü projesi halen hazırlanmaktayken, sulardaki bir kabarma, su yüksekliğinin 11.7 m'yi bulmasına sebep oldu, bu rakam olağan su yüksekliğinin üstünde ve o zamana kadar ölçülmüş tahmin

<sup>1504</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.179.; H. Y. "Cumhuriyet Demiryollarının İnşasında Büyük Rakamlardan Bazıları"..., s.983.

<sup>1505</sup> O. Conker, *Les Chemins de Fer en Turquie et La Politique Ferroviaire Turque*..., s.99.

<sup>1506</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.159.

<sup>1507</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.1..., s. 67.

<sup>1508</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.86.

<sup>1509</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.1..., s. 67.

<sup>1510</sup> O. Conker, *Les Chemins de Fer en Turquie et La Politique Ferroviaire Turque*..., s.99.

<sup>1511</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.1..., s. 68.

edilen en büyük yüksekliğin 4.7 m. üstündeydi; bu yükseliş köprünün altından geçmek zorunda olan su miktarını %150 arttırdı<sup>1512</sup>. Nehrin genişliği 450 m'yi buldu ve kıyılardaki birçok köy ve İzollu kasabası yakınlarında, büyük köprünün yerleşiminin aşağısındaki bir ahşap köprü akıntı sebebiyle yıkıldı. Birkaç gün sonra, kabarma azaldığında, nehrin yatağının 30 m genişlediği görüldü<sup>1513</sup>. Halbuki Fırat Nehri, coğrafyanın su yüksekliği hakkında en iyi bilgilere sahip olduğuna inanılan akarsulardan biriydi; geçen onca zaman göz önüne alınacak olursa, ana yollar bu vadilerden geçmişti<sup>1514</sup>.

Bu istisnai kabarmadan sonra, hazırlanmakta olan projeyi tamamen değiştirmek gerekti. Köprünün toplam uzunluğu 50 m. daha uzatıldı ve temellerin ırmak yatağından 10 m. derine atılmasına karar verilmiştir. İkisi metal üst yapılı birisi betonarme olmak üzere üç proje hazırlandı. Nâfia Vekâleti tercihini sonuncudan yana kullanmıştır. Zira bu daha ucuza geliyordu ve demir iskele dışında her malzemenin yerel olması büyük bir avantaj sağlıyordu<sup>1515</sup>.

Fırat Köprüsü, Nâfia Vekâleti'nin istediği proje üzerinden inşaatına başlanmıştır. İnşaatı yapan *Nohab Grubu* Türkiye'de üstlendiği demiryolları inşa projeleriyle ilgili hazırlamış olduğu kitapta bu köprünün inşası hakkında şu bilgileri vermektedir:

*Tüm tonozlar kemer ayaklarının gömülmesi için hesaplanmıştır. Döşeme betonarme bir kapak taşından oluşmaktaydı ve kilit taşlarına oturtulmuştur. Büyük köprülerin üstünde bu kapak taşları tonozu deforme etmeyecek ve istatistiki hesaplarda öngörülen biçimde döşemenin boylamasına genişlemesine izin vermeyecek şekilde enine duvarlarla desteklenmiştir. Estetik sebeplerle küçük tonozlar toprak dolgulu betonarme alınlık tablalarıyla yapılmış ve bunlar alınlık tablalarının arasına enine duvarlarla birleştirilmiştir. Bunlara tonoz hesaplarında öngörülen statik etkilere karşı düşey genişleme boşlukları verilmiştir. Hattın balastı doğrudan alınlık tablalarının dolgusu üzerine serilmiştir.*

<sup>1512</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.62.

<sup>1513</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.161.

<sup>1514</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.63.

<sup>1515</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.161.

*Sadece Fevzipaşa kıyısındaki kemer ayağı kayalık üzerine inşâ edildi, tüm kemer ayakları, ayrıca Diyarbekir tarafındaki kemer ayağı kum ve gravyerle kaplı geniş bir katman içine yerleştirildi. Kuraklık mevsiminde, su ne bu bahsi geçen kemer ayağına ne de yakınındaki üç kemer ayağına kadar geliyordu bu sebeple bunlar açık kazıyla yapılabilirdi ve çalışma sahası sıradan pompayla kuru tutulabilirdi. Çünkü bu bölümde toprağın üst katmanları 9 m.'lik bir derinliğe kadar kilden oluşmaktaydı. Nehrin normal yatağındaki dört büyük kemer ayağı, betonarme kasalar içine yapıldı. Bu kasaların boyutlarının büyük olması ( 12 x 12 x 3.20 m ) ve ağırlıkları ( yaklaşık 500 ton ) sebebiyle takozlanarak yapılmaları büyük ebatlarda demir ve ağaç iskele kullanılmasını gerektirdi, bunları bulmak sorun olduğu gibi taşımak da büyük bir problem idi. Durum böyle olunca, kemer ayaklarının yerleşimi için, nehrin içine üzerlerine kasaların yerleştirileceği 17 x 17 m'lik 4 yapay ada yapılmasına karar verildi. Açık kazıda, belirli bir derinliğe kadar, pompalama kasaları adalar arasına gömmeye yaradı, sonraki gömme işlemleri basınçlı havayla yapıldı. Çalışma haznelerindeki basınç, 2 hava basıncını geçmedi, tüm basınçlı hava çalışmaları yerel işçiler tarafından yapıldı, bunlar tecrübesiz olsa da çalışmaya çabuk ayak uydurdu. Büyük tonozların yapımı büyük bir özen gerektirmektedir. İç eğmeçlerin yapımı için gerekli istenilen kalitede ağaç iskelenin temini oldukça zor olduğu için Göksu Viyadüğü'nde kullanılan metal iskelelerin kullanılmasına karar verilmiştir. Yine de Göksu'daki köprüünün tonozlarındaki mukavemet oranı Fırat'inkine göre çok farklıydı. Her biri 1 :1.77 ve 1 : 4.55 bu metal iskeleler Fırat köprüsünün tonozları üzerine binen yük için çok zayıftı ve kullanılamadı. Bu sebeple karma iskele kullanma yoluna gidildi, bu iskelenin alt kısmı beton kalıbın hemen altında ağaç bir yayda, 4 çatı makaslı 3 eklemden meydana gelen metal bir yaydan oluşuyordu. Aralarındaki ağaç yay ve metal iç eğmeç bir ahşap konstrüksüyonla bağlanmıştı. Bir iç eğmeçin güvenliğini sağlamak için, ahşap yay seçilen kalitede ahşap iskeleyle yapıldı. Montajdan sonra, tüm yay boşlukları çimento harçla dolduruldu. Tonozların betonlanması, katılaşmaya geçtikten sonra betonun çekmesini önlemek için kısımlar halinde yapıldı. İç eğmeçin mümkün olabildiği kadar simetrik olmasına çalışıldı. Tonozların kalıbının sökülmesi için Freyssinet metodu kullanıldı. Bu uygulamaya göre genelde yapıldığının aksine (iç eğmeçin aşağı çekilmesi) geçici iki yarım tonozdan oluşan tonoz hafifçe havaya kaldırıldı. Tonozun betonlanmasından 1 ay sonra, boşluğun içine tonozdan boylamasına iki hidrolik krika yerleştirildi. Her iki krika da güçlü dayamalarla desteklendi. Piston*

*çapları 25 cm ve alanı 490 metrekaare olan krikolar 290kg/cm kare basınç yapıyordu, bu 200 tona karşılık geliyor. Manometreler su basıncı hakkında bilgi verdi. Dakikası dakikasına yapılan istatistiki hesaplarla, hidrolik krikoların 350 tonluk bir basınç oluşturmalarının ( silindirlerde 357 kg/metrekaareye karşılık geliyor) ortalama çizginin 18 cm altına çekilmesinin tonozu etkileyebilecek hesapta olmayan şartlarda elverişlilik sağlayacağı görüldü. Krikolardaki su basıncı yavaş yavaş, tonoz iç eğmeçten tamamen ayrıluncaya kadar boşluğu 16 mm. genişleteceği ve 17 mm. yükselteceği öngörülen etki gücüne aktarıldı. Genişleyen boşluğa daha önceden yapılmış 3 betonarme blok yerleştirildi. Bu bloklar 85 cm. uzunluğunda ve 30 cm. genişliğindeydi ve yükseklikleri tonozun kemer kilidinin genişliğine eşitti. 33 mm.'lik çentiklerin yüzeylerine ve bloklar arasındaki boşluklara dökülen neredeyse kuru olan toz halindeki harcın bastırılmasından sonra krikoların basıncı artık iptal edilebilir ve bunlar kaldırılabilirdi. En son olarak genelde yapıldığı gibi iki hendekten yükselen demir kalıpların desteklediği köprü gözleri betonlandı.”<sup>1516</sup>*

Dönemine göre Anadolu'daki demiryolları hatları içerisinde en büyük uzunluğa sahip olan Fırat Köprüsü 24 ayda tamamlanmıştır<sup>1517</sup>. Göksü Viyadüğü ve Fırat Köprüsü için toplamda 1.900.000 lira harcanmıştır<sup>1518</sup>.

<sup>1516</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.162 – 164.

<sup>1517</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.84.

<sup>1518</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı), Birinciteşrin 1938, s.139.*

Aşağıdaki tabloda Fevzipaşa – Diyarbekir hattında 15m.’den büyük serbest köprü gözleri olan taş köprüler ve bunlarda kullanılan malzeme hakkında bilgiler verilmiştir:

| <b>Köprünün yerleşimi Km.</b> | <b>Köprü Gözleri m.</b> | <b>Toplam uzunluk m.</b> | <b>Temellerin taş ve betonu m<sup>3</sup></b> | <b>Yükseltmede taş ve Beton (tonoz hariç) m<sup>3</sup></b> | <b>Ana tonoz m<sup>3</sup></b> | <b>Toplam taş ve beton</b> |
|-------------------------------|-------------------------|--------------------------|-----------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|--------------------------------|----------------------------|
| 154,4                         | 30                      | 80,50                    | 923                                           | 1813                                                        | 253                            | 2989                       |
| 155,4                         | 25                      | 56,25                    | 452                                           | 1625                                                        | 197                            | 2274                       |
| 203,0                         | 15                      | 39,90                    | 358                                           | 523                                                         | 80                             | 961                        |
| 203,4                         | 20                      | 47,50                    | 257                                           | 585                                                         | 119                            | 961                        |
| 203,7                         | 25                      | 56,10                    | 319                                           | 726                                                         | 185                            | 1230                       |
| 204,4                         | 25                      | 67,00                    | 469                                           | 922                                                         | 185                            | 1576                       |
| 204,6                         | 25                      | 57,70                    | 358                                           | 864                                                         | 185                            | 1407                       |
| 241,2                         | 3X18                    | 71,00                    | 332                                           | 1656                                                        | 309                            | 2297                       |
| 241,7                         | 8+2X18+8                | 72,00                    | 379                                           | 1428                                                        | 206                            | 2013                       |
| 335,8                         | 3X15                    | 73,70                    | 691                                           | 1305                                                        | 243                            | 2339                       |
| 417,5                         | 2X30                    | 94,25                    | 560                                           | 1549                                                        | 411                            | 2520                       |
| 417,8                         | 2X30                    | 102,50                   | 807                                           | 2119                                                        | 411                            | 3337                       |
| 422,1                         | 2X30                    | 114,50                   | 961                                           | 1982                                                        | 411                            | 3354                       |
| 422,4                         | 2X30                    | 105,40                   | 1046                                          | 1676                                                        | 424                            | 3146                       |
| 424,9                         | 2X25                    | 81,20                    | 462                                           | 826                                                         | 300                            | 1588                       |
| 426,6                         | 2X22,5                  | 73,00                    | 420                                           | 600                                                         | 278                            | 1298                       |

**Tablo 14: Fevzipaşa – Diyarbekir Hattı’nda yapılan bazı taş köprüler ve kullanılan malzeme<sup>1519</sup>.**

Hatta yapılmış olan büyük betonarme köprülerin konstruksuyonlarında kullanılan malzemeler hakkında fikir edinebilmek bakımından aşağıdaki tablo bize bilgi vermektedir:

<sup>1519</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbekir*, Göteborg, 1937, s.180.

| Köprünün | Köprü Gözleri (m.)  | Toplam | Betonarme | Toplam | Toplam |
|----------|---------------------|--------|-----------|--------|--------|
| 146,1    | 9+10,5+7X35X+10,5+9 | 294,0  | 4661      | 8815   | 292    |
| 158,8    | 30                  | 90,5   | 745       | 1635   | 45     |
| 159,3    | 25                  | 66,0   | 526       | 1424   | 33     |
| 161,6    | 35                  | 84,9   | 754       | 1476   | 41     |
| 168,0    | 30                  | 82,5   | 690       | 2213   | 44     |
| 179,2    | 25                  | 48,9   | 282       | 587    | 29     |
| 179,4    | 25                  | 46,9   | 286       | 621    | 29     |
| 180,0    | 25                  | 48,9   | 280       | 566    | 29     |
| 180,1    | 25                  | 53,4   | 350       | 948    | 37     |
| 271,4    | 2X26                | 110,0  | 1106      | 3423   | 78     |
| 284,1    | 4X55+4X25           | 351,3  | 4041      | 9111   | 263    |

**Tablo 15: Fevzipaşa – Diyarbekir Hattı’nda yapılan bazı büyük betonarme köprüler ve kullanılan malzeme<sup>1520</sup>**

Hat boyunca 37 adet istasyon yapılmıştır<sup>1521</sup>. Hat, aqnüfuzu az bölgelerden geçtiği için, istasyonlar arasındaki mesafe oldukça uzundur. Bakır hattında iki istasyon arasındaki mesafe ortalama 13.6 km.’dir. Bu hat üzerindeki istasyonlar arasındaki en uzun mesafe 19.4 km.’dir<sup>1522</sup>. Demiryolları şebekesine bağlı olan küçük istasyonların çoğu aynı tiptedir. İstasyonlar kademe kademe ya da maksimum % 2.5’luk bir eğimle 600 m uzunluğundaki platformlar üzerine kurulmuştur. Bağlantılar tüm istasyon uzunluğu boyunca hat eksenleri arasında 4.5 m. mesafeyle oluşmuş ve 3 hat içermektedir, bunlar birbirlerine sadece her iki taraftaki makaslarla bağlanmıştır. Güney hattında, çok sayıda yolun yerleştirildiği istasyonlar, Fevzipaşa, Gölbaşı, Malatya, Yolçatı ve Erganimadeni’dir. İlk başta çalışmaların Keller ismiyle yapıldığı ve üç yolu olan Fevzipaşa’da kayalık arazide büyük dolgu çalışmaları yapılmıştır. Ayrıca istasyonun kuzey tarafında büyük bir kayalık uçurulmuştur. Çok sayıda yolun yerleştirildiği Malatya istasyonu çok elverişli bir arazi üzerine kurulmuş ve arazinin uygunluğu sebebiyle sadece küçük çalışmalar yapılmıştır. 3 – 4 km.’lik bir cadde garı şehre bağlamıştır. Yolçatı, Elazığ şube hattı için sapak istasyonudur. Erganimadeni,

<sup>1520</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbekir*, Göteborg, 1937, s.181.

<sup>1521</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 23 İkinci Teşrin 1935, s.1.

<sup>1522</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbekir*, Göteborg, 1937, s.172.

oldukça sarp Dicle vadisine yerleşmiştir, aynı isimdeki zengin bakır madenleri dışında istasyonun pek bir önemi yoktur, maden yatakları istasyona 1 km.'lik bir kolla bağlanmıştır. Bahsi geçen bu istasyonlar içinde sadece İsmetpaşa istasyonunda lokomotif hangarı, Yolçatı'nda ise kömür deposu bulunmamaktadır. Büyüklü küçüklü pek çok istasyonda sulama tesisleri ve hidrolik vinçler yapılmıştır ve sulama kimi zaman doğrudan kaynaklardan kimi zaman da pompayla yapılmıştır<sup>1523</sup>.

Bina tipleri özellikle standartlaştırılmıştır. Birisi Fevzipaşa – Nusaybin hattı için Fransız bir şirkete, diğeri Fevzipaşa – Diyarbekir ve Fevzipaşa – Adana hattı için Türk devletine ait olmak üzere iki yolcu binası bulunmaktadır. Bunun yanında özel bir garı olan Malatya dışında, 3. ve 4. tipte istasyonlarda tüm yolcu binaları iki tipe göre yapıldı. 3. Tipte binalar bekleme salonlarına ve özel dükkanlara sahipti. Bunun dışında, çoğu istasyonun yakınına, hat boyunca çalışacak işçi ekiplerinin kalması için ekip binaları yapılmış ve bu binalarda koğuşlar ve yemekhaneler bulunmaktaydı. Binaların yapımı için genellikle taşeron şirketler görevlendirilmiştir<sup>1524</sup>.

Bu hatta kullanılmak üzere büyük bir miktar teşkil eden, çimento, kereste, ray, travers gibi malzemelerin vapurdan karaya çıkartılması ve vagonlara yüklenmesi için Mersin Limanı'nda 16 metre genişliğinde ve 150 metre uzunluğunda bir iskele yapılmıştır. Ayrıca bu iskeleye 4 tane büyük vinç yerleştirilmiştir<sup>1525</sup>. Demiryolu hattında kârgir, beton ve betonarme inşaatı için nakledilen ve kullanılan çimentonun ortalama miktarı 1.000.000 torbayı geçmiştir. Mersin Limanı iskelesinden geçirilmek suretiyle denizden taşınan bu çimentolar için her biri 2.000 ton hacminde 25 vapur ve karada demiryolları üzerinden taşımak için her biri 15 tonluk 3345 vagon kullanılmıştır. Bu vagonların sıraya dizilmesiyle 50 km.'den uzun bir katar meydana getirilir<sup>1526</sup>.

Bu hatta 64.500 ton çimento kullanılmıştır. Ayrıca 358.300 kilogram dinamit 24.400 kilogram lağım barutu, 2.404.700 adet dinamit kapsülü ve 2.155.600 metre fitil

<sup>1523</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbekir*, Göteborg, 1937, s.173 – 175.

<sup>1524</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbekir*, Göteborg, 1937, s.176.

<sup>1525</sup> İsveç – Danimarka Grubu, *Fevzipaşa – Malatya – Diyarbekir ve Irmak – Çankırı – Filyos Demiryolları İnşaatı, İsveç – Danimarka Grubu Şubat 1927 – Şubat 1931*, İstanbul, 1931. s.4.

<sup>1526</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.139.



kullanılmıştır<sup>1527</sup>. Bu uzunlukta lağım fitili ile örneğin o dönem yapılan Ankara – Kayseri Hattı’nı 5.700 defa sarabilirdi<sup>1528</sup>.

Hat yakınlarında depolar inşa edilmiş ve inşaatın ilerlemesi nisbetinde bu depoların mevkileri ona göre şekillenmiştir<sup>1529</sup>. Şantiyelerde taşıma mesafesinin azaltılması için girişimcilerin çimento, patlayıcı temin ettiği grup depoları hattı mümkün olabildiğince yakından takip edebilecek şekilde yerleştirilmiştir. Bu hatta şu ana depolar oluşturulmuştur:

1 – Fevzipaşa ( 0.km) Çalışmaların başlangıcından Aralık 1933’e kadar.

2 – Ozan ( 142.km ) Ağustos 1929’dan Ocak 1931’e kadar.

3 – Fırat ( 283.km ) Ekim 1931’den Nisan 1934’e kadar.

4 – Yolçatı ( 346.km) Nisan 1934’ten Temmuz 1935’e kadar<sup>1530</sup>.

İnşa malzemelerinin, girişimcilerin alet ve gereçlerinin, işçilerin eşyalarının v.s kısımların biten noktalarından yeni şantiyelere taşınması meselesi çok önemliydi. Taşıma işlerinde pratik bir organizasyon düzenlenmesi ve hatasız bir şekilde faaliyet gösterilmesi sayesinde tüm çalışmalar talimatlara uygun bir şekilde zamanında bitirilebilmiştir. Hatlar yolu olmayan bölgelerden geçtiği için mevcut olan köprü ve yollardan mümkün mertebe faydalanılarak hat boyunca servis yolları yapmak gerekmiştir. İlk servis yolları %10’luk bir eğimle 2 ila 2.5 m genişliğinde pistler şeklinde yapıldı. Bu yollar yük hayvanlarıyla, at ya da sığır kağnılarıyla taşımacılığa göre tasarlanmıştı. Sadece bataklık ve yumuşak ve killi bölgelerde, yolun yağmur dönemlerinde sağlam bir şekilde kalabilmesi için şoseler ve taş döşemeli yollar kullanıldı. Servis yolları bu zamanlarda bu şekilde yapılmış olsa da otomobilin boy göstermesiyle taşımanın büyük bir kısmı bu araçlarla yapıldı. Servis yollarının yeni şartlara uygun hale getirilmesi için bunların 3 ila 3.5 m kadar genişletilmesi gerekti, bu genişlik en yoğun trafik akışına izin veriyordu. Ekonomik sebeplerle bazı bölgelerde servis yollarının genişliği kimi parkurlarda 3.5 m.’den düşüktü, buralarda her 200 – 300 metrede kaçma noktaları yapılmıştı. Ağır kamyonların kullanılmaya başlanmasından

<sup>1527</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.182.

<sup>1528</sup> H. Y. Kalgay, “Milli Demiryollarımızın İnşaat Bakımından Rakamlarla İfadesi”..., s.22.

<sup>1529</sup> İsveç – Danimarka Grubu, *Fevzipaşa – Malatya – Diyarbakir ve Irmak – Çankırı – Filyos Demiryolları İnşaatı, İsveç – Danimarka Grubu Şubat 1927 – Şubat 1931*, İstanbul, 1931. s.5.

<sup>1530</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.120.

sonra, faaliyetin maksimum olduğu senenin 9 ayında kamyonların sirkülasyonunu sağlamak için çoğu bölgede yolların taş serilmesi gerekiyordu, kış ayında ise servis yolları sadece yük hayvanları ve at arabaları için elverişliydi. 1933'e kadar servis yolları taşeronlar tarafından yapıldı, bunların en kısa sürede bitirilmesi gerektiği için Grup ve Bakanlığın kontrol mühendisleriyle alınan ortak kararlar doğrultusunda servis yollarının yapımını yerel taşeronlar arasında ihaleye açılmıştır. 18 Ağustos 1928 sözleşmesinin yapılmasından sonra, servis yollarının yapımı küçük işler içine dahil edildi. 1933'ten beri kısım girişimcileri, kontrat şartları uyarınca, servis yollarını kendi giderleriyle yapmakla görevlendirildi<sup>1531</sup>.

İlk başta servis yollarının bakımı Bakanlık hesabından girişimcilerce üstlenilmişti, ancak yenilenen sözleşmede konu ile ilgili maddeler uyarınca girişimciler bunları kendi giderleriyle yapmışlardır. Servis yollarının çeşitli giderleri vardı. Düz arazide işlenen m<sup>3</sup> başına birkaç kuruş düşerken bu tutar pistin kayalık içinde yapılması gerektiği bölgelerde, ya da destek duvarından platforma boşluk bırakılması gereken yerlerde m<sup>3</sup>'si 20 TL'ye kadar yükselebiliyordu. Ortalama olarak işlenen her metre 2 TL'ye geliyordu. Servis yollarının ilkel yöntemlerle yapılması ağır ve yoğun taşıma sebebiyle önemli ölçüde bakım yapılmasını da beraberinde getirdi<sup>1532</sup>.

Kamyon ve otomobillerin bu yollar üzerinde 40.000 – 60.000 km yaptıktan sonra kullanılamaz hale gelmesi servis yollarının durumu hakkında fikir verebilir. En çok kullanılan kamyon tipi 1.5 ton yükleme kapasitesiyle kamyonetti, büyük kamyonlar servis yolunun dayanıklılığının zayıf olması ve dar boğazlar sebebiyle zorlukla hareket edebiliyordu. Normal şartlarda, kilometre ton başı taşıma fiyatları şöyleydi (boş dönüş ödenmiyordu):

Yük hayvanları ve arabaları: 15 – 30 Kuruş

Kamyonlar için: 20 – 50 Kuruş<sup>1533</sup>

Yüksek fiyatlar yapım aşamasında ilk yıllara, düşük fiyatlar ise son yıllara karşılık gelmektedir. Çok uygun koşullarda, örneğin kamyonlar dönüşte de yük

<sup>1531</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbekir*, Göteborg, 1937, s.121 – 122.

<sup>1532</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbekir*, Göteborg, 1937, s.122.

<sup>1533</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbekir*, Göteborg, 1937, s.123.

alabildiğinde, taşıma daha ucuza geliyordu. Diğer bir yandan, örneğin kış aylarında karşılaşılan özel olarak zor taşımalar yukarıda belirtilen en yüksek rakamların iki katına mal oluyordu. Aynı durum özel düzenlemeler gerektiren ağır yapı ağaçları, büyük köprü iskeleleri, ağır iş makineleri v.s'nin taşınması için de geçerliydi. Bir örnek vermek gerekecek olursa; ilk betonarme köprüler için gerekli demir çubukların çalışma sahasına deve sırtında götürülebilmeleri için 2 m.'yi geçmeyecek şekilde bükülmeleri gerekti. Eski taşıma yöntemleriyle, özellikle develerle, kilometre – ton ücretleri oldukça düşük bir taşıma yapılabilirdi, tamamen otomobillere geçilmemesinin sebebi budur. Buna karşın otomobiller çalışma sahasına gerekli malzemeyi büyük miktarlar halinde ve daha hızlı bir şekilde ulaştırabiliyordu. Taşıma hızı özellikle en kısa sürede yerleşimler ve ilk yapımlar için gerekli malzemenin ulaşması gerektiği bir kısma başlanacağına büyük önem arz ediyordu. Büyük miktarlardaki malzemeler (çimento, ağaç, un v.s ) yola çıkarılacağına ise özellikle otomobil kullanılıyordu. Kısımlara, şantiyelere v.s yapılan denetim ziyaretlerinde mühendisler ve diğer personel otomobil ve motosiklet kullanıyordu. Genel olarak bir servis yolunda saatte 20 - 25 km yol yapılabilirdi<sup>1534</sup>.

Bu hatta 1929 yılının yazında 100 kamyon, 100 ile 150 arasında diğer motorlu araçlar, 200 ile 300 arasında merkep, at, katır, 800 ile 1000 arasında deve çalıştırılmıştır. Gündüzleri dinlenerek daha iyi iş gördüklerinden dolayı yalnız geceleri çalıştırılmış bulunan develerle yapılan nakliyatla hiçbir şaşkınlık ve karışıklık görülmemiştir. Geceleri sefer yapan yüzlerce otomobil konvoyu ve deve kervanları âdeta seferber bir ordu manzarası almışlardır<sup>1535</sup>.

<sup>1534</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.123 – 124.

<sup>1535</sup> H. Y. “Cumhuriyet Demiryollarının İnşasında Büyük Rakamlardan Bazıları”..., s.985.

| Nakil Vasıtası  | Taşınan Ağırlık<br>kg. | Günde alacağı mesafe<br>km. | Kapasite Ton Km. |
|-----------------|------------------------|-----------------------------|------------------|
| Merkep          | 100 – 150              | 25                          | 3.1              |
| Katır           | 150 – 200              | 30                          | 5.2              |
| Deve            | 200 – 250              | 30                          | 6.7              |
| At Arabası      | 350                    | 30                          | 10.5             |
| Çift Atlı Araba | 600                    | 30                          | 18.0             |
| Öküz Arabası    | 600                    | 20                          | 12.0             |
| Manda Arabası   | 800                    | 20                          | 16.0             |
| Kamyonet        | 1500                   | 200                         | 300.0            |

**Tablo 16: Fevzipaşa – Diyarbekir Hattı Servis Yollarında kullanılan çeşitli ulaşım araçlarının taşıma kapasiteleri<sup>1536</sup>**

Servis yollarının yanında demiryolu hattı boyunca bir posta hizmeti tesisi sağlanmıştır. Ayrıca telefon ve telgraf hattı inşa edilerek, hattın bütün kısımları, çeşitli servisler, hükümet yetkilileri ve şirket merkezindeki çalışanlarla hızlı bir haberleşme sağlanmıştır<sup>1537</sup>.

Hattın inşaat çalışmaları başladığı sırada Türkiye’de günlük işçi ücretleri aşağıdaki gibiydi.

| Meslekler     | Günlük yevmiye T.L. |
|---------------|---------------------|
| Kaballamacı   | 4.85                |
| Dülger        | 4.85                |
| Marangoz      | 4.85                |
| Yontucu       | 4.85                |
| Duvarcı       | 4.85                |
| Demirci       | 4.85                |
| Madenci       | 2.16                |
| Vasıfsız İşçi | 1.08                |
| Ustabaşı      | 8.10                |

**Tablo 17: 1928 başlarında Türkiye’de inşaat işçilerinin günlük yevmiyeleri<sup>1538</sup>**

<sup>1536</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbekir*, Göteborg, 1937, s.124.

<sup>1537</sup> İsveç – Danimarka Grubu, *Fevzipaşa – Malatya – Diyarbekir ve Irmak – Çankırı – Filyos Demiryolları İnşaatı, İsveç – Danimarka Grubu Şubat 1927 – Şubat 1931...*, s.5.

<sup>1538</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbekir*, Göteborg, 1937, s.74.

Para birimi Türk Lirası, 1927'den 1933'e kadar değeri Amerikan dolarına göre % 47 – %53 arasında seyretmiştir. Doların son devalüasyonundan sonra, iki para birimi arasındaki değer ilişkisi yaklaşık olarak 1 TL = 0.80 USD idi. Ücretler çoğu yabancı olan ustalar için özellikle yüksekti: bunlar İtalyan, Bulgar, Yugoslav v.s.'den oluşuyordu. Bu dönemde henüz yeterli deneyime sahip Türk usta yoktu. Kütahya-Balıkesir ve Kayseri-Sivas hatlarında, ayrıca Samsun-Sivas hattının son etabında yapılan büyük demiryolu çalışmaları sebebiyle, özellikle Ankara ve İstanbul'da bina yapımı için yürütülen büyük faaliyet göz önüne alınarak, tüm yapım aşaması boyunca ücretlerin bu seviyede devam edeceği hesap edilmiştir<sup>1539</sup>.

Çalışmalarda yer alan işçi sayısı oldukça fazlaydı. Türk işçiler çabuk öğreniyordu ve ilk yıllardan itibaren yabancıların yerini almaya başlamışlardır. İlk zamanlarda, Türk ustalar yabancı uzmanların yönetiminde kullanılırken dülger, duvarcı ve çeşitli işte Türk işçiler çabuk ustalaşmıştır. Yabancı ustaların yerini almış ve aynı zamanda yapılan işin kalitesinde de bir düşüş yaşanmamıştır. Yabancılar tarafından bu konuda, Güney hattında Dicle vadisinde Türk ustalar tarafından yapılmış kusursuz taş duvar köprüleri örnek olarak gösterilmiştir. Bununla birlikte, bu işçilerin maaşları kendi ülkelerinde çalıştıkları için, yabancı işçilere göre çok daha düşüktü<sup>1540</sup>.

| Meslekler   | Günlük yevmiler (kuruş) |          |          |
|-------------|-------------------------|----------|----------|
|             | Minumum                 | Maksimum | Ortalama |
| Kaballamacı | 400                     | 500      | 489      |
| Dülger      | 250                     | 500      | 374      |
| Marangoz    | 250                     | 500      | 374      |
| Yontucu     | 300                     | 400      | 379      |
| Duvarcı     | 300                     | 450      | 382      |
| Demirci     | 250                     | 400      | 325      |
| Madenci     | 140                     | 250      | 195      |
| İşçi        | 81                      | 110      | 100      |

**Tablo 18: Fevzipaşa – Diyarbekir Hattı'nda çalışan bazı inşaat işçilerinin ortalama günlük yevmiyeleri<sup>1541</sup>**

<sup>1539</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbekir*, Göteborg, 1937, s.74.

<sup>1540</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbekir*, Göteborg, 1937, s.79.

<sup>1541</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbekir*, Göteborg, 1937, s.78

Bu hatta işçi ve amele sayısı ayda ortalama olarak 5000 ile 18400 arasında değişim göstermiştir<sup>1542</sup>. Girişimci, her işçiye kendisi ya da temsilcisi tarafından imzalanmış, bir karne vermek zorundaydı, bu karnede işçinin ismi, maaşı ve işçilik görevine başlama tarihi ve ayrıca daha önce kendisine ödenmiş yevmiyeler belirtiliyordu. Bu karnelerden yola çıkarak, işçilere alacakları ayda bir ya da iki seferde ödenirdi. Eğer işçiler işi bırakmak isterlerse, hesapları onlar sahadayken kesilmek zorundaydı. Bakanlık, işçilerin ödenmemiş maaşlarını girişimcinin hesabından ödeme hakkına da sahipti. Girişimci, kendi giderlerinden işçilerin beslenmesini sağlamakta zorunluydu, bu zorunluluk bir tekel halini almamalıydı ve işçilerin beğendikleri yerde beslenme tercihlerine engel olmamalıydı<sup>1543</sup>.

İşçilerin kuyulardan ya da keşfedilen arazilerden su içmesine meydan verilmemesine dikkat edilmiştir. Girişimci şantiyelere ihtiyacı karşılayacak şekilde içmeye elverişli temiz suyun gelmesini sağlamakla yükümlüydü. Bunların dışında, işçilere, fiyatı şantiyeye en yakın şehirdekini geçmemek şartıyla iyi pişmiş ve sabit gramajlı ekmek sağlamak zorundaydı<sup>1544</sup>. En yoğun çalışma şartlarında 18.400 işçinin iâşesi için, işçi başına 1,5 okka hesabıyla 50 kıyyelik çuvallardan 430 çuval una ihtiyaç hasıl olmuştur<sup>1545</sup>.

Nohab Grubu tarafından hatlarda çalışanlara hizmet vermek üzere sağlı servisi adı altında birim oluşturulmuştur. Bu servisin başında, başmühendislerle bağlı olarak İstanbul Merkez Bürosunda çalışan bir başhekim bulunmaktaydı. Çalışmalara tam anlamıyla başlanılmadan önce, hatlar üzerinde dispanser ve hastaneler açılmıştır. Bu servislerin yerleşimi, söz konusu bölgelerdeki maksimum işçi kapasitesini karşılayabilecek şekilde ve bölgenin sağlık koşulları hesaba katılarak belirlenmiştir. Büyük dispanser ve hastaneler doktorlar tarafından yönetilirken, bazı küçük dispanserler deneyimli hastabakıcılarca yönetilmiştir. Hastane bulunan bölgelerde, örneğin büyük şehirlerde, Grup hastane inşâ etmedi ama hasta ve yaralıları bu bölge

<sup>1542</sup> H. Y., “İnşası Cumhuriyet Devrine Nasip Olan Demiryol Şebekemizden: Fevzipaşa – Diyarbakir ve Irmak – Filyos Hatları”, *Demiryollar Mecmuası (Cumhuriyetin 10 Yılı 29.X.1933 – Özel Sayı)*, C.9, S.104 – 105, I. Teşrin – II. Teşrin 1933, s.494.

<sup>1543</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.100 – 101.

<sup>1544</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.101.

<sup>1545</sup> *İsveç – Danimarka Grubu, Fevzipaşa – Malatya – Diyarbakir ve Irmak – Çankırı – Filyos Demiryolları İnşaatı, İsveç – Danimarka Grubu Şubat 1927 – Şubat 1931...*, s.8.

hastanelerine sevk etmiştir. Grubun bazı hastaneleri diğerlerine göre çok daha donanımlıydı; buralarda modern X ışını cihazları, özel cerrahlar hizmet veriyordu<sup>1546</sup>.

Dispanserler, hatlar boyunca birbirinden ortalama olarak 15 ila 30 kilometre mesafede buluyordu. Dispanserler ortalama olarak 15 ila 20 yataklı olarak kurulmuştur. Ayrıca dispanserlerin arasında da ilk müdahaleyi yapacak olan sağlık istasyonları (kolları) oluşturulmuştur<sup>1547</sup>. Dispanser ve hastanelerin yanında, hasta ve yaralılara mümkün olabilecek en kısa zamanda müdahale edilebilmesi için bir ambulans servisi de kurulmuştu. Doktorlar, dispanser ve hastanelerdeki hizmetleri dışında bulundukları şubelerde günlük olarak genel sağlık durumunu denetlemek ve işçileri muayene etmek için teftiş gezileri yapıyordu. Fevzipaşa – Diyarbekir hattında 22 dispanser açılmıştır. Ayrıca hatta en geniş ve çalışmaların en zor yürüdüğü sahalarda, yaralıların vakit kaybedilmeden muayene edilebilmesi için sağlık istasyonları (kolları) önemli bir görev görmüştür.<sup>1548</sup>

Bu sağlık teşkilatı ile bulaşıcı hastalıklara karşı ciddi mücadele yapılmıştır. 1928 yılında tifo vakaları ortaya çıkmıştır. 1929 yılında hatlarda çalışanlar arasında bu hastalık görülmüş fakat sağlık servisinin çalışmalarıyla salgının önüne geçilmiştir<sup>1549</sup>.

Bunun yanında hatlarda çalışanların karşılaştıkları en önemli tehlikenin sıtma olduğunu yapılan istatistiklerden ortaya çıkmıştır. Bununla savaşmak için, sadece hasta işçiler için değil, ayrıca koruma adıyla bir kinin tedavisi sistemi oluşturulmuştur. Bunun dışında, bir salgının ilk belirtilerine karşı bilimsel bir şekilde mücadele yapılmıştır. Sağlık servisinin etkili bir biçimde organize edilmesi sayesinde, çalışmalar esnasında büyük salgınlar yaşanmamıştır. Ancak hastalık 1927 ve 1931 yılları arasında belli dönemlerde, Irmak – Filyos hattında çalışan işçilerde dahil olmak üzere 19.000 işçiye etkisi altına almıştır<sup>1550</sup>. Bunun yanı sıra devletinde salgın hastalıklar ve hatlarda çalışan işçilerin sıhhatleri konusuna hassasiyetle yaklaştığını görmekteyiz. Bu anlamda hükümetin Fevzipaşa – Diyarbekir Hattı'nda sağlıksız çalışma şartları olduğuna dair

<sup>1546</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbekir*, Göteborg, 1937, s.33.

<sup>1547</sup> *İsveç – Danimarka Grubu, Fevzipaşa – Malatya – Diyarbekir ve Irmak – Çankırı – Filyos Demiryolları İnşaatı, İsveç – Danimarka Grubu Şubat 1927 – Şubat 1931...*, s.6.

<sup>1548</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbekir*, Göteborg, 1937, s.34.

<sup>1549</sup> *İsveç – Danimarka Grubu, Fevzipaşa – Malatya – Diyarbekir ve Irmak – Çankırı – Filyos Demiryolları İnşaatı, İsveç – Danimarka Grubu Şubat 1927 – Şubat 1931...*, s.6.

<sup>1550</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbekir*, Göteborg, 1937, s.34.

gelen bir mektup ve hattın 18. Kısımında çalışan bir grup işçinin memleketlerine dönerken üçünün sıtmadan ölmesi diğerlerinde ise sıtma hastalığına yakalanması dolayısıyla yapmış olduğu tahkikat buna bir örnektir<sup>1551</sup>. Hatta oluşturulan sağlık servislerinin durumu hakkında 14 Mayıs 1932 tarihinde Sıhhat ve İçtimai Muavenet Müfettişi Dr. Sait Bey tarafından hazırlanan rapor bize şu bilgileri vermektedir:

*“Elâziz’den Baskil kazasına azimet ve bu kazadan tekrar Elâziz’e avdet ederken güzergâhta Fevzipaşa – Diyarbekir hattının 19 uncu, 18 inci, 17 inci kısımlarında çalışan amelenin ahvali sıhhiyelerini ve bu kısımlarda mevcut dispanserlerin vaziyetini hulâsaten tetkik ve teftiş eyledim.*

*19 uncu kısmın merkezi, hattın Fevzipaşa itibaren 322 inci kilometresinde bulunan Şefkat İstasyonudur., 900 amelesi vardır. Bu kısmın tabibi; askerlikten müteakait Vasıf beydir. Beş seneden beri bu işte çalışmaktadır. Tabibin refakatinde bir sıhhat memuru ile bir hademe vardır. Tabib emrinde bir nakliye otomobili vardır ve kısmen 15 kilometre uzunluğundaki sahası her gün teftiş edilmektedir. Şefkat istasyonunun, Dr. Vasıf Bey idaresinde 10 yataklı bir dispanseri vardır. Müteahhit tarafından yeniden inşa edilmiş olan bu dispanser binası dört odadan ibarettir. Bu odaların birisi hasta koğuşudur. Müsait fasılalarla 10 karyola yerleştirilmiştir. Yataklar temizcedir. Teftiş esnasında birisi dizanteriden dördü gripten olmak üzere beş hastanın tedavi altında olduğu görülmüştür. Odaların biri eczane olarak itihaz edilmiştir. Eczalar camlı dolaplarda muhafaza olunmaktadır. Tabibin nezareti altında sıhhat memuru tarafından idare olunan bu ecza dolabında lüzumu kadar ilaç bulundurulmaktadır. Dispanser odalarının biri tabibin ikametine diğeri sıhhat memuru ile şoför ve hademenin ikametlerine tahsis edilmiştir. Şefkat istasyonu Dispanseri 19/7 tarihinde açılmıştır ve 7/4/1932 tarihindeki protokol numarasının 207 olduğu defterin tetkikinden anlaşılmıştır. Dispanserde çamaşır takımı yoktur, hastalar kendi elbiselerile yatmaktadır. Dispansere ait yatak ve yorgan yüzleriyle diğer malzeme ücret mukabilinde köylü kadınlara yıkattırılmaktadır. Hastaların iâşesinin hastaneler talimatnamesindeki cetvellere göre yapıldığı ve yemeklerin hususî aşçı tarafından ihzar olunduğu anlaşılmıştır. Dispanser heyeti umumiyesi itibarile temizcedir ve hasta bakımında meşhut bir alâka ve intizam vardır.*

<sup>1551</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 177. 221. 8.



18 inci kısmın merkezi, Fevzipaşadan itibaren hattın 313 üncü kilometresinde bulunan Şahaplı istasyonudur ve bu kısım 16 kilometre imtidadındadır, 950 amele çalıştırılmaktadır. Kısım tabibi Dr. Nurettin beydir, refakatında bir sıhhiye memuru bir hademe ve bir şoför vardır. Bundan başka kısmın uzunluğu ve bilhassa fazla tünellerin mevcudiyeti nazara dikkate alınarak Pınarlı mevkiinde 10 yataklı bir istasyon daha tesis edilmiştir. Bu istasyonun bir sıhhat memuru vardır ve 18 inci kısım tabibinin nazareti altındadır. Teftiş esnasında tabip ile sıhhat memurları muntıkalarını teftiş için merkezden ayrılmış olduklarından kendileriyle ayrıca görüşülememiş ve yalnız gerek Dispanserin ve gerek sıhhiye istasyonunun hasta koğuşları gezilmiştir. Bu koğuşlarda temizlik ve intizam görülememiştir.

17 inci kısma ait Herdi sıhhiye istasyonu bir sıhhat memurunun nezareti altındadır. İstasyon halen faal değildir, hasta karyolaları sıhhat memuru ve ailesi tarafından işgal edilmiştir. İstasyonda temizlik ve intizam görülememiş ve sıhhat memuru buldurulamadığından başkaca izahat alınamamıştır.

Hulâsaten tetkik edilen kısımlara ait inşaatta istihdam edilen amele umumiyet itibarile iki kısımdan ibarettir, Birinci kısım daimi ve usta amelelerdir, kısımların ustaları v.s sanayi erbabı ile beraber müteahhit tarafından inşa ettirilmiş olan barakalarda ikamet eylemektedirler. Muvakkat ve acemi denilen ikinci kısım amele ise güzergâha yakın köyler halkındandır, ya kendi evlerinde ikamet ederler ve yahut civar köylüler tarafından güzergâhta inşa ettirilmiş olan hanlarda yatarlar. Amelenin gıda ihtiyaçları kısım merkezlerinde mevcut olan bakkallardan veyahut muhtelif mevkilerde köylüler tarafından açılmış olan dükkanlardan tedarik edilmektedir. Bütün bu bakkal dükkanları kısım tabiplerinin nazaret ve murakabesi altında olmasına rağmen matlup olup şeraiti sıhhiyeyi haiz değildir. Kısım tabipleri her nev'i hususatta doğrudan doğruya hat baştababetine merbutturlar, mamafi muntıkalarında görülen sarî ve salgın hastalıkların ihbarı ve ağır yaralıların tedavisi için Elâziz vilayeti sıhhat müdürlüğü ile de muharebe eylemektedirler.

Hulasa: 50 kilometreye varan bir saha dahilinde çalıştırılan ve bütün erbabı sanayi ve idare memurları da dahil olduğu halde, miktarı 2500 ü geçen işçilerin ahvali sıhhiyeleriyle, iştigal eden teşkilâtın her tarafta yeknasak bir faaliyet göstermesi lazımdır

ve Vilayet Sıhhat Müdürlüğünün de sık sık teftişe çıkarak bu teşekkülleri ve amele ahvalı sıhhiyesini yakından kontrol etmesi icap eder.”<sup>1552</sup>

Hem devletin sıkı kontrolleri hem de girişimci grubun çalışmalarıyla dönemin şartları itibariyle hattın inşaat çalışmaları sırasında sağlık sorunları büyük bir sorun haline gelmemiştir.

| No | Hastalıklar ve Ölüm  | Şantiyelerde Muayene sayısı | Dispanser ve hastanelerdeki Hasta sayısı |         |
|----|----------------------|-----------------------------|------------------------------------------|---------|
|    |                      |                             | Dispanser                                | Hastane |
| 1  | Solunum Yolları      | 8.266                       | 978                                      | 64      |
| 2  | İdrar Yolları        | 149                         | 36                                       | 13      |
| 3  | Sindirim Yolları     | 11.786                      | 951                                      | 79      |
| 4  | Sinir sistemi        | 104                         | 8                                        | 2       |
| 5  | Dış Sebepler         | 2.091                       | 361                                      | 47      |
| 6  | Göz                  | 4.788                       | 177                                      | 26      |
| 7  | Kulak, Burun, Boğaz  | 1.652                       | 59                                       | 7       |
| 8  | Cildiye              | 1.265                       | 45                                       | 7       |
| 9  | Bel Soğukluğu        | 100                         | 15                                       | 2       |
| 10 | Frengi               | 59                          | 13                                       | 2       |
| 11 | Romatizma            | 920                         | 124                                      | 7       |
| 12 | Skorbüt              | 95                          | 2                                        | 0       |
| 13 | Sıtma                | 23.536                      | 4.924                                    | 293     |
| 14 | Bulaşıcı hastalıklar | 839                         | 532                                      | 60      |
| 15 | Yara ve Ezikler      | 16.712                      | 1.715                                    | 153     |
| 16 | Kırık Çıkık          | 12                          | 174                                      | 73      |
| 17 | Diğer hastalıklar    | 5.289                       | 353                                      | 68      |
| 18 | Ölüm                 | 47                          | 211                                      | 31      |
|    | Toplam               | 77.710                      | 10.678                                   | 934     |

**Tablo 19: 1 Ocak 1928 – 31 Aralık 1935 Yılları arasında Fevzipaşa – Diyarbekir hattı İnşaatında hastalık ve Ölümler**<sup>1553</sup>

Araç gerecin, makinelerin, patlayıcıların kullanılmasından kaynaklanabilecek kazaların önüne geçebilmek için girişimci önleyici her türlü tedbiri almakla sorumluydu. Bu tedbirlerin nasıl uygulanacağını işçilere gösterilmiştir. Fakat böyle

<sup>1552</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 177. 221. 8.

<sup>1553</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbekir*, Göteborg, 1937, s.187.

büyük bir inşaat işinde birçok kazalar meydana gelmiştir<sup>1554</sup>. Hatta senede çalışan ortalama işçi sayısı 3900'dur. Senede ortalama olarak 10'ü ölümlü sonuçlanan 62 kaza meydana gelmiştir. İstatistiği bilgilere baktığımızda Irmak – Filyos hattıyla birlikte inşa edilen bu iki hatta 20.7 milyon iş gününde 130'ü ölümlü sonuçlanan 858 kaza meydana gelmiştir<sup>1555</sup>.

| Yıl  | Günlük ortalama<br>İşçi Sayısı | Kazalar              |        |                   |        |        |      |
|------|--------------------------------|----------------------|--------|-------------------|--------|--------|------|
|      |                                | Ölümlü Sonuçlanmayan |        | Ölümlü Sonuçlanan |        | Toplam |      |
|      |                                | Sayı                 | Oran % | Sayı              | Oran % | Sayı   | Oran |
| 1928 | 3641                           | 14                   | 0,38   | 8                 | 0,22   | 22     | 0,60 |
| 1929 | 7768                           | 90                   | 1,16   | 20                | 0,26   | 110    | 1,42 |
| 1930 | 5020                           | 65                   | 1,29   | 7                 | 0,14   | 72     | 1,43 |
| 1931 | 2225                           | 17                   | 0,76   | 1                 | 0,05   | 18     | 0,81 |
| 1932 | 2043                           | 26                   | 1,27   | 2                 | 0,10   | 28     | 1,37 |
| 1933 | 3067                           | 68                   | 2,22   | 12                | 0,39   | 80     | 2,61 |
| 1934 | 5791                           | 94                   | 1,62   | 21                | 0,36   | 115    | 1,98 |
| 1935 | 1906                           | 41                   | 2,15   | 10                | 0,53   | 51     | 2,68 |

**Tablo 20: 1 Ocak 1928 – 31 Aralık 1935 Yılları arasında Fevzipaşa – Diyarbekir hattı İnşaatında meydana gelen kazalar.**<sup>1556</sup>

Fevzipaşa – Diyarbekir Hattı'nda birçok müteahhit ve şirketler taşeron olarak iş yapmışlardır. Bu taşeron şirketlerin büyük çoğunluğu ise Türk şirketleri olmuştur. Bir anlamda burada yapılan taşeron işler Türk müteahhitliğinin doğuşu ve gelişmesinde büyük katkıları olmuştur<sup>1557</sup>. Mühürzade Nuri (Demirağ)<sup>1558</sup> kardeşi Abdurrahman Naci<sup>1559</sup> gibi girişimci işadamları, Cumhuriyet İnşaat Türk Anonim Şirketi'ni kuran

<sup>1554</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbekir*, Göteborg, 1937, s.100.

<sup>1555</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbekir*, Göteborg, 1937, s.186.

<sup>1556</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbekir*, Göteborg, 1937, s.186.

<sup>1557</sup> Eftal Şükrü Batmaz, Kudret Emiroğlu, Süha Ünsal, *İnşaatçıların Tarihi, Türkiye'de Müteahhitlik Hizmetlerinin Gelişimi ve Türkiye Müteahhitler Birliği*, Türk Müteahhitler Birliği & Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul, 2006, s.81

<sup>1558</sup> Necdet Sakaoğlu, "Büyük Kalpli Vatandaş: Nuri Demirağ", *Popüler Tarih*, S.2, Temmuz 2000, s.69.

<sup>1559</sup> BCA Fon Kodu, 30.18.01.02. Yer Kodu, 032. 72. 6.

Emin Sazak gibi büyük toprak sahipleri<sup>1560</sup>, Elazığ eşrafından Şedelezade Kemal (Şedele)<sup>1561</sup> gibi daha birçok şahıs ve şirketler bu hatta taşeron olarak işler yapmışlardır.

| <b>Fevzipaşa – Diyarbekir Hattı’nda taşeron olarak iş yapan şirket ve müteahhitler</b> |                     |                                                                                 |             |
|----------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|---------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| <b>Kısım No</b>                                                                        | <b>Kilometreler</b> | <b>Şirket veya Müteahhitler</b>                                                 | <b>Ülke</b> |
| 1.                                                                                     | 0,0 – 10,0          | Ömer, Râif & Hulusi                                                             | Türkiye     |
| 2.                                                                                     | 10,0 – 35,0         | Ömer, Râif & Hulusi                                                             | Türkiye     |
| 3.                                                                                     | 35,0 – 60,0         | Cumhuriyet inşaat T.A.Ş                                                         | Türkiye     |
| 4.                                                                                     | 60,0 – 85,0         | Cumhuriyet inşaat T.A.Ş                                                         | Türkiye     |
| 5.                                                                                     | 85,0 – 100,0        | Mühendis Fuat Şsi                                                               | Türkiye     |
| 6.                                                                                     | 100,0 – 115,0       | Brüder Relich & Berger                                                          | Avusturya   |
| 7.                                                                                     | 115,0 – 142,0       | Lenz & Co.                                                                      | Almanya     |
| 8.                                                                                     | 142,0 – 158,0       | Brüder Relich & Berger                                                          | Avusturya   |
| 9.                                                                                     | 158,0 – 173,0       | Mebus Emin ve Mühendis Ömer Raif ve<br>Hulusi Beyler Kollektif Şirketi          | Türkiye     |
| 10.                                                                                    | 173,0 – 189,0       | Halit Tahir, Mühendis Haydar Salih ve Ahmet<br>Fahri Kollektif Şirketi          | Türkiye     |
| 11.                                                                                    | 189,0 – 207,0       | Mebus Emin ve Mühendis Ömer Raif ve<br>Hulusi Beyler Kollektif Şirketi          | Türkiye     |
| 12.                                                                                    | 207, 0 – 222,15     | Mühürzade Nuri ve Abdurrahman Naci                                              | Türkiye     |
| 13.                                                                                    | 222,15 – 238,0      | Mühürzade Nuri ve Abdurrahman Naci                                              | Türkiye     |
| 14.                                                                                    | 238,0 – 253,0       | Lenz & Co.                                                                      | Almanya     |
| 15.                                                                                    | 252,1 – 268,0       | Abdurrahman Naci                                                                | Türkiye     |
| 16.                                                                                    | 268,0 – 283,3       | Mebus Emin ve Mühendis Ömer Raif ve<br>Hulusi Beyler ve Cumhuriyet inşaat T.A.Ş | Türkiye     |
| 17.                                                                                    | 283,7 – 300,0       | Abdurrahman Naci                                                                | Türkiye     |
| 18.                                                                                    | 300,78 – 315,78     | Abdurrahman Naci                                                                | Türkiye     |

<sup>1560</sup> Emin Sazak( Yay. Haz. Himmet Kayhan), *Emin Beyin Defteri – Hatıralar*, Tolkun Yayınları, Ankara, 2007, s.257.

<sup>1561</sup> Yavuz Haykır, *Atatürk ve Elazığ*, (baskıda), s.212.

|                                                                                           |                       |                                                                             |           |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-----------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 19.                                                                                       | 315,78 – 333,78       | Mühürzade Nuri ve Mühendis Ali Naki ve Şsi                                  | Türkiye   |
| 20.                                                                                       | 333,78 – 347,0        | Mühendis Ömer Raif ve Hulusi                                                | Türkiye   |
| 22.                                                                                       | 347,0 – 368,0         | Mühürzade Nuri ve Mühendis Ali Naki                                         | Türkiye   |
| 23.                                                                                       | 368,0 – 385,0         | Mühendis Ömer Raif ve Hulusi                                                | Türkiye   |
| 24.                                                                                       | 385,0 – 407,0         | Hatsas Şirketi, Yol ve Yapı Ltd. Şirketi ve<br>Mühendis Ömer Raif ve Hulusi | Türkiye   |
| 25.                                                                                       | 407,0 – 421,6         | Hatsas Şirketi, Yol ve Yapı Ltd. Şirketi ve<br>Mühendis Ömer Raif ve Hulusi | Türkiye   |
| 26.                                                                                       | 421,6 – 435,6         | İnşaat İdarei Fenniyesi                                                     | Türkiye   |
| Hattın Pozu                                                                               | 0,0 – 143,0           | Wetek A/S                                                                   | Danimarka |
| Hattın Pozu                                                                               | 143,0 – 252,0         | Süreyya Sami, Bayram ve Kemal                                               | Türkiye   |
| Hattın Pozu                                                                               | 252,0 – 283,0         | Süreyya Sami ve Şedelezade Kemal                                            | Türkiye   |
| Hattın Pozu                                                                               | 283,0 – 346,4         | İnşaat İdarei Fenniyesi                                                     | Türkiye   |
| Hattın Pozu                                                                               | 346,4 – 435,6         | Abdurrahman Naci                                                            | Türkiye   |
| Teftiş Binaları                                                                           | 252-Malatya İstasyonu | Abdurrahman Naci                                                            | Türkiye   |
| İstasyon Binaları                                                                         | 0 – 142               | Mühendis Ali Saim                                                           | Türkiye   |
| İstasyon Binaları                                                                         | 149 – 253             | Mühendis şevket, Muratzade Mehmet ve<br>Ahmet Asım                          | Türkiye   |
| Betonarme köprü ve viyadükler girişimci sıfatıyla Nohab Grubu tarafından inşa edilmiştir. |                       |                                                                             |           |

**Tablo 21: Bakır Hattı’nda taşeron olarak iş yapan şirket ve müteahhitler<sup>1562</sup>**

504+028 km. uzunluğundaki<sup>1563</sup> Fevzipaşa – Diyarbakir Hattı’nın Fevzipaşa’dan Diyarbakir’e doğru 435 km.’lik kısmın altyapı çalışmaları 37.473.196 liraya mal olmuştur<sup>1564</sup>.

<sup>1562</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.177.

<sup>1563</sup> La Turque Kamâliste, 1936, s.5.; *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı (özel sayı) Y.5, Sayı,5, Birinciteşrin 1938, s.123.*

<sup>1564</sup> H. Y. Kalgay, “Milli Demiryollarımızın İnşaat Bakımından Rakamlarla İfadesi” ..., s.22.

| Fevzipaşa – Diyarbekir hattı (435 km.) Altyapı Çalışmaları |                              |                           |          |
|------------------------------------------------------------|------------------------------|---------------------------|----------|
| İnşaatın Cinsi                                             | Km başına Harcanan para (TL) | Harcanan toplam para (TL) | Oran (%) |
| Toprak Tesviyesi                                           | 34.426                       | 14.996.051                | % 40,0   |
| Temeller                                                   | 2.632                        | 1.146.373                 | % 3,1    |
| Beton, Kârgir, duvar                                       | 26.437                       | 11.515.846                | % 30,7   |
| Dolgu ve blokaj işleri                                     | 3.472                        | 1.512.589                 | % 4,1    |
| Tüneller                                                   | 19.060                       | 8.302.337                 | % 22,2   |
| TOPLAM                                                     | 86.027                       | 37.473.196                | % 100    |

**Tablo 22: Fevzipaşa – Diyarbekir Hattı’nın 435 km.’lik demiryolu inşaatında yapılan altyapı çalışmaları için harcanan miktar<sup>1565</sup>.**

17 Temmuz 1927 tarihinde fiilen başlayıp<sup>1566</sup> ortalama olarak yedi buçuk yıl gibi bir sürede tamamlanarak 22 Kasım 1935 tarihinde Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya tarafından açılan<sup>1567</sup> hattın tamamının maliyeti ortalama olarak 79.730.000 lira tutmuştur<sup>1568</sup>.

| Fevzipaşa – Diyarbekir Hattı İnşaatının Maliyeti (TL.) |                |
|--------------------------------------------------------|----------------|
| Altyapı (Ray altı)İşleri                               | 66.815.000     |
| Ray üstü İşleri                                        | 8.366.000      |
| İstasyon ve binalar                                    | 3.850.000      |
| Servis Yolları, telgraf hatları ve yol malzemeleri     | 699.000        |
| TOPLAM                                                 | 79.730.000 TL. |

**Tablo 23: Fevzipaşa – Diyarbekir Hattı inşaatının Maliyeti<sup>1569</sup>.**

Bakır hattı olarak da adlandırılan bu demiryolu şebekesi, uzmanlar tarafından yıllık 20000 ton civarında bir bakır cevheri çıkartılacağı tahmin edilen ve dünyanın en zengin bakır madeni olarak kabul edilen Ergani’den geçmesi ciddi olarak Türk ekonomisine büyük katkı sağlamıştır. Bunun yanında yüzyıllardır ihmal edilmiş doğu

<sup>1565</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbekir*, Göteborg, 1937, s.183.; H. Y. “Cumhuriyet Demiryollarının İnşasında Büyük Rakamlardan Bazıları”..., s.984.

<sup>1566</sup> *BCA Fon Kodu, 30. 10. 00. Yer Kodu, 151. 70. 1.*

<sup>1567</sup> *Ulus Gazetesi, 23 Son Teşrin 1935, s.1.*

<sup>1568</sup> H. Y. Kalgay, “Milli Demiryollarımızın İnşaat Bakımından Rakamlarla İfadesi”..., s.21.

<sup>1569</sup> H. Y. “Cumhuriyet Demiryollarının İnşasında Büyük Rakamlardan Bazıları”..., s.983.

vilayetlerinin kültürel ve sosyo – ekonomik gelişmesine de etkileyecekti<sup>1570</sup>. Yer altı servetlerinin değerlendirilmesi dolayısıyla endüstrinin alt yapısı olan demiryolları<sup>1571</sup> ülkenin birliğine, kültüre, milli savunmaya ekonomik gelişmeye büyük bir etken olacak Doğu Anadolu’yu İç Anadolu’ya bağlayarak bakır madenlerini toplayarak, tarımsal ürünleri ve yetiştirilen hayvanların ihraç edilmek üzere limanlara taşıyarak bu hatların geçtiği şehirlerin gelişmesinde ve refahında büyük rol oynayacaktı<sup>1572</sup>. Fevzipaşa – Diyarbakir hattı Doğu’ya doğru uzatılmakta olan demiryollarının güney kolunu oluşturmakta ve özellikle Irak ve İran Demiryollarının inşaatının başlangıcı olması bakımından da büyük bir öneme sahip olmuştur<sup>1573</sup>.

### 2.1.6. Yolçatı – Elazığ Hattı

Fevzipaşa – Diyarbakir Demiryolu Hattı inşaatı hakkındaki kanun görüşmelerinde, Naci Bey, Muhittin Bey, Mustafa Bey, Süleyman Bey ve Hüseyin Bey’den müteşekkil dönemin Elaziz Milletvekilleri bu hattın Elaziz şehrinden geçirilmesi için teklifte bulunmuşlardır<sup>1574</sup>. Fakat bu teklif meclis tarafından kabul görmemiştir<sup>1575</sup>. Bunun yanında Fevzipaşa – Diyarbakir hattı’nın Elaziz şehrinden geçirilmesinin hem ekonomik olarak büyük külfet getireceği hesaplanmıştır. Ayrıca Erkanı Harbiye Reisliği’de hattın şehirden geçirilmesine olumsuz yaklaşmıştır<sup>1576</sup>.

Elaziz şehrinden geçirerek ilerde yapılması planlanan Van şube hattının kısılması için de bir avantaj sağlanması düşünülmüştür. Ancak bunun için ciddi masraf gerektiren işlerin yapılması gerekiyordu. Bunun için iki alternatif güzergâh belirlenmiştir. Ayrıca Elaziz’den geçirilecek hat, Erganimadeni’nden Diyarbakir’e giden ana hattın önemli bir ölçüde uzamasına sebep oluyordu; ayrıca bunların en kısısı bile ciddi bir yapım gideri gerektiriyordu, çünkü bu hatları Gölcük gölünü 350 m. aşağıdaki Elazığ ovasından ayıran büyük dağ çemberinden geçirmek gerekiyordu<sup>1577</sup>.

<sup>1570</sup> *The New York Times*, 1 December 1935.

<sup>1571</sup> İhsan Özkul, “Demiryollarının Madencilik Gelişmesine Etkisi”, *Demiryol Dergisi*, S.556, Mayıs 1972, s.15.

<sup>1572</sup> O. Conker, *Les Chemins de Fer en Turquie et La Politique Ferroviaire Turque...*, s.98.

<sup>1573</sup> H. Y. “Cumhuriyet Hükümetinin Demiryol İnşa Politikası ve İlk On Yılda Ne Kadar Demiryolu Yapıldı” *Demiryollar Dergisi*, C.14, S.164 – 165, 29 İlkteşrin 1938, s.921.

<sup>1574</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, D.II., İ.75, C.23, T.B.M.M. Matbaası, 1976, s.299.

<sup>1575</sup> İ. Yıldırım, “Elazığ ve Çevresine Demiryollarının Gelişi”..., s.279.

<sup>1576</sup> H. Uran, *Hatıralarım...*, 239 – 240.

<sup>1577</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.73.

Bu dağ çemberi tünelle aşılacaktı. Elaziz'den geçirilecek hattın ortalama 20 km. kadar kısaltmasının yanında arazinin killi olması dolayısıyla açılacak tünelin tahkiminin tahmin edilenden daha fazla masraf ve teknik anlamdaki olumsuz tarafları bulunmaktaydı<sup>1578</sup>. Bu anlamda Elaziz'den hattın verilmesinin avantajları bu sakıncaları kapatmak için yeterli değildi<sup>1579</sup>.

Bu şartlar içerisinde hattın Elaziz'den geçirilmesi söz konusu olmamış fakat Elaziz Halkı bu konuda ısrarcı davranmıştır. Elaziz'e 25 km. uzaklıkta geçmesinin Elaziz Halkı tarafından büyük heyecanla karşılayan ve demiryolunun komşu şehir Malatya gibi kendi şehirlerinden de geçmesi için hükümet yetkileriyle görüşmek için Elaziz Belediyesi'ni temsilen Aralık ayının ilk haftasında Elaziz Belediye Meclisi Birinci Reisi Hacı Kadir Bey (Sunguroğlu)'in başkanlığında defterdar Nafiz, Elaziz Ticaret Odası Reisi Ahmet Şükrü (Sunguroğlu) ve Elaziz Türk Ocakları'ndan Eyyüp (Şedele) Bey'den oluşan bir heyet oluşturulmuş ve bu heyet Ankara'ya hareket etmiştir<sup>1580</sup>. 18 Aralık 1930 tarihinde yapılan görüşmeler sonucunda<sup>1581</sup> Elazizlilerin arzularının bir an önce yapılmasını isteyen İsmet Paşa, yapılması düşünülen Muş – Van ana hattının Elaziz'e kadar olan kısmının Diyarbakir'e giden hatla aynı zamanda yapılabileceği belirtilmiş ve Fevzipaşa – Diyarbakir hattına Elaziz şehrinin bir şube hattı ile bağlanmasına karar verilmiştir<sup>1582</sup>. Bu karar Elaziz halkına aynı gün telgrafla duyurulmuştur<sup>1583</sup>. Böylece Fevzipaşa – Diyarbakir ilk projeye göre yapılmasına ve Elazığ'ın buna bir şube hattıyla bağlanmasına karar verilmiştir<sup>1584</sup>.

Bu süreci ve Elaziz Halkı adına duyulan sevinci dönemin Elaziz Belediye Başkanı Hürrem Bey (Müftügil) şu sözlerle ifade etmiştir:

*“ Tamam yirmi gün evvel Elazizden bir hey'et yola çıkardık dört memleket gencinin teşkil ettiği bu hey'et bir vazife ile Ankara'ya gidiyordu. Âlayissiz ve mütevazi ayrıldılar. Vazifeleri ağır ve büyüktü. Tamam on beş gün sonra bu hey'etin ilk sesini aldık bu seste müjde terennüm ediyordu. Elâzizli gençler Ankara'da memleketin emeline*

<sup>1578</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 147. 48. 10.

<sup>1579</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.73.

<sup>1580</sup> *Elaziz Gazetesi*, 10 Birinci Kânun 1930, No.2213, s.1.

<sup>1581</sup> *Elaziz Gazetesi*, 24 Birinci Kânun 1930, No.2215, s.2.

<sup>1582</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 147. 48. 10.; Ayrıca bkz. *Elaziz Gazetesi*, 24 Birinci Kânun 1930, No.2215, s.1.

<sup>1583</sup> *Elaziz Gazetesi*, 24 Birinci Kânun 1930, No.2215, s.2.

<sup>1584</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.73.



ermişlerdi: biz “şimendifer şehrimizden geçsin” diyorduk. Ankara: “şehrinize müstakillen bir şimendifer bir şimendifer yapacağız” dedi. Büyük başvekil dört memleket gencinin dileğini dinledi ve duydu. Güzel Elâzizin dileğini muzaffer kılmak için Cumhuriyet Hükûmetinin tasavvurunda olan muazzam bir teşebbüse şimdiden başlamak kararını aldı. Elâzizin gönül dileği muzaffer oldu.

Muş – Van ana hattının Fırat’tan itibaren Elâzize kadar olan kısmının hemen inşası için hazırlık yapımları fen adamlarına emredildi. Bu müjdeyi iki gün sonra tafsilatı ile Umumi Müfettiş’in, Elâzizin sevgisini daima müşfik nazarlarından bize ifade eden bu muhterem ve necip insan, sevinçlerimizin müşterek raşesiyle dolu telgrafını bir babanın ailesi efradına yazdığı gibi samimi ve sıcak yazıyordu. Bizi tebşir etti. Filhakika medeniyetin yolu ile mübeşşer olduk. Şimdiye kadar vatanın diğer aksamı ile aramızdaki iştirak yalnız semada idi. Müşterek manzaramızı yalnız güzel Türk vatanının sakın ve berrak gecelerindeki yıldızlar teşkil ediyordu.

Şimdi bizi bir demirkol vatanın sinesine bağlayacak biz bu demir kolun maddiyatına razıyız. Biz sabırlı mesafelerin arkasında kendi mukadderatına terkedilmiş insanlar gibi, bağlardan azade, sema ve yıldızlarla alâkadar romantik hayattan razı değiliz. Beş sene evvel bir zulmet dalgası Elâzizin kapılarına kadar bir sürü taassup ve yağma haydutları sürüklemişti. Bunlar Elâzizin vicdanına, hâlâ meraretini hissettiğimiz, bir zehir kustular. Fakat memleketin Türk Birliği şuurunda hakiki gururunu duymuş olan Elâziz bu zehirin tesiri ile vurulmuş bir arslan mahabeti gösterdi alnında fecir yıldızı gibi şahamet tecelli etmişti. Çetin bir imtihan günü geçirdi. Zulmet ve ziya müsademe etti. Gençlerden ihtyarlardan şehitler verdik. Uzak yollardan Türk askeri mezahim ile bu tecavüze ugramış bu vatan parçasının imdadına koşuyordu. Elâzizin gönlü büyük gönülleri nihayet vazife emanetini onlara teslim ettiler. Onlar vazifelerini yaptılar. Beş sene sonra lokomotif bize hiç sönmeyecek olan medeniyet ziyası getiriyor. Elâzizin vatanperverliği vatanın demir ittisaliyle aşılmaz bir istihkâm metaneti alıyor. Artık Elâzizin semasında hiçbir küsuf ihtimali kalmamıştır. Nur içinde, gurur içinde büyük Cumhuriyet Türkiyesinin azâmetini hadım bir iş ve irfan şehri olmak imkânını bize verenlere bizden binlerce şükran ve hürmet...”<sup>1585</sup>

<sup>1585</sup> Hurrem Faik (Müftügil), “Bir Dilek, Bir Karar”, *Elaziz Gazetesi*, 24 Birinci Kânun 1930, No.2215, s.1.

Elâziz heyetiyle görüşen başvekil İsmet Paşa Devlet Demiryolları İnşaat Dairesi'ne giderek Fevzipaşa – Diyarbekir Hattı'nın Elâziz'e bağlanması konusunda incelemeler yapmıştır. Yetkililerle yapılan görüşmelerde de Yolçatı (Sofular) mevkiinde 22 km.'lik bir şube hattıyla bağlanması konusunda mutabık kalınmıştır<sup>1586</sup>.

Demiryolunun yapılması kararı Elaziz Halkı tarafından büyük bir coşkuyla karşılanmış ve devlet büyüklerine telgraflar çekilmiştir<sup>1587</sup>. 1931 yılının Ağustos ayının ilk haftasında şube hattının güzergâhını tesbit etmek ve arazi üzerinde incelemelerde bulunmak üzere Nâfia vekâleti İnşaat Müdürü İzzet Bey başkanlığında bir heyet Elaziz'e gelmiştir<sup>1588</sup>. İncelemeler yapan mühendislerden müteşekkil heyet, ayrıca Elaziz Belediye Salonu'nda Elaziz'de bulunan idari ve sivil kurumların temsilcileriyle toplantı yaparak bilgi alışverişinde bulunmuştur<sup>1589</sup>.

Dönemin Dahiliye Vekili Şükrü Kaya Elaziz'e yapmış olduğu inceleme gezisinde demiryolu hattı ile ilgili idari ve teknik görevlilerle görüşmeler yapmıştır. Yapılan bu görüşmelerde hattın Elâziz'den geçmesinin siyasi, idari, iktisadî ve inşaat noktasından da önemli bir menfaat ve tasarruf sağlayacağı ve Elâziz halkında bu konuda çok istekli olduğunu görmüştür. Demiryolunun Erkanı Harbiye'nin de istemiş olduğu şekilde bir şube hattıyla Elâziz şehir merkezine bağlanması görüşünün uygun olduğunu başvekaletе göndermiş olduğu aşağıda ki telgrafta görmekteyiz:

*“Hattın Elazizden geçirilmesinde iktisadî, idarî, siyasî ve hatta inşaat noktasından mühim menfaat ve tasarruf olacağını burada görüştüğüm ve temas ettiğim fen ve idare adamları ile diğer alakadar zevat müttefikan beyan ediyorlar. Halkın çok hararetli arzu ve temennileri de bu merkezdedir. Büyük Erkâniharbiyenin istediği şeklin bir şube ve iltisak hattı olarak temini mümkün olacağı mütalaa edilmektedir. Vaziyeti tetkiki samilerine arzederim. Keyfiyet Nâfia vekili beyefendiye yazılmıştır.”*<sup>1590</sup>

Elaziz şube hattının yapılma kararı ile başlanan etüt çalışmaları devam ederken Fevzipaşa – Diyarbekir Hattı'nın inşası Elaziz'e yaklaşıncı, 4 Mart 1933'de

<sup>1586</sup> Demiryollar Mecmuası, C.6, S.71, Ocak 1931, s.524.

<sup>1587</sup> Elaziz Vilayeti'ndeki kuruluşların devlet büyüklerine ve yetkililerine gönderdikleri telgraflar için bkz. Elaziz Gazetesi, 24 Birinci Kânun 1930, No.2215, s.2 – 3 – 4.; Elaziz Gazetesi, 31 Birinci Kânun 1930, No.2216, s.1.

<sup>1588</sup> Turan Gazetesi, 4 Ağustos 1931, No. 20, s.1.

<sup>1589</sup> Turan Gazetesi, 10 Ağustos 1931, No. 21, s.1.

<sup>1590</sup> BCA Fon Kodu, 30.10. 0. Yer Kodu, 12. 73. 26.

hazırlanarak<sup>1591</sup> 11 Mart 1933 tarihinde<sup>1592</sup> meclise bu konu ile ilgili bir layiha verilmiştir<sup>1593</sup>. Mecliste yapılan görüşmelerde 192 üyenin tamamının oyuyla<sup>1594</sup> 1 Nisan 1933’de kabul edilen 2135 numaralı kânun<sup>1595</sup> ile Fevzipaşa – Diyarbekir Demiryolu Hattı’nın uygun bir noktasından başlayarak Elaziz’de son bulacak bir şube hattının bir yıl içerisinde yapılması için 600 bin lira ödenek verilmiştir<sup>1596</sup>. Fevzipaşa – Diyarbekir Hattı’nın Yolçatı (Sofular) İstasyonu’ndan başlayarak Elazizde nihayet bulacak olan ortalama 22 kilometrelik bu demiryolu ile Murat Çayı vadisi gibi verimli arazilere sahip olan bölgenin ürünleri daha kolay ve ekonomik bir şekilde taşınabilecekti. Diğer taraftan esas hat olan Fevzipaşa – Diyarbekir demiryolunun Yolçatı – Ergani bölümünün inşaatı için gerekli olan malzeme Elaziz – Maden şosesi üzerinden yapılacağı için demiryolunun Elazize ulaşmasıyla inşaat malzemelerinin daha kolay bir şekilde taşınmasına imkan verecektir. Ayrıca hükümet, demiryolu ile yapılacak inşaat malzemesinin nakliyesiyle 250 lira civarında bir miktar kâra geçmiş olacaktı. Bu şekilde Elaziz şube hattının inşasına harcanacak paranın önemli bir kısmının bir buçuk yıl içerisinde amorti edilmesine imkan sağlayacaktı<sup>1597</sup>. Meclisten Elaziz Şube Hattı inşasına dair kânunun kabul edilmesi dolayısıyla Elaziz Ticaret Odası Reisi Şükrü Sunguroğlu Elaziz halkı adına ilgili makamlara şu telgrafı göndermiştir:

*“Bugün aziz elimize yeni ve ulu bir bayram yaşattınız. Bütün halk bir sene sonra kulaklarında çınlayacak inkılapçı cumhuriyetimizin medeni ve yüksek adımlarının demiryolu düdüğümlerinin millet meclisinden duyulan derin ve sağlam akislerle minnet ve şükran heyecanlarını yaşıyor. Türkün nurunu parıldayan şarka diken millet refahını her gün düşünen ulu büyüklerimize ruhumuzla milli kuvvet ve duygularımızla beraber sarsılmaz bağlarımızı sunarız efendim.”*<sup>1598</sup>

<sup>1591</sup> BCA Fon Kodu, 30.18.01. 02. Yer Kodu, 34. 13. 4.

<sup>1592</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, D.IV., İ.29, C.13, T.B.M.M. Matbaası, Ankara, 1933, s.16.

<sup>1593</sup> Elaziz Gazetesi, 22 Mart 1933, No.2329, s.1.

<sup>1594</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, D.IV., İ.35, C.14, T.B.M.M. Matbaası, Ankara, 1933, s.18.

<sup>1595</sup> T.C Nafia Vekâleti Muhasebe Müdürlüğü, *Kanunlar Mecmuası*, Neşriyat Serisi, IV., Sıra No.1, Ankara, 1934, s.404.

<sup>1596</sup> 1 Nisan 1933 Tarih ve 2135 Numaralı Elaziz Şube Hattının İnşasına Dair Kanun için bkz., *Düstur, Üçüncü Tertip*, C.14, Başvekalet Matbaası, 1933, s.457.; *Resmi Gazete*, 4 Nisan 1933, S.2370.

<sup>1597</sup> 11 Mart 1933 Tarih ve 2135 Numaralı Fevzipaşa – Ergani Hattının Elaziz’e Bağlanması Hakkındaki Kânun Layihası ve Nâfia ve Bütçe Encümenleri Mazbataları için bkz. *TBMM Zabıt Ceridesi*, D.IV., İ.35, Sıra No.97, C.14, T.B.M.M. Matbaası, Ankara, 1933, s.1.

<sup>1598</sup> *Elaziz Gazetesi*, 19 Nisan 1933, No.2332, s.1.

1933 yılının Mayıs ayının ilk günlerinde hattın keşif ve etüt işleri bitirilmiş ve projeler hazırlanmıştır<sup>1599</sup>. Nâfia Vekâleti 22 Temmuz 1933’de hattın inşaat ihalesini yapmayı kararlaştırmıştır<sup>1600</sup>. Belirtilen tarihte ihale yapılmış<sup>1601</sup> ve % 16 indirimle müteahhit Abdurrahman Naci’ye bu hattın inşası ihale edilmiştir<sup>1602</sup>. Ağustos ayında hattın inşaat çalışmaları ile şehrin Aksaray Mahallesi’nde tesbit edilen yerde istasyon binasının da inşaatına başlanmıştır<sup>1603</sup>. Ayrıca şehir ile istasyon binası arasında istasyon Caddesi adıyla büyük bir şose yol yapılmıştır<sup>1604</sup>. 1933 yılının Aralık ayının sonunda toprak tesviye işleri ve köprülerin büyük kısmı bitirilmiş ve bu çalışmalarda aynı ay içerisinde 100 kadar işçi çalışmıştır<sup>1605</sup>. 1934 yılının mayıs ayının ilk yarısında hattın toprak düzeltme işleri bitirilmiş<sup>1606</sup> ve 13 Mayıs’ta ray döşeme işlerine başlanmıştır<sup>1607</sup>. 10 Haziran’da hattın 15 km.’lik kısmın ray döşemesi<sup>1608</sup> tamamlanmış ve kalan ray döşeme işleri 29 Haziran günü bitirilerek<sup>1609</sup> 30 Haziran 1933 tarihinde ilk tren katarı Elaziz’e gelmiştir<sup>1610</sup>. Trenin geldiği duyan halk hat boyuna birikerek büyük bir tezahürat yapmış<sup>1611</sup> ve istasyon civarında davul ve zurnalar çalınmıştır<sup>1612</sup>. Hattın Elaziz’e ulaşması bayram sevinci yaşatmıştır<sup>1613</sup>. Bu münasebetle Elaziz Belediyesi bir tören hazırlamıştır<sup>1614</sup>. 1 Temmuz 1934 tarihinde yapılan bu tören<sup>1615</sup> için sabahın ilk saatlerinde halk istasyonda toplanmıştır<sup>1616</sup>. İstasyon baştan başa bayraklar ve defne yaprakları ile süslenmişti<sup>1617</sup>. Saat 17.00’de tren Elaziz belediyesi tarafından İstasyon Binası’nın önünde kurulan takın altından geçerek durmuş ve tören başlamıştır<sup>1618</sup>. Takın üzerinde trenin geldiği tarafa “**Uzun Seneler Seni Bekledik**”<sup>1619</sup> gideceği tarafa “**Kardeş**

<sup>1599</sup> *Turan Gazetesi*, 8 Mayıs 1933, No. 134, s.1.

<sup>1600</sup> *Turan Gazetesi*, 9 Temmuz 1933, No. 150, s.1.

<sup>1601</sup> *Turan Gazetesi*, 27 Temmuz 1933, No. 155, s.1.

<sup>1602</sup> *Hâkimiyeti Milliye Gazetesi*, 23 Temmuz 1933, s.1.

<sup>1603</sup> *Turan Gazetesi*, 24 Ağustos 1933, No. 163, s.1.

<sup>1604</sup> *Turan Gazetesi*, 6 İkinci Kânun 1934, No. 193, s.1.

<sup>1605</sup> *BCA Fon Kodu*, 30. 10. 00. Yer Kodu, 152. 71. 8.

<sup>1606</sup> *Turan Gazetesi*, 5 Mayıs 1934, No. 213, s.1.

<sup>1607</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 16 Mayıs 1934, s.1.

<sup>1608</sup> *Zaman Gazetesi*, 11 Haziran 1934, No.1, s.1

<sup>1609</sup> *Akşam Gazetesi*, 9 Temmuz 1934, s.1.

<sup>1610</sup> *Son Posta Gazetesi*, 1 Temmuz 1934, s.3.

<sup>1611</sup> *Milliyet Gazetesi*, 30 Haziran 1934, s.1.

<sup>1612</sup> *Hâkimiyeti Milliye Gazetesi*, 1 Temmuz 1934, s.1.

<sup>1613</sup> *Ayın Tarihi*, No.7, Temmuz 1934, s.69.

<sup>1614</sup> *Akşam Gazetesi*, 2 Temmuz 1934, s.1.

<sup>1615</sup> *Milliyet Gazetesi*, 9 Temmuz 1934, s.1.

<sup>1616</sup> Kerim Sunguroğlu, “Elazığ’a İlk Tren 67 Yıl Önce Gelmişti”, *Elazığ Kültür Tanıtma Dergisi*, Y.13, S.19, 2001, s.15.

<sup>1617</sup> *Son Posta Gazetesi*, 8 Temmuz 1934, s.3.

<sup>1618</sup> *Turan Gazetesi*, 2 Temmuz 1934, No. 226, s.1.

<sup>1619</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 8 Temmuz 1934, s.1.

**İrana Doğru**” sözleri yazılmıştı<sup>1620</sup>. Trenin durmasıyla kurbanlar kesilmiş ve şehir bandosu 10. Yıl Marşı’nı çalmıştır. Daha sonra Elaziz Belediye Reis Vekili Hacı Kadir (Sunguroğlu) kürsüye çıkmış kısa bir konuşma yaparak Elaziz halkının hislerine tercüman olmuştur. Daha sonra Maarif Müfettişi Bozkurt Bey, eski dönem ile cumhuriyet dönemi arasında kıyaslamalar yaparak demiryollarının önemine vurgu yapan bir konuşma yapmıştır. En son konuşmayı ise II. Mektep Muallimi Ziya Bey “**yaşa Türk mühendisi yaşa Türk işçisi**” cümlesiyle biten konuşmasını yapmış ve halka ayrılar ikram edilmiştir<sup>1621</sup>.

Daha sonra Elaziz Belediyesi tarafından Nâfia Vekâleti mühendisleri ve müteahhitler şerefine Halkevi Salonu’nda 100 kişilik bir yemek verilmiştir<sup>1622</sup>. Ayrıca Atatürk, Başvekil İsmet Paşa, TBMM Reisi Kazım Bey, Nâfia Vekili Ali Bey, Trakya Umumi Müfettişi İbrahim Tali Bey<sup>1623</sup> başta olmak üzere devlet büyüklerine telgraflar çekilmiştir<sup>1624</sup>. Gönderilen telgraflara Elaziz Valiliği kanalıyla<sup>1625</sup> cevaplar gelmiştir<sup>1626</sup>.

Elazığ Şube Hattı’nın, resmi açılışının Nâfia Vekili’nin Ağustos ayında çıkacağı inceleme gezisi sırasında icra edilmesi düşünülmüş<sup>1627</sup> ve hattın açılış töreni 10 Ağustos 1934’de yapılması kararlaştırılmıştır<sup>1628</sup>. Ayrıca açılış törenine Nâfia ve Maliye vekilleri başkanlık edecekti<sup>1629</sup>. Açılış törenine katılmak üzere Nâfia vekili Ali (Çetinkaya) Bey, Maliye Vekili Fuat (Ağralı) Bey<sup>1630</sup> Devlet Demiryolları Umumi Müdürü ve misafirler<sup>1631</sup> 8 Ağustos 1934 tarihinde<sup>1632</sup> akşam saat 21.00’de özel bir trenle Ankara’dan hareket etmişlerdir<sup>1633</sup>. Bunun yanında Elaziz Vilayetinde de açılış töreni hazırlıkları yapılmış<sup>1634</sup> ve tören programı kamuoyuna duyurulmuştur<sup>1635</sup>. Ayrıca

<sup>1620</sup> *Demiryollar Mecmuası, C.10, S.113, Temmuz 1934, s.327.*

<sup>1621</sup> *Turan Gazetesi, 2 Temmuz 1934, No. 226, s.1.*

<sup>1622</sup> *Hâkimiyeti Milliye Gazetesi, 3 Temmuz 1934, s.1.*

<sup>1623</sup> Elaziz Belediye Reis Vekili Kadir (Sunguroğlu) tarafından gönderilen telgraf suretleri için bkz. *Turan Gazetesi, 2 Temmuz 1934, No. 226, s.1 – 2.*

<sup>1624</sup> *Ayın Tarihi, No.8, Ağustos 1934, s.66 – 67.*

<sup>1625</sup> *BCA Fon Kodu, 490.01.0.0. Yer Kodu, 236. 935. 1.*

<sup>1626</sup> Trenin Elaziz vilayetine girişi dolayısıyla devlet büyüklerine gönderilen telgraflara gelen cevapların sureti için bkz. *Turan Gazetesi, 9 Temmuz 1934, No. 227, s.1.*

<sup>1627</sup> *Cumhuriyet Gazetesi, 15 Temmuz 1934, s.3.*

<sup>1628</sup> *Cumhuriyet Gazetesi, 7 Ağustos 1934, s.3.*

<sup>1629</sup> *Cumhuriyet Gazetesi, 10 Ağustos 1934, s.1.*

<sup>1630</sup> *Hâkimiyeti Milliye Gazetesi, 5 Ağustos 1934, s.1.*

<sup>1631</sup> *Milliyet Gazetesi, 9 Ağustos 1934, s.1.*

<sup>1632</sup> *Hâkimiyeti Milliye Gazetesi, 9 Ağustos 1934, s.1.*

<sup>1633</sup> *Cumhuriyet Gazetesi, 9 Ağustos 1934, s.1.*

<sup>1634</sup> *Turan Gazetesi, 21 Temmuz 1934, No. 229, s.1.*

<sup>1635</sup> Fırat – Elaziz Hattı Açılış Resmi, başlıklı hazırlanan töreni programı için bkz. *Turan Gazetesi, 9 Ağustos 1934, No. 232, s.2.*

şehirden ondan fazla tak kurulmuş şehrin binaları bayrak ve elektriklerle süslenmiş<sup>1636</sup> ve Elaziz’de yayın hayatını sürdüren Turan Gazetesi fevkalâde bir sayı neşretmiştir<sup>1637</sup>. Açılış töreni münasebetiyle Elaziz’e civar vilayetlerden binlerce kişi, I. Umum Müfettişi Hilmi Bey, birçok mülki ve askeri yetkili gelmiştir<sup>1638</sup>.

Açılış töreni için Ankara’dan hareket eden özel tren, 10 Ağustos sabahı Baskil’e ulaşmış buradan Elaziz’e hareket etmiştir<sup>1639</sup>. Baskil’den Elaziz’e hat boyunca halk treni selamlamıştır. Elaziz ise bütün vilayet ve civar vilayetlerden gelen halk ile dolmuştur<sup>1640</sup>. Tren saat 16.00’da istasyonun iki tarafına dizilen halkın arasında<sup>1641</sup> istasyon girişinde kurulan takın önüne varmıştır<sup>1642</sup>. Kurulan bu büyük takın bir yüzünde **“Dayan Başarısın”** diğer yüzünde ise **“Devletin Yapıcılığına İnan”** büyük yazıları bulunuyordu<sup>1643</sup>. Takın iki sütunu arasına kırmızı beyaz bir kordela gerilmişti<sup>1644</sup>. Misafirlerin trenden inmesiyle Nâfia Vekili kürsüye çıkarak açılış konuşmasını yapmıştır<sup>1645</sup>.

Nâfia Vekili, konuşmasına İsmet Paşa’nın *“yurdu demir ağlarla örmek azmimizdir”* dediğini ve *“Bu arada Sivas’a vardık. Bugün Elazizdeyiz. Yarın Diyarbakırda, öbür gün Erzurum, Antalyadayız. Belki de çok yakında kardeş ellere kadar uzanmış olacağız”* diyerek demiryolu hedeflerine adım adım ulaşıldığını belirtmiştir<sup>1646</sup>.

Türkiye’de ki demiryolu faaliyetlerinin tarihi hakkında bilgi vererek bu tarihsel süreci dört döneme ayıran Nâfia Vekili şunları ifade etmiştir:

*“1 – Yabancı sermaye ve yabancı el ile demiryolu yapmak, işletmek*

*2 – Yabancı Sermaye ve yabancı bilgi ile yapılan işlere karışmak*

*Bu iki usul imparatorluk devrinin bütün demiryolu siyasetini hulâsa eder;*

<sup>1636</sup> Milliyet Gazetesi, 11 Ağustos 1934, s.1.

<sup>1637</sup> Hâkimiyeti Milliye Gazetesi, 11 Ağustos 1934, s.1.

<sup>1638</sup> Akşam Gazetesi, 11 Ağustos 1934, s.1.; Son Posta Gazetesi, 11 Ağustos 1934, s.3.

<sup>1639</sup> Hâkimiyeti Milliye Gazetesi, 12 Ağustos 1934, s.3.

<sup>1640</sup> Cumhuriyet Gazetesi, 12 Ağustos 1934, s.1.

<sup>1641</sup> Hâkimiyeti Milliye Gazetesi, 19 Ağustos 1934, s.5.

<sup>1642</sup> Hâkimiyeti Milliye Gazetesi, 12 Ağustos 1934, s.1.

<sup>1643</sup> Turan Gazetesi, 13 Ağustos 1934, No. 233, s.1.

<sup>1644</sup> Demiryollar Mecmuası, C.10, S.115, Eylül 1934, s.406.

<sup>1645</sup> Milliyet Gazetesi, 12 Ağustos 1934, s.5.

<sup>1646</sup> Akşam Gazetesi, 12 Ağustos 1934, s.1

3 – Yabancı sermaye ve kredi esasları ile yapılan işlere Türk dimağ ve kolunun daha geniş iştirakiyle demiryolu yapmak ve işletmek. Bu hal İstiklâl muharebeleri ve müteakip senelere mahsus olup bugün dahi son asarı görülür;

4 – Nihayet Türk parası, Türk dimağı, Türk emeğiyle hem yapmak hem işletmek.

*Bu netice ise ancak Cumhuriyetin bariz feyzidir ki: İşte eser, işte zafer!*

*Bugün açtığımız Elaziz Şubesi bu zaferin ilk müjdesi olmak itibariyle Nâfia âleminde pek kıymettardır. Sivas – Erzurum Hattı ve Malatya İltisakı ile Diyarbekire varan bu hattın son kısımları ve Filyos – Ereğli hattında da bu zaferin feyizli semereleri görülmekte ve birkaç saate kadar ihalesi haberini alacağımız Afyon – Antalya kısmında da tamamıyla hâkim bulunmaktadır.”<sup>1647</sup>*

Demiryollarındaki bu önemli gelişmelerin yaşanmasında memleketin güç ve kaynakları yani fikir, madde ve emek kuvvetlerini bir araya toplayıp hedefe yönelten asıl kaynağın cumhuriyet hükümetleri olduğu vurgusunu yaparak<sup>1648</sup> Türk emek ve kabiliyetinden şu sözlerle bahsetmiştir:

*“Her büyük her cihanşümül işin temeli olan para Türk sermayesi olarak ortaya konmuş ve konacaktır. Bu işlerin düzenini kuracak olan Türk bilgisini meslekten yetişmiş ve yetişmekte olan Türk mühendisleri, fen adamları temin etti ve nihayet bu işleri Türk müteahhitlerinin, işçilerinin emek ve kuvvetleri başarmıştır. Şunu da gözden kaçırmamak lazımdır ki, bu kudret ve manzumesi ancak Cumhuriyet devrinin son beş altı senesine sıkıştırılmış hummalıve coşkun bir gayretin pek semereli, fenni bir mahsulüdür.”<sup>1649</sup>*

Ali (Çetinkaya) Bey, “Cumhuriyet devrinde devletçe inşa ettirilmiş ve edilmekte olan bugünkü demiryollarının uzunluğu 3195 kilometre, muharrik ve müteharrik edavat ile beraber sarfolunmuş ve olunacak olan meblâğ 335 milyon lira, demiryollar üzerinde aktarılan toprağın hacmi 42 buçuk milyon metre mikâp, sarfedilen çimento 50 buçuk milyon” olduğunu belirterek demiryolları hakkında rakamsal bilgiler vermiştir. Daha sonra bütün demiryolları idarelerini tek elde toplamak için alınan

<sup>1647</sup> Nafia İşleri Mecmuası (İdari Kısım), Y.1, Sayı,3, Ağustos 1934, s.14.

<sup>1648</sup> Ayın Tarihi, No.9, Eylül 1934, s.35.

<sup>1649</sup> Nafia İşleri Mecmuası (İdari Kısım), Y.1, Sayı,3, Ağustos 1934, s.15.

tedbirler ve çalışmalar hakkında bilgiler veren Nâfia vekili nakliyatı ucuzlatmak için tanzim edilen indirimli tarifelerden bahsetmiştir<sup>1650</sup>.

Nâfia Vekili'nin konuşmasından sonra Elâziz mebusu ve Maliye Vekili Fuat (Ağralı) Bey kürsüye çıkarak yapmış olduğu konuşmada<sup>1651</sup> demiryollarının siyasi, iktisadî ve sosyal alanlardaki faydalarından bahsederek bu yeni hattın Elaziz'in hayatı için yeni bir inkılâp ve gelişmenin başlangıcı olacağı vurgusunu yaparak Elaziz mebusu olarak Elazizlilerin adına hükümete şükranlarını belirtmiştir<sup>1652</sup>.

Fuat bey'den sonra Elaziz mebusu Fazıl Ahmet (Aykaç) Bey kürsüye gelerek nutkuna başlamış:

*“ – Hayatımda heyecanlı ve şerefli bir vazifeyi üzerime alarak buraya çıkmış bulunuyorum. Bu şeref demiryollarının çelik kollarını buraya kadar uzatan cumhuriyet idaresinin parlak zaferi karşısında bulunmaktan ileri geliyor.”* diyerek bu milletin maddi ve manevî varlığının başında bulunan büyük adam olarak nitelendirdiği M. Kemal Paşa'nın İstiklâl Savaşı'nı zaferle başardıktan sonra cehalet ve taassub ile memleketin ilerlemesine karşı çıkan bütün engellere karşı yeniden açılan savaşları başarıyla yürüttüğünü dile getirmiştir<sup>1653</sup>.

Bu konuşmadan sonra Fevzipaşa – Diyarbekir Hattı baş mühendisi Abbas Bey hattın tarihçesi hakkın bilgi veren konuşmasını yapmış<sup>1654</sup> müteakiben Elaziz Belediye Reisi Hurrem (Müftügil) Bey şehir halkı namına<sup>1655</sup> aşağıdaki nutku söylemiştir:

*“Elaziz şehrinin en aziz ve sevinçli günlerinden birinde, memlekete saadet, feyiz ve refah saçan cumhuriyet idaresinin büyük eserlerinden biri huzurunda, bu halk ve bu şehir namına, bu eseri verenlere teşekkür etmek için söz aldığım bu anda üstümüzde vakar ve safiyetle yükselen ve vatanın semasını gözlerimizde vatanın istikbâli kadar berrak ve namütenahi uzanan bu kolların bize bir tarih çerçevesi resmettiklerini görüyorum. Elaziz hakikaten, bugün bu anda, bu toplantı ve bu eser huzurunda bir tarih yaşıyor.*

<sup>1650</sup> Turan Gazetesi, 13 Ağustos 1934, No. 233, s.2.

<sup>1651</sup> Elaziz mebusu ve Maliye Vekili Fuat (Ağralı) Bey'in konuşması için bkz. Ayın Tarihi, No.9, Eylül 1934, s.37 – 38.

<sup>1652</sup> Akşam Gazetesi, 12 Ağustos 1934, s.2.

<sup>1653</sup> Demiryollar Mecmuası, C.10, S.115, Eylül 1934, s.409.

<sup>1654</sup> Milliyet Gazetesi, 12 Ağustos 1934, s.5.

<sup>1655</sup> Hâkimiyeti Milliye Gazetesi, 12 Ağustos 1934, s.3.



*Muhterem Beyefendiler, daha on sene evvel bir rüya kadar müphem ve tutulmaz, bir hülya kadar müsteb'at ve ihtimalsiz addedilen demiryolu bugün Elaziz'in boynunda bir maşukanın kolları gibi sarılmış bulunuyor. Uzaklarda irfandan, refahtan, medeniyetten uzakta kalmış bu şehrin, bu diyarın insanları asırlarca müstebit bir zaman ve mekânın esiri olmuşlardı. Zaman ve mekân bizim için insaflı, müsamahası olmuyan iki mutlakiyetti. Yiyeceğimizi ve giyeceğimizi bize getiren kafileler haftalarca dağları tırmanır, yaylaları geçer, medenî memleketlerde hayat usaresi olan ırmaklarını nehirlerin, iptidailikten mütevellit acz içinde boğan ve sürükleyen dalgalarıyla pençeleşirdi. Çürümüş bir imparatorluğun hudutlarını muhafazaya sevk edilen hemşehri asker aylarca ayın ıstırap ve yorgunluklarla didişerek ve bir daha bu ahiret yolu kadar uzak yollardan dönmek üzere, vazifesi başına yarım vücutla varabilirdi. Memlekete birgün bir hizmet yapabilmek emeliyle tahsil yoluna koyulan çocuklarımız aynı mahrumiyetlerini aynı eziyet ve tehlikelerin lokması olurdu. Kıştan korku, kıtlıktan korku emniyetsizlikten korku içinde senelerimiz yolsuzluklardan, yolsuzluklara devrederdi. Zaman ve mekân, tabiate ve dünyadan bize düşen şerait hissesine hükmedemeyen idarelerin hükûmeti altında bulunmak gibi en esaslı bir bedbahtlık bu memleketi baştan başa ümitsiz, mahaller ve muhataralarla dolu bir çöl diyarına benzetmişti.*

*Muhterem beyefendiler, Milli Mücadele nasıl ki, vatani ihata etmiş olan emsalsiz müşkülât ve tehlikelerin bir tasviyesi ile neticelenmişse cumhuriyet idaresini doğuran milli inkılâp da bu kadar ağrı ve korkunç bir mazinin tasviyesi işini üzerine almış oluyordu. İtiraf edelim ki birincisinin tarihte en büyük bir zafer olarak kalması müstahak ve mukadder olmakla beraber ikincisi daha mes'uliyetli, daha çetin, daha muğlak bir merhale teşkil ediyordu. Cumhuriyet idaresi büyük vatan şefinin hem kurtarıcı, hem yaratıcı idaresi altında bugün bu merhaleyi de cesaret ehliyet ve kat'iyetle geçmek kararını yer yer tatbik ediyor.*

*Muhterem beyefendiler, medeni dünyada biliyorsunuz ki, coğrafya bir uzviyet olmuştur. Bu uzviyeti temin eden birinci derecede ki âmilin de demiryolu olduğundan şüphe yoktur. Bir başa bağlanan vücut gibi demiryolu vatanın parçalarını vatanın başına ve nihayet birbirine bağlıyor. Bu yollar bize vatanın siyasi, iktisadî, içtimâî nabazânını nakledecek; kafanın idaresi altında kol bacak gibi, vatanın şarkı, vatanın garbı aynı âhenktar mesaiye iştirak eyleyecekler.*

*Muhterem beyefendiler, Elazizliler üç sene evvel hükûmet merkezine bir hey'et göndererek demiryolunun şehirlerinden geçirilmesini muhterem hükûmet reisinden rica etmişlerdi. Fevzipaşa – Diyarbekir hattının Elaziz'den geçirilmesi tasavvuru fennî ve iktisadî manialarla karşılaşınca, halk idaresine yakışan büyük bir alâka ile, muhterem başvekil hazretleri Elâziz'e bir şube hattı yapılacağı hey'etimize vait buyurmuşlardı. Bu vait bugün yerine getirilmiştir. Bu, şüphesiz Elâziz için bilhassa bir lûtuftur. Bu lûtfu tanımlayan şerefli hadise de muhterem Nâfia ve Maliye Vekilleri beyefendilerin bilhassa Elâziz için yapılan bu yolun açılma merasimine riyaseti kabul buyurarak vilayetimizi şereflelendirmeleri olmuştur. Temsil ettiğim halkın en doğru, en temiz, en yerinde nimetlerine tercüman olarak, bu kürsüden, muhterem Başvekil hazretlerine ve muhterem vekil beyefendilere arzı teşekkür ederim. Elâzizler kendileri için gösterilen bu lûtuflar ve bu alâkaların şükürgüzarlığını, maddetende ödemek kaygısıyla, demiryolundan azami istifade ederek iktisaden yükselmeğe, her metresi vatan mükellefinin fedakârlığından, vatan mühendisinin tefekküründen, vatan amelesinin alın terinden vücuda gelen bu raylar üzerinde kayacak vagonları mahsulleriyle doldurmaya çalışacaklarından emin olabilirsiniz. Zatı devletlerine kısa fasılalarla uzun muvaffakiyetlerin açılmasını temenni ederken, Büyük şef, Büyük Gazi'nin daima sıhhat ve âfiyette, daima başımızda kalması hakkındaki müşterek ve umumi dileği tekrarlarım...»<sup>1656</sup>*

Yapılan konuşmalardan<sup>1657</sup> sonra kurulan taktaki kordela Elaziz mebusu ve Maliye Vekili Fuat (Ağralı) Bey tarafından kesilmiş ve tren ağır ağır istasyon önüne gelmiştir. Böylece açılış gerçekleştirilmiştir<sup>1658</sup>. Akşam Elaziz Belediyesi tarafından akşam ziyafeti verilmiş ve fener alayı yapılmıştır. Aynı akşam devlet büyüklerine telgraflar çekilmiştir<sup>1659</sup>.

Açılıştan sonra hattın güzergâhında yapılması gereken takviye işler yapılmaya devam etmiş, şehir ile istasyon arasında açılmış olan İstasyon Caddesi'ndeki çalışmalarda sürmüş ve yol üzerindeki istimlak edilmesi gereken evlerle ilgili işlemler yapılmıştır. Ayrıca istasyon binasının eksiklikleri tamamlanmaya çalışılmıştır<sup>1660</sup>.

<sup>1656</sup> Demiryollar Mecmuası, C.10, S.115, Eylül 1934, s.409 – 410.

<sup>1657</sup> Tören sırasında yapılan konuşmalar sırasında çekilen fotoğraflar için bkz. Milliyet Gazetesi, 16 Ağustos 1934, s.1.; Hâkimiyeti Milliye Gazetesi, 17 Ağustos 1934, s.1.

<sup>1658</sup> Demiryollar Mecmuası, C.10, S.115, Eylül 1934, s.410.

<sup>1659</sup> Turan Gazetesi, 13 Ağustos 1934, No. 233, s.3.

<sup>1660</sup> Milliyet Gazetesi, 12 Ağustos 1934, s.3.

11 Ağustos 1934 tarihinden itibaren Malatya – Mersin treninin hergün Elâziz’e sefer düzenlenmesine karar verilmiş<sup>1661</sup> ve böylece iktisadî ve genel anlamda Elazığ şube hattı faaliyete geçmiştir.<sup>1662</sup> Bu kararla, tren saat 20.20’de Elâziz İstasyonu’na gelecek ve 8.10’da da gidecekti<sup>1663</sup>. Elâziz’den İstanbul’a ilk tren 15 Ağustos’ta ulaşmış ve tren yolculuğu yolun yeni olması dolayısıyla 56 saat sürmüştü fakat bunun ortalama 5 veya 6 saat daha kısalacağı belirtilmiştir<sup>1664</sup>. Bu şekilde daha önce İstanbul – Elaziz arasındaki 25 günlük yolculuk, kamyon ve otomobillerle Samsun üzerinden seyahat edebilmek şartıyla bir hafta yapılıyordu. Demiryoluyla bu durum ortalama olarak 2,5 – 3 gün gibi bir zaman dilimine inmiştir<sup>1665</sup>. 1934 yılının Kasım ayının sonlarına Elâziz seferlerinde doğru yataklı vagon işletmeye konulmuştur<sup>1666</sup>. Ayrıca bir ilk olarak, Türkiye’nin ilk demiryolu anıtı<sup>1667</sup> Elazığ İstasyonu’nun önündeki meydana dikilmiştir<sup>1668</sup>. Sütun üstünde TCDD’nin demiryol – kanat amblemi bulunmakta ve kaideye Elaziz Şube Hattı’nın açılış tarihi yazılmıştır<sup>1669</sup>.

Geleceğin önemli transit yolu olacağı düşünülen hattın, bir parçası olan 24 km.’lik Yolçatı – Elazığ şube hattının inşaat masrafı ortalama olarak 500 bin lira tutmuştur<sup>1670</sup>.

Elazığ şube hattının yapılmasıyla Elaziz’de iktisadî anlamda bir rahatlama meydana gelmiştir<sup>1671</sup>. Üretilen ürünlerin diğer bölgelere sevkiyatı başlamıştır<sup>1672</sup>. Yağı, balı, bademi, halısı, kilimi gibi birçok üründe şöhret bulan Elaziz için yeni bir ticaret sahası açılmıştır. Tren sayesinde üretilen ürünlerin İstanbul gibi uzak piyasalara sevkine imkan tanımıştır<sup>1673</sup>. Bu anlamda Elaziz’li girişimciler ciddi çalışmalar yapmışlardır. Demiryolu ile ticari merkezlere bağlanması münasebetiyle iktisadî hareketlilik önemli bir safhaya gelmiş ve IV. Umum Müfettişliği’ne bağlı üç vilayetin tarım ve hayvansal

<sup>1661</sup> *Son Posta Gazetesi*, 8 Ağustos 1934, s.3.

<sup>1662</sup> *Son Posta Gazetesi*, 10 Ağustos 1934, s.3.

<sup>1663</sup> *Turan Gazetesi*, 13 Ağustos 1934, No. 233, s.3.

<sup>1664</sup> B.T., “Birincisi Bitti, İkincisine Bakalım, Yarın Erzurumdayız. Elâzizden İlk Katar İstanbul’a Geldi”, *Son Posta Gazetesi*, 10 Ağustos 1934, s.1.

<sup>1665</sup> *Son Posta Gazetesi*, 16 Ağustos 1934, s.4.

<sup>1666</sup> Akşamcı, “Elazize Yataklı Vagon” *Akşam Gazetesi*, 26 Haziran 1972, s.3.

<sup>1667</sup> *Ulus Gazetesi*, 29 İlk Kânun 1934, s.6.

<sup>1668</sup> İhsan Özkul, “Elazığ ve Demiryolu”, *Demiryol Dergisi*, S.557, Ağustos 1972, s.16.

<sup>1669</sup> A. Lütfi Balamir, “Atatürk’ün İsteğiyle Elaziz ve Diyarbakır’ın Elazığ ve Diyarbakır Oluşu..”, *Demiryol Dergisi*, Y.56, S.670, Kasım 1981, s.13.

<sup>1670</sup> *Nafia İşleri Mecmuası (İdari Kısım)*, Y.1, Sayı.2, Temmuz 1934, s.83.

<sup>1671</sup> *Son Posta Gazetesi*, 26 Kasım 1934, s.4.

<sup>1672</sup> *Son Posta Gazetesi*, 22 Mayıs 1935, s.4.

<sup>1673</sup> *Son Posta Gazetesi*, 24 Kasım 1934, s.4.

ürünlerin Elâziz piyasasında yer alması sebebiyle bir ticaret ve zahire borsasının kurulması lüzumunu hissettirmiştir. IV. Umum Müfettişliği'nin yaptığı çalışmalar sonucunda, İktisad Vekâletinin 16 Ekim 1936 tarih ve 5583/44721 sayılı tezkeresiyle<sup>1674</sup> yaptığı teklifi İcra Vekilleri Heyeti, 20 Ekim 1936 tarihinde, Elaziz'de bir Ticaret ve Zahire Borsası kurulmasını karara bağlamıştır<sup>1675</sup>. Bu şekilde Elaziz'in demiryolu vasıtasıyla diğer merkezlere bağlanması, iktisadî anlamda yeni gelişmelere ön ayak olmuştur<sup>1676</sup>. Dönemin en isabetli bir yatırımı olarak nitelendirdiğimiz demiryolları<sup>1677</sup>, Elaziz'e kamu kuruluşlarının kurulması ve kamu yatırımlarının yapılmasında önemli bir etken olmuştur<sup>1678</sup>.

### 2.1.7. Irmak – Filyos Hattı

Hattın inşası ilk önce Batı Karadeniz Bölgesi'ndeki ormanların ve kömür ocaklarının işletilmesi gibi iktisadî bir amaçla Ankara – Ereğli arasında düşünülmüştür<sup>1679</sup>. Bunun yanında Birinci Dünya Savaşı'nda donanmanın Karadeniz'e hakim olamaması yüzünden istenildiği gibi kömür nakliyatı yapılamamış ve bu yüzden lokomotiflerin odunla çalıştırılmıştır<sup>1680</sup>. Bu ise ormanların harap olmasına sebep olmuştur<sup>1681</sup>. Milli Mücadele döneminde de devam eden bu durum bu hattın yapımında etkili olmuştur<sup>1682</sup>. Hatta Dünya Savaşı'nda ve Milli Mücadele'de yaşanan bu sıkıntılar hatıralardan çıkmamış ve dönemin kadroları tarafından “*kömür havzasını Anadolu'nun içlerine emniyetle bağlayacak bu hattın yapılması bir ideal*”<sup>1683</sup> olarak tasavvur edilmiştir.

<sup>1674</sup> BCA Fon Kodu, 30.10. 0. Yer Kodu, 167. 161. 4.

<sup>1675</sup> BCA Fon Kodu, 30.18.01. 02. Yer Kodu, 69. 83. 7.

<sup>1676</sup> Elaziz'in demiryoluna bağlanmasından önceki ve sonraki ilk beş 5 yılda, tarım, ticaret gibi alanlardaki iktisadî gelişmeler hakkında geniş bilgi için bkz. İbrahim Yılmazçelik, “Cumhuriyet Sonrası Elazığ'da Tarım – Ticâret ve Sanayi (1923 – 1938), *F. Ü. Sosyal Bilimler Dergisi*, C.3, S.1, 1989, s.235 – 262.

<sup>1677</sup> İhsan Özkul, “Elazığ – İran Demiryolunun Dünü ve Bugünü”, *Demiryol Dergisi*, S. 554, Mart 1972 s. 21.

<sup>1678</sup> H. Hilmi Karaboran, “Elazığ'da Endüstrileşme Faaliyetleri, *F. Ü. Sosyal Bilimler Dergisi*, C.3, S.2, 1989, s.150.

<sup>1679</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)*..., s.90.

<sup>1680</sup> Asım Us, “Filyos'ta Bir Bayındırlık Bayramı”, *Kurun Gazetesi*, 13 Sontesrin 1935, s.1.

<sup>1681</sup> A. Onur, *Türkiye Demiryolları Tarihi (1860 – 1953)*..., s.58.

<sup>1682</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)*..., s.90.; Milli Mücadele döneminde Karadeniz yoluyla yapılan taşımacılıkla ilgili bkz. Rahmi Doğanay, *Milli Mücadele'de Karadeniz (1919 – 1922)*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2001.

<sup>1683</sup> N. B, “Kömür Yolunun Müstakbel İnkişafı”, *Ulus Gazetesi*, 13 Sontesrin 1938, s.1.

Bu anlamda Karadere ormanlarının işletilmesi ve burada yapılacak hattın işletilmesiyle önemli bir gelir elde edileceği düşünüldüğünden Ereğli – Karadere arasında bir demiryolunun yapılması uygun görülmüştür<sup>1684</sup>. 26 Ocak 1925 tarihinde kabul edilen 548 numaralı kânun ile Ereğli – Karadere arasında 75 cm genişliğinde yapılacak demiryolu hattı için 2 milyon lira ödenek verilmiştir<sup>1685</sup>. Fakat daha sonra bu kânun yürürlükten kaldırılmıştır<sup>1686</sup>. Çünkü bu demiryolunun istenilen sonucu veremeyeceği düşüncesiyle bu hattın geniş hatta çevrilmesi ve Ankara’nın batısındaki Sincanköy’den başlayarak Ankara – Ereğli arasında bir hat yapılması 12 Aralık 1925 tarih ve 692 numaralı kânunla kararlaştırılmıştır. Yine aynı kânunla en fazla 5 yılda harcanmak üzere 40 milyon lira ödenek verilmesi de öngörülmüştür<sup>1687</sup>.

Ankara – Ereğli Demiryolu Hattı’nın inşasına karar verilmesi Zonguldak ve havalisi tarafından memnuniyetle karşılanmıştır. Zonguldak il genel meclisi aldığı kararla hattın yapımı dolayısıyla vilayet halkı adına hükümete teşekkür edilmesini kararlaştırmıştır. Dönemin Zonguldak Valisi “*kömür sanayisinin yükselmesinde büyük bir öneme sahip olacak ve bölgenin Anadolu merkeziyle irtibatını sağlayacak*” bir vasıta olarak nitelendirdiği hattın, inşasına karar verildiği için başvekil İsmet Paşa’ya teşekkür yazısını göndermiştir<sup>1688</sup>. Bunun yanında 1926 yılının ilk aylarında Nâfia Vekaleti, bu hattın inşası için Belçikalı bir şirketle görüşmeler yapmıştır<sup>1689</sup>. Fakat bir anlaşma sağlanamamıştır.

Bu süreçte hattın dar inşa edilmesiyle % 40 civarında inşaat masrafından % 30 ise hattın yapım süresinde bir düşüş meydana geleceği, bu bakımdan hattın masrafının 40 milyon yerine 25 milyona mal edilip 15 milyon lira tasarruf sağlanarak 3 yılda bitirilmesi hesaplanmıştır<sup>1690</sup>. Bunun için 12 Aralık 1925 tarih ve 692 numaralı kanunun ikinci maddesi değiştirilerek 7 Nisan 1926 tarih ve 804 numaralı kanun ile Ereğli – Ankara arasında yapılacak demiryolu hattının 1 m. genişliğinde yapılması için 25

<sup>1684</sup> TBMM Zabut Ceridesi, D.II., İ.19, C.12, T.B.M.M. Matbaası, 1975, s.269.

<sup>1685</sup> 26 Kânunisani 1341 (1925) tarih ve 548 Numaralı Ereğli – Karadere Şimendifer Hattının İnşa ve İşletilmesi Hakkında Kanun için bkz. *Düstur, Üçüncü Tertip, C.6*, Başvekâlet Matbaası, Ankara, 1934, s.85.

<sup>1686</sup> BCA Fon Kodu, 30.18.01. 01. Yer Kodu, 015. 57. 15.

<sup>1687</sup> 12 Kânunievvel 1341 (1925) tarih ve 692 Numaralı Ereğli – Karadere Şimendöfer Hattının İnşa ve İşletilmesi Hakkındaki 26 Kânunisani 1341 Tarih ve 548 Numaralı Kanunun İlgasiyle İşbu Hattın Geniş Hatta Tahvili Suretiyle Ankara – Ereğli Arasında İnşa ve İşletilmesine Dair Kanun için bkz. *Düstur, Üçüncü Tertip, C.7*, Devlet Matbaası, Ankara 1944, s.134 – 135.

<sup>1688</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 151. 69. 17.

<sup>1689</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 12. 71. 48.

<sup>1690</sup> TBMM Zabut Ceridesi, D.II., İ.84, C.24, T.B.M.M. Matbaası, 1975, s.73.

milyon lira ödenek verilmiştir<sup>1691</sup>. Bölge insanı tarafından büyük bir istekle beklenen demiryolu hattının yapımıyla ilgili bu kânundan sonra Zonguldak halkının duyduğu memnuyeti dönemin Zonguldak Valisi başvekâlete telgrafla bildirmiştir<sup>1692</sup>.

Kısa bir süre sonra bu kez, hattın güzergâhı konusunda çeşitli tartışmalar yaşanmış ve olası bir savaş durumunda bu hattın kullanışlı olmayacağı görüşü ileri sürülmüştür. Ereğli'nin deniz kenarında olması sebebiyle inşa edilecek demiryolunun ülke savunması söz konusu olduğunda güvenle kömür taşınamayacağı görüşü ortaya çıkmıştır<sup>1693</sup>. Anadolu'nun merkezi kömür havzasıyla bağlamak üzere inşa olan bu hattın, iktisaden en ehemmiyetli demir biri olacaktı. Hat Filyos'tan itibaren kuzey doğu'ya doğru uzayıp Safranbolu gelecek ve oradan güney doğu istikametinde İnebolu yakınlarına kadar bir kol salıp Söğütözü havzasını dolaşacak ve Safranbolu'dan itibaren Çerkez ve Çankırı'dan geçerek Kızıl Irmağı takiben Kaleciği ve oradan Ankara – Kayseri hattı üzerindeki Irmak istasyonuna varacak ve bu noktada Ankara – Kayseri Hattı ile irtibat ile irtibat kuracaktı. Filyos ile Ereğli arasındaki kısım en mühim kömür ocaklarından geçeceği için bu hat kömür madenlerini modern bir şekilde inşa edilecek olan Ereğli limanına getirecekti. Karadeniz'in sert kuzey rüzgârlarına maruz olan ve bilhassa kışın vapurların barınması ve vapurlara yanaşılması mümkün olmayan iskelelerden zorluklarla yapılan ve bir türlü gelişme gösteremeyen kömür ihracatının bu suretle Ereğli limanından kolaylıkla yapılması ve kömür ihracatının büyük bir hızla yükseltilmesi düşünülmüştür. Irmak hattı Ereğli kömür havzasının refahına yardım etmekten başka yani bir maden kömürü mıntkasının işletilmesine yardım edecektir ki oda Söğütözü havzasıydı. Nakliye eksikliğinden dolayı şimdiye kadar işletilmeyen fakat bol miktarda iyi cins maden kömürünü ihtiva eden bu kömür ocakları hala faaliyete getirilerek memleket bu zengin servetten istifade edecekti. Anadolu'nun kömür ihtiyacının Haydar Paşa ve Samsun Deniz yollarına oranla daha seri ve daha ucuz ve savaş sırasında daha emin bir surette temin edebilecek olan Irmak – Ereğli demir yolu, aynı zamanda Anadolu'nun ve kuzeybatı bölgesinin önemli ve zengin servetlerinden biri olan ormanların işlenmesinde de büyük bir etken olacaktır. Zaten kömür

<sup>1691</sup> 7 Nisan 1926 Tarih ve 804 Numaralı Ankara – Ereğli Demiryolunun İnşası ve İşletilmesi Hakkındaki 21 Kânunisani 1341 Tarihli Kanunun İkinci Maddesinin Tadiline Dair Kanun için bkz. *Düstur, Üçüncü Tertip*, C.7, Devlet Matbaası, Ankara 1944, s.718.

<sup>1692</sup> *BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 197. 350. 8.*

<sup>1693</sup> 13 Kânunievvel 1926 tarihli ve 1/1015 Numaralı Ankara – Ereğli Demiryolunun inşa ve İşletilmesi hakkında kanunun İkinci maddesinin Tadiline Dair kanun layihası ve Bütçe ve Muvazenei Mâliye Encümenlerin mazbataları için bkz. *TBMM Zabıt Ceridesi*, D.II., İ.17, C.28, T.B.M.M. Matbaası, 1975, s.96 – 97.

nakliyatıyla diğer demir yollarının işletmesine büyük bir hizmeti olacak bu hat, orman işletmesinin bir neticesi de ahşap travers üretiminin ana maddesinin sağlanmasıyla demir yollarının inşası içinde büyük bir yardımı olacaktır<sup>1694</sup>.

Hattın güzergâhındaki değişikliklerle Çankırı'dan geçmesi dolısıyla, iktisadî anlamda şehrin gelişmesinde büyük bir rol oynayacağını belirten Çankırı Ticaret Odası hükümet yetkililerine teşekkür telgrafı çekmiştir<sup>1695</sup>.

Bunun üzerine 25 Aralık 1926 tarih ve 943 numaralı kânun ile hattın güzergâhı değiştirilmiştir. Kanunla Ankara – Ereğli demiryolu, Ankara – Kayseri hattı üzerinde bulunan Irmak istasyonu'ndan başlayıp Safranbolu yakınlarında iki kola ayrılacak, bir kolu Söğütözü'ne ve diğer kolu Filyos civarından geçmek üzere Ereğli'ye ulaşacaktı. Yine 1 m. genişliğinde yapılacak bu hat için bu defa da 50 milyon lira ödenek verilmiştir<sup>1696</sup>.

Ereğli Limanı ve Ankara – Ereğli demiryollarının yapımı için İsveç grubuyla görüşmeler yapılmış ve hükümet tarafından ödemesi sekiz yılda yapmak üzere yalnız Ereğli Limanı ile Ereğli Demiryolunu 3,5 yılda inşası ve bunu kabul etmedikleri takdirde Ereğli hattı ve limanını 3,5 diğer 500 km.'lik hattı ise 5 yılda inşa ve 16 milyon doları sekiz ve 25 milyon doları 11 senede bitirmek suretiyle teklif edilmesi 29 Ağustos 1926 tarihinde karar verilmiştir<sup>1697</sup>.

Bu hattın yapımında içinde olduğu demiryolları inşaatı için Nydqvist & Holm A/B şirketi ve iki Danimarkalı şirket olan J. Saabye & O. Lersche Kampmann ve Kierulf & Saxild (Kampsax)'la görüşmeler yapılmıştır<sup>1698</sup>. Görüşmeler sonucunda Nâfia Vekâleti şirketlerle anlaşma yapmak için 11 Aralık 1926 tarihinde TBMM'den yetki istemiştir<sup>1699</sup>. 6 Şubat 1926 tarihinde hükümet sözleşmenin imzalanması için Nâfia Vekâleti'ne yetki vermiştir<sup>1700</sup>. Hattın inşası, Fevzipaşa – Diyarbekir hattı ile birlikte 7

<sup>1694</sup> Tevfik, “Irmak – Ereğli Hattı”, *Demiryolları Mecmuası*, C.3, S.29, 1 Temmuz 1927, s. 169.

<sup>1695</sup> *BCA Fon Kodu*, 30.10.0. Yer Kodu, 146. 46. 10.

<sup>1696</sup> 25 Kânunievvel 1926 Tarih ve 943 Numaralı Ankara – Ereğli Demiryolunun İnşa ve İşletilmesi Hakkındaki 12 Kânunievvel 1341 Tarih ve 692 Numaralı Kanunun İkinci Maddesini Muaddil 7 Nisan 1926 Tarih ve 804 Numaralı Kanunun Birinci Maddesini Muaddil Kanun için bkz. *Düstur, Üçüncü Tertip*, C.8, Devlet Matbaası, Ankara 1946, s.25.; *Resmî Gazete*, 25 Kânunievvel 1926, S.541.

<sup>1697</sup> *BCA Fon Kodu*, 30. 18. 01. 01. Yer Kodu, 020. 55. 16.

<sup>1698</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbekir*, Göteborg, 1937, s.21.

<sup>1699</sup> *BCA Fon Kodu*, 30. 18. 01. 01. Yer Kodu, 022. 74. 12. Ayrıca bkz. *The New York Times*, 14 December 1926.

<sup>1700</sup> *BCA Fon Kodu*, 30. 18. 01. 01. Yer Kodu, 022. 87. 5.

Şubat 1927 tarihinde yapılan sözleşme ile İsveç – Danimarka ortaklığıyla oluşturulan Nohab Grubuna ihale edilmiştir<sup>1701</sup>.

Sözleşmeye göre<sup>1702</sup> grup 9 Haziran 1927'den itibaren Irmak – Safranbolu – Söğütözü hattı'na başlayacak ve 4,5 yılda bitirecekti. Safranbolu – Filyos – Ereğli hattını ise 5 yılda bitirip teslim edecekti. Bu hattın toplam uzunluğu 580 kilometre olacak ve 1 m. genişliğinde inşa edilecekti. Şirket 1927 ve 1928 malî yılında 120 km. demiryolu teslim edecekti. Diğer yılların kalan inşaat miktarı ise sözleşmedeki müddetler dâhilinde olmak üzere belli bir programa göre tesbit edilecekti. Hattın tamamı ise 1 Haziran 1932 tarihinde bitirilecekti<sup>1703</sup>.

Grup 1927 yılının mart ayının son günlerinde 50 kadar mühendisle Anadolu'ya geçmişler ve her iki hattında keşif çalışmalarına başlamışlardır<sup>1704</sup>. Bu keşif çalışmaları sırasında bu hattın dar veya geniş olarak yapılması tartışması tekrar ortaya çıkmıştır. Hattın geniş hatla inşa edilmesi için 19 Haziran 1927 tarihinde kânun lahiyası hazırlanmıştır<sup>1705</sup>. Dar hatla yapılan bu hattın çok miktarda kömür taşıyacak olması ve bunun yanında kereste ve tarımsal ürünleri de taşıyacağı da hesaplanınca ihtiyaca cevap veremeyeceği ortaya çıkmıştır. Bunun yanında hazırlanan yeni güzergâhın arazisinin uygunluğu dolayısıyla inşaat masraf farkının %10 geçmeyeceği anlaşılmıştır. Bu bakımdan 5 – 6 milyonluk bir fazla masrafla hattın geniş olarak inşa edilmesi düşünülmüştür<sup>1706</sup>. 25 Haziran 1927 tarihinde kabul edilen kânun ile de<sup>1707</sup> demiryolunun geniş hat ile yapılması kararlaştırılmıştır<sup>1708</sup>. Kuzey hattının, sözleşmede öngörüldüğü gibi dar değil, normal genişlikte yapılmasına karar verilmesi bu güzergahın tamamen değişmesinde etkili oldu, bunun sonucunda, incelemelerin ve

<sup>1701</sup> BCA Fon Kodu, 30. 18. 01. 01. Yer Kodu, 028. 16. 13.

<sup>1702</sup> Ayrıca Nohab şirketi ile yapılan sözleşme ile ilgili The New York Times Gazetesi'nde çıkan haberler için bkz. *The New York Times*, 14 December 1926.; *The New York Times*, 11 February 1927.; *The New York Times*, 20 March 1927.; *The New York Times*, 1 September 1930.

<sup>1703</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.22. Nohab Grubu ile yapılan sözleşme için bkz. BCA Fon Kodu, 30. 18. 01. 01. Yer Kodu, 028. 16. 13.

<sup>1704</sup> İsveç – Danimarka Grubu, *Fevzipaşa – Malatya – Diyarbakir ve Irmak – Çankırı – Filyos Demiryolları İnşaatı*, İsveç – Danimarka Grubu Şubat 1927 – Şubat 1931..., s.4.

<sup>1705</sup> BCA Fon Kodu, 30. 18. 01. 01. Yer Kodu, 024. 37. 19.

<sup>1706</sup> 20 Haziran 1927 Tarih ve 1/1229 Numaralı Ankara – Ereğli Hattının geniş Olarak İnşası hakkındaki Kanun Layihası ve Nafia ve Bütçe Encümenlerin Mazbataları için bkz. *TBMM Zabıt Ceridesi*, D.II., İ.82, C.33, T.B.M.M. Matbaası, 1975, s. 788 – 789.

<sup>1707</sup> *Demiryolları Mecmuası*, C.3, S.29, 1 Temmuz 1927, s. 169.

<sup>1708</sup> 25 Haziran 1927 Tarih ve 1158 Numaralı Ankara – Ereğli Demiryolunun Geniş Olarak İnşası Mezuniyetine Dair Kânun için bkz. *Düstur, Üçüncü Tertip*, C.8, Devlet Matbaası, Ankara 1946, s.996.; *Resmî Gazete*, 19 Temmuz 1927, S.637.



tasarıların büyük bir bölümü artık işe yaramayacakları ve başka çalışmalarla tamamlanmaları gerektiği için tekrar yapılmıştır<sup>1709</sup>. Bunun yanında dar hattın normal hatta çevrilmesi dolayısıyla başta malî olmak üzere çeşitli noktalarda Nohab Grubuyla yapılan sözleşmenin ilgili maddelerde, 7 Şubat 1928 tarihinde yeni düzenlemeler yapılmıştır<sup>1710</sup>.

Irmak - Ereğli Demiryolu hattının inşası gündemde olduğu dönemde yazılan bir makalede bu demiryolunun geniş hatla yapılması ile ilgili şu görüşler ileri sürülmüştür:

*“Memleketimizde demir yolu inşaatına germi verildiği iki üç seneden beri bu yolların dar veya geniş hatlı yapılmaları hakkında her tarafta eden kanaat şu cümle ile ifade edilebilir:*

***“Bir kere geniş hatlı olarak yapılmasına başlanmış olan ana hatlarının geniş olarak inşasına devam etmek ve ehemmiyetleri derece-i saniyede bulunan diğer demir yollarını bil hassa arızası çok ve geniş hat yapılması müşkil olan arazide bir metrelik dar olarak inşa etmek hayırlıdır.”***

*Vasti Anadolu yaylasından gerek Karadeniz gerek Akdenize incek demir yollarının inşaatı nokta-i nazardan müşkil addedilen araziden geçmesi dolayısıyla bu gibi arazide geniş hat yerine dar hat yapılmasıyla masraf % 30 nisbette bir tasarruf te'min edileceği düşünülerek Irmak – Ereğli hattının da bir metro ardında inşası tekarur etmiş idi. Fakat hattın Ankara'dan başlayarak Ereğli istikametine doğru inşası halinde doğru olan bu mülahazat; ahiren Ereğli'den Irmağa gelmek suretiyle bulunan ikinci güzergah yüzünden kuvve-i te'yidiyesi gaip etmiştir. Fil hakika 580 – 600 kilo metre tülündaki bu hattın müşkul inşa olan kısmı, son bulunan güzergâh sayesinde 120 kilo metrelik bir tule münhasir kalmış ve diğer aksamında geniş hat inşasının ictinap etmeye degecek fazla bir masraf ihtiyarını mucip olmayacağı tahkik etmiştir. Dar yapılsa bile münakalatın kisreti dolayısıyla zaten kuvvetli olarak inşasında zaruret bulunan bu hattın geniş ve dar olarak inşası masrafları arasında bu suretle ancak % 10 kadar bir fark bulunacağı tahkik edince dar olarak inşasından sarf nazar edilmesi lüzumu tahsil etmişti. Dar hat yüzünden Irmakta büyük aktarma te'sisatı yapılması ve*

<sup>1709</sup> Nydqvist & Holm, Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir, Göteborg, 1937, s.41.

<sup>1710</sup> BCA Fon Kodu, 30. 18. 01. 01. Yer Kodu, 027. 80. 15.

*işletmede daima muzac bir aktarma ameliyesinin icrasına mecburiyet elvermesi, bilhassa geniş hat kadar kabiliyet nakliyesi olmayan dar hat trenleri yüzünden işleme masrafının artması muhakak olduğu düşünülürse % 10 inşaat masrafı farkının feda edilerek hattın geniş olarak inşası daha muvaffak olacağından kimse teredut edemez.*

*İş dar ve geniş hatların fevaidi muhsinatı mukmelen takdir eden hükümet cumhuriyetimiz yeni ve sehil bir güzergâh bulunması karşısında Irmak- Ereğli hatanın geniş olarak inşası nezari itibara almakla büyük bir isabet göstermiştir. Vasti Anadolu demiryollarıyla müessesat sanaiyesine lazım olan yevmiye 200 – 250 ton ma'den kömürü, ta Ankara ve Kayseri'ye kadar uzanan mıntıkanın inşaatına ve demiryolu fabrikalarında istimal edilecek kerestenin yevmiye 150 metre mikablık büyük bir kısmı, bu hatta civar olan mıntıkanın yevmiye 50 tonluk nakliyatı icab ettirecek zahiresi vela akkal yevmiye 10 tonu bulacak olan sair eşyayı ticariye; Irmak Ereğli hattının inşaatı hitam bulur bulmaz yevmiye iki taraftan laakal ikişer tren yapmasını icap ettirecek hele Filyos ile Ereğli arasındaki kömür nakliyatı her gün mutemadi trenlerin işlemesine sebep olacaktır. Bunlara ilaveten yapılacak bolca nakliyat ve kömürden maa'da diğer zengin madenleri demir madenlerini ihtiva ettiği kuvvetle tahmin edilen Anadolu'nun bu şimal-i garbi mıntıkasının sanayi hadidiye mıntıkası olmaya namzet bulunması Irmak-Ereğli hattı için güzel bir istikbal hazırlamaktadır.”<sup>1711</sup>*

1928 baharında daha öncede bahsettiğimiz gibi harcamaların tahmini listesini tamamladığında, bu harcamaların 1927 sözleşmesinde öngörülen 55 milyon dolarlık tutarı oldukça aştığı görülmüştü. Bu sebeple sözleşmede bulunan bazı çalışmaları iptal etme yoluna gitti. Görüşmeler sonucunda Kuzey hattının sadece Karadeniz kıyısında Irmak'tan Filyos'a yapılması kararı alındı ve Karabük'ten Seyitözüne yapılacak şube hattından ve Ereğli limanının yapımından vazgeçildi<sup>1712</sup>.

Nâfia vekâleti yetkilileri ve Nohab grubu arasında yapılan görüşmeler sonucunda bir anlaşmaya varılmıştır. 12 Ağustos 1928 tarihinde İcra Vekilleri Heyeti'nin Nâfia Vekili Behiç Bey'e imza yetkisi vermiştir<sup>1713</sup>. İki taraf arasında 18 Ağustos 1928'de<sup>1714</sup> yeni bir sözleşme imzalandı<sup>1715</sup>. Yeni sözleşmeyle grup vadeli

<sup>1711</sup> Tevfik, “Irmak – Ereğli Hattı”..., s. 169 – 170.

<sup>1712</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.21 – 22.

<sup>1713</sup> BCA Fon Kodu, 30. 18. 01. 01. Yer Kodu, 30. 50. 6.

<sup>1714</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.28.

ödeme şeklinde çalışan statüden çıkarılmıştır. Ödeme hükümet tarafından yapılarak yine hükümetin yapacağı ihalelerle hattın inşa işleri müteahhitlere yaptırılacak ve işin teknik yönü grup tarafından idare edilecekti<sup>1716</sup>. Bunun yanında çalışmaların bitiş süresi iki yıl uzatılmıştır. Birinci sözleşmenin olağan tüm koşulları, ödemeleri ve çalışmaların yapımı için verilen mühleti kapsayan özel koşullar dışında yeniden ele alındı<sup>1717</sup>. 15 Haziran 1933'te ek bir Sözleşme imzalanmış ve bu ek sözleşmeye göre, Hükümetin üç aylık ödemeleri düşürülecekti, buna sonuç olarak çalışmaların bitmesi ve teslimler için öngörülen süre 13 ay uzatılacaktı<sup>1718</sup>.

13 Haziran 1927 tarihinde<sup>1719</sup> hattın yapımı için gerekli malzemelerin deniz yoluyla getirilmesi amacıyla Filyos'da iskele ve diğer tesisatların yapımına başlanmıştır<sup>1720</sup>. Hattın inşaatına ise 1927 yılının Temmuz ayında başlanmıştır<sup>1721</sup>. Filyos kısmından 22 Ekim 1927 tarihinde Sefercioğlu Köyü önünde vurulan kazma ile inşaata başlanmıştır. Filyos tarafından başlanan hattın inşaatı 3 kısımdan oluşmaktaydı. 72 kilometrelik bu üç kısmın, birinci ve ikinci kısmı müteahhit ve mühendis Ata ve Emin Avni Beyler ve Şurakası'na üçüncü kısmı ise müteahhit ve mühendis Abdurrahman Naci bey ve Şurakası'na ihale edilmiştir<sup>1722</sup>.

1929 Şubat ayına kadar Filyos'tan itibaren birinci kısmın, 26. Km.'ye kadar olan kısmın toprak tesviyesi ve diğer inşaat işlerinin % 70'i bitirilmiştir. Filyos Tüneli'nde meydana gelen heyelan dolayısıyla inşaatı tam olarak bitirilmemişti. 26 ile 46 km.'ler arasındaki ikinci kısmın toprak tesviyesinin % 70 ile balastlama ve diğer inşaat işlerinin % 65 bitirilmişti. Bu kısımda 38,500 km.'de bulunan ve 225 metre uzunluğundaki tünelin hafriyat işlerinin % 45 bitirilmişti. 45 ile 70. km'leri kapsayan üçüncü kısım ise 9 Eylül 1928 tarihinde ihale edilmiş olduğundan 4,5 ay zarfında 49967

<sup>1715</sup> *Türkiye Cumhuriyeti Nâfia Vekâleti, Irmak – Filyos ve Fevzipaşa Hatları İnşaat Mukavelenamesi, Zemelliç Biraderler matbaası, İstanbul, 1928,s.1 – 28.*

<sup>1716</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı),Birinciteşrin 1938, s.51.*

<sup>1717</sup> Nohab Grubu ile Ağustos 1928'de yapılan yeni sözleşme ve müzakereler için bkz. *BCA Fon Kodu, 30. 18. 01. 01. Yer Kodu, 151. 70. 3.*

<sup>1718</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir, Göteborg, 1937, s.28.*

<sup>1719</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.4, S. 2, Temmuz 1937, s.64.; Tan Gazetesi, 13 İkinciteşrin 1935, s.7.;*

<sup>1720</sup> A. Lütfi Balamir “Hisarönü (Filyos) İstasyonunun İşletmeye Açılışı”, *Demiryol Dergisi, S.703, Ağustos 1984, s.14.*

<sup>1721</sup> *İsveç – Danimarka Grubu, Fevzipaşa – Malatya – Diyarbakir ve Irmak – Çankırı – Filyos Demiryolları İnşaatı, İsveç – Danimarka Grubu Şubat 1927 – Şubat 1931...,s.5.*

<sup>1722</sup> *Demiryollar Mecmuası, C.6, S.66 – 70, Birinci kanun 1930, s. 315.*

m<sup>3</sup> toprak tesviye işi yapılmış ve burada tünellerin yapıldığı arazinin kayalık olması sebebiyle ortalama olarak hafriyatın % 5 yapılmıştı<sup>1723</sup>. Filyos'tan Balıkısık istasyonu arasındaki bu kısımda yapılan çalışmalar 1930 yılının haziran ayında tamamlanmış ve 1 Temmuz 1930 tarihinde resmen işletmeye açılması kararlaştırılmıştır. Ayrıca bu kısımda Filyos, Çaycuma, Tefen, Kayadibi, Cebeciler, Balıkısık istasyonları bulunmaktaydı. Bu hatta Cuma ve Salı günleri olmak üzere haftada iki gün katarların düzenli olarak sefere konulmuştur<sup>1724</sup>.

Ankara – Ereğli Demiryolu Hattı'nın Filyos'tan itibaren 72. km.'ye kadar olan Filyos – Balıkısık kısmı<sup>1725</sup> 1 Temmuz 1930 tarihinde Salı günü yapılan özel merasimle resmi açılış yapılmıştır<sup>1726</sup>. Açılışa Ankara'dan kimsenin katılmamış ve merasimde Devlet Demiryolları İdaresini İnşaat Üçüncü Şube Mühendisi Tevfik Bey temsil etmiştir. Program dahilinde sabah saat 07.00'de Zonguldak Türk Ocağı'nda toplanan davetliler Ereğli kömür Şirketi'nin asma romorkörü ile Filyos'a hareket etmişler ve saat 09.00'da Filyos'a varılmıştır. İstasyonda hazırlanmış olan takın önünde toplanmışlardır. Yapılan konuşmalardan sonra Zonguldak Valisi Akif Bey tarafından kurdela kesilerek açılış yapılmıştır. Kurbanların kesildiği bu merasimden sonra katarlara binen davetliler Çaycuma'ya doğru hareket etmiştir. 30 dakika'da Çaycuma'ya varılmış daha sonra ise yola devam edilerek saat 13.00'de Balıkısık İstasyonu'na varılmıştır. Burada verilen 80 kişilik yemekten sonra konuşmalar yapılmış ve tören sona ermiştir<sup>1727</sup>.

<sup>1723</sup> Mecmua, “Ankara – Ereyli Hattı”, *Demiryollar Mecmuası*, C.5, S.48, Şubat 1929, s. 97.

<sup>1724</sup> *BCA Fon Kodu*, 30.10.0. Yer Kodu, 152. 76. 5.

<sup>1725</sup> M. Ferit, “İktisadî Buhran – Dünya Demiryolları ve İktisadî Buhran – Buhran ve Bizim Demiryollarımız”..., s. 27.

<sup>1726</sup> *BCA Fon Kodu*, 30.10.0. Yer Kodu, 152. 76. 4.

<sup>1727</sup> *Demiryollar Mecmuası*, C.6, S.66 – 70, Birinci kanun 1930, s. 313 – 315.

| Filyos – Balıkısık Hattı'nın Brüt Masrafı (72 km.) |              |                  |                |
|----------------------------------------------------|--------------|------------------|----------------|
| Filyos – Balıkısık hattı                           | Masraf (TL)  | Uzunluk (Km.)    | Tenzilat oranı |
| Birinci Kısım                                      | 682.395,40   | 28               | % 27           |
| İkinci Kısım                                       | 1.097.524,03 | 20               | % 18,6         |
| Üçüncü Kısım                                       | 1.607.539,84 | 24               | % 16,1         |
| Hizmet (Servis) Yolu                               | 211.974,07   | 106 (karayolu)   |                |
| Toplam                                             | 3.599.433,34 | 72 +106 Karayolu |                |

**Tablo 24: Filyos – Balıkısık Hattı'nın Brüt Masrafı.**<sup>1728</sup>

Yukarıda verilen rakamlar brüt olarak harcanan paranın toplamını vermekte olup yapılan tenzilatlarla toplam harcanan masraf ortalama olarak ortaya çıkmaktadır.

1933 yılının Nisan ayında Balıkısık – Karabük arasındaki demiryolu tamamlanmış ve 23 Nisan 1933 tarihinde açılış töreni yapılması kararlaştırılmıştı. Fakat Balıkısık ile Bolkuş arasında 77 – 78 kilometrede yağan yağmurlar dolayısıyla büyük bir heyelan meydana gelmiş ve 350 metrelik bir demiryolunun tamamen kapanması nedeniyle açılış yapılamamıştır<sup>1729</sup>. Karabük Safranbolu'nun yanibaşında yer almakta ve Safranbolu kasabasını demiryolu hattına bağlamaktadır. Bu amaçla Karabük – Safranbolu arasında on iki kilometrelik bir şose yolda yapılmıştır<sup>1730</sup>. 13 Mayıs 1933 tarihinde ise demiryolu hattı Eskipazar nahiyesine ulaşmıştır. Trenin saat 14.00 istasyona girmesiyle kurbanlar kesilmiş ve şenlik yapılmıştır. Bu münasebetle pehlivanlar arasında güreş müsabakaları yapılmıştır<sup>1731</sup>.

İrmak tarafındaki inşaat ise 1929 yılının Şubat ayına kadar, birinci şubeye bağlı olarak dört kısımda çalışmalar yapılmıştır. 0,700 ile 12,600. km.'leri kapsayan birinci kısımda ufak tefek eksiklikler dışında bütün toprak tesviyesi ve inşaatın diğer işleri tamamlanmıştır. 12,600 ile 25. km.'ler arasındaki ikinci kısımda toprak tesviyesi ve diğer inşaat işleri tamamlanmış ve Wetek Şirketi tarafından yapılan poz işleri

<sup>1728</sup> *Demiryollar Mecmuası, C.6, S.66 – 70, Birinci kanun 1930, s. 315.*

<sup>1729</sup> *Son Posta Gazetesi, 3 Mayıs 1933, s.6.*

<sup>1730</sup> *Mecmua Hususi Muhabiri, "Demiryoluna Bağlanan Yeni Bir Kasabamız Safranbolu", Demiryollar Mecmuası, C.10, S.111 – 112, Mayıs – Haziran 1934, s. 231 – 232.*

<sup>1731</sup> *Son Posta Gazetesi, 14 Mayıs 1933, s.4.*

bitirilmiştir. Şubat 1929'da Kalecik İstasyonu'na kadar işletmeye hazır hale gelmiştir<sup>1732</sup>.

25 ile 45. km.'ler arasındaki üçüncü kısım 12 Mart 1928 tarihinde ihalesi yapılmış ve toprak tesviyesinin % 80'ni ve diğer inşaat işlerinin % 20'si 1929 yılının ilk ayında tamamlanmıştır. Ayrıca bu kısımda 33. km.'de 447 metrelik bir tünel mevcut olup hafriyatının % 20'si tamamlanmış kârgir aksamının da Filyos tarafından 133 metre ve Irmak tarafından ise 91 metresi yapılmıştır. 45 ile 70 km.'ler arasında ki dördüncü kısım ise, 18 Ekim 1928 tarihinde müteahhide ihale edilmiş olduğundan bu 2,5 ay zarfında 38.341 m<sup>3</sup> toprak tesviyesi yapılmış ve kış şartlarının el verdiği imkanlarla diğer inşaat işleri yapılmaktaydı. Bunun yanında ikinci şubeye dahil olan beşinci ve altıncı kısımların ihalesi Ocak 1929'da yapılmış olup hazırlıklar yapılmaktaydı. Ayrıca bu süre içerisinde Irmak İstasyonu hemen hemen bitirilmiştir. Bundan başka 22,750 km.'de Korumal Çayı üzerinde Nohab Grubu tarafından 15 metrelik betonarme köprünün inşaatı bitirilmiş ve 41. km.'de Ali Bey Köprüsü'nün de inşaatına başlanmıştı<sup>1733</sup>.

Yapılan inşaat çalışmaları sonucunda 6 Şubat 1931 tarihinde ilk tren Çankırı'ya ulaşmıştır. İlk trenin Çankırı'ya ulaşması dolayısıyla konuşmalar yapılmış ve Çankırı halkı coşkun tezahüratlarla ile karşılamıştır<sup>1734</sup>. Hakkı Duran Çankırı gazetelerinden derlenerek hazırladığı makalesinde, 6 Şubat 1931'de Çankırı'ya trenin gelişini şu şekilde anlatmaktadır:

*“Bir haftadan beri sabırsızlıkla beklenen şimendifer, 6 Şubat 1931 Cuma günü saat 14'de on bini aşkın halkın yürekten kopan büyük tezahüratı arasında şehrimize girdi. Havalanın yağmurlu gitmesine rağmen şehre dört kilometre mesafedeki Balıca mevkiinden itibaren her gün yüzlerce halkın akın akın ziyaretleri arasında şehrin girişine yaklaşmış idi. Dört gündür ahalinin gündemini tren oluşturmaktadır. Halkın sevincine mevcut kurumlar da katılmakta yarışmaktadır. Belediye Meclisi toplanmış, davul-zurnalar getirtilmiş, süslü kurbanlıklar ve şimendifer çalışanlarına verilmek üzere bahşişler hazırlanmıştır. Bütün resmi ve özel kurumlar, dükkanlar kahvehaneler Perşembe sabahından itibaren bayraklarla süslenmiştir. Halk, Cuma günü erken saatlerden başlayarak akın akın istasyon civarına toplanmaya başlamıştır. Burada*

<sup>1732</sup> Mecmua, “Ankara – Ereyli Hattı”..., s. 93

<sup>1733</sup> Mecmua, “Ankara – Ereyli Hattı”..., s. 96.

<sup>1734</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 152. 76. 10.

belediye tarafından yapılmış bir Tak bulunmaktadır. Şehirde var olan otomobiller süslenerek Demiryolu boyunca dizilmişlerdir. Yakın köylerden birçok insan treni karşılamaya gelmiştir. Tam saat 14.00'de önce birinci, ardından ikinci sirenlerini çalarak istasyona girmiştir. Makinelerin önüne Büyük Gazi'nin ve Başvekil İsmet Paşa'nın resimleri konmuştur. Otomobil düdüklarının halkın coşkun tezahüratının birbirine karıştığı sevinçli ve coşkulu bir ortamda makineler, İstasyondaki takın önüne gelmişlerdir. Burada önce daha önce hazırlanan kurbanlar kesilmiş, bundan sonra konuşmalara geçilmiştir. Evvela Orta Mektep edebiyat muallimi Emin Bey; "Bu muazzam eserin bânisi olan Büyük Gazi hazretlerine, İsmet Paşa hazretleri ve mesai arkadaşlarına Çankırı'nın samimi hislerini" aktarmıştır. Bunu müteakip Belediye Meclisi Üyesi Rifat Bey Çankırılıların minnet ve şükran duygularını ifade etmiştir. Akşam, Belediye tarafında şimendifer işçi ve çalışanlarına ziyafet verilmiş, ince saz dinletilmiştir. Türk Ocağı Reisi Kemal Cenap Bey tarafında şimendifer mühendis ve memurları ve işçileri şerefine çay ziyafet vermiş; emeği geçenlere teşekkür edilmiştir. Kontrol Mühendisi Tiryaki Bey, herkesin görevini yaptığını, bu görevi başarıyla getirenlerin müteahhit NOHAP şirketi elemanlarıyla el ele çalıştıklarını belirterek bu mesut günlere böyle gelindiğini belirtmiş ve uzun süre alkışlanmıştır. Gece başka bazı eğlence ve gösteriler yapılmıştır. Türk Ocağında misafirlere sinema filmi gösterilmiştir.

Vali vekili Nuri Bey Belediye, Halk Fırkası, Ticaret Odası, Türk Ocağı, Millî Tasarruf ve İktisat Cemiyeti, Çankırı Gazeteleri namına başta Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere devlet büyüklerine teşekkür telgrafları çekilmiştir. Yapımcı NOHAP Şirketi Çankırı hattı inşaat sorumlusu Mösyö Lindan ile Çankırı Belediye Başkanı Şeyhoğlu Sait Bey arasında tebrik ve teşekkür telgrafları teati edilmiştir.<sup>1735</sup>

Çankırı'dan sonra demiryolu döşenmesine devam edilmiş ve 16 Nisan 1931 tarihinde tren Apsarı İstasyonu'na varmıştır<sup>1736</sup>.

İrmaktan itibaren Kalecik, Alibey, Tüney, Germece ve Çankırı istasyonlarının içinde bulunduğu 102 km.'lik bu demiryolu hattının 23 Nisan 1931 tarihinde işletmeye açılması kararlaştırılmıştır<sup>1737</sup>. Ayrıca Nâfia Vekâleti tarafından, Irmak – Çankırı Hattı'nın açılış töreni için Çankırı Mebusu ve Maliye Vekili Abdülhalik Bey'in

<sup>1735</sup> Hakkı Duran, "Şimendiferin Çankırı'ya Gelişi", <http://www.cansaati.org>, Erişim Tarihi, 28. 08. 2010

<sup>1736</sup> Cumhuriyet Gazetesi, 16 Nisan 1933, s.1; Demiryollar Mecmuası, C.7, S.75, Mayıs 1931, s. 254.

<sup>1737</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 152. 76. 11.

hükümeti temsilen merasime başkanlık etmesi teklif edilmiş ve hükümetçe bu teklif kabul edilmiştir<sup>1738</sup>.

23 Nisan 1931’de Perşembe günü Irmak – Çankırı Hattı’nın açılış töreni Maliye Vekili Abdülhalik Bey başkanlığında bir heyetin katılımıyla gerçekleştirilmiştir<sup>1739</sup>. Saat 15.40’da Abdülhalik Bey’in kurulan takın kurdelasını kesmiş ve tren istasyona girmiştir. Maliye Vekili Abdülhalik Bey aşağıdaki şu konuşmayı yapmıştır:

“*Muhterem Vatandaşlarım, aziz müntehiplerim,*

*Irmak – Çankırı demiryolunun resmi küşadına hükümet tarafından memur bulunuyorum. Bugün 23 Nisan bayramına Çankırı için bir bayram daha ilâve etmekle müftechirim. Bittiği zaman kömür havzasının istihsalâtını memleketin içlerine sevkedecek olan bu demiryolunun büyük ehemmiyeti ve faideleri hakkında size fazla bişey söylemeği lüzumsuz görüyorum. Kaniim ki, bundan sonra 23 Nisan iki bayramın iki yıldönümü olarak daima tes’it edeceksiniz. Hükümetin yürüttüğü demiryolu siyasetinin aynı şiddet ve ısrarla takip edeceğini ve buradaki yolun programında tesbit edilen bütün noktalara gideceğini temin etmek isterim. Bugün buraya gelen bu tren demiryolu programının fiilî ve en canlı bir neticesidir. Muhterem vatandaşlar bu yolu açarken daima çok isabetkâr irşadını bizden esirgemeyen ulu rehber büyük halâskârımız Reisicumhur Gazi M. Kemal Hz.ne bipayan tazimlerimizi arz ve C.H. Fırkasına ve onu temsil eden hükümetin başında bulunan Başvekil İsmet Pş. Hz. ne şükranlarımızı takdim etmeği bir vazife addederim.”*<sup>1740</sup>

Abdülhalik Bey’in konuşmasına Çankırı Halkı adına Maarif Müdürü Fazıl Bey mukabelede bulunmuş daha sonra Çankırı şehri ile esnaf cemiyetleri adına kurbanlar kesilmiş ve kaleden top atılarak selamlanmıştır. Ayrıca Abdülhalik Bey C.H.F. merkezine gelerek parti tarafından verilen çay ziyafetine katılmış gece ise Çankırı Belediyesi tarafından yemek verilmiştir<sup>1741</sup>. Ayrıca Çankırı Türk Ocakları Çankırı İstasyonu, hat, bina ve tesislerini yapan Türk mühendisleri onuruna Çankırı Memurlar

<sup>1738</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 147. 48. 12.

<sup>1739</sup> *Ayın Tarihi*, C.25, S.86, Mayıs 1931, s.7603.

<sup>1740</sup> *Demiryollar Mecmuası*, C.7, S.75, Mayıs 1931, s. 255.

<sup>1741</sup> *Hâkimiyeti Milliye Gazetesi*, 24 Nisan 1931, s.1.; *Demiryollar Mecmuası*, C.7, S.75, Mayıs 1931, s. 254.



Kulübünde bir çay ziyafeti verilmiş ve Çankırı Belediyesi'nce demiryol personeline çeşitli hediyeler dağıtılmıştır<sup>1742</sup>.

Ayrıca Irmak İstasyonu'ndan Çankırı'ya Cumartesi, Çarşamba ve Çankırı'dan Irmak İstasyonu'na Pazartesi, Perşembe günleri birer muhtelit yolcu katarının işletilmesine karar verilmiştir<sup>1743</sup>.

Irmak - Filyos Hattı'ndaki inşaat faaliyetleri hakkında 1933 yılının ekim ve kasım aylarında yapılan çalışmalar hakkında Nâfia Vekili Hilmi Bey'in Başvekâlete göndermiş olduğu rapordan aşağıdaki çalışmaların yapıldığını görmekteyiz:

1933 Ekim ayında Irmak tarafından devam eden hattın inşaat çalışmaları 132 – 149. Kilometreler arasında ray döşeme işleri bitmiştir. 162. km.'ye kadar devam edecek ray döşeme işleri ise 1934 yılının ilkbaharına bırakılmıştır. Ayrıca bu kısımda bulunan 4 viyadükten 149. ve 166. Kilometrelere tesadüf edenler tamamen bitirilmiştir. Üçüncü Devrek viyadüğünün büyük temelleri bitmiş yalnız kemerlerin üstündeki döşeme kısmının tamamlanması kalmıştır. Dördüncü viyadüğe gelince ise bununda temelleri bitirilmiş ve iki büyük kemerin kalıpları döküldükten sonra hava şartlarından dolayı inşaat 1934 yılının ilkbaharına tehir edilmiştir. Haziran 1934 tarihinde bu işlerin bitirilmesi hedeflenmiştir. Çankırı'dan Ildızına doğru 104 – 112. Kilometreler arasında devam eden çalışmalar hattın inşaatı 1933 Ekiminde havaların soğuk olması dolayısıyla durmuş fakat havaların ısınmasıyla tekrar faaliyete geçmiştir. Kasım 1933'de ise 162 ile 186. Kilometreler arasındaki 9 kısımda, soğukluğun -21 dereceye düşmesi sonucunda inşaat çalışmaları durmuştur<sup>1744</sup>.

Yine aynı tarihlerde Filyos tarafından 135 – 162. Kilometreler arasındaki 7. Kısımda inşaatı günde asgari olarak 1360 işçi mevcudu ile çalışmalar devam etmiş havaların soğumasıyla burada da yapılan kârgir inşaat çalışmaları durdurulmuştur. 1933 yılının kasım ayında ise 135 – 168 km.'ler arasındaki 7 kısımda günlük asgari 242 amele ve işçi mevcuduyla çalışmalar yapılmıştır. Ayrıca bu hatta 1934 martında ihalesi yapılacak olan 42 kilometrelik kısmın takeometrik profili Nohab grubu tarafından hazırlanmış ve aplikasyon çalışmalarına başlanmıştır<sup>1745</sup>.

<sup>1742</sup> A. Lütfi Balamir, "Tarih Köşesi – Çankırı İstasyonu İşletmeye Açıldı", *Demiryol Dergisi*, S.551, Aralık 1971, s.28.

<sup>1743</sup> *BCA Fon Kodu, 30.10.0.0. Yer Kodu, 152. 76. 11.*

<sup>1744</sup> *BCA Fon Kodu, 30. 10. 00. Yer Kodu, 152. 71. 8.*

<sup>1745</sup> *BCA Fon Kodu, 30. 10. 00. Yer Kodu, 152. 71. 8.*

1935 yılının mayıs ayına gelindiğinde Kurşunlu – Atkaracalar – Çerkeş – Kurtçimen ve İsmetpaşa’dan Eskipazar’a kadar olan 88 km.’lik kısmın ray döşeme işi müteahhite ihale edilmiş ve çalışmalar hızla başlamıştır<sup>1746</sup>.

Çerkeş’e bağlı Karacalar Nahiyesine<sup>1747</sup> 7 Haziran 1935 tarihinde tren ulaşmış ve bu münasebetle yapılan törende 30 kuzu kurban edilmiştir. Ertesi günü 8 Haziran’da ise tren Atkaracalar nahiyesine ulaşmıştır<sup>1748</sup>. Kurşunlu’ya ise 15 Mayıs 1935 tarihinde tren girmiştir. Bu dönemde bir günde ortalama 1 km. ray döşenmiştir<sup>1749</sup>. Tren 17 Haziran 1935 tarihinde<sup>1750</sup> Çerkeş’in girişindeki mezarlıklara ulaşmıştır<sup>1751</sup>. Aynı gece belediye ve valilik tarafından yüz kişilik bir şölen düzenlenmiştir<sup>1752</sup>. Tren 20 Haziran 1935’de Çerkeş İstasyonu’na halkın tezahüratlarıyla girmiştir. 2 Ekim 1935’de ise Çankırı’dan ilk yolcu ve eşya vagonları yollanmıştır. Hattın Çankırı – Çerkeş kısmı resmi olarak 3 Ekim 1935 tarihinde işletmeye açılmıştır. Bu kısımda haftada üç gün yolcu ve eşya taşınmasına başlanmıştır<sup>1753</sup>. Çankırı – Çerkeş arasındaki 120 km.’lik bu hatta Ildızım, Göllük, Sumucak, Kurşunlu, Atkaracalar ve Çerkeş olmak üzere 6 istasyon bulunmaktaydı<sup>1754</sup>.

Böylece yapılan çalışmalar nihayetinde Irmak tarafından hat Çerkeş’e ve Filyos tarafından ise Eskipazara ulaşılmıştır. Böylece hattın iki parça halinde çalışmalar tamamlanmış ve 151 km.’lik Çerkeş ile Eskipazar arasındaki ray döşeme çalışmaları yapılmış<sup>1755</sup> ve 27 Ekim 1935 tarihinde saat 10.08’de Irmak – Filyos hattının yapımı bitirilmiştir<sup>1756</sup>. Halk, memur ve müteahhitler büyük sevinç gösterisi yapmışlardır<sup>1757</sup>. Hattın inşaatının tamamlandığını haber veren mühendislerin telgraflarına karşılık Bayındırlık Bakanlığı’ndan kendilerine teşekkür ve takdirler yazılmıştır<sup>1758</sup>.

<sup>1746</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 10 Mayıs 1935, s.10.

<sup>1747</sup> *Son Posta Gazetesi*, 11 Haziran 1935, s.4.

<sup>1748</sup> *Tan Gazetesi*, 9 Haziran 1935, s.1.

<sup>1749</sup> Hakkı Duran, “Şimendifer, Atkaracalar ve Çerkeş’de”, <http://www.cansaati.org>, Erişim Tarihi, 21. 10. 2010; Çerkeş’e ilk defa trenin girişi ile ilgili olarak Çankırı’da yayımlanan Duygu Gazetesi’ndeki haber için bkz. *Duygu Gazetesi*, 29 Haziran 1935, s.1

<sup>1750</sup> *Tan Gazetesi*, 18 Haziran 1935, s.1.

<sup>1751</sup> *Duygu Gazetesi*, 29 Haziran 1935, s.1

<sup>1752</sup> *Akşam Gazetesi*, 18 Haziran 1935, s.1.

<sup>1753</sup> *Aydın Tarihi*, No.23, II. Teşrin 1935, s.2 – 3.

<sup>1754</sup> *Tan Gazetesi*, 1 Birinciteşrin 1935, s.3.

<sup>1755</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 10 İkinciteşrin 1935, s.2.

<sup>1756</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 28 Birinciteşrin 1935, s.1.

<sup>1757</sup> *Son Posta Gazetesi*, 28 Birinciteşrin 1935, s.3.

<sup>1758</sup> *Tan Gazetesi*, 28 Birinciteşrin 1935, s.1.

Cumhuriyetin 12. yılında inşaatı bitmiş olan bu hatla Filyos kıyılarına hapsedilmiş olan demiryolları işletmesi, Apsarı, Ildızım, Göllüce, Sumucak, Kurşunlu, Atkaracalar, Çerkeş, Kurtçemen, İsmetpaşa, Ortaköy gibi büyük verimli bölgelere uzanarak ıssız ve yalnızlığından kurtulmuş ve gittiği bu bölgelerin her yönden gelişmesine imkan tanımıştır<sup>1759</sup>.

Yapımı biten hattın açılışının 15 Kasımdan sonra yapılacağı gazetelerde yer almış<sup>1760</sup> fakat daha sonra hattın 12 Kasım 1935 tarihinde yapılacağı kamuoyuna duyurulmuştur<sup>1761</sup>. Ayrıca hattın açılış töreninin Filyos İstasyonu'nda yapılacağı ve Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya'nın açılışa katılacağı belirtilmiştir<sup>1762</sup>. Açılışa katılacak davetliler için Ankara'dan 11 Kasım 1935'de akşam iki adet özel tren Filyos'a hareket etmiştir<sup>1763</sup>.

Ankara'dan saat 20.00 ve 21.00'de hareket eden trenler 17 saat yolculuktan sonra<sup>1764</sup> 12 Kasım 1935'de saat 13.30 ve 14.30'da Filyos'a ulaşmıştır<sup>1765</sup>. Filyos İstasyonu'nda kurulan takım üzerinde “*Demiryolu ile Kömüre Ulaştık, Akdeniz ve Karadeniz'i Bir Defa Daha Bağladık*” yazısı yer almıştır. Ayrıca bir vagon kömür hazırlanmıştı. Kömür dolu vagonun üzerine yerleştirilmiş dövizin üzerinde ise “*Beni bakıra Ulaştıran Ulusun Ulu Şefini Sonsuz Saygılarla Anarım*” yazılıydı<sup>1766</sup>. Tören Zonguldak Valisi'nin konuşmasıyla başlamış daha sonra Zonguldak Milletvekili Mitat Altıok bir konuşma yapmıştır<sup>1767</sup>. Bu konuşmalardan sonra kürsüye çıkan Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya<sup>1768</sup> Irmak – Filyos hattın önemi ve tarihçesinden bahsettiği konuşmasında<sup>1769</sup> şu düşünceleri ifade etmiştir:

“...bugün büyük ulusumuzun zamanlardan beri özlediği en önemli menzillerden biri olan kara elmasın, kömür hazinesinin kapısına dayanmış bulunuyoruz. İyi bilirsiniz ki, bu zengin maden hazinesine, bizi ulaştıran demiryolu, yurdu demir ağlarla örmek kadar, tüten bacalarla da süslemek azminde bulunan yüce Başbakan

<sup>1759</sup> Publié par la Direction Générale de la Presse au Ministère de l'Intérieur, *Politique Des Chemins De Fer En Turquie Républicaine*..., s.26.

<sup>1760</sup> *Tan Gazetesi*, 5 İkinciteşrin 1935, s.1.

<sup>1761</sup> *Tan Gazetesi*, 7 İkinciteşrin 1935, s.1.

<sup>1762</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 10 İkinciteşrin 1935, s.2.

<sup>1763</sup> *Tan Gazetesi*, 12 İkinciteşrin 1935, s.1.; *Cumhuriyet Gazetesi*, 12 İkinciteşrin 1935, s.1.

<sup>1764</sup> *Son Posta Gazetesi*, 15 İkinciteşrin 1935, s.7.

<sup>1765</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 13 İkinciteşrin 1935, s.1.

<sup>1766</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 15 İkinciteşrin 1935, s.7.

<sup>1767</sup> *Akşam Gazetesi*, 13 İkinciteşrin 1935, s.2.

<sup>1768</sup> *Tan Gazetesi*, 13 İkinciteşrin 1935, s.2.

<sup>1769</sup> *Son Posta Gazetesi*, 13 İkinciteşrin 1935, s.6.

*İsmet İnönü'nün çok uzakları gören düşünce ve isabetli demiryolu siyasetinin değerli ve mesut bir neticesidir. Bu kömür yolu daha bu günden, Anadolu yaylasında yer yer kurulan ve kurulacak olan ağır endüstrimizi ve günden güne artmakta olan demiryollarımızı besleyecek enerjinin şah damarıdır. Bundan dolayıdır ki yolun takip ettiği istikamette ancak bu gayeye varılmak için seçilmiştir. Diğer bazı hatlarda bu hattın fenni murakabesi 7 Şubat 1927 senesinde İsveç ve Danimarka Grubuna verilmiş ve inşaat malzemesinin kolay nakledebileceği düşüncesi ile inşasına 13 Haziran 1927 tarihinde bu noktadan (Filyos'dan) başlanmış ve bu suretle şu önümüzde görülen iskele ve saire tesisat kurulmuştur. Fakat sonraları Sivas hattının ilerlemesi ve nakliyatın kara tarafından yapılmasında kolaylık hasıl olunca bu taraftan başlamış olan inşaat Eskipazar'da durdurulmuş ve buna karşı hattın diğer ucu olan Irmak İstasyonu'ndan Çankırı'ya doğru inşaata devam olunmuş ve Çankırı'ya kadar 105 kilometrelik kısım 23 Nisan 1931 tarihinde işletmeye açılmıştır. Bu sıralarda baş gösteren iktisadî darlıklar ve engeller dolayısıyla inşaat durgunluğa uğradığı halde her karşılaştığı güçlüğü yenmekte büyük bir zevk duyan Cumurluk idaresi işin temposu ağırlaşsa da arasını kesmeksizin daima ileri atılışlarla böylece sonu erdirmeye muvaffak olmuştur. Hattın Irmak – Filyos arasındaki uzunluğu 391 kilometredir. Üzerinde 27 istasyon, 1368 adet menfez ve köprü, 8000 metre uzunluğunda 37 tünel vardır. Büyük ve zarif köprülerin her biri hele bütün memleket demiryollarındaki tünellerin en uzununu 3440 metrelik “Batıbeli” tüneli Türk eli ile kurulmuş bir fen ve sanat örneğidir. Bu hattın inşasına devlet hazinesinden sarfedilen para 45 milyon liradır. Hattın geçtiği yerlerde nüfusun kalabalık, toprakların zengin, ormanların güzel ve verimli madenlerin çok olması dolayısıyla yakın bir gelecekte hat boyunca kurulacak olan fabrikalarla, buralarda bir kat daha bayındırlık ve refahın artacağı tabidir. Filyos son bir menzil değil, kömür hazinesine girmek için bir kapıdır. Hat şimdiden Zonguldak'a Ereğli'ye doğru uzanmaktadır. Pek kısa bir zaman sonra bu töreni Zonguldak'ta da yapmak ile büyük bir saadet duyacak, bahtiyarlığımız artacaktır. Tabiatın yurdumuza verdiği bu değerli hazinelerin mahsulünden ilk bir vagon kömürü beraberimize alıp yurdun kalbi olan Ankara'ya götüreceğiz ve ilk armağan olarak Cumurluk Ulularına takdim edeceğiz. Bu ulusal ve çok önemli hizmetleri takdirinize sunarken bu hayırlı işlerde fikir ve bilgileri ile uğraşan küçük, büyük iş arkadaşlarıma ve bu yolda çalışan vatan çocuklarına teşekkürü ve aynı zamanda doğruluk ve bilgi ile hareket eden ve işin başarılmasına muvaffak olan İsveç ve Danimarka Gruplarına ve müdürleri Herkamp'a samimi*

*memnuniyetlerimizi bildirmeği ödev bilirim. Ulusal amaçlarımızdan biri olan şu değerli eseri görmek arzusunu manevi zevki ile davetimize icabet ederek gelmiş olan sayın konuklarımıza saygılar sunarım.*

*Milli Mücadelemizin en parlak zaferle neticelenmesinden sonra inkılabımızın öz realitesini yapmak için Önderimiz Atatürk'ün sevgili milletine gösterdiği her yol işte bugün kıyısında bulunduğumuz bu deniz kadar geniş, engin temiz ve hür alanlara çıkar. Türk Milleti bugün ve yarında inkılabın bu gibi değerli eserleri ile daima gurur ve iftihar duyacaktır. Ve bu defa şerefli bir hakkıdır.*

*Bugün sonsuz bir sevinçle kutladığımız bu açılma bayramını şu birkaç gün içinde garpte, Anadolunun Akdeniz kıyılarına bakan Isparta ve Burdur yaylalarından, şarkta kardeş illere demir kol salacak olan Diyarbekir surlarından kopacak şenlik seslerinin ve kutlu bayramlarının sıralandığını şimdiden müjdeleyebilirim. Bu hayırlı bayramlardan birbiri ardından yapılmasını bayındırlık alanında olduğu kadar Cumurluk işlerinin her alanında ulusumuzu muvaffakiyetten muvaffakiyete erdirmeye muvaffak olan yüce Atatürkümüz ile onun eserini isabetli ve başarılı bir idare ile durup dinlenmeden takib eden yüksek Başbakanımız İsmet İnönü'nün daima ilerisin gören yüksek basiret ve zekâlarına borçluyuz.*

*Ey Türkün göz bebeği Kamâl Atatürk:*

*Karadeniz'in bu güzel kıyılarından da sana binlerce minnet ve selam..."<sup>1770</sup>*

Ali Çetinkaya sık sık alkışlarla kesilen konuşmasından sonra kurdelayı keserek hattın açılışını gerçekleştirmiştir<sup>1771</sup>. The New York Times Gazetesi'nin "yeni Türkiye'nin tarihinde en önemli gün"<sup>1772</sup> olarak nitelendirdiği açılış gününde yapılan kutlamalardan<sup>1773</sup> sonra Filyos'tan hareket eden tren alkışlar arasında Ankara'ya hareket

<sup>1770</sup> *Ayın Tarihi*, No.24, I. Kânun 1935, s.24 – 26.; *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.2, S. 6, İkinci Teşrin 1935, s.64 – 66.; *Demiryollar Dergisi*, C.11, S.130, I İlkânun 1935, s. 505 – 507.; *Tan Gazetesi*, 13 İkinciteşrin 1935, s.7.; *Ulus Gazetesi*, 14 Sontesşrin 1935, s.1.

<sup>1771</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 15 İkinciteşrin 1935, s.7.; *Ulus Gazetesi*, 13 Sontesşrin 1935, s.1.

<sup>1772</sup> *The New York Times*, 1 December 1935.

<sup>1773</sup> Açılış törenine katılan gazetecilerin hattın geçtiği bölgeler ve açılış töreni kutlamaları hakkında yapmış olduğu gözlem ve yorumları için bkz. H. L., "Yolun Açılış Töreni Çok Parlak Oldu", *Son Posta Gazetesi*, 15 İkinciteşrin 1935, s.7.; H. L., "Yolun Açılışına Giderken Neler Gördüm?", *Son Posta Gazetesi*, 17 İkinciteşrin 1935, s.9.; Hikmet Feridun, "Bereket Getirdiniz", *Akşam Gazetesi*, 16 İkinciteşrin 1935, s.6. H. L., "İrmak – Filyos Hattında...", *Son Posta Gazetesi*, 16 İkinciteşrin 1935, s.7.; H. L., "İrmak – Filyos Yolu Bize Kara Elması Ucuz Temin Edecektir", *Son Posta Gazetesi*, 18 İkinciteşrin 1935, s.7.; M. Nurettin Artam, "Filyosa Vardığımız Gün", *Demiryollar Dergisi*, C.11, S.130, I İlkânun 1935, s. 503 – 504.

etmiştir<sup>1774</sup>. Hazırlanan bir vagon kömür ise trenin arkasına bağlanarak bu günün hatırası olarak müzeye konulmak üzere Ankara'ya götürülmüştür<sup>1775</sup>.

Bu hat doğası çok çeşitli özellikler gösteren bölgelerden geçer. Coğrafik açıdan bunları şu şekilde ayırabiliriz :

1 – Demiryolu 600 ila 1000 m'lik çıplak ve soğuk dağlardaki Irmak ve Ildezim arasındaki platoda, ağaç örtüsünden en yoksun bölgeden geçer, yine de ırmaklar boyunca ağaç kümeleri ve işlenen tarlalar bulunur, en sonda Çankırı ve Ildezim arasında bölge çok verimlidir.

2 – Büyük köylerin bulunduğu, kısmen işlenen bir araziye sahip Batıbeli Yaylasında demiryolu, rakımı 1200-1300 metre olan, bitki örtüsünden yoksun Batıbeli doruklarına kadar yükselir. Buradan yoluna diğer tarafta Devrez Çayı vadisinde, rakımın sürekli 1000 metreden fazla olduğu Çerkeş yakınlarındaki platoda devam eder.

3 – Demiryolunun çok engebeli ve yabanıl bir araziden geçtiği Karadeniz'e inen dağlar, ormanlarla kaplıdır ve zengin bir bitki örtüsü vardır<sup>1776</sup>.

Irmak – Filyos Hattı Ankara – Sivas hattının Ankara'dan itibaren 70. Km. civarındaki Irmak İstasyonu ile Karadeniz sahilindeki Filyos mevki arasında ve 391 kilometre uzunluğundadır<sup>1777</sup>. Bu hattın başlangıcı Irmak mevkiinde deniz seviyesinden 670 metre yüksekliktedir<sup>1778</sup>. Ankara – Kayseri hattındaki, Kuzey hattının hareket noktası Irmak İstasyonu<sup>1779</sup> Kızılırmak'a birkaç kilometre uzaklıktaki bir yan vadiye yerleşmiştir. Buradan hat kayalık çıkıntılar arasında büyük bir çukur içine girer, Kızılırmak vadisini takip eder, platolar üzerinde devam eder, çok fazla çalışma yapılan engebeli kayalık bir araziye gelir, birçok tedbir alınmış akarsu boyunca ilerler. 40. km.'de hat Kızılırmak ve Tuney Çay'ı ayıran yamacı geçmek üzere Kızılırmak'tan ayrılır. Tuney Çay'dan, Germece İstasyonu'nun çok yakınlarında, düz berzah üzerinde bir eğim yapar ve nihayet Çankırı çayı vadisine girer, 102. km.'de Çankırı'ya varır. Bu vadinin zemini çok engebeli değildir, ancak akarsu sebebiyle çok fazla koruma

<sup>1774</sup> *Tan Gazetesi*, 13 İkinciteşrin 1935, s.2.

<sup>1775</sup> *Son Posta Gazetesi*, 18 İkinciteşrin 1935, s.2.; *Cumhuriyet Gazetesi*, 15 İkinciteşrin 1935, s.2.

<sup>1776</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.50 – 51.

<sup>1777</sup> *BCA Fon Kodu*, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.

<sup>1778</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.51.

<sup>1779</sup> *The New York Times*, 20 March 1927.

yapılması gerekmiştir. Kızılırmak ve Çankırı Çay vadilerinde hat, çoğu bölgede, suyun vadi yamaçlarında kolayca aşındırdığı maddelerden oluşan alüvyonlu arazilerden geçer. Bu bakımdan coğrafi şartlar dolayısıyla özel çalışmalar yapılmıştır. Hattın korunması, su yatağının değiştirilmesi ve alüvyonun başka kollarla taşınması için yapıldı. Yaklaşık 9800 nüfusa sahip önemli bir şehir olan Çankırı'dan demiryolu hattı verimli bahçeler arasından Çankırı Çay vadisini takip ederek yan vadilerin çaylarından oluşan alüvyonlu dalgalı bir araziye geçer<sup>1780</sup>.

Hat kuzeye doğru devam ederek Çankırı şehrini geçtikten sonra Batıbeli dağ silsilelerine kadar yükselir ve bu dağ üç buçuk kilometre uzunluğundaki bir tünelle aşmaktadır<sup>1781</sup>. Burada güzergâh Apsarı'da, Batıbeli tepeleri başlar. Demir yolu vadi yamacını tırmanır, Büyük kıvrımların bulunduğu yüksekliğe ulaşır, gitgide dağın yamacı boyunca ilerler, burası çok özel ve eşsiz bir ufuk manzarasına sahiptir. 135.4 kilometrede 130.000 metreküp hacminde ve en yüksek noktası 26.0 m olan hattın en büyük toprak dolgusuna geçer. 143.8. km.'de dağlık ve kuraklık bir manzarada, hattı sıradağların diğer tarafına götüren 3441 m uzunluğundaki tünelin girişine varılır<sup>1782</sup>. Tünelin içinde rakım 1250 metredir, bu hattın en yüksekte olduğu noktadır<sup>1783</sup>. Bu tırmanış kimi yerlerde büyük düzleştirme çalışmaları yapılması gerekse de çok kolay bir arazide yapılmıştır. Tünelden çıktıktan sonra hat 240 m. aşağı iner ve Devrez Çay vadisine gelir. Bu iniş çok zor bir arazide yapılmıştır, hatta önemli yapay işçilik geliştirilmesine, köprüler, tüneller, büyük düzleştirme çalışmaları v.s yapılmasına gerek duyulmuştur<sup>1784</sup>.

Devrez Çayı aşılar ve sık sık değişen bir arazide Kurşunlu Köyü yöresinde yapay geliştirme yapılmış tırmanıştan sonra, Batıbeli tüneline sonra hattın en yüksek noktasına gelinir, burada deniz seviyesinden yükseklik 1241 m.'dir. Buradan hat bereketli bir platodan büyük ve güzel Çerkeş Kasabası'na uzanır. Hat, Hamamlı'nın, çok sayıda köprü yapılması gereken dar boğazı arasından, Uluçay vadisine girer ve gelecekte Adapazarı – Bolu hattının yapılması önerilen İsmetpaşa İstasyonu'na varır.

<sup>1780</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.51.

<sup>1781</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.; Ayrıca bkz. T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.1..., s.80.

<sup>1782</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.52.

<sup>1783</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.

<sup>1784</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.52.

İsmetpaşa'dan sonra küçük bir tırmanış vardır, daha sonra demiryolu Karadeniz'e kadar vadilere iner. Engebeli ve zor bir arazide, hat Eskipazar üzerindeki vadiye girerken büyük bir kavis yapar ve vadinin dibinde Eskipazar İstasyonu'na ulaşır. Hat engebeli ve çeşitli özellikte bir arazide inişe devam eder. 276 – 278. km.'lerde, derin ve dar bir boğazda büyük çalışmalar yapılmış bir geçit vardır, burada akarsu vadiyi tıkayan dağın sırtını delmiştir. Hattı takip eden akarsu, İsmetpaşa'dan sonra büyük bir dönüş yapan Uluçaya dökülür. Demiryolu vadinin aşağı sırtlarını takip ederek, büyük düzleştirme çalışmaları yapılmış oynar bir arazide devam eder. Karabük'e doğru vadi genişler, işlenen tarlalar ortaya çıkar, doğuya doğru Araçsu'yu çevreleyen verimli topraklar uzanır, hat yaklaşık 15. km.'de 5400 nüfuslu önemli şehir Safranbolu'ya varmış olur<sup>1785</sup>.

Şehirden çok önce vadi daralır ve arazi oldukça zorlaşır, hat görkemli ve yabani bir geçide girer. Vadi burada dar ve derin boğazlarla oldukça dardır; iki tarafında yüzlerce metre uzunlukta sarp yamaçlı kayalıklar vardır, hat tüneller, köprüler, akarsu boyunca koruma sağlayan dolgu çalışmaları arasından geçer. Vadi yamaçlarında göz alıcı formasyonda kayalar boy gösterir. Balıkışık'tan sonra arazi daha az yabanidir, ancak yine de büyük çalışmalar yapılmıştır. Tefen'den başlayarak, işlenen yamaçları, verimli yan vadileri, zengin tarlalarıyla göz alabildiğine geniş bir vadi Karadeniz'e açılır<sup>1786</sup>.

Hattın Filyos kısmı başlangıçta Filyos Vadisi'ni takip etmektedir. Çok sarp kısımları bulunan bu vadi dâhilinde gerek hattın tesisi ve gerek nehir kenarlarında tahkimi için önemli inşaat çalışmaları yapılmıştır. Hattın ırmak kısmı nisbeten daha az arızalıdır<sup>1787</sup>.

Bu bölge ayrıca ulaşım araçlarının yokluğu sebebiyle bilimsel olarak işletilememiş büyük bir orman sahasına sahiptir. 390. km.'de hat, deniz kıyısına yerleşmiş ve eşsiz bir plaja sahip Filyos'a ulaşır. Filyos'ta Roma zamanından kalma bazı eski harabeler bulunmaktadır<sup>1788</sup>.

<sup>1785</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.53.

<sup>1786</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.54.

<sup>1787</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.; T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafıası 1923 – 1933*, C.1..., s.81.

<sup>1788</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.54.



Demiryolu hattı için projelerin incelenmesi ve hazırlanmasında güzergahını bulabilmek için bir hayli problemle karşı karşıya kalınmıştır. Anadolu toprağı genel olarak erozyonuna dayanıksızdır. Kuzey hattında Kızılırmak ve Çankırı Çay vadisinde belli parkurlarda, vadi tabanı, sarp yamaçlar ve akarsu yatağı arasında, suyun alıp götürdüğü maddeleri içeren alüvyonlu bir zeminden oluşmaktaydı. Buralarda, yan vadilerin ana vadiye dökülen suları, çeşitli formda erozyon konileri oluşturur, demek o ki bu konilerin tepeleri akarsu ağızlarında oluşmaktadır ve yüzeyleri alüvyonla kaplıydı. Akarsular bu konilerden inerek – görünüşte herhangi bir kuralı takip etmeden yatağında ve diğer yerlerde ilerler, akarlar suyla dolmaya başladığında, alüvyonlar da oluşmaya başlar. Hatlar vadi yamacından, erozyon konilerinin tepelerinden aşırılabilirdi ya da direkt olarak alüvyonlu araziden geçirilebilirdi. İlk olarak, su akışının iyi bir şekilde belirlendiği bölgelerde akarsuları su kemerleri yardımıyla aşma avantajı vardı. İkinci olarak ise, hattın altından geçmesi için, bent, yatak değiştirme gibi duvar yöntemleriyle suyun akışına yön verilebilirdi. Son çözüm en az masraflı olandı. Bu yüzden Nohab Grubu mühendisleri tarafından Bayındırlık Bakanlığı bu son çözüm önerildi. Demiryollarının yapımından sonra geçen süre zarfında, yeni madde çökeltilerinin olduğu bölgelerde su akışının alüvyonlar arasında değiştiği görüldü. Bu su akışının düzenlenmesi, köprü altındaki boş yüksekliğin artırılması ve diğer ek çalışmaların yapılabilmesi için hattın yüksekliğinin önemli ölçüde artırılmasını gerektiriyordu. Bu çeşit çalışmalar ancak gelecekte öngörülebilir ve dağ yamaçlarından boylamasına geçen bir hat belki de daha ucuza mal olabilir. Bu arazinin çeşitli küçük varyantları dışında, çok sayıda bölgede en avantajlı güzergahta karar kılmak için çok sayıda derinlemesine inceleme yapılması gerekti. Hattın güzergahının belirlenmesinde, incelenen en önemli varyantlarıyla birlikte karşılaşılan kimi zor durumlar ortaya çıkmıştır<sup>1789</sup>.

Dünbelek ve Çerkeş parkurlarında, hat Batıbeli geçidinden geçerek doğuya doğru büyük bir dönüş yapar. Bu fikir güzergahın 50 km. daha kısa olan Şabanözü ve Elmalı'dan geçmesi amacından doğmuştur. Ancak incelemeler bu alternatifin seçilmesinin hattın dağda daha yüksekten geçmesi gerekeceğini gösterdi; ayrıca, Şaban özü üzerindeki güzergah çok zordu. İki güzergah için de yapım giderleri hemen hemen aynıydı. Ancak Batıbeli üzerindeki hat zengin bölgelerden ve önemli şehirlerden biri olan Çankırı'dan geçiyordu. Bu sebepler bu hattın tercih edilmesine neden oldu.

<sup>1789</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.67 – 68.

Halbuki, hat Çankırı'dan, Çankırı çayı ve Devrez Çayı arasındaki yüksek ve sarp dağlardan geçmesi gerektiği Çerkeş platosuna kadar belirlenmeliydi. Apsarı'da 840 kodundan sonra hattı, sonrasında Devrez Çay'a inmesi ve 1000 kodunda buradan aşması için 1250 m. rakıma kadar yükseltmek gerekiyordu. Gerekli yükseltme ve iniş çalışmalarıyla bu dağlar arasındaki en avantajlı geçişi, belirlemek için derin incelemeler yapıldı. Yaklaşık 1190 kodunda Aktaş Geçidi, en alçaktaki geçitti, ancak hat iki tarafı da çok zorlu ve dik araziden geçmek zorundaydı. Böylelikle yapım giderlerinin aşırı olacağı sebebiyle bu çözümden vazgeçildi. 1250 kodunda Batıbeli geçidinin hat için daha uygun olacağı sonucuna varıldı. Hattın her iki yamacındaki tırmanış gerekli yapay çalışma yapıldığı takdirde daha elverişliydi. Bu çözüm, geçişin Devrez Çay'ının daha yukarısından yapılması avantaj sağlıyordu ve bu koddaki yükseklik farkını düşürüyordu<sup>1790</sup>.

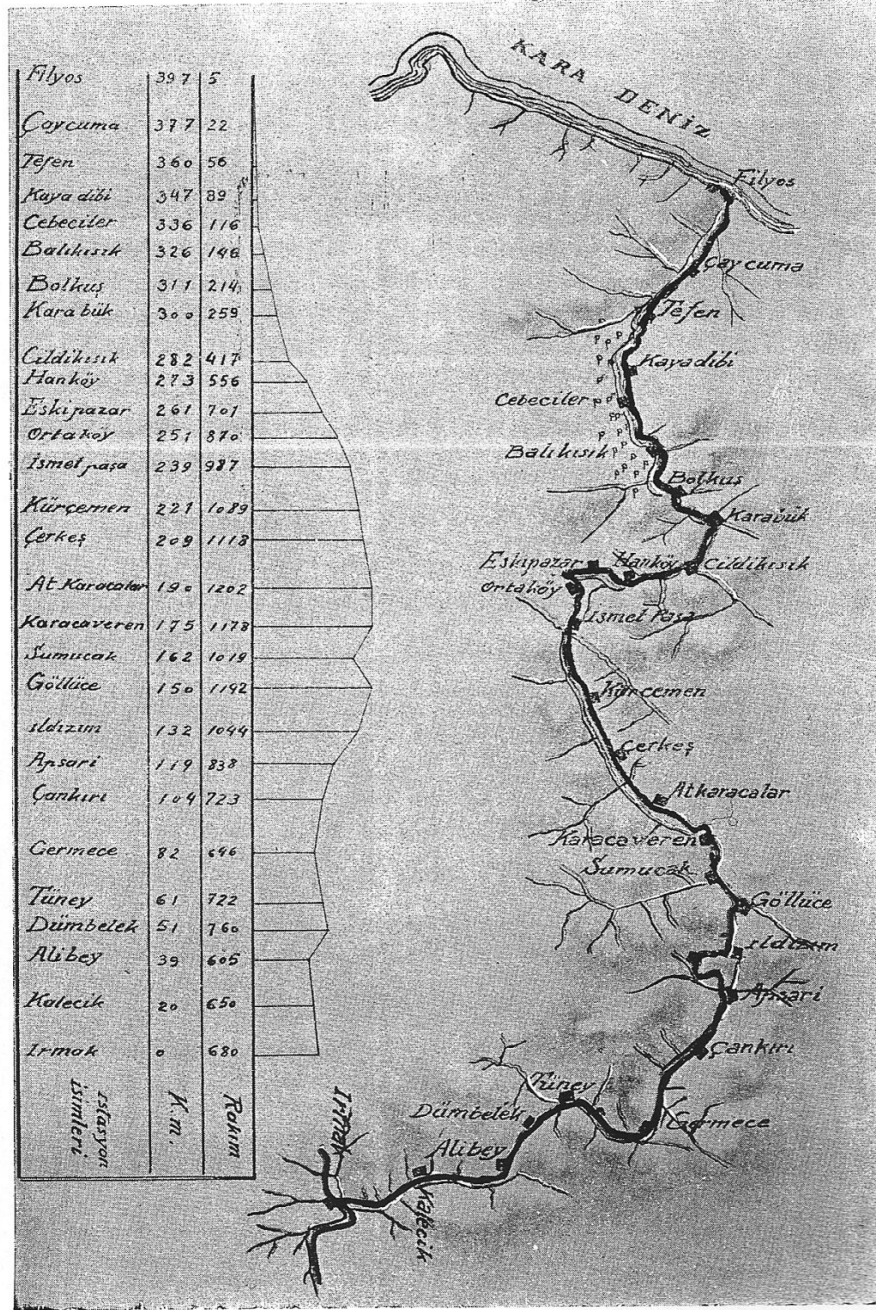
Bu güzergahta, Apsarı'dan Sumurcak'a kadar maksimum yokuş, makul bir yapım giderine mal olması için % 20'yle çırpıya getirilmeliydi. Geçit en yüksek noktası 1250 kotta olan 3441 m.'lik bir tünelle geçilir. Bu uzun tünelden kaçınmak için imkanlar araştırıldı ancak tatmin edici bir sonuca ulaşılamadı. Devrez çayı aştıktan sonra, 178. km.'deki geçidin geçilmesi gerekiyordu. Ayrıca bu tırmanışta, hatta yapay çalışmaların geliştirilmesi şarttı. Tercih edilen çözümün avantajlarından biri Kurşunlu kasabasından geçmeyen hattın istasyonunun bu yerleşimin yakınlarına yapılabilmesiydi. 235. km.'de 1020 koddan Eskipazar'da 702 koda yapılan büyük inişte ise, bu şehre hakim olan geniş vadi, % 20 eğimle yapılması gereken geliştirme çalışması için doğal bir yapılanma alanı sağladı<sup>1791</sup>.

Bu geliştirme çalışmalarında bu engebeli arazide yapılmasına gerek görülen diğer geliştirme çalışmaları gibi büyük çalışmalara gerek duyulmadı. Karabük ve Balıksık arasındaki boğazlarda, iki hattın şüphesiz en sarp ve zorlu bölgesiyle karşılaşıldı, zira, yüz metrelerce yükseklikteki dağın dik yamaçları arasında kıvrılan dar vadide, hattın köprülerden, tünellerden geçip, koruma için oldukça uzun ve dayanıklı setler yapılan akarsu boyunca gitmesi gerekiyordu. Sumucak ve Filyos arasında, ana hattı fazla uzatmadan ya da zorlaştırmadan Seyitözü şube hattını kısaltmak için hattı

<sup>1790</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.68.

<sup>1791</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.69.

daha kuzeydoğuya taşımının imkanları arandı, ancak, bu alternatif demiryolunun geçmek zorunda olduğu, sarp ve elverişsiz bölgeye göre herhangi bir avantaj sağlamıyordu<sup>1792</sup>.



**Irmak - Filyos hattı plân ve profili**

**Resim 6: Irmak - Filyos Hattı plan ve profili**

<sup>1792</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak - Filyos & Fevzipaşa - Diyarbakir, Göteborg, 1937, s.70.*

Tüneller Karadeniz’de sıralanan yüksek dağların aşılmasında büyük bir öneme sahip olmuştur<sup>1793</sup>. Irmak – Filyos Hattında 37 adet tünel bulunmaktadır<sup>1794</sup>. Hattaki tünellerin toplan uzunluğu 8.689 metredir<sup>1795</sup>. Bunlardan 29 adeti Irmak – Çerkeş arasında bulunmaktadır. Toplam uzunluğu 4.150 metredir<sup>1796</sup>. Bu 29 adet tünelin yalnız iç satırlarına 33.600 m<sup>3</sup> kârgir inşaat yapılmıştır<sup>1797</sup>. Irmak - Filyos Hattı’nın en büyük tüneli 3.440 metre uzunluğunda Batıbel Tüneli’dir<sup>1798</sup>. Bu tünel devletin inşa ettiği hatlar üzerindeki tünellerin en uzunudur ki inşaatı ortalama olarak 2 yılda bitirilmiştir<sup>1799</sup>. Irmak 143.780 ve 147.221 km.’ler arasında bulunan 3.441 m.’lik bu tüneli için 36 aylık = 1095 gün bir süre belirlenmişti. Ön kazı çalışmaları da bu süreye dahildi. İlerleme galerilerine başlayabilmek için kullanılan zaman 118 gündü, söz konusu tünelin yapımı için günde ortalama 3.5 m tünel yapılmasını gerektiren 977 gün kalıyordu. Geçilmesi gereken kayaların özelliklerinin çok uygun olması ve güçlü tesisatların kurulması sayesinde tünel 738 günde bitirilmiştir. Bu ilerleme galerisine başlama zamandan itibaren hesap edilecek olursa, tünelde iki ilerleme noktasından günde ortalama 4.66 m öteye gidildiği anlaşılmaktadır. İlerleme galerisinde, günde ortalama 5.25 m. tünel açılmıştır ve mekanik tesisatların faaliyet gösterdiği uzun periyot da buna dahildir<sup>1800</sup>.

Batıbel tüneline 90.000 kilo 2 numaralı Gom Dinamit, 37.000 metre üç katlı 24 mm çapında fitil, 350.000 adet 8 numaralı kapsül kullanıldığı gibi her iki girişte 2 şer tondan ayda 4 tonda karpit harcanmıştır<sup>1801</sup>.

Kazılan toprağın ve yapım malzemesinin taşınması için, tünelin iki ucunda benzollü bir lokomotif kullanılmıştır. Gaz ölçümü ve havalandırma için her tünel başında 110 cv’lik ve 45-50 cv’lik birer motor kullanılmıştır. Ayrıca her iki tarafta aydınlatma için 7.5 cv’lik bir motor vardı. Tünellerin dolguları toplam 117.212

<sup>1793</sup> Bedri Rahmi, “Tuneller”, *Tan Gazetesi*, 15 Mayıs 1936, s.2.

<sup>1794</sup> *The New York Times*, 1 December 1935.; *Tan Gazetesi*, 13 İkinciteşrin 1935, s.7.; *Son Posta Gazetesi*, 15 İkinciteşrin 1935, s.7.;

<sup>1795</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 15 İkinciteşrin 1935, s.7.

<sup>1796</sup> *BCA Fon Kodu*, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.

<sup>1797</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.1..., s.81.

<sup>1798</sup> Hüseyin Yakup, “Devlet Demiryollarımızda Yeni Bir Abide Daha Kuruldu. (3440) Metre Uzunluğu’nda (Batıbel) Tüneli”, *Demiryollar Mecmuası*, C.8, S.95, II. Kânun 1932, s. 585.

<sup>1799</sup> *BCA Fon Kodu*, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.

<sup>1800</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.83 – 84.

<sup>1801</sup> H. Yakup, “Devlet Demiryollarımızda Yeni Bir Abide Daha Kuruldu. (3440) Metre Uzunluğu’nda (Batıbel) Tüneli”..., s. 589.

metreküptü, bu işlenen her metre için ortalama 34.11 metreküp yapıyor. Kaplama için 28.122 m<sup>3</sup> taş duvar ve beton kullanılmış, bu da işlenen her metre için ortalama 8.18 m<sup>3</sup> yapıyor. Kaplama profili ortalama 45 cm'di. Tünel toplam 3.504.300 TL'ye mal olmuştur. Bu işlenen her metrenin 1.020 TL'ye mal olduğu anlamına gelmektedir. Verilen rakamda tünel başları dahil edilmemiştir<sup>1802</sup>.

1290 adet küçük ve orta ölçekli köprü ile 72 adette büyük köprü olmak üzere Irmak – Filyos Hattı'nda toplamda 1362 adet köprü ve menfez bulunmaktaydı. 1290 adet köprü ve menfezin toplan uzunluğu 2.073 metredir. 47 adet olan büyük köprülerin uzunluğu ise 2.557 metre olmak üzere hattaki köprü ve menfezlerin toplan uzunluğu 4.630 metredir<sup>1803</sup>.

Aşağıdaki tabloda Irmak – Filyos hattında 15m.'den büyük serbest köprü gözleri olan taş köprüler ve bunlarda kullanılan malzeme hakkında bilgiler verilmiştir.

| Köprünün yerleşimi<br>Km. | Köprü Gözleri<br>m. | Toplam uzunluk<br>m. | Temellerin taş ve betonu<br>m <sup>3</sup> | Yükseltmede taş ve Beton (tonoz hariç)<br>m <sup>3</sup> | Ana tonoz<br>m <sup>3</sup> | Toplam taş ve beton<br>m <sup>3</sup> |
|---------------------------|---------------------|----------------------|--------------------------------------------|----------------------------------------------------------|-----------------------------|---------------------------------------|
| 147,9                     | 5X18                | 135,50               | 971                                        | 3152                                                     | 560                         | 4683                                  |
| 155,5                     | 26                  | 66,80                | 300                                        | 1012                                                     | 205                         | 1517                                  |
| 159,5                     | 3X32+2X8            | 162,50               | 2316                                       | 4174                                                     | 690                         | 7180                                  |
| 160,0                     | 2X32                | 94,00                | 1866                                       | 1385                                                     | 460                         | 3711                                  |
| 222,4                     | 22                  | 43,00                | 279                                        | 511                                                      | 131                         | 921                                   |
| 227,7                     | 25                  | 44,50                | 304                                        | 490                                                      | 154                         | 948                                   |
| 229,2                     | 25                  | 49,00                | 498                                        | 695                                                      | 154                         | 1347                                  |
| 230,3                     | 25                  | 46,90                | 284                                        | 438                                                      | 154                         | 876                                   |
| 230,8                     | 25                  | 47,20                | 437                                        | 489                                                      | 154                         | 1080                                  |
| 250,5                     | 15                  | 37,50                | 244                                        | 594                                                      | 95                          | 933                                   |
| 302,9                     | 3X30                | 123,80               | 796                                        | 2375                                                     | 635                         | 3806                                  |
| 303,8                     | 45                  | 91,20                | 246                                        | 1225                                                     | 380                         | 1851                                  |

**Tablo 25: Irmak – Filyos Hattı'nda yapılan bazı taş köprüler ve kullanılan malzeme<sup>1804</sup>.**

<sup>1802</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.142.

<sup>1803</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.179.

<sup>1804</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.180.

Hatta yapılmış olan büyük betonarme köprülerin konstrüksiyonlarında kullanılan malzemeler hakkında fikir edinebilmek bakımından aşağıdaki tablo bize bilgi vermektedir.

| Köprünün yerleşimi(km.) | Köprü Gözleri (m.)   | Toplam uzunluk (m.) | Betonarme (m <sup>3</sup> ) | Toplam Betonarme ve taş ( m <sup>3</sup> ) | Toplam iskelet (ton) |
|-------------------------|----------------------|---------------------|-----------------------------|--------------------------------------------|----------------------|
| 22,4                    | 3 X 15               | 60,4                | 309                         | 823                                        | 33                   |
| 40,4                    | 3 X 15               | 67,5                | 352                         | 1289                                       | 34                   |
| 295,4                   | 4 X 32,5             | 158,0               | 1405                        | 3210                                       | 83                   |
| 305,1                   | 45                   | 82,1                | 748                         | 1379                                       | 68                   |
| 314,4                   | 3 X 27,5             | 103,3               | 567                         | 2232                                       | 71                   |
| 318,4                   | 48+11,3+3X14,25+11,3 | 125,9               | 883                         | 2110                                       | 125                  |

**Tablo 26: Irmak – Filyos Hattı’nda yapılan bazı büyük betonarme köprüler ve kullanılan malzeme<sup>1805</sup>.**

Hat üzerinde 27 istasyon bulunmaktadır<sup>1806</sup>. Bu hattın güzergâhı genelde nüfuzu az bölgelerden geçtiği için, istasyonlar arasındaki mesafe oldukça uzundur. İki istasyon arasındaki mesafe ortalama 14.5 kilometredir. Kuzey hattında iki istasyon arasındaki en uzun mesafe 21.3 kilometredir<sup>1807</sup>. Hatta Irmak’dan itibaren Kalecik, Alibey, Dümbelek, Tüney, Germece, Çankırı, Apsarı, Ildızım, Göllüce, Sumucak, Karacaveren, Atkaracalar, Çerkeş, Kurtçemen, İsmetpaşa, Ortaköy, Eskipazar, Hanköy, Cildikısıık, Karabük, Bolkuş, Balıkısıık, Cebeciler, Kayadibi, Tefen, Çaycuma ve Filyos istasyonları bulunmaktadır<sup>1808</sup>.

Hattın demiryolu şebekesine dahil olan küçük istasyonların çoğu aynı tiptedir. İstasyonlar kademe kademe ya da maksimum % 2.5’luk bir eğimle 600 m. uzunluğundaki platformlar üzerine kurulmuştur.

Irmak – Filyos hattının Ankara – Kayseri hattına bağlandığı Kuzey hattındaki Irmak istasyonu; yoğun bir trafiğin olduğu ve büyük bir art bölgeye sahip Çankırı

<sup>1805</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.181.

<sup>1806</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 15 İkinciteşrin 1935, s.7; *Tan Gazetesi*, 13 İkinciteşrin 1935, s.7.; *Son Posta Gazetesi*, 15 İkinciteşrin 1935, s.7.; *Ayın Tarihi*, No.24, I. Kânun 1935, s.24.; *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım)*, Y.2, S. 6, İkinci Teşrin 1935, s.64.; *Demiryollar Dergisi*, C.11, S.130, I İlkânun 1935, s. 505.

<sup>1807</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.172.

<sup>1808</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.1..., s.78.

istasyonu; Bolu'dan Adapazarına gelecekte yapılacak bir şube hattının birleşme noktası olarak kabul edilen İsmetpaşa İstasyonu ve son olarak, deniz yoluyla gelen yüklerin karayoluyla taşınabilmesine yarayacak, Kuzey hattının son noktası olarak düşünülen büyük öneme sahip Filyos istasyonu bunlara birer örnektir. Bunun yanında kısa bir süre sonra, Filyos – Zonguldak hattı işletmeye açıldığında Filyos'un önemi büyük ölçüde azalacağı da hesaplanmıştır. Bahsi geçen bu istasyonlar içinde sadece İsmetpaşa istasyonunda lokomotif hangarı yapılmıştır<sup>1809</sup>. Binaların yapımı için genellikle müteahhitlere veya taşeron şirketlere ihale edilmiştir. Kuzey hattında, Irmak – Apsarı şubesinin ve Filyos – Balıksık şubesinin binalarının yapımı buna örnektir<sup>1810</sup>.

Hattın inşaatında kullanılacak malzemelerin deniz yoluyla bölgeye getirilmesi için Filyos'ta bir ahşap iskele yapılmış ve buraya iki büyük vinç yerleştirilmiştir<sup>1811</sup>. İki hatlı bu iki mekanik vincin üzerinde bulunduğu 123 m. uzunluğunda 6.9 m. genişliğindeki ahşap iskeleye, 1 Şubat 1929'da bir fırtına sırasında, dalgalar 56 metresine zarar vermiş ancak aynı zamanda akıntıyla birlikte büyük miktarda kum çekilmesiyle derinlik yükselmiştir. Bu şekilde kalan 67 m. ihtiyaçlara cevap vermiştir. Tahrip olmuş kısmın yeniden yapılmasına gerek kalmamıştır. 1931-1932 kışındaki fırtınalarda dalgakıran çevresindeki tüm plajda suda sınırı 14 m. olan kum yine hareket etti, bu sebeple 45.8 m.'lik bir dalgakıran yapılmış, inşaat bitene kadar uzunluğu 113 m.'yi bulan iskeleden faydalanılmıştır. Bunun yanında yapılan iskeleler gemilerin rahatça yanaşabileceği derinliklerde kurulamamıştı. Bu uzun ve masraflı dalgakıranlar yapılmasını beraberinde getirmişti. Ayrıca gemilerin açık denizde demirlemesi gerekiyordu, malzemeler buradan mavnalara indirilirdi ve iskelelere taşınırdı. Buradan vagonlara boşaltılır, vagonlarla hatlara götürülürdü<sup>1812</sup>.

Bu hatta 39.900 ton çimento kullanılmıştır. Ayrıca Irmak tarafında 1. ile 10. kısımlar arasındaki inşaat çalışmalarında 144.500 kilogram dinamit, 14.000 kilogram lağım barutu, 801.500 adet dinamit kapsülü ve 803.200 metre fitil kullanılmıştır. Filyos tarafında 1 ile 7. kısımlar arasındaki inşaat çalışmalarında ise 112.500 kilogram dinamit,

<sup>1809</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.173 – 174.

<sup>1810</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.176.

<sup>1811</sup> İsveç – Danimarka Grubu, *Fevzipaşa – Malatya – Diyarbakir ve Irmak – Çankırı – Filyos Demiryolları İnşaatı, İsveç – Danimarka Grubu Şubat 1927 – Şubat 1931*, İstanbul, 1931. s.4.

<sup>1812</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.119 – 120.

10.300 kilogram lağım barutu, 838.300 adet dinamit kapsülü ve 735.300 metre fitil kullanılmıştır. Yani Irmak – Filyos Hattı’nda toplamda 257.000 kilogram dinamit, 24.300 lağım barutu, 1.639.800 adet dinamit kapsülü ve 1.538.7000 metre fitil kullanılmış olmaktadır<sup>1813</sup>.

Hattın inşaat çalışmalarının başlangıcından itibaren depolar inşa edilmiş ve inşaatın ilerlemesi nisbetinde bu depoların yerleri ona göre tesbit edilmiştir<sup>1814</sup>. İnşaat bölgelerinde lazım olan malzemenin hızlı bir şekilde temin edilmesi için hattın pozunu mümkün olabildiğince yakından takip edebilecek şekilde yerleştirilmiştir. Kuzey hattında Irmak ve Filyos taraflarında aşağıdaki depolar bulunmaktaydı :

Irmak Tarafında :

- 1 – Irmak ( 0. km ) Çalışmaların başlangıcından 1929’a kadar.
- 2 – Kalecik ( 19. km ) Mart 1929’dan Nisan 1931’e kadar.
- 3 – Çankırı ( 102. km ) Nisan 1931’den Aralık 1933’e kadar.
- 4 – Göllüce ( 149.km ) Kasım 1933’ten Temmuz 1934’e kadar.
- 5 – Sumucak ( 161. km ) Ağustos 1934’ten Haziran 1935’e kadar.

Filyos Tarafında :

- 1 – Filyos (390.3. km) Çalışmaların başlangıcından, Ağustos 1933’e kadar.
- 2 – Eskipazar (254.3. km) Eylül 1933’ten Kasım 1934’e kadar<sup>1815</sup>.

Hatta Fevzipaşa – Diyarbakir Hattı’nda olduğu gibi servis yolları oluşturulmuştur<sup>1816</sup>. Ayrıca posta hizmetleri organize edilmiş ve telgraf hatları çekilmiştir<sup>1817</sup>. Hattın inşaatında çalışanlara hizmet vermek üzere sağlık servisi kurulmuştur. Bu hatta 19 dispensier açılmıştır<sup>1818</sup>.

<sup>1813</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.182.

<sup>1814</sup> İsveç – Danimarka Grubu, *Fevzipaşa – Malatya – Diyarbakir ve Irmak – Çankırı – Filyos Demiryolları İnşaatı, İsveç – Danimarka Grubu Şubat 1927 – Şubat 1931*, İstanbul, 1931. s.5.

<sup>1815</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.120.

<sup>1816</sup> Servis Yolları ve bu yollarda yapılan taşımacılıkla ilgili geniş bilgi için bkz. Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.121 - 125.

<sup>1817</sup> İsveç – Danimarka Grubu, *Fevzipaşa – Malatya – Diyarbakir ve Irmak – Çankırı – Filyos Demiryolları İnşaatı, İsveç – Danimarka Grubu Şubat 1927 – Şubat 1931*, İstanbul, 1931. s.5.

<sup>1818</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.34.



| No | Hastalıklar ve Ölüm  | Şantiyelerde<br>Muayene sayısı | Dispanser ve hastanelerdeki<br>Hasta sayısı |         |
|----|----------------------|--------------------------------|---------------------------------------------|---------|
|    |                      |                                | Dispanser                                   | Hastane |
| 1  | Solunum Yolları      | 8.546                          | 668                                         | 32      |
| 2  | İdrar Yolları        | 64                             | 51                                          | 6       |
| 3  | Sindirim Yolları     | 6.424                          | 707                                         | 23      |
| 4  | Sinir sistemi        | 64                             | 14                                          | 6       |
| 5  | Dış Sebepler         | 2.357                          | 322                                         | 52      |
| 6  | Göz                  | 5.300                          | 229                                         | 44      |
| 7  | Kulak, Burun, Boğaz  | 2.071                          | 71                                          | 3       |
| 8  | Cildiye              | 558                            | 33                                          | 4       |
| 9  | Bel Soğukluğu        | 140                            | 26                                          | 6       |
| 10 | Frengi               | 114                            | 1                                           | 2       |
| 11 | Romatizma            | 827                            | 128                                         | 4       |
| 12 | Skorbüt              | 140                            | 45                                          | 2       |
| 13 | Sıtma                | 14.774                         | 2.553                                       | 104     |
| 14 | Bulaşıcı hastalıklar | 1.005                          | 519                                         | 44      |
| 15 | Yara ve Ezikler      | 13.150                         | 2.010                                       | 93      |
| 16 | Kırık Çıkık          | 27                             | 211                                         | 43      |
| 17 | Diğer hastalıklar    | 5.177                          | 263                                         | 24      |
| 18 | Ölüm                 | 24                             | 74                                          | 17      |
|    | Toplam               | 60.762                         | 7.925                                       | 509     |

**Tablo 27: 1 Ocak 1928 – 31 Aralık 1935 Yılları arasında Irmak – Filyos Hattı İnşaatında Hastalık ve Ölümler<sup>1819</sup>**

İnşaat sırasında meydana gelebilecek kazaların önüne geçebilmek için girişimci önleyici her türlü tedbiri almakla sorumluydu. Bu tedbirlerin nasıl uygulanacağı işlere öğretilmiştir. Fakat böyle büyük bir inşaat işinde birçok kazalar meydana gelmiştir<sup>1820</sup>. Hatta yıllık çalışan ortalama işçi sayısı 3.200'dur. Yılda ortalama 45 kaza meydana gelmiştir. Bunun 6'si ölümle sonuçlanmıştır. İstatistiği bilgilere baktığımızda Fevzipaşa

<sup>1819</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.187.

<sup>1820</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.100.

– Diyarbekir hattıyla birlikte inşa edilen bu iki hatta 20.7 milyon iş gününde 130’ü ölümle sonuçlanan 858 kaza meydana gelmiştir<sup>1821</sup>.

| Yıl  | Günlük ortalama<br>İşçi Sayısı | Kazalar              |        |                   |        |        |      |
|------|--------------------------------|----------------------|--------|-------------------|--------|--------|------|
|      |                                | Ölümle Sonuçlanmayan |        | Ölümle Sonuçlanan |        | Toplam |      |
|      |                                | Sayı                 | Oran % | Sayı              | Oran % | Sayı   | Oran |
| 1928 | 3708                           | 22                   | 0,59   | 11                | 0,30   | 33     | 0,89 |
| 1929 | 5990                           | 51                   | 0,85   | 11                | 0,18   | 62     | 1,03 |
| 1930 | 3881                           | 78                   | 2,00   | 6                 | 0,15   | 84     | 2,16 |
| 1931 | 4602                           | 65                   | 1,41   | 9                 | 0,20   | 74     | 1,61 |
| 1932 | 2586                           | 50                   | 1,93   | 6                 | 0,23   | 56     | 2,16 |
| 1933 | 1500                           | 31                   | 2,06   | 4                 | 0,07   | 35     | 2,33 |
| 1934 | 2484                           | 15                   | 0,60   | 2                 | 0,08   | 17     | 0,68 |
| 1935 | 561                            | 1                    | 0,18   | 0                 | 0,00   | 1      | 0,18 |

**Tablo 28: 1 Ocak 1928 – 31 Aralık 1935 Yılları arasında Irmak - Filyos Hattı İnşaatında meydana gelen kazalar.**<sup>1822</sup>

Irmak – Filyos Hattı’nda birçok müteahhit ve şirketler taşeron olarak iş yapmışlardır. Bu taşeron şirketlerin hemen hemen tamamı ise Türk şirketleri olmuştur<sup>1823</sup>. Irmak tarafındaki 10 kısımda yapılan inşaat çalışmalarında aşağıdaki tabloda yer alan müteahhit ve şirketler iş almışlardır.

<sup>1821</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbekir*, Göteborg, 1937, s.186.

<sup>1822</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbekir*, Göteborg, 1937, s.186.

<sup>1823</sup> E. Ş. Batmaz, K. Emiroğlu, Süha Ünsal, *İnşaatçıların Tarihi, Türkiye’de Müteahhitlik Hizmetlerinin Gelişimi ve Türkiye Müteahhitler Birliği...*, s.81

| <b>Irmak – Filyos Hattı’nın Irmak Etabında taşeron olarak iş yapan şirket ve müteahhitler</b> |                     |                                             |             |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|---------------------------------------------|-------------|
| <b>Kısım No</b>                                                                               | <b>Kilometreler</b> | <b>Şirket veya Müteahhitler</b>             | <b>Ülke</b> |
| 1.                                                                                            | 0,7 – 12,6          | Mühendis Şevki Niyazi                       | Türkiye     |
| 2.                                                                                            | 12,6 – 25,0         | Cumhuriyet inşaat T.A.Ş                     | Türkiye     |
| 3.                                                                                            | 25,0 – 45,0         | Mühendis Fahri Hüsnü, Tahir ve Kemal        | Türkiye     |
| 4.                                                                                            | 45,0 – 70,0         | Şevki Niyazi ve Necit Behiç                 | Türkiye     |
| 5.                                                                                            | 70,0 – 95,0         | Mühendis Tahsin İbrahim                     | Türkiye     |
| 6.                                                                                            | 95,0 – 120,0        | Beyzade İbrahim Nuri ve mühendis Ahmet Said | Türkiye     |
| 7.                                                                                            | 120,0 – 142,5       | Mühürzade Nuri ve Mühendis Ali Naki         | Türkiye     |
| 8.                                                                                            | 142,5 – 162,2       | Abdurrahman Naci                            | Türkiye     |
| 9.                                                                                            | 162,2 – 186,0       | Mühendis Ragıp ve Mühaddiszade Alim         | Türkiye     |
| 10.                                                                                           | 186,0 – 228,5       | Aral İnşaat Ltd. Şirketi                    | Türkiye     |
| Alt yapı 4.,5.,6.                                                                             | 65,0 – 120,0        | Ali Naki ve Nuri                            | Danimarka   |
| Hattın Pozu                                                                                   | 0,0 – 25,0          | Wetek A/S                                   | Türkiye     |
| Hattın Pozu                                                                                   | 25,0 – 133,0        | Molla Zade Bahaettin ve M. Fahrettin        | Türkiye     |
| Hattın Pozu                                                                                   | 132,8 – 162,2       | Abdurrahman Naci                            | Türkiye     |
| 4. Viyadük                                                                                    | 149,175 – 161,236   | Abdurrahman Naci                            | Türkiye     |
| Hattın Pozu                                                                                   | 162,2 – 255,5       | Aral İnşaat Ltd. Şirketi                    | Türkiye     |
| İstasyon Binaları                                                                             | 0,0 – 120,0         | Mustafa Cemal, M.Asım ve Mehmed             | Türkiye     |

**Tablo 29: Irmak – Filyos Hattı’nın Irmak Etabında taşeron olarak iş yapan şirket ve müteahhitler<sup>1824</sup>.**

Filyos tarafında 7 kısma ayrılan demiryolu hattında ise aşağıdaki şirket ve müteahhitler çalışmışlardır.

<sup>1824</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.177.

| <b>Irmak – Filyos Hattı’nın Filyos Etabında taşeron olarak iş yapan şirket ve müteahhitler</b> |                     |                                                |               |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|------------------------------------------------|---------------|
| <b>Kısım No</b>                                                                                | <b>Kilometreler</b> | <b>Şirket veya Müteahhitler</b>                | <b>Ülke</b>   |
| 1.                                                                                             | -1,5 – +26,0        | Mühendis Mehmet Ata, Emin Avni ve Şurakası     | Türkiye       |
| 2.                                                                                             | 26,0 – 46,0         | Mühendis Mehmet Ata, Emin Avni ve Şurakası     | Türkiye       |
| 3.                                                                                             | 46,0 – 70,4         | Abdurrahman Naci ve Kirzade Şevki              | Türkiye       |
| 4.                                                                                             | 70,4 – 85,1         | Abdurrahman Naci                               | Türkiye       |
| 5.                                                                                             | 85,1 – 106,3        | Osman Hüsnü ve Braggiotti                      | Türk –İngiliz |
| 6.                                                                                             | 106,3 – 132,0       | M. Galip, İ. Galip ve Nafiz                    | Türkiye       |
| Alt yapı                                                                                       | 132,0 – 135,6       | Mühürdaroglu Nuri ve Mühendis Ali Naki ve Ş.si | Türkiye       |
| Hattın Pozu                                                                                    | 70,6 – 135,6        | Mühürdaroglu Nuri ve Mühendis Ali Naki ve Ş.si | Türkiye       |
| 7.                                                                                             | 135,6 – 162,0       | Mühürdarzade Abdurrahman Naci ve Ş.si          | Türkiye       |
| Hattın Pozu                                                                                    | 0,0 – 42,0          | Wetek A/S                                      | Danimarka     |
| Hattın Pozu                                                                                    | 42,0 – 70,4         | Abdurrahman Naci                               | Türkiye       |
| İstasyon Binaları                                                                              | 0,0 – 70,0          | Mühendis Ferruh                                | Türkiye       |

**Tablo 30: Irmak – Filyos Hattı’nın Filyos Etabında taşeron olarak iş yapan şirket ve müteahhitler<sup>1825</sup>.**

Irmak – Filyos Hattı’nda tüneller hariç 4.069.618 m<sup>3</sup> toprak, 3.353.919 m<sup>3</sup> kaya, 219.669 m<sup>3</sup> temelde toprak hafriyatı ve 87.567 m<sup>3</sup> de kaya hafriyatı yapılmıştır. Bunun yanında hattın inşasında 77.362 m<sup>3</sup> beton, 192.802 kârgir, 432.211 m<sup>3</sup> blokaj ve anroşman, 78.647 m<sup>3</sup> revetman, 17.410 m<sup>3</sup> kuru duvar inşaatı yapılmıştır<sup>1826</sup>. Hattın alt yapı çalışmaları ortalama olarak 28.020.991 liraya mal olmuştur<sup>1827</sup>.

<sup>1825</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.178.

<sup>1826</sup> H. Y. “Cumhuriyet Demiryollarının İnşasında Büyük Rakamlardan Bazıları”..., s.983.

<sup>1827</sup> H. Y. Kalgay, “Milli Demiryollarımızın İnşaat Bakımından Rakamlarla İfadesi”..., s.16.

| <b>Irmak - Filyos Hattı Altyapı Çalışmaları</b> |                              |                           |          |
|-------------------------------------------------|------------------------------|---------------------------|----------|
| İnşaatın Cinsi                                  | Km başına Harcanan para (TL) | Harcanan toplam para (TL) | Oran (%) |
| Toprak Tesviyesi                                | 27.240                       | 10.645.243                | % 38,0   |
| Temeller                                        | 1.922                        | 750.995                   | % 2,7    |
| Beton, Kârgir, duvar                            | 15.350                       | 5.998.901                 | % 21,4   |
| Dolgu ve blokaj işleri                          | 10.740                       | 4.197.214                 | % 15,0   |
| Tüneller                                        | 16.450                       | 6.428.638                 | % 22,9   |
| TOPLAM                                          | 71.702                       | 28.020.991                | % 100    |

**Tablo 31: Irmak – Filyos Hattı’nın 435 km.’lik demiryolu inşaatında yapılan altyapı çalışmaları için harcanan miktar<sup>1828</sup>.**

390+260 km. uzunluğundaki<sup>1829</sup> Irmak - Filyos Hattı’nın arazi bakımından bir hayli zorluklar çıkarmış olan<sup>1830</sup> ve 3441 metre uzunluğundaki Batıbel tünelininde bulunduğu 151 km.’lik Çankırı – Eskipazar kısmı 11.490.000 liraya mal olmuştur<sup>1831</sup>. Bu miktarın 3.504.300 lirası sadece Batıbel Tüneli’ne harcanmıştır. Ortalama olarak 8 yıl süren<sup>1832</sup> bu hattın toplam maliyeti ise 44.597.000 lirayı bulmuştur<sup>1833</sup>.

| <b>Irmak – Filyos Hattı’nın Hattı İnşaatının Maliyeti (TL.)</b> |                |
|-----------------------------------------------------------------|----------------|
| Altyapı (Ray altı)İşleri                                        | 33.370.000     |
| Ray üstü İşleri                                                 | 7.568.000      |
| İstasyon ve binalar                                             | 3.236.000      |
| Servis Yolları, telgraf hatları ve yol malzemeleri              | 432.000        |
| TOPLAM                                                          | 44.597.000 TL. |

**Tablo 32: Irmak – Filyos Hattı’nın Hattı inşaatının Maliyeti<sup>1834</sup>.**

<sup>1828</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.183.; H. Y. “Cumhuriyet Demiryollarının İnşasında Büyük Rakamlardan Bazıları”..., s.984.

<sup>1829</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.123.*

<sup>1830</sup> *Tan Gazetesi, 12 İkinciteşrin 1935, s.3.*

<sup>1831</sup> Publié par la Direction Générale de la Presse au Ministère de l’Intérieur, *Politique Des Chemins De Fer En Turquie Républicaine*...,s.26.

<sup>1832</sup> *Son Posta Gazetesi, 16 İkinciteşrin 1935, s.7.*

<sup>1833</sup> H. Y. “Cumhuriyet Demiryollarının İnşasında Büyük Rakamlardan Bazıları”..., s.984.

<sup>1834</sup> H. Y. Kalgay, “Milli Demiryollarımızın İnşaat Bakımından Rakamlarla İfadesi”...,s.16.

Hattın işletmeye açıldığı ilk gün Ankara'dan Çankırı'ya 55, Çankırı – Somucak 30, Somucak – Çerkeş 20, Çerkeş – Eskipazar 10 – 15 ve Eskişehir – Filyos arasını da saat de 50 – 60 kilometre hızla katetmiştir<sup>1835</sup>.

Bu Hat Milli savunma ve endüstriyel gelişme için büyük bir öneme sahiptir<sup>1836</sup>. Bu hattın önemi ile ilgili Kurun Gazetesi'nde yazmış olduğu makalede, milli savunmaya yaptığı katkıya vurgu yapan Asım Us şunları ifade etmektedir:

*“...Büyük harpte deniz yollarımız düşman ablukası ile kesilince, demiryollarımızda işletmeyi kömür yerine odun yakarak temine mecbur kaldığımızı hepimiz biliriz. İşte o acıklı felâket günlerini görmüş olanlar bu hattın yapılışındaki ve kömür havzasının İç Anadolu'yu bağlanışındaki ehemmiyeti derhal anlar.*

*Maden kömürü memleketinin nakliye vasıtalarını işleten kuvvetlerin kaynağı ise Irmak – Filyos hattı da bu işletmenin nakıl vasıtası olan ana damarı hükmündedir. Bu bakımdan Irmak – Filyos Hattı demiryollarımızın milli müdafaa kuvvetini kat kat artırmıştır. Şimdiye kadar Zonguldak kömür havzasından sadece sahillerimizdeki endüstri müesseseleri istifade edebiliyordu. Sonra, umumiyetel Anadolu halkı günlük ihtiyaçları için memleketin en değerli ormanlarını yakıyordu. Eğer bu hal bir zaman daha devam etseydi, memleketimiz baştan başa bir çöl haline gelecekti. Bunun için Irmak – Filyos Hattı ile kömür havzasının içeriye bağlanması Anadolu'da hayat şartlarının muhafazası imkânını da temin edecektir...”*<sup>1837</sup>

Falih Rıfki Atay'da bu hatla ilgili yazısında, milli savunmaya vurgu yaparak, Türkiye'de sanayinin gelişmesine ve hayat şartlarının düzelmesinde bu hattın önemine vurgu yapmıştır. Yazar bu hatta kömür yolu denilmesinin yanında kömür ve demir hattı ismininde verilebileceğini şu sözlerle ifade etmiştir:

*“...bu hat Karabük'ten geçiyor. Hükûmet demir endüstrisini de burada kurmağa karar vermiştir. Şu halde şimdiye kadar kömür yolu dediğimiz bu hatta, bundan sonra kömür ve demir hattı adını verebiliriz. Kömür, demir buna bir de elektrik sözünü katınız, çünkü esas elektirik merkezlerinden birinin Havza'da kurulacağını biliyoruz. Bu üç kelime kadar bu medeniyetin inşa kuvvetlerini anlatabilecek ne bulunabilir? Karadeniz'den İstanbul veya Akdeniz limanları vasıtasile taşınan kömür*

<sup>1835</sup> Son Posta Gazetesi, 16 İkinciteşrin 1935, s.7.

<sup>1836</sup> The New York Times, 1 December 1935.

<sup>1837</sup> Asım Us, “Filyos'ta Bir Bayındırlık Bayramı”, Kurun Gazetesi, 13 Sonteshrin 1935, s.1.

*şimdi onun bağına sokulmuştur. Buna bir de hükûmetin kömür ucuzlatma siyasasını ilâve edersek, memleketin hayat şartları, Anadolu'nun endüstri kurumları ve milli müdafaa bakımından yeni hattın ehemmiyetini daha iyi belirtmiş oluruz.*"<sup>1838</sup>

Üç tarafı denizlerle kaplı Türkiye, Ege ve İstanbul kıyıları dışında Anadolu'da üretilen ürünleri diğer kıyılardan ihraç edememesi büyük bir sorun teşkil etmekteydi. Bu anlamda Irmak'tan Filyos'a uzanan demiryolunun önemi daha açık bir şekilde ortaya çıkmaktaydı. Özellikle Rusya ve İran'la yapılması düşünülen ticarete de bu demiryolunun faydaları olacaktı<sup>1839</sup>. Bu hat bölgeleri Karadeniz sahilinde bir deniz limanı ile bağlarken, verimli merkezlerle orman bölgelerinden geçiyor olması nedeniyle, önemli ekonomik avantajlar sağlanacağı düşünülmüştür. Ayrıca hat Anadolu'da ki merkezleri, Karadeniz'in önemli kömür madeninden çıkarılan kömürle besleme hizmetini de verecektir ki bu ihtiyaç şimdiye kadar İstanbul'dan dağıtılanla sağlanmaktaydı<sup>1840</sup>. Ülkenin merkezi ve İç Anadolu ile Karadeniz bölgesi arasında bağlantı kurularak<sup>1841</sup> başta kömür madeni, verimli bölgelerde üretilen mahsullerin ve orman ürünlerinin ülke ekonomisine katkısını sağlamanın yanında bölgeler arasındaki sosyal, kültürel, iktisadi anlamda birlikteliğine de katkıda bulunacaktı<sup>1842</sup>.

### 2.1.8. Filyos – Zonguldak Hattı

Irmak – Filyos Hattı'nın nihayetinin, ilk projede Ereğli Limanı olarak tesbit edildiği halde Nohab Grubu ile yapılan ikinci sözleşmede Filyos'a kadar yapıp orada bırakılması kararlaştırmıştır<sup>1843</sup>. Fakat bir savaş halinde memleketin kömür ihtiyacının emniyet altında bulundurmak amacıyla yapılmasına karar verilen ve kömür hattı denilen bu demiryolundan beklenen faydayı temini için hattın Filyos'tan Zonguldak yoluyla Ereğli'ye kadar uzatılması düşünülmüştür<sup>1844</sup>.

<sup>1838</sup> Falih Rıfkı Atay "Demir ve Kömür Hattı", *Ulus Gazetesi*, 14 Senteşrin 1935, s.1.

<sup>1839</sup> *The New York Times*, 26 April 1931.

<sup>1840</sup> C. H. Woods, *Report On The Economic And Commercial Conditions in Turkey – Dated May 1928...*, s.18.

<sup>1841</sup> *The New York Times*, 25 September 1932.

<sup>1842</sup> *The New York Times*, 11 August 1929.

<sup>1843</sup> Nohab Grubu ile Ağustos 1928'de yapılan yeni sözleşme ve müzakereler için bkz. *BCA Fon Kodu*, 30. 18. 01. 01. Yer Kodu, 151. 70. 3.; *Türkiye Cumhuriyeti Nâfia Vekâleti, Irmak – Filyos ve Fevzipaşa Hatları İnşaat Mukavelenamesi, Zemelliç Biraderler Matbaası, İstanbul, 1928*, s.1 – 28.

<sup>1844</sup> *BCA Fon Kodu*, 30.18.01.02. Yer Kodu, 19. 25. 15.

İrmak – Filyos Hattı'nın yapımına karar verildiğinden itibaren, Filyos – Ereğli hattının güzergahı, tek veya çift hatlı inşası ve buhar veya elektrikle işletilmesi konusunda tartışmalar sürekli devam etmiştir. 1927 yılında 14 Haziran – 16 Haziran tarihlerinde Haydarpaşa'da Nâfia Vekili Behiç Bey'in başkanlığında dokuzu yüksek mühendis ikisi hareket dairesi reisi ve muavininden oluşan 11 kişilik bir heyetle toplanmış olan 4. Demiryolları Kongresi'nde de bu konu tartışılmıştır. Bu kongrede Filyos – Ereğli arasının şimdilik tek yolla yapılmasının ve buharla işletilmesinin ihtiyaça kâfi olduğu kararı alınmıştır<sup>1845</sup>.

1931 yılında konudaki farklı görüşler tekrar tartışmaya açılmıştır. Hükümet, kömürün en ucuz bir şekilde yükleme ve nakliye yapılması, kömür havzası meselesini başta demiryolu güzergâh olmak üzere, iktisadî, malî ve askeri birçok noktadan inceleyerek genel bir proje haline getirilmesi için her bakanlığın kömür havzasının gelişmesi noktasında kendisine düşen işi yapması için Nâfia, İktisat ve Sıhhat ve İçtimai Muavenet Vekâletleri ile Erkanı Harbiye'den katılacak olan birer uzmandan oluşan bir komisyon kurulmasına karar verilmiştir. Nâfia Vekâleti'nin 2 Nisan 1931 tarih ve 2219 numaralı tezkeresiyle önerilen ve İcra Vekilleri Heyeti'nin 8 Nisan 1931 tarihli 10950 numaralı kararı ile kabul edilerek kurulmuş olan bu komisyon çalışmalarına hemen başlamıştır<sup>1846</sup>.

Komisyon 19 Temmuz 1931 tarihinde bir rapor hazırlamıştır. Komisyon bu raporda, hem sahili takip eden Filyos – Zonguldak hattının güzergâhı hem de Tefen – Zonguldak istikametlerinin karşılaştırılarak incelendiğini ve sonuçta işletme harcamalarından yapılacak tasarruflar ve nakliyattaki hız ve kabiliyeti itibariyle Filyos – Zonguldak sahil hattının inşası zaruri olduğuna karar vermişti. Ayrıca mevcut kömür ocaklarının durum ve seviyeleri gözetilmek suretiyle yapılacak bu sahil hattının, iktisadî amaçlara ulaşılacağını belirtmiştir. Bunun yanında olası bir düşman saldırılarından korunmak maksadıyla deniz tarafından kapalı ikinci bir istikametinde ayrıca yapılabileceği vurgulanmıştır. Bu ikinci hattın inşa kararı hükümetin takdirine bırakılmıştır<sup>1847</sup>.

<sup>1845</sup> H. Y. Kalgay, “Fen Kongreleri, İlim ve Fen Âleminin Büyük Müesseselerinden: (Milletlerarası Demiryol Kongreleri)”..., s.64 – 65.

<sup>1846</sup> BCA Fon Kodu, 30.18.01.02. Yer Kodu, 19. 25. 15.

<sup>1847</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 151. 71. 13.



Nâfia Vekâleti'nin görevlendirdiği bu heyet, Tefen – Zonguldak istikametinin güzergâhını ve inşaat şartları incelemek için bölgeye gitmiş ve güzergâh tesbit çalışmalarını bitirerek 1 Ağustos 1931'de bölgeden ayrılmıştır.<sup>1848</sup>

Daha sonra yine bu hatla ilgili görevlendirilen bir heyet ise, Üzülmüş Vadisinden geçilerek Zonguldak Tefen civarında Irmak – Filyos Hattı'na bağlamak üzere dahilden bir hat yapılmasının iktisadi olmayacağını ortaya koymuştur. Bu güzergâhta en az binde yirmi beş derecesinden yüksek meyillerin olması ve arazinin olağanüstü bir şekilde arızalı olduğu belirtilmiştir. Bundan dolayı inşasının zor olacağı, birçok tünel ve büyük viyadüklerin yapılmasının gerekeceği vurgulanmıştır. Bu anlamda inşaat maliyetinin çok pahalıya mal olacağı bunun yanında nakliye kabiliyetinin pek az ve işletme masrafının ise çok yüksek olacağı gibi buna benzer bir takım sebepler tesbit edilmiştir. Bu heyette Filyos – Zonguldak Sahil hattının yapılmasını önermişlerdir<sup>1849</sup>.

Ayrıca İktisad Vekâleti tarafından Nâfia Vekâleti'ne gönderilen bu raporda Tefen – Zonguldak istikametinin denize karşı ne derece korunaklı ve emin olduğu konusunda ise şu görüşler belirtilmiştir:

*“Kömür havzasından gerek sahilden ve gerek mezkûr iç taraftan yapılacak hatların müdafaa bakımından askerlikçe bir kıymet ve ehemmiyete haiz görülmediği büyük erkânı harbiyenin zata mahsus işaretli 23 Ağustos 934 tarih ve 20372 numaralı tezkeresiyle vekâletimize gönderilen 23 Ağustos 1934 tarihli teskerede kaydedilmekte olmasına göre denize nazır yamaçlarda olmamakla beraber denize çok yakın olan bu iç istikametinde emniyet itibarile büyük bir ehemmiyeti olmadığı anlaşılmaktadır. Zaten kömür ocaklarının hemen kâffesi denizden görülebilecek ve müdafaa olunmazsa pek kolaylıkla tahrip edilebilecek yerlerde bulunduklarına göre tahrip meselesi mevzu bahis olduğu zaman hat kadar ve belki daha müessir olarak ocakların da tahribata uğrayabileceği şüphesizdir. Bu itibarla devam edilmekte olup bir iki aya kadar kömür havzasına girerek memleketimizin kömür ihtiyacını karadan temin edecek ve az bir müddet sonra hatlarımızı Zonguldak Limanı'na bağlayacak olan ve milyonlarca lira sarf ile vücuda getirilen bir hattı terk edip arazinin şekil ve tabiatına nazaran çift hat inşası gayri mümkün görülmekte olmakla beraber şayet mümkün olsa bile aynı*

<sup>1848</sup> Son Posta Gazetesi, 3 Ağustos 1931, s.3.

<sup>1849</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 151. 71. 13.

*kabiliyeti nakliyei haiz olabilecek veçhile bunun ezafile fazla para sarfedilerek Tefen – Zonguldak istikametinde tek veya çift hat inşasına girişmek ve deniz taarruzuna karşı yine emin olmayan böyle bir hat için birçok seneler daha beklemek hiçbir surette caiz ve varit olamaz.*<sup>1850</sup>

Hattın güzergâhı konusunda çalışmalar devam etmiştir. 1933 yılında 26 – 28 Ağustos tarihleri arasında<sup>1851</sup> demiryolu uzmanlarının da iştirakiyle bir komisyon toplanmıştır<sup>1852</sup>. İstanbul’da kömür havzasıyla ilgili yapılan bu toplantıdan sonra Tefen – Zonguldak dahili hat istikametinin bir heyet tarafından tekrar incelenmesine karar verilmiştir. Bu gibi keşif ve etüt işlerinde tecrübe ve uzmanlıklarını kanıtlamış olan Sivas – Erzurum Hattı İnşaat Baş Müdürü Galip Bey, Irmak – Filyos Hattı İnşaat Baş Müdürü Abdullah Tiryaki ve Fen Heyeti Müdürü mühendis Necati Bey’den oluşan araştırma heyetinin bölgeye gönderilmesine karar verilmiştir<sup>1853</sup>.

Başvekâlete, 27 Eylül 1934 tarihinde Nâfia Vekili imzasıyla gönderilen 14 Eylül 1934 tarihinde hazırlanmış olan raporda da Filyos – Ereğli sahil güzergâhının uygun olacağı belirtilmiştir:

“ Zonguldak – Tefen – Karaman istikametinin üç zattan mürekkep bir fen heyeti tarafından tetkiki hakkındaki Nâfia Vekâletinin emirlerini tebliğ eden inşaat riyasetinin 6.9.1934 tarih ve 16689 numaralı emirleri üzerine teşekkül edilen komisyonumuz tarafından mezkûr istikaret arazi üzerinde tetkik edilerek aşağıdaki neticeler bulunmuştur.

1 – Zonguldak sabık üçüncü şube mühendisi Tevfik Bey tarafından gayet muhtasar ve seri bir takeometre etüdü ile yapılmış olan haritadaki istikameti umumiye Zonguldağı Filyos – Irmak hattının dahilen kısa olarak raptedecek yeğâne istikamet olduğu görülmüştür.

2 – Zonguldak – Celepçioğlu Boynu – tefen istikametinde binde 25 meylinde güzergâh vardır. Arazi müşkil ve killi olmakla beraber birçok tünel ve viyadükler inşaatı icap ettirecektir. Masarifi inşaiyesi 6,5 ilâ 7 milyon tahmin edilmiştir ki Filyos – Zonguldak kısmının masarifi inşaiyesinin tahminen 3 milyon lira kadar fazladır. Yalnız bu istikamet hattı 22 kilometre kadar kısaltmaktadır.

<sup>1850</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 151. 71. 13.

<sup>1851</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 151. 71. 13.

<sup>1852</sup> Akşam Gazetesi, 30 Haziran 1933, s.2.

<sup>1853</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 151. 71. 11.

3 – Zonguldaktan Celepçioğlu Boynu noktasındaki büyük tünele kadar ve büyük tünelden Karaman İstasyonuna kadar binde 25 meyil alınmış ve münhani mukavemetlerle büyük münhanilerdeki munzam mukavemetler nazarı itibara alınmamıştır. Bundan dolayı hakiki meyil binde 29,5 e kadar yükselmektedir. Bu meyil çoktur: hiç olmazsa meylin binde 25 e indirilmesi icap etmektedir. Bu da boyun noktasındaki tünel tulünü takriben üç kilometreye iblağ ile kabildir.

4 – Zonguldak istasyonu şehirden uzağa ve aynı zamanda platformu 27 rakımına koymuştur ki dereden 20 metre kadar yüksektedir. Halbuki Zonguldak İstasyonunda ehemmiyeti dolayisile birçok manevra hatları bulunacak ve binnetice istasyon çok geniş yapılacaktır ki buna çok mühim masarifi icap ettirecektir. Bundan kurtulmak için istasyonun 10 Temmuz mahallesindeki spor sahasına nakli muvafıktır. Bu suretle liman ve maden ocaklarile istasyonun irtibatı kolaylaşacaktır.

5 – Zonguldak sonra her ne kadar binde 25 rampası 14 – 15 kilometre kadar imtidat etmekte ise de Zonguldak bir teşkilat istasyonu olacağına ve deposu bulunacağına nazaran her daim dahile gidecek trenlerin ranforlu olarak gönderilmesi kabil olduğundan araya kuruvazman için istasyon konmasına lüzum görülmemiştir.

Zonguldak – Celepçioğlu – Tefen istikametinde gayet sert meyiller olmasından işbu kısmın kabiliyeti nakliyesi çok az olacaktır. Halbuki Tefen – Filyos – Zonguldak kısmında ise meyiller çok hafif olmasından kabiliyeti nakliye çok fazladır.

Tefen – Filyos hat kısmı mevcut ve Filyos – Zonguldak kısmında inşasına başlanmış olmasından ve Tefen – Filyos – Zonguldak hafif meyilli kısmı gerek Havzadan dahile ve gerek Havzadan Zonguldağa ve Ereğliye gidecek nakliyatı kolaylıkla temin edebilecek kabiliyette bulunmasından Zonguldak – Celepçioğlu – Tefen dahili hattının yapılmasına lüzum olmadığı kanaatindeyiz. Eğer harp zamanında emin şekilde dahili kömür nakli mevzubahs ise Zonguldaktan Çaycuma istasyonuna kadar tahminen 25 kilometre tulünde bir havai hat tesisile kömür nakliyatının temini kabildir. Bu suretle masarifi inşaiye ve masarifi daimesinden pek çok iktisad edilebilir. Ve havai hat bu iş için en ucuz ve emin bir sureti hal olduğu kanaatinde olduğumuzu arz eyleriz efendim.”<sup>1854</sup>

<sup>1854</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 151. 71. 11.

Hattın, elektrikle mi yoksa buharla mı çalıştırılması<sup>1855</sup> tartışması uzun süre incelenmiştir. Bu konuda 1933 yılının haziran ayında bir komisyon oluşturulmasına karar verilmiştir. Nâfia Vekâleti müsteşarı Arif Beyin başkanlığında bir heyet oluşturulmuş ve 26 Haziran 1933 tarihinde toplanmasına karar verilmiştir<sup>1856</sup>. 26 Haziran 1933 tarihinde yapılan komisyon toplantısında hattın elektrikle işletilmesinin uygun olacağı<sup>1857</sup> ve kömür havzasında yapılacak tek hatlı bir demiryolu üzerinde buharla işleyen lokomotiflerin çektiği taşıma kabiliyetinin ancak 1.300.000 tonu geçmeyeceği hesaplanmıştır. Ereğli limanından yapılacak bu kömür ihracatı için bu miktar az olduğu ve bu amaçla hattı çiftleştirmek suretiyle verimini artırmak gerektiğine karar verilmiştir<sup>1858</sup>. Bu konuda ki yapılan çalışmalar devam etmiştir. Ankara’da Nâfia Vekâleti tarafından bir komisyon çalışması yapılmıştır<sup>1859</sup>. Bu çalışmadan sonra içinde İktisad Vekâleti adına İstanbul Mıntıkası Sanayi Müdürü Refik Bey’inde bulunduğu bir fen heyeti oluşturulmuş ve bu heyet demiryolu inşaat bölgesinde inceleme yapmasına karar verilmiştir<sup>1860</sup>. Ayrıca 1934 yılının Mayıs ayında yine hattın elektrikle işletilmesi konusunda bir Amerikalı uzman tarafından bölgede inceleme çalışması yapılmıştır<sup>1861</sup>. Yine bu demiryolunun elektrikle işletilmesi amacıyla inceleme yapmak üzere bir heyet daha bölgeye gönderilmiş ve 30 Ağustos 1934 tarihinde çalışmaları bitirerek Ankara’ya dönmüşlerdir. Heyet üyelerinden elektrik mütehassısı M. Hooska, Çatalağzı, Zonguldak ve Ereğli’de istasyon yapılacak yerleri belirlemiştir. Ayrıca heyet üyelerinden Cer Dairesi Müdürü Tevfik Bey, inşaat Dairesi Müdürü İbrahim Bey ve Vekâlet Şirketler Müdürü Ethem Bey, Nâfia Vekili Ali Çetinkaya’ya bilgi vermişlerdir<sup>1862</sup>.

Bu konuda da yapılan incelemeler sonucunda hazırlanan raporlarda uzmanların hattın elektrikle çalıştırılmasının daha uygun olacağını belirtmişlerdir. Bu konuda Nâfia Vekili başvekâlete göndermiş olduğu raporda şunları ifade etmektedir:

*“...Ereğli limanına kadar uzatılacak olan kömür hattının nakil kabiliyetinin azami hadde çıkarılması iktiza eylesine binaen bu cihet Yüksek Vekâletleri*

<sup>1855</sup> Filyos – Ereğli Hattı’nın elektrikle işletilmesi konusunda yapılan geniş bir inceleme için bkz. Tefik, “Filyos – Ereğli Hattının Elektrikle İşletilmesi ve Demiryolunun Ona Göre İnşası Hakkında İptidai Bir Etüt”, *Demiryollar Mecmuası*, C.5, S.49, Mart 1929, s. 141 – 147.

<sup>1856</sup> *Milliyet Gazetesi*, 16 Haziran 1933, s.1.; *Cumhuriyet Gazetesi*, 16 Haziran 1933, s.1.

<sup>1857</sup> *Son Posta Gazetesi*, 26 Haziran 1933, s.1.

<sup>1858</sup> *Akşam Gazetesi*, 30 Haziran 1933, s.2.

<sup>1859</sup> *Son Posta Gazetesi*, 26 Mayıs 1934, s.1.

<sup>1860</sup> *Son Posta Gazetesi*, 26 Mayıs 1934, s.9.

<sup>1861</sup> *Ayın Tarihi*, No.6, Haziran 1934, s.2.

<sup>1862</sup> *Akşam Gazetesi*, 1 Teşrinievvel 1934, s.2.

*mutahassısı da dahil olarak yine salâhiyetleri murahhasların bir kongre halinde akteyledikleri 26 – 28. 6. 33 tarihli içtimalarda tetkik edilmiş ve neticede hattın doğrudan doğruya kömür mıntikasına tesadüf eden Çatalağzı – Ereğli kısmının elektrikle işletilmesine karar verilmiştir. Hat inşaatı bu karara uygun olarak yürütülmekte olduğu gibi Elektrik malzemesi için Alman Sanayi Konsorsiyumu ile bağlanılmış ve Elektrikli tesisat esasları da vekâletimizce tamamen tesbit ettirilmiş bulunmaktadır.*

*Elektrikli işletmenin mahiyeti ve bu işletmeye lüzumu olan elektrik kuvvetinin vekâletler tarafından kurulacak santraldan alınacağı da yüksek vekâletlerince malûm bulunmaktadır.*

*Elektrikli işletme esaslarına göre bu hat üzerinde nakliyat miktarıda senede beş milyon tona kadar çıkarılabileceğine göre nakil kabiliyetinin kifayetsizliği varit değildir.*

*Elektrikli işletmenin Karabük’e kadar uzatılması keyfiyeti vekâletimizce tetkik ettirilmiş ve buna yakın bir atide lüzum olmadığı neticesine varılmıştır. Çatalağzı ile Karabük arasında tatbik olunacak buharlı işletme beyan buyurulan miktardaki fabrika ihtiyacile beraber dahili demiryol nakliyatını da temine kâfi gelecektir.*

*Atiyen nakliyat miktarı daha çok artarak buharlı işletmenin kifayet edemeyeceği anlaşıldığı takdirde senede beş milyon tonluk nakliyatı temin edecek veçhile hesap ver derpiş edilmiş olan elektrikli işletmenin Çatalağzı – Karabük kısmına da teşmili mümkün ve tabidir. İleriye ihtiyaç hasıl olursa elektrikli işletmenin oraya kadar da uzatılması mümkün ve tabiidir...”<sup>1863</sup>*

Filyos’tan Ereğli’ye kadar bir hat ile Ereğli limanının inşası<sup>1864</sup> için 2 Mayıs 1933 tarihinde meclise bir layiha gönderilmiştir<sup>1865</sup>. Lahiyaya göre 70 km.’den ibaret olan bu hattın inşası 3 sene, liman inşaatı ise 6 sene zarfında bitirilmesi planlanmıştır<sup>1866</sup>. 23 Mayıs 1933 tarih ve 2411 numaralı kanun ile<sup>1867</sup> Filyos – Ereğli Hattı ile Ereğli Limanı’nın inşasına karar verilmiştir<sup>1868</sup>. İnşasına başlanmasından

<sup>1863</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 151. 71. 13.

<sup>1864</sup> Akşam Gazetesi, 4 Mayıs 1933, s.2.

<sup>1865</sup> BCA Fon Kodu, 30.18. 01.02. Yer Kodu, 36. 31. 18.

<sup>1866</sup> Cumhuriyet Gazetesi, 4 Mayıs 1933, s.1.

<sup>1867</sup> Ali Alanyahoğlu, “Demiryolları İle İlgili Olarak Yayınlanan Kânunlar – IV”, Demiryol Dergisi, S. 572, Eylül 1973, s. 24.

<sup>1868</sup> C. H. Woods, *Economic Conditions in Turkey (June 1934)...*, s.31.

itibaren 4 yılda bitirilmek üzere Filyos'tan başlayarak Zonguldak üzerinden Ereğli'ye kadar normal genişlikte yapılmasına karar verilen demiryolu için 20 milyon lira ödenek verilmiştir.<sup>1869</sup>. Ayrıca bu kanunla Ereğli Limanı'nın inşası ve techizatı için 10 milyon liranın harcanması kararlaştırılmıştır<sup>1870</sup>. Bu hattın Karadeniz'deki kömür yataklarından geçecek olması ve bölgeyi Anadolu'nun iç kısımlarına bağlaması noktasında büyük önem taşımaktaydı<sup>1871</sup> ve bu kânunun çıkması, Zonguldak ve Ereğli halkı tarafından büyük bir sevinçle karşılanmıştır<sup>1872</sup>. Ereğli'de beş gün boyunca sevinç gösterileri yapılmıştır<sup>1873</sup>. 25 Mayıs 1933 tarihinde demiryolu bayramı için Zonguldak Valisi ve C.H.F Vilayet Reisi Ereğli'ye gelmişlerdir<sup>1874</sup>. Ereğli Hükümet Konağı önünde toplanan halka Zonguldak Valisi ve C.H.F Reisi Mitat Bey hitap etmiştir. Mitat bey konuşmasında, “*şimendifer tesisatıyla Karadeniz'in en mühim bir iktisat ve umran merkezi ehemmiyetin kazanan Ereğli'nin bu tarihten sonra petrol ışıklarıyla değil elektrikle tenviri için lazım gelen tertibatın hükümetçe alındığını da*” duyurmuştur. Ayrıca aynı gece Gençler Birliği'nin bahçesinde Gazi M. Kemal'in Anadolu ve Trakya seyahatlerine ait filmleri gösterilmiştir. Cumhurreisi, başvekil ve meclis başkanlığına teşekkür telgrafları çekilmesi kararlaştırılmıştır<sup>1875</sup>. Gönderilen telgraf dolayısıyla M. Kemal Paşa, belediye ve fırka reisleri vasıtasıyla “*Cumhuriyet Hükümeti ve kendileri hakkında bildirdikleri güzel duygulara teşekkürle sevinçlerine iştirak ettiklerinin*” iletilmesini emir vermiştir<sup>1876</sup>.

Filyos – Ereğli hattı ve diğer demiryolu ve limanların inşası için birkaç Fransız inşaat şirketi talip olmuştur<sup>1877</sup>. Ayrıca bu hat için bir Alman şirketi ile görüşülmüş<sup>1878</sup> ise de bir anlaşma yapılmamıştır<sup>1879</sup>. Almanlarla yapılan bu görüşmelerin olumsuz sonuçlanmasında ülkenin parasının dışarı çıkacağı ve ciddi bir zarara uğranılacağı düşüncesi etkili olmuştur. Başvekâlete İş Bankası Umum Müdürü imzasıyla 1 Ağustos

<sup>1869</sup> 25 Mayıs 1933 Tarih ve 2214 Numaralı Filyos – Ereğli Hattı İle Ereğli Limanının İnşasına Dair Kânun için bkz. Başbakanlık Neşriyat ve Müdevvenat Umum Müdürlüğü, *Düstur, Üçüncü Tertip, C.14, Başvekâlet Matbaası, 1933, s.975.; Resmi Gazete, 29 Mayıs 1933, S.2413.*

<sup>1870</sup> *Demiryollar Mecmuası, C.9, S.102, Ağustos 1933, s. 298.*

<sup>1871</sup> C. H. Woods, *Economic Conditions in Turkey (June 1934)...*, s.31.

<sup>1872</sup> *Son Posta Gazetesi, 25 Mayıs 1933, s.3.*

<sup>1873</sup> *Son Posta Gazetesi, 25 Mayıs 1933, s.3.*

<sup>1874</sup> Hüseyin Yakup, “Yeni Demiryollarımız Ve: Demiryollarımızın (Halk Terbiyesi) Üzerine Tesirleri”, *Demiryollar Mecmuası, C.9, S.102, Ağustos 1933, s. 299.*

<sup>1875</sup> *Milliyet Gazetesi, 29 Mayıs 1933, s.5.*

<sup>1876</sup> *Vakit Gazetesi, 30 Mayıs 1933, s.1.; Son Posta Gazetesi, 30 Mayıs 1933, s.3.; Milliyet Gazetesi, 30 Mayıs 1933, s.1.; Cumhuriyet Gazetesi, 30 Mayıs 1933, s.1.*

<sup>1877</sup> *Milliyet Gazetesi, 7 Teşrinievvel 1933, s.3.*

<sup>1878</sup> *BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 132. 948. 7.*

<sup>1879</sup> *Cumhuriyet Gazetesi, 14 Temmuz 1933, s.1.*

1933 tarihinde gönderilen ve İş Bankası Şubeler Müdürü Fazıl Bey'in hazırlamış olduğu muhtıra başlıklı raporda bu konuda şunları ifade etmektedir:

*“Ereğli – Filyos, Afyon, Antalya hatları ile Ereğli ve Mersin Limanlarının inşaatı ve levazımının mübayası için hükümetimiz gelecek seneler bütçesine 61 milyon lira tahsisat ayırmıştır...”*

*“Almanlarla yapılan müzarekatın müsait bir surette neticelenmek üzere olduğu rivayet edilmektedir. Eğer Almanlarla bu inşaat için her hangi bir itilaf akdelirse asgari 25 milyon liranın daha memlekettten döviz olarak gitmesine müsaade edilmiş olur. Çünkü herhangi gruptan olursa olsun neticede hariçten mübayaa olunacak levazım bedellerini istisna edersek dahilde yapılacak ve dahili gruplarında yapabilecekleri inşaat için verilecek faiz miktarı takriben 17 milyon liradır. 60 milyon liralık inşaat üzerinden reji masrafı olarak verilecek %17 II ½ milyon lira tutar. Bundan 3 ½ milyon liranın dahilde sarf olunacağı kabul etsek bakiye 8 milyon lirada 17 milyon lira faiz kısmına ilave edilirse asgari 25 milyon liranın daha döviz olarak memlekettten gideceği kolaylıkla anlaşılır. Buna mukabil elde edilen avantajda Almanların, bu seneden itibaren 1937'ye kadar alacakları 20 – 25 milyon lira meblağı yeni inşaatın finansmanı için memleket dahilinde bırakmalarıdır. Fakat bu tecili çok pahalı ödetmek şartile, çünkü memlekette bir müddet bırakacakları 20 – 25 milyon liraya mukabil ileride fazla olarak daha 25 milyon lira götüreceklerdir. Bunun ise, memlekettin çok büyük zararına olduğu şüphesizdir.”<sup>1880</sup>*

Hükümet Filyos – Ereğli hattını bizzat kendisi yapmaya karar vermiştir<sup>1881</sup>. Filyos – Ereğli Hattı'nın ilk önce Filyos – Zonguldak arasının yapılması kararlaştırılmıştır<sup>1882</sup>. Filyos – Zonguldak hattı ise iki taahhüt kısmına ayrılmıştır<sup>1883</sup>. Bu hattın ilk kısmı olan Filyos – Çatalağzı 17 km.'lik etabını<sup>1884</sup> 1 Temmuz 1934 tarihinde ihaleye çıkarmıştır<sup>1885</sup>. Bu kısım 8 Ağustos 1934'de 2.100.000 liraya müteahhide ihale

<sup>1880</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 147. 48. 20.

<sup>1881</sup> Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı), Birinciteşrin 1938, s.60.

<sup>1882</sup> Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Cumhuriyetin 10 + 2 Yılında Türkiye Bayındırlığı (özel sayı) Y.2, S.5, İlk teşrin 1935, s.18.

<sup>1883</sup> Cumhuriyetin 10 + 3 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.3, S.5, (özel sayı), İlk teşrin 1936, s.11.

<sup>1884</sup> Ayın Tarihi, No.8, Ağustos 1934, s.1.

<sup>1885</sup> Akşam Gazetesi, 3 Temmuz 1934, s.5.

edilmiştir<sup>1886</sup>. Hattın ikinci kısmı olan Çatalağzı – Zonguldak etabı ise Mayıs 1935’de ihaleye çıkarılmış<sup>1887</sup> ve 25 Mayıs 1935 tarihinde 2.950.000 liraya ihale edilmiştir<sup>1888</sup>.

29 Mayıs 1935 tarihinde Zonguldak’ta açılacak tünellerin ve istasyonun yerleri tesbit edilmiş ve işlere başlanılmıştır<sup>1889</sup>. 15 Mayıs 1936 tarihinde demiryolu hattının inşaat çalışmaları Filyos’tan Çatalağzı’na ulaşmıştır<sup>1890</sup>. Ayrıca hat boyunca 16 tünel açılmış ve bunların 13’ü delinmiştir. Köprülerin ise büyük çoğunluğu tamamlanmıştır<sup>1891</sup>. 42 parça büyük ve modern yapılar kurulmuş ve Çatalağzı ciddi gelişmeler gösteren bir kasaba haline gelmiştir<sup>1892</sup>. 22 Temmuz 1936 tarihinde<sup>1893</sup> yapılan inşaat çalışmalarını yerinde görmek için Bayındırlık Bakanı bir tetkik seyahatı yaparak incelemelerde bulunmuştur<sup>1894</sup>. Nihayetinde 29 Ekim 1936 tarihinde demiryolu Çatalağzı’na girmiştir<sup>1895</sup>.

Hattın resmi açılışı 18 Kasım 1936 tarihinde yapılması kararlaştırılmıştır<sup>1896</sup>. Ayrıca tören programında açılıştan sonra Çatalağzı’ndaki kömür ocaklarından yüklenmiş bir vagon kömürde özel bir trenle<sup>1897</sup> Zonguldak Valisi’nin başkanlığında bir heyetle Ankara’ya götürülmesi düşünülmüştür<sup>1898</sup>. 18 Kasım 1936’da<sup>1899</sup> bölge halkının büyük katılımıyla işletmeye açılış töreni gerçekleştirilmiştir<sup>1900</sup>. Törene 14.30’da başlanmış C.H.P ve Zonguldak Halkevi adına Tevfik Bilgin ve Sami Barım birer konuşma yapmışlardır. Daha son Zonguldak Valisi Halit Aksoy konuşmasını yapmıştır. Vali konuşmasında demiryolunun kömür havzasına girmesinin önemi ile Türk mühendis, işçi ve sermayesinin başarısını şu sözlerle ifade etmiştir:

<sup>1886</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı), Birinciteşrin 1938, s.60.*

<sup>1887</sup> *Ayın Tarihi, No.17, Mayıs 1935, s.1.*

<sup>1888</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı), Birinciteşrin 1938, s.60 – 61.*

<sup>1889</sup> *Akşam Gazetesi, 30 Haziran 1935, s.1.*

<sup>1890</sup> *Tan Gazetesi, 15 Mayıs 1936, s.4.*

<sup>1891</sup> H. R. Tankut, “Yeni Çatalağzı’na Bir Bakış Filyos – Zonguldak”, *Ulus Gazetesi, 15 Mayıs 1936, s.6.*

<sup>1892</sup> *Demiryollar Dergisi, C.12, S.136, 1 Temmuz 1936, s. 230.*

<sup>1893</sup> *Demiryollar Dergisi, C.12, S.137, 1 Ağustos 1936, s. 312.*

<sup>1894</sup> *Akşam Gazetesi, 29 Temmuz 1936, s.5.*

<sup>1895</sup> *Ulus Gazetesi, 29 İlk Teşrin 1936, s.2.*

<sup>1896</sup> *Ulus Gazetesi, 12 Son Teşrin 1936, s.6.*

<sup>1897</sup> *Cumhuriyet Gazetesi, 17 İkinciteşrin 1936, s.1.*

<sup>1898</sup> *Ulus Gazetesi, 17 Son Teşrin 1936, s.2.*

<sup>1899</sup> Zonguldak Vilâyeti, 923 – 938 *Cumhuriyet’in XV. inci Yıldönümü Hatırası Zonguldak*, Tan Matbaası, İstanbul, 1938, s. 191.

<sup>1900</sup> *Son Posta Gazetesi, 19 İkinciteşrin 1936, s.3*



“... Birincisi aziz partimizin demiryolu programının çizdiği demir azimli bir başvekilin ve bu azma Çetinkaya gibi bir bağlılığın yarattığı eserlerle, yurdumuzun her köşesine kadar demir ağlarla örmüş olmak, ikincisi inkılâbın ekonomik kalkınma programının tahakkuku için Türk endüstri ve ekonomisini hakiki mesnedi olan enerji kaynağı kömüre kavuşturmuş olmak.

*Büyük şefin direktifleri ve İsmet İnönü'nün sevk ve takibi ile yurdumuz bu sahalarda hergün yeni zaferler kazanmaktadır. Fen bilgi ve teknik safhalarında kifayetsiz ve ehliyetsiz olarak tanıtılan Türk çocukları büyük inkılâbın yaratıcı havası içinde eşsiz bir kabiliyet taşıdıklarını hergün yeni örnekleriyle isbat etmektedirler. Şu gördüğünüz muvaffak eserde Türk mühendisinin, Türk işçisinin ve Türk Sermayesinin eseridir.”*<sup>1901</sup>

Valinin konuşmasından sonra açılış kurdelaı kesilmiş ve açılış töreni dolayısıyla devlet büyüklerine telgraflar çekilmiştir. Törenden sonra 16.30'da<sup>1902</sup>, ilk kömür treni Zonguldak Valisi'nin başkanlığındaki 35 kişilik bir heyetle Ankara'ya hareket etmiştir<sup>1903</sup>. Özel tren 19 Kasım 1936'da saat 14.00'de Ankara'ya gelmiş ve merasimle karşılanmıştır<sup>1904</sup>. Bu münasebetle Ankara İstasyonu bayraklarla donatılmış<sup>1905</sup> ve başta Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya, Ekonomi Bakanı Celal Bayar, Gümrük ve İnhisarlar Bakanı Ali Rana Tarhan, mebuslar, müsteşarlar, banka müdürleri ve birçok kalabalık halk kütlesi treni karşılamıştır. Özel olarak hazırlanmış kömür paketi Zonguldak Valisi tarafından hattın açılışının önemine vurgu yapan bir konuşmadan sonra, Bayındırlık Bakanı'na hediye edilmiştir<sup>1906</sup>. Ayrıca Devlet Demiryolları Ticaret Dairesi Reisi Naki Bey tarafından kömür madeninin önemi rakamlarla ifade eden konuşmasını yapmıştır<sup>1907</sup>. Konuşmalardan sonra tören sona ermiştir<sup>1908</sup>.

Hattın, Çatalağzı – Zonguldak etabının ray döşeme işi ihaleye çıkarılmış fakat talip çıkmadığı için Nâfia Vekâleti, emaneten yapılmasını 2 Haziran 1937 tarihinde

<sup>1901</sup> *Akşam Gazetesi*, 20 Teşrinisani 1936, s.6.

<sup>1902</sup> *Akşam Gazetesi*, 20 Teşrinisani 1936, s.6.

<sup>1903</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 19 İkinciteşrin 1936, s.1.

<sup>1904</sup> *Ayın Tarihi*, No.36, I. Kânun 1936, s.11.

<sup>1905</sup> *Son Posta Gazetesi*, 20 İkinciteşrin 1936, s.3.

<sup>1906</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.3, S.6, Teşrinisani 1936, s.64.

<sup>1907</sup> Devlet Demiryolları Ticaret Dairesi Reisi Naki Beyin konuşması için bkz. *Demiryolları Mecmuası*, C.12, S.142, 30 Sontesrin 1936, s.520 – 521.

<sup>1908</sup> *Ayın Tarihi*, No.36, I. Kânun 1936, s.11.

teklif etmiş ve Mâliye Vekâletinin 6 Haziran 1937 tarih ve 2360 sayılı mutalanamesi ile İcra Vekilleri heyeti tarafından 12 Temmuz 1937 tarihinde kabul edilmiştir<sup>1909</sup>.

Hattın Zonguldak’a doğru devam eden inşaat çalışmaları 5 Ağustos 1937’de bitirilmiştir<sup>1910</sup>. Ray döşeme işleri ise 12 Ağustos 1937 tarihinde tamamlanmıştır<sup>1911</sup>. Aynı gün saat 11.30’da halkın<sup>1912</sup> tezahüratları altında ilk tren Zonguldak’a girmiştir<sup>1913</sup>. İstasyon ve şehir bayraklarla donatılmıştır. Belediye tarafından lokomotif getiren heyete halılar hediye edilmiştir<sup>1914</sup>. Halka şekerler dağıtılmış ve hattı yapan müteahhit tarafından 500 kişilik bir yemek verilmiştir<sup>1915</sup>. Vali Halit Aksoy, Atatürk, başbakan, Nâfia ve İktisat Vekilleri ile Parti Genel Sekreterine telgraf çekerek trenin Zonguldak’a ulaştığı ve Zonguldak halkının teşekkürleri bildirilmiştir<sup>1916</sup>. Atatürk, gönderilen telgrafa “*demiryolunun kömür ilinin merkezine ulaştığı mesud hadisesini bildiren telgraflarınızı memnuniyetle aldım. Bu münasebetle muhterem halkın bana karşı gösterdikleri yüksek duygulara teşekkür ederim*”<sup>1917</sup> diyerek cevap telgrafı göndermiştir.

Zonguldak Valisi Halit Aksoy, C.H.P Genel Sekreteri Şükrü Kaya’ya aşağıdaki telgrafı göndermiştir:

“*Cumhuriyetin demirağ siyasetinde yeni bir zaferini müjdeleyen demiryolu bugün kömür ilimizin merkezine girdi. Halkın büyük bir sevinç ve heyecan içindedir. Zonguldaklıların yurdu refaha ve medeniyete ulaştıran inkılâpçı partisine candan bağlılıklarını ve minnet duygularını bu vesilelede tekrarladıklarını sonsuz saygılarımla arz ederim.*”<sup>1918</sup>

Ankara’dan ilk yolcu treni ise 1 Ekim 1937 tarihinde<sup>1919</sup> saat 10.00 Zonguldak’a ulaşmıştır<sup>1920</sup>. Yolcu trenine halk büyük ilgi göstermiş ve sevinç içerisinde karşılamıştır<sup>1921</sup>. Aynı gün saat 18.45 ise ilk yolcu treni Zonguldak’tan Ankara’ya

<sup>1909</sup> BCA Fon Kodu, 30. 18. 01. 02. Yer Kodu, 77. 63. 14.

<sup>1910</sup> Ulus Gazetesi, 6 Ağustos 1937, s.1.

<sup>1911</sup> Son Posta Gazetesi, 13 Ağustos 1937, s.1.

<sup>1912</sup> Ayın Tarihi, No.45, Eylül 1937, s.7.

<sup>1913</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 152. 76. 34.

<sup>1914</sup> Ulus Gazetesi, 13 Ağustos 1937, s.1.

<sup>1915</sup> Ayın Tarihi, No.45, Eylül 1937, s.7.

<sup>1916</sup> Son Posta Gazetesi, 13 Ağustos 1937, s.10.

<sup>1917</sup> Ulus Gazetesi, 18 Ağustos 1937, s.1.

<sup>1918</sup> BCA Fon Kodu, 490.01.0. Yer Kodu, 1462. 64. 6.

<sup>1919</sup> Ayın Tarihi, No.47, II. Teşrin 1937, s.1.

<sup>1920</sup> Son Posta Gazetesi, 2 Birinciteşrin 1937, s.3.

<sup>1921</sup> Son Posta Gazetesi, 4 Birinciteşrin 1937, s.1.

hareket etmiştir<sup>1922</sup>. Trenin Zonguldak İstasyonu'na girişini ve Zonguldak'tan Ankara'ya hareket edişini limanda bulunan vapurlar ve şehirdeki fabrikalar uzun düdükler çalarak selamlamışlardır<sup>1923</sup>.

Filyos – Zonguldak Demiryolu Hattı'nın müteahhidi yüksek mühendis Abdurrahman Nuri Demirağ'dı. İnşaatta mühendis olarak da Ata, Hayri Kayadelen, Nuri Dağdelen, Kadri Çelikiz, İrfan, Osman Küsef çalışmıştır<sup>1924</sup>.

Filyos – Zonguldak arasında 704.000 m<sup>3</sup> toprak tesviyesi yapılmıştır. Bunun 467.000 m<sup>3</sup> kaya, 237.000 m<sup>3</sup> toprak yarma hafriyatıdır. Toprak tesviye işlerine 717.900 lira sarfedilmiştir<sup>1925</sup>.

| Filyos – Zonguldak Hattı'nda Yapılan Toprak Tesviyesi |                            |                        |                                |               |
|-------------------------------------------------------|----------------------------|------------------------|--------------------------------|---------------|
| Kısımlar                                              | Toprak H (m <sup>3</sup> ) | Kaya (m <sup>3</sup> ) | Kaya+ toprak (m <sup>3</sup> ) | Maliyeti (TL) |
| Filyos – Çatalağzı                                    | 128.000                    | 192.000                | 320.000                        | 266.400       |
| Çatalağzı – Zonguldak                                 | 109.000                    | 275.000                | 384.000                        | 451.500       |
| TOPLAM                                                | 237.000                    | 467.000                | 704.000                        | 717.900       |

**Tablo 33: Filyos – Zonguldak Hattı'nda Yapılan Toprak Tesviyesi**<sup>1926</sup>.

Filyos – Çatalağzı kısmında 3236 metre uzunluğunda 8 adet tünel yapılmıştır. Çatalağzı – Zonguldak kısmında da 3764 metre uzunluğunda 8 adet tünel olmak üzere toplam olarak hatta 7.000 metre uzunluğunda 16 tünel bulunmaktaydı<sup>1927</sup>. Bu tünellerin toplamında 261.308 m<sup>3</sup> tünel hafriyatı yapılmıştır. 12828 m<sup>3</sup> beton, 47031 m<sup>3</sup> kârgir, 474 m<sup>3</sup> betonarma inşaat ile 8267 m<sup>3</sup> blokaj çalışması yapılmıştır. Ayrıca bu tünellerde 68726 kilogram demir ile 28826 metre beton kalıp ve kereste kullanılmıştır<sup>1928</sup>. Filyos – Çatalağzı kısmının toplam uzunluğunun % 21.9'nu bu tüneller oluşturmaktaydı. Çatalağzı – Zonguldak kısmında ise bu oran % 37.6'dır<sup>1929</sup>.

<sup>1922</sup> *Ulus Gazetesi*, 2 İlk Teşrin 1937, s.1.

<sup>1923</sup> A. Lütfi Balamir, “Tarih Köşesi – Karaelmas Yolunun Çatalağzı – Zonguldak Kısımına İlk Lokomotifin Girişi”, *Demiryol Dergisi*, S.550, Kasım 1971, s.23.

<sup>1924</sup> Ekrem Murat Zaman, “Kömüre Giden Demiryolu”, *Mühendislik Mimarlık Öyküleri II*(Koordinatör Mahmut Kiper), Türk Mühendis ve Mimar Odalar Birliği, Ankara, 2006, s.17.

<sup>1925</sup> *Demiryollar Dergisi*, C.13, S.153, II. Teşrin 1937, s. 356 – 357.

<sup>1926</sup> *Cumhuriyetin 10 + 4 Yılında Türkiye Bayındırlığı Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.4, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1937, s.41 – 42.

<sup>1927</sup> H. K. “Kömür Havzasına Uzatılan Demiryol Kömür Hattı”, *Demiryollar Dergisi*, C.13, S.164 – 165, 29 İlk Teşrin 1938, s. 940.

<sup>1928</sup> *Demiryollar Dergisi*, C.13, S.153, II. Teşrin 1937, s. 357.

<sup>1929</sup> H. Y. Kalgay, “Milli Demiryollarımızın İnşaat Bakımından Rakamlarla İfadesi” ..., s.14.

Filyos – Çatalağzı kısmındaki en uzun tüneli, 7 numaralı 1403 metrelik tüneldir. Onu 950 metre ile bir başka tünel takip etmiştir. Bu kısımdaki tünellerin toplam maliyeti 997.893 liraya mal olmuştur. Çatalağzı – Zonguldak kısmında ise en uzun tünel 1487 metre iken bir sonraki büyük tünel ise 1080 metredir<sup>1930</sup>. 1487 metrelik 16 numaralı tünel Zonguldak şehrinin başından delip diğer başından çıkmaktaydı. Bu tünelin kazılması ve örülmesi çok hassasiyet ve dikkat gerektirmekteydi. Bunun sebebi de; bu tünelin inşa çalışmalarından 30 – 40 yıl evvel açılıp işletilen sonradan terkedilmiş kömür ocaklarının arasında bulunmaktaydı. Bunun yanında kömür damarlarına rastlanması sebebiyle buralar kesilerek kârgirle örülerek ilerlenilmiştir. Hattaki diğer tünellerin uzunlukları 51 ile 340 metreler arasında değişmekteydi<sup>1931</sup>. Bunun yanında Filyos – Zonguldak kısmındaki tünellerin bulunduğu arazinin kalkerli olması ve buralarda geniş ölçülerde subatanların bulunmasıdır. Su akıntıları yamaçlarda buldukları kalker tabakaları arasından uzun yıllar aralıksız akması yüzünden dağlar içinde adeta büyük kuru dereler meydana gelmiş ve gayet büyük oyuklar, kovuklar, boşluklar meydana çıkmıştır<sup>1932</sup>. Bu nedenle burada büyük çalışmalar yapılmıştır. Bu kısımdaki tünellere ise 1.619.980 harcanmış ve hatta bulunan 16 tünellerin inşasına toplam olarak 2.617.873 lira sarfedilmiştir. Tünellere ortalama olarak, kilometre başına 375 lira harcandığını göstermektedir<sup>1933</sup>.

<sup>1930</sup> *Demiryollar Dergisi*, C.13, S.153, II. Teşrin 1937, s. 357.

<sup>1931</sup> *Cumhuriyetin 10 + 3 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.3, S.5, (özel sayı), İlk teşrin 1936, s.12 – 13.

<sup>1932</sup> *Demiryollar Dergisi*, C.13, S.153, II. Teşrin 1937, s. 363 – 366.

<sup>1933</sup> *Cumhuriyetin 10 + 4 Yılında Türkiye Bayındırlığı Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.4, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1937, s.43.

| <b>Filyos – Zonguldak Hattı’ndaki Tüneller</b> |               |                       |               |
|------------------------------------------------|---------------|-----------------------|---------------|
| Filyos – Çatalağzı                             |               | Çatalağzı – Zonguldak |               |
| Tünel No                                       | Uzunluğu (m.) | Tünel No              | Uzunluğu (m.) |
| 1                                              | 130           | 9                     | 1.080         |
| 2                                              | 116           | 10                    | 160           |
| 3                                              | 320           | 11                    | 138           |
| 4                                              | 160           | 12                    | 337           |
| 5                                              | 51            | 13                    | 88            |
| 6                                              | 106           | 14                    | 146           |
| 7                                              | 1.403         | 15                    | 328           |
| 8                                              | 950           | 16                    | 1.487         |
| Toplam                                         | 3.236         |                       | 3.764         |
| Filyos – Zonguldak Hattı toplam                |               |                       | 7.000         |

**Tablo 34: Filyos – Zonguldak Hattı’ndaki Tüneller ve Uzunlukları<sup>1934</sup>.**

Yine bu hattın inşasında 380.444 torba çimento harcanmış, 1.063.610 metre lağım fitili, 882.062 adet lağım kapsülü, 5.507 kiloğram lağım barutu ve 104.675 kilogram dinamit kullanılmıştır. Hattın inşası boyunca 441.332 işçi ve 1.325.405 amele yevmiyesi çalıştırılmıştır<sup>1935</sup>.

| <b>Filyos – Zonguldak Hattı’nda İşçi – Amele Yevmiye Sayısı</b> |         |           |
|-----------------------------------------------------------------|---------|-----------|
| Kısımlar                                                        | İşçi    | Amele     |
| Filyos – Çatalağzı                                              | 211.112 | 634.815   |
| Çatalağzı – Zonguldak                                           | 230.210 | 690.590   |
| TOPLAM                                                          | 444.322 | 1.325.405 |

**Tablo 35: Filyos – Zonguldak Hattı’nda İşçi – Amele Yevmiye Sayısı<sup>1936</sup>.**

Bu hatta yapılan köprü çalışmalarında 20.280 m<sup>3</sup> temel hafriyat yapılmış toplamda 8.667 metre uzunluğunda betonarma kazık çakılmıştır. Ayrıca yine köprüler için 3.800 m<sup>3</sup> temel kârgir, 1.150 m<sup>3</sup> temel beton, 2.702 m<sup>3</sup> cephe betonu, 11.084 cephe

<sup>1934</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *Kömür Hattı: Filyos – Zonguldak Kısım*, T.C. Nafia Vekâleti Neşriyatı Seri.5, Sayı.8., Ankara, 1937, s.7.

<sup>1935</sup> H. Y. “Cumhuriyet Demiryollarının İnşasında Büyük Rakamlardan Bazıları”..., s.986.

<sup>1936</sup> *Cumhuriyetin 10 + 4 Yılında Türkiye Bayındırlığı Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.4, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1937, s.44 – 45.

kârgiri, 4.558 m<sup>3</sup> betonarme inşaat işleri yapılmıştır. Bu işler için 634.871 kilogram demir ve 750 m<sup>2</sup> kalıplık kereste sarf edilmiştir<sup>1937</sup>. Filyos – Çatalağzı kısmında muhtelif açıklıktaki köprü sayısı 53 iken, Çatalağzı – Zonguldak kısmında ise muhtelif açıklıklardaki köprüler 36 adet<sup>1938</sup> olmak üzere hattın tamamında 89 köprü inşa edilmiştir<sup>1939</sup>.

Zonguldak içindeki Üzülmüş Deresi üzerinde de 2X40,00 + 11,00 metre açıklığında bir demir köprü hatta inşa edilen en büyük köprüdür. Bu demir köprüünün ayaklarında zeminden itibaren 25 metre derinliklere kadar yapılan sondajlarla zeminin mukavemetleri ölçülmüş ve zeminin sağlam olmaması nedeniyle köprüünün ağırlığı kazıklara bindirilmiştir. Bu iş için köprü ayakları temellerine uzunluklarının tutarı 4.563 metre olan 416 adet kazık çakılmıştır. Bu amaçlarla köprülerin mukavemetini sağlamak için 3X800 metrelik başka betonarme köprüye toplam uzunluğu 1.820 metre olan 182 adet ve 8,00 metrelik bir başka köprüye de toplam uzunluğu 1.036 metreyi bulan 148 adet kazık çakılmıştır<sup>1940</sup>.

<sup>1937</sup> *Demiryollar Mecmuası, C.13, S.153, II. Teşrin 1937, s. 359.*

<sup>1938</sup> *Cumhuriyetin 10 + 4 Yılında Türkiye Bayındırlığı Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.4, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1937, s.46.*

<sup>1939</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *Kömür Hattı: Filyos – Zonguldak Kısım...*, s.12.

<sup>1940</sup> *Demiryollar Dergisi, C.13, S.153, II. Teşrin 1937, s. 359.*

| <b>Filyos – Zonguldak Hattı’nda Köprü İnşaat Çalışmaları İle İlgili Bazı Rakamlar</b> |                           |                |                              |                |
|---------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|----------------|------------------------------|----------------|
|                                                                                       | <b>Filyos – Çatalağzı</b> |                | <b>Çatalağzı – Zonguldak</b> |                |
| Temel Hafriyat                                                                        | 9,700                     | m <sup>3</sup> | 10,580                       | m <sup>3</sup> |
| Betonarme kazık                                                                       | 2,505                     | m.             | 6,162                        | m.             |
| Temel Beton                                                                           | 1,020                     | m <sup>3</sup> | 124                          | m <sup>3</sup> |
| Temel Kârgiri                                                                         | 2,220                     | m <sup>3</sup> | 1,572                        | m <sup>3</sup> |
| Cephe betonu                                                                          | 1,770                     | m <sup>3</sup> | 932                          | m <sup>3</sup> |
| Cephe Kârgiri                                                                         | 5,100                     | m <sup>3</sup> | 5,984                        | m <sup>3</sup> |
| Betonarme                                                                             | 2,150                     | m <sup>3</sup> | 2,407                        | m <sup>3</sup> |
| Demir                                                                                 | 372,000                   | Kg.            | 262,871                      | Kg.            |
| Kalıp Kerestesi                                                                       | 6,093                     | m <sup>2</sup> | 8,922                        | m <sup>2</sup> |
| Blokaj                                                                                | 177                       | m <sup>3</sup> | 397                          | m <sup>3</sup> |

**Tablo 36: Filyos – Zonguldak Hattı’nda Köprü İnşaat Çalışmaları İle İlgili Bazı Rakamlar<sup>1941</sup>.**

Filyos – Çatalağzı etabındaki köprülere 196.500 lira, Çatalağzı – Zonguldak etabındaki köprülere ise 282.894 lira harcanarak hattın tamamındaki köprüler için 479.394 lira sarfedilmiştir<sup>1942</sup>.

Filyos – Zonguldak Hattı’nda Çatalağzı, Kilimli ve Zonguldak İstasyonları inşa edilmiştir. Çatalağzı İstasyonu ve tesisatı, dönemin ve geleceğin şartları hesaplanarak yapılmıştır. Tesiste;

- 1 – Üçüncü sınıf yolcu binası
- 2 – 12 lokomotiflik büyük sundurma,
- 3 – 25 yataklı yatakhane binası,
- 4 – Çift Hareket Memuru Binası
- 5 – şef depo ve muavini binası
- 6 – Revizör binası
- 7 – Mezondekip

<sup>1941</sup> *Cumhuriyetin 10 + 4 Yılında Türkiye Bayındırlığı Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.4, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1937, s.45.*

<sup>1942</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı), Birinciteşrin 1938, s.133.*

- 8 – Umumi helâ
- 9 – 2 küçük helâ
- 10 – Vagon kantarı
- 11 – Büfe
- 12 – Döner Köprü
- 13 – 200 m<sup>3</sup> su haznesi
- 14 - Ateşe Çukuru (İki Adet)
- 15 – Grühidrolik (3 Adet)
- 16 – Çift Lojman (11 Adet), yer almaktadır<sup>1943</sup>.

Kilimli makas hattı, kilimli ocaklarının kömür harman yerine kadar uzatılmıştı. Burada çift kantar yapılmıştır. Yolcu ve makasçı binaları inşa edilmiş ve bu binalar için de zeminin sağlamlaştırmak gerekmiştir. Bunun için hepsi 3428 metre uzunluğunda 422 adet betonarme kazıklı bir temel yapılmıştır. Fakat güzergâh yüksek bir zemine rastladığından asıl bina kaideleri bu betonarme kazıklar üzerine örülen betonarme çerçeveler üzerine oturtulmuştur<sup>1944</sup>. 750 metre uzunluğunda olan bu makas hattında yolcu binası (Kilimli İstasyonu), çift kantar ve makasçı binaları yapılmıştır<sup>1945</sup>.

Zonguldak İstasyonu çok dar bir vadi içine sıkışmış olan şehirde daha münasip bir yer bulunmadığından İncirsuyu'ndaki Türk Ocağı Spor Sahası'nın bulunduğu yerde tesisine mecbur olunmuştur<sup>1946</sup>. Ayrıca burada bulunan yol güzergâhı değiştirilerek 9,5 metre genişliğinde ve 850 metre uzunluğunda bir şose yapılmıştır. Bu yolu tutmak ve Devrek Çayı'nın taşkınliklarına karşı korumak içinde yol ve dere boyunca 850 m<sup>3</sup> hacminde istinat duvarı yapılmıştır<sup>1947</sup>.

Zonguldak İstasyonu;

1 – 2. Sınıf yolcu Binası

2 – Umumi Helâ

<sup>1943</sup> Cumhuriyetin 10 + 4 Yılında Türkiye Bayındırlığı Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım),Y.4, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1937,s.46 – 47.

<sup>1944</sup> Demiryollar Dergisi, C.13, S.153, II. Teşrin 1937, s. 361.

<sup>1945</sup> Cumhuriyetin 10 + 4 Yılında Türkiye Bayındırlığı Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım),Y.4, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1937,s.48.

<sup>1946</sup> E. M. Zaman, “Kömüre Giden Demiryolu”, Mühendislik Mimarlık Öyküleri II..., s.18.

<sup>1947</sup> Demiryollar Dergisi, C.13, S.153, II. Teşrin 1937, s. 362.



- 3 – Revizör
- 4 – 50 metre uzunluğunda ticari Anbar
- 5 – Amele Binası
- 6 – Çift Lojman (3 adet)
- 7 – Pompacı Binası
- 8 – 200 m<sup>3</sup> luk su hazinesi
- 9 – 50 tonluk kömür deposu
- 10 – Şube Atelyesi
- 11 – Şube şefi binası
- 12 – Dispanser ve doktor binası
- 13 – Telgraf ve fen memuru binası
- 14 – Grü hidrolik (2 adet)
- 15 – Vagon kantarı
- 16 – Vagon gabarısı
- 17 – 1 adet çeşme'den oluşmaktaydı<sup>1948</sup>.

Filyos – Zonguldak Hattı'nda inşa edilen bu üç istasyon bina ve tesisatları için 637.000 lira para harcanmıştır<sup>1949</sup>.

| İstasyon Bina tesisatlarına harcanan miktar (TL) |         |
|--------------------------------------------------|---------|
| Çatalağzı İstasyonu                              | 432.000 |
| Kilimli İstasyonu                                | 25.000  |
| Zonguldak İstasyonu                              | 180.000 |
| Toplam                                           | 637.000 |

**Tablo 37: Filyos – Zonguldak Hattı'ndaki İstasyon Bina tesisatlarına harcanan miktar<sup>1950</sup>.**

<sup>1948</sup> Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.4, S.3, Ağustos 1937, s.32 – 33.; Cumhuriyetin 10 + 4 Yılında Türkiye Bayındırlığı Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.4, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1937, s.49.

<sup>1949</sup> H. Y. Kalgay, “Milli Demiryollarımızın İnşaat Bakımından Rakamlarla İfadesi” ..., s.14.

<sup>1950</sup> Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı), Birinciteşrin 1938, s.133.

Hattı, Karadeniz'in coşkun dalgalarına ve iklimin sürekli yağmur ve sellerine ve arazide meydana gelen heyelanlara karşı korumak için önemli çalışmalar yapılmıştır. Bu çalışmalardan biride köprü tünelleridir. Biri 2+850. km.'de ve diğeri ise 3+025 km.'ye rastlayan 2 tane köprü tünel yapılmıştır. Bunların yan kirişleri 780 santimetre yüksekliğinde ve 60 santimetre genişliğindedir. Tabliyesi de yekpare olarak 60 santimetre kalınlığında yapıldığı gibi tavanı da 45 santimetre kalınlığında yekpare olarak inşa edilmiştir. Lokomotif dumanlarının bu köprü tünellerinin içlerinde toplanarak kalmasına meydan vermemek için bunların tavanlarına havalandırma için bacalar yapılmıştır. Yine kömür dumanlarından korunmak için de köprü tünellerin tavanları bakır levhalarla kaplanmıştır. Bu köprü tünelleri deniz sularının tesirlerinden korumak için betonarme inşaatında trass çimentolu harç kullanılmıştır. Bunlardan başka tahkimat işleride yapılmıştır. Filyos – Çatalağzı kısmındaki tahkimat işlerine 43.000 lira, Çatalağzı – Zonguldak kısmında ise 156.000 lira harcanmış ve toplamda hattın tamamındaki tahkimat işleri için 199.000 lira sarfedilmiştir<sup>1951</sup>.

| Filyos – Zonguldak Hattı'nda Yapılan Bazı Tahkimat İşleri |                    |                       |                          |
|-----------------------------------------------------------|--------------------|-----------------------|--------------------------|
| Filyos – Çatalağzı                                        |                    | Çatalağzı – Zonguldak |                          |
| 24.000 m <sup>3</sup>                                     | Blokaj             | 14.115 m <sup>3</sup> | Temel hafriyat           |
| 5.550 m.                                                  | Drenaj             | 3.424 m.              | Su içinde temel hafriyat |
| 534 m.                                                    | Anroşman           | 10.653 m.             | Kârgir inşaat            |
| 134 m.                                                    | Kuru Duvar kaplama | 9.660 m.              | Blokaj                   |

**Tablo 38: Filyos – Zonguldak Hattı'nda Yapılan Bazı Tahkimat İşleri<sup>1952</sup>.**

Filyos – Zonguldak Hattı'nın ray döşeme işleri iki kısım halinde yapılmıştır. Filyos – Çatalağzı kısmının müteahhidi Asım Fahri Yolalan idi <sup>1953</sup>. Çatalağzı İstasyonu'nun hatları ile birlikte 20.700 metre poz yapılmış ve çeşitli yerlere 36 makas konmuştur. Ayrıca 17.000 m<sup>3</sup> ikinci tabaka balast döşenmiştir. Bu kısmın poz işlerinde 18.910 işçi çalışmıştır. 37.800 lira masraf yapılmıştır. Bu demiryolunun traversleri de ahşaptır<sup>1954</sup>.

<sup>1951</sup> Demiryollar Dergisi, C.13, S.153, II. Teşrin 1937, s. 363.

<sup>1952</sup> Cumhuriyetin 10 + 4 Yılında Türkiye Bayındırlığı Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım),Y.4, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1937,s.52.

<sup>1953</sup> E. M. Zaman, "Kömüre Giden Demiryolu", Mühendislik Mimarlık Öyküleri II..., s.19.

<sup>1954</sup> Demiryollar Mecmuası, C.13, S.153, II. Teşrin 1937, s. 366.

Çatalağzı – Zonguldak kısmının poz işleri ise, emaneten yapılmış olup bunun tahmin edilen bedeli 24.000 liradır. Poz işlemi 12 metre uzunluğa 39,52 kilogram ve her biri de boylarına göre asgari 475 kilogram ağırlığında bulunan devlet tipi raylarla yapılmıştır<sup>1955</sup>. Çatalağzı – Zonguldak kısmındaki inşaatın kontrolü için, görevi başında drezin kazası sonucu hayatını kaybeden İnşaat Başmüdürü Abdullah Tiryaki, mühendisler H. Yakup Kalgay, Adnan Özyol, kısım mühendisleri Yekta, Enver Başol, Orhan Güran, Fiedler, Bartaliç ve Şiddelhelm çalışmıştır. Merkez teşkilatında, Demiryolları ve Limanlar İnşaat Başkanı mühendis Rıza Soyer, yardımcısı mühendis Ferdi Çağan, Fen Heyeti müdürü mühendis İbrahim Demirseren, büro şefi mühendis Fuat Berkman görev yapmışlardır. Hatta görev yapan diğer mühendisler ise Orhan Güran, Akif Bazoğlu, Mitrea ve Abdullah Çiner'dir<sup>1956</sup>.

Filyos – Zonguldak hattının açılmasıyla Kilik, Kilimli, Zonguldak gibi kömür havzaları ülkenin demiryolları şebekesinin içine dahil olmuştur<sup>1957</sup>. Bu kömür hattı yılda 5.000.000 ton kömür taşıyacağına göre hesap ve inşa edilmesiyle; güzergâhın kömür havzasına tesadüf eden bölgelerinde elektrikle işletilmesi içinde gerekli donanımlar yapılmıştır<sup>1958</sup>. Fakat elektrikle işletilmemiştir.

Bu sebeple Çatalağzı – Zonguldak kısmının tünellerinin geçit gabarileri geniş tutulmuş ve bu maksat içinde tünelleri, diğer hatların tünellerinden yüksek yapılmıştır. Uzmanların araştırmaları ve yayınlanan istatistikler, kömür havzasının kömür servetinin yılda 5.000.000 ton kömür taşınacağı hesap edilmiştir. Deniz taşımacılığı hariç olmak üzere demiryolları için 300 sene aralıksız taşınacak kömür rezervi olduğu belirtilmiştir<sup>1959</sup>. Karadeniz'in arazisinin zorluğu sebebiyle 26 km. olan bu hattın, Filyos – Çatalağzı'nın 16 km.'lik kısmında ray ve travers malzemeleriyle birlikte kilometresi 161.000 liraya mal olduğu halde Çatalağzı – Zonguldak kısmının ise kilometresi 316 lirayı bulmuştur<sup>1960</sup>. Bu iki hat arasındaki büyük km. başına büyük fiyat farkının olması Çatalağzı – Zonguldak güzergâhının ne denli zorlu olduğunu ortaya koymaktadır<sup>1961</sup>.

<sup>1955</sup> *Cumhuriyetin 10 + 4 Yılında Türkiye Bayındırlığı Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.4, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1937, s.54.*

<sup>1956</sup> E. M. Zaman, "Kömüre Giden Demiryolu", *Mühendislik Mimarlık Öyküleri II...*, s.19.

<sup>1957</sup> *Cumhuriyetin 10 + 3 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.3, S.5, (özel sayı), İlk teşrin 1936, s.17.*

<sup>1958</sup> *Cumhuriyetin 10 + 4 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.4, S.5, (özel sayı), Birinciteşrin 1937, s.40.*

<sup>1959</sup> *Demiryollar Mecmuası, C.13, S.153, II. Teşrin 1937, s.351.*

<sup>1960</sup> H. Y. Kalgay, "Milli Demiryollarımızın İnşaat Bakımından Rakamlarla İfadesi" ..., s.13.

<sup>1961</sup> *Demiryollar Dergisi, C.13, S.153, II. Teşrin 1937, s.352.*

26+305 kilometrelik bu hattın Filyos – Çatalağzı kısmı inşaat masrafı 2.100.000 lira, Çatalağzı – Zonguldak kısmının inşaat masrafı ise 3.083.803 lira tutmuştur. Neticede hattın inşaatı için toplam 5.183.803 lira harcanmıştır<sup>1962</sup>.

Kömür hattı ile demiryollarının ucuz işletilmesi, endüstrinin gelişmesi, ormanların muhafazası gibi büyük faydalarından başka herhangi bir savaşta fabrika ve demiryollarını işletmek, barış halinde ise emniyetli bir şekilde kömürün iç bölgelere ulaşmasını kolay bir şekilde sağlayacaktı<sup>1963</sup>. Bunun anlamda hattın açılmasıyla kömür nakliyatının güvenliği güçlendirilmiştir<sup>1964</sup>. Ayrıca odun kullanımı azalarak ormanların tahrip edilmesinin önüne geçilmesi sağlanmış ve kömür fiyatları düşerek tüketim artmıştır<sup>1965</sup>.

### 2.1.9. Afyon – Karakuyu ve Baladız – Burdur Hattı

Erkan-ı Harbiye, İzmir – Aydın demiryolunun ülke demiryolları ağına bağlanmasının askeri açıdan bir gereklilik olarak görmekteydi. Bunun için Nâfia Vekâleti'ne yazmış olduğu bir yazı ile Afyon'dan Dinar'a kadar bir demiryolu hattı yapılmasının askeri açıdan gerekli olduğunu bildirmiştir. Nâfia Vekâleti, bölgede demiryolu yapımı ve işletmesini elinde tutan bir İngiliz şirketi olan Aydın Demiryolları Şirketi ile görüşmeler yapmıştır<sup>1966</sup>.

Bu görüşmelerde şirket temsilcisi şifahen, Afyon'dan Antalya'ya kadar bir demiryolu ve Antalya'da bir liman inşasını yapabileceğini belirtmiştir. Şirketin bu görüşü Erkan-ı Harbiye tarafından uygun bulunduğu için, Nâfia Vekâleti görüşmelerin yapılması konusunda hükümetten yetki istemiştir. 16 Mart 1927 tarihli İcra Vekilleri Heyeti toplantısında görüşülen bu konu, Nâfia Vekili Behiç Bey'e görüşmelerde bulunmak üzere yetki verilmiştir<sup>1967</sup>.

Bu karar üzerine Nâfia Vekâleti 27 Mart 1927 tarihinde Aydın Demiryolları Şirketi'ne Afyon – Antalya arasında bir demiryolu ve Antalya'da bir liman inşasını

<sup>1962</sup> *Cumhuriyetin 10 + 4 Yılında Türkiye Bayındırlığı Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.4, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1937, s.52.*

<sup>1963</sup> İlhami Gök, "Kömür Hattı", *Demiryollar Dergisi, C.12, S.143, 1 Son Kânun 1937, s. 544.*

<sup>1964</sup> *The New York Times, 1 December 1935.*

<sup>1965</sup> Publié par la Direction Générale de la Presse au Ministère de l'Intérieur, *Politique Des Chemins De Fer En Turquie Républicaine*, Ankara, 1938, 30.

<sup>1966</sup> BCA Fon Kodu, 30.18.01. 01. Yer Kodu, 029. 41. 12.

<sup>1967</sup> BCA Fon Kodu, 30.18.01. 01. Yer Kodu, 023. 17. 4.

teklif etmiştir. Fakat şirket bu görüşmelerde Afyon – Sandıklı bölümünün kendi bölgeleri dışında olduğunu ve Burdur – Antalya demiryolu ile Antalya limanının inşaatının ise menfaatlerine uygun olmadığını belirtmiştir. Bununla birlikte Baladız – Burdur ve Dinar – Sandıklı arasında demiryolu yapılabileceği bildirmiştir. Fakat Erkan-ı Harbiye ise “*Burdur – Baladız – Dinar – Sandıklı arasında yapılacak demiryolu Aydın hattının bir şubesi olup mühim bir maksad-ı askeriye haiz olmadığı bizim için en mühim olan kısım Afyon – Aydın Hattının Sandıklı – Afyon arasında rabt etmekle icra ederse Afyon’dan Dinar’a kadar tarafımızdan yapılması*”<sup>1968</sup> gerektiğini bildirerek Burdur – Baladız ve Dinar – Sandıklı kısımlarının askerî açıdan önemli olmadığını, hattın mutlaka Afyon’a bağlanması gerektiğini belirtmiş ve şirketin kabul etmemesi üzerine bu hattın hükümet tarafından inşa edilmesini talep etmiştir.

Afyon – Antalya hattının inşa edilmesi düşüncesinin hayata geçirilmesi konusunda güçlü bir istek ortaya çıkınca çeşitli teşebbüsler yapılmaya başlanmıştır. Nâfia Vekili’nin Aydın Demiryolları Şirketi ile yürüttüğü görüşmelerden bir netice alınmayınca, başka alternatifler üzerinde çalışmalar yapılmıştır<sup>1969</sup>.

Bu anlamda hattın inşası için Bruder Redlih Şirketi görüşmeler yapılmış ve bu şirket Nâfia Vekâleti’ne bir teklif yapmıştır. Ayrıca 15 Haziran 1928 tarihinde Nâfia Vekâleti’ne gönderilen mektupla şirketin üst düzey yöneticilerinin katılımının sağlanması için görüşmelerin 1 Temmuz’dan sonra yapılmasını istemişlerdir. Nâfia Vekâleti bu mektubu, 24 Haziran 1928 tarihinde İcra Vekilleri Heyeti’ne göndermiş olduğu tezkereyle bildirmiş ve görüşmelerin yapılabilmesi için yetki istemiştir. 27 Haziran 1928’de Bruder Redlih Şirketi görüşmelerde bulunmak üzere Nâfia ve Mâliye Vekillerine yetki verilmesi kararlaştırılmıştır<sup>1970</sup>. Bu şirketle yapılan görüşmelerden de bir sonuç elde edilememiş ve malî imkansızlık sebebiyle 1933 yılına kadar bu konuda bir şey yapılamamıştır<sup>1971</sup>.

1933 yılına gelindiğinde bu hattın inşası yeniden gündeme gelmiştir. Cumhuriyet Halk Partisi’nin grup toplantılarında Afyon – Antalya hattının yapılması

<sup>1968</sup> BCA Fon Kodu, 30.18.01. 01. Yer Kodu, 029. 41. 12.

<sup>1969</sup> Şaban Ortak, “Cumhuriyet Türkiye’sinin Tamamlanması Gereken Bir Projesi: Afyon – Antalya Demiryolu Hattı İnşaatı”, *Afyon Kocatepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Dergisi*, Y. X, S.3, 2008, s.89.

<sup>1970</sup> BCA Fon Kodu, 30.18.01. 01. Yer Kodu, 029. 41. 12.

<sup>1971</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)...*, s.96.

benimsenmiştir. Bu haber Afyon<sup>1972</sup> ve Antalya şehirlerinde sevinçle karşılanmıştır. 5 Ocak 1933'de Antalya Hükümet Konağı önünde toplanan halk, büyük bir miting yapmıştır<sup>1973</sup>. Ayrıca aynı ay içerisinde bu hattın yapılması için hükümet bir kanun layihası hazırlığı başlamıştır<sup>1974</sup>. Hazırlanan layiha ile meclisten yetki alınmasına karar verilmiştir<sup>1975</sup>.

4 Mart 1933 tarihinde Afyon – Antalya hattının inşası için hazırlanan kanun layihası İcra Vekilleri Heyeti tarafından kabul edilerek meclise sevk edilmesi kararlaştırılmıştır<sup>1976</sup>. 11 Mart 1933 tarihinde meclise sunulan kanun layihasında<sup>1977</sup>; Afyonkarahisar'ından veya Eskişehir – Konya hattı üzerinde belirlenecek bir yerden başlayarak, Karakuyu civarında Aydın Demiryolu'na birleşecek ve Antalya'ya ulaşacak<sup>1978</sup> 325 km. uzunluğunda normal bir demiryolunun, gerek Akdeniz'in önemli limanlarından Antalya'nın İç Anadolu demiryollarına bağlanmasıyla liman ve hinterlandının gelişmesine ve gerekse Anadolu'nun ürünlerinin mümkün mertebe yakın yollarla yurtdışına ulaştırılmasının bölgenin kalkınmasına yapacağı katkının yanında Aydın Demiryolları'nın ülkenin diğer demiryollarına bağlanmasının sağlayacağı yararlar da dikkate alınarak bu hattın yapılması istenmiştir<sup>1979</sup>.

Afyonkarahisar – Antalya demiryolunun inşası hakkındaki kânun layihasının ilgili encümenlerde müzakeresi bitirilerek<sup>1980</sup> 1 Nisan 1933 tarihinde TBMM'nde görüşülmeye başlanmıştır. Kânun layihası konusunda Nâfia Vekili Hilmi (Uran) Bey, demiryolu hattının etüt çalışmalarının uygun mevsim şartlarında yapılabilmesi için biran önce bu kanun layihasının görüşülerek karara bağlanması gerektiğini vurgulamıştır<sup>1981</sup>. Yapılan görüşmeler sonucunda 1 Nisan 1933 tarih ve 2134 numaralı kânun<sup>1982</sup> ile

<sup>1972</sup> Şaban Ortak, "Cumhuriyet Türkiye'sinin Tamamlanması Gereken Bir Projesi: Afyon – Antalya Demiryolu Hattı İnşaatı"..., s.89.; Ayrıca bkz. *Hâkimiyeti Milliye Gazetesi 7 Kânunisani 1933*, s.3.

<sup>1973</sup> *Hâkimiyeti Milliye Gazetesi 7 Kânunisani 1933*, s.3.

<sup>1974</sup> *Hâkimiyeti Milliye Gazetesi 8 Kânunisani 1933*, s.1.

<sup>1975</sup> *Akşam Gazetesi 8 Kânunisani 1933*, s.1.

<sup>1976</sup> *BCA Fon Kodu, 30.18.01. 02. Yer Kodu, 34. 13. 1.*

<sup>1977</sup> *Akşam Gazetesi 12 Mart 1933*, s.1

<sup>1978</sup> *Cumhuriyet Gazetesi 13 Mart 1933*, s.1.

<sup>1979</sup> 11 Mart 1933 Tarih ve 1/540 Numaralı Afyonkarahisar – Antalya Demiryolunun İnşası Hakkındaki Kanun Layihası ve Nafia ve Bütçe Encümenlerin Mazbataları için bkz. *TBMM Zabıt Ceridesi*, D.IV., İ.35, C.14, Sıra No.103, T.B.M.M. Matbaası, 1933, s.1.

<sup>1980</sup> *Akşam Gazetesi 31 Mart 1933*, s.2.

<sup>1981</sup> Afyonkarahisar – Antalya Demiryolu Hattı'nın inşası için verilen kânun layihası ile ilgili mecliste yapılan görüşmeler ve görüşmeler sırasında yapılan konuşmalar için bkz. *TBMM Zabıt Ceridesi*, D.IV., İ.35, C.14, T.B.M.M. Matbaası, 1933, s.14 – 18.; *Hâkimiyeti Milliye Gazetesi 5 Nisan 1933*, s.1 – 5.

<sup>1982</sup> 1 Nisan 1933 Tarih ve 2134 Numaralı Afyonkarahisar – Antalya Demiryolunun İnşasına Dair Kânun için bkz. *T.B.M.M. Kavanin Mecmuası*, C.12, Başvekâlet Matbaası, Ankara, 1934, s.178.

Afyonkarahisar – Antalya arasında demiryolunun yapılmasına karar verilmiştir<sup>1983</sup>. 4 yılda bitirilmesi düşünülen normal genişlikte<sup>1984</sup> ki hattın yapımı için 25 milyon lira harcanmasına izin verilmiştir<sup>1985</sup>. Afyonkarahisar’dan başlanacak ve İzmir – Aydın Demiryolu ile Karakuyu yakınlarında birleşerek oradan güneye inerek Antalya’ya kadar uzanacaktı<sup>1986</sup>. Bu şekilde Antalya önemli bir ihraç limanlarından biri olacaktı<sup>1987</sup>. Hattın toplam uzunluğu 235 km. olacaktı<sup>1988</sup>. Ayrıca bu kanuna ilaveten bir mali düzenlemelerle ilgili olarak bir madde eklenmesi için 4 Haziran 1934 tarihinde bir kanun layihası hazırlanmış<sup>1989</sup> ve 18 Haziran 1934 tarihinde kabul edilmiştir<sup>1990</sup>.

Hattın inşa kararı alınmasını 1933 yılının Bakır Hattı’ndan sonraki ikinci büyük hamlesi olarak nitelendiren Kemal Turan, bu hatla Afyon, Isparta, Burdur, Denizli ve Antalya’da başlayacak olan refahın tüm Anadolu’ya yayılacağını vurgulamıştır<sup>1991</sup>. Yine bu konuda Falih Rıfkı (Atay) şunları ifade etmiştir:

“... İzmir ve Mersin’den sonra Antalya Anadolu’yu Akdeniz’e çıkaran üçüncü demiryolu limanı olacaktır. Antalya’nın verimli ve zengin hinterlandının demir kolları Akdeniz’i kucakladığı vakit, Türkiye Cumhuriyeti’nin halkçı ve memleketçi imar siyasetinin en güzel eserlerinden birini daha vücut vermiş olacağız... Anadolu’nun göğsüne kulaklarını koyup onun kalbini dinlemeyenler, yol, havayolu, karayolu, demiryolu masraflarını bir neslin omzuna yükletilmiş angarya olarak zannederler... Anadolu denizlere tutturulmuş bir yapıdır: Bu yapının denizler üstündeki bellibaşlı temel dayanaklarından biri de Antalya olduğuna şüphe yoktur. Anadolu’nun ciğeri, Akdeniz ve Karadeniz’deki Antalya gibi ağızlarından teneffüs eder. Antalya’da İzmir gibi, Anadolu coğrafyasının sayılı vahdet unsurlarından biridir. Sayılı vahdet unsurları diyoruz. Milli bir vahdet gibi, coğrafi bir vahdetinde esas unsurları olduğuna şüphe

<sup>1983</sup> Demiryollar Mecmuası, C.9, S.102, Ağustos 1933, s. 298.

<sup>1984</sup> Başbakanlık Neşriyat ve Müdevvenat Umum Müdürlüğü, *Düstur, Üçüncü Tertip*, C.14, Başbakanlık Devlet Matbaası, 1933, s. 457.; *Resmi Gazete*, 4 Nisan 1933, S.2370.

<sup>1985</sup> *Akşam Gazetesi* 4 Nisan 1933, s.2.

<sup>1986</sup> *Hâkimiyeti Milliye Gazetesi* 4 Nisan 1933, s.1.

<sup>1987</sup> *Milliyet Gazetesi* 4 Nisan 1933, s.1.

<sup>1988</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, D.IV., İ.35, C.14, Sıra No.103, T.B.M.M. Matbaası, 1933, s.1.

<sup>1989</sup> *BCA Fon Kodu*, 30.18.01. 02. Yer Kodu, 45. 40. 7.

<sup>1990</sup> 18 Haziran 1934 tarih 2520 Numaralı 2134 ve 2214 Numaralı kanunlar Mucibince İnşası Mukarrer Afyon – Antalya ve Filyos – Ereğli Hatları İçin 1934 Mali Senesi Zarfında Vaki Olacak Masarif Karşılığı Hakkında 1934 Mali Senesi Muvazenei Umumiye Kanununun 18 inci Maddesine Bir Fıkra İlâvesine Dair Kanun için bkz. Başbakanlık Neşriyat ve Müdevvenat Umum Müdürlüğü, *Düstur, Üçüncü Tertip*, C.15, Başvekâlet Matbaası, 1934, s.1272.; *Resmi Gazete*, 25 Haziran 1934, S.2735.

<sup>1991</sup> Kemal Turan, “Afyon – Antalya Hattı”, *Hâkimiyeti Milliye Gazetesi* 5 Nisan 1933, s.5.

edilemez. Bu unsurlar milli vahdetin olduğu gibi, milli coğrafyanın da tamamlayıcı, toplayıcı zaruretleridir...”<sup>1992</sup>

“Cumhuriyet cenup Anadolusunu Osmanlılardan değil, Selçuklulardan devir almıştır” diyen Falih Rıfkı’nın düşüncesine katıldığını belirten Kemal Turan, Osmanlıların güney bölgesini ihmal ettiğini vurguladığı yazısında bu bölgelerdeki tarımsal ürünlerin demiryolu sayesinde iktisadî değer taşıyacağını belirtmiştir<sup>1993</sup>.

Antalya’ya demiryolunun ulaşmasını hedef olarak koyan cumhuriyet idarecileri bu hattın tamamlanmasıyla İç Anadolu’yu Akdeniz’de Antalya limanı’na bağlayacak bu hatla ürünlerin akışını kolaylaştırmasının yanında askeri anlamda da düşman saldırısına karşı Güney ve Batı Anadolu’nun savunmasında önemli bir etken teşkil edeceğini düşünmekteydiler. Bu konuda 1935 yılında yaptığı doktora çalışmasında Orhan Conker şunları ifade etmektedir:

“İtalya’nın 1925 – 1926 yıllarındaki saldırgan tutumu unutulmadı. Birgün Afyon – Antalya hattı tamamlanmış olacak ve İtalya böylesine bir maceraya girşmek konusunda tereddüte düşecektir. Yinede buna benzer bir amaçlarını gütmeye devam ederse Afyon – Antalya hattı üzerine düşen görevi kesinlikle yapacaktır.”<sup>1994</sup>

Ayrıca bu hat için bir Alman şirketi ile görüşülmüş<sup>1995</sup> ise de bir anlaşma yapılmamıştır<sup>1996</sup>. Ayrıca başka şirketlerle de görüşmeler yapılmıştır<sup>1997</sup>. Almanlarla yapılan bu görüşmelerin olumsuz sonuçlanmasında ülkenin parasının dışarı çıkacağı ve ciddi bir zarara uğranılacağı düşüncesinin de etkili olduğu söylenebilir<sup>1998</sup>.

Bunun üzerine hattın inşaatı 6 bölüme ayrılarak Türk müteahhitlere ihale edilmeye başlanmıştır. Harita ve keşif çalışmaları bitirilen 25 km.’lik ilk kısım 450 bin liraya tahmini bedelle ihaleye çıkarılmıştır. 11 Ağustos 1934’te yapılan ve 15 Ağustos 1934 tarihinde kesinleşen ihale ile Mühürdaroğlu Nuri (Demirağ) verilmiştir. 25 ile 40. km.’ler arasındaki 15 km.’lik ikinci bölümün ihalesi 1.100.000 lira tahmini bedelle 3

<sup>1992</sup> Falih Rıfkı (Atay), “Antalya Hattı”, *Hâkimiyeti Milliye Gazetesi* 4 Nisan 1933, s.1.

<sup>1993</sup> Kemal Turan, “Afyon – Antalya Demiryolunun Ehemmiyeti”, *Demiryollar Mecmuası*, C.10, S.114, Ağustos 1934, s. 375 – 376.

<sup>1994</sup> O. Conker, *Les Chemins de Fer en Turquie et La Politique Ferroviaire Turque...*, s.100.

<sup>1995</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 132. 948. 7.

<sup>1996</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 14 Temmuz 1933, s.1.

<sup>1997</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 4 Temmuz 1933, s.1.

<sup>1998</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 147. 48. 20.



Eylül 1934’de yapılmış ve % 23.87 indirim yapan Aral İnşaat Şirketi’ne verilmiştir<sup>1999</sup>. 40 ile 56. km.’ler arasındaki 16 km.’lik üçüncü bölümün ihalesi 16 Ekim 1934 tarihinde yapılmıştır<sup>2000</sup>. 56 ile 74. km.’ler arasındaki 18 km.’lik dördüncü bölüm Kasım 1934’de ve 74 ile 93 km.’ler arasındaki beşinci bölüm ile 20 km.’lik son bölümün ihalesi de 8 Aralık 1934’te yapılması kararlaştırılmıştır<sup>2001</sup>. Kararlaştırılan tarihte yapılan bu ihalelerle hattın tüm kısımları ihale edilmiştir<sup>2002</sup>. Böylece dört ay zarfında bu hattın güzergâh etüdü bitirilerek profilleri hazırlanmış ve altı kısmın ihalesi de tamamlanmıştır<sup>2003</sup>.

Hattın etüt çalışmasını yapan heyet, bir aylık süren bir mesaiden sonra güzzerhâhı belirlemiştir. İzmir Hattı Afyon İstasyonu’ndan başlayan Afyon – Karakuyu Hattı istiyasyondan itibaren 10+500 km.’ye kadar İzmir Hattı’na paralel bir istikamet takip etmekte ve ondan sonra İzmir İstikametinden ayrılarak İnaz Boğazı, Senirköy, Savran istikametlerine geçmektedir. Buradan Başağaç sırtlarını takip ettikten sonra Sandıklı’ya varmakta ve Sandıklı Ovası’nı takip ile Sinekli ve Kartiye geçip oradanda Avşar – Donbay yoluyla Karakuyu’ya varmaktaydı. Etüt sonucunda Afyon – Karakuyu Hattı’nın toplam uzunluğu takeometrenin profiline göre 112+900 kilometre olarak tesbit edilmiştir. Keşif çalışmaları sırasında 110 kilometre uzunluğu çıkartılan bu hattın masrafı ise 3.100.000 lira tahmin edilmişti. Etüt çalışmasından sonra çıkan uzunluğun masrafıda hemen hemen aynı olarak bulunmuştur<sup>2004</sup>.

Afyonkarahisar – Antalya Demiryolu Hattı’nın temel atma töreninin 28 Ağustos 1934’de yapılacağı bazı gazetelerde yer almıştır<sup>2005</sup>. Fakat temel atma töreninin, Afyonkarahisar’ın düşman işgalinden kurtuluşunun 12. Yıldönümü olan 27 Ağustos 1934 tarihinde yapılması kararlaştırılmıştır. Törenin Nâfia Vekili Ali (Çetinkaya) başkanlık edeceği belirtilmiştir<sup>2006</sup>. Ayrıca Antalya Belediyesi’nde, Antalya mebusu Rasih Bey’in başkanlığında şehrin mülki, idari ve sivil toplum kuruluşlarının katıldığı bir toplantı düzenlenmiş ve temel atma törenine Antalya’dan 50 kişilik bir

<sup>1999</sup> *Nafia İşleri Mecmuası (İdari Kısım), Y.1, S.,4, Eylül 1934, s.34.*

<sup>2000</sup> *Nafia İşleri Mecmuası (İdari Kısım), Y.1, S.,4, Eylül 1934, s.61.*

<sup>2001</sup> *Nafia İşleri Mecmuası (İdari Kısım), Y.1, S.,6, İkinci Teşrin 1934, s.86.*

<sup>2002</sup> *Nafia İşleri Mecmuası (İdari Kısım), Y.1, S.,8, İkinci Kânun 1935, s.90.*

<sup>2003</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.2, S.2, Temmuz1935, s.79.*

<sup>2004</sup> *Nafia İşleri Mecmuası (İdari Kısım), Y.1, S.,6, İkinci Teşrin 1934, s.43 – 45.*

<sup>2005</sup> *Hâkimiyeti Milliye Gazetesi 23 Ağustos 1934, s.1.; Hâkimiyeti Milliye Gazetesi 25 Ağustos 1934, s.1*

<sup>2006</sup> *Cumhuriyet Gazetesi, 25 Ağustos 1934, s.1.*

heyetle katılma kararı alınmıştır<sup>2007</sup>. Yapılan hazırlıklardan sonra belirtilen tarihte temel atma töreni yapılmıştır<sup>2008</sup>. Nâfia Vekili, İstanbul'da bulunması nedeniyle katılamadığı törene, Nâfia vekâleti'ni temsilen Nâfia Vekâleti müsteşarı Arif Bey, Devlet Demiryolları Umum Müdürü İbrahim Kemal, İnşaat Dairesi Reis Muavini Galip Bey, Başmühendis Nazmi Bey, İşletme Hareket Müdür Muavini Cemal Beylerden oluşan bir heyet katılmıştır<sup>2009</sup>. Törene Antalya, Isparta, Burdur vilayetlerinden başlarında mebusları olamk üzere heyetlerde katılmıştır<sup>2010</sup>. Antalya mebuslarında Rasih, Numan Haydar beyler<sup>2011</sup>, Isparta mebuslarından Mükerrerem, Emin, Kemal Turan, Hüseyin Hüsni beyler ile Afyonkarahisar mebuslarından İzzet Ulvi, Kara Osman, Ziya Nuri, İzzet Haydar beyler törende hazır bulunmuşlardır<sup>2012</sup>.

Şehrin düşman işgalinden kurtuluşunun yıldönümü etkinliklerinden sonra saat 16.45'de törene katılan misafirleri taşıyan tren, Afyonkarahisar'ın İstanbul İstasyonu'ndan hareket etmiş ve İzmir İstasyonu'nda temelin atılacağı yere gelmiştir<sup>2013</sup>. Tren orada toplanan kalabalık halk ve başında bando mızıkla bulunan askeri bir müfreze tarafından selamlanmıştır<sup>2014</sup>. Tören Burdur mebusu Mustafa Şeref Bey'in demiryolu siyasetinde izlenen politikanın hedeflerinden ve yapılan işlerin öneminden bahseden konuşmasından sonra Afyon mebusu Ziya Nuri Paşa ve Afyon Lisesi Müdürü Sami Bey heyecanlı nutuklar söylemişlerdir<sup>2015</sup>. Devamında Nâfia Vekâleti müsteşarı Arif Bey uzun bir konuşma yapmış ve demiryolu politikasının bahsederek *“yapıcı ve yaratıcı irademizin yeni bir zaferinin başladığı noktadayız. Türk'e ilk ileri kumandasını, yüce Gazi bu topraklar üstünde verdi”* diyerek konuşmasını tamamlamıştır. Son olarak Antalya mebusu Rasih Bey bir konuşma yaparak, bu hattın öneminden bahsederek Antalya'nın tarımsal ürünlerinden yapılmış bir sepeti göstererek *“ bu enfes meyvaları Mısır'da, Basra'da olduğu kadar burada da mükemmel bir surette yetiştirmek imkânı vardır. Görüyorsunuz muz Hindistan'da, Afrika'da nasıl yetişirse sevimli ve gözümüz kadar kıskandığımız Antalya'da da böyle*

<sup>2007</sup> Hâkimiyeti Milliye Gazetesi 23 Ağustos 1934, s.1

<sup>2008</sup> Hâkimiyeti Milliye Gazetesi 28 Ağustos 1934, s.1

<sup>2009</sup> Cumhuriyet Gazetesi, 27 Ağustos 1934, s.1.

<sup>2010</sup> Milliyet Gazetesi, 28 Ağustos 1934, s.1.

<sup>2011</sup> Son Posta Gazetesi, 29 Ağustos 1934, s.9.

<sup>2012</sup> Cumhuriyet Gazetesi, 28 Ağustos 1934, s.1.

<sup>2013</sup> Nafia İşleri Mecmuası (İdari Kısım), Y.1, S.,3, Ağustos 1934, s.19.

<sup>2014</sup> Cumhuriyet Gazetesi, 28 Ağustos 1934, s.6.

<sup>2015</sup> Ayın Tarihi, No.9, Eylül 1934, s.45.

yetiştir” diyerek bölgenin iktisadî kalkınmasına dikkat çekmiştir<sup>2016</sup>. Konuşmalardan sonra ilk kazma vurularak tören tamamlanmıştır. Hattın temel atma töreninde kurbanlar kesilmiş ve 84 şehit çocuğu baştan aşağı giydirilmiş ve sünnet edilmişlerdir<sup>2017</sup>.

Temel atma merasiminden sonra hattın inşaatı hemen başlamıştır<sup>2018</sup>. İnşaat devam ederken hattın daha kısa sürede bitirilmesi için 3 Ocak 1935’de Karakuyu tarafından da inşa çalışmalarına başlanmıştır<sup>2019</sup>. 1934 yılının son günlerine kadar ortalama olarak 1161 amele ve işçi çalıştırılmıştır<sup>2020</sup>.

Yapımı büyük hızla devam eden hattın Afyon tarafından başlanan kısmının inşaatı 30 Haziran 1935’de tamamlanmıştır<sup>2021</sup>. Ray döşeme işlerinin ihalesi için mayıs ayı içerisinde düzenleme yapılmıştır<sup>2022</sup>. 15 Mayıs 1935 tarihinde yapılan hattın ray döşeme ihalesi 5 Haziran 1935 tarihinde İcra Vekilleri Heyeti tarafından onaylanmıştır<sup>2023</sup>. Ray travers döşenmesine 1 Temmuz 1935 tarihinde başlanmıştır<sup>2024</sup>. Bu münasebetle aynı gün bir tören düzenlenmiştir. Bu bölgenin ray döşeme işleri günde ortalama bir buçuk kilometre yapılarak ilerlenmiştir<sup>2025</sup>. 9 Temmuz 1935 tarihinde ise Karakuyu tarafından Afyon’a doğru ray döşeme çalışmaları başlatılmıştır<sup>2026</sup>.

Demiryolunun ikinci ve üçüncü kısımları çok arızalı bir araziden geçmekteydi. Bu nedenle yalnız bu kısımlarda toplam uzunluğu 750 m. olan 7 adet tünel açılmıştır. Yine bu kısımlarda yüksekliği 26 m.’yi bulan büyük dolgular yapılmıştır. Burada yapılacak toprak işleri ile ilgili çalışmalar için müteahhit tarafından getirtilen iki adet ekskavatörler de kullanılarak işlerin hızlandırılması sağlanmıştır. Bu ekskavatörler ortalama günde 700 m<sup>3</sup> toprak kazmaktaydı. Ayrıca bir üçüncü ekskavatör ise sadece dolgu işlerinde kullanılmaktaydı. Bu makinelerin dışında ayrıca bu hatta ortalama olarak 6.000 amele ve işçi çalışmaktaydı<sup>2027</sup>.

<sup>2016</sup> *Akşam Gazetesi*, 29 Ağustos 1934, s.2.

<sup>2017</sup> *Milliyet Gazetesi*, 1 Eylül 1934, s.5.

<sup>2018</sup> *Hâkimiyeti Milliye Gazetesi*, 3 Eylül 1934, s.1

<sup>2019</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.2, S. 11, Nisan 1936, s.60.

<sup>2020</sup> *Nafia İşleri Mecmuası (İdari Kısım)*, Y.1, S.,7, *Birinci Kânun 1934*, s.66.

<sup>2021</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.2, S. 2, Temmuz 1935, s.80.

<sup>2022</sup> *BCA Fon Kodu*, 30.18.01.02. *Yer Kodu*, 54. 33. 18.

<sup>2023</sup> *BCA Fon Kodu*, 30.18.01.02. *Yer Kodu*, 55. 47. 1.

<sup>2024</sup> *Tan Gazetesi*, 7 Temmuz 1935, s.6.

<sup>2025</sup> *Ulus Gazetesi*, 8 Temmuz 1935, s.1.

<sup>2026</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.2, S. 2, Temmuz 1935, s.81.

<sup>2027</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.2, S. 2, Temmuz 1935, s.80 – 81.

Afyon yönünden başlanan ray ve travers döşeme çalışmaları kısa sürede önemli mesafe almış ve raylar 12 Ağustos'da Tınaztepe'ye ulaşmıştır. Karakuyu tarafından başlanan ray döşeme işleri ise 19 Eylül 1935 tarihinde Sandıklı'ya ulaşmıştır<sup>2028</sup>. 25 Eylül 1935'de Sandıklı İstasyonu'nda bir tören yapılmış, elliye yakın kurban kesilmiş ve işçi ve köylülere bir şölen tertip edilmiştir<sup>2029</sup>. Böylece ilk tren Sandıklı İstasyonu'na ulaşmıştır<sup>2030</sup>.

15 Kasım 1935 tarihinde tamamen biten bu hattın 29 Ekim'de açılması düşünülmüştür. Fakat hattın 25 ile 40 km.'lerinde meydana gelen heyelan yüzünden açılış tarihi ertelenmiştir<sup>2031</sup>. Ayrıca heyelan yüzünden zarar gören hattın bölümlerinin tamir ve yeniden yapılması gereken kısımları için inşaat bedeli artırılarak 1.570.000 liraya çıkartılmıştır<sup>2032</sup>.

Hattın heyelan yüzünden ortaya çıkan eksiklikleri 1936 yılının ocak ayına gelindiğinde tamamlanmış<sup>2033</sup> ve açılışının Şubat ayında yapılacağı basında yer almıştır<sup>2034</sup>. Ayrıca yine basında, başbakan İsmet İnönü'nün açılış töreninde katılacağı bilgisi verilmiştir<sup>2035</sup>. Nihayetinde hattın açılış töreninin Başbakan İsmet İnönü'nün katılımıyla<sup>2036</sup> 25 Mart 1936'da yapılmasına karar verilmiştir<sup>2037</sup>. Bu hattın açılışının yanında Afyon'da yapımı tamamlanan Zafer Anıtı açılış merasimi de gerçekleştirilecekti<sup>2038</sup>. Ayrıca açılış törenine katılmak üzere TBMM'de 11 kişilik bir heyet oluşturulmuştur<sup>2039</sup>. Törene katılacak başbakan, bakanlar ve diğer misafirler için Ankara'dan hareket edecek iki özel tren tahsis edilmiştir<sup>2040</sup>. Bu özel trenler 23 Mart akşamı biri saat 23.00'de diğeri ise saat 23.50'de Ankara'dan hareket etmişlerdir. İkinci trende başbakan ve bakanlar bulunmaktaydı<sup>2041</sup>.

<sup>2028</sup> Şaban Ortak, "Cumhuriyet Türkiye'sinin Tamamlanması Gereken Bir Projesi: Afyon – Antalya Demiryolu Hattı İnşaatı"..., s.94.

<sup>2029</sup> *Ayın Tarihi*, No.22, I.Teşrin 1935, s.12.

<sup>2030</sup> *Son Posta Gazetesi*, 15 Birinci Teşrin 1935, s.4.

<sup>2031</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.2, S. 11, Nisan 1936, s.60.

<sup>2032</sup> *BCA Fon Kodu*, 30.18.01. 02. Yer Kodu, 58. 77. 10.

<sup>2033</sup> *Tan Gazetesi*, 6 İkinci Kânun 1936, s.2.

<sup>2034</sup> *Son Posta Gazetesi*, 8 İkinci Kânun 1936, s.4.

<sup>2035</sup> *Tan Gazetesi*, 14 Mart 1936, s.4.

<sup>2036</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 22 Mart 1936, s.1.

<sup>2037</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 23 Mart 1936, s.1.

<sup>2038</sup> F. R. Atay, "Yeni Yollar ve Anıtlarımız", *Son Posta Gazetesi*, 27 Mart 1936, s.2.

<sup>2039</sup> *Tan Gazetesi*, 18 Mart 1936, s.3.

<sup>2040</sup> *Ulus Gazetesi*, 24 Mart 1936, s.1.

<sup>2041</sup> *Akşam Gazetesi*, 24 Mart 1936, s.1.

Başbakan İsmet İnönü, Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya, Ekonomi Bakanı Celal Bayar, Finans Bakanı Fuat Ağralı, C.H.P Genel Sekreteri Recep Peker, Nuri Conker ile devlet şurası başkanı, divanı muhasebat başkanı, milletvekilleri, yerli yabancı şirketlerin temsilcilerini taşıyan özel tren 13.30'da Afyonkarahisar'a gelmişlerdir<sup>2042</sup>.

Askeri birlikler, izciler, öğrenciler ve kalabalık bir halk kitlesi tarafından karşılanan Başbakan İsmet İnönü, trenden inerek halkı selamladıktan sonra belediye ve hükümet konağını ziyaret etmiş ve daha sonra hükümet konağı önünde inşa edilmiş olan Zafer Anıtı (Utku Anıtı)'nın açılışını gerçekleştirmiş<sup>2043</sup> ve milli savunmada gösterilecek tavır konusuna vurgu yaptığı konuşmasıyla halka hitap etmiştir<sup>2044</sup>. Ayrıca şehitlik ve asrı mezarlığının açılışını da yapmıştır<sup>2045</sup>. Geceyi Afyonkarahisar'da geçiren İsmet İnönü ve diğer misafirler 25 Mayıs sabahı saat 7.20'da Karakuyu'ya hareket etmişlerdir<sup>2046</sup>. Tren saat 13.00'de Karakuyu'ya varmıştır<sup>2047</sup>.

İzmir, Aydın, Antalya, Isparta, Burdur, Denizli ve Afyon vilayetlerinden valiler, belediye başkanları ve kalabalık bir halkın katılımıyla karşılanmışlardır. Tören Devlet Demiryolları ve Limanları İnşaat Daire Başkanı Mühendis Razi Bey'in konuşması ile başlamıştır<sup>2048</sup>. Razi Bey, Cumhuriyet devrinde açılmış 2434 kilometrelik demiryoluna Afyon – Karakuyu hattı ile 125 kilometrelik bir kısmın ilave edilmiş olduğunu belirterek Aydın hattının Orta Anadolu demiryolu şebekesine bağlanmış bulunmasındaki değere işaret ederek, hat ile ilgili olarak “*her bakımdan ne derece ehemmiyetli olduğunu anlamak için memleketimizin haritasına bir göz gezdirmek kâfidir.*”<sup>2049</sup> diyerek konuşmasını bitirmiştir.

Daha sonra sıra ile Afyon Valisi, Afyon Lisesi Direktörü Samih Bey ve Afyon Daimi Encümen Azası Bekir Bey söz almışlardır. Afyon Halkevi adına konuşan Bekir bey'den sonra kürsüye son olarak Başbakan çıkmıştır<sup>2050</sup>.

<sup>2042</sup> Tan Gazetesi, 25 Mart 1936, s.5.

<sup>2043</sup> Ayın Tarihi, No.28, Nisan 1936, s.7.

<sup>2044</sup> F. R. Atay, “Afyon Nutku”, Ulus Gazetesi, 26 Mart 1936, s.1.

<sup>2045</sup> Ayın Tarihi, No.28, Nisan 1936, s.7.

<sup>2046</sup> Cumhuriyet Gazetesi, 26 Mart 1936, s.1.

<sup>2047</sup> Ulus Gazetesi, 26 Mart 1936, s.1.

<sup>2048</sup> Demiryollar Dergisi, C.12, S.134, 1 Nisan 1936, s. 57.

<sup>2049</sup> Mecdi Sayman “Başbakan Dün Afyon – Karakuyu Hattını Büyük Tezahüratla Açtı!” Tan Gazetesi, 26 Mart 1936, s.1.

<sup>2050</sup> Son Posta Gazetesi, 26 Mart 1936, s.10.

Uzunluk olarak kısa olan bir hattın açılışını yaptıklarını fakat bu kısa hattın öneminin ise büyük olduğunu belirten İsmet İnönü *“Akdeniz’e yeni bir istikamete çıkmak için yolun yarısı tamamlanmış bulunuyor. Çok ümit ederim ki, yakın bir zamanda Antalya’da bu hattın tamam açılma resmini yine hep beraber kutlayacağız”*<sup>2051</sup> diyerek Antalya’ya demiryolunu götürmeyi hedeflediklerini bir kez daha vurgulamıştır. Başbakan bu hattın askeri ve iktisadî önemini de şu sözlerle dile getirmiştir:

*“Afyon – Karakuyu hattını açmakla ben hakiki bir heyecan ve sevinç hissediyorum. Çünkü bunun olmamasında memleket müdafaasında çok sıkıntı ve çok ıstırap çekilmiştir. Bu kadar kısa bir hattın memleket müdafaasında yaptığı işi yüz binlerce öküz arabasıyla yaptırmak ya mümkündür ya mümkün değildir. Bu iltisak hattının muhtelif ana hatları birbirine raptetmek noktasından, memleket müdafaası bakımından ehemmiyeti pek çoktur. Şimdiye kadar yapılan şimendifer inşaatında iltisak hatlarına çok az ehemmiyet verilmiştir. Bu hattı sathı gibi görenler için fazla masraf gibi zannolunuyorsa da, iktisadî bakımdan zamanında çok esaslı tesirler göstermiştir. Hakikatte Afyon mıntikasıyla bu havalı bir olduğu halde, İzmir ile Kasaba hattının uzun zaman bağlanmaması, buralarını adeta ayrı bir mıntika haline getirmiştir. Bu iltisak hatları memleketin iktisadî ve milli birliğini vücuda getirmek noktasında çok kıymetlidir.”*<sup>2052</sup>

Başbakan’ın bu konuşmasını değerlendiren Peyami Safa, demiryolu politikasının mali güçten ziyade bir düşünce meselesi olduğunu belirten makalesinde şunları ifade etmektedir:

*“İnönü’nün sözlerinden anlıyoruz ki bu hat, inkılabın getirdiği yeni zihniyetinde ana hatlarından biridir ve toprağımızın en hassas iki noktası arasında bu demir çizgiyi çekmek için paradan evvel başkaca bir idrâka ihtiyaç vardır. İmparatorluk bunu görmedi, göremezdi de. Onun hangi sadrâzamı emperyalizme karşı bizzat harbederek bu toprağın karış karış müdafaasını yapmıştır da yurdun öz ihtiyaçlarını yerinde anlamıştır? Hangi vezir İsmet İnönü gibi, içerde harbin ve dışarıda sulhun büyük zaferini kazandıktan sonra, vatana dönerek bu seferde o toprağı adım adım dolaşıp imara çalışmıştır...”*

<sup>2051</sup> Ulus Gazetesi, 27 Mart 1936, s.1.

<sup>2052</sup> Ayın Tarihi, No.28, Nisan 1936, s.17.; Demiryollar Dergisi, C.12, S.134, 1 Nisan 1936, s. 51.

“115 kilometre gibi nisbeten kısa bir hattın yüz bin öküze muadil olabileceği tarzında konkre bir görüş ancak yurda ait ihtiyaçların konkre müşahedesinden doğabilirdi ve şüphesiz Anadoluyu muasır medeniyete çelikten bağlarla perçinleyen yeni şimendiferlerimiz, Anadolu ufukları kadar toprağımızı kavrayan geniş bir idrâkin mahsulüdür”<sup>2053</sup>.

Başbakan İsmet İnönü konuşmasının sonunda başta Atatürk olmak üzere TBMM’ne, hattın inşasında emeği geçen herkese teşekkür ettikten<sup>2054</sup> sonra kurdeleyi keserek açılışı gerçekleştirmiştir<sup>2055</sup>.

26 Mart 1936 tarihinden itibaren Afyon – Karakuyu hattı üzerinde bulunan Tınaztepe, Kocatepe, Çiğiltepe, Sandıklı, Ballık, Kazanpınar istasyonlarının yolcu ve her türlü eşya nakliyatına açılmasına karar verilmiştir<sup>2056</sup>.

Afyon – Karakuyu Hattında 834 metre uzunluğunda sekiz tünel yapılmıştır<sup>2057</sup>. Hattın inşası sırasında mevsim şartlarına göre günde ortalama 800<sup>2058</sup> ile 6000 arasında değişen sayılarda işçi ve amele çalışmıştır<sup>2059</sup>. 113 kilometre uzunluğundaki bu hat<sup>2060</sup> 13 ay gibi kısa bir sürede bitirilmiş<sup>2061</sup> ve toplam olarak 3.500.000 lira masraf yapılmıştır. İnşaatinın kısa sürede bitirilmesi bir hız rekoru olarak kabul edilmiştir<sup>2062</sup>.

Afyon – Eğridir yolculuğu, İzmir istikameti ve İzmir’de aktarma yapılması suretiyle bu yolculuk 891 kilometre iken, Afyon – Karakuyu iltisak hattı yapıldıktan sonra bu yolculuk 192 kilometreye inmiştir. Bu suretle bu hat sayesinde Afyon – Eğridir ulaşımı 699 km. kısalmıştır<sup>2063</sup>.

Aydın Demiryolu’nun Baladız İstasyonu’ndan başlayarak, Burdur üzerinden Antalya’ya ulaşması planlanan demiryolunun 13 km.lik ilk kısmının<sup>2064</sup> etüt ve

<sup>2053</sup> Peyami Safa, “Afyon – Karakuyu Hattı”, *Tan Gazetesi*, 27 Mart 1936, s.2.

<sup>2054</sup> *Tan Gazetesi*, 26 Mart 1936, s.5.

<sup>2055</sup> *Akşam Gazetesi*, 28 Mart 1936, s.1.

<sup>2056</sup> *BCA Fon Kodu*, 30.10.0. Yer Kodu, 152. 76. 25.

<sup>2057</sup> Mecdi Sayman “Başbakan Dün Afyon – Karakuyu Hattını Büyük Tezahüratla Açtı!” *Tan Gazetesi*, 26 Mart 1936, s.6.

<sup>2058</sup> *Cumhuriyetin 10 + 1 Yıl Dönümünde Türkiye Nafiası, Nafia İşleri Mecmuası (İdari Kısım), Y.1, S. 5, (özel sayı) Birinciteşrin 1934, s.7.*

<sup>2059</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.2, S. 2, Temmuz 1935, s.81.*

<sup>2060</sup> *Son Posta Gazetesi*, 25 Mart 1936, s.1.

<sup>2061</sup> Adil Akba, “Yeni Hatların Hususiyetleri”, *Son Posta Gazetesi*, 28 Mart 1936, s.8.

<sup>2062</sup> Publié par la Direction Générale de la Presse au Ministère de l’Intérieur, *Politique Des Chemins De Fer En Turquie Républicaine*, Ankara, 1938, 31.

<sup>2063</sup> H.Y., “Demiryolları Şebekemizde İltisak Hatları ve Ehemmiyetleri”..., s.592.

<sup>2064</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 14 Birincikânun 1934, s.1.

güzergah çalışmaları 1934 yılının ekim ayında başlamış bu işler tamamlandıktan sonra ise ihalesi aralık ayında yapılmıştır<sup>2065</sup>. Fakat yapılan bu ihaleye kimse katılmamıştır<sup>2066</sup>. Bunun yanında Burdur'da istasyon yerinin tesbit edilmesi çalışmalarına başlanmış ve yapılan incelemeler sonucunda şehir merkezine beş dakika mesafede bulunan Kanlıkuyu civarının uygun olduğu belirlenmiştir<sup>2067</sup>. Yapılan ikinci ihale sonrasında hattın inşasına 29 Temmuz 1935 tarihinde İzmir – Aydın – Eğridir güzergâhının 423. km.'sindeki Baladız İstasyonu'ndan başlanmıştır. Hattın inşaatı için tören tertip edilmiştir<sup>2068</sup>. Törene Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya, Afyon, Isparta, Burdur valileri ile Antalya ve Isparta milletvekilleri katılmıştır<sup>2069</sup>. Burdur'da yaptırılan bir gümüş kazma ile Ali Çetinkaya ilk kazmayı vurarak inşaat çalışmalarını başlatmıştır<sup>2070</sup>.

İnşaat çalışmalarının hemen hemen tamamlanarak 17 Nisan 1936 tarihinde ray döşeme işlerine başlanmıştır<sup>2071</sup>. Burdur'dan kalabalık bir halk kitlesi Akdeniz yolunun ilk kıvrım noktasında başlayan bu çalışmayı görmek için Baladız'a gelmiştir<sup>2072</sup>. Burdur Valisi, C.H.P il başkanı, şube mühendisleri ile erkek ve kadın misafirlerden oluşan kalabalık bir grup<sup>2073</sup> kalaslar üzerine konulan ilk rayı kucaklayarak başlangıç yerine taşıyıp bırakmışlardı<sup>2074</sup>.

Yapılan çalışmalar sonucunda 29 Mayıs 1936'da Burdur'a ilk tren ulaşmıştır. Bu arada şehrin istasyon civarındaki bazı noktalarındaki çalışmalarda devam etmiştir<sup>2075</sup>. Baladız – Burdur Hattı'ndaki bütün eksiklikler tamamlanarak 1 Ekim 1936 tarihinde işletmeye açılarak<sup>2076</sup> yolcu ve eşya nakliyatına başlanmıştır<sup>2077</sup>. Açılış töreninin daha sonra yapılması planlanmış olmasının yanında<sup>2078</sup> bu günün şerefine

<sup>2065</sup> *Ayın Tarihi*, No.13, *İkinci Kânun 1935*, s.12.

<sup>2066</sup> *BCA Fon Kodu*, 30.18.01. 02. *Yer Kodu*, 53. 30. 3.

<sup>2067</sup> *Akşam Gazetesi*, 21 *Kânunievvel 1934*, s.6.

<sup>2068</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 30 Temmuz 1935, s.1.

<sup>2069</sup> *Ulus Gazetesi*, 30 Temmuz 1935, s.1.

<sup>2070</sup> *Ayın Tarihi*, No.20, *Ağustos 1935*, s.13.

<sup>2071</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 18 Nisan 1936, s.1.

<sup>2072</sup> *Ayın Tarihi*, No.29, *Mayıs 1936*, s.5.

<sup>2073</sup> *Son Posta Gazetesi*, 18 Nisan 1936, s.3.

<sup>2074</sup> A. Lütfi Balamir, "Tarih Köşesi – Baladız – Burdur Hattına İlk Rayın Döşenmesi", *Demiryol Dergisi*, S.550, Kasım 1971, s.23.

<sup>2075</sup> *Son Posta Gazetesi*, 5 Haziran 1936, s.5.

<sup>2076</sup> *Son Posta Gazetesi*, 23 *İkinciteşrin 1936*, s.1.

<sup>2077</sup> *Son Posta Gazetesi*, 21 *İkinciteşrin 1936*, s.5.

<sup>2078</sup> *Son Posta Gazetesi*, 5 *Birinciteşrin 1936*, s.1.



Burdur'dan hareket edecek bir katarla Dinar gezisi düzenlenmiştir<sup>2079</sup>. Böylece 23+900 km.'lik demiryolu ile Burdur vilayet merkezi ülkedeki diğer demiryolu şebekesine bağlanmıştır<sup>2080</sup>. Ayrıca 1 Ekim 1936 tarihinden itibaren yolcu ve her türlü eşya nakliyatına açılarak Burdur'un ülkenin diğer demiryolu şebekesiyle irtibatını sürekli hale getirmek amacıyla Burdur – Baladız arasında gündelik muntazam muhtelit trenler sefere konulmuştur<sup>2081</sup>.

Baladız – Burdur Hattı'nın güzergâhı etrafı dağlarla çevrilen göl boyunca zaman zaman büyük bir sahayı kaplayan bağlık ve ağaçlık sahadan geçerek Burdur'a varmaktaydı. Güzergâh etraftaki dağlarla Burdur Gölü arasındaki arızasız kısımlardan geçmekte olup arazi bazı yerleri killi, dağlar çıplak ve dik olduğundan yağın yağmurlardan büyük seller vücuda gelmektedir. Hatta paralel olarak takip eden Burdur şosesi set vazifesi görerek birçok yerlerde önemli sel yatakları üzerinden geçen demiryolunu tahribattan korumaktaydı<sup>2082</sup>.

Baladiz İstasyonu'nun rakımı 932 iken Burdur İstasyonu'nun ise 944'dur. Bu iki istasyon arasında birçok yerlerde binde 10 veya 15 eğiminde iniş ve çıkışlarla toprak işleri elden geldiğince asgariye indirilmiştir. İstasyon ve makas hatları haricinde hattın toplam uzunluğu ortalama 23 km.'dir<sup>2083</sup>.

253.000 m<sup>3</sup> olan toprak tesviyesinin 200.000 m<sup>3</sup> hattaki eğimlerden oluşmaktadır. Hatta 10.000 m<sup>3</sup> temel hafriyatı, 4.000 m<sup>3</sup> beton, 1.300 m<sup>3</sup> betonarme, 5.000 m<sup>3</sup> kargir, 1500 m<sup>3</sup> tuğla inşaat, 45.000 m<sup>3</sup> balastlama işlemleri yapılmıştır. Toprak tevsiye çalışmalarında 57.000 amele, köprü inşaatında 13.000 amele 2.300 duvarcı bina inşaatında 13.000 amele, 8.500 taşçı ve 4.000 duvarcı yevmiyesi kaydedilmiştir. Poz çalışmalarında ise 5.500 amele çalıştırılmıştır. Bir günde en fazla 1.568 metre poz işlemi yapılmıştır. Önemli sel yatakları üzerinden geçen hat boyunca 78 köprü, 0.80'lik bir sion ile 5 adet büz yapılmıştır<sup>2084</sup>.

<sup>2079</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 5 Birinciteşrin 1936, s.3.

<sup>2080</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım)*, Y.5, S.5, (özel sayı), Birinciteşrin 1938, s.127.

<sup>2081</sup> *BCA Fon Kodu*, 30.10.0. Yer Kodu, 152. 76. 28.

<sup>2082</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım)*, Y.3, S. 3, Ağustos 1936, s.41.

<sup>2083</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım)*, Y.3, S. 3, Ağustos 1936, s.42.

<sup>2084</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım)*, Y.3, S. 3, Ağustos 1936, s.43.

| <b>Baladız – Burdur Hattı’nda Yapılan Köprüler</b> |      |               |
|----------------------------------------------------|------|---------------|
| Cinsi                                              | Adet | Açıklığı (m.) |
| Kemerli                                            | 1    | 8.00          |
| F. Beton                                           | 3    | 8.00          |
| F. Beton                                           | 2    | 6.00          |
| F. Beton                                           | 4    | 3 X 4.00      |
| F. Beton                                           | 1    | 3 X 4.00      |
| F. Beton                                           | 1    | 4.00          |
| F. Beton                                           | 1    | 3 X 3.00      |
| F. Beton                                           | 2    | 2 X 3.00      |
| F. Beton                                           | 6    | 3.00          |
| Kemerli                                            | 6    | 2.00          |
| Betonarme                                          | 12   | 2.00          |
| Kemerli                                            | 4    | 1.00          |
| Betonarme                                          | 15   | 1.00          |
| Betonarme                                          | 9    | 0.80          |
| Betonarme                                          | 11   | 0.60          |
| TOPLAM                                             | 78   |               |

**Tablo 39: Baladız – Burdur Hattı’nda yapılan köprüler<sup>2085</sup>.**

Baladız’da üçüncü sınıf amele binası ile 60 m<sup>3</sup> alimantasyon binası iki gru hidroluk yapılmıştır. Burdur’da ikinci sınıf yolcu binası, 50 metre uzunluğunda ambar, 150 metre uzunluğunda rampa, iki adet çift lojman, 20 yataklı dortuvar, bir adet telgraf fen memuru binası, bir adet üçüncü sınıf amele binası, bir adet bakım atelyesi, 2 X 60 m<sup>3</sup>’lık alimantasyon binası, 20 X 60 m<sup>3</sup>’lık alimantasyon binası, 20 X 80 ebatında kömür deposu, lokomotif sundurması, vagon kantarı, gru hidrolıklar, umumi helâ yapılmıştır. Bu binalar, civarındaki ocaklardan temin edilen çok kolay işlenen **Küfeki** adındaki taştan kaplama olarak yaptırılmıştır<sup>2086</sup>.

Sonuç olarak Antalya’ya demiryolunun uzatılması düşüncesiyle yapılmış olan bu hat, etüt ve güzergâh çalışmalarının büyük kısmı tamamlanmış olmasına rağmen 1937 yılına ödenek konulamadığı için Burdur – Antalya yolunun inşasına

<sup>2085</sup> Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.3, S. 3, Ağustos 1936, s.43.

<sup>2086</sup> Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.3, S. 3, Ağustos 1936, s.42 – 43.

başlanamamıştır<sup>2087</sup>. Dönemin Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya'nın bu konuda bütçeye ödenek konulmamasına rağmen Burdur – Antalya hattının yapımına başlanacağı vurgusunu yapmasına<sup>2088</sup> rağmen bu demiryolu projesinin yapımı tamamlanamamıştır<sup>2089</sup>.

### 2.1.10. Bozanönü – Isparta Hattı

İzmir – Aydın Demiryolu, Isparta'nın çok yakınından geçerek Eğridir'e kadar ulaşmaktaydı. Bunun yanında kısa bir mesafede bulunan ve önemli ürünleri bulunan özellikle gül ve halısı ile meşhur olan Isparta demiryolu hattına bağlanmamıştı. Buraya yapılacak bir kısa hat ile Isparta Antalya ile İzmir gibi ihraç limanları ve İç Anadolu'ya bağlanacaktı. Bölgenin ürünleri hızlı ve ucuz bir şekilde nakliyesi sağlanacak ve bölgenin ekonomik kalkınmasına katkıda bulunacaktı<sup>2090</sup>. Bu anlamda 13 Aralık 1934 tarih ve 2611 numaralı kanun<sup>2091</sup> ile Isparta'dan başlayarak, Aydın Demiryolu'nun Kaleönü ile Baladız istasyonları arasında uygun görülecek bir yerde, Aydın Demiryolu ile birleşecek bir hattın yapılmasına karar verilmiştir<sup>2092</sup>. İki yılda bitirilmesi düşünülen bu hattın yapımı için 360 bin lira ödenek verilmiştir<sup>2093</sup>.

Hattın etüt ve aplikasyon işleri Nâfia Vekâleti tarafından 1 Ekim 1934 tarihinde ihaleye çıkarılmıştır<sup>2094</sup>. İnşaat ihalesinin ise 1935 yılında yapılması<sup>2095</sup> ve inşaatına ilkbaharda başlanmasına karar verilmiştir<sup>2096</sup>. Hattın geçeceği arazinin istimlakı için mühendis Nejad Bey başkanlığında bir heyet Isparta'ya giderek çalışmalara başlamış<sup>2097</sup> ve 1935 Mayıs ayının son günlerinde hattın muhtelif yerlerinde inşa çalışmaları için hazırlıklar tamamlanmıştır<sup>2098</sup>. 14 kilometrelik bu hattın ihalesi 30

<sup>2087</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)*..., s.98.

<sup>2088</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, D.V., İ.65, C.18, T.B.M.M. Matbaası, 1937, s.265.

<sup>2089</sup> Şaban Ortak, "Cumhuriyet Türkiye'sinin Tamamlanması Gereken Bir Projesi: Afyon – Antalya Demiryolu Hattı İnşaatı"..., s.104.

<sup>2090</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)*..., s.98.

<sup>2091</sup> 13 Aralık 1934 Tarih ve 2611 Numaralı Afyonkarahisar – Antalya Demiryolunun İnşasına Dair 2134 Numaralı Kanuna Ek Kanun için bkz. Başbakanlık Neşriyat ve Müdevvenat Umum Müdürlüğü, *Düştur, Üçüncü Tertip, C.16*, Başvekâlet Matbaası, 1935, s.58.; *Resmî Gazete*, 22 Kanunievvel 1934, S.2886.

<sup>2092</sup> *Nafia İşleri Mecmuası (İdari Kısım)*, Y.1, S.,7. *Birinci Kânun 1934*, s.5.

<sup>2093</sup> *Milliyet Gazetesi*, 13 kanunievvel 1934, s.2.

<sup>2094</sup> *Nafia İşleri Mecmuası (İdari Kısım)*, Y.1, S.,3, *Ağustos 1934*, s.57.

<sup>2095</sup> *Nafia İşleri Mecmuası (İdari Kısım)*, Y.1, S.,8. *İkinci Kânun 1935*, s.90.

<sup>2096</sup> *Ulus Gazetesi*, 9 Şubat 1935, s.1.

<sup>2097</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 1 Nisan 1935, s.2.

<sup>2098</sup> *Tan Gazetesi*, 28 Mayıs 1935, s.6.

Mayıs 1935 tarihinde yapılmıştır<sup>2099</sup>. Hattın 1935 yılının ekim ayında bitirilmesi planlanmıştır<sup>2100</sup>.

1935 yılının yaz mevsiminde hattın inşa çalışmalarının<sup>2101</sup> yanısıra Bozanönü ve Isparta'daki istasyon binalarının da yapımına başlanmıştır<sup>2102</sup>. Ayrıca Isparta şehrinde bir istasyon caddesi açılmıştır<sup>2103</sup>.

10 Kasım 1935 tarihinde Bozanönü'ndeki istasyon binası tamamen<sup>2104</sup>, Isparta'da yapılmakta olan istasyon binası ile ambar ve diğer binaların ise yapı işleri hemen hemen bitirilmiştir<sup>2105</sup>. Yine aynı tarihte hattın Bozanönü'nden itibaren 3. kilometre kadar olan kısmının ray döşeme çalışmaları tamamlanmış amele, işçi ve malzeme nakliyatı için trenler işlemeye başlamıştır<sup>2106</sup>.

24 Kasım 1935 tarihinde hattın 12. kilometresine kadar ray döşenmesi tamamlanmış<sup>2107</sup> ve 26 Kasım'da ise hattın bütün ray döşeme işleri tamamlanarak<sup>2108</sup> ilk tren halkın büyük bir tezahüratıyla Isparta şehrine girmiştir<sup>2109</sup>. Isparta şehri bayraklarla süslenmiş<sup>2110</sup> ve taklar kurularak elektrikle ışıklandırılmıştır<sup>2111</sup>. Hattın açılış töreni, Afyon – Karakuyu Demiryolu ile birlikte<sup>2112</sup> Başbakan İsmet İnönü'nün katılımıyla<sup>2113</sup> 25 Mart 1936 tarihinde yapılmasına karar verilmiştir<sup>2114</sup>. Ayrıca Ankara'dan birçok davetli de törene iştirak edecekti<sup>2115</sup>. Isparta şehrinde tören hazırlıkları aylar öncesinden başlamıştır<sup>2116</sup>. Törenler için bir program yapılmıştır<sup>2117</sup>. Hattın açılışı, Afyon – Karakuyu hattının açılış töreninden sonra yapılmıştır<sup>2118</sup>.

<sup>2099</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.2, S. 2, Ağustos 1935, s.79.

<sup>2100</sup> *Aydın Tarihi*, No.17, Mayıs 1935, s.1.

<sup>2101</sup> *Tan Gazetesi*, 13 Ağustos 1935, s.6.

<sup>2102</sup> *Akşam Gazetesi*, 31 Ağustos 1935, s.4.

<sup>2103</sup> *Aydın Tarihi*, No.21, Eylül 1935, s.13.

<sup>2104</sup> *Tan Gazetesi*, 11 İkinci Teşrin 1935, s.1.

<sup>2105</sup> *Aydın Tarihi*, No.24, I. Kânun 1935, s.4.

<sup>2106</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 11 İkinci Teşrin 1935, s.1.

<sup>2107</sup> *Tan Gazetesi*, 25 İkinci Teşrin 1935, s.9.

<sup>2108</sup> *Ulus Gazetesi*, 9 Son Teşrin 1935, s.6.

<sup>2109</sup> İlk trenin Isparta'ya gelişini gösteren fotoğraflar için bkz. *Cumhuriyet Gazetesi*, 5 Birinci Kânun 1935, s.7.

<sup>2110</sup> *Aydın Tarihi*, No.24, I. Kânun 1935, s.10.

<sup>2111</sup> *Tan Gazetesi*, 27 İkinci Teşrin 1935, s.2.

<sup>2112</sup> *Tan Gazetesi*, 18 Mart 1936, s.3.

<sup>2113</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 21 Birinci Kânun 1935, s.2.

<sup>2114</sup> Hakkı Derelioğlu, "Yeni Döşenen Çelik Ağlar, Afyon – Karakuyu Hattını Başbakanımız Açacak", *Cumhuriyet Gazetesi*, 22 Mart 1936, s.6.

<sup>2115</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 23 Mart 1936, s.1.

<sup>2116</sup> *Tan Gazetesi*, Birinci Kânun 1935, s.1.

<sup>2117</sup> *Ulus Gazetesi*, 24 Mart 1936, s.1.

<sup>2118</sup> *Ulus Gazetesi*, 26 Mart 1936, s.1.

25 Mart 1936'da Afyon – Karakuyu hattının açılış töreninden sonra başbakan ve misafirleri taşıyan tren, saat 14.22'de Karakuyu'dan hareket ederek 17.00'de Isparta'ya varmıştır<sup>2119</sup>. Açılış törenine İstiklal Marşı ile başlanmış ve Isparta Valisi Fevzi Daldal bir konuşma yapmıştır<sup>2120</sup>. Isparta Valisi yapılan demiryolu ile Isparta'da üretilen ürünlerin Türkiye'nin her noktasına ulaştırılarak iktisadî anlamada bir gelişmeye katkı sağlayacağına vurgu yaparak şunları ifade etmiştir:

*“ ... bu demiryollar sayesinde ki güller ve bülbüller diyarı olan yeşil Isparta hava ve su gibi tabiatın bütün güzelliklerini taşıyan sinesine kira bayramlarında ve hele yaz aylarında İzmir'in, Aydın'ın, Antalya'nın, Afyon'u hatta Ankara'nın zevk ve neşe arayan gönüllerini çekecek günden güne aynı gürlüklere, yeni bayındırlıklara erecektir. Isparta toprağının durumu yüzünden şimdiye kadar bir tarım yeri olmamıştır ve olmayacaktır. Bu topraklarda en çok ve en bereketli yetişen, gül ve üzüm gibi yine en çok endüstri işlerinde kullanılan iptidaî maddelerdir. Isparta öteden beri bir sanat diyarıdır. Halıcılık, gülyağcılık, tabaklık işleri işte bunun için bariz delillerdir. Isparta bundan sonra yine endüstri alanında yükselecektir...”*<sup>2121</sup>

Bu konuşmadan sonra Isparta Milletvekilleri Mükerrer Ünal ve Kemal Ünal birer konuşma yapmışlardır<sup>2122</sup>. Kemal Ünal cumhuriyet idaresini “kemalizm” olarak nitelendirerek “kemalizmde hedef hizmettir. Rejimimizde herşey halka hizmet için, herşey milli menfaat içindir. İşte yeni demiryolu milli menfaat çerçevesinde bize rejimin bağışladığı bir hizmet âbidesi...”<sup>2123</sup> olduğunu belirterek şunları ifade etmiştir:

*“Isparta treninin büyük değerini, bizim sözlerimizden fazla halkımızın çehresinde bulacaksınız. Hepsinin mahsum gözlerinde minnet ve şükranın sıcak nemi var. Isparta treninin büyük değeri onun Kemalizm rejiminin timsallerinden biri oluşundadır. Eskiden Isparta'ya 13 kilometre uzakta bir demiryolu vardı, şimdi şehrin içindedir. Belki bunun rakam ölçüsü, büyük başarılar yanında ufak kalır. On yıl içinde Kayseri, Sivas, Samsun, Diyarbakir'e ulaşan, Afyon'dan Antalya'ya doğru yarı yolu alan demiryolları arasında Isparta'yı ana yola bağlayan kısa mesafe uzak görülebilir. Biz Ispartalılar asla böyle düşünmüyoruz. Orada, şimdi bize uzak kalan hat eski devirlerin işidir. Burada önünde toplandığımız hat kemalizmin eseridir. Orası*

<sup>2119</sup> Son Posta Gazetesi, 26 Mart 1936, s.10.

<sup>2120</sup> Tan Gazetesi, 26 Mart 1936, s.6.

<sup>2121</sup> Isparta Vilayeti, Cumhuriyetin 15. Yılında Isparta (1923 – 1938), 1938, s.37 – 38.

<sup>2122</sup> Mekki Said, “Isparta'nın En Büyük Bayramı”, Cumhuriyet Gazetesi, 26 Mart 1936, s.6.

<sup>2123</sup> Ulus Gazetesi, 27 Mart 1936, s.5.

*yapılırken yabancı sermaye kendi menfaatini düşünmüştür. Halkı senelerce çekeceği işkence ve ızdırabı hiçe saymıştır....”*

*Bütün yurttta başlayan ilerilik ve gençlik hamlesi içinde çevremizin kavuştukları övünülecek kadar çoktur. Yün ipliği fabrikamız geniş bir iş ve geçim kaynağıdır. Geçen yıl işlemeğe başlayan Keçiborlu Kükürt Fabrikası binlerce kişinin refahını yükseltti. Gülyağı fabrikası ilk tecrübe yılında bin müstahsili tatmin etti. Bunlar bütün yurttta olduğu gibi buralarda da cumhuriyetin maddi eserlerinden başlıcalarıdır...”<sup>2124</sup>*

Isparta Milletvekili’nden sonra Halkevi adına öğretmen Bekir Türk konuşmuş ve Isparta halkının hislerine tercüman olan bir konuşma yapmış<sup>2125</sup> ve şu sözlerle cumhuriyet idarecilerine teşekkür etmiştir:

*“Şu çelik rayların şefkat taşıyan bir anne kolları gibi Ispartamıza uzandığı ve Ispartalılar gibi Isparta’nın da Ankara’ya bağlandığı şu günlerde: büyük küçük, kadın erkek bütün Ispartalıların içinde İnönü Savaşlarında Ankara’dan trenle gönderilen Meclis Muhafız Taburu ile Beşinci Kafkas Fırkası’nın bir alayına tam vaktinde kavuşan General İsmet İnönü’nün o zamanki sevincinin aynı var ve aynı yaşıyor. Bütün ısparta Halkına aynı sevinci kavrayan ve bu saadet yolunu armağan eden yüce başbakanımıza ve değerli arkadaşlarına Isparta’nın ve Ispartalıların derin şükranlarını sunarken büyük Atamız Atatürk’ü ve onun aziz ulusuna saygılarla selâmlarım....”<sup>2126</sup>*

Bu konuşmalardan sonra kürsüye çıkan Başbakan İsmet İnönü aşağıda bir kısmını verdiğimiz konuşmasını yaptıktan sonra kurulan takın altındaki kurdeleyi keserek hattın açılışını gerçekleştirmiştir<sup>2127</sup>.

*“Isparta’nın sevindiği bu güne iştirak etmek için hep beraber burada bulunuyoruz. Ankara’dan ben ve arkadaşlarım çok sevdiğimiz Isparta’ya bugünü kutlamak için geldik. Büyük Millet Meclisi muhterem reislerini ve muhterem azâsını bu merasime iştirak etmek için bilhassa tanzif ettim.*

*Arkadaşlar; etrafdaki vaziyetlerimizden hemen yedi sekiz vilayetin güzide heyetleri bugün aramızda Isparta muhitine şeref vermektedir. Bütün bu alâka, iki*

<sup>2124</sup> Isparta Vilayeti, Cumhuriyetin 15. Yılında Isparta (1923 – 1938), 1938, s.40.

<sup>2125</sup> Ayın Tarihi, No.28, Nisan 1936, s.8.

<sup>2126</sup> Isparta Vilayeti, Cumhuriyetin 15. Yılında Isparta (1923 – 1938), 1938, s.42.

<sup>2127</sup> Demiryollar Dergisi, C.12, S.134, 1 Nisan 1936, s. 57 – 58.

*günden beri kutladığımız cemiyet eserlerini bütün memleketin gözü önünde canlandırmak için güzel bir vesiledir.*

*Arkadaşlar eserler parça parça mütalaa edildiği zaman hepsinin hususî kıymetleri vardır, fakat arkadaşım Kemal Ünal'ın söylediği gibi büyük manevi kıymetini, siyasi manasını göz önünde canlandırmak daha ziyade istifadelidir. Burada ilerleyen, yapan ve hergün yeni eserler vücuda getiren Türkiye'nin ufak bir modelini canlandırmış oluyoruz. Maden, fabrika, demiryolu... Bu sahalarda Cumhuriyetin hergün kazandığı zaferler için, iki günden beri açtığımız yeni müesseseler sevinilecek, övünülecek eserlerdir. Bu eserler kadar bunlardan da fazla ehemmiyetli olan yedi sekiz vilayet halkının canlı inkılâp fikirleriyle beslenmiş inkılâp fikirleri etrafında toplanmış olması Atatürk'ün kuvvetli ve feyizli eliyle açılan yolda bütün Türkiye'nin bir vücut gibi ilerleyen bir manzara göstermesidir. Asıl memleketin memnun olacağı, içerde ve dışarda herkese göstereceği mana bu noktadır.*

*Arkadaşlar; yeni Türkiye'yi, canlı ümitli, kendine güvenir, çalışkan ve azimli, bütün manasıyla ve şekli ile siz burada temsil ediyorsunuz. Yeni Türkiye Cumhuriyet çocukları, Atatürk çocukları, yüreklerinde kuvvetli, bileklerinde kuvvetli, anlayışlarında kuvvetli ve daima ileri giden bir kudret kaynağıdır. Memlekette birçok eserler yapılmıştır ve daha birçok eserler yapılacaktır. Bunların hepsi herşeyden evvel vatandaşların kendilerine güvenmeleri, çalışmakta ısrar etmeleri, içerden ve dışardan gelecek her müşkülâtı yenmek için kafalarında, yüreklerinde, bileklerinde kuvvet bulmaları ile kabildir. Burada küçük çocuklarımızdan en yaşlılarımıza kadar hepimizin yüzünde büyük mücadeleleri başarmak, memleketi yükseltmek iradesi tecessüm ediyor. Bütün memleket havasında akis yapacak olan şey, yeni Türkiye anlayışı için Isparta ovasında verdiğimiz bu güzel örnektir. Isparta'ya her gelişimde bir evvelkinden daha ileri ve daha canlı gördüm. Bu sefer gördüğümüz canlılık zannederim ki benim gibi bütün arkadaşlarında dikkatini celbetmiştir. İki üç sene sonra Isparta'ya geldiğimiz zaman – biliyorum daha iyi olması için ne lâzımdır – yeni eserlerle daha sevinçli bulacağımızı kuvvetle umuyorum....”<sup>2128</sup>*

<sup>2128</sup> Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.2, S.11, Nisan 1936, s.62 – 63.

Bozanönü açılışından sonra 26 Mart 1936 günü saat 10.30'da Isparta'dan ayrılan İsmet İnönü ve misafirleri taşıyan trenler Afyon<sup>2129</sup> ve Eskişehir'e<sup>2130</sup> uğradıktan sonra<sup>2131</sup> saat 20.55'de Ankara'ya ulaşmışlardır<sup>2132</sup>.

25 Mart 1936 tarihinde yapılan bu açılış töreninden sonra 26 Mart'ta Bozanönü – Isparta istasyonları arasında eşya ve yolcu nakliyatına açılmış ve Afyon'dan Isparta'ya Pazar ve Çarşamba günleri, Isparta'dan Afyon'a ise Pazartesi ve Cuma günleri birer muhtelit tren sefere konulmasına karar verilmiştir<sup>2133</sup>.

Bozanönü – Isparta Hattı, Aydın Demiryolunun Baladız – Kuleönü istasyonları arasında Aydın yolunun 438 + 937. kilometresinden ayrılır. Bu hattın uzunluğu, (makas hatları ve kör hatlar hariç) 13+200 kilometredir. Aydın hattının ayrıldığı yerde Bozanönü köyü vardır. Buraya yapılan istasyona da aynı isim verilmiştir. Bu hattın üç kilometresi üzerinde 0.018 meyil bulunmaktadır. 3+800. Kilometresi ile 5+100 kilometresi arası biraz arızalıdır. Bu kısmın en büyük yarması 1200 m<sup>3</sup> ve en büyük imlâsıda 25.000 m<sup>3</sup> yarmalar genellikle som kayadır. Kaya cinsi kalkerdir. Yalnız 5+100. kilometresindeki yarması konglomera çıkmıştır. Hatta dar eğimler yoktur. Bozanönü istasyonunun denizden yüksekliği 926.60 metredir. Isparta ise 1024.14 metredir ki iki istasyon arasında 97.54 metre rakım farkı vardır. Genel itibariyle Ispartaya doğru 0.018 meyille çıkılmaktadır. Hizmet yolu konusunda güzegâhta sıkıntı çekilmemiştir. Ispartadan Bozanönü köyüne evvelce mevcut köy yolu hizmet yolu vazifesini görmüştür. Yalnız yarmaların bulunduğu bölgelerde mevcut yola uzakça olan mahallere ortalama üç buçuk kilometreyi tutan bir hizmet yolu yaptırılmıştır<sup>2134</sup>.

Hatta 145.000 m<sup>3</sup> toprak tesviyesi vardır. Yalnız yarmalardan çıkan miktar 55000 m<sup>3</sup>'dur. Kalan toprak ariyetten alınmıştır. Yarmalar olan yerlerden de ariyet almak zarureti hasıl olmuştur. Müddet nisbeten kısa olduğundan kilometre 5+100 yarmasından bir miktar depoya alınmış ve ancak bu suretle vaktinde geçit verilebilmiştir.

<sup>2129</sup> *Ulus Gazetesi*, 27 Mart 1936, s.5.

<sup>2130</sup> Mecdi Sayman, "Afyon, Karakuyu, Isparta, Eskişehir", *Demiryollar Dergisi*, C.12, S.134, 1 Nisan 1936, s. 51 – 52.

<sup>2131</sup> *Aydın Tarihi*, No.28, Nisan 1936, s.9.

<sup>2132</sup> *Demiryollar Dergisi*, C.12, S.134, 1 Nisan 1936, s. 58.

<sup>2133</sup> *BCA Fon Kodu*, 30.10.0. Yer Kodu, 152. 76. 25.

<sup>2134</sup> Kısım Mühendisi Sedat, "Afyon – Antalya Hattı Bozanönü – Isparta Kolu", *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.2, S.10, Mart 1936, s.84 – 85.



Hattın geçtiği yerlerde su yoktur. Ancak yağmurlu zamanlarda 8+154. Kilometre ile 9+ 748. kilometreden bir miktar su gelmektedir. Isparta önündeki geniş vadide bulunan bu köprülerin suyu daha evvel Afyon – Isparta şosesi altından geçmektedir. Bu yoldaki şose köprüsü 8 metreliktir. Bunun için hat üzerinde de bir üçlük ve bir beşlik köprü yapılmıştır. Diğerleri genellikle küçük menfezdır. Hatta;

1 Adet 5 m.'lik ferbeton köprü

1 Adet 3 m.'lik ferbeton köprü

2 Adet 1 m.'lik kemerli menfez

4 Adet 0.70 m.'lik kemerli menfez

3 tane 1.00 m.'lik betonarme menfez

13 tane 0.80 m.'lik dalo

10 tane de 0.60 m.'lik dalo yaptırılmıştır. Bu anlamda hatta toplamda 34 tane köprü ve menfez yapılmıştır<sup>2135</sup>.

Bozanönü istasyonu 4. sınıf bir istasyondur. Burada bir istasyon binası, bir umumî halâ, bir su kuyusu ve birde amele barakası yapılmıştır. Isparta ikinci sınıf bir istasyondur. Burada ikinci sınıf istasyon binası 50 metre uzunluğunda anbar 150 m. uzunluğunda rampa ile çift lojman, iki makinalık sundurma, alimantasyon, döner köprü, grüidrolik, ateş çukuru, 16 X 50 ebatında kömür deposu, vagon kantarı, vagon kabarişi, umumî halâ, çift gözlü tuvalet, 3. sınıf amele barakası ve bir de münferit tuvalet yaptırılmıştır. Kısım barakası da Isparta istasyonunda yaptırılmıştır. Isparta istasyonunda yaptırılan binaların hususiyeti vardır. Bunlar Ispartalıların *küfeki* dedikleri gre cinsinden kaplamadır. Bu kaplamaların 15 ile 25 cm. arasında derinliği vardır. Görülen ebatta 0.30 X 0.55 metredir. Bunlara inşaattan sonra kendi tozu ile kireç ve çimento karışımı bir harçla derz yaptırılmıştır. Kesme taş manzarasında olan bu kaplamaya m<sup>2</sup> için 250 kuruş zam verilmiştir ki; iyi bir sıva fiyatından daha ucuzdur. Kaplama sistemi inşaat binalarına monümantal bir şekil vermektedir<sup>2136</sup>.

Birinci tabaka balastlamada az bir kısım toplama yaptırılmıştır. Diğerleri muhtelif ocaklardan çıkarılmış kalker balasttır.

<sup>2135</sup> Kısım Mühendisi Sedat, “Afyon – Antalya Hattı Bozanönü – Isparta Kolu”..., s.86.

<sup>2136</sup> Kısım Mühendisi Sedat, “Afyon – Antalya Hattı Bozanönü – Isparta Kolu”..., s.87.

Hattın telgraf direkleri Orman İdaresinden zamanında müsaade alınmadığından geç yapılabilmektedir. Direkler ancak işin bitmesine az kala getirilebilmiştir. Ve ondan sonra telgraf hattı iki telli olarak çekilmiştir.

Hattın Pozlama işlemi ise memleketimizin her yerinde olduğu gibi burada da Bayındırlık tarafından verilen poz katarlarıyla yapılmıştır. Ray, travers, tirfon, cebire, balon gibi döşeme malzemesinden başka tirfonöz makinesi, boraj kazması, yaba gibi alet ve adavatta idare tarafından verilmiş olup ray döşeme işi, hat inşaatını alan müteahhitler tarafından yaptırılmıştır. Ortalama olarak günde 800 metre ray döşeme çalışması yapılmıştır. Poz işleri düzenli bir şekilde yürümüş ve tamirat işleri poz işleminden hemen sonra yapıldığı için ve güzergâhın arızasız olmasında etkisiyle çalışmalarda herhangi bir aksilik ve kaza meydana gelmemiştir. Ayrıca arazinin uygunluğu trenlere hemen 20 ilâ 30 kilometre sürat verilebilme imkanı sağlamıştır<sup>2137</sup>.

İkinci tabaka balastlama için 8000 m<sup>3</sup> depo balastı yaptırılmıştır. Biraz daha fazlası ile hazırlanan balast genelde yola dökülmüştür. Dağıtım Aydın hattının 5 m<sup>3</sup> vagonlarıyla yapılmış günde en fazla 5 sefer yapılarak 160 – 240 m<sup>3</sup> balast dökülebilmektedir. Yolun düzenlenmesi için ikinci buraj, rölövaj ve dresaj ile banket tanzimi yapılmış ve istasyon hatları arasına da kum doldurulmuştur.

Isparta istasyonu hükümet meydanına 900 metre mesafededir. Valilik tarafından şehirden istasyona kadar 20 metre genişliğinde bir şose yol çalışması başlatılmıştır. Hattın yapıldığı ilk zamanlarda gerek trenlere ve gerekse istasyon binalarına lâzım olacak su bu şosenin başında bulunan parktan temin edilmesi planlanmıştır. Bunun için gerekli olan boru ve diğer malzeme temin edilerek döşeme işlerine başlanmıştır. İstasyonda ciddi surette suya ihtiyaç olduğundan istasyondan altı buçuk kilometre uzaktaki bir kaynaktan su alınması düşünülmüştür<sup>2138</sup>.

13+200 kilometre uzunluğundaki bu hatla<sup>2139</sup> gülyağı, iplik, kükürt fabrikaları başta olmak üzere üretilen endüstri ürünleri ve tarımsal mahsulleri diğer bölgelere kolay bir şekilde ihraç edilmesine imkan tanımıştır<sup>2140</sup>.

<sup>2137</sup> Kısım Mühendisi Sedat, “Afyon – Antalya Hattı Bozanönü – Isparta Kolu”..., s.88 – 89.

<sup>2138</sup> Kısım Mühendisi Sedat, “Afyon – Antalya Hattı Bozanönü – Isparta Kolu”..., s.90.

<sup>2139</sup> La Turquie Kamâliste, 1936, s.3.

<sup>2140</sup> Turgud Akkaş, “Demiryolu ve Isparta”, *Ulus Gazetesi*, 30 Mart 1936, s.6.

### 2.1.11. Sivas – Erzurum Hattı

Ankara – Erzurum Demiryolu projesi, Cumhuriyet demiryolu politikasının en önemli hedeflerinden birini teşkil etmekteydi. Anadolu’nun tam ortasından geçerek ülkedeki demiryollarının bel kemiğini teşkil etmesi bakımından büyük bir önem atfedilmiştir. Erkân-ı Harbiye Umumiyesi 1921 yılında yazmış olduğu raporda “*Gerek hali hazırda ve gerek istikbalde şark ve garp orduları arasındaki muvasalanın temini ehem-i elzem olduğundan Ankara – Erzurum hattının bir an evvel inşası*”<sup>2141</sup> gerektiğini belirtmiştir. Karadeniz bölgesinde tetkik gezilerine devam eden Cumhurreisi Mustafa Kemal Paşa, Pasinler’de meydana gelen deprem yüzünden 30 Eylül 1924’te Erzurum’a geçmiş<sup>2142</sup> ve burada yapmış olduğu konuşmada<sup>2143</sup>, “...Erzurum’a gelirken ayrı ayrı mıntıkalarından geçtim. Memleketin Şarkı ile garbı ve merkezi arasındaki irtibat, Cumhuriyet idaresinin kâfi göremeyeceği bir derecededir. Bunun için şarkı diğer vatan aksamına bağlayacak bir şimendifer hattının buraya kadar temdidini Türk Cumhuriyeti için hayati bir mesele addediyorum...”<sup>2144</sup> diyerek cumhuriyet hükümetinin demiryolu hedefine işaret ederek Ankara’dan Erzurum’a kadar yapılacak demiryolunun önemine vurgu yapmıştır.

Ankara’dan Erzurum’a doğru uzatılması planlanan demiryolu hattının ilk etabı 17 Nisan 1925’te açılışı gerçekleştirilen İzzettin – Yahşihan arasındaki demiryolu hattıydı. Hattın açılış töreninde Başvekil İsmet Paşa, başlanılan yolun biteceği nokta olmadığını, “*ilânihâye (nihayete kadar) giderek nâmütenâhî (uçsuz bucaksız) devam edeceği*”ni söylüyordu<sup>2145</sup>. İlânihayedeki hedeflerden biri de Erzurum’dur. Yine 1925 yılının Ağustos ayında incelemeler yapmak üzere Erzurum’da bulunduğu sırada Hükümet Meydanı’nda Erzurumlulara hitaben bir konuşma yapan Süleyman Sırrı Bey, Erzurum’un en önemli meselesi olan şimendiferin bir hükümet politikası olduğunu söylemiş, hızla Sivas’a doğru ilerleyen demiryolu inşaatında vurulan her kazmanın güm

<sup>2141</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 151. 69. 2.

<sup>2142</sup> Cumhurreisi Mustafa Kemal Paşa’nın Karadeniz Seyâhâtı ve Erzurum’a deprem dolayısıyla yapmış olduğu ziyaret hakkında geniş bilgi için bkz. Nuri Onat (hazırlayan), *Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal Paşa’nın Sonbahar Gezileri*, Çağdaş Yayınları, İstanbul 1984.; Fahrettin Kırzioğlu, “Gazi’nin Kuzeydoğu Gezileri (Eylül – Ekim 1924)”, *50. Yıl Armağanı Erzurum ve Çevresi*, C.1., Atatürk Üniversitesi Yayınları, Erzurum 1973, s. 147 – 150.; İbrahim Ethem Atınur, *Reis-i Cumhur’un Doğu İncelemeleri (1924 Erzurum Depremi)*, Ankara, 2006.

<sup>2143</sup> Mesut Çapa, “Erzurum Depremi ve Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal’in Erzurum’a Ziyareti”, 23 Temmuz Erzurum Kongresi ve Kurtuluştan Günümüze Erzurum 1. Uluslararası Sempozyumu (23 – 25 Temmuz 2002 Erzurum), Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2002, s.648.

<sup>2144</sup> M. Kemal Atatürk, *Atatürk’ün Söylev ve Demeçleri*, C.2, Ankara, 1997, s.212.

<sup>2145</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 19 Nisan 1341 (1925), No. 343, s.1.; *Vatan Gazetesi*, 18 Nisan 1341 (1925), s.2.

güm çıkardığı seslerin kendi kulağında “*Erzurum, Erzurum*” diye aksettiğini ifade etmiştir<sup>2146</sup>.

1927 yılına gelindiğinde Ankara ile Kayseri arasındaki demiryolu hattı tamamlanmıştı. Aynı yıl Kayseri – Sivas ve Sivas – Erzurum demiryolu inşaatı Belçikalı bir inşaat şirketi olan S.İ.T. verilmişti. Ancak şirket, sermaye sıkıntısı çektiğinden dolayı kısa bir süre sonra şirketle yapılan sözleşme feshedildi<sup>2147</sup>. Şirketin sermaye sıkıntısının yanında, dönemin Nafia Vekili Behiç Bey, şirketle yapmış olduğu görüşmelerde Sivas – Erzurum Hattı’nı hiç dile getirilmediğine vurgu yaparak bu hattın inşaatını başaramayacağını ifade etmiştir. Şirketle yapılan anlaşmanın iptal edilerek işe talip olan İsveçli diğer bir şirketle müzakereye başlanması gerektiğini belirtmiştir. Bu konudaki düşüncelerini 30 Temmuz 1927’de Başvekâlet’e gönderdiği bir yazıda ifade etmişti. Başvekil İsmet Paşa buna verdiği cevapta, Sivas – Erzurum hattı için İsveçlilerle görüşmelere başlanmasının uygun olduğunu belirtmişti<sup>2148</sup>. Böylece Belçikalı şirketle yapılan sözleşme feshedilerek, İsveçli şirketin yetkilileriyle görüşmelere başlandı. Görüşmeler olumlu neticelenince, Sivas – Erzurum inşaatı bu kez de İsveçli şirkete verildi. Ancak bu şirketin de işi başaramayacağı anlaşıldığından, İsveçlilerle yapılan sözleşme de feshedildi<sup>2149</sup>.

Sivas yönüne doğru ilerleyen demiryolu inşaatının devam ettiği günlerde Sivas – Erzurum Demiryolu Hattı için etüt çalışmaları devam etmiştir. Yapılan etüt çalışmaları sonucunda, Nafia Vekâleti tespit ettiği hususları, 22 Temmuz 1929’da Başvekâlet’e gönderdiği bir raporla sunmuştur<sup>2150</sup>.

Bu rapora göre; İnşaat Umum Riyaseti’nin işin yapılabilmesi için tespit ettiği meblağ, 41 milyon inşaat, 3 milyon yapılacak binalar ve inşaat sonrasındaki eksikliklerin tamamlanması, 4 milyon kurulacak atölyeye ve 7 milyon ise lokomotif ve vagonlar için olmak üzere 55 milyon lira olarak tesbit etmişti. Ayrıca encümenin yapmış olduğu incelemeler sonucunda bu meblağ 53 milyon liraya çekilmiştir. Bu 53 milyonluk meblağ ise;

43 milyon İnşaat ve binalar

<sup>2146</sup> Murat Küçükkuşurlu, Gürkan Fırat Saylan, “Şimendiferin Erzurum Yolculuğu”, *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, S.38, Erzurum, 2008, s.318.

<sup>2147</sup> *BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.*

<sup>2148</sup> *BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 12. 72. 24.*

<sup>2149</sup> M. Küçükkuşurlu, G.F. Saylan, “Şimendiferin Erzurum Yolculuğu”..., s.319.

<sup>2150</sup> *BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 151. 70. 6.*

2 milyon Atölye

500 bin balast, ray, vagonlar, poz makineleri,

olmak üzere toplam inşaat masrafı olarak 45,5 milyon lira olarak tesbit etmiş ve 6,5 milyon lokomotif ile vagonlara ve 1 milyonda inşaat bitiminden sonraki eksikliklere harcanmak üzere taksim etmiştir<sup>2151</sup>.

Ayrıca hattın 4 yıl gibi bir sürede bitirilmesi hedeflenerek Sivas – Erzurum hattı Cumhuriyetin 10. yılına yetiştirilmek isteniyordu. Bu bakımdan vakit geçirilmeden 1929 yılından itibaren ödenek ayrılmasının gerekliliği vurgulanıyordu. İnşaatta çalışacak fen heyeti Avusturya’dan getirtilecek mühendislerle takviye edilmesi düşünülmüş ve amele tedarikinde sıkıntı çekilen bölgelerde daha fazla makine kullanılması planlanmıştır.

Hattın yapımının 4 yıl gibi bir sürede bitirilmesi hedefinin sağlanması amacıyla özetle aşağıdaki idari düzenlemeler yapılması planlanmıştır;

1 – Muhasebe ve mağazası emri altında olmak üzere Sivas’ta ihdas edilecek İnşaat Müdürlüğü’ne bağlı biri Sivas’ta diğeri ise Erzurum’da olmak üzere iki inşaat müfettişliği kurulacaktı.

2 – Mağazalarda ülkede tedariki mümkün olmayan inşaat malzemelerinin bulundurulması ve maliyet fiyatıyla verilmesi

3 – Mağazalarda ayniyat muhasebesinin kabulü

4 – Bazı bölgelerde özel münakasa ve pazarlık usulünün uygulanması düşünülmüş fakat encümente Nâfia Vekâletinin belirlediği ihale usulünün devamı uygun görülmüştür.

5 – Ray döşeme işinin bulundukları kısımlara gelinceye kadar memur ve müstahdemlere daha önce Şark Vilayetlerinde hükümetçe yapılmakta olduğu gibi düzenli ödenek ayrılması ve poz işlemi bulundukları yere geldikten sonra poz miktarına göre kilometre ikramiyesi verilmesi düşünülmüştür<sup>2152</sup>.

Ancak yapılan bu çalışmalara rağmen inşaat çalışmalarına başlanamamıştır. Demiryolu inşaatı konusunda karşılaşılan malî güçlüklerin yanında birde 1929 Dünya

<sup>2151</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 151. 70. 6.

<sup>2152</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 151. 70. 6.

ekonomik buhranı ortaya çıkınca bütçede yapılan zorunlu tasarruflardan dolayı 30 Ağustos 1930'da Sivas'a ulaşan demiryolu hattı burada kalmıştır<sup>2153</sup>. Fakat yine de kararlaştırılan Sivas – Erzurum demiryolu ile ilgili etüt çalışmaları durdurulmamıştı. Çünkü Cumhuriyet Döneminde uygulanan milli demiryolu politikasının ana hedeflerinden birisi de ülkenin doğusunu batı ile merkeze ve ihraç limanlarına bağlamaktı<sup>2154</sup>. Ayrıca Başvekil İsmet İnönü'nün Sivas İstasyonu'nda “*Eğer Ankara – Erzurum Demiryolu mevcut olsaydı, Avrupa'nın Sakarya Seferi'ne girmesi şüpheli olurdu.*”<sup>2155</sup> diyerek dillendirdiği askeri önemde bu hattın bir an evvel yapılmasının hedeflendiğini göstermekteydi.

Bu anlamda 1931 yılında birkaç yabancı şirket Sivas – Erzurum Demiryolu inşasına talip olmuşlardır<sup>2156</sup>. Yine bir Alman şirketi hükümetle görüşmelerde bulunmak üzere temsilcilerini göndereceğini bildirmiştir<sup>2157</sup>. Eylül ayında bazı inşaat şirketleriyle görüşmeler yapılmıştır. Hattın yapımı için Foks Brothers, Alpine Montan ve bir İsveç şirketi talip olmuş<sup>2158</sup> ayrıca Julius Berger Şirketi'nin temsilcisi Her Volgemot'ta görüşmelerde bulunmak üzere Ankara'ya gelmiştir<sup>2159</sup>. Eylül ayının son günlerinde Julius Berger şirketiyle görüşmelere başlanmıştır<sup>2160</sup>. Fakat bu görüşmelerden bir sonuç elde edilememiş ve dünya ekonomik buhranında piyasalarda yarattığı olumsuz etkinin kalkmasına kadar bir çalışma yapılamamıştır.

1933 yılının başlarında<sup>2161</sup> bu hattın yapımı için çalışmalar başlatılmıştır<sup>2162</sup>. Ayrıca Sivas – Erzurum hattı uygun bir noktadan ayrılarak<sup>2163</sup> bir şube hattı ile Malatya'da Fevzipaşa – Diyarbakir hattı ile birleştirilmesi planlanmıştır<sup>2164</sup>. Nâfia Vekâleti tarafından oluşturulan bir komisyon tarafından hattın ihalesi için bir şartname hazırlanmıştır<sup>2165</sup>. Bu hazırlanan şartname Nâfia Vekili'nin başkanlığındaki bir komisyon tarafından incelendikten sonra<sup>2166</sup> hattın inşası için talip olan şirketlerle

<sup>2153</sup> M. Küçükkuşurlu, G.F. Saylan, “Şimendiferin Erzurum Yolculuğu”..., s.319.

<sup>2154</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)*..., s.99.

<sup>2155</sup> *Ayın Tarihi*, C.22 – 23, S. 75 – 78, Haziran – Eylül 1930, s.6527.

<sup>2156</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 19 Mayıs 1931, s.1.

<sup>2157</sup> *Demiryollar Mecmuası*, C.7, S.76, 1 Haziran 1931, s. 355.

<sup>2158</sup> *Son Posta Gazetesi*, 11 Eylül 1931, s.1.

<sup>2159</sup> *Demiryollar Mecmuası*, C.7, S.80, 1 Birinci Teşrin 1931, s. 601.

<sup>2160</sup> *Son Posta Gazetesi*, 30 Eylül 1931, s.1.

<sup>2161</sup> *Milliyet Gazetesi*, 11 Kânunusani 1933, s.3.

<sup>2162</sup> *Hâkimiyeti Milliye Gazetesi*, 10 Kânunusani 1933, s.1.

<sup>2163</sup> *Milliyet Gazetesi*, 10 Kânunusani 1933, s.1.

<sup>2164</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 10 Kânunusani 1933, s.1.

<sup>2165</sup> *Akşam Gazetesi*, 7 Şubat 1933, s.2.

<sup>2166</sup> *Hâkimiyeti Milliye Gazetesi*, 8 Kânunusani 1933, s.1.

görüşmeler başlatılmıştır<sup>2167</sup>. İlk olarak Amerikan şirketiyle görüşmeler yapılmıştır<sup>2168</sup>. Amerikan Foks Brothers Şirketiyle yapılan görüşmeler<sup>2169</sup> olumlu bir şekilde devam etmiş fakat mali konular sebebiyle bir anlaşmaya varılamamıştır<sup>2170</sup>. Bu şirketle görüşmeler devam ederken<sup>2171</sup> bir Alman şirketi de hattın inşasına talip olmuştur. Ayrıca yine bir Fransız şirketi olan ve daha öncede İzmir – Kasaba Hattını inşa eden La Regie Generale Des Chemins de Fer (Reji General) isimli şirkette hattın inşasını üstlenmek için incelemelerde bulunmak üzere başmühendisi ve murahhas azası M. A. Dumas'ı göndermiş<sup>2172</sup> ve 30 Mart 1933'de Nâfia Vekili ile bir görüşme yapmıştır<sup>2173</sup>. Bu anlamda Amerikan, Alman ve Fransız şirketleri bu hattın yapımına büyük ilgi göstermişlerdir<sup>2174</sup>. Bunlar arasında Fox Brothers International Corporation ve Julius Berger gibi daha öncede Türkiye'de demiryolu inşaatları yapmış olan şirketler etkin olarak bu hattın yapımını üstlenmek için çaba sarfetmişlerdir. Julius Berger şirketi Siemens Bauunion, Hauh Tief A.G., Philippe Holzmann gibi şirketlerden oluşan bir Alman grubu ile birlikte hareket etmiştir<sup>2175</sup>. Bu arada Nâfia Vekâleti, önceden demiryolu inşaatlarında başarılı olan ve makine parkları ile sermayeleri bu işe yeterli olan<sup>2176</sup> Türk müteahhitlerle de görüşmelere başlamıştır<sup>2177</sup>. Türk şirketlerinin hattın yapımına talip olması kamuoyu tarafından olumlu karşılanmıştır<sup>2178</sup>. Bunun yanında bu hattın inşası için gerekli olan malzemelerin temin edilmesi amacıyla Alman Sanayi Konsorsiyomu (ASKO) ile görüşmeler yapılmıştır<sup>2179</sup>. Neticesinde anlaşmaya varılmıştır<sup>2180</sup>. Bu anlaşmaya göre Alman Konsorsiyomunun temsil ettiği şirkette hükümet tarafından verilmiş bonolar vardı. Bu bonolar 22 milyon Reichmark tutuyordu<sup>2181</sup>. Bunların ertelenmesi ile yeni malzeme alınması görüşülerek % 10 faiz % 7'ye indirilerek bu miktar kadar malzeme alınması kararlaştırılmıştır. Bu malzemenin

<sup>2167</sup> *Akşam Gazetesi*, 12 Şubat 1933, s.2.

<sup>2168</sup> *Akşam Gazetesi*, 15 Şubat 1933, s.2.

<sup>2169</sup> *Akşam Gazetesi*, 20 Kânunusani 1933, s.1.

<sup>2170</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 25 Kânunusani 1933, s.1

<sup>2171</sup> *Akşam Gazetesi*, 26 Mart 1933, s.7.

<sup>2172</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 27 Mart 1933, s.1.

<sup>2173</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 31 Mart 1933, s.2.

<sup>2174</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 1 Nisan 1933, s.2.

<sup>2175</sup> *Milliyet Gazetesi*, 24 Mayıs 1933, s.1.

<sup>2176</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı), Birinciteşrin 1938, s.58.*

<sup>2177</sup> *Akşam Gazetesi*, 23 Mayıs 1933, s.1.

<sup>2178</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 24 Mayıs 1933, s.3.

<sup>2179</sup> *Akşam Gazetesi*, 28 Mayıs 1933, s.1.

<sup>2180</sup> C. H. Woods, *Economic Conditions in Turkey (June 1934)...*, s.30.

<sup>2181</sup> *Hâkimiyeti Milliye Gazetesi*, 28 Mayıs 1933, s.1.

ray demiri, köprü ve az miktarda da vagon ve lokomotiften ibaretti. Bu malzemenin parası Ankara’da Türk parası olarak ödenecek ve bu para ile Almanya’ya Türk malı çıkarılacaktı<sup>2182</sup>.

Sivas – Erzurum Hattı’nın inşası için şirketlerle görüşmeler devam ederken hükümet tarafından hattın yapımı için bir kanun layihası hazırlanarak<sup>2183</sup> meclise gönderilmiştir<sup>2184</sup>. Hükümet mazbatasında bu hattın yaptırılmasını gerektiren sebepleri şöyle ifade etmiştir:

“Memleketin kıymetli verimli ve her türlü inkişaf ve terakkiye elverişli mıntıklarından birini teşkil ettiği halde cumhuriyet devrine kadar büsbütün bakımsız kalarak lâıyk ve müsait olduğu umran ve terakkiye mazhar olamayan şark vilayetlerimizi mevcut hatlarla hükümet merkezini garp vilayetlerimize ve Samsun ile mersin gibi mühim mahreçlere bağlayarak Şark Vilayetleri ile mülhakatının ve civarının bu suretle yükselmesine ve binnetice günden güne artacak ve mahreç bulacak hubaubat vesair mahsulatiyle oradaki halkımızın refahına hâdim olacaktır. Bunlardan Sivas – Erzurum hattı, Divriği – Fırat Vadisi Kemah – Erzincan tarikiyle Erzurum’a gidecek ve iltisak hattı da Malatya’dan başlayarak Divriği’nin civarında münasip bir noktada Sivas – Erzurum Hattına mülaki olacaktır. Yekdiğerinden ayrılmaz bir kül halinde bulunan bu hatlardan birincisinin tulü takriben 530 iltisak hattıninki de takriben 140 kilometre olmak üzere 670 kilometre kadar tahmin edilmiştir. Hatların geçecekleri arazinin arızası derecesine göre ray, travers vesair yol malzemesi dahil olma üzere her ikisinin birden inşa bedeli 80 milyon Türk Lirası tahmin olunarak, lâhiyada her iki hattın sekiz sene zarfında ikmal edilmesi imkânı verilmek ve inşaatın inkıtaa uğramıyarak muntazam bir seyirle devamını temenni eylemek üzere bu miktara kadar müteaddit senelere sârî teahhüdat icrası için hükümete mezuniyet verilmesini istihdaf etmektedir. Bundan başka hükümet vadeleri inşaat müddetlerine bağlı olmak resülmali bu mikdarları geçmemek üzere icabında Ziraat Bankası kefaletiyle bono ihracına mezun olacaktır. Bu demiryolların inşası ve ihraç edilecek bonoların ödenmesi için her sene icap eden tahsisat Nafia Vekâleti bütçesine konacaktır.”<sup>2185</sup>

<sup>2182</sup> Cumhuriyet Gazetesi, 28 Mayıs 1933, s.1.

<sup>2183</sup> BCA Fon Kodu, 30.18.01.02. Yer Kodu, 35. 28. 8.

<sup>2184</sup> Cumhuriyet Gazetesi, 27 Nisan 1933, s.1.

<sup>2185</sup> Hâkimiyeti Milliye Gazetesi, 27 Nisan 1933, s.1.



Meclise verilen lâyiha Nafia ve Bütçe encümenlerinde incelenerek Meclis Genel Kurulu'na gönderilmiştir. Bütçe encümeninin mazbatasında, bu inşaat hakkında şu görüşleri ileri sürmüştür:

*“Türkiye’nin belkemiği hükmünde olup Anadolu kıtasında garptan şarka uzanacak ana hattın Sivas’a kadar olan mühim kısmı yapıldığı halde Sivas’tan Şark hududumuz arasında kalan kısmı yapılamadığı cihetle bu büyük teşebbüsten beklenen büyük menfaatler henüz tamamlanmamıştır.... Anadolunun şarkını garbına bağlayarak Türkiye’nin vahdeti milliye ve siyasiyesini takviye edecek olan bu mesele bütçe zaruretleri ve herhangi bir mütalaa ve mülâhazaların fevkinde hayati işlerdir... Dahilde tasarruf zihniyetiyle ve icabında hariçten herhangi bir muamelei maliyeye teşebbüs suretiyle bu hattın kısa bir zamanda yapılması muvafık olacağını da ilaveten arzederiz...”<sup>2186</sup>*

Mecliste yapılan görüşmeler sonucunda 20 Mayıs 1933 tarih ve 2200 numaralı kânun<sup>2187</sup> ile Sivas – Erzurum ve Malatya’dan başlayarak Divriği yakınlarında Sivas – Erzurum Hattı ile birleşecek olan demiryollarının yapımına izin verilmiştir<sup>2188</sup>. Kânuna göre sekiz yılda bitirilmesi<sup>2189</sup> düşünülen hat için 80 milyon lira ödenek verilmiştir. Hat Sivas – Erzurum Hattı yaklaşık olarak 537 km ve Malatya’dan başlayarak Divriği yakınlarında Sivas – Erzurum Hattı ile birleşecek hat ise, 140 km olarak tahmin edilmiş olmak üzere toplamda 677 km. uzunluğunda bir demiryolu yapılması planlanmıştır<sup>2190</sup>. *Türkiye’nin belkemiği, Anadolu’nun şarkını garbına bağlayan yol* olarak tanımlanan Sivas – Erzurum demiryolu<sup>2191</sup> Sivas’tan başlayacak Divriği – Kemah – Erzincan üzerinden Erzurum’a ulaşacaktı<sup>2192</sup>. Hattın yapımı için TBMM’de kabul edilen kânun demiryolunun geçtiği bölge halkı tarafından sevinçle karşılanmıştır. Divriği halkı<sup>2193</sup> başta Reisicumhur M. Kemal Paşa, Başvekil İsmet Paşa ve Nâfia Vekili Hilmi Bey’e

<sup>2186</sup> *Akşam Gazetesi*, 17 Mayıs 1933, s.1.

<sup>2187</sup> 20 Mayıs 1933 Tarih ve 2200 Numaralı Sivas – Erzurum Hattı ile Malatya’dan Başlayarak Divrik Civarında Bu Hatla Birleşecek İltisak Hattının İnşalarına Dair Kânun için bkz. Başbakanlık Neşriyat ve Müdevvenat Umum Müdürlüğü, *Düstur, Üçüncü Tertip, C.14*, Başvekâlet Matbaası, 1935, s.651.; *Resmi Gazete*, 27 Mayıs 1933, S.2411.

<sup>2188</sup> *Hâkimiyeti Milliye Gazetesi*, 21 Mayıs 1933, s.1.

<sup>2189</sup> *Akşam Gazetesi*, 3 Mayıs 1933, s.2.

<sup>2190</sup> 24 Nisan 1933 Tarih ve 1/641 Numaralı Sivas – Erzurum Hattı ile Malatya’dan Başlayarak Divrik Civarında Bu Hatla Birleşecek İltisak Hattının Yapılması Hakkında Kânun Layihası ve Nafia ve Bütçe Encümenleri Mazbataları için bkz. *TBMM Zabıt Ceridesi*, D.IV., İ.54, C.15, Sıra No.190, T.B.M.M. Matbaası, 1933, s.1 – 5.

<sup>2191</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 20 Mayıs 1933, s.1.

<sup>2192</sup> *Milliyet Gazetesi*, 21 Mayıs 1933, s.5.

<sup>2193</sup> *Demiryollar Mecmuası*, C.9, S.102, 1 Ağustos 1933, s. 298.

tebrik telgrafı göndermişlerdir<sup>2194</sup>. Divriği Halkı adına telgrafları çeken Seyit Ahmet, Başvekil İsmet Paşa'ya “*Demiryolunu Sivas'ta açtığımız gün söz söylerken yüzünüz memleketimize dönüktü. O gün gözlerimizin parıldadığı istikamete bugün demiryolu uzanacağını yüksek meclis kararında okuduk. Sevinçlerimizden bu müjdeye denk gelen söz bulamadık...*”<sup>2195</sup> diyerek hitap etmiş ve teşekkürlerini bildirmiştir.

Hattın yapımına talip olan yerli ve yabancı şirketlerle yapılan görüşmeler devam edilmiş ve Nâfia Vekâleti yerli ve yabancı şirketlere son teklif olarak ödemenin 12 yılda yapılacağını ve % 7 faiz verileceğini bildirmiştir<sup>2196</sup>. Hattın ihalesinin 12 Haziran'da yapılmasına karar verilmiştir<sup>2197</sup>. Verilecek tekliflerin bu tarihe kadar bildirilmesini isteyen Nâfia Vekâleti, talip olan şirketlerin gerek sermaye ve gerek teknik noktasından yetkinliğine sahip olmasına dikkat edeceği vurgulamıştır<sup>2198</sup>.

Hattın 12 Haziran 1933 tarihinde<sup>2199</sup> kapalı zarf usulüyle yapılan ihalesine<sup>2200</sup>, Abdurrahman Naci, İnşaat İdarei Fenniyesi, Amerikan Fox Brothers İnternational ve Hathas Şirketi ile Mühürzâde Nuri, Yol Yapı, Ömer Raif ve Hulusi Şirketi gibi firmalarından oluşan gruplar teklif mektupları göndermiştir. İnşaatı İdarei Fenniyesi ile Foks Şirketi ihaleye katılmamış ve ihalede Abdurrahman Naci Bey ile Mühürzade Nuri Bey ile ortaklarından oluşan iki grubun teklifleri yer almıştır<sup>2201</sup>.

Abdurrahman Naci % 8.80 müteahhit kârı istemesine mukabil, Mühürzade Nuri Bey % 1.60 müteahhit kârı ile yetinmiştir. Böylece iki teklif arasında devletin kârı 3.456.000 lira olacağından ve Mühürzade Nuri Bey ve ortaklarından oluşan grubun bu işi, teknik ve mali bakımdan sonuna kadar başarabilecek kuvvette olduğuna kanaat getirildiği için<sup>2202</sup> ihalenin bu gruba verilmesine karar verilmiştir<sup>2203</sup>. Bu grup dört milli şirket tarafından oluşturulmuştur. Bu şirketler;

1 – Mühürdarzade Nuri ve mühendis Şevki Naki Beylerin Şirketi

2 – Mathas Şirketi (Halit Tahir, Haydar Salih beyler ve mühendis arkadaşları)

<sup>2194</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 27 Mayıs 1933, s.1.

<sup>2195</sup> *Hâkimiyeti Milliye Gazetesi*, 27 Mayıs 1933, s.1.

<sup>2196</sup> Firdes Temizgüney, *Erzurum'a Demiryolunun Gelişi...*, s.59.

<sup>2197</sup> *Akşam Gazetesi*, 4 Haziran 1933, s.2.

<sup>2198</sup> *Milliyet Gazetesi*, 4 Haziran 1933, s.1.

<sup>2199</sup> *Milliyet Gazetesi*, 13 Haziran 1933, s.2.

<sup>2200</sup> *Hâkimiyeti Milliye Gazetesi*, 13 Haziran 1933, s.1.

<sup>2201</sup> *BCA Fon Kodu*, 30.18.01.02. *Yer Kodu*, 37. 45. 8.

<sup>2202</sup> *BCA Fon Kodu*, 30.18.01.02. *Yer Kodu*, 37. 45. 8.

<sup>2203</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 13 Haziran 1933, s.1.

### 3 – Ömer Raif ve Hüsnü Beylerin Şirketi

4 – Yol Limited Şirketi (Mühendis Ahmet, Mühendis Şevket, Muratzade Mehmet, Selanikli Kazım, Mecit İbo Beyler) oluşmaktaydı<sup>2204</sup>.

Bu grup Sivas, Malatya, Erzurum kelimelerinin baş harfleriyle yol kelimesinin birleştirilmesiyle SİMERYOL şirketi ismini almıştır<sup>2205</sup>. Bu şirketin idare meclisi başkanlığına da 1905 yılında mezun olan mühendis Tatar İzzet Bey getirilmiştir<sup>2206</sup>.

Yapılan bu ihale sonucunda aynı gün İcra Vekilleri Heyeti de 12 Haziran 1933 tarih ve 14567 numaralı kararı ile hattın inşaatının Mühürzade Nuri ve ortaklarından oluşan gruba verilmesini kabul etmiştir<sup>2207</sup>. İhaleyi kazanan grupla inşaat sözleşmesi, Nâfia Vekili Hilmi Bey ve grup yöneticileri arasında<sup>2208</sup> 29 Haziran 1933 tarihinde öğleden sonra noter huzurunda imzalanmıştır<sup>2209</sup>. İmza töreninden sonra Nâfia Vekili Hilmi Bey, “Sivas – Erzurum ve iltisaki Malatya – Divriği demiryolları inşaatının mukavelenamesini şimdi imza etmiş bulunuyorum. Bunu zati devletlerine arz ve iblağ ederken deruni büyük bir haz ve inşirah duymakta olduğumu ifade isterim. Birçok ölmez ederleriniz arasında yer almak üzere imza etmeliğime yüksek müsaadenizi lütfettiğiniz bu mukavelenin yaratacağı eser bu memlekette yine sizin yarattığınız milli bir kudretin mali ve fenni kabiliyetine emniyetle vedia ediliyor. Bu münasebetle bütün mesai arkadaşlarımın en derin hürmet ve minnet duygularını nihayetsiz saygılarıma terfiden arz eylerim...”<sup>2210</sup> diyerek Başvekil İsmet İnönü’ye sözleşmenin imzalandığı bilgisini vermiştir. Aynı gün Nâfia Vekili gazetecilere verdiği demeçte 5 Temmuz 1933’de etüt çalışmalarına Eylül başlarında ise fiilen inşaata başlanacağı bilgisini vermiştir<sup>2211</sup>.

Yapılan sözleşmeye göre grup, taahhüt ve kabul ettiği işler özetle şu 3 maddede toplanmıştı:

1 – Sivas – Erzincan – Erzurum demiryolunun etütleri ile aplikasyonunun yapılması ve hattın fenni şartnamelerine göre inşa ve ikmali

<sup>2204</sup> Akşam Gazetesi, 14 Haziran 1933, s.2.

<sup>2205</sup> İhsan Çalapverdi, Sivas – Erzurum Demiryolu İnşaatı 1933 – 1939, Divriği Defterleri Yayın No.6,(şahıs baskısı) İstanbul, 2008, s.15.

<sup>2206</sup> İlhan Tekeli, Selim İlkin, “Türkiye’de Büyük İnşaat Müteahhitlerinin Doğuşunda Cumhuriyetin Bayındırlık ve Demiryolu Programlarının Etkisi” Cumhuriyetin Harcı Modernitenin Alt Yapısı Oluşurken, C.3, İ.B.Ü Yayınları, İstanbul, 2004, s. 464.

<sup>2207</sup> BCA Fon Kodu, 30.18.01.02. Yer Kodu, 37. 45. 8.

<sup>2208</sup> Hâkimiyeti Milliye Gazetesi, 30 Haziran 1933, s.1.

<sup>2209</sup> Akşam Gazetesi, 30 Haziran 1933, s.2.

<sup>2210</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 151. 71. 7.

<sup>2211</sup> Cumhuriyet Gazetesi, 30 Haziran 1933, s.1.

2 – Bu hat hükümetçe belirlenen bir noktasından başlayarak Malatya İstasyonu’nda Fevzipaşa – Diyarbakir birleştirilmek üzere ortalama olarak 140 kilometre uzunluğundaki bir iltisak hattının etüt ile aplikasyonunun yapılması ve tamamen inşa ve ikmalı

3 – Gereken demir köprülerle döner köprülerin tedariki, bunların kurulma ve yerlerine takılmaları, makas takımları bilumum yol ve alimantasyon malzemesi, her iki hatta ait ahşap traverslerle, her türlü inşaat ve tesisat malzemesinin tedariki<sup>2212</sup>. Ayrıca hatların genel güzergâhı, geçitlere ait mecburi noktalar, nakliye kabiliyeti ile azami iniş ve yokuşlar ile eğimlerin asgari ölçüleri hükümet tarafından tesbit edilerek gruba bildirilecekti<sup>2213</sup>.

Yine yapılan sözleşmede şu konularında yer aldığını görmekteyiz:

1 – Demiryolunun kesin istimlak sınırına dahil olacak bütün arazi hükümet tarafından Devlet Demiryolları istimlâk kanununa göre istimlâk edilerek müteahhit gruba teslim edilecektir.

2 – İnşaatatta kullanılacak taş, kum, çakıl, balast ocakları ile âriyet ve depo mahalleri ve hizmet yollarının geçeceği yerler ve hükümete ait yol malzemesinin depo edileceği mahallerde v.s bu gibi işgali zorunlu yerlerin hükümet tarafından geçici olarak temin edilerek parasız olarak gruba tahsis edilecektir.

3 – İnşaat zamanında ekilmiş arazi dahilinde çalışmak mecburiyeti gerekirse bu mecburiyet hükümetçe kabul edilerek müteahhit gruba izin verilirse ekinler için ödenecek tazminat hükümet tarafından ödenecektir.

4 – Müteahhit grubun istimlâk sınırları haricinde kendi malzeme ve alât ve edevat depoları ile ve sair mahallerin, amele karargâhları yerlerinin işgali için arazi sahiplerine verilecek kira veya tazminat gruba ait olacaktır.

5 – Grup kendi ihtiyacı için yer seçiminde ekim yapılan tarlaların, köylerin durumunu, yollar v.s noktaları dikkate alarak arazi sahiplerine ve civar halkına zarar verilmemesini temin edecektir

<sup>2212</sup> H. Y., “Sivas – Erzurum Hattı - Türkiye Demiryolları”, *Demiryollar Mecmuası (Cumhuriyetin 10 Yılı 29.X.1933 – Özel Sayı)*, C.9, S.104 – 105, I. Teşrin – II. Teşrin 1933, s.506.

<sup>2213</sup> *Milliyet Gazetesi*, 7 Temmuz 1933, s.3.

6 – Müteahhit grup kısım inşaatı için fenni ve mali bütün mesuliyetleri tamamen üzerine alarak ikinci bir müteahhitlerle arzu ettiği bir şekilde sözleşme yapabilecek ve taşeron çalıştırabilecekti<sup>2214</sup>.

Yapılan sözleşmeye göre grup Divriği – Malatya Hattı’nı Aralık 1938’e kadar, Sivas – Erzurum Hattı’nı ise 31 Aralık 1940’da tamamlaması gerekmektedir. Bu iki hattın 11 yıllık süreçte ödenmesi öngörülen ihale bedeli % 7’lik faiz oranıyla 58.200.000 liraydı. Bu maliyet taksitle ödenecekti<sup>2215</sup>. Hükümet bunu her üç ayda bir ödeyecekti. Bu taksitlerin ödemesi senenin birinci, dördüncü, yedinci ve onuncu ayları başında olacaktı. İlk ödeme Temmuz 1933 tarihinde yapılmıştır<sup>2216</sup>. Son ödeme tarihi olarak Nisan 1944 olarak hesaplanmıştır. 1933 ve 1934 yıllarında nakit ödeme gerçekleştirilecek takip eden yıllarda ise Ziraat Bankası bonolarından faydalanılacaktı<sup>2217</sup>.

Cumhuriyetin ilk yıllarında hangi vasıta ile olursa olsun “*bir karış şimendifer*” sloganıyla başlayan demiryolu politikası, Türk müteahhitleriyle yapılan bu anlaşma ile “*Türk bilgisi, Türk sermayesi, Türk müteahhidi ve Türk işçisi ile demiryolu*” sloganına bırakmıştır<sup>2218</sup>.

Hattın ilk güzergâhının belirlenmesi için 3 kişilik bir Fen heyeti<sup>2219</sup> 1933 yılının mayıs ayının son günlerinde Sivas’a gelerek çalışmalara başlamıştır<sup>2220</sup>. 1 Ağustos 1934 tarihinde ise güzergâh ve istasyon mahallini tesbit için<sup>2221</sup> Şirketler Kontrol Müdürü ve Nâfia Vekâleti Başmüfettişi<sup>2222</sup> Erzurum’a giderek çalışmalara başlamışlardır<sup>2223</sup>. Bu çalışmalar daha sonra çevre illerde de devam etmiştir<sup>2224</sup>. Sivas’tan başlayan hattın güzergâhı Zara – Kuruçay Yolu ile Fırat’ın sol sahiline geçerek, Atma Boğazı yolu ile Kemah – Erzincan – Erzurum’a ulaşacaktı<sup>2225</sup>. Fakat bu

<sup>2214</sup> Milliyet Gazetesi, 7 Temmuz 1933, s.3.

<sup>2215</sup> C. H. Woods, *Economic Conditions in Turkey (June 1934)*..., s.30.

<sup>2216</sup> Milliyet Gazetesi, 7 Temmuz 1933, s.3.

<sup>2217</sup> O. Conker, *Les Chemins de Fer en Turquie et La Politique Ferroviaire Turque*..., s.93.

<sup>2218</sup> Seyfi Yıldırım, “Cumhuriyet Dönemi Demiryollarının Gelişiminde Etkili Olan Faktörler”, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu – 18 Aralık 2008* (Yay. Haz. Mukaddes Arslan), Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2010, s.93.

<sup>2219</sup> Akşam Gazetesi, 28 Mayıs 1933, s.1.

<sup>2220</sup> Milliyet Gazetesi, 29 Mayıs 1933, s.5.

<sup>2221</sup> Son Posta Gazetesi, 1 Ağustos 1934, s.3.

<sup>2222</sup> Hâkimiyeti Milliye Gazetesi, 2 Ağustos 1934, s.1.

<sup>2223</sup> Ayın Tarihi, No.9, Eylül 1934, s.1.

<sup>2224</sup> Son Posta Gazetesi, 11 İkinciteşrin 1934, s.4.

<sup>2225</sup> İ. Çavlı “Sivas – Erzurum Demiryolu İnşaatı”, *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.5, S.6, İkinci Teşrin 1938, s.57.

güzergâha ciddi bir şekilde askeri yetkililer tarafından karşı çıkmıştır. Nâfia Vekâleti mühendisleri Zara istikametinden geçmeyi uygun buluyorlardı. Fakat Genel Kurmay ve bu makamı temsilen özellikle Mareşal Fevzi Çakmak hattın daha güneyden Divriği istikametinden geçmesini istiyordu. Nâfia Vekaleti, ekonomik gerekçelerle hattın Divriği istikametinden geçirilmesini uygun bulmuyor ve hattın bu güzergâhtan geçirildiği takdirde bölge arazisinin çok arızalı olmasından dolayı maliyetin artacağını belirtmişlerdir. Fakat hatların güzergâhları konusunda öteden beri iktisadî düşüncelerle askeri görüşler sürekli çatışır sonuçta yinede askerin dediği olurdu. Bu hattın güzergâhında da yine askerin dediği olmuş<sup>2226</sup> ve güzergâh; Sivas'tan Kangal'ın 7 km. kuzeyindeki Koç Köprü – Çetinkaya iltisakından ayrılarak Cürek ve Divriği Boğazları ile Çatlı Suyu civarında Fırat'ın sol sahilini geçerek Pingan Boğazı yolu ile Kemah – Erzincan istikametiyle Erzurum'a ulaşarak nihayet buluyordu<sup>2227</sup>.

Hattın inşaatına başlamak için çalışmalar sözleşmenin imzalanmasıyla hemen başlamıştır<sup>2228</sup>. Fakat sözleşmeye göre hatların güzergâh haritalarının tanzimi ve profillerinin hazırlanması müteahhitlere ait olduğundan ve sözleşmenin imzalanması sırasında güzergâh kesin olmadığından ihale sonrası güzergâhın tesbiti ve profillerin hazırlanması sebebiyle hattın inşa çalışmaları biraz gecikmeli olarak başlamıştır<sup>2229</sup>. Hattın güzergâhının büyük kısmının tesbitinden sonra<sup>2230</sup> Sivas Kongresi'nin yıldönümü olan 4 Eylül 1933 tarihinde<sup>2231</sup> Sivas – Erzurum istikametinde fiili olarak inşa çalışmalarına başlanmıştır<sup>2232</sup>.

Fakat daha işin başında, arazinin fazla arızalı olması nedeniyle düşünülen paradan daha fazla bir harcama gereceği ortaya çıkmıştı<sup>2233</sup>. Ayrıca inşaat masraflarının karşılanmasında ciddi sorunlar bulunmaktaydı. Bunun üzerine hükümet, daha önce Fevzipaşa – Diyarbakır Hattı için gerçekleştirilen iç borçlanma uygulamasını yeniden devreye sokmaya karar verdi. Bu konuda halkın Ergani tahvillerine gösterdiği yoğun ilginin de etkisi büyük olmuştu<sup>2234</sup>.

<sup>2226</sup> H. Uran, *Hatıralarım...*, s.239.

<sup>2227</sup> İ. Çavlı "Sivas – Erzurum Demiryolu İnşaatı"..., s.57 – 58.

<sup>2228</sup> *Akşam Gazetesi*, 12 Ağustos 1933, s.1.

<sup>2229</sup> *BCA Fon Kodu*, 30.10.0. Yer Kodu, 151. 71. 8.

<sup>2230</sup> *Akşam Gazetesi*, 19 Ağustos 1933, s.8.

<sup>2231</sup> *Ulus Gazetesi*, 11 İlkânun 1938, s.7.

<sup>2232</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 5 Eylül 1933, s.1.

<sup>2233</sup> Firdes Temizgüney, *Erzurum'a Demiryolunun Gelişi...*, s.62.

<sup>2234</sup> M. Küçükkuşurlu, G.F. Saylan, "Şimendiferin Erzurum Yolculuğu"..., s.322.

TBMM’de 28 Mayıs 1934’te kabul edilen kanunla, geliri Erzurum – Sivas hattına harcanmak, yıllık faiz ve ikramiye toplamı % 7 olmak, itibari kıymeti her yıl 10.000.000 lirayı geçmemek ve 20 yılda ödenmek şartıyla 30.000.000 liralık tahvil çıkarılması suretiyle iç borçlanma yapılması hususunda Maliye Vekâleti görevlendirildi<sup>2235</sup>. 1935 yılı başında çıkarılmasına karar verilen ilk tertip tahviller toplamda 2.000.000 TL olarak 10 Ocak ile 15 Ocak 1935 tarihleri arasında satışa sunuldu ve satışlar başarılı bir şekilde tamamlandı. 4.500.000 TL değerinde olan ikinci tertip tahviller ise 20 Kasım 1935’te satışa çıkarıldı. Bu ikinci tertipten sonra, beş tertip tahvil daha satışa çıkarıldı. Bütün bu tahviller halktan ve milli bankalardan oldukça fazla bir ilgi görmüş ve tamamı satılmıştı. Böylece Sivas-Erzurum hattı için devamlı bir kaynak sağlanmış oldu<sup>2236</sup>.

Sivas – Erzurum Demiryolu Hattı’nın inşaatı 7 çalışma şubesine ayrılmıştır. Bu 7 şube ise 26 kısımdan oluşmuştur<sup>2237</sup>.

Etüt işleri Sivas tarafından 180. km.’de bulunan Divriği’ye kadar Malatya tarafında ise 90. km.’ye kadar olan işler 1933 yılının Kasım ayının sonunda tamamlanmıştır. Ayrıca Sivas tarafında 20 km.’lik ve Malatya tarafında 54 km.’lik bir kısmın kesin profilleri hazırlanmış ve tasdik edilmiştir. 1933 yılının Kasım ve Aralık aylarında Sivas – Erzurum istikametinden 20 km.’lik kısım üzerinde inşaat çalışmalarına devam edilmiştir. Kasım 1933 tarihinde ortalama olarak günde ortalama 1000 mevcutla çalışılmıştır. Yine bu ayın son haftasında, çalışan mevcudu iklim koşullarının zorluğu sebebiyle 509’a düşmüştür. Aralık ayının ilk haftasında ciddi soğukların başlamasıyla yapılan kârgir inşaatlar durdurulmuş ve amele mevcudu 221’e düşmüştür. İkinci hafta da mevcut sayı tekrar 329’a çıkmış ve Aralık ayında ortalama çalışan mevcudu 200 civarında seyretmiştir. Kalan işler, iklimin kötü koşulları sebebiyle ilkbahara bırakılmıştır<sup>2238</sup>.

1934 yılında yapılan çalışmalar sonucunda hattın inşaatı 1934 yılının Ekim ayının sonunda Sivas’tan itibaren 90. km.’ye kadar gelinmiştir. Bunun yanında Sivas tarafından 45. kilometreye kadar ray döşenmesine hazır vaziyete gelmiştir<sup>2239</sup>. Fakat

<sup>2235</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)*..., s.156.

<sup>2236</sup> M. Küçükuşurlu, G.F. Saylan, “Şimendiferin Erzurum Yolculuğu”..., s.323.

<sup>2237</sup> 16. Yıl 29 – X – 1939, *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.6, S.5, (özel sayı), *Birinciteşrin* 1939, s.21 – 49.

<sup>2238</sup> *BCA Fon Kodu*, 30.10.0. Yer Kodu, 151. 71. 8.

<sup>2239</sup> *Nafia İşleri Mecmuası (İdari Kısım)*, Y.1, Sayı,7, *Birincikânun* 1934, s.64 – 65.

Sivas'ta yapımına devam edilen demir köprülerin kurulması gerektiği için ray döşemesi işlemi bu yıl içinde yapılamamıştır<sup>2240</sup>. 1934 yılında, hat inşaatında mevsimin uygun olduğu zamanlarda 4400 kişi çalışmış bunun yanında kışın gelmesiyle amele ve işçi sayısı 1300 rakamına düşmüştür<sup>2241</sup>. 1935 Mayıs ayının sonunda hattın inşaatı 138. km.'ye kadar ulaşmış ve 150. km.'ye kadar servis yolları bitirilmiştir. Mayıs ayı içerisinde günde ortalama 2860 mevcutla işçi ve amele çalıştırılmıştır. Ayrıca yine 4. Kısımda Koroğlu Deresi üzerinde bulunan 12 adet köprünün inşaatına başlanmış ve diğer küçük köprülerinde inşaatında ilerleme sağlanmıştır<sup>2242</sup>.

Eylül 1935'de hattın birinci, ikinci ve üçüncü kısımlarındaki toprak, tünel ve bina işleri tamamen bitirilmiştir. Bu mntıkada 54 km.'de şivleri heyelan eden büyük bir yarmanın temizlemesinden başka iş kalmamıştır. Bu mntıkanın 755.700 m<sup>3</sup> toprak 290.400 m<sup>3</sup> kaya hafriyatı, 12.100 m<sup>3</sup> beton ve 30.500 m<sup>3</sup> kârgir inşaat yapılmıştır. Ray döşeme işi 43. km.'ki Tecer İstasyonu'nun 2 km. ilerisine kadar geçip 45 km. ulaşmıştır<sup>2243</sup>.

<sup>2240</sup> *Cumhuriyetin 10 + 1 Yıl Dönümünde Türkiye Naftası, Nafia İşleri Mecmuası (İdari Kısım), Y.1, S. 5, (özel sayı) Birinciteşrin 1934, s.8.*

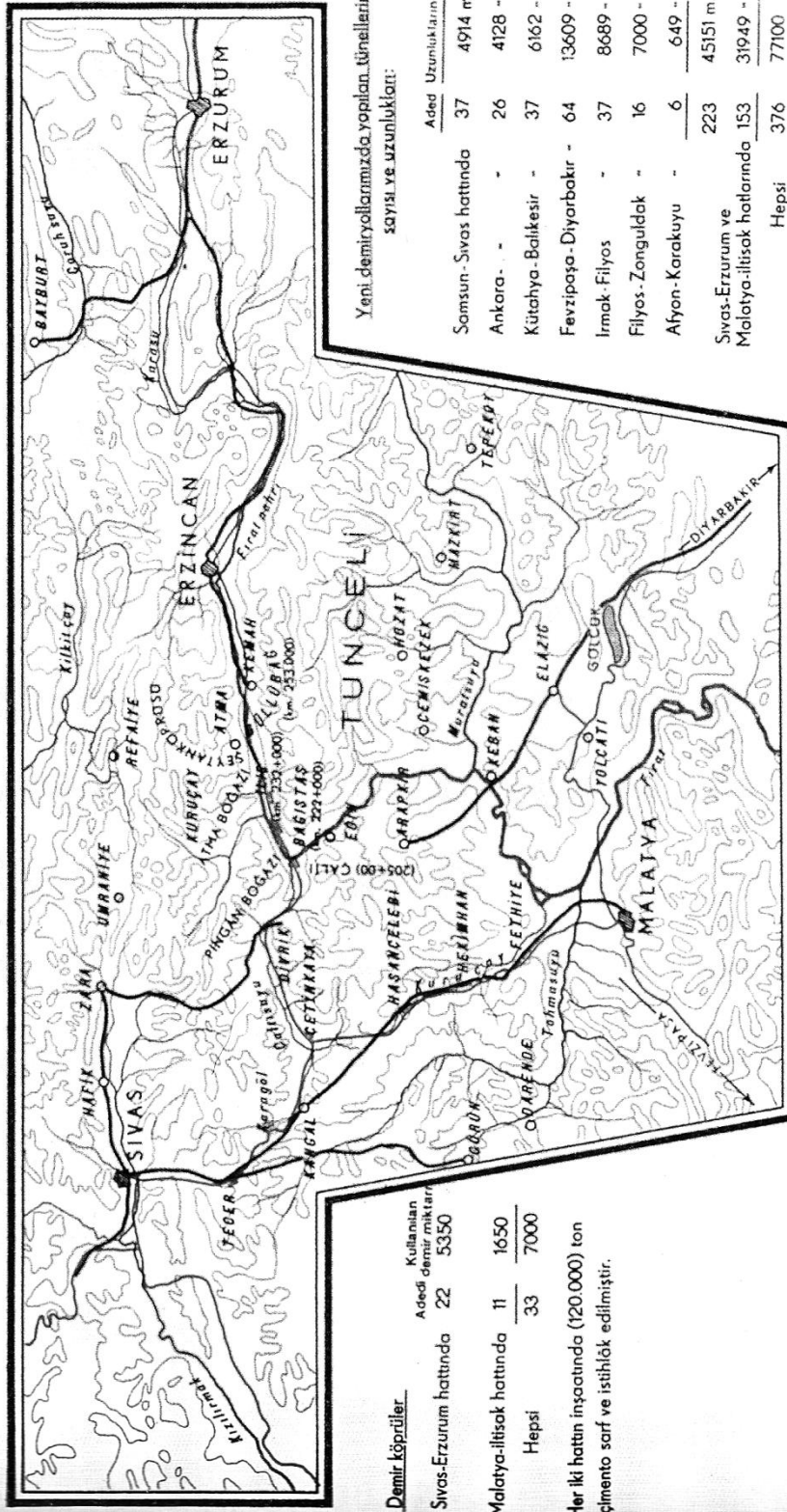
<sup>2241</sup> *Nafia İşleri Mecmuası (İdari Kısım), Y.1, Sayı,7, Birincikânun 1934, s.64.*

<sup>2242</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.2, S.2, Temmuz 1935, s.81.*

<sup>2243</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.2, S.7, Birinci Kânun 1935, s.59.*



## SIVAS – ERZURUM ve MALATYA İLTISAK HATLARI GÜZERGAHI



Resim 7: Sivas – Erzurum ve Malatya İltisak Hatları Güzergahı

Hattın İkinci Şubesine bağlı 70 – 80 km.'ler arasındaki dördüncü kısımda iki köprü girişleri dışında toprak tesviyesi tamamlanmış ve bu kısımda toplamda 420.000 m<sup>3</sup> hafriyat çalışması yapılmıştır. İnşa çalışması yapılan iki köprü dışında tamamen diğerleri bitirilmiştir. Köprülerde şimdiye kadar 4.900 m<sup>3</sup> beton ve 9.350 m<sup>3</sup> kârgir inşaat yapılmıştır. Kısımdaki iki tünelin hafriyatı tamamen bitirilmiş olup kârgir giydirmeye işlemlerine devam edilmiştir. Tünelin hafriyatı 4.700 m<sup>3</sup>'dür. Tünellere 130 m<sup>3</sup> kârgir giydirmeye yapılmıştır. Karagöl ve Bozarmut istasyon binalarının kârgir ve çatı aksamı bitirilmiş ve doğrama ve sıvalarında çalışmalar devam etmiştir. Binalarda 450 m<sup>3</sup> beton ve 900 m<sup>3</sup> kârgir inşaat yapılmıştır. 23.500 m<sup>3</sup> balastlama yapılmıştır. 90 – 112 km.'ler arasındaki beşinci kısımda 163.700 m<sup>3</sup> toprak tesviyesi yapılmış olup Çetinkaya İstasyonu ile iki uç yarmadaki küçük hafriyat dışında olmak üzere toprak tesviyesi ikmal edilmiştir. Bu kısımda bulunan köprülerin bir kaç küçük köprü dışında tamamen bitirilmiştir. Şimdiye kadar köprülerde 2.300 m<sup>3</sup> beton ve 2300 m<sup>3</sup> kârgir inşaat yapılmıştır. Çetinkaya ve Karanlık istasyon binalarının ufak tefek noksanları dışında kârgir bina işleri yapılmış ve 1.500 m<sup>3</sup> beton ve 4.200 m<sup>3</sup> kârgir inşaat yapılmıştır. Binaların çatı aksamında 100 m<sup>3</sup> ahşap inşaat yapılmıştır. Bu kısımda 31.000 m<sup>3</sup> balast hazırlanmıştır<sup>2244</sup>.

112 — 130 + 300 km.'ler arasındaki altıncı kısmın toprak tesviyesinin ortalama olarak % 60 tamamlanmış ve derivasyonlarla beraber 181.600 m<sup>3</sup> toprak tesviyesi yapılmıştır. 36 menfez ikmal edilmiş ve 21 menfezin ise inşasına devam edilmiştir. 3.800 m<sup>3</sup> beton ve 3.850 m<sup>3</sup> kârgir inşaat yapılmıştır. Tünel çalışmalarında 260 metre galeri açılmış 40 metre uzunluğunda kalot inşaatı yapılmış ve 2.100 m<sup>3</sup> hafriyat ve 170 m<sup>3</sup> kalot kârgir inşaat yapılmıştır. Tahkimat ve istinat duvarları çalışmaları yapılmış ve istinat duvarlarında 260 m<sup>3</sup> beton ve 310 m<sup>3</sup> kârgir inşaatı yapılmıştır. 1030 m<sup>3</sup> blokaj anroşman yapılmıştır. 3400 m<sup>3</sup> balast hazırlanmıştır.

130 + 30 — 146 + 950 km.'ler arasındaki yedinci kısımda 17.900 m<sup>3</sup> toprak tesviyesi yapılmıştır. Köprülerde 1300 m<sup>3</sup> beton ve 1200 m<sup>3</sup> kârgir inşaat yapılmıştır. Bu kısımdaki tünel çalışmalarında 1550 m<sup>3</sup> hafriyat ve 50 m<sup>3</sup> kârgir giydirmeye yapılmıştır. İstinat duvarları için 1050 m<sup>3</sup> beton ve 1350 m<sup>3</sup> kârgir inşaat yapılmıştır<sup>2245</sup>.

<sup>2244</sup> Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.2, S.7, Birinci Kânun 1935, s.60.

<sup>2245</sup> Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.2, S.7, Birinci Kânun 1935, s.60.

Üçüncü şubeye bağlı inşaat bölgesindeki servis yolları çalışmalarında 158 – 162 km.’ler arasındaki servis yolu, servis otomobillerinin geçmesine müsait bir şekilde ikmal edilmiş ve 161+600. km. civarındaki ahşap servis köprüsüne Eylül ayı nihayetinde başlanmıştır. Onuncu kısım servis yollarında asgari 168, On birinci kısım servis yollarında ise asgari 89 amele ile çalışılmıştır<sup>2246</sup>.

Bu dönemde özellikle sekizinci ve dokuzuncu kısımdaki inşaat çalışmalarını ağırlık verilmiştir<sup>2247</sup>.

158 — 161+400 arasındaki sekizinci kısımda yer alan boğaz mıntıkasında da toprak tesviyesine başlanılmıştır. Kısımın toplam toprak tesviyesi 550.000 m<sup>3</sup> olup nihayetine kadar 128.781 m<sup>3</sup> yapılmıştır. Bu kısmın birinci tabaka balast ihtiyacı 14.600 m<sup>3</sup> olup Eylül sonuna kadar 500 m<sup>3</sup> balast hazırlanmıştır. İstinat duvarları ve tahkimat çalışmaları Eylül nihayetine kadar hazırlanmıştır. Bu kısımda 4 adet istinat duvarı projesi ve 4 adette tahkimat projesi yapılmıştır. Eylül sonu itibariyle İstinat duvarlarına henüz başlanmamış ve yalnız tahkimata başlanılmıştır. Sekizinci kısım inşaatında amele ortalama günde 755 amele mevcuduyla çalışılmıştır<sup>2248</sup>.

Dokuzuncu kısımda Eylül nihayetine kadar yapılan toprak tesviyesi 66.700 m<sup>3</sup>’dür. Bu kısımda mevcut menfez adedi 58, büyük köprüler 4 dür. 12 menfez projesi hazırlanmış, iki büyük köprü projesi alınmıştır. 8 menfez tamamen yapılmış, beş menfez inşa halindeydi. 169+923 kilometredeki 7 X 10.0 metrelik kârgir köprünün temellerine başlanmıştır. Bu kısımda ortalama 4.000 m<sup>3</sup> tahkimat mevcuttur. Eylül nihayetine kadar bir istinat duvarı ve 6 adet tahkimat projesi hazırlanmıştır. 4.300 m<sup>3</sup> tahkimat yapılmıştır. Tünel çalışmalarına da başlanmıştır. Bu kısım inşaatında çalışan ortalama işçi sayısı 721’dir<sup>2249</sup>.

1935 yılının Ekim ayında Sivas’tan itibaren 113. km.’deki Çetinkaya istasyonuna kadar hattın inşası tamamlanmış ve 43. km.’deki ray döşeme dahil bütün işleri tamamlanmış<sup>2250</sup> ve Ağustos ayının ilk haftasında hattın poz işlemine başlanmış<sup>2251</sup> ve kısa bir süre içerisinde 35 kilometreye kadar gelinmiştir<sup>2252</sup>. Bu

<sup>2246</sup> Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.2, S.7, Birinci Kânun 1935, s.61.

<sup>2247</sup> Tan Gazetesi, 10 Eylül 1935, s.2.

<sup>2248</sup> Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.2, S.7, Birinci Kânun 1935, s.61.

<sup>2249</sup> Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.2, S.7, Birinci Kânun 1935, s.61 – 62.

<sup>2250</sup> Cumhuriyetin 10 + 2 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.2, S.5, (özel sayı) İlk teşrin 1935, s.19.

<sup>2251</sup> Tan Gazetesi, 6 Ağustos 1935, s.6.

dönemde günde ortalama 800 ilâ 1000 metre arasında ray döşenmekteydi<sup>2253</sup>. Ayrıca Kasım 1935’de Divriği’de inşa edilecek olan istasyon binasının temeli atılmıştır. Yapılan temel atma töreninde kaymakam, dokuzuncu kısım inşaat müteahhitleri ile devlet kontrol ve fen memurları, kasabanın ileri gelenleri katılmışlardır<sup>2254</sup>.

Sivas’tan itibaren 25. km.’de bulunan Bostankaya İstasyonu<sup>2255</sup> ile 43. km.’deki Tecer İstasyonu’na kadar olan kısmın işletmeye açılışı 19 Aralık 1935 tarihinde yapılmıştır<sup>2256</sup>. İşletme idaresi tarafından yolcu ve eşya nakliyatı için hattın Sivas’tan itibaren ilk istasyonu olan Bostankaya ve Tecer istasyonlarına haftada iki defa tren işletmeye koymuştur<sup>2257</sup>. Pazartesi ile Perşembe günleri gidiş ve geliş yapmak üzere bir muhtelit katar işleyecekti<sup>2258</sup>.

Sivas istikametinden başlayan inşaat çalışmaları devam ettiği sırada, Başvekil İsmet İnönü’nün doğu gezisine çıkmıştır. Başvekil, 18 Temmuz 1935’te gezi kapsamında Erzurum’a gelmiştir. İsmet İnönü’nün şehirdeki incelemeleri sırasında Erzurumlular, Sivas’tan başlanan demiryoluna Erzurum’dan da başlanılmasını istemişlerdi. Gezi boyunca gittiği her yerde açlık ve sefaletin kol gezdiğini gözlemleyen ve bölgenin ekonomik kalkınmasının siyasi ve idari bakımdan önemini idrak eden İnönü, Erzurumluların bu isteğini de dikkate alarak Erzincan’da bulunduğu sıralarda, Sivas – Erzurum demiryolu hattı Mühendisi İzzet Bey’le görüşerek, 1936 ilkbaharında hattın Erzurum’dan da başlatılması hususunda gereken hazırlıkların yapılması için talimat vermiştir<sup>2259</sup>. Başvekil İnönü’nün doğu gezisinin en önemli sonuçlarından birisi de, Erzurum merkez olmak üzere bölgede Üçüncü Umum Müfettişliği kurulmasına karar verilmesiydi<sup>2260</sup>. Bu müfettişliğe Ağustos 1935’te dönemin Erzurum mebuslarından ve Hasan Tahsin Uzer<sup>2261</sup> atandı. Bu gelişmeler Sivas – Erzurum demiryolunun tamamlanması konusunda son derece önemli sonuçlar doğurdu. Nitekim

<sup>2252</sup> *Tan Gazetesi*, 23 Ağustos 1935, s.4.

<sup>2253</sup> *Akşam Gazetesi*, 28 Teşrinievvel 1935, s.1.

<sup>2254</sup> *Son Posta Gazetesi*, 21 İkinci Kânun 1935, s.4.

<sup>2255</sup> *Tan Gazetesi*, 29 Birinci Kânun 1935, s.3.

<sup>2256</sup> *Tan Gazetesi*, 30 Birinci Kânun 1935, s.4.

<sup>2257</sup> *Son Posta Gazetesi*, 8 İkinci Kânun 1935, s.4.

<sup>2258</sup> *Tan Gazetesi*, 31 Birinci Kânun 1935, s.4

<sup>2259</sup> M. Küçükuşurlu, G.F. Saylan, “Şimendiferin Erzurum Yolculuğu”..., s.323.

<sup>2260</sup> Üçüncü Umum Müfettişliği’nin kuruluşu hakkında geniş bilgi için bkz. Cemil Koçak, *Umûmî Müfettişlikler (1927 – 1952)*, İletişim Yayınları, İstanbul, 2003, s.157.

<sup>2261</sup> Tahsin Uzer hakkında bilgi için bkz. Fahri Çoker, *Türk Parlamento Tarihi, Milli Mücadele ve T.B.M.M. I.Dönem – 1919 – 1923*, C.3, Türkiye Büyük Millet Meclisi Vakfı Yayınları, Ankara, 1995, s.517 – 518.; İhsan Güneş, *Türk Parlamento Tarihi, T.B.M.M. V.Dönem – 1935 – 1939*, C.2, Türkiye Büyük Millet Meclisi Vakfı Yayınları, Ankara, 2001, s.277.

Tahsin Uzer'in üzerinde durduğu en önemli konulardan birisi, Erzurum ve çevresinin demiryolu ile merkeze bağlanmasıydı. Tahsin Uzer bu göreve atandıktan hemen sonra, Eylül – Ekim aylarında Erzurum ve çevresinde kapsamlı bir inceleme gezisine çıktı. Bu gezi sonrası Tahsin Uzer başvekaletle göndermiş olduğu raporda Sivas – Erzurum Hattı inşaatının bir taraftan da Erzurum'dan başlatılması konusunda “...*Şark demiryollarının Erzurum'dan da başlaması kararı bütün doğu illeri için unutulmaz tarihi bir müjdedir. İlkbaharda vurulacak ilk kazma ile doğu bünyesinde bir refah temeli atılmış olacaktır....*”<sup>2262</sup> diyerek önemine vurgu yapmıştır.

1936 yılı baharına gelindiğinde Erzurum tarafından inşaata henüz başlanmamıştı. Bu durum, işin ertelendiği yolunda söylentilere yol açmış ve Erzurumlular üzerinde olumsuz bir etki bırakmıştı. Bunun üzerine, Nisan 1936'da Genel Müfettişlikten valiliğe gönderilen telgrafta, demiryolu malzemelerinin Aşkale'ye gelmeye başladığı ve bunların iyi muhafaza edilmesi gerektiği bildirilmiştir. Ayrıca kötü propagandanın önüne geçilmesi istenmişti. Tahsin Uzer, 16 Nisan 1936'da Ankara'ya bir yazı göndererek duygularını şu sözlerle ifade etmişti:

*“Doğu ilinin dava başı, Erzurum'da devlet demiryolu üzerinde vurulacak ilk kazmadır. Bunun lahuti (ilâhi) sesini işittiğim an, bütün ömrümde en temiz ve geniş nefes aldığım lahza (an) olacaktır. Hayatımda bana böyle bir dakikayı yaşatan Büyük İsmet İnönü'ye ölinceye kadar perestij edeceğim. Öldükten sonra da inkılâp terbiyesi ile yetiştirdiğim evlatlarıma aynı minnet ve şükran hislerini derin bir iman ile kalplerinde taşımalarını vasiyet edeceğim.”*<sup>2263</sup>

Erzurum tarafından başlanan inşaatta kullanılacak malzemelerin bir kısmının, yakınlığı ve ucuza mal olması dolayısıyla Sovyetler Birliği'nden alınmasına karar verilmiştir<sup>2264</sup>. Bu kararın alınmasında, hattın Sivas – Erzincan bölümünün yapımında kullanılan malzemelerin sevkiyatındaki zorluklar da etkili olmuştu. Hattın geçtiği yerlerde kereste, çimento ve benzeri inşaat malzemelerinin kaynağı bulunmuyordu. Bu eksikliği giderebilmek amacıyla, Avrupa'dan veya memleketin çeşitli yerlerinden temin edilmeye çalışılan malzemeler, Derince, Samsun, Mersin veya Trabzon gibi uzak yerlerden taşınıyor; bunların nakli için ister istemez çok para ve zaman harcanıyordu.

<sup>2262</sup> M. Küçükkuşurlu, G.F. Saylan, “Şimendiferin Erzurum Yolculuğu”..., s.323 – 324.

<sup>2263</sup> M. Küçükkuşurlu, G.F. Saylan, “Şimendiferin Erzurum Yolculuğu”..., s.324.

<sup>2264</sup> *Sivas Cer Atelyesi İle Erzurum İstasyonunun İşletmeye Açılması Dolayısıyla Memlekette Yapılan Neşriyat*, Demiryolları Dergisi Neşriyatından No.6, Ankara, 1939, s.55.

Zaten ülkede yeterli nakil vasıtaları da bulunmuyordu<sup>2265</sup>. Bu anlamda 14 Eylül 1936 tarihli Bakanlar Kurulu kararıyla, Sovyetler Birliği'nden 3.000 ton çimentonun ihracat kontenjani haricinde alınması kabul edilmiştir<sup>2266</sup>.

İnşaat malzemelerinin taşınmasıyla tamamlanan hazırlıklardan sonra, inşaata Erzurum tarafından başlanmasına karar verilmiştir<sup>2267</sup>. Nihayet 18 Mayıs 1936'da<sup>2268</sup> Aşkale Nahiyesi'nin 5 km. batısındaki<sup>2269</sup> Çomoğlu Hanları<sup>2270</sup> civarında yapılan törenle, demiryolunun Erzurum tarafından da yapımına başlandı. Bu tören için<sup>2271</sup>, Erzurumlular, otomobillerle Aşkale'ye gitmişlerdi. Havanın yağmurlu olmasına rağmen Aşkale'den ve köylerden gelen kalabalık bir halkın yer aldığı tören 12.30'da Üçüncü Genel Müfettiş Tahsin Uzer'in konuşmasıyla başlamıştır. Daha sonra Erzurumlular adına şehrin valisi ve Aşkaleliler adına ise bir öğretmen konuşmuş ve sonra ilk kazmayı vuran Tahsin Uzer inşaat çalışmalarını resmen başlatmıştır<sup>2272</sup>. Tahsin Uzer, Atatürk, İnönü ve ilgili vekillere teşekkür ve tebrik telgrafları göndermiştir. Atatürk telgrafa verdiği cevapta, doğu illerinin refah ve bayındırlığına doğru yeni bir adım olan bu hadiseden pek memnun olduğunu belirterek başarılar dilemiştir<sup>2273</sup>. Törenden sonra müteahhit ve mühendisler bir kır ziyafeti vermişlerdir<sup>2274</sup>.

Erzurum tarafından başlatılan inşaat çalışmalarının yanında Sivas tarafında devam eden çalışmalar da büyük bir hız kazanmıştır<sup>2275</sup>. 1936 yılının Haziran ayının son haftasında hattaki ray döşeme işleri 90 km.'ye ulaşmış<sup>2276</sup> ve Temmuz ortasında Çetinkaya'ya kadar tüm inşaat işleri tamamlanmıştır<sup>2277</sup>. Ayrıca hattın 222. km.'sinde bulunan Bağaçtaş İstasyonu'na inşaat malzemelerinin nakliyatı yapılmaya

<sup>2265</sup> M. Küçükuşurlu, G.F. Saylan, "Şimendiferin Erzurum Yolculuğu"..., s.325.

<sup>2266</sup> *BCA Fon Kodu*, 30.18.01.02. *Yer Kodu*, 68. 75. 6.

<sup>2267</sup> F. Temizgüney, *Erzurum'a Demiryolunun Gelişi*..., s.72.

<sup>2268</sup> *Tan Gazetesi*, 19 Mayıs 1936, s.10.; *Akşam Gazetesi*, 19 Mayıs 1936, s.7., Bazı kaynaklarda Erzurum tarafından inşaatın başlangıç tarihi olarak 17 Mayıs 1936 olarak geçmektedir. Bu farklı bilgi için bkz. M. Küçükuşurlu, G.F. Saylan, "Şimendiferin Erzurum Yolculuğu"..., s.324; F. Temizgüney, *Erzurum'a Demiryolunun Gelişi*..., s.72.

<sup>2269</sup> *Tan Gazetesi*, 19 Mayıs 1936, s.10.

<sup>2270</sup> Günümüzde Aşkale'nin Demirkıran Köyü'ne bağlı bir yerleşim bölgesidir. Bkz. F. Temizgüney, *Erzurum'a Demiryolunun Gelişi*..., s.72.

<sup>2271</sup> Erzurum tarafından inşaata başlama törenini gösteren fotoğraflar için bkz. *Tan Gazetesi*, 2 Haziran 1936, s.10.

<sup>2272</sup> *Akşam Gazetesi*, 19 Mayıs 1936, s.7.

<sup>2273</sup> M. Küçükuşurlu, G.F. Saylan, "Şimendiferin Erzurum Yolculuğu"..., s.325.

<sup>2274</sup> *Ayın Tarihi*, No.30, Haziran 1936, s.5.

<sup>2275</sup> *Son Posta Gazetesi*, 22 Mayıs 1936, s.5.

<sup>2276</sup> *Tan Gazetesi*, 20 Haziran 1936, s.4.

<sup>2277</sup> *Son Posta Gazetesi*, 10 Temmuz 1936, s.5.

başlanmıştır<sup>2278</sup>. Bu hattın yapımına büyük bir önem veren Nâfia Vekili Ali Çetinkaya için hattın geçtiği bölgeye bir inceleme gezisi düzenlemiştir<sup>2279</sup>. 5 Ağustos 1936 tarihinden Ankara'dan hareket ederek<sup>2280</sup> Sivas'a gelmiş ve çalışmaları yerinde bizzat incelemiştir<sup>2281</sup>. Bu arada Nâfia Müşteşarı, Erzincan'a giderek incelemelerde bulunmuş ve burada yapılacak istasyon binalarının yeri tesbit edilmiştir<sup>2282</sup>. Erzincan şehrinin sayfiye yeri konumunda bulunan askeri ortaokulun bulunduğu mahalde okul binasının hizasında yapılmasına karar verilmiştir<sup>2283</sup>. Ayrıca hat boyunca istasyon ve bina yapımlarına hız verilmiştir<sup>2284</sup>. Yapılan çalışmalardan sonra<sup>2285</sup> 31 Ekim 1936 tarihinde hattın Tecer'den Çetinkaya'ya kadar olan kısmın inşaat ve ray döşeme işleri tamamen bitirilmiştir<sup>2286</sup>. 1 Kasım 1936 tarihinde Çetinkaya İstasyonu'nda Sivas Valisi Nazmi Toker başkanlığında açılış töreni yapılması kararlaştırılmıştır<sup>2287</sup>. Kararlaştırılan günde açılış töreni yapılmıştır<sup>2288</sup>. Tören sırasında kutlamalar yapılmış kurbanlar kesilmiştir<sup>2289</sup>. Nâfia Vekâleti 1 Kasım 1936 tarihinden itibaren Tecer'den sonra Eskiköy, Karagöl, Kavaklı ve Çetinkaya istasyonlarının işletmeye açıldığını bildirmiş ve bu hat üzerinde haftada iki defa olmak üzere Pazartesi ve Perşembe günleri birer muhtelit tren işletilmesine karar vermiştir<sup>2290</sup>.

Sivas – Çetinkaya kısmında 1.314.190 m<sup>3</sup> toprak hafriyatı, 535.532 m<sup>3</sup> kaya hafriyatı, 23.325 m<sup>3</sup> tünel hafriyatı yapılmıştır. 224.339 m<sup>3</sup> balast hazırlanmış ve döşenmiştir. 32.215 m<sup>3</sup> kuru kârgir ve tahkimat işleri ile 96.830 m<sup>3</sup> harçlı kârgir inşaatı yapılmıştır. Yine bu kısımda 715 metre uzunluğunda 5 tünel, 3 X 32.000m açıklığında bir demir köprü, 23 kârgir köprü 380 menfez ve 61 adet ise muhtelif istasyon binası ile istasyona bağlı binalar yapılmıştır. Hattın yapımında 17.536.000 çimento, 40.150 kg. dinamit, 198.200 metre uzunluğunda lağım fitili, 462.200 adet kapsül harcanmış ve toplam olarak 1.254.697 amele ve işçi çalıştırılmıştır. Bu kısmın inşaatı için kilometre başına ortalama 35.200 lira ile toplamda 3.941.857 lira harcanmıştır. Ray ve travers gibi

<sup>2278</sup> *Son Posta Gazetesi*, 5 Haziran 1936, s.5.

<sup>2279</sup> *Tan Gazetesi*, 12 Temmuz 1936, s.4.

<sup>2280</sup> *Tan Gazetesi*, 6 Ağustos 1936, s.8.

<sup>2281</sup> *Ayın Tarihi*, No.33, Eylül 1936, s.3 – 4.

<sup>2282</sup> *Akşam Gazetesi*, 11 Ağustos 1936, s.1.

<sup>2283</sup> *Tan Gazetesi*, 21 Ağustos 1936, s.8.

<sup>2284</sup> *Son Posta Gazetesi*, 21 Eylül 1936, s.5.; *Son Posta Gazetesi*, 24 Eylül 1936, s.3.

<sup>2285</sup> *Tan Gazetesi*, 13 Eylül 1936, s.8.

<sup>2286</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 31 Birinci Kânun 1936, s.1.

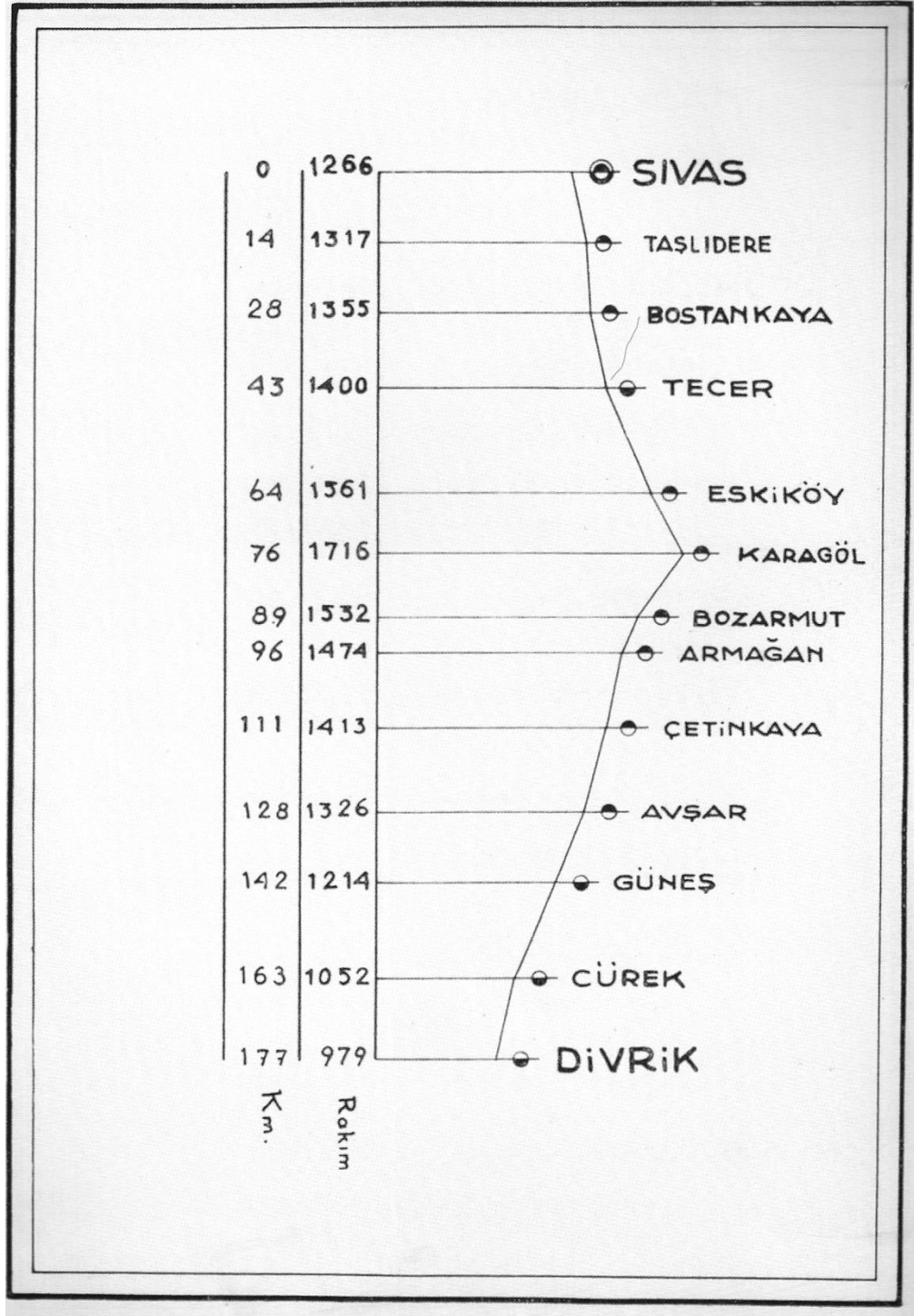
<sup>2287</sup> *Son Posta Gazetesi*, 31 Birinci Kânun 1936, s.4.

<sup>2288</sup> *Ayın Tarihi*, No.36, I. Kânun 1936, s.2.

<sup>2289</sup> *Son Posta Gazetesi*, 2 İkinci Kânun 1936, s.3.

<sup>2290</sup> *BCA Fon Kodu*, 30.10.0. Yer Kodu, 152. 76. 30.

demir malzeme bedeli de bu miktara eklenirse kilometre başına ortalama tutarı 55.000 lirayı bulmaktadır<sup>2291</sup>.



Resim 8: Sivas – Divrik hattı plan ve profili

<sup>2291</sup> H.K., "Sivas – Malatya Hattıyla Divriki İstasyonunun İşletmeye Açılması Münasebetiyle", *Demiryollar Dergisi*, C.13, S.156, Şubat 1938, s.496.



1937 yılına gelindiğinde hattın altı, yedi, sekiz ve dokuzuncu kısımlardan oluşan Çetinkaya – Divriği arasındaki kısmının inşaat çalışmalarının büyük bir bölümü tamamlanmıştır<sup>2292</sup>. Divriği’den Kemah’a kadar olan 10, 11, 12, 13, 14, 15 ve 16. kısımlardaki inşaa faaliyetlerine devam edilmiştir. Yine Erzurum yönünden başlanan inşaat 23, 24 ve 25. Kısımlarda inşaa çalışmaları başlamıştır<sup>2293</sup>. Ayrıca bu hat üzerinde bulunan tünellerde 24 saat boyunca 3 vardiya halinde 8 saatlik bir mesai ile çalışılmıştır. 1936 yılında tarımsal alanda mahsulün iyi olması dolayısıyla hattın işçi ve amele ihtiyacını karşılayan bölgelerden gelen amelelerin zirâatle meşgul olması yüzünden çalışacak eleman sıkıntısı çekilmiş ve günlük yevmiyeler 110 ilâ 120 kuruşa kadar çıkmıştır<sup>2294</sup>.

1937 baharında inşaat çalışmaları Erzincan ve Erzurum ovalarına ulaşmış<sup>2295</sup> ve Çetinkaya’dan Kesikköprü ve Divriği istikametinde ray döşemesine başlanmıştır<sup>2296</sup>. 1 Mayıs 1937 tarihinde hattın 17. Kısımında inşaat çalışmaları başlamıştır. Bu kısımda binlerce işçi çalışmaktaydı. Ayrıca Erzincan İstasyon binası ile diğer yapılacak binalar için gerekli malzemeler hazırlanmıştır<sup>2297</sup>.

1937 – 1939 mali yılları için Sovyetler Birliği’nde 15.000 ton çimento daha alınmasına karar verildi. Kars’tan ülkeye girecek olan bu çimentoların Sarıkamış’a kadar getirtilmesinde geniş hat, Sarıkamış’tan Erzurum’a kadar ki sevkiyatında ise Sarıkamış – Erzurum arasındaki dar hat kullanılıyordu. Bu dar hat Erzurum’dan sonra Karabıyık Hanları’na (Kandilli) kadar ulaşıyordu. Ancak hattın bu Erzurum – Karabıyık kısmı kullanılamaz haldeydi<sup>2298</sup>. Erzurum’a gelecek çimentoların, inşaat bölgesi olan Aşkale’ye karayoluyla getirtilmesi ise daha fazla masrafa neden olacağından, sevkiyat için Erzurum – Karabıyık hattının emaneten tamirine Bakanlar Kurulu’nun 8 Ocak 1937 tarihli kararnamesiyle karar verilmiştir<sup>2299</sup>. Bu hattın tamiri ile dar hat kullanılabilir hale getirilecek, Sivas hattı inşa edilinceye kadar Erzurum ile Ilıca arasındaki askeri nakliyat ve Sivas hattının yapılması için gerekli olan malzemenin taşınmasında kullanılabilecek

<sup>2292</sup> *Son Posta Gazetesi*, 2 İkinci Kânun 1937, s.5.

<sup>2293</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.4, S.2, Temmuz 1937, s.111 – 115.

<sup>2294</sup> *Son Posta Gazetesi*, 5 İkinci Kânun 1937, s.5.

<sup>2295</sup> *Son Posta Gazetesi*, 3 Nisan 1937, s.1.

<sup>2296</sup> *Son Posta Gazetesi*, 2 Mayıs 1937, s.5.

<sup>2297</sup> *Akşam Gazetesi*, 8 Haziran 1937, s.12.

<sup>2298</sup> M. Küçükkuşurlu, G.F. Saylan, “Şimendiferin Erzurum Yolculuğu”..., s.326.

<sup>2299</sup> *BCA Fon Kodu*, 30.18.01.02. *Yer Kodu*, 71. 3. 2.; Ayrıca bkz. Mehmet Fatih Dervişoğlu, “Cumhuriyet Dönemi Demiryolu Tarihinde Bir Şahsiyet; Nuri Demirağ”, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu – 18 Aralık 2008* (Yay. Haz. Mukaddes Arslan), Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2010, s.110.

ve yine Ilıca'daki kaplıcalara yaz mevsiminde çok sayıda yolcu taşıyabilecekti<sup>2300</sup>. Erzurum – Aşkale arasındaki dar hattın Erzurum'dan itibaren 46 kilometrelik kısmı<sup>2301</sup> yapılan tamir çalışmaları bitirilerek 10 Temmuz 1937 tarihinde yapılan bir törenle işletmeye açılmıştır<sup>2302</sup>. Tören sırasında Erzurum'dan iki yolcu vagonu ile çimento ve demir yüklü vagonlardan oluşan ilk katar Karabıyık'a hareket ettirilmiştir. Törene Erzurum valisi ile şehrin diğer idarecileri ve halk topluluğu katılmıştır<sup>2303</sup>. Bu tarihten itibaren bu hat üzerinde yolcu ve eşya nakliyatına başlanmıştır<sup>2304</sup>. Böylece Sivas – Erzurum demiryolunun inşaat malzemelerinin mühim bir kısmı bu hat vasıtasıyla taşınmaya başlamıştır<sup>2305</sup>.

20 Temmuz 1937 tarihinde ise, Erzurum Tren İstasyonu'nun temel atma töreni yapılmıştır. Tören, Genel Müfettiş Tahsin Uzer, Vali Haşim İşcan, Orgeneral Kâzım Orbay ve Korgeneral Ergüder Paşa'nın da hazır bulunduğu kalabalık bir heyet huzurunda yapılmıştır. Törende Tahsin Uzer, Atatürk'ün ve hükümetin doğuya verdiği önemden ve demiryolunun Erzurum'a ve bölgeye getireceği faydalardan bahseden bir konuşma yapmış ve temele vali, generaller<sup>2306</sup> ve Umumi müfettiş Tahsin Uzer, ilk harcı atarak istasyon binasının inşaat çalışmalarını başlatmışlardır<sup>2307</sup>.

Erzurum tarafında bu gelişmeler yaşanırken, 1937 yılının Haziran sonunda Çetinkaya – Divriği arasındaki inşaat çalışmaları hemen hemen bitirilmiştir<sup>2308</sup>. Eylül sonunda bu kısımda bulunan Atma Boğazı'ndaki tünel delinmiş<sup>2309</sup> ve ray döşeme işleri Divriği'ye 4 – 5 kilometre kadar yaklaşmıştır<sup>2310</sup>. 1 Ekim 1937 tarihinde hattın 176. km.'de bulunan Divriği kadar ray döşeme işleri tamamlanmış<sup>2311</sup> ve aynı gün saat 15.30'da ilk tren Divriği'ye ulaşmıştır<sup>2312</sup>. Divriği'de demiryolunun gelişi sevinçle

<sup>2300</sup> M. Küçüküçurlu, G.F. Saylan, “Şimendiferin Erzurum Yolculuğu”..., s.326.

<sup>2301</sup> *Ayın Tarihi*, No.44, I. Ağustos 1937, s.5.

<sup>2302</sup> *Ulus Gazetesi*, 11 Temmuz 1937, s.2.

<sup>2303</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.4, S.4, Eylül 1937, s.55.

<sup>2304</sup> *Son Posta Gazetesi*, 20 Temmuz 1937, s.3.

<sup>2305</sup> H.K., “(Ankara – Erzurum – Kafkas) Demiryolu”, *Demiryollar Dergisi*, C.14, S.171, Mayıs 1939, s.1212.

<sup>2306</sup> *Ayın Tarihi*, No.44, I. Ağustos 1937, s.9 – 10.

<sup>2307</sup> Rukneddin Fethi, “Demiryollarımız Şarka Doğru İlerlerken...”, *Cumhuriyet Gazetesi*, 18 Ağustos 1937, s.7.

<sup>2308</sup> *Akşam Gazetesi*, 28 Haziran 1937, s.3.

<sup>2309</sup> *Son Telgraf Gazetesi*, 26 Eylül 1937, s.3. *Son Posta Gazetesi*, 18 Eylül 1937, s.1.; *Akşam Gazetesi*, 21 Eylül 1937, s.5.

<sup>2310</sup> *Ulus Gazetesi*, 26 Eylül 1937, s.2.

<sup>2311</sup> *Son Telgraf Gazetesi*, 2 Birinciteşrin 1937, s.2.

<sup>2312</sup> *BCA Fon Kodu*, 30.10.0. Yer Kodu, 152. 76. 34.

karşılanmış ve bir tören düzenlenmiştir<sup>2313</sup>. Tören bütün Divriğililerin, civar kasaba ve köylerden gelen binlerce halkın katılımıyla ve Sivas Valisinin başkanlığı altında yapılmıştır<sup>2314</sup>.

Çetinkaya – Divriği kısmında 908.501 m<sup>3</sup> toprak hafriyatı, 1.208.463 m<sup>3</sup> kaya hafriyatı, 140.870 m<sup>3</sup> tünel hafriyatı yapılmıştır. 132.880 m<sup>3</sup> balast hazırlanmış ve döşenmiştir. 99.614 m<sup>3</sup> tahkimat işleri ile 182.434 m<sup>3</sup> harçlı kârgir inşaatı yapılmıştır. Bu işler için 261.200 torba çimento, 166.920 kg. dinamit, 8.860 kg. lağım barutu, 1.411.000 metre uzunluğunda lağım fitili, 1.479.800 adet dinamit kapsülü kullanılmıştır. Yine bu kısımda hepsinin uzunluğu 4723 metre tutan 34 tünel, 182 metre uzunluğunda 3 demir köprü, 23 köprü 150 menfez ve 38 muhtelif istasyon binası ile istasyona bağlı binalar yapılmıştır<sup>2315</sup>.

Bu işlerde toplam olarak 2.349.536 amele ve işçi kullanılmıştır. Çetinkaya – Divriği etabının bütün inşaatı için 7.394.557 lira harcanmıştır. Kilometre başına ortalama maliyet ise ray ve travers gibi demir malzeme ile 134.000 lirayı bulmuştur. Bu anlamda Sivas – Divriği kısmında 3.604.233 amele ve işçi çalıştırılmış ve inşaat işlerine de 11.336. 414 lira sarfedilmiştir<sup>2316</sup>.

20 Kasım 1937 tarihinde Çetinkaya – Divriği kısmındaki Avşar, Güneş, Gürek ve Divriği isimli dört istasyon resmen işletmeye açılmış ve Nâfia Vekaleti Çetinkaya – Divriği arasında haftada dört defa olmak üzere Çetinkaya’dan Pazartesi, Çarşamba, Perşembe, Cumartesi ve Divriği’den ise Pazartesi, Çarşamba, Cuma, Pazar günlerinde karşılıklı birer muhtelit katar sefere koymuştur<sup>2317</sup>. Böylece ülkenin bu kısmı da demiryolu ile büyük merkezlere bağlanmıştır<sup>2318</sup>.

Sivas – Divriği Hattı, bölgede bulunan demir cevheri dolayısıyla **Demir Hattı** olarak da adlandırılmıştır<sup>2319</sup>.

1937 yılının son aylarında inşaat çalışmaları durmamış bir taraftan Divriği – Kemah, direr taraftan Erzurum – Erzincan arasında iki koldan çalışmalara devam

<sup>2313</sup> *Ayın Tarihi, No.47, I. Teşrin 1937, s.2.*

<sup>2314</sup> *Son Posta Gazetesi, 2 Birinciteşrin 1937, s.3.*

<sup>2315</sup> H.K.,“Sivas – Malatya Hattıyla Divriği İstasyonunun İşletmeye Açılması Münasebetiyle”..., s.496.

<sup>2316</sup> H.K.,“Sivas – Malatya Hattıyla Divriği İstasyonunun İşletmeye Açılması Münasebetiyle”..., s.497.

<sup>2317</sup> *BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 152. 76. 36.*

<sup>2318</sup> *Son Posta Gazetesi, 31 Birincikânun 1937, s.3.*

<sup>2319</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı), Birinciteşrin 1938, s.142.*

edilmiştir. Kemah'ta istasyon binası ve diğer binaların inşası için gerekli hazırlıklara başlanılmıştır<sup>2320</sup>. 1937 yılının son günü Sivas – Erzurum hattında 185. km.'ye varılmış ve 370 km.'lik bir kısım üzerinde çalışmalar devam etmiştir<sup>2321</sup>.

1938 yılının ilk aylarında Divriği'den sonraki Kemah ve Erzincan bölgelerinde çalışmalar devam etmiş<sup>2322</sup> özellikle toprak işleri, binalar ve tünellerdeki faaliyetler hız kazanmıştır<sup>2323</sup>. Kemah İstasyonu'ndaki amele karargâhları, fen memurlarına ait binalar, yolcu binası ve müstemilatı tamamen bitirilmiş<sup>2324</sup>. Yine Divriği – Kemah arasında 15. kısımdaki 1350 metre uzunluğundaki<sup>2325</sup> tünel 19 Mart 1938 tarihinde açılmıştır<sup>2326</sup>. Bu tünelin 1100 metrelik ilerleme dehlizi kazılmış ve açılmıştır<sup>2327</sup>. Ayrıca mayıs ayında tünelde genişletme ve derinleştirme çalışmaları başlamıştır<sup>2328</sup>. Temmuz ayının ilk günlerinde tünelin inşa çalışmaları tamamlanmıştır<sup>2329</sup>. Kemah bölgesinde 340.000 m<sup>3</sup> toprak kazılmış, 13.800 m<sup>3</sup> menfezler temeli kazılmış 6.200 m<sup>3</sup> istinat duvarlarında temel hafriyatı yapılmıştır<sup>2330</sup>. Hattın 208. km.'sinde Fırat nehrinin üzerindeki 143 metrelik köprünün taş ve demir kısmı tamamlanarak bitirilmiş<sup>2331</sup>.

Mayıs ayının sonunda Kemah kaza merkezine 3 saat uzaklıkta olan Bağıştaş İstasyonu'na kadar ray döşeme işleri dahil bütün çalışmalar bitirilmiş ve her gün trenler gidip gelmeye başlamıştır<sup>2332</sup>. Demiryolu, 13 Temmuz 1938'de ise Kemah'tan önceki bir istasyon olan ve 40 kilometre mesafede bulunan Güllübağ İstasyonu'na Erzincan Valisi Fahri Özen, jandarma komutanı, inşaat müdür muavini ve kısım mühendisi bulunduğu bir törenle ulaşmıştır<sup>2333</sup>. Bu münasebetle civar köylerden ve Kemah kaza merkezinden gelen kalabalık bir halk topluluğunun tezahüratları arasında tren istasyona girmiştir<sup>2334</sup>.

<sup>2320</sup> *Akşam Gazetesi*, 22 Kânunievvel 1937, s.6.

<sup>2321</sup> *Son Posta Gazetesi*, 31 Birincikânun 1937, s.3.

<sup>2322</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 21 Şubat 1938, s.3.

<sup>2323</sup> *Son Posta Gazetesi*, 19 İkincikânun 1938, s.5.

<sup>2324</sup> *Son Telgraf Gazetesi*, 2 İkincikânun 1938, s.3.

<sup>2325</sup> *Ayın Tarihi*, No.52, Nisan 1938, s.6 – 7.

<sup>2326</sup> *Son Telgraf Gazetesi*, 20 Mart 1938, s.3.

<sup>2327</sup> *Son Posta Gazetesi*, 4 Mayıs 1938, s.5.

<sup>2328</sup> *Ulus Gazetesi*, 8 Mayıs 1938, s.5.

<sup>2329</sup> *Son Posta Gazetesi*, 5 Temmuz 1938, s.1.

<sup>2330</sup> *Son Telgraf Gazetesi*, 31 Mart 1938, s.3.

<sup>2331</sup> *Son Posta Gazetesi*, 27 Mayıs 1938, s.5.

<sup>2332</sup> *Son Posta Gazetesi*, 2 Haziran 1938, s.5.

<sup>2333</sup> *Akşam Gazetesi*, 14 Temmuz 1938, s.1.

<sup>2334</sup> *Son Posta Gazetesi*, 15 Temmuz 1938, s.5.

24 Ağustos 1938 tarihinde sabah saat 10.00'da tren Kemah İstasyonu'na varmıştır<sup>2335</sup>. Başta vali olmak üzere Erzincan'dan gelen memurlar<sup>2336</sup> ve civar kaza ve köylerden gelen yüzlerce halk trenin Kemah'a girişinde hazır bulunmuşlardı<sup>2337</sup>. Trenin Kemah'a gelişini yorumlayan Nasuhi Baydar "*Kemah yanık türküleriyle Türk Folkloruna kadar girmiş tarihi değeri başka, herhangi bir gazete okuyucusu bakımından bu yol üzerinde diğerleri gibi bir merhaledir. Fakat oraları bilenler, Çürek, Divrik, Pingan, Atma Boğazları geçilerek Kemah'a erişilmiş olmasında bir zafer mânası ararlarsa haklıdırlar*"<sup>2338</sup> diyerek güzergâh arazisinin zorluğuna dikkat çekmiştir. Zor bir arazide yapılan demiryolunun Kemah'a ulaşmasını, Nâfia Vekâleti'ne Kemah İstasyon memurluğu şu telgrafla bildirmiştir;

*"Yüksek dehası ve Türk milletini medeniyet âleminin en uzaklarına ulaştıran Büyük önderimiz Atatürk'ün yüksek irşadları ve Sayın Nâfia Vekilimiz B. Ali Çetinkaya'nın büyük enerjisi ile ilerlemekte olan demiryolu feriyatımız bugün Kemah'a vardı ve Erzincan Valisinin huzurunda Erzincan ve Kemah vilayet ve kaza erkân ve memurlarile civardan gelen halk kütlesinin candan alkışları ve sevinçlerinden doğan gözyaşları arasından ilk tren bugün saat 10 da Kemah istasyonuna eriştiğini tebşir ederim."*<sup>2339</sup>

Trenin Kemah'a ulaşmasından sonra Nâfia Vekâleti, Ilıç İstasyonu'ndan sonraki Güllübağ, Eriç ve Kemah İstasyonlarını 1 Ekim 1938 tarihinden itibaren işletmeye açmıştır. Bu münasebetle belirtilen tarihten itibaren Çetinkaya'dan Kemah'a Pazartesi, Çarşamba, Perşembe, Pazar günleri ve Kemah'tan Çetinkaya'ya ise Pazartesi, Salı, Perşembe, Cuma günleri birer muhtelit katar sefere konulmuştur<sup>2340</sup>.

1938 yılının Eylül ayı sonunda 157 kilometre hattın inşaatı tamamlanmış<sup>2341</sup> ve günde ortalama 800 metre ilerleme<sup>2342</sup> ile ray döşeme işleri tamamlanarak 7 Ekim 1938 tarihinde demiryolu Erzincan'a ulaşmıştır<sup>2343</sup>. Bunun yanında Erzincan'da hükümet konağı ile istasyon arasında 1300 metre uzunluğunda ve 19 metre genişliğinde bir cadde

<sup>2335</sup> *Ulus Gazetesi*, 24 Ağustos 1938, s.1.

<sup>2336</sup> *Son Posta Gazetesi*, 25 Ağustos 1938, s.1.

<sup>2337</sup> A. Lütfü Balamir, "Demiryolunun Kemah'a Varışı", *Demiryol Dergisi*, S.551, Aralık 1971, s. 27.

<sup>2338</sup> Nasuhi Baydar, "Bugün Kemah'tayız Yarın Erzurum'da...", *Ulus Gazetesi*, 27 Ağustos 1938, s.1.

<sup>2339</sup> *Aydın Tarihi*, No.57, Eylül 1938, s.9.

<sup>2340</sup> *BCA Fon Kodu*, 30.10.0. Yer Kodu, 152. 77. 1.

<sup>2341</sup> *Son Posta Gazetesi*, 14 Eylül 1938, s.4.

<sup>2342</sup> *Son Telgraf Gazetesi*, 24 Temmuz 1938, s.6.

<sup>2343</sup> *Son Posta Gazetesi*, 8 Birinciteşrin 1938, s.3.

açmıştır<sup>2344</sup>. Trenin Erzincan'a ulaşması dolayısıyla Nâfia Vekili Ali Çetinkaya'ya Sivas – Erzurum Hattı Müdürü Adil Sungu<sup>2345</sup> tarafından aşağıdaki telgraf gönderilmiştir:

“ *Türk Milletinin gözbebeği Atatürk'ün ilhamıyla hükümeti cumhuriyetimizin ve bilhassa yüksek şahsiyetinizin eksilmek bilmez enerjisi ve mesaileri ve dünyayı şaşırtan yılmaz çalışma hamleleriyle ilerleyen hattımızın pozu Erzincan'a kadar ikmal edilerek poz treninin bugün 7. 10. 938 de şehre girdiğini ve aynı hamle ile ve muayyen program dahilinde Erzurum'a varılacağını kemali iftiharla arzeyler ve derin saygılarımı sunarım.*”<sup>2346</sup>

Trenin Erzincan'a varması dolayısıyla ertesi gün bir tören düzenlenmiştir<sup>2347</sup>. Erzincan halkı ve civar kasaba ve köylerden gelen kalabalık bir topluluğun tezahüratları arasında<sup>2348</sup> tren 8 Ekim' de saat 10.00'da<sup>2349</sup> Erzincan İstasyonu'na girmiştir<sup>2350</sup>. İstasyonda yapılan takın kurdelesi, Dördüncü Umum Müfettişi General Abdullah Alpdoğan tarafından yapılan konuşmadan sonra kesilmiştir<sup>2351</sup>. Trenin girişi sırasında kurbanlar kesilmiştir<sup>2352</sup>.

Aralık ayı içerisinde Erzincan – Erzurum arasındaki inşaat çalışmaları tamamen bitmişti<sup>2353</sup>. Bu durum üzerine hattın daha önce bitebileceğini gören hükümet yetkilileri şirketle görüşerek hattın sözleşmede belirtilen tarihten önce bitirilmesini istemiştir<sup>2354</sup>. Ayrıca hükümet bu isteğinin gerçekleşmesi için inşaat sözleşmesine göre kısmen poliçe ile dönen iş bedellerinin tediye şartlarında bazı fedakarlıklar yapmayı kabul etmiştir. Böylece şirkette çalışmaları hızlandırmıştır<sup>2355</sup>.

<sup>2344</sup> Son Posta Gazetesi, 16 Temmuz 1938, s.3.

<sup>2345</sup> Cumhuriyet Gazetesi, 8 Birinciteşrin 1938, s.1.

<sup>2346</sup> Ulus Gazetesi, 8 İlkteşrin 1938, s.3.

<sup>2347</sup> Akşam Gazetesi, 9 Teşrinievvel 1938, s.1.

<sup>2348</sup> Akşam Gazetesi, 10 Teşrinievvel 1938, s.8.

<sup>2349</sup> A. Lütfü Balamir, “Erzincan Hattının İşletmeye Açılışı ve Atatürk'ün Demiryollarımız İçin Son Mesajı”, Demiryol Dergisi, S.597, Ekim 1975, s. 9.

<sup>2350</sup> Trenin Erzincan'a girişi sırasında çekilmiş fotoğraflar için bkz. Cumhuriyet Gazetesi, 17 Birinci Teşrin 1938, s.1.; Akşam Gazetesi, 17 Teşrinievvel 1938, s.6.; Ulus Gazetesi, 16 Teşrinievvel 1938, s.1.

<sup>2351</sup> Son Posta Gazetesi, 9 Teşrinievvel 1938, s.3.

<sup>2352</sup> Akşam Gazetesi, 17 Teşrinievvel 1938, s.6.

<sup>2353</sup> Ayın Tarihi, No.61, I. Kânun 1938, s.6.

<sup>2354</sup> İ. Yıldırım, Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)..., s.102.

<sup>2355</sup> Nâfia Vekâleti, Erzurum'un İşletmeye Açılması – 20. X. 1939, Nâfia Vekâleti Neşriyatı, Maarif Matbası, İstanbul, 1939, s.11.

Bu açılıştan sonra Nâfia Vekili Ali Çetinkaya, Cumhurbaşkanı Atatürk, Başbakan Celal Bayar ve Mareşal Fevzi Çakmak’a tebrik telgrafi göndermiştir<sup>2356</sup>. Atatürk ve Celal Bayar’a şu telgraflar gönderilmiştir.

“Cumhurreisi Atatürk

*Büyük milletimizin müstesna kıymet ve kabiliyetlerini yine millet ve memleket için feyizli, faydalı kılmanın sırlarını en iyi keşf ve tatbik eden büyük şefliğinizde 19 Mayıs 1919’dan beri yarattığınız eşsiz eserlere zamime olarak birini daha tebşir etmekle bahtiyar oluyorum. Yurdumuzu dünyanın en mamur memleketleri seviyesine çıkarmak ve milletimizi en geniş refah kaynaklarına ulaştırmak ve bunun için de birinci işler sırasında vayanımızın her köşesini demir ağıla birbirine bağlamak yolundaki yüksek direktiflerinin tatbikatından olarak Ankara – Erzurum Demiryolu bugün Erzincan’a varmış ve Cumhuriyet çocuklarının coşkun tezahüratı ve büyük şahsiyetinize ebedi minnet ve bağlılık feryatlarıyla tesit edilmiş bulunuyor. Bu vesile ile kurduğunuz inkılâbı yaşatmak ve vatanın saadetlerini artırmak için şaşmadan, sapmadan hızla bütün enerjimizi daima sarfedeceğimizi tazim ve şükranlarımla bir arzeder sıhhat ve afiyetler dileyerek mübarek ellerinizden öperim.”<sup>2357</sup>*

“Başvekil Celal Bayar

*Büyük Şefimiz Atatürk’ün, yurdumuzu dünyanın en mamul memleketleri seviyesine çıkarmak ve milletimizi en geniş refah kaynaklarına ulaştırmak ve bunun için de birinci derecede işler sırasında vatanımızın her köşesini birbirine demir ağlarla bağlamak yolundaki yüksek direktiflerinin tatbikatından olarak Ankara – Erzurum Demiryolu bugün Erzincan’a varmış olduğunu müjdelemekle bahtiyarım.”*

*“Bunu tebşir ederken yüksek başkanlığınız altında bulunan Cumhuriyet hükümetinin yurdu imar ve ihyası hususunda büyük ve isabetli programının bir an evvel tahakkukunda, Cumhuriyet Nâfiası mensuplarının hisselerine düşen ödevi bugüne kadar olduğu gibi, yorulmaz bir gayret ve azimle yapmakta devam edeceklerini saygılarımla temin ve arzeylerim.”<sup>2358</sup>*

Bu telgraflara karşılık olmak üzere Atatürk ve Celal Bayar’dan cevap gelmiştir. Atatürk’ün gönderdiği cevap demiryolları konusunda gönderilmiş olan son

<sup>2356</sup> Akşam Gazetesi, 10 Teşrinievvel 1938, s.1.

<sup>2357</sup> Ulus Gazetesi, 9 İkteşrin 1938, s.1.

<sup>2358</sup> Ayın Tarihi, No.59, I. Teşrin 1938, s.2.

tebrik olması bakımından da ayrı bir öneme sahip olmuştur. Atatürk şu telgrafi göndermiştir:

“Ali Çetinkaya

*Erzurum Demiryolunun Erzincan’a ulaştığını haberini büyük bir memnuniyetle aldım. Muhterem halkın bu mühim ve mesut hadiseden pek yerinde olarak duyduğum sevinç hislerini izhar ederken bana karşı gösterildiğini bildirdiğiniz duygulardan çok mütehasıs oldum. Kendilerine selam ve sevgilerimle iyi dileklerimin iblağ edilmesini rica ederim. Sizi tebrik ve muvaffakiyetinizin devamını temenni eder muhabbetle gözlerinizden öperim.*”<sup>2359</sup>

Celal Bayar ise Ali Çetinkaya’ya şu telgrafi göndermiştir:

“Ankara – Erzurum demiryolunun Erzincan’a ulaştığı hakkındaki telgrafınızı aldım. Teşekkür ederim. Büyük şef Atatürk’ün yüksek direktifleri altında ve öteden beri cumhuriyet hükümetimizce azimle tatbik edilmekte bulunan demiryolu siyasetimizin azimli ve dirayetli idarenizle vardığı bu yeni merhaleden dolayı sizi ve Nâfia mensuplarını tebrik eder kıymetli çalışmalarınızda daimi muvaffakiyetler temenni ederim.”<sup>2360</sup>

“Erzincan gurbetlikten çıktı” diyen F. Rifki Atay, demiryollarının Erzincan’a ulaşmasıyla milli ekonominin gelişmesinin yanında ülkede birliğin sağlanmasında da önemli bir etken olacağını vurgulayan makalesinde şunları ifade etmiştir:

“Avrupa kıtası ile Asya kıtası arasındaki yolu günlerce kısaltırken Anadolu’yu da ortaçağ parçalanışından kurtarıp topluyoruz. Ekonomik ihtiyaçlardan lehçelere kadar, ıraklık ve ayrılığın cebrettiği farklar ray ve kültür tesviyesi ile ve süratle nihayet buluyor. Demiryollarımız, bir grafik çizgisi gibi, milli kudretin mütemadi artışını göstererek ilerliyor. Başladığımız günden şimdiye kadar, hatlarımız Ankara’dan ne kadar uzaklaşmışsa, telâkkilerimiz dahi o derece tekâmül etti. İkinci meclis kürsüsündeki Bizans münakaşalarını hatırlayanlarımız çoktur. Eğer o zamanki büyük finans ve ekonomi peygamberlerine inanmış olsaydık, Anadolu’nun en büyük kısmı ne lokomotif sesi, ne de sanayi bacalarının dumanını görecekti. Bütün şeref, Atatürk’ün rehberliğiyle o ilk tereddüt ve mukavemet günlerinin müşkülâtını yenmiş olanlarındır.

<sup>2359</sup> Son Telgraf Gazetesi, 10 Birinciteşrin 1938, s.2.

<sup>2360</sup> Son Telgraf Gazetesi, 10 Birinciteşrin 1938, s.2.



*Birçok kimseler memlekete, Ankara davasının iflâs ve müjdesini vermek için raylarımızı ve teşebbüslerimizi adım adım takip ediyordu. Tecrübemiz ve kadromuz yoktu; paramız azdı. 80 bini 8 gün düşünmeden harcayamıyorduk. Artık bütün hatlarımızı kendimiz inşa edecek kabiliyete çıktık. Kadromuz tamdır. Milli gelir mütemadiyen artıyor...”<sup>2361</sup>*

Yine Erzincan’a demiryolunun kavuşmasını köşesine taşıyan Yunus Nadi “demiryolu işletmelerini olduğu gibi inşaatlarını da artık Türk çocukları yapıyorlar” diyerek Sivas – Erzurum yolunu inşa eden Türk müteahhit, mühendis ve işçilerine vurgu yaparak Atatürk dönemi demiryolları inşası hakkında şunları ifade etmiştir:

*“Umumi Harbin Türk Milletinden devce gayretler isteyen kıyamet günlerinde Sivastan Erzincana erzak taşımağa çalışan mekkârelerin bazen yirmi otuz gün süren seferlerini düşünürsek bugün İstanbul’dan hareketimizin belki üçüncü gününde de erken bizi oraya götürecek en kuvvetli en medeni vasıtayı kurmuş olmağımızın büyük ehemmiyet ve manasını daha iyi anlarız. Rejim memleket içinde mesafeleri kısaltarak yekdiğerlerinden en uzak yerlerdeki şehir ve kasabalarımızı birbirlerini kucaklayacak kadar yaklaştırdı. Bu canlı ve muvaffak hareketin içtimai ve siyasi kıymeti herhangi bir ölçü ile şudur denilmeyecek kadar büyüktür. Onun içindir ki Erzincan şimendiferi memleketimizde pek haklı olarak büyük bir vakıa tesirini yaptı...”<sup>2362</sup>*

Hattın resmi olarak açılış töreninin 1938 yılının Kasım ayının ikinci haftası yapılması planlanmıştır<sup>2363</sup>. Erzincan’da Vali Fahri Özen başkanlığında hazırlıklara başlanılmıştı<sup>2364</sup>. Nâfia Vekaleti ise bir program hazırlamıştır. Planlanan programa göre Ankara’dan 14 Kasım’da hareket edilecek ve üç gün sürecekti. Bu programa Nâfia Vekili Ali Çetinkaya tarafından dönemin Başbakanı Celal Bayar’da davet edilmiştir<sup>2365</sup>. Başbakan<sup>2366</sup> ve TBMM’yi temsilen 30 milletvekilinin katılması planlanmıştır<sup>2367</sup>. Fakat bu açılış programı gerçekleşmemiştir.

Yeni hazırlanan program ile Sivas – Erzincan Demiryolu Hattı’nın açılış töreninin 11 Aralık 1938’de<sup>2368</sup> Nâfia Vekili Ali Çetinkaya’nın da katılımıyla

<sup>2361</sup> F. R. Atay, “Erzincan”, *Ulus Gazetesi*, 15 İlkteşrin 1938, s.1.

<sup>2362</sup> Yunus Nadi, “Erzincana Ulaşan Demiryoluna Dair”, *Cumhuriyet Gazetesi*, 14 Birinciteşrin 1938, s.1.

<sup>2363</sup> *Akşam Gazetesi*, 1 Teşrinisani 1938, s.1.

<sup>2364</sup> *Son Posta Gazetesi*, 30 Birinciteşrin 1938, s.5.

<sup>2365</sup> *BCA Fon Kodu*, 30.10.0. Yer Kodu, 152. 77. 2.

<sup>2366</sup> *Son Posta Gazetesi*, 4 İkinciteşrin 1938, s.3.

<sup>2367</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 9 İkinciteşrin 1938, s.1.

<sup>2368</sup> *Son Posta Gazetesi*, 6 Birincikânun 1938, s.3.

yapılmasına karar verilmiştir<sup>2369</sup>. Erzincan şehrinde açılış töreni için hazırlıklar yapılmıştır<sup>2370</sup>. Erzincan İstasyonu'nda büyük bir tak kurulmuştur<sup>2371</sup>. Tören için Nâfia Vekili ile birlikte Hariciye, Milli Müdafaa ve Maarif vekilleri<sup>2372</sup>, mebuslar, askeri ve mülki idareciler, hattın yapımında emeği geçen müteahhit ve mühendisler başta olmak üzere birçok davetli 9 Aralık 1938'de Ankara'dan hareket eden üç adet trenle Erzincan'a doğru hareket etmişlerdir<sup>2373</sup>. Ayrıca bu kafilede birçok gazetecide yer almıştır<sup>2374</sup>. 10 Aralık günü saat 14.30'da Sivas'a ulaşan davetliler burada yapımın iki yıl önce başlanan Sivas Cer Atölyesi gezildi ve inşaat hakkında bilgi alındı<sup>2375</sup>. Daha sonra 16.30'da Sivas Belediyesi tarafından Sivas Kongresi'nin toplandığı tarihi lise binasında verilen çaya katılmışlardır<sup>2376</sup>. Davetliler Sivas'ta dört buçuk saat kadar kalmışlar ve saat 19.00'da Erzincan'a hareket etmişlerdir<sup>2377</sup>. Dördüncü Umum Müfettişi Abdullah Alpdoğan 10 Aralık saat 16.30'da Erzincan'a gelmiş<sup>2378</sup> ve aynı trenle beraberinde Erzincan valisi olduğu halde açılış törenine katılacak misafirleri karşılamak için Divriği'ye hareket etmiştir<sup>2379</sup>. Ayrıca çevre illerden ve kasabalardan birçok idareci ve halk Erzincan'a gelmiştir<sup>2380</sup>.

Tören için Ankara'dan davetlileri getiren trenler, 11 Aralık 1938 tarihinde her tarafı bayraklar ile süslenmiş olan Erzincan İstasyonu'nda komutanlar, askeri ve mülkî erkân, vilayet belediye, C.H.P. temsilcileri ve bütün Erzincan halkı, civardan gelen heyetler ve halkın alkışları arasında istasyona girmiştir. Trenler istasyonun Sivas tarafındaki makasın başında kurulan zafer takının önünde durmuştur<sup>2381</sup>. Misafirlerinin gelişle tören istiklâl marşı ile başlamış ve açılış konuşmasını Dördüncü Umum Müfettişi Abdullah Alpdoğan yapmıştır<sup>2382</sup>. Umum Müfettiş, Türk Milletinin tarihine

<sup>2369</sup> *Ulus Gazetesi*, 8 İlk Kânun 1938, s.1.

<sup>2370</sup> *Akşam Gazetesi*, 9 Kânunievvel 1938, s.2.

<sup>2371</sup> *Ulus Gazetesi*, 9 İlk Kânun 1938, s.1.

<sup>2372</sup> *Son Posta Gazetesi*, 10 Birincikânun 1938, s.3.

<sup>2373</sup> *Akşam Gazetesi*, 10 Kânunievvel 1938, s.2.

<sup>2374</sup> Açılış törenine katılan gazeteciler seyahat ve açılış töreni sırasındaki izlenimleri gazetelerinde geniş olarak yazmışlardır. Bkz. Mümtaz Faik Fenik, "Göründü Sivas'ın Fabrikaları!...", *Ulus Gazetesi*, 11 İlk Kânun 1938, s.1 – 8.; Ömer Köstem, "Ankaradan Erzincan Hattının Açılış Resmine Giderken Yolda Neler Gördük?", *Akşam Gazetesi*, 16 Kânunievvel 1938, s.3.

<sup>2375</sup> Mümtaz Faik Fenik, "Erzincan Töreninden Dönüş", *Ulus Gazetesi*, 13 İlk Kânun 1938, s.1 – 8.

<sup>2376</sup> *Akşam Gazetesi*, 11 Kânunievvel 1938, s.4.

<sup>2377</sup> *Son Posta Gazetesi*, 11 Birincikânun 1938, s.1.

<sup>2378</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 11 Birincikânun 1938, s.3.

<sup>2379</sup> *Ulus Gazetesi*, 11 İlk Kânun 1938, s.8.

<sup>2380</sup> *Son Telgraf Gazetesi*, 11 Birincikânun 1938, s.1.

<sup>2381</sup> *Aydın Tarihi*, No.61, I. Kânun 1938, s.34.

<sup>2382</sup> *Akşam Gazetesi*, 12 Kânunievvel 1938, s.8.

atıf yaparak Türk devletlerinin yıkılmasında en önemli unsurun yolsuzluk olduğunu vurgulayan şu konuşmasını yapmıştır:

*“Sizleri bu meydana getiren şu vasıta Atatürk inkılâplarının anası ve esası olan Türk Cumhuriyet Hükümetinin size ve Türk milletine yapmış olduğu hediye ve armağanın en büyüğüdür. Getirdiğiniz bu armağanın kıymetine paha biçemiyoruz. Türk Milletine bu hediyeyi verdiğinizden dolayı “varolunuz!” diye bağıriyorum. Arkadaşlar tohumundan suyundan ve soyundan geldiğimiz Türk Milleti huzurlarında selam durduğumuz Cumhuriyet hükümetine gelinceye kadar 116 devlet kurmuştur. Tarih, esefle söylüyorum ki, bu devletlerin hepsinin battığını kaydediyor. Bu devletler neden battı? Yolsuzluktan...*

*Bakın şu dağlara 116 Türk devletinin çoğunun orduları bu dağların üzerinden yürümüştür. Siyasî, harsî sanat ve zaferleriyle Türk Milletinin namını tarihe kaydetmiştir. Fakat gene batmıştır. Çünkü bu yerlere ne bir kazma vurmuş ne de yol yapmıştır. İşte bunun için batmıştır. Erzincan’ın Tunceli’nin çocukları, bu gördüğünüz Munzur Dağının sinesinden şelaleler akıyor, bu sudan ateş nur ve kuvvet çıkarınız. Demiryolunun büyük bânisi Cumhurreisi İsmet İnönü’nün de namını zikrederek sözlerime nihayet veriyorum.”<sup>2383</sup>*

Erzincan şehri namına ise ortaokul Yardirektörü Halil Vural “Yollar kapandı sözünü şehrin dilinden artık ebediyen silinmiştir. Cumhuriyetin feyizden ve demir eli bu yurttta neler yapılabildiğini bize çok iyi anlattı” diyerek demiryolunun ülkeye sağladığı katkılara vurgu yapan konuşmasını yapmıştır. Daha sonra Demiryollar İnşaat Dairesi Müdürü Razi Soyer Sivas – Erzurum Hattı ile ilgili bilgiler verdiği şu konuşmayı yapmıştır:

*“Şark bölgesinde Sivas - Erzurum hattının mühim bir durağı olan Erzincan istasyonunun bugün işletmeye açılma töreni yapılırken, muhterem vekilimiz, bu hattın inşaatına dair yüksek huzurunuzda biraz malûmat arz etmek fırsatını bana bahşeylemiş olduklarından dolayı kendimi bahtiyar addederim. Memleketimiz bünyesinin bel kemiğini teşkil eden Sivas - Erzurum hattının inşaatına 4 Eylül 1933 tarihinde Sivastan ve Çetinkaya - Malatya iltisak hattının inşaatına da 29 Teşrinievvel 1933 tarihinde Malatya cihetinden başlanmış ve bu hatlar üzerinde 335 kilometresi Sivas - Erzurum ana hattı istikametinde ve 140 kilometresi de Malatya iltisak hattında olmak üzere*

<sup>2383</sup> Son Telgraf Gazetesi, 12 Birincikânun 1938, s.11.

*cem'an 475 kilometrelik kısmın inşaatı ikmâl edilmiştir. Bu suretle; Cumhuriyet Hükümetimizin vücade getirdiği yeni hatların uzunluğu; şimdiye kadar işletmeye açılanlarla beraber 2975 kilometreye balığ olmuş ve bunlar için sarfedilen inşaat, malzeme, lokomotif ve vagon paraları ve alelûmum idare masrafları 342 milyon lira kadar tutmuştur. Bu hatların her biri arıza ve masrafları itibarile muhtelif kısımlardan mürekkep olmakla beraber inşaat bakımından kolaylıklarına ve maliyet itibariyle değerlerine göre tasnif edilirse; başta Kayseri – Sivas hattı olmak üzere sırasile: Pozanönü - İsparta, Baladiz – Burdur, Boğazköprü – Ulukışla, Afyon – Karakuyu, Ankara – Kayseri, Samsun – Sivas, Kütahya – Balıkesir, Irmak – Filyos, Malatya – Çetinkaya, Fevzipaşa – Diyarbakır ve en nihayet işte bu Sivas – Erzurum ana hattı gelir. Malatya – Çetinkaya iltisak hattı ile birlikte ceman 688 kilometre uzunluğunda bulunan bu hattın Sivas ile Çetinkaya arası, ve Sansa boğazı gibi bazı yerleri müstesna olmak üzere Erzin- candan Erzurum'a kadar olan kısmı; arıza ve masraf itibariyle nisbeten hafif ve Malatya iltisak hattının yüz kilometre kadar kısmı orta derecelerde arızalı ise de Çetinkaya ile Erzincan ve bilhassa Divrik ile Kemah arası başka hatlarla katiyen kıyas olunamayacak ve memleketimizin hiç bir bölgesinde benzerine tesadüf edilmeyecek derecede fevkalâde arızalıdır.*

*Sivas - Erzurum ve Malatya iltisakı hatlarının inşaatı için; ray, travers gibi yol malzemesi, makine, vagon gibi edevatı muharrike ve müteharrikesi, istimlâk, nakliyat vesair bilcümle idare masrafları dahil olarak şimdiye kadar takriben seksen milyon lira kadar masraf, taahhüde girilmiş ve hattın; bütün teferruatı tamam olarak Erzurum'a kadar ikmâli için daha bir miktar paraya ihtiyaç görüleceği tahmin edilmekte bulunmuştur. Sarf edilen bu paralarla vücuda getirilen işlerin, ne derece mühim ve zarurî olduğunu anlamak için siz büyüklerimiz ve sayın davetlilerimiz gibi bu hattın üzerinden geçmek güzergâhındaki avarız; Cürek, Çaltı, Pingân ve Kemah boğazlarındaki vaziyeti ve ezcümle sade memleketimizde değil; dünyada emsali bulunmayan Atma boğazının on beş kilometre imtidadında ve yüz elli metre irtifaındaki yalçın kayalarının heybetli ve korkunç halini; ve hiç bir noktasından yaya olarak bile geçilemeyen bu yerlerde hattı tesis edebilmek için vücuda getirilen tünel, viyadük ve istinad duvarları gibi çok mühim ve çok masraflı imalâtı sinaiyenin miktar ve büyüklüklerini, adî şoseye bile kolayca geçit vermeyen Fırat'ın üzerinde kurulmuş büyük betonarme ve demir köprüleri, arızalı ve ivicacılı dağlar arasından geçebilmek için açılmış tünelleri, Fırat'ın asırlardan beri yalayıp oyduğu sahillerden ve uçurumlu*

yamaçlardan hattı geçirebilmek için yapılmış inşaat ve tahkimatı ve sık sık rastlanan heyelânlı muntikalara düşmemek için alınmış zor ve masraflı tertibatı görmek kâfidir. Bu hattın ne kadar müşkilâtla ve ne büyük masraflarla yapılabilmiş olduğu hakkında bir fikir verebilmek için şu kadarını arz edeyim ki: başlı başına çok arızalı hatlarımızdan birini teşkil eden Malatya - Çetinkaya iltisak hattındakiler hariç olmak üzere; yalnız Sivas – Erzincan kısmında 13 tane demir köprü, muhtelif açıklıklarda üç tane betonarme büyük viyadük, muhtelif açıklıklarda 1105 tane taş ve beton köprü, bazılarının uzunlukları 1330 metreye varan ve uzunluklarının yekûnu 23227 metreyi bulan 117 adet tünel ve dokuz milyon metre mikâbı tesviyei tûrabiye yapılmış ve yaz mevsimlerinde günde 27000 amele çalıştığı olmuştur. Bu hattın masraflarından; lokomotif ve vagon için ödenen paralar indirilirse ray, travers gibi yol malzemesi ve bilûmum idari masrafları dahil olarak inşaat bedeli; kilometre başına 110 bin lira tutar ki böyle pek çok arızalı bir hat için bu miktar masrafın mutedil olduğu aşikârdır.

Erzincan ile Erzurum arasının arızası nisbeten az olmakla beraber o kısımda dahi tek açıklığı 120 metre olmak üzere büyük demir köprü inşasına lüzum gösteren yerler vardır ve yapılacak bu köprü memleketimizde mevcut en büyük açıklıklı şimendifer demir köprüsü olacaktır. Erzurum'a doğru döşenmekte olan rayın bugün Erzincan istasyonunu 15 kilometre geçmiş ve süratle ilerlemekte bulunmuş olduğunu arza şayan görüyorum.

Yukarda arz ettiğim tafsilâttan anlaşıldığı üzere hattın Erzincana varması bir çok emek ve masraflarla vücuda gelmiş ise de bu hat vatanımızın bu kıymetli bölgelerini; millî azmin ve aziz Cumhuriyet Hükümetimizin irade kaynağı olan Ankara'ya bağlamış ve senenin bir çok aylarında karla ve türlü manialarla kapanıp kimseye yol vermeyen yüksek dağları, ve mühendislerden evvel insan yüzünü görmemiş ıssız ve derin vadileri bugün tam konforlu Cumhuriyet trenleri içinde ve senenin her mevsiminde sürat ve selamete geçmek imkânı temin edilmiştir. Bu hat gelecek sene Eylül sonunda Erzurum'a vararak aziz vatanımızın garp ve şark hudutlarını çelik raylarla birbirine bağlamış ve memleketimizi komşu ve dost memleketlere demiryolu ile raptetmiş olacak ve Erzurumdaki kahraman kardeşlerimi komşu ve dost memleketlerin demiryolları ile memleketimizi felaket ve izmihlâlden kurtararak refah ve saadete kavuşturan Cumhuriyetimizin, 16 ncı yıl dönümünü, sevinç ve şükranla kutlarken lokomotif düdükları de Erzurum afakini çınlatacaktır.

*Sayın dinleyicilerim,*

*Bütün bu hatlar Cumhuriyet Hükümetimizin re sayın büyüklerimizin her türlü zorlukları yenen azim ve iradelerinin eseri ve bu iradeye uyarak hatların bir an evvel ve iyi bir surette ikmâlini kendilerine millî bir borç bilen ve hepsi Türk evladı olan memur ve işçilerimizin geceli gündüzlü çalışmaları mahsulüdür. Binaenaleyh bu şerefli günü hepimize kutlarken bize böyle çok faydalı hizmetlerde bulunmak saadetini temin buyuran aziz Cumhuriyet Hükümetimize; kudretli ve daima muvaffakiyetli vekilimize ve diğer sayın büyüklerimize gerek şahsım ve gerek meslek arkadaşlarım namına en derin hürmetlerimi sunar ve aziz yurdumuz için büyük bir feragat ve fedakârlıkla çalışmağı kendilerine daima şiar edinen kıymetli mühendis ve meslek arkadaşlarımı ve bu hatları böyle muayyen müddetlerinde hedeflerine ulaştırmış olan müteahhitlerimizi ve emekleri geçen bütün işçilerimizi burada şahsım namına şükranla yad etmeğı kendime bir vazife bilirim.*<sup>2384</sup>

Bu nutuktan sonra kürsüye Nâfia Vekili Ali Çetinkaya gelerek Cumhuriyet Hükümetlerinin demiryollarına verdiği önem ile demiryolu politikasından bahsederek ve yapılan işler hakkında bilgi verdiği şu konuşmayı yapmıştır<sup>2385</sup>.

*“Muhterem vatandaşlar,*

*Vekil arkadaşlarımız, Büyük Millet Meclisinin güzide bir heyeti ve bölge mebuslarınızla, büyük ordumuzun yüksek kumandanları, hükümet, ordu, parti, halk ve matbuat mümessilleri bir arada Erzincan istasyonunun açılma töreninde bulunmak ve sizi selâmlamak ve tebrik etmek üzere buraya gelmiş bulunuyoruz. Erzincan ve havalisinin fedakâr ve kahraman halkını böyle mesut büyük bir hadise ile selâmlamak ve tebrik etmek fırsatına nail olmak bizim için büyük bir bahtiyarlıktır.*

*Sizlere sevgili Reiscumhurumuz Büyük İsmet İnönü'nün selâmlarını ve Başvekil muhterem Celâl Bayar'ın sevgilerini beraber getirmekle ayrıca şeref duymaktayım. Cumhuriyetin başardığı birçok feyizli eserler arasında vücuda gelmiş olan Erzincan hattı milletimizin kendi parası, kendi bilgisi ve kendi emeğı ile muvaffak olduğu parlak bir eserdir. Hattın güzergâhında Çaltı ve Fırat suları boylarında ve Atma geçidi üzerinde gördüğümüz köprü, tünel gibi fen ve sanat eserleri milletimizin ve fen adamlarımızın gurur ve iftiharına şayandır.*

<sup>2384</sup> Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.7, Birincikânun 1938, s.50 – 53.

<sup>2385</sup> Son Telgraf Gazetesi, 12 Birincikânun 1938, s.11.

*Millî tarihimizin ve millî kaderin ne garip bir tecellisidir ki hemen bir asırdan beri Osmanlı Devletinin esas bünyesinde garp manasında hiç bir ıslahat başırlamıyarak suistimâllere sapılmış ve ağır şartlar altında ecnebilere imtiyazlar vererek demiryolu yaptırmak hevesine düşmüş olan saltanat idaresi nihayet kendisini istismar etmek isteyen emperyalist devletlerle beraber büyük harbe sürüklendi ve birlikte parçalandı, neticede genç, taze, çalışkan muharip bir milletin birliğine ve eski Türk seciyesindeki irade kuvvetinin canlanmasına doğru bir zemin ve imkân husule geldi. Bunu da Türk milletinin bu yüksek kabiliyet ve vasıflarını en iyi teşhisi koyan Ebedî Şef Atatürk'ün yarattığı inkılâp ve Kemalizm Rejimine, Mudanya ve Lozandan sonra yurdu demir ağlarla örmek suretiyle millî birliği ve siyasî, iktisadî ve askeri bütünlüğü vücuda getiren Cumhur Reisimiz Millî Şef İsmet İnönü'nün şaşmaz programına ve azmi iradesine borçluyuz.*

*Cumhuriyetin iptidasından beri muntazam bir program ve tertip dahilinde demiryollarımızın inşasına devam etmekteyiz Cumhuriyet hazinesinden son on iki Cumhuriyet yılında demiryol inşasına sarf edilen paranın yekûnu 300 kûsur milyon liraya balığ olmuştur Ecnebi idarelerinden satın alman imtiyazlı demiryollarının bedellerinin yekûnu dahi 200 kûsur milyon liradır Kendi yaptığımız hatlarla ecnebi şirketlerden satın aldığımız hatların yekunu yedi bin kilometreye varmaktadır. Bundan böyle dahi demiryolu inşasına devam edeceğiz. Önümüzdeki 1939 senesinin ortalarında Erzincan hattının Erzurum'a varması mukadderdir. Diyarbakırdan dahi şarka ve cenubu şarkiye doğru hatlarının inşasına devam etmekteyiz. Bugünden itibaren Diyarbakır'dan öteye ray ferşiyatına başlandığını da tebşir edebilirim. Pek yakında komşu ve dost memleketlerin demiryollarıyla birleşilmesi bir emri vakidir.*

*Memleketimiz ve halkımız için yaptığımız demiryollarınızı yine memleketin ve halkın azamî menfaatına olarak işletmekteyiz. Beş sene evvel senede beş milyon raddesinde olan yolcu adedi bu sene yirmi milyonu aşmış ve senede iki milyon ton olan eşya nakliyatı bu sene beş milyon tona yaklaşmıştır. Ecnebi şirketlerden satın aldığımız demiryollarının tarifelerini halkın içtimaî ve iktisadî şartlarına hayat ve maişet derecelerine uygun olarak tanzim ediyoruz. Cumhuriyetin ilk 1923 yılında demiryolu bütçemizin varidatı 179 bin lira iken 1937 senesi varidatının 36 milyon liraya kadar yükseldiğini iftiharla söyleyebilirim.*

*Erzincan hattının inşasında hizmetleri sebk eden fen adamlarımıza, memurlarımıza, müteahhit ve işçilere yüksek huzurunuzda bir daha ve alenen teşekkür ederim. Hatlarımızın milletimize ve komşu milletlere ve yüksek insanlık âlemine hayırlı ve mübarek olmasını diler sizleri de candan tebrik ederim.*

*Sözlerime nihayet verirken “Bütün memleketi baştanbaşa demir ağlarla örülmüş görmek en büyük azmimiz” diyen ve bu büyük eserlerin vücuda gelmesinde en büyük amil ve müessir olan ve demiryolu siyasetimizin banisi ve sahibi bulunan, milletimizin göz bebeği Cumhur Reisimiz İsmet İnönü’nün yüksek şahsiyetleri huzurunda en derin saygılarımla eğilirim.”*<sup>2386</sup>

Nâfia Vekili’nin konuşmasından sonra Milli Müdafaa Vekili Kazım Özalp’ın zafer takındaki kurdeleyi keserek<sup>2387</sup> açılış törenini gerçekleştirmiştir<sup>2388</sup>. Daha sonra misafirler Belediye ve Halk Partisini ziyaret etmişler ve akşamda davetliler şerefine 500 kişilik bir yemek verilmiştir<sup>2389</sup>. Gece de Erzincan’da fener alayı düzenlenmiştir. Davetliler geceyi Erzincan’da trende geçirmişler ve ertesi günü sabah saat 06.00’da Ankara’ya hareket etmiş<sup>2390</sup> ve 13 Aralık’ta<sup>2391</sup> saat 18.00’de Ankara’ya ulaşmışlardır<sup>2392</sup>.

Ayrıca törenden sonra Nâfia Vekili Ali Çetinkaya dönemin Cumhurbaşkanı İsmet İnönü ve Başbakan Celal Bayar’a açılış törenini haber veren ve teşekkürlerini bildirilen telgraflar çekilmiştir<sup>2393</sup>. Nâfia Vekili, İsmet İnönü’nün cumhurbaşkanlığı görevindeki ilk demiryolu açılışı olan bu tören dolayısıyla aşağıdaki telgrafi göndererek Sivas – Erzincan Hattı’nın açılışını gerçekleştirdiklerini teşekkürleriyle birlikte bildirmiştir.

*“Bugün en müsait bir hava ile trenlerimiz muayyen saatte Erzincana vardı. Hattın açılma törenini Erzincan halkının ve civar vilâyet heyetlerinin iştirakiyle ve millî tezahüratla yaptık. Türk milletinin yapıcılık kudretinin bu en parlak ve tarihî eserinin azameti önünde bir milletin hayatında vusulü mümkün olan en büyük saadet mertebesini idrâk halinde bulunan Erzincan halkı en derin bir millî vecdû istiğrâk içinde meserret*

<sup>2386</sup> *Demiryollar Dergisi, C.14, S.166, Birinci Kânun 1938, s. 971 – 972.*

<sup>2387</sup> *Cumhuriyet Gazetesi, 12 Birincikânun 1938, s.1.*

<sup>2388</sup> Açılış töreni sırasında çekilen fotoğraflar için bkz. *Son Posta Gazetesi, 15 Birincikânun 1938, s.1 – 16.*

<sup>2389</sup> Mümtaz Faik Fenik, “Erzincan Hattı Dün Açıldı”, *Ulus Gazetesi, 12 İlk Kânun 1938, s.1 – 8.*

<sup>2390</sup> *Ulus Gazetesi, 13 İlk Kânun 1938, s.1.*

<sup>2391</sup> *Son Posta Gazetesi, 14 Birincikânun 1938, s.1.*

<sup>2392</sup> *Akşam Gazetesi, 14 Kânunievvel 1938, s.1.*

<sup>2393</sup> *Ulus Gazetesi, 16 İlk Kânun 1938, s.1.*



*yaşları dökerek Cumhuriyete ve şahsı devletlerine baş olan şimendifer siyasetinin bu mesut neticelerine karşı bipayan minnet ve şükran hisleri izhar eylemişler ve bunu yüce makamlarına arz ve iblağa tavassut etmekliğimi istirham etmişlerdir. Keyfiyeti ve bu mes'ut hadiseyi yüksek huzurlarına en derin azim ve saygılarımla arzeylerim.*”<sup>2394</sup>

Kemah’a kadar yolcu ve eşya nakliyatında işletmeye açılan hattın, Kemah – Erzincan arasında da işletmeye açılmasına karar verilmişti <sup>2395</sup>. 23 Kasım 1938 tarihinden itibaren işletmeye açılması konusunda daha önce verilmiş olan bu karar<sup>2396</sup>, açılış töreninden sonra uygulamaya koyularak Erzincan’a kadar uzatılmış ve Sivas – Erzincan arasındaki tren seferleri işlemeye başlamıştır. Açılıştan sonraki ilk gün Erzincan’dan kalkan trende 159 yolcu taşınmıştır <sup>2397</sup> Nâfia Vekili Ali Çetinkaya demiryolu inşaatlarındaki bu olumlu gelişmelerin Türk topraklarını “*terakki ve kemal yolunu tutmuş, durmadan yürüyen, çalışan, uğraşan, huzur ve refah alemi*” haline getirdiğini belirtmiştir. Yine bu anlamda dönemin yazarlarından Yunus Nadi ise, cumhuriyet dönemi demiryolu politikasının gelişim sürecine atıfta bulunarak “*...şimendiferlerimizin temsil ettiği altın kıymeti henüz el değmemiş hazineler gibi Anadolu içinde yapılmış duruyor. Şimendiferlerimizin rayları sanki demir çubukları değil, altın çubuklarıdır. İşte şimdi dün Erzincan’a varan bir ucunun açılış töreni yapılan milli şimendiferciliğimiz bu kadar büyük bir davanın bu kadar parlak muvaffakiyetlerle tahakkuk etmiş bir neticesidir...*”<sup>2398</sup> diyerek Cumhuriyetin başından itibaren milli bir dava haline getirilen demiryolu politikasının başarı ile gerçekleştirildiğini vurgulamıştır.

Erzincan İstasyonu’nda yapılan açılış töreninden<sup>2399</sup> hemen sonra çalışmalar hızla devam etmiş<sup>2400</sup> ve demiryolu Haziran 1939’da Tercan hududunda bulunan Vican köyüne kadar gelmiştir. Rayların köye gelmesi büyük sevinçle karşılanmış ve 60 civarında kurban kesilerek kutlanmıştır. Yine aynı tarihlerde Vican köyünden 15 km.

<sup>2394</sup> *Son Posta Gazetesi*, 16 Birincikânun 1938, s.3.

<sup>2395</sup> *BCA Fon Kodu*, 30.10.0. Yer Kodu, 152. 77. 1.

<sup>2396</sup> *BCA Fon Kodu*, 30.10.0. Yer Kodu, 152. 77. 2.

<sup>2397</sup> *Ulus Gazetesi*, 14 İlk Kânun 1938, s.1.

<sup>2398</sup> Yunus Nadi, “Sivas – Erzincan Hattının Açılışı”, *Cumhuriyet Gazetesi*, 12 Birincikânun 1938, s.1 – 3.

<sup>2399</sup> Demiryolunun Erzincan’a ulaşmasıyla şehrin iktisadî hayatında yapacağı değişiklikler hakkında ileri sürelen fikirler için bkz. *Cumhuriyet Gazetesi*, 11 Birincikânun 1938, s.8.; *Son Posta Gazetesi*, 22 Birincikânun 1937, s.5.; *Son Posta Gazetesi*, 26 Ağustos 1938, s.5.; *Son Telgraf Gazetesi*, 24 Temmuz 1938, s.6.

<sup>2400</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 14 Birincikânun 1938, s.2.

ileride bulunan Kargın köyüne ulaşmasıyla 300 kişilik işçi grubuna yemekler ikram edilmiş nihayetinde 6 Haziran 1939'da demiryolu Tercan'a ulaşmıştır<sup>2401</sup>.

Tercan'dan itibaren ilerleyişine devam eden demiryolu döşeme işleri Atatürk'ün Erzurum'a ilk gelişi ve Aziziye tabyalarının düşman işgalinden kurtuluşunun yıldönümü olan 3 Temmuz 1939 tarihinde Erzurum Vilayet hududuna girmiştir<sup>2402</sup>.

Erzurum Valisi Haşim İşcan'ın başkanlığında vilayette bulunan kurum ve kuruluşların başkanlarından oluşan bir komisyon, demiryolunun Erzurum'a geleceği günde yapılacak büyük merasimin hazırlıklarına başlamıştır. Demiryolu güzergâhındaki kasabalarda da kutlama hazırlıklarına başlanmıştır<sup>2403</sup>.

Demiryolu döşemesi 20 Temmuz 1939'da Aşkale kasabasının sınırları içine girmiş, Pınakapan mıntıkasındaki Saptıran Köyü'ne ulaşmıştır. Demiryolunun ulaştığı köylerdeki ise halk kurbanlar kesiyordu<sup>2404</sup>.

28 Temmuz 1939'da Aşkale İstasyonu yapılan törenle işletmeye açılmıştır. O gün her taraf Türk bayrağı ve yeşil defne yaprakları ile süslenmiş açılış için özel bir program yapılmıştı. Civar kasaba ve köyler ile Erzurum'dan bütün araçlardan yararlanarak yüzlerce insan Aşkale'ye gelmişti. Erzurum, Erzincan valileri ile belediye başkanları ve özel davetlilerle memur ve mühendislerin de katıldığı tören saat 10.00'da İstiklâl marşının okunmasıyla başlanmış ve Vali Haşim İşcan demiryollarının ülkeye sağlayacağı yararları anlatarak kurdeleyi kesmiştir. Bu sırada İstasyon giriş makas başında bekleyen özel tren uzun düdükler çalarak, dakikalarca süren uzun alkışlar arasında istasyona girmiştir. Bu törenler sırasında 300 civarında kurban kesilmiş ve ziyafet verilmiştir. Aynı akşam ise istasyon önünde fener alayı düzenlenmiştir<sup>2405</sup>.

Hüseyin Yakup Kalgay, Aşkale'de yapılan tören sırasında toplanan kalabalıktan bahsederken, gördüğü manzarayı şu şekilde tarif ediyor:

*"...Bu çok coşkun tezahürat arasında kağıt arabalarını bir tarafa bırakarak lokomotif ve vagonları sarmış köylü toplulukları göze çarpıyordu. Basamaklara çıkmış ve vagonlara girmiş olanlar birinci ve ikinci mevki vagonların kadifelerini göstererek '-"*

<sup>2401</sup> F. Temizgüney, *Erzurum'a Demiryolunun Gelişi...*, s.77.

<sup>2402</sup> *Aydın Tarihi*, No.68, Ağustos 1939, s.3.

<sup>2403</sup> *Aydın Tarihi*, No.68, Ağustos 1939, s.7.

<sup>2404</sup> M. Küçükkuşurlu, G.F. Saylan, "Şimendiferin Erzurum Yolculuğu"..., s.328.

<sup>2405</sup> A. Lütfü Balamir, "Trenin Aşkale'ye Girişi", *Demiryol Dergisi*, S.681, Ekim 1982, s. 13.

*bu arabalara ne güzel halılar sermişler, hele bak, helası da içinde, hem de mermerden' diyorlardı.*

*Kâh elleriyle vagonların şurasını, burasını muayene ediyorlar, yüzlerini sürüyorlar ve kâh kadifeler üzerine oturarak keyifleniyorlardı. Bu köylülerin kağnılarını, öküzlerini unutmuşlar gibi yere yatarak rayları kucaklamak istemeleri ve günlerce Aşkale'de kalarak treni seyir ve tavaif etmeleri cidden çok derin mânalı ve tetkike şayan bir tablo teşkil ediyordu...*

*Askeri hizmetini memleketi dışında yapmış olan bir köylü de:*

*Eskiden yolculuğumuzu kağnılarımızla günlerce yürümek, kırlarda, hanlarda yatmak ve paramızı fazla harcamak suretiyle yapardık. Çok şükür, Cumhuriyet hükümeti memleketimizi bu demir yollar ile bağladı. Şimdi yolculuklarımızı daha az para ile ve daha az zamanda yapıyoruz. Hem paramız artıyor, hem kadifeler içine gömülüyoruz.*<sup>2406</sup>

Nâfia Vekâleti Erzincan – Erzurum kısmındaki Altınbaşak, Tunceli, Sansa, Tercan, Karasu, Saptıran ve Aşkale İstasyonlarını 19 Eylül 1939 tarihinden itibaren askeri nakliyata ve 22 Eylül 1939'dan itibaren ise eşya ve yolcu nakliyatı noktasında işletmeye açılmasına karar vermiştir. Ayrıca 22 Eylül 1939 tarihinden itibaren Erzincan'a kadar çalışan yolcu trenlerinin Aşkale İstasyonu'na kadar devam edeceği ve Aşkale'den de trenlerin yolcu taşımaya başlanacağı belirtilmiştir<sup>2407</sup>.

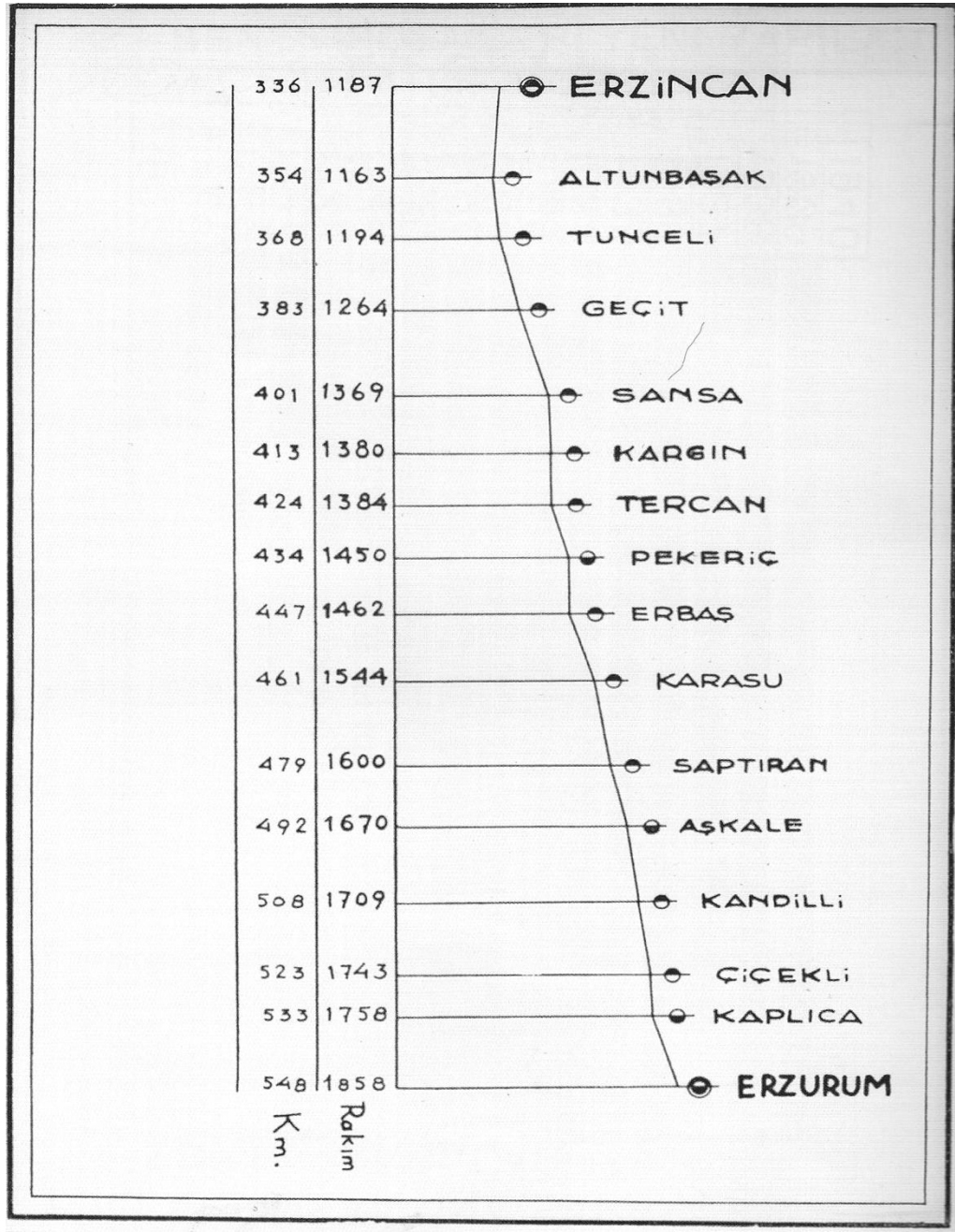
Demiryolunun rayları 27 Ağustos 1939 tarihinde Ilıca'ya ulaşmıştır<sup>2408</sup>. Ilıca'daki törenlere, dekovil hattını kullanarak katılmaya çalışan Erzurumlular için üç tren hareket ettirilmiş, bir gün öncesinden Ilıca'da beş yüz kadar çadır kurulmuştu. Saat 15.00'te vali ve kolordu kumandanının bindiği tren, Ilıca'ya toplanmış 20.000 kişinin alkışları arasında Ilıca İstasyonu'na girmiş, bu mutlu gün için sabah saatlerinden itibaren 400'den fazla kurban kesilmişti<sup>2409</sup>.

<sup>2406</sup> Hüseyin Yakup Kalgay, "Ankara – Sivas – Erzurum Demiryolunun İşletmeye Açılması Münasebetile", *Bayındırlık İşleri Dergisi (İdari Kısım)*, Y.6, S.6, İkinci Teşrin 1939, s.30.

<sup>2407</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 152. 77. 4.

<sup>2408</sup> *Ayın Tarihi*, No.69, Eylül 1939, s.28.

<sup>2409</sup> M. Küçükugurlu, G.F. Saylan, "Şimendiferin Erzurum Yolculuğu"..., s.329.



Resim 9: Erzincan – Erzurum hattı plan ve profili

Günde ortalama 1.500 metre poz yapılmasıyla birlikte 5 Eylül 1939 tarihine rastlayan Salı günü ray döşemesi Erzurum'a ulaşmıştır<sup>2410</sup>. Hattın resmi açılış töreninin 20 Ekim 1939 tarihinde yapılmasına karar verilmiştir<sup>2411</sup>. TBMM, 9 Ekim 1939 tarihli genel kurulunda demiryolunun Erzurum'a varması dolayısıyla yapılacak olan resmi

<sup>2410</sup> 16. Yıl 29 – X – 1939, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.6, S.5, (özel sayı), Birinciteşrin 1939, s.11.

<sup>2411</sup> F. Temizgüney, Erzurum'a Demiryolunun Gelişi..., s.78.

merasimde Meclisi temsil edecek heyet üyelerini seçti. Bu heyet riyaset divanı arasından seçilecek üç üyeden başka, Saadettin Uraz, Yahya Kemal Beyatlı İsmail Özdemir Hayretin Kara ve Refik Şevket İnce'den oluşuyordu.

Erzurum'da yapılacak kutlamalar için hazırlıklar günler öncesinden başlamış, şehir adeta bir “*tren bayramı*” havasına girmişti. Şehrin değişik yerlerinde zafer takları yapılmış, önemli yerlere elektrik tesisatı döşenerek, İstanbul Kapısı'ndan Cumhuriyet Caddesi'ne kadar bütün yollar temizlenmişti. Etkinlikler çerçevesinde, Erzurum Gazetesi'nin, şehrin çeşitli yönlerini anlatan özel yayın yapmasına karar verilmişti. Bunun için Erzurum'la bir şekilde ilgisi olan aydın ve yüksek memurlardan yazılar istenmiş, gazete 19 Ekim'den itibaren üç gün boyunca 12 ve 16 sayfa olarak çıkmıştı. Bu resmi faaliyetlerin yanı sıra, halk arasında da önemli bir heyecan ve hazırlık dönemi başlamıştı. Ana caddelere yakın evler elektrik tesisatı almaya başlamış ve mağazalar, çocuklarına “*tren bayramı*” için yeni elbiseler alan insanlarla dolup taşmıştı<sup>2412</sup>.

Bu arada Nâfia Vekâleti Erzincan – Erzurum Hattı'nın işletmeye açık bulunan Aşkale İstasyonu'ndan sonraki Kandilli, Çiçekli, Kaplıca ve Erzurum İstasyonlarının 10 Ekim 1939 tarihinden itibaren askeri nakliyata ve 20 Ekim 1939'dan itibaren ise her türlü eşya ve yolcu nakliyatına açılmasına karar vermiştir<sup>2413</sup>.

Erzurum İstasyonu'nun açılış törenine, başta Cumhurreisi İnönü olmak üzere bütün devlet büyükleri davet edilmişti. İnönü verdiği cevapta, Erzurumlulara teşekkür ederek, bu büyük bayramda Erzurum'da bulunamayacağından dolayı çok üzgün olduğunu, fakat ilk fırsatta Erzurum'u ziyaret edeceğini belirtti. TBMM Başkanı Abdulhalık Renda ise, törene mümkün olduğu kadar çok mebusun katılacağını, Meclis'i temsil edecek bir heyet bulunacağını, kendisinin de şahsen gelemese ilk fırsatta Erzurum'u ziyaret edeceğini ifade etmişti. Genelkurmay Başkanı Fevzi Çakmak ise yapılan davetten müteahhasıs olduğunu belirterek teşekkür etmişti<sup>2414</sup>.

Davetliler için 19 Ekim 1939 Ankara Garı'ndan üç tren hareket ettirilmişti. Bu trenler 20 Ekim sabaha karşı ilk ve müteakiben saat 7.00'de ikinci tren ve Nafia Vekili Ali Fuat Cebesoy, Muhabere ve Münakalat Vekili Ali Çetinkaya, Adliye Vekili Fethi Okyar, Eğitim Vekili Hasan Ali Yücel, Maliye Vekili Fuat Ağralı, Riyaseti Cumhur

<sup>2412</sup> M. Küçükkuşurlu, G.F. Saylan, “Şimendiferin Erzurum Yolculuğu”..., s.331.

<sup>2413</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 147. 52. 1.

<sup>2414</sup> M. Küçükkuşurlu, G.F. Saylan, “Şimendiferin Erzurum Yolculuğu”..., s.332.

Umumi Katibi Kemal Gedelek, TBMM Heyeti adına; Fikri Tüzer, Mazhar Germen, Sadettin Uraz, Cevdet Kerim İncedayı, Yahya Kemal Beyatlı, İsmail Özdemir, Hayretin Kara ve Refik Şevket İnce gibi önemli isimleri taşıyan üçüncü tren ise saat 9.30'da Erzurum'a ulaşmıştır<sup>2415</sup>.

Bu trenle gelen davetliler, Erzurum İstasyonu'nda, Vali, Kolordu ve Müstahkem Mevkii Komutanları ile Erzurum ve civar vilayet mebusları, belediye ve parti reisleri, vilayet erkânı ve ilk iki trenle gelmiş bulunan davetliler tarafından selamlanmıştır. Ali Fuat Cebesoy, diğer vekillerle birlikte trenden inerek kendilerini karşılamaya gelenler ile selamlaştıktan sonra istasyonun dışına çıkmış; halk, vekillerin bu gelişlerini en candan tezahüratla karşılamıştı. Vekiller, bu sevgi gösterisine karşılık vererek öğrencilerle halkın önünden geçip konuşmaların yapılacağı kürsüye gelmişlerdir<sup>2416</sup>.

Tören alanında hazır bulunan bando İstiklal Marşı'nı çalmış ve ilk olarak Belediye Reisi Mesut Çankaya kürsüye çıkmıştı. Belediye başkanının ardından Vali Haşim İşcan, Türk Milletinin yok sayıldığını vurgulayarak Osmanlı Dönemi'ni eleştirdiği konuşmasında Milli Mücadele'yi başlatan Atatürk ve kadrosunun Türk Milletinin iradesini yine milletin kendisine verdiğini belirtmiştir. Cumhuriyet idaresinin başardığı işler hakkında konuşmasını sürdüren Erzurum valisi son olarak ismet İnönü'ye törende bulunan halk adına teşekkürlerini bildirmiştir<sup>2417</sup>.

Erzurum Valisi'nden sonra, Demiryolları İnşaat Dairesi Reisi Razi Soyer kürsüye çıkmış ve demiryolunun yapılmasıyla Erzurum'un Ankara ve İstanbul gibi merkezlere artık çok yakın olduğu vurgulayarak Erzurum'dan Ankara'ya 30, İstanbul'a ise 45 saate gidilebileceğini ayrıca sürat katarlarının da işletmeye koyulmasıyla Ankara'ya 24 saatte İstanbul'a ise 36 saatte ulaşımın sağlanabileceğini belirtmiş ve Cumhuriyet devrinde yapılan demiryolları hakkında teknik bilgilerin ağırlıklı olduğu uzun bir konuşma yapmıştır<sup>2418</sup>.

<sup>2415</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 21 Birinciteşrin1939, s.1.

<sup>2416</sup> *Ulus Gazetesi*, 21 İlkteşrin 1939, s.13.

<sup>2417</sup> Erzurum Valisi Haşim İşcan'nın açılış töreninde yapmış olduğu konuşma tam metni için bkz. *Bayındırlık İşleri Dergisi (İdari Kısım)*, Y.6, S.6, İkinci Teşrin1939, s.12 – 16.

<sup>2418</sup> Demiryolları İnşaat Dairesi Reisi Razi Soyer'in Cumhuriyet Dönemi Demiryolları hakkında teknik bilgi ağırlıklı olan konuşmasının tam metni için bkz. *Bayındırlık İşleri Dergisi (İdari Kısım)*, Y.6, S.6, İkinci Teşrin1939, s.16 – 23.

Bu teknik konuşmanın ardından Nâfia Vekili kürsüye çıkmış ve konuşmasında, özellikle Cumhuriyet Dönemi'nde yapılan demiryollarından ve bu işi başaran milli sermaye, Türk mühendisleri ve işçilerinden övgüyle bahsetmiştir. Demiryolunun Erzurum'a varmasıyla son gayeye ulaşılmadığını belirten Ali Fuat Cebesoy, bundan sonraki hedefin Erzurum – Sarıkamış arasındaki dar hattı normal hatta çevirmek, Kars'ın ötesindeki hattı da normale döndürmek ve böylece Doğu bölgesindeki yolcu ve eşya hareketlerinin normal hatlarla aktarmasız olarak Doğu sınırlarına ulaştırarak Türk demiryollarını Sovyet hükümetinin demiryolu hattı ile birleştirmek olduğunu belirtmiştir<sup>2419</sup>. Nâfia Vekili, konuşmasının ardından bir kız çocuğunun hitabesinden sonra, istasyonda kurulan takın kordelasını saat 11.00'de keserek açılış törenini gerçekleştirmiştir<sup>2420</sup>.

Hayri Görkkey, kurdela kesiminden sonra yaşananları şöyle anlatmaktadır:

*“Nutuk kürsüsünde evvela Erzurum belediye Reisi sonra Erzurum Valisi, Nâfia İnşaat Reisi ve Nâfia Vekili tarafından nutuklar söylendi ve bir küçük mektepli kız tarafından güzel bir hitabe ile merasime nihayet verilerek takın kordelası kesildi... Donanmış iki katar alkışlar ve düdüklerle selamlanarak takın altından geçtiler. Halk makineleri adeta kucaklayacaktı. Sevinç içinde idiler. Erzurumluların kollarında, sevinç yaşlarıyla hep birlikte gardaki büfeye gittik. Hiçbir şey esirgenmeden ve itina ile hazırlanan büfeden davetliler de yediler içtiler, halk da, herkes de. Holün köşelerinde posta idaresi tarafından iki muvakkat gişe tesis edilmiş, dört çeşit Erzurum pulları satılıyor ve herkes kapışıyor. Çok nazik posta memurları bütün dilekleri tatmine çalışıyorlar. Gardaki merasimden sonra, Erzurum halkının treni gezmelerine müsaade edildi. Vagonların bir kapısından girip diğerinden çıkan halk dikkatle kompartmanları ve bilhassa yataklı vagonları tetkik ediyorlardı... Lokomotif kazan diyorlar, ve üçüncü katar gelirlen de büyüklerin katarına çifte kazan koşmuşlar diye birbirlerine izahat veriyorlardı...”*<sup>2421</sup>

Erzurum hattının açılışı münasebetiyle Ali Fuat Cebesoy ile Cumhurreisi İsmet İnönü ve Başvekil Refik Saydam'a telgraflar çekmiştir. Nâfia Vekili İsmet İnönü'ye gönderdiği telgrafta şöyle diyordu:

<sup>2419</sup> Nâfia Vekili Ali Fuat Cebesoy'un Erzurum istasyonu'nda yapmış olduğu açılış konuşmasının tam metni için bkz. *Bayındırlık İşleri Dergisi (İdari Kısım)*, Y.6, S.6, İkinci Teşrin1939, s.7 – 12.

<sup>2420</sup> *Ulus Gazetesi*, 21 İlkteşrin 1939, s.1.

<sup>2421</sup> Hayri Görkkey, “Erzurum Yolunda”, *Demiryollar Dergisi*, C.15, S.176 – 177, *Birinciteşrin1939*, s.161 – 162.

*“Milli Şefimiz, Reiscumhurumuz İsmet İnönü’nün Yüksek Huzurlarına*

*Yurdumuzu çelik ağlarla örmeye matuf iradelerinizin yeni bir tecellisi olan Sivas-Erzurum demiryolunu, resmi ve hususi teşekkül ve teessüslerin sayın mümessilleri ve aziz vatan çocukları ile birlikte bugün resmen işletmeye açmakla duyduğumuz bahtiyarlık büyüktür.*

*Ebedi Şefimiz Atatürk’ün izinde yüksek idare ve iradeleriyle daima ileriye giden ülkemizi dün şimalden cenuba, bugün de garptan şarka bağlayan demiryollarımızın eriştiği bu mazhariyet, büyük Türk ulusunun yüksek varlığınıza ve Cumhuriyet hükümetine karşı olan sarsılmaz bağlılığını ve güvenini sunmak için yepyeni bir kaynak olmuştur.*

*Bu şerefli tezahür vesilesiyle bütün yurttaşların gönülden yükselen minnet ve şükran duygularını, kalbi tâzimleriyle birlikte yüksek huzurunuzda arz imkânını bulabilmekle mesut ve bahtiyarım.”*

İsmet İnönü ise Nâfia Vekili Ali Fuat Cebesoy’a telgrafla şu karşılığı vermiştir:

*“Ali Fuat Cebesoy Nafia Vekili*

*Erzurum İstasyonunun açılmasını Yüksek şahsınızda Cumhuriyet Hükümetine tebrik ederken bu muazzam eserin tahakkukunda başlıca şerefi kazanmış olan büyük Türk milletine şükranımızı ifade etmekle bahtiyarım. Vatandaşlarımızın âlicenap muhabbet tezahüratına minnettarım. Vekâletiniz esnasında vatanın çok değerli umran eserleri idrak edeceğine samimi kanaatim vardır.”*<sup>2422</sup> Ayrıca törende, 11 Eylül 1939 tarihinde Bakanlar Kurulu kararıyla Sivas – Erzurum Hattı’nın açılış töreni anısına 4 çeşit pul serisi bastırılmasına karar verilmişti <sup>2423</sup>. Bu 29,5 kuruş değerindeki dört puldan ibaret seri açılış töreninde satışa çıkarılmıştır <sup>2424</sup>.

İstasyondaki törenden sonra, şehir gezilerek çeşitli açılışlar gerçekleştirildi. Önceden hazırlanan programa göre; Millet Bahçesi civarındaki İnönü İlkokulu’nun, Numune Hastanesi üstündeki spor alanının ve karşısındaki Zühreviye Hastanesi’nin açılışı yapıldı; daha sonra yeni yapılmakta olan doğum ve çocuk bakımevi, Hava Kurumu binası, yeni sinema binası ve çocuk bahçesi gezildi. Aynı gün, Erzurum’un

<sup>2422</sup> Bayındırlık İşleri Dergisi (İdari Kısım), Y.6, S.6, İkinci Teşrin 1939, s.23.

<sup>2423</sup> BCA Fon Kodu, 30.18.01.02. Yer Kodu, 88. 88. 16.

<sup>2424</sup> Sivas Cer Atelyesi İle Erzurum İstasyonunun İşletmeye Açılması Dolayısıyla Memlekette Yapılan Neşriyat..., s.29.



ziraat, kuyuculuk, dokumacılık ve deri ürünlerinin tanıtıldığı sergiler açık bulunduruldu. Gece ise Erzurum Halkevi'nde Ankara'dan gelen heyetin de izlediği bir suare tertip edilerek, Lalapaşa Bahçesi, Çifte Minareler, Gürcü Kapısı, Gölbaşı, Mahallebaşı ve Erzincan Kapısı'nda milli oyunlar oynandı. Tüm bu etkinliklerin ardından Ankara'dan gelen heyet, gece trenle Sivas'a hareket edilmiştir<sup>2425</sup>.

Açılış töreninden hemen sonra daha öncede karar verildiği üzere Erzurum İstasyonu yolcu ve eşya nakliyatıyla işletmeye açılmış ve İstanbul – Erzurum arasında hergün aktarmasız seferler başlamıştır. Ayrıca bu hat üzerinde İstanbul'dan Pazartesi, Çarşamba, ve Cumartesi günleri, Erzurum'dan ise Salı, Perşembe ve Pazar günleri hareket etmek üzere haftada üç defa yataklı ve yemekli vagonların işletileceği bildirilmiştir<sup>2426</sup>.

Bu açılışla 1920'lerden itibaren hedeflenen, Anadolu'nun bel kemiği olarak tarif edilen<sup>2427</sup> başka bir yazar tarafından ise hattın inşaat mukavelesi sırasında yazmış olduğu makalesinde, “...milyonların onda biri Türk'ün selametine sarfedilseydi, Erzurum değil hatta Sivas'a kadar bir demiryolu kurulsaydı bugün Şark'ta yalnız Harbi Umumi badiresinden kurtulmuş lâakal 300 bin âşiyanın bacalarını tüter görürdük. İşte Erzurum şimendiferlerinin vatanî tarifi budur...”<sup>2428</sup> diyerek önemine vurgu yaptığı Ankara – Sivas Demiryolu Hattı tamamlanmıştır. Şevket Rado “...dağların altından geçen, sökemediği nehirlerin üstünden atlayan, şehirleri şehirlere, hududları hududlara, vatandaşları vatandaşlara bağlayan bir demir değnek demir çarık! Güzel yurdumuzun bir ucundan öbür ucuna, biz onun üzerinde cedlerimizi hayrette bırakacak bir süratle gidip geldik. Erzurum'un uzaklığı artık bir masaldır”<sup>2429</sup> diyerek bu hedefin gerçekleşmesine vurgu yapan makalesinde bu hattın ülke ulaştırmasındaki önemini belirtmiştir. Yine bu hattın açılışını köşesine taşıyan Abidin Daver, Sivas – Erzurum Hattının tamamlanmasıyla 45 günde gidilen bir yolun 45 saate indiğini belirterek Cumhuriyet idaresinin ülkeyi tam olarak bir bütün haline getirdiğini ve yurdun her noktasına medeniyetin daha kolay ulaşacağını şu sözlerle ifade etmiştir:

<sup>2425</sup> M. Küçükkuşurlu, G.F. Saylan, “Şimendiferin Erzurum Yolculuğu”..., s.335.

<sup>2426</sup> *Ayın Tarihi*, No.71, *İkinciteşrin 1939*, s.7.

<sup>2427</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 20 Mayıs 1933, s.1.

<sup>2428</sup> Tahsin, “Erzurum Demiryolları”, *Hâkimiyeti Milliye Gazetesi*, 13 Haziran 1933, s.1.

<sup>2429</sup> Şevket Rado, “Dağların Altından Geçen Demir Değnek Demir Çarık”, *Akşam Gazetesi*, 25 *Birinciteşrin 1939*, s.1.

“... Şark ilerleyememişse, medeniyetten mahrum kalmışsa, köyler, kasabalar, hatta şehirler, birer harabe olmakta devam etmişse, bunların hepsinin sebebi demiryolu olmayışı idi. Kuş uçmaz kervan geçmez dağlar yalnız aynı yurdun parçalarını birbirinden ayırmakla kalmıyor, memleketin garbindan şarkına doğru gelmeye çalışan medeniyet ve terakki hamlesini de kesiyordu, tıpkı kayalık bir sahilin, coşup gelen med dalgasını durduruşu gibi. Şimdi vaziyet değişmiştir. Türk azmi, Türk fenni kuş uçmaz kervan geçmez dağları aşmış, bu sarp ve merhametsiz tabiatı yenmiş, Anadolu’nun şarkını garba, şimale, cenuba bağlamıştır.

Cumhuriyet rejimi, artık Türk yurdunda tam bir bütünlük tesis etmiş, büyük Milli Şef İsmet İnönü’nün “Yurdu çelik Ağlarla Birbirine Bağlamak” siyaseti, tam bir zafer kazanmıştır. Cumhuriyet ve inkılâptan istifadeleri pek mahdud kalmış olan memleket parçaları, bundan sonra bu nimetlerden bol bol istifade edeceklerdir. Lokomotifin tiz düdüğü uyuyan yerleri uyandıracak, trenler buralara sel gibi medeniyet akıtacaktır.”<sup>2430</sup>

Sivas – Erzurum hattı geçtiği arazinin coğrafi şartları sebebiyle çok arızalı demiryollarından biridir. Güzergâhın çok dönemeçli ve dik yamaçlı kısmın teşkil eden ve özellikle Çetinkaya İstasyonu ile Güllübağ İstasyonu arasında bulunan boğazlar mıntıkasında ray döşeme işlemi günde ortalama 800 metre ilerleyebilmiştir.

Güzergâh boyunca sıralanmış bulunan tünellerin sayısının 138 olması ve bunların toplam uzunluğunun 22.422 metreyi bulmaktaydı. 1924 – 1939 yılları arasında inşa edilen demiryollarındaki 376 adet tünel yapılmıştır. Toplam uzunlukları 77 bin kilometreyi aşmıştır. Toplam yapılan tünel sayısı ve uzunluklarını bu hatta yapılan tünel sayısı ve uzunluklarıyla karşılaştırdığımızda yapılan hattın güzergâhının zorluğunu daha iyi görmemize imkan vermektedir.

<sup>2430</sup> Abidin Daver, “Ankara – Erzurum”, *Cumhuriyet Gazetesi*, 30 Birinciteşrin 1939, s.1.

| 1924 – 1939 Yılları Arasında Yapılan Hatlardaki Tünellerin Sayı ve Uzunlukları |                   |                  |
|--------------------------------------------------------------------------------|-------------------|------------------|
| Hattın İsmi                                                                    | Tünellerin Sayısı | Uzunlukları (m.) |
| Ankara – Sivas                                                                 | 26                | 4914             |
| Samsun – Sivas                                                                 | 37                | 4128             |
| Kütahya – Balıkesir                                                            | 37                | 6162             |
| Fevzipaşa – Diyarbakır                                                         | 64                | 13609            |
| İrmak – Filyos                                                                 | 37                | 8689             |
| Filyos – Zonguldak                                                             | 16                | 7000             |
| Afyon – Karakuyu                                                               | 6                 | 649              |
| Toplam                                                                         | 223               | 45151            |
| Sivas – Erzurum                                                                | 138               | 22.422           |
| Malatya – Çetinkaya İltisak Hattı                                              | 15                | 3.210            |
| TOPLAM                                                                         | 376               | 70.783           |

**Tablo 40: İnşa edilen hatlarda yapılan tünellerin sayısı ve uzunlukları<sup>2431</sup>.**

Tablodan da anlaşılacağı gibi ülkede yapılan diğer hatlardaki tünellerin toplam uzunluğu 45 bin km. olduğu halde sadece Sivas – Erzurum Hattı’ndaki tünellerin toplam uzunluğu 22 bin kilometreyi geçmektedir.

Sivas – Erzurum Hattı’nın inşaat bölgeleri 26 kısma ayrılmıştır. Arızalı bölgeler için kısımların uzunluğu ortalama 16 km. ve nisbeten az arızalı olan bölgeler için bu uzunluk ortalama 22 km.’dir. inşaat kısımları ve bölgelerin niteliklerine göre maliyetleri ortalama olarak şu şekilde ortaya çıkmaktadır:

<sup>2431</sup> Nâfia Vekâleti, *Erzurum’un İşletmeye Açılması* – 20. X. 1939..., s.15 – 16.

| Sivas – Erzurum Hattı İnşaat Kısımlarının Niteliklerine Göre Maliyet tesbitleri |          |                         |          |
|---------------------------------------------------------------------------------|----------|-------------------------|----------|
| Bölgeler                                                                        | Kısımlar | Maliyetleri (TL.)       |          |
| Arızasız Bölgeler                                                               | 1 kısım  | 500.000                 | 6 kısım  |
|                                                                                 | 5 kısım  | 1/2 - 1 milyon arasında |          |
| Arızalı Bölgeler                                                                | 5 kısım  | 1 – 1.5 milyon arasında | 8 kısım  |
|                                                                                 | 3 kısım  | 1.5 – 2 milyon arasında |          |
| Çok Arızalı Bölgeler                                                            | 7 kısım  | 2 – 3 milyon arasında   | 12 kısım |
|                                                                                 | 5 kısım  | 3 – 4.5 milyon arasında |          |
| Toplam                                                                          |          |                         | 26 Kısım |

**Tablo 41: İnşaat Kısımlarının Niteliklerine Göre Maliyet Tesbitleri<sup>2432</sup>.**

26 kısma ayrılan hattın 6 kısmının inşaat bedelinin 1 milyon lirayı geçmediği ve 8 kısmın inşaat masrafının 1 – 2 milyon lira arasında ve 12 kısmının masrafının ise 2 – 4.5 milyon lira arasında bulunduğu anlaşılmaktadır. Hattın geçtiği güzergâhın büyük bir kısmında bile piyade bir amele bile kolayca geçemiyor ve bazı noktalarda ise hiç ulaşım sağlanamıyordu. Bu gibi yerlerde uzun emekler ve önemli paralar harcanarak yapılan servis yolları ise genellikle 1 metreyi geçmeyen patikalardan ibaretti. Boğazların bazılarında keşif ve etüt heyetleri, inşaat mühendisleri incelemelerini Fırat nehrinin özellikle dar boğazlarda girdaplı ve çok tehlikeli bir halde akan hırçın suları üzerinde, şişirilmiş tulumlardan oluşan keleklerle dolaşarak yapabilmişlerdir. Sivas – Erzurum hattı inşaatı için gerekli olan malzemenin taşınmasında da büyük zorluklar yaşanmıştır. Çimeno yüklü kamyonlar Munzur Dağları’nın eteklerini sıralayan heyelânlı ve bilhassa virajlı ve % 60 eğimli dik yamaçlardan tırmanarak yol almışlardır. Buna rağmen zor olan bu nakliye işlerinde herhangi bir kaza meydana gelmemiştir <sup>2433</sup>.

Demir köprülerin ray döşeme işlerinden önce yerlerine taşınarak kurulmuş olmaları ve ray döşeme işlerini durdurmamaları poz işlemine geçit vermiş bulunmaları hattın belirtilen tarihte bitirilmesi için önemli bir etkendi. Bu demir köprüler limanlardan vagonlara yükletilerek iş bölgelerindeki malzeme depo istasyonlarına nakledilmiş ve bu istasyonlardan da kamyonlara yüklenecek bazen 60 – 70 kilometre

<sup>2432</sup> H. K., “Erzurum Garının İşletmeye Açılma Töreni Yapılırken”, *Demiryollar Dergisi*, C.15, S.176 – 177, Birinciteşrin1939, s.184.

<sup>2433</sup> 16. Yıl 29 – X – 1939, *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.6, S.5, (özel sayı), Birinciteşrin 1939, s.23.

mesafede bulunan köprü başlarına taşınmışlardır. Demir köprülerin parçaları içinde 13.60 metre uzunlukta ve 5.100 kilogram ağırlığında bulunanlar vardı. Bunlar arka tekerlekleri çiftleştirilmiş kamyonlarla dar dönemeçli servis yollarından zorluklarla taşınmışlardır<sup>2434</sup>.

Cürek, Divriği, Dazlak ve Çaltı istasyonlarının bulunduğu üçüncü şube 8, 9, 10 ve 11. kısımlara bölünmüştü. Bu çalışma mıntıkasında hat Cürek ve Çaltı Boğazlarından geçer, bu boğazlarda tüneller ve sanat yapıları inşaatı bakımından önemli eserler bulunmaktadır. 8, 9, 10 ve 11. kısımda 48 tünel yapılmış ve bunların toplam uzunluğu 8.387 metreyi bulmuştur. Üçüncü şube'nin keşif bedeli ortalama olarak toplamda 9.774 lirayı bulmuştur<sup>2435</sup>.

| Sivas – Erzurum Hattı 3. Şube Keşif Bedeli |                   |
|--------------------------------------------|-------------------|
| Kısım No                                   | Keşif bedeli (TL) |
| 8 . Kısım                                  | 2.226             |
| 9 . Kısım                                  | 1.987             |
| 10 . Kısım                                 | 3.390             |
| 11 . Kısım                                 | 2.171             |
| Toplam                                     | 9.774 TL.         |

**Tablo 42: Sivas – Erzurum Hattı 3. Şube'deki kısımların Keşif Bedelleri<sup>2436</sup>.**

146+950 kilometreden başlayıp 212+200 kilometrede son bulan 3. şubede yapılan inşaat işlerini genel olarak şu şekilde sıralaya biliriz:

<sup>2434</sup> H. K, “Erzurum Garının İşletmeye Açılma Töreni Yapılırken”..., s.186.

<sup>2435</sup> İ. Çalapverdi, *Sivas – Erzurum Demiryolu İnşası 1933 – 1939*..., s.21.

<sup>2436</sup> 16. Yıl 29 – X – 1939, *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.6, S.5, (özel sayı), Birinciteşrin 1939, s.24.

| Sivas – Erzurum Hattı 3. Şubede Muhtelif İnşaat İşleri |                |
|--------------------------------------------------------|----------------|
| Yapılan inşaat işi                                     | m <sup>3</sup> |
| Toprak Hafriyatı                                       | 632.726        |
| Kaya Hafriyatı                                         | 1.242.362      |
| Kârgir İnşaat                                          | –              |
| Betonarme inşaat                                       | –              |
| Tahkimat İşleri                                        | 134.841        |
| İstinat Duvarı, İnşaat İşleri ve servis                | 72.803         |
| Toprak hafriyatı                                       | 104.346        |
| Kaya Hafriyatı                                         | 169.754        |

**Tablo 43: Sivas – Erzurum Hattı 3. Şube’de Muhtelif İnşaat İşleri** <sup>2437</sup>.

3 şubenin inşaat çalışmalarında 254.548 kilogram dinamit, 2.794.210 metre lağım fitili, 1.983.450 adet dinamit kapsülü sarfedilmiştir. İnşaat işlerinde 26.172 ton çimento kullanılmıştır. Bu şubenin inşaatında toplamda 3.236.323 amele ve işçi çalıştırılmıştır.

| Sivas – Erzurum Hattı 3. Şube İnşaatında çalışan Amele ve İşçi Sayısı |                             |
|-----------------------------------------------------------------------|-----------------------------|
| Kısım No                                                              | Çalışan İşçi – Amele Sayısı |
| 8 . Kısım                                                             | 632.500                     |
| 9 . Kısım                                                             | 732.000                     |
| 10 . Kısım                                                            | 1.111.454                   |
| 11. Kısım                                                             | 760.369                     |
| Toplam                                                                | 3.236.323                   |

**Tablo 44: Sivas – Erzurum Hattı 3. Şube İnşaatında çalışan Amele ve İşçi Sayısı** <sup>2438</sup>.

Ülkenin en zengin demir madenine sahip dağlarla çevrilmiş olan Divriği İstasyonu, Sivas – Erzurum Demiryolu inşaatının 9 kısmında 176+900. kilometrede bulunmaktaydı. Divriği İstasyonu’nun denizden yüksekliği 978.64 metredir. Divriği İstasyonu 3. Sınıftır. Bu istasyonda aşağıdaki kısım ve binalar yapılmıştır.

<sup>2437</sup> İ. Çalapverdi, *Sivas – Erzurum Demiryolu İnşaatı 1933 – 1939...*, s.21.

<sup>2438</sup> H. K, “Erzurum Garının İşletmeye Açılma Töreni Yapılırken”..., s.186.

- 1 – Üçüncü sınıf yolcu binası
- 2 – Umumi Helâ
- 3 – Şube şefi büro ve evi
- 4 – Yol ve Fen Memuru evi
- 5 – Amele ve yol çavuşu evi
- 6 – Şube atölyesi ve anbarı
- 7 – 120 m<sup>3</sup> hacminde alimantasyon
- 8 – 3 metrelik alimantasyon kuyusu
- 9 – 2 adet Su cenderesi
- 10 – Vagon kantarı
- 11 – Alimantasyon kömürlüğü
- 12 – 150 metrelik rampa
- 13 – 2 Adet Çeşme
- 14 - Vagon tahmil gabarisi ve teferruatı <sup>2439</sup>.

12, 13 ve 14. Kısım inşaat bölgelerine ayrılmış olan dördüncü şubede arazinin çok arızalı olması sebebiyle<sup>2440</sup> burada platforma normal genişliği vermek ve güzergâhı birçok noktalarda suların etkilerine karşı korumak için birçok yerde istinat duvarları örülmüş ve büyük uzunluklarda tüneller yapılmıştır. 212+500 – 220+500. Kilometreler arasına rastlayan Pingân Boğazında inşa edilmiş tünellerin uzunluğu 680 metreyi ve istinat duvarlarının uzunluğunda 832 metreyi bulmaktadır. 239+100 – 251+300. kilometreler arasına tesadüf eden Atma boğazında ise; tünellerin uzunluğu 2.286 metreyi bulmuş ve 253+535 – 254+447. Kilometreler arasındaki boğazda 912 metrelik bir tünelle geçilmiştir <sup>2441</sup>.

Dördüncü şube bölgesinde 5 metreden küçük açıklıkta yapılmış olan köprü ve menfezlerin sayısı 69’u bulmuştur. Bunlardan başka 6 metre açıklığında birer kemerli

<sup>2439</sup> 16. Yıl 29 – X – 1939, *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.6, S.5, (özel sayı), *Birinciteşrin* 1939, s.26.

<sup>2440</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 27 *Birinciteşrin* 1936, s.3.

<sup>2441</sup> 16. Yıl 29 – X – 1939, *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.6, S.5, (özel sayı), *Birinciteşrin* 1939, s.26 – 27.

ferbeton 7.5 metre açıklığında bir ferbeton ve 6 X 6,00, 1,00 metre açıklıklarında 2 kemerli köprü ile 3 X 4,00 metre açıklığında bir ferbeton köprü inşa edilmiştir. Bu bakımdan bu köprülerin sayısı 75 olup toplam uzunlukları 1.090 metredir. Bu kısımda 7500 metre toplam uzunluğunda 41 adet tünel inşa edilmiştir<sup>2442</sup>.

| <b>Sivas – Erzurum Hattı 4. Şubede İnşa Edilen Tüneller</b> |              |                         |
|-------------------------------------------------------------|--------------|-------------------------|
| Kısım No                                                    | Tünel Sayısı | Toplam Uzunlukları (m.) |
| 12 . Kısım                                                  | 9            | 680                     |
| 13 . Kısım                                                  | 16           | 3.321                   |
| 14 . Kısım                                                  | 16           | 3.499                   |
| Toplam                                                      | 41           | 7.500                   |

**Tablo 45: Sivas – Erzurum Hattı 4. Şubede İnşa Edilen Tüneller ve Uzunlukları.**

233+00 – 248+950 km.’ler arasındaki 13. Kısımda 60 adet köprü inşa edilmiştir. 13. Kısımda 5 metreden büyük olarak şu köprüler inşa edilmiştir:

| <b>Sivas – Erzurum 13. Kısımda 5 m.’den Büyük İnşa Edilen Köprüler</b> |               |                                     |
|------------------------------------------------------------------------|---------------|-------------------------------------|
|                                                                        | Ebatları (m.) | Köprü Cinsi                         |
| 1                                                                      | 4 X 8,00      | Betonarme Köprü                     |
| 2                                                                      | 2 X 6,00      | Ferbeton Köprü                      |
| 3                                                                      | 3 X 10,00     | Kemerli Köprü                       |
| 4                                                                      | 10,00         | Kemerli Köprü                       |
| 5                                                                      | 8,00          | Betonarme Köprü                     |
| 6                                                                      | 4 X 10,00     | Kemerli Köprü                       |
| 7                                                                      | 16,00         | Kemerli Köprü                       |
| 8                                                                      | 8 X 8,00      | Betonarme Köprü                     |
| 9                                                                      | 7X 10,00      | Sanaksı Köprüsü (Kemerli)           |
| 10                                                                     | 3 X 10,00     | Cereyan Köprüsü (Kemerli)           |
| 11                                                                     | 25,00+50,00   | Fırat Köprüsü (kemerli – Betonarme) |

**Tablo 46: Sivas – Erzurum 13. Kısımda 5 m.’den Büyük İnşa Edilen Köprüler** <sup>2443</sup>.

<sup>2442</sup> H. K, “Erzurum Garının İşletmeye Açılma Töreni Yapılırken”..., s.188.

<sup>2443</sup> 16. Yıl 29 – X – 1939, *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.6, S.5, (özel sayı), *Birinciteşrin* 1939, s.28.



248+950 – 270+500 kilometreler arasında bulunan 14. kısımda muhtelif cins ve uzunluklarda toplam 87 köprü inşa edilmiştir. Bu kısımda istinat duvarı yerine açıklığı 5 metreden fazla olarak köprüler yapılmıştır. Bu kısımda tünellerin sayısı 16 adet olup toplam uzunluğu 3.499 bulmuştur. Bu miktarın 518 metresi yamaçlardan düşecek kayaların hatta zarar vermemesi için açıkta yapılmış olan tünel kısımlarına ve tünel tetlerine ait olup kalan 2.981 metresi de doğrudan doğruya dağların içinde açılmış olan tünellerin uzunluğudur. 14. Kısımın birçok yerlerinde güzergâh akıcı ve dik yamaçlara rastladığı için o bölgelerde platformlar oluşturulması gerekmiştir. Fakat platformun yamaçlar içerisine sokulması halinde dik ve yarma şivlerinde her an akma ve kayma tehlikesi bulunduğu gibi daha aşağı su seviyelerine yakın yerlere indirilmesinde de özellikle Fırat Irmağı'nın taşma zamanlarında hattı bozması gibi mahzurları bulunmaktaydı. Bunun için güzergâhı yamacın uygun bir yerinde tutmak ve platformun eteğini Fırat Irmağı'nın etki ve tahribatından korumak gerekmiştir. Bu amaçlarla bu kısımda bir hayli istinat duvarı inşa edilmiştir. 14. kısımda toplam uzunluğu 1.739 metreyi bulan istinat duvarları yapılmıştır. 83, 89, 104, 117, 176, 213 metreyi bulan uzunlukta olan istinat duvarları bulunmaktaydı<sup>2444</sup>.

14. kısımda platformlar için 1.771.160 m<sup>3</sup>, temeller için 81.990 m<sup>3</sup>, tüneller için ise 235.630 m<sup>3</sup> hafriyat yapılmıştır. Servis yollarında ise 261.300 m<sup>3</sup> hafriyat yapılmış iken bu yolların temel inşaatlarında 1.960 m<sup>3</sup> ve tünellerde ise 2.910 m<sup>3</sup> hafriyat çalışması yapılmıştır. Demiryolu için 131.935 m<sup>3</sup> servis yolları için ise 1.900 m<sup>3</sup> olmak üzere bu kısımda 143.835 m<sup>3</sup> balast hazırlanarak döşenmiştir<sup>2445</sup>. Bu kısımda yapılan kârgir işleri ise aşağıdaki miktarlarda yapılmıştır:

<sup>2444</sup> H. K, "Erzurum Garının İşletmeye Açılma Töreni Yapılırken"..., s.190.

<sup>2445</sup> 16. Yıl 29 – X – 1939, *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.6, S.5, (özel sayı), *Birinciteşrin* 1939, s.30.

| Sivas – Erzurum Hattı 14. Kısım Yapılan Kârgir İşleri |        |                                             |        |
|-------------------------------------------------------|--------|---------------------------------------------|--------|
| Demiryolu inşaatında (m <sup>3</sup> )                |        | Servis Yolları inşaatında (m <sup>3</sup> ) |        |
| Köprüler                                              | 50.360 | Köprüler                                    | 100    |
| Tüneller                                              | 73.290 | Tüneller                                    | 150    |
| Harçlı Duvarlar                                       | 66.970 | Harçlı Duvarlar                             | 20     |
| Kuru Duvarlar                                         | 39.720 | Kuru Duvarlar                               | 23.710 |

**Tablo 47: Sivas – Erzurum Hattı 14. Kısım Yapılan Kârgir İşleri<sup>2446</sup>.**

Bütün bu işlerde demiryolu hattı için 22.120 ton çimento, 1.127 ton demir ve 5.970 m<sup>3</sup> kereste, servis yolları için de 25 ton çimento, 7 ton demir ve 660 m<sup>3</sup> kereste sarfedilmiştir. Yine bu şubedeki inşaat çalışmalarında 338.740 kilogram dinamit, 1.661.370 adet kapsül, 1.986.900 metre lağım fitili kullanılmıştır. Dördüncü şubenin bütün hafriyat ve inşaat işlerini yapmış olan amele ve işçilerin toplam sayısı 2.972.040’dır<sup>2447</sup>.

| Sivas – Erzurum Hattı 4. Şube İnşaatında Çalışan Amele – İşçi Sayısı |           |
|----------------------------------------------------------------------|-----------|
| Amele                                                                | 2.655.490 |
| Usta                                                                 | 231.100   |
| Demirci                                                              | 75.200    |
| Makinist                                                             | 10.250    |
| Toplam                                                               | 2.972.040 |

**Tablo 48: Sivas – Erzurum Hattı 4. Şube İnşaatında Çalışan Amele – İşçi Sayısı<sup>2448</sup>.**

Sivas – Erzurum Hattı inşaatının beşinci şubesi 269+720. Kilometredeki Eriç İstasyonu ile 335+555 kilometreye denk gelen Erzincan İstasyonu arasında ve 66 kilometre uzunluğunda olup 15, 16, 17. İnşaat kısımlarına bölünmüştür<sup>2449</sup>. Beşinci şubede aşağıdaki miktarlarda hafriyat işleri yapılmıştır:

<sup>2446</sup> H. K, “Erzurum Garının İşletmeye Açılma Töreni Yapılırken”..., s.191.

<sup>2447</sup> H. K, “Erzurum Garının İşletmeye Açılma Töreni Yapılırken”..., s.192.

<sup>2448</sup> 16. Yıl 29 – X – 1939, *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.6, S.5, (özel sayı), *Birinciteşrin* 1939, s.32.

<sup>2449</sup> F. Temizgüney, *Erzurum’a Demiryolunun Gelişi*..., s.68.

| Sivas – Erzurum Hattı İnşaatı Beşinci Şubede Yapılan Toprak İşlerinin Miktarı |                  |                           |
|-------------------------------------------------------------------------------|------------------|---------------------------|
| İş yapılan Kısım                                                              | İşin Cinsi       | Miktarı (m <sup>3</sup> ) |
| Asıl Hat Tesviyesi                                                            | Toprak Hafriyatı | 876.643                   |
|                                                                               | Kaya Hafriyatı   | 606.291                   |
| Servis Yolları                                                                | Toprak Tesviyesi | 126.963                   |
|                                                                               | Kaya Tesviyesi   | 58.590                    |
| Derivasyonlar                                                                 | Toprak Hafriyatı | 44.093                    |
|                                                                               | Kaya Hafriyatı   | 11.211                    |

**Tablo 49: Sivas – Erzurum Hattı İnşaatı Beşinci Şubede Yapılan Toprak İşlerinin Miktarı**<sup>2450</sup>.

Beşinci şubenin inşaat sahasında 16 tünel mevcut olup uzunluklarının toplamı 5.701,50 metreyi bulmakta bu miktar dışında açıkta yapılmış tünel kısımlarıyla tetlerin toplamı ise 392,50 metredir. Bu tüneller içinde 1.344,729, 662 ve 614 metre uzunlukta olanlarda vardır. Tüneller için 227.344 m<sup>3</sup> hafriyat, 74.488 m<sup>3</sup> kârgir inşaat, 5.858 m<sup>3</sup> beton inşaat yapıldığı gibi yine bu şubede akıcı yarmalar içinde ve toplam 392,50 metrelik bir uzunluk üzerinde yapılmış olan açık tünellerde ise 4.000 m<sup>3</sup> temel hafriyat, 1.739 m<sup>3</sup> beton inşaat, 9.535 m<sup>3</sup> kârgir inşaat işleri yapılmıştır<sup>2451</sup>.

Küçük köprü, menfez, servis yolları ile şose varyantlarında yapılan küçük köprülerde olmak üzere, 34.437 m<sup>3</sup> temel hafriyat, 17.689 m<sup>3</sup> temel beton, 961 m<sup>3</sup> temel kârgiri, 2.776 m<sup>3</sup> cephe betonu ve 18.502 m<sup>3</sup> cephe kârgiri yapılmıştır. Betonarme inşaatında 70.641 kilogram demir kullanılmış ve 140.000 kilogram da kupon ray ve putrek kullanılmıştır<sup>2452</sup>.

İstinat duvarları ve tahkimat işlerinde temellerde 32.466 m<sup>3</sup> hafriyat yapılmış, 2.227 m<sup>3</sup> beton dökülmüş, 8.286 m<sup>3</sup> kârgir inşaat yapılmıştır. Cephelerinde ise 21.986 m<sup>3</sup> kârgir inşaat, 5.800 m<sup>3</sup> blokaj, 21.421 m<sup>3</sup> anroşman, 789 m<sup>3</sup> kuru duvar inşaatı yapılmıştır. Drenaj işlerinde 7.387 m<sup>3</sup> temel hafriyat ve 6.004 m<sup>3</sup> taş doldurma işleri yapılmıştır. Yine beşinci şube bölgesinde 58.853 m<sup>3</sup> depo halinde 72.382 m<sup>3</sup> kordon halinde olmak üzere balast hazırlanmıştır. Beşinci şubenin büyük köprülerinde 10.712

<sup>2450</sup> H. K, “Erzurum Garının İşletmeye Açılma Töreni Yapılırken”..., s.191.

<sup>2451</sup> 16. Yıl 29 – X – 1939, *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.6, S.5, (özel sayı), Birinciteşrin 1939, s.33.

<sup>2452</sup> H. K, “Erzurum Garının İşletmeye Açılma Töreni Yapılırken”..., s.191.

m<sup>3</sup> temellerde hafriyat, 6.079 m<sup>3</sup> beton inşaat, 66 m<sup>3</sup> kârgir inşaat, 1.304 m<sup>3</sup> cephe betonu, 3.656 m<sup>3</sup> cephe kârgiri yapılmış ve bu köprülerin beton inşaatında 38.151 kilogram demir kullanılmıştır<sup>2453</sup>.

| <b>Sivas – Erzurum Hattı 15. Kısımda İnşa Edilen Köprüler (4 m. ve daha büyük köprüler)</b> |                  |               |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|---------------|
| Konumu (Km.)                                                                                | Cinsi            | Açıklığı (m.) |
| 271+315                                                                                     | Betonarme menfez | 4,00          |
| 272+840                                                                                     | Kemerli menfez   | 4,00          |
| 273+728                                                                                     | Betonarme menfez | 4 X 8,00      |
| 278+949                                                                                     | Betonarme menfez | 3 X 6,00      |
| 279+476                                                                                     | Betonarme menfez | 5 X 8,00      |
| 281+931                                                                                     | Betonarme menfez | 4 X 6,00      |
| 282+736                                                                                     | Betonarme menfez | 2 X 4,00      |
| 283+511                                                                                     | Betonarme menfez | 6,00          |
| 285+171                                                                                     | Betonarme menfez | 4 X 8,00      |
| 287+540                                                                                     | Betonarme menfez | 5,00 (geçit)  |
| 287+700                                                                                     | Kemerli Köprü    | 10,00         |
| 288+350                                                                                     | Betonarme menfez | 5,00 (geçit)  |

**Tablo 50: Sivas – Erzurum Hattı 15. Kısımda İnşa Edilen Köprüler (4 m. ve daha büyük köprüler)**<sup>2454</sup>.

<sup>2453</sup> 16. Yıl 29 – X – 1939, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.6, S.5, (özel sayı), Birinciteşrin 1939, s.34.

<sup>2454</sup> 16. Yıl 29 – X – 1939, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.6, S.5, (özel sayı), Birinciteşrin 1939, s.34.

| <b>Sivas – Erzurum Hattı 16. Kısımda İnşa Edilen Köprüler (4 m. ve daha büyük köprüler)</b> |                  |                      |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|----------------------|
| Mevkiisi (Km.)                                                                              | Cinsi            | Açıklığı (m.)        |
| 293+732                                                                                     | Kemerli Köprü    | 10,00                |
| 296+127                                                                                     | Betonarme menfez | 4,00                 |
| 299+743                                                                                     | Demir Köprü      | 3X 10,00+50,00+10,00 |
| 303+010                                                                                     | Betonarme menfez | 3 X 5,00             |
| 304+235                                                                                     | Betonarme menfez | 2 X 4,00             |
| 306+194                                                                                     | Betonarme menfez | 4 X 8,00             |
| 311+050                                                                                     | Betonarme menfez | 5,00                 |
| 312+050                                                                                     | Betonarme menfez | 4,00                 |

**Tablo 51: Sivas – Erzurum Hattı 16. Kısımda İnşa Edilen Köprüler (4 m. ve daha büyük köprüler)**<sup>2455</sup>.

| <b>Sivas – Erzurum Hattı 17. Kısımda İnşa Edilen Köprüler (4 m. ve daha büyük köprüler)</b> |                  |                         |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|-------------------------|
| Mevkiisi (Km.)                                                                              | Cinsi            | Açıklığı (m.)           |
| 317+310                                                                                     | Betonarme menfez | 6,00                    |
| 317+832                                                                                     | Demir Köprü      | 2 X 8,00+60,00+2 X 8,00 |
| 318+091                                                                                     | Betonarme menfez | 8,00                    |
| 322+000                                                                                     | Demir Köprü      | 2 X 8,00+60,00+2 X 8,00 |
| 322+694                                                                                     | Betonarme menfez | 5,00                    |
| 325+880                                                                                     | Betonarme menfez | 5,00 (geçit)            |
| 328+427                                                                                     | Betonarme menfez | 10 X 8,00               |
| 329+414                                                                                     | Betonarme menfez | 5,00                    |
| 331+129                                                                                     | Kemerli menfez   | 5,00                    |
| 333+000                                                                                     | Betonarme menfez | 4,00                    |
| 333+929                                                                                     | Betonarme menfez | 5,00                    |
| 334+477                                                                                     | Betonarme menfez | 5,00                    |

**Tablo 52: Sivas – Erzurum Hattı 17. Kısımda İnşa Edilen Köprüler (4 m. ve daha büyük köprüler)**<sup>2456</sup>.

<sup>2455</sup> 16. Yıl 29 – X – 1939, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.6, S.5, (özel sayı), Birinciteşrin 1939, s.35.

Beşinci şube bölgesinde Kemah, Alp, Dumanlı, Erzincan istasyonları ve Sürek Haltı vardır. Bu istasyonlardaki binalarda 11.727 m<sup>3</sup> temel hafriyatı, 3.404 m<sup>3</sup> temel betonu, 1.857 m<sup>3</sup> temel kârgiri, 2.688 m<sup>3</sup> cephe betonu, 9.807 m<sup>3</sup> cephe kârgiri, 758 m<sup>3</sup> tuğla kârgiri yapılmış ve bu binaların çatılarına 4.445 m<sup>2</sup> kiremit dizilmiştir. Betonarme inşaatla kullanılan yuvarlak demirin miktarı 700.309 kilogramdır<sup>2457</sup>.

Beşinci şube inşaat bölgesinde toplam 2.182.727 işçi ve amele çalışmıştır. Bunların kısımlara ve yıllara göre dağılımı şu şekildedir:

| Sivas – Erzurum Hattı 5. Şube bölgesinde Çalışan İşçi – Amele Sayısı 1936 – 1939 |          |          |          |
|----------------------------------------------------------------------------------|----------|----------|----------|
| Yıllar                                                                           | Kısım 15 | Kısım 16 | Kısım 17 |
| 1936                                                                             | 58.109   | 37.065   | –        |
| 1937                                                                             | 332.540  | 433.905  | 217.495  |
| 1938                                                                             | 227.344  | 453.800  | 386.7245 |
| 1939 (Yılın İlk 6 ayı)                                                           | –        | –        | 35.745   |

**Tablo 53: Sivas – Erzurum Hattı 5. Şube bölgesinde Çalışan İşçi – Amele Sayısı (1936 – 1939)**<sup>2458</sup>.

336+500 – 457.600. kilometreler arasındaki kısımları ihtiva eden altıncı şube inşaat bölgesi 121 kilometre uzunluğunda olup 5 bölüme ayrılarak 18,19, 20, 21, 22. kısımlardan oluşmuştur<sup>2459</sup>.

Altıncı şubenin inşaat işleri için 1939 Temmuz sonuna kadar 7.054.897 lira harcanmış ve inşaatın tamamlanmasıyla bu rakam ortalama 7.651.394 lirayı bulmuştur.

<sup>2456</sup> 16. Yıl 29 – X – 1939, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.6, S.5, (özel sayı), Birinciteşrin 1939, s.34 – 35.

<sup>2457</sup> H. K, “Erzurum Garının İşletmeye Açılma Töreni Yapılırken”..., s.192.

<sup>2458</sup> 16. Yıl 29 – X – 1939, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.6, S.5, (özel sayı), Birinciteşrin 1939, s.37.

<sup>2459</sup> F. Temizgüney, Erzurum’a Demiryolunun Gelişi..., s.68.

| Sivas – Erzurum Hattı 6. Şube İnşaat Bedeli |                   |
|---------------------------------------------|-------------------|
| Kısım No                                    | Keşif bedeli (TL) |
| 18 . Kısım                                  | 627.718           |
| 19 . Kısım                                  | 1.999.427         |
| 20 . Kısım                                  | 2.263.425         |
| 21 . Kısım                                  | 793.034           |
| 22 . Kısım                                  | 1.371.293         |
| Toplam                                      | 7.054.897 TL.     |

**Tablo 54: Sivas – Erzurum Hattı 6. Şube İnşaat Bedeli (1939 Temmuz Sonuna kadar) <sup>2460</sup>.**

Bu şubede 120 metre açıklığında büyük bir demir köprü inşa edilmiştir. 421+200 kilometrede 2 X50,00 demir + 2 X12,00 betonarme açıklığında olan büyük bir köprü inşa edilmiştir. Ayrıca üç büyük betonarme köprüde yapılmıştır.

| Sivas – Erzurum Hattı 6. Şubede Yapılan 3 Büyük Köprünün Maliyeti ve Kullanılan Çimento |         |                      |                    |                                  |            |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|---------|----------------------|--------------------|----------------------------------|------------|
| No                                                                                      | Konumu  | Açıklığı             | İnşaat bedeli (TL) | Kullanılan Çimento Miktarı (Ton) |            |
|                                                                                         |         |                      |                    | Portlant Çimento                 | Süpersimon |
| 1                                                                                       | 374+135 | 7,5+50,00+35,00+6,00 | 258.055            | 380                              | 482        |
| 2                                                                                       | 389+672 | 2 X20,00+35,00       | 328.900            | 524                              | 408        |
| 3                                                                                       | 441+670 | 45,00                | 143.900            | 76                               | 277        |
| TOPLAM                                                                                  |         |                      | 730.855            | 980                              | 1.167      |
|                                                                                         |         |                      |                    | 2.147 Ton                        |            |

**Tablo 55: Sivas – Erzurum Hattı 6. Şubede Yapılan 3. Büyük Köprünün Maliyeti ve Kullanılan Çimento <sup>2461</sup>.**

Altıncı şube bölgesinde güzergâh bazı kısımlarda şose yanında veya üzerine düşmüştür. Bu sebeple şose varyantları yapmak ve bunların Fırat'ı geçtiği noktalarda köprüler kurmak gerekmiştir. Bu köprülerden biri 386+700. Kilometrede bulunmaktadır. 68 metre serbest açıklığında olan bu betonarme karayolu köprüsünün Fırat sahillerindeki her iki kenar ayak temelleri keson ile yapılmıştır. Kafes iskele

<sup>2460</sup> H. K, “Erzurum Garının İşletmeye Açılma Töreni Yapılırken”..., s.192.

<sup>2461</sup> 16. Yıl 29 – X – 1939, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.6, S.5, (özel sayı), Birinciteşrin 1939, s.39.

üzerinde inşa edilen bu köprünün genişliği karşılıklı çift nakliyata göre düzenlenmiş ve 267.000 liraya mal olmuştur. Diğer üç betonarme köprüye harcanan 730.855 lira ile altıncı şubede yapılan bu dört betonarme köprüye toplamda 1.002.755 lira harcanmıştır<sup>2462</sup>.

Altıncı şubede toplam 12 adet tünel yapılmıştır<sup>2463</sup>. Bu tüneller, Sivas'tan itibaren 1 numaradan başlayan tüneller serisinin 124 – 135 numaralarını taşımaktadır.

| Sivas – Erzurum 6. Şubede Tüneller ve Uzunlukları |             |                    |
|---------------------------------------------------|-------------|--------------------|
| Kısım                                             | Tünel Adeti | Toplam uzunluk (m) |
| 19 . Kısım                                        | 3           | 263                |
| 20 . Kısım                                        | 6           | 837                |
| 22 . Kısım                                        | 3           | 983                |
| Toplam                                            | 12          | 2.083              |

**Tablo 56: Sivas – Erzurum 6. Şubede Tüneller ve Uzunlukları**<sup>2464</sup>.

Sivas – Erzurum Demiryolu'nun 6. Şube inşaat bölgesinde Altınbaşak, Tunceli, Geçit, Sansa, Kargın Halti, Tercan, Pekerç, Erbaş istasyonları yer almaktaydı<sup>2465</sup>. Bu istasyonlardaki binalar için 390.000 lira para harcanmıştır.

<sup>2462</sup> H. K, “Erzurum Garının İşletmeye Açılma Töreni Yapılırken”..., s.193.

<sup>2463</sup> F. Temizgüney, *Erzurum'a Demiryolunun Gelişi*..., s.68.

<sup>2464</sup> 16. Yıl 29 – X – 1939, *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.6, S.5, (özel sayı), *Birinciteşrin* 1939, s.41.

<sup>2465</sup> F. Temizgüney, *Erzurum'a Demiryolunun Gelişi*..., s.68.



| Sivas – Erzurum Hattı 6. Şubede Bulunan İstasyonlar |                |                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|-----------------------------------------------------|----------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| İstasyon Adı ve Konumu                              | Harcanan (TL.) | Özellikleri                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Altınbaşak (355. Km.'de)<br>(Rakımı 1.163 m.)       | 46.000         | Bu istasyonda dördüncü sınıf bir yolcu binası, bir amele barakası ve birde bir umumi helâ yapılmıştır.                                                                                                                                                                 |
| Tunceli (368. Km.'de)<br>(Rakımı 1.194. m.)         | 69.000         | Dördüncü sınıftır. Altınbaşak İstasyonu'ndaki binalardan fazla olarak 2 X60,00 m <sup>3</sup> hacminde bir gömme su haznesi inşa edilmiş ve bu haznenin suyu dereden alınmıştır. Haznenin 100 mm. Borularla yapılmış olan su isalesinin uzunluğu 1725 m.'yi bulmuştur. |
| Geçit (383. Km.'de)<br>(Rakımı 1.264 m.)            |                | Dördüncü sınıftır. Yolcu binası, bir amele barakası, umumi helâ, bir fen memuru binası ve bir de kârgir su sarnıcı bulunmaktadır.                                                                                                                                      |
| Sansa (401. Km.'de)<br>(Rakımı 1.369 m.)            | 50.000         | Dördüncü sınıf olup bir amele barakası, yolcu binası, umumi helâ ve beton çeşmeden mürekkeptir. Çeşmenin su isalesinde 50 mm. Çapında borular kullanılmıştır.                                                                                                          |
| Kargın Halti<br>(413+200. km.'de)                   | 192.000        | Durak Binası, amele barakası, su kuyusu, ve bir müsellesten mürekkeptir.                                                                                                                                                                                               |
| Tercan (421. km.'de)<br>(Rakımı 1.384 m.)           |                | Yolcu binası, umumi helâ, demir zahire hangarı, 150 metre uzunluğunda rampa, bir amele barakası, pompacı binası, 2 X 60,00 m <sup>3</sup> hacminde gömme su haznesi, 3 metrelik kuyu, bir kömür deposu, bir fen memuru binasından oluşmaktaydı.                        |
| Pekeriç (435. Km.'de)<br>(Rakımı 1.450 m.)          |                | Yolcu binası, umumi helâ, kârgir su sarnıcı ve bir amele barakasından müteşekkildir.                                                                                                                                                                                   |
| Erbaş (417. Km.'de)<br>(Rakımı 1.462)               | 33.000         | Yolcu binası, umumi helâ, 1.10 metrelik kuyu ve amele barakasından oluşmaktaydı.                                                                                                                                                                                       |
| TOPLAM                                              | 390.000        |                                                                                                                                                                                                                                                                        |

Tablo 57: Sivas – Erzurum Hattı 6. Şubede Bulunan İstasyonlar<sup>2466</sup>.

Altıncı şubede yapılan işlerin maliyeti 7.597.820 lirayı bulmuş buna çeşitli kısımlarda yapılan işlerde eklenince ortalama olarak 7.651.820 lirayı bulmaktadır.

<sup>2466</sup> H. K, “Erzurum Garının İşletmeye Açılma Töreni Yapılırken”..., s.194.

| <b>Sivas – Erzurum Hattı 6. Şubede yapılan İşlerin maliyeti</b> |           |
|-----------------------------------------------------------------|-----------|
| Toprak Tesviyesi                                                | 1.820.000 |
| Sanat Yapıları (tünel, köprü, tahkimat v.s)                     | 4.901.820 |
| İstasyon Binaları                                               | 390.000   |
| Balastlama                                                      | 486.000   |
| Toplam                                                          | 7.597.820 |
| Müteferrik İşler                                                | 54.000    |
| Toplam                                                          | 7.651.820 |

**Tablo 58: Sivas – Erzurum Hattı 6. Şubede yapılan İşlerin maliyeti<sup>2467</sup>.**

Bu masraflarla yapılan işleri miktarları ile şu şekilde gösterebiliriz:

| <b>Sivas – Erzurum Hattı 6. Şubede Yapılan Toprak İşleri</b> |                          |
|--------------------------------------------------------------|--------------------------|
| Yapılan İşin Cinsi                                           | m <sup>3</sup> / ton     |
| Toprak İşleri Toplamı                                        | 2.272.146 m <sup>3</sup> |
| Sanat Yapılarındaki Temellerdeki Hafriyat                    | 135.124 m <sup>3</sup>   |
| Tulumbalarla Su İçindeki Hafriyat                            | 32.066 m <sup>3</sup>    |
| Temellere Dökülen Beton                                      | 50.157 m <sup>3</sup>    |
| Su İçinde Dökülen Beton                                      | 22.234 m <sup>3</sup>    |
| Kârgir İnşaat                                                | 58.782 m <sup>3</sup>    |
| Tünellerde Hafriyat                                          | 92.239 m <sup>3</sup>    |
| Tünellerde Kârgir İnşaat                                     | 30.088 m <sup>3</sup>    |
| Tünel Tetleri ve Açık Tünel Kısımları                        | 3.237 m <sup>3</sup>     |
| Betonarme İnşaat                                             | 14.155 m <sup>3</sup>    |
| Betonarme İnşaatla Sarfolunan Demir                          | 805.7 ton                |
| Tahkimat                                                     | 49.278 m <sup>3</sup>    |
| İnce Yontma Taş İnşaatı                                      | 995 m <sup>3</sup>       |
| Balast                                                       | 236.841 m <sup>3</sup>   |

**Tablo 59: Sivas – Erzurum Hattı 6. Şubede Yapılan Toprak İşleri<sup>2468</sup>.**

<sup>2467</sup> 16. Yıl 29 – X – 1939, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.6, S.5, (özel sayı), Birinciteşrin 1939, s.44.

<sup>2468</sup> 16. Yıl 29 – X – 1939, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.6, S.5, (özel sayı), Birinciteşrin 1939, s.44.

Bu yapılan toprak işlerinin miktarlarının şubenin kısımlarına göre ayrılmış şekilde aşağıda gibi verebiliriz:

| Sivas – Erzurum Hattı 6 Şubenin İnşaat Kısımlarında Yapılan İşler (m <sup>3</sup> ) |          |          |          |          |          |          |
|-------------------------------------------------------------------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Cinsi                                                                               | Kısım 18 | Kısım 19 | Kısım 20 | Kısım 21 | Kısım 22 | Kısım 23 |
| Temel hafriyat                                                                      | 11.853   | 35.362   | 34.424   | 22.100   | 16.352   | 120.091  |
| Temel beton                                                                         | 6.090    | 15.989   | 8.680    | 5.257    | 6.408    | 42.424   |
| Kârgir                                                                              | 4.373    | 16.866   | 17.997   | 5.800    | 13.646   | 58.782   |
| Temel Hafriyat                                                                      | –        | 20.164   | 32.142   | –        | 41.933   | 94.239   |
| Tünel Kârgiri                                                                       | –        | 7.090    | 8.261    | –        | 14.737   | 30.088   |
| Açık Ano                                                                            | –        | 547      | 1.690    | –        | 1.000    | 3.237    |
| Betonarme                                                                           | 2.014    | 2.650    | 2.092    | 1.756    | 783      | 9.295    |
| Demir                                                                               | 49.000   | 89.662   | 142.077  | 143.000  | 40.950   | 464.689  |
| Balast                                                                              | 44.850   | 59.526   | 50.517   | 41.925   | 40.023   | 236.841  |
| Tahkimat                                                                            | 1.774    | 4.066    | 13.863   | 24.903   | 4.672    | 49.278   |
| Temiz taş m <sup>3</sup>                                                            | 120      | 297      | 226      | 150      | 202      | 995      |
| Su İçinde hafriyat                                                                  | 6.063    | 7.837    | 5.878    | 4.474    | 1.748    | 26.000   |
| Su İçinde Beton                                                                     | 5.329    | 7.190    | 3.293    | 1.642    | 1.395    | 18.849   |

**Tablo 60: Sivas – Erzurum Hattı 6 Şubenin İnşaat Kısımlarında Yapılan İşler<sup>2469</sup>.**

Altıncı şubenin inşaatında 1937, 1938 ve 1939 yılının temmuz sonuna kadar toplam 1.592.373 amele ve işçi çalışmıştır.

<sup>2469</sup> 16. Yıl 29 – X – 1939, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.6, S.5, (özel sayı), Birinciteşrin 1939, s.45.

| Sivas – Erzurum Hattı 6. Şubede Çalışan Amele – İşçi Sayısı. |                |                |                |                |                |                |                  |
|--------------------------------------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|------------------|
|                                                              | Kısım 18       | Kısım19        | Kısım 20       | Kısım 21       | Kısım 22       | Beton Köprüler | Toplam           |
| Amele                                                        | 185.112        | 350.433        | 307.434        | 134.788        | 294.849        | 86.379         | <b>1.358.995</b> |
| Lâğımçı                                                      | 407            | 18.016         | 39.982         | 7.501          | 7.748          | 3.928          | 77.582           |
| Duvarcı                                                      | 6.025          | 11.950         | 14.200         | 6.496          | 15.938         | –              | 54.609           |
| Taşçı                                                        | 6.057          | 16.722         | 13.474         | 3.572          | 10.084         | 54             | 49.963           |
| Marangoz                                                     | 1.280          | 4.139          | 2.594          | 1.027          | 2.939          | 12.080         | 24.159           |
| Makinist                                                     | 1.240          | 1.539          | 593            | 503            | 1.408          | 3.818          | 9.155            |
| Elevatör                                                     | 2.436          | –              | –              | –              | –              | –              | 2.436            |
| Boyacı                                                       | 77             | 268            | 203            | 184            | 65             | –              | 797              |
| Sıvacı                                                       | 78             | 310            | 216            | 151            | 90             | –              | 845              |
| Demirci                                                      | 567            | 1.809          | 2.405          | 442            | 2.193          | 818            | 8.234            |
| Soğuk Demirci                                                | –              | –              | –              | –              | –              | 5.603          | 5.603            |
| <b>Toplam</b>                                                | <b>203.379</b> | <b>405.240</b> | <b>381.101</b> | <b>154.664</b> | <b>335.314</b> | <b>112.680</b> | <b>1.592.373</b> |

**Tablo 61: Sivas – Erzurum Hattı 6. Şubede Çalışan Amele – İşçi Sayısı<sup>2470</sup>.**

Yedinci şube inşaat mıntıkası 23, 24, 25, 26. Kısımlarına ayrılmış olup 457.6 – 54+00. Kilometreler arasında 90+400 kilometredir. Bu şubenin arazi şartları hattın diğer şubelere tesadüf eden boğazlar derecesinde sarp ve arızalı değildir. Buna rağmen normal şartlarda olan bir coğrafyaya göre kıyaslarsak yinede arızalı sayılabilir<sup>2471</sup>.

23. kısımda 575.025 m<sup>3</sup> toprak tesviyesi yapılmıştır. 89 adet 5 metreden küçük ve 4 adette 5 metreden büyük olmak üzere 93 adet köprü inşa edilmiştir. Bunlardan başka 60, 40, 50, 32 ve 3 metre açıklığında 6 adette demir köprü yapılmıştır. Bu köprülerde yapılan kârgir inşaatın hacmi toplam olarak 31.472 m<sup>3</sup>’ü bulmuştur. Ayrıca 80.545 m<sup>3</sup> kuru tahkimat işleri de yapılmıştır. Bu kısımda bir tünel bulunmaktadır. 1.070 metre uzunluğunda olan bu tünelin hafriyat hacmi 44.021 m<sup>3</sup> ve kârgir hacmi ise 14.626 m<sup>3</sup>’dür<sup>2472</sup>.

24. kısımda 431.834 m<sup>3</sup> toprak tesviye işleri yapılmıştır. Açıklığı 5 metreye kadar 75 ve 5 metreden fazla 31 muhtelif köprüsü ile bunlardan başka 50 metre

<sup>2470</sup> 16. Yıl 29 – X – 1939, *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.6, S.5, (özel sayı), Birinciteşrin 1939, s.46.

<sup>2471</sup> F. Temizgüney, *Erzurum’a Demiryolunun Gelişi...*, s.68.

<sup>2472</sup> H. K., “Erzurum Garının İşletmeye Açılma Töreni Yapılırken”..., s.195.

açıklığında 2 demir köprüsü vardır. Bu köprülerde yapılmış olan kârgir inşaatın hacmi 18.439 m<sup>3</sup>'dür. Bu inşaat sırasında güzergâhın korunması için 19.767 m<sup>3</sup> kuru tahkimat yapılmıştır. Bu kısımda bir tünel yapılmış olup uzunluğu 157 metredir. Bu tünelin hafriyatı 5.386 m<sup>3</sup> ve kârgir inşaatı da 1.641 m<sup>3</sup>'ü bulmuştur <sup>2473</sup>.

25. kısmın toprak tesviyesi 305.440 m<sup>3</sup> olup 5 metreden küçük köprülerin sayısı 60 ve 5 metreden büyük açıklıkta köprülerin sayısı 26'dır. Bu 86 adet köprü için yapılan kârgir inşaat 9.373 m<sup>3</sup>'ü bulmuştur. Ayrıca 10.037 m<sup>3</sup> kuru tahkimat işleri yapılmıştır.

26. Kısım Sivas – Erzurum hattının Erzurum bölgesine rastlamakta ve 526 – 548. km.'ler arasında bulunmaktadır. Kısımın toprak tesviye işlerinin toplamı 473.779 m<sup>3</sup>'dür. Bunun 345.442 m<sup>3</sup> toprak hafriyatı ve 31.479 m<sup>3</sup> kaya hafriyatıdır. Kalan miktar ise güzergâhın tahkim ve suların mecrasını düzenleme gibi işlere aitti. 26. kısmın toprak işlerinin bedeli 321.320 lira tutmuştur <sup>2474</sup>.

Yedinci Şube bölgesinde Karasu, Saptıran, Aşkale, Kandilli, Çiçekli, Kaplıca ve Erzurum istasyonları bulunmaktadır <sup>2475</sup>. Erzurum İstasyonu'ndaki binalar dolayısıyla Erzurum İstasyonu için dönemin insanları tarafından küçük bir kasaba izlenimi verdiğini dile getirmişlerdir.

<sup>2473</sup> 16. Yıl 29 – X – 1939, *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.6, S.5, (özel sayı), *Birinciteşrin* 1939, s.47.

<sup>2474</sup> H. K, “Erzurum Garının İşletmeye Açılma Töreni Yapılırken”..., s.195.

<sup>2475</sup> F. Temizgüney, *Erzurum'a Demiryolunun Gelişi*..., s.69.

| Erzurum İstasyonu'nda Yapılan Bina ve Tesisatlar |      |                                  |    |      |                                 |
|--------------------------------------------------|------|----------------------------------|----|------|---------------------------------|
| No                                               | Adet | Yapılan Binalar                  | No | Adet | Yapılan Binalar                 |
| 1                                                | 1    | Umumi Helâ                       | 17 | 1    | Şef depo bürosu ve evi          |
| 2                                                | 1    | Peron                            | 18 | 1    | İkişer odalı çift lojman        |
| 3                                                | 1    | Ticari Eşya Ambarı               | 19 | 1    | İkişer odalı tek lojman         |
| 4                                                | 1    | Açık Zahire Hangarı              | 20 | 2    | Amele ve yol çavuşu evi         |
| 5                                                | 1    | Yol Müfettişliği Bürosu, Evi     | 21 | 1    | Revizör evi                     |
| 6                                                | 1    | Hareket Müfettişliği Bürosu, Evi | 22 | 1    | Yatakhane                       |
| 7                                                | 1    | Şube şefi bürosu, evi            | 23 | 1    | Şube Atölyesi ve anbarı         |
| 8                                                | 1    | Doktor ve eczacı bürosu, evi     | 24 | 1    | Revizör deposu                  |
| 9                                                | 1    | Yol fen memuru bürosu, evi       | 25 | 1    | 120 m <sup>3</sup> alimantasyon |
| 10                                               | 1    | Telgraf fen memuru bürosu, evi   | 26 | 4    | Su cenderesi                    |
| 11                                               | 1    | 18 makinelik lokomotif deposu    | 27 | 1    | Döner köprü                     |
| 12                                               | 1    | Depo helâsı                      | 28 | 2    | Ateş çukuru                     |
| 13                                               | 1    | Hamam                            | 29 | 1    | Vagon Kantarı                   |
| 14                                               | 1    | Alimantasyon Kömürlüğü           | 30 | 1    | Kömür Rıhtımı                   |
| 15                                               | 1    | 150 metrelik rampa               | 31 | 1    | Askeri çeşme                    |
| 16                                               | 1    | Vagon gabarisi                   | 32 | 1    | İstasyon çeşmesi                |
| 17                                               | 1    | II. Sınıf Gar yolcu binası       |    |      |                                 |

**Tablo 62: Erzurum İstasyonu'nda Yapılan Bina ve Tesisatlar**<sup>2476</sup>.

26. kısımda binalar için yapılan işlerin maliyeti 1939 yılının Temmuz sonuna kadar 263.713 liradır. Binalarda yapılan inşaat işlerini şöyle sıralayabiliriz:

<sup>2476</sup> H. K, “Erzurum Garının İşletmeye Açılma Töreni Yapılırken”..., s.195 – 196.

| Sivas – Erzurum Hattı 26. Kısımda Bina İnşaatlarında Yapılan İşler |                      |
|--------------------------------------------------------------------|----------------------|
| Temel hafriyat                                                     | 7.884 m <sup>3</sup> |
| Temel beton                                                        | 2.034 m <sup>3</sup> |
| Betonarme inşaat                                                   | 2.234 m <sup>3</sup> |
| Kârgir inşaat                                                      | 5.536 m <sup>3</sup> |
| Kesme taş                                                          | 286 m <sup>3</sup>   |
| Tuğla inşaat                                                       | 240 m <sup>3</sup>   |
| Binalar için toprak imlâsı                                         | 5.340 m <sup>3</sup> |
| Blokajlar                                                          | 2.190 m <sup>3</sup> |
| Sıvalar                                                            | 7.230 m <sup>3</sup> |
| Ahşap inşaat                                                       | 166 m <sup>3</sup>   |
| Pencereler                                                         | 477 m <sup>3</sup>   |
| Kiremit altı Kaplaması                                             | 2.700 m <sup>2</sup> |
| Lâta kaplaması                                                     | 2.539 m <sup>2</sup> |
| Kiremitle çatı örtüsü                                              | 2.390 m <sup>2</sup> |
| Saçak oluğu                                                        | 1.366 m.             |
| Kapı pencere takılması                                             | 251 adet             |
| Parmaklık demiri                                                   | 2.692 kg.            |

**Tablo 63: Sivas – Erzurum Hattı 26. Kısımda Bina İnşaatlarında Yapılan İşler<sup>2477</sup>.**

26. kısımda açıklıkları 5 metreden küçük 79 ve 5 metreden büyük 6 muhtelif köprü ve menfez yapılmıştır. Bu büyük köprüler 2 adet 8 metre açıklığında, 1 adet 6 metre açıklığında, 1 adet açıklığında 5 metre açıklığında ve 1 adet 4 X 6,00 metre açıklığında olup biri de 8,00+50,00+8,00 metre açıklığında demir köprüdür. Bu köprülerde başlıca 11.008 m<sup>3</sup> temelde hafriyat, 4.578 m<sup>3</sup> temel betonu, 737 m<sup>3</sup> cephe betonarme, 19.279 kilogram yuvarlak demir ve 2.912 m<sup>3</sup> cephede kârgir inşaatı gibi muhtelif inşaat yapılmış ve bu işlerin maliyeti 124.164 lirayı bulmuştur.

Yedinci şubenin 1939 yılının temmuz ayı sonuna kadar 1.786.073 m<sup>3</sup> toprak tesviye işleri, 74.896 m<sup>3</sup> köprülerde kârgir inşaat, 49.407 m<sup>3</sup> tünellerde hafriyat, 16.267 m<sup>3</sup> tünellerde kârgir inşaat ve 119.365 m<sup>3</sup> kuru tahkimat duvarları yapılmıştır. Bu yapılan inşaat işlerinde 1.528.000 amele ve işçi çalıştırılmıştır<sup>2478</sup>.

<sup>2477</sup> 16. Yıl 29 – X – 1939, *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.6, S.5, (özel sayı), Birinciteşrin 1939, s.51.

<sup>2478</sup> H. K, “Erzurum Garının İşletmeye Açılma Töreni Yapılırken”..., s.196.

| Sivas – Erzurum Hattı 7. Şube İnşaatında Çalışan Amele – İşçi Sayısı |                     |
|----------------------------------------------------------------------|---------------------|
| Yıl                                                                  | Amele – İşçi Sayısı |
| 1936 (7 Aylık )                                                      | 130.000             |
| 1937                                                                 | 470.000             |
| 1938                                                                 | 710.000             |
| 1939 (7 Aylık)                                                       | 218.000             |
| <b>Toplam</b>                                                        | <b>1.528.000</b>    |

**Tablo 64: Sivas – Erzurum Hattı 7. Şube İnşaatında Çalışan Amele – İşçi Sayısı<sup>2479</sup>.**

Hattın ray döşeme ve poz işlemleri büyük zorluklarla yapılmıştır. Bu zorluklara rağmen 1938 yılında 14 inşaat kısmının çalışmaları devam ederken ve ray döşeme işlerinin hasat mevsimine rastlamasına rağmen günde ortalama 1.090 metre uzunluğunda poz işlemi yapılabilmektedir. Atma Boğazı'ndaki bütün köprü ve tünellerin inşa ve giydirme işlemi için lüzumlu olan malzemenin taşınmasında nakil vasıtası olarak yalnız at kullanılmıştır. Bunları başka yol bulunmaması sebebiyle hat üzerinden geçirmek gerektiğinden ray döşeme sırasında bu atların eğerlerine birer kırmızı bayrak çivilenmiş ve o şekilde yola çıkartılmıştır. İnşaat için işletilen katarlar zamanında tüneller ile diğer icap eden yerlerde kendilerine sığınak yerleri yapılmış ve bu suretle nakliyatın güvenliği sağlanmıştır. Bu gibi tedbirler sayesinde ciddi kazalar meydana gelmemiştir. 1938 yılında ray döşemesinde, ikinci tabaka balastın serilmesinde ve ikinci tabaka tamirat işlerinde çalışan amelenin günde ortalama sayısı 325 idi. 1938 yılında poz için serilen ikinci balastın tutarı 85.000 m<sup>3</sup> bulunduğu gibi istasyonların içtinap hatları arasında da 12.000 m<sup>3</sup> kum dökülmüştür. Yine aynı yıl içerisinde günde ortalama 5 tren çalıştırılmış, balast ve ray döşeme işlerinden başka 70.000 ton muhtelif inşaat malzemesiyle 12.000 ton ağırlığında demir köprü aksamı bu trenlerle taşınmıştır. 1939 yılında ise, iklim şartlarının olumsuzluklarına rağmen günde ortalama 650 amele ve işçi, 2 balast treni, 2 malzeme treni ve 2 poz treni çalıştırılmak suretiyle günde ortalama olarak 1.500 metre uzunluğunda ray döşenmiştir. Havanın ve mevsimin müsaadesine ve özellikle çalışılan kısımdaki hattın arazisinin düzgünlüğüne göre günde en az 800 metre ve en çok 2000 metre uzunlukta ray döşenmiştir. Ray döşeme işlerinin kilometre başına istasyon hatları ile birlikte ortalama 1.300 liraya mal olmuştur. Sivas – Erzurum hattıyla

<sup>2479</sup> 16. Yıl 29 – X – 1939, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.6, S.5, (özel sayı), Birinciteşrin 1939, s.53.



Malatya İltisak Hattı'nın demir döşeme işleminin toplam maliyeti 941.000 lirayı bulmuştur. Normal bir rayın ağırlığı beş yüz kilogram kadar olduğu için 10 amele ile taşınabilirdi. Tünel içlerinde, köprüler üzerinde ve güzergâhın arızalı ve eğimli kısımlarında ray döşeme işi güçlkle yapılmıştır. Buna rağmen Erzurum ile Erzurum arasında günde ortalama 1500 metre ray döşenmiştir. Sivas'tan itibaren Erzurum'a kadar poz işlerinde çalışmış olan amele ve işçinin sayısı 650.000 bulmuştur.

Güzergâhın 1.000 ve daha yüksek rakımlı bölgelerine rastlayan kış mesaisinde ameleye daha fazla kalori temini gerekli görülerek ameleye müteahhitlikçe parasız olarak etli sıcak çorba verilmiş<sup>2480</sup> ve ameleye bu surette yemek verildiği müddetçe ray döşeme teşkilatında 3 aşçı ve yamağı görevlendirilmiştir. Ray döşeme işlerinde belirlenen zamanlarda belirlenen noktalara varmak için gerektiğinde geceleri de çalışılmıştır. Gece çalışmaları, tirfonları, ağaç traverslere vidalayan tirfonöz makinelerinin motorlarından alınan 220 voltluk ve 2.000 amperlik seyyar elektrik cihazı ve sayısı 15'ten az olmayan 300 watt kuvvetinde lüks lambalarıyla ışıklandırma yapılarak sağlanmıştır<sup>2481</sup>.

Sivas – Erzurum Hattının 548 kilometrelik poz işlerinde 650.000 amelenin istihdam edilmiş ve ameleye kişi başına günlük 2 kg. ekmek verilmiştir. Bu ise yuvarlak bir hesapla poz işlemi sırasında çalışan amele için 1.300.000 kilo ekmek pişirildiğini göstermektedir. Bu ekmek için gerekli unlar; Amasya, Sivas, Kayseri ve Malatya'dan temin edilmiş ve istasyonlardan iş başına yakın fırınlara kamyonlarla taşınıp pişirildikten sonra çalışma bölgelerine sevk edilmiştir<sup>2482</sup>.

<sup>2480</sup> İ. Çalapverdi, *Sivas – Erzurum Demiryolu İnşaatı 1933 – 1939...*, s.20.

<sup>2481</sup> H. K., “Erzurum Garının İşletmeye Açılma Töreni Yapılırken”..., s.198.

<sup>2482</sup> 16. Yıl 29 – X – 1939, *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.6, S.5, (özel sayı), *Birinciteşrin* 1939, s.57.

| Sivas – Erzurum Hattı Mütahhitliğinin Poz İşlemi Teşkilatı |                    |      |                            |
|------------------------------------------------------------|--------------------|------|----------------------------|
| Adet                                                       | Poz teşkilatı      | Adet | Poz teşkilatı              |
| 1                                                          | Mühendis           | 4    | Tirfonaz makinesi          |
| 2                                                          | Yol fen memuru     | 1    | Çavuş                      |
| 26                                                         | Yol çavuşu         | 1    | Kâtip                      |
| 26                                                         | Yol çavuşu muavini | 1    | Fen memuru                 |
| 1                                                          | Başmakini          | 4    | Marangoz                   |
| 3                                                          | Makinist           | 2    | Demirci                    |
| 6                                                          | Makinist muavini   | 1    | Telefon Santral memuru     |
| 1                                                          | Makas montörü      | 5    | Yükleme – Boşaltma Postası |

**Tablo 65: Sivas – Erzurum Hattı Mütahhitliğinin Poz İşlemi Teşkilatı**<sup>2483</sup>.

Ray döşeme işlerinin bütün fennî ve idari bakımdan, Sivas – Erzurum Demiryolu İnşaat Başmüdürlüğü’nün daimi kontrolü altında yapılmış ve sonuçlandırılmıştır<sup>2484</sup>. Başmüdürlük tarafından oluşturulan kontrol birimi şu üyelerden müteşekkildi:

| Sivas – Erzurum Hattı Poz İşleri Kontrol Birimi |                                   |
|-------------------------------------------------|-----------------------------------|
| Adet                                            | Kontrol Birimi üyeleri            |
| 1                                               | Şube mühendisinin başkanlığında   |
| 1                                               | Ray döşeme işleri fen memuru      |
| 1                                               | Baş sürveyyan                     |
| 3                                               | Sürveyyan (1939 yılı)             |
| 1                                               | Puantör (1939 yılı)               |
| 1                                               | Depoda tesellüm sürveyyanı        |
| 1                                               | Depoda tesellüm sürveyyan muavini |

**Tablo 66: Sivas – Erzurum Hattı Poz İşleri Kontrol Birimi**<sup>2485</sup>.

<sup>2483</sup> İ. Çalapverdi, *Sivas – Erzurum Demiryolu İnşaatı 1933 – 1939...*, s.20.

<sup>2484</sup> 16. Yıl 29 – X – 1939, *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.6, S.5, (özel sayı), *Birinciteşrin* 1939, s.55.

<sup>2485</sup> İ. Çalapverdi, *Sivas – Erzurum Demiryolu İnşaatı 1933 – 1939...*, s.20.

### 2.1.12. Malatya – Çetinkaya Hattı

Fevzipaşa'dan başlayıp Malatya – Ergani güzergâhını takip ederek Diyarbakır'a ulaşacak demiryolu ile yapılacak olan Sivas – Erzurum demiryolunu birbirine bağlayarak ülkenin doğusunu kısa yoldan Akdeniz'e bağlayacak olan bu demiryolunun yapımına 20 Mayıs 1933 tarih ve 2200 numaralı kânun<sup>2486</sup> ile karar verilmiştir. Kânuna göre Malatya'dan başlayarak Divriği yakınlarında Sivas – Erzurum Hattı ile birleşecek hat ise, 140 km olarak tahmin edilmişti<sup>2487</sup>. Hattın inşası 12 Haziran 1933 tarihinde yapılan ihale ile Sivas – Erzurum hattıyla birlikte Mühürzade Nuri beyin başkanlığında oluşturulan gruba verilmiştir<sup>2488</sup>. İhaleyi kazanan grupla<sup>2489</sup> 29 Haziran 1933 tarihinde öğleden sonra noter huzurunda imzalanan<sup>2490</sup> inşaat sözleşmesine göre<sup>2491</sup> bu iltisak hattının Aralık 1938'de bitirilmesi planlanmıştır<sup>2492</sup>.

Hattın etüt işleri, inşaat yapımını üzerine alan grubun işe başlayıncaya kadar Nâfia Vekâleti tarafından yapılmasına karar verilmiştir. 1933 yılının Temmuz başında Nâfia Vekâleti Etüt Heyeti'nden mühendis İkbâl Adil Bey Malatya'ya giderek çalışmalara başlamıştır<sup>2493</sup>. Bu keşif çalışmasından sonra ikinci bir heyet görevlendirilmiş ve güzergâhın tesbitine memur edilen mühendis Tevfik Rahmi, Şemsi, Necip, Yusuf Beyler, Tilek Köyünü çalışma merkezi olarak seçerek çalışmalarına başlamışlardı. Bu heyet Malatya – Divriği demiryolu güzergâhının tesbitine başlamıştır. Ayrıca daha önce alınan kararın değiştirilerek hattın eski Malatya'dan değil de Malatya İstasyonu'ndan başlayarak, Tilek, Hilân istikametini takiben Tohma'dan geçerek Fethiye üzerinden ilerlemesine karar verilmiştir<sup>2494</sup>. Bu çalışmalar devam ederken<sup>2495</sup>

<sup>2486</sup> 20 Mayıs 1933 Tarih ve 2200 Numaralı Sivas – Erzurum Hattı ile Malatya'dan Başlayarak Divrik Civarında Bu Hatla Birleşecek İltisak Hattının İnşalarına Dair Kânun için bkz. Başbakanlık Neşriyat ve Müdevvenat Umum Müdürlüğü, *Düstur, Üçüncü Tertip, C.14*, Başvekâlet Matbaası, 1935, s.651.; *Resmî Gazete*, 27 Mayıs 1933, S.2411.

<sup>2487</sup> 24 Nisan 1933 Tarih ve 1/641 Numaralı Sivas – Erzurum Hattı ile Malatya'dan Başlayarak Divrik Civarında Bu Hatla Birleşecek İltisak Hattının Yapılması Hakkında Kânun Layihası ve Nafia ve Bütçe Encümenleri Mazbataları için bkz. *TBMM Zabıt Ceridesi*, D.IV., İ.54, C.15, Sıra No.190, T.B.M.M. Matbaası, 1933, s.1 – 5.

<sup>2488</sup> *BCA Fon Kodu*, 30.18.01.02. Yer Kodu, 37. 45. 8.

<sup>2489</sup> *Hâkimiyeti Milliye Gazetesi*, 30 Haziran 1933, s.1.

<sup>2490</sup> *Akşam Gazetesi*, 30 Haziran 1933, s.2.

<sup>2491</sup> *BCA Fon Kodu*, 30.10.0. Yer Kodu, 151. 71. 7.

<sup>2492</sup> C. H. Woods, *Economic Conditions in Turkey (June 1934)*..., s.30.

<sup>2493</sup> *Akşam Gazetesi*, 9 Temmuz 1933, s.6.

<sup>2494</sup> *Akşam Gazetesi*, 2 Ağustos 1933, s.6.

<sup>2495</sup> *Akşam Gazetesi*, 12 Ağustos 1933, s.1.

demiryolu inşaatının yapmayı taahhüt eden grubun müdürü İzzet Bey'in başında bulunduğu bir heyette Malatya'ya gelmiştir <sup>2496</sup>.

Yapılan bu etüt ve keşif çalışmalarından sonra hattın inşasına fiilen 23 Ekim 1933 tarihinde başlanmıştır <sup>2497</sup>. Malatya – Sivas İltisak hattı ortalama 8 kısma ayrılarak inşaatına başlanmıştır <sup>2498</sup>. Kasım 1933'de hattın Malatya tarafından 54. km.'lik kısmının kesin profili hazırlanmış ve tasdik edilmiştir. 23 Ekim – 14 Kasım 1933 tarihleri arasında 19 km.'lik bir kısım üzerinde günlük ortalama 789 mevcutla çalışılmıştır. 15 Kasım - 21 Kasım 1933 tarihleri arasında ise yine aynı uzunluktaki kısımda 1319 mevcutla 22 Kasım – 28 Kasım 1933 tarihlerinde 1170 mevcutla ve şiddetli soğukların başladığı devreye tesadüf eden 6 Aralık - 12 Aralık 1933 arasında 22 kilometre üzerinde de 605 mevcutla çalışılmıştır. Bölgenin şartlarının iyi olmasının da etkisiyle yılsonuna kadar inşaatta çalışan amele ve işçi sayısında ciddi düşüşler meydana gelmemiştir. Yine 1933 yılının kasım ayı içerisinde birinci kısım üzerinde devam eden inşaatın yanında ikinci kısım kârgir inşaatı için hazırlıklar yapılmış ve üçüncü kısımda gerekli olan baraka vesair tesisatın yapımına başlanmıştır. Aralık ayında ise mevsimin uygunluğu itibarıyla inşaat çalışmaları 41 km.'ye kadar yayılmış ve bu ay içerisinde günlük ortalama 650 mevcutla çalışılmıştır <sup>2499</sup>.

1934 yılının Ekim başında 38 kilometreyi bulan <sup>2500</sup> toprak tesviye ve kârgir işleri bitirilmiş <sup>2501</sup> ve Malatya'dan Tohma Suyu Vadisi'ne kadar demir döşeme işi tamamlanmıştır <sup>2502</sup>. 70 km.'ye kadar yayılan inşaat çalışmasında kışın yaklaşmasında etkisiyle 1700 mevcutla çalışılmıştır. 1934 yılında iklimin uygun olduğu zamanlarda bu mevcut sayısı 3000'e kadar çıktığı olmuştur <sup>2503</sup>.

<sup>2496</sup> *Akşam Gazetesi*, 19 Ağustos 1933, s.8.

<sup>2497</sup> *BCA Fon Kodu*, 30.10.0. Yer Kodu, 151. 71. 8.; Malatya – Çetinkaya İltisak Hattı'nda fiilen inşaat başlama tarihi olarak bazı kaynaklarda Cumhuriyetin 10. Yıl Dönümü olan 29 Ekim 1933 olarak verilmektedir. Biz BCA'nda bulunan hattın inşaat raporlarını referans olarak kabul ettik. Bu farklı tarih için bkz. Dergi, "Cumhuriyet Hükümetinin Büyük Zaferlerinden Biri Daha Demiryolu (Erzurum) da", *Bayındırlık İşleri Dergisi (İdari Kısım)*, Y.6, S.6, İkinci Teşrin 1939, s.19.

<sup>2498</sup> *Akşam Gazetesi*, 28 Ağustos 1935, s.4.

<sup>2499</sup> *BCA Fon Kodu*, 30.10.0. Yer Kodu, 151. 71. 8.

<sup>2500</sup> *Cumhuriyetin 10 + 1 Yıl Dönümünde Türkiye Nafiası, Nafia İşleri Mecmuası (İdari Kısım)*, Y.1, S. 5, (özel sayı) Birinciteşrin 1934, s.8.

<sup>2501</sup> *Demiryollar Mecmuası*, C. 10, S. 117, 29 İkinci Teşrin 1934. s.524.

<sup>2502</sup> *Son Posta Gazetesi*, 8 İkinciteşrin 1934, s.4.

<sup>2503</sup> *Nafia İşleri Mecmuası (İdari Kısım)*, Y.1, Sayı,7, Birincikânun 1934, s.64.

1935 yılında itibaren çalışmalar hızlanmıştır. Bu yılın mayıs ayında günlük ortalama 3493 mevcutla çalışılmıştır<sup>2504</sup>. İnşaat bölgesinde çalışmaların hız kazanması ile amele ve işçilerin çoğalması Malatya şehrinde yiyecek fiyatlarının yükselmesine de sebep olmuştur<sup>2505</sup>. Yine bu ay içerisinde 3 adet demir köprünün kenar, orta ayak elevasyonlarına başlanmış ve 51+887 km.'deki kârgir köprünün temelleri bitirilmiştir. Ayrıca 1 ve 3 Numaralı tüneller tamamen 2 Numaralı tünelin ise büyük kısmı bitirilmiştir. Ayrıca 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 numaralı tünellerin inşaatına devam edilmiştir<sup>2506</sup>.

1935 yılının Ağustos sonunda Malatya'dan Kesikköprü'ye kadar olan ray döşeme işleri tamamlanmıştır<sup>2507</sup>. 1935 Ekim ayına gelindiğinde ray döşeme işleri Malatya'dan itibaren 45. km.'ye kadar ulaşmış iken inşaat işlerinde ise 90. km.'ye kadar ilerlemiştir<sup>2508</sup>.

1936 yılında yapılan çalışmalarla Malatya – Çetinkaya İltisak Hattı'nın Malatya'dan sonra Dilek ve Yazıhan isimli iki istasyon'dan oluşan 33 kilometrelik ilk kısmın 15 Haziran 1936 tarihinden itibaren işletmeye açılmış ve bu kısım üzerinde haftada bir defa Perşembe günü bir muhtelit tren işletilmesine karar verilmiştir<sup>2509</sup>.

7 kısma ayrılan hattın inşaat çalışmalarının ilk 4 kısmının tüm inşaat işleri tamamlanmış<sup>2510</sup> ve 1 Kasım 1936'da Yazıhan İstasyonu'ndan sonraki Kesikköprü ve Hekimhan istasyonlarının ise işletmeye açılışı gerçekleştirilmiştir<sup>2511</sup>. Aynı tarihte Hekimhan İstasyonu'nda bir açılış töreni düzenlenmiştir<sup>2512</sup>. Saat 12.00'de yapılan bu tören, Hekimhan ve çevre köy ile kasabalardan gelen kalabalık bir halk topluluğunun katılımıyla yapılmıştır<sup>2513</sup>. Hatipler cumhuriyetin feyizleri ve Atatürk'ün büyüklüğü üzerine sözler dile getirmişlerdir<sup>2514</sup>. Nâfia Vekâleti bu törenden sonra Malatya – hekimhan arasında haftada bir defa olmak üzere Perşembe günü gidiş dönüş bir muhtelit tren işletilmesine karar vermiştir<sup>2515</sup>.

<sup>2504</sup> Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.2, S. 2, Temmuz 1935, s.81.

<sup>2505</sup> Son Posta Gazetesi, 26 Temmuz 1935, s.4.

<sup>2506</sup> Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.2, S. 2, Temmuz 1935, s.82.

<sup>2507</sup> Akşam Gazetesi, 28 Ağustos 1935, s.4.

<sup>2508</sup> Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Cumhuriyetin 10 + 2 Yılında Türkiye Bayındırlığı (özel sayı) Y.2, S.5, İlk teşrin 1935, s.19 – 20.

<sup>2509</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 152. 76. 26.

<sup>2510</sup> Son Posta Gazetesi, 2 İkincikânun 1936, s.5.

<sup>2511</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 152. 76. 31.

<sup>2512</sup> Cumhuriyet Gazetesi, 2 İkincikânun 1936, s.1.

<sup>2513</sup> Son Posta Gazetesi, 2 İkincikânun 1936, s.5.

<sup>2514</sup> Ayın Tarihi, No.36, I. Kânun 1936, s.2.

<sup>2515</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 152. 76. 31.

1937 yılında yapılan çalışmalar Mayıs ayının nihayetinde Malatya – Çetinkaya arasındaki inşaat çalışmaları bitirilmiştir<sup>2516</sup>. Kalan ray döşeme işleri 5 Haziran 1937 tarihinde tamamlanmış<sup>2517</sup> ve Malatya – Çetinkaya istasyonları demir raylarla birleştirilmiştir<sup>2518</sup>. 7 Haziran 1937’de ise ray döşemesinde son işlerde tamamlanarak trenlerin geçebileceği hale getirilmiştir<sup>2519</sup>. Aynı gün saat 17.00’de<sup>2520</sup> Malatya Valisi İbrahim Etem, Sivas – Erzurum Hattı Başmüdürü, Malatya Kısım Müdür Muavini, bütün Kontrol Heyeti, Kangal Kazası kaymakam ve nahiye müdürleri<sup>2521</sup> ve tüm Kangal halkı ve civar köy ve kasabalardan gelenlerin katılımıyla bir tören düzenlenmiştir<sup>2522</sup>. Birleşme töreni Çaputlu Tüneli ağzında icra edilmiştir. Köylüler tarafından kurbanlar kesilmiş Çaputlu mevkinde toplanan kalabalık halk iki treni coşkun tezahüratla karşılamıştır. Orada bulunan köyle ve işçilere yemek verilmiştir<sup>2523</sup>.

18 Haziran 1937 tarihinde<sup>2524</sup> ise Başbakan İsmet İnönü Doğu’ya yapmış olduğu seyahatte bu hat üzerinden geçmiş<sup>2525</sup> ve böylece bu hattın ilk yolcusu olmuştur<sup>2526</sup>. Hattın resmi olarak işletmeye açılışının 16 Ağustos 1937’de yapılmasına karar verilmiştir<sup>2527</sup>. Nihayetinde Malatya – Çetinkaya Hattı’nın Çetinkaya – Hekimhan kısmındaki Kayapınar, Akgedik, Ulugüney ve Hasançelebi istasyonlarının 16 Ağustos 1937 tarihinde işletmeye açılmıştır. Nâfia Vekâleti tarafından, aynı günden itibaren Sivas – Malatya arasında her gün yolcu trenleri işletilmesine karar verilmiş ve “Ankara – Diyarbakır yolculuğunun Sivas – Malatya yoluyla temin olunacağı” bildirilmiştir<sup>2528</sup>.

Malatya – Çetinkaya İltisak hattının Malatya – Tohma kısmı 20500 metre uzunluğunda olup inşaat bedeli ortalama 650.000 lira, 14000 metre uzunluğundaki Yazıhan – Kesiköprü kısmı ortalama 2.100.000 lira, 17500 metre uzunluğunda olan Tohma – Yalıhan kısmının 400.000 lira ve 18000 metre uzunluğa sahip olan Kesiköprü – Hekimhan inşaat bedeli ortalama 1.150.000 lira olarak hesap edilmişti. Kısımların bu

<sup>2516</sup> *Akşam Gazetesi*, 8 Haziran 1937, s.2.

<sup>2517</sup> *Son Posta Gazetesi*, 6 Haziran 1937, s.2.

<sup>2518</sup> *Son Posta Gazetesi*, 7 Haziran 1937, s.1.

<sup>2519</sup> *Son Telgraf Gazetesi*, 8 Haziran 1937, s.1.

<sup>2520</sup> *Ulus Gazetesi*, 8 Haziran 1937, s.1.

<sup>2521</sup> *Son Posta Gazetesi*, 8 Haziran 1937, s.1.

<sup>2522</sup> *Son Posta Gazetesi*, 14 Haziran 1937, s.1.

<sup>2523</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 11 Haziran 1937, s.1.

<sup>2524</sup> *Ulus Gazetesi*, 16 Ağustos 1937, s.1.

<sup>2525</sup> *Demiryollar Dergisi*, C.13, S. 153, *İkinci Teşrin* 1937. s.370.

<sup>2526</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.4, S. 2, Temmuz 1937, s.115.

<sup>2527</sup> *Ulus Gazetesi*, 16 Ağustos 1937, s.1.

<sup>2528</sup> *BCA Fon Kodu*, 30.10.0. Yer Kodu, 152. 76. 33.

tahmin ve takdir edilen inşaat bedellerini kendi uzunluklarıyla mukayese edersek, kısımlar arasındaki arıza ve zorluklar derecesini de görebiliriz. Bu iltisak hattının özellikle Yazıhan – Hekimhan bölgesi diğer kısımlara göre bir hayli sarp ve arızalıdır<sup>2529</sup>. Bu hatta 1.510.400 m<sup>3</sup> toprak tesviyesi yapılmış olup bunun 634.950 m<sup>3</sup> toprak hafriyatı iken 875.450 m<sup>3</sup> kaya hafriyatıdır. Bu işler için 1.510.400 lira harcanmıştır<sup>2530</sup>. Toprak tesviyesinden başka ayrıca, 113.360 m<sup>3</sup> tünel hafriyatı, 324.159 m<sup>3</sup> balast hazırlama ve döşeme işleri, 98.930 m<sup>3</sup> kuru kârgir inşaatı ve tahkimat, 224.026 m<sup>3</sup> harçla kârgir inşaat işleri yapılmıştır<sup>2531</sup>.

Bu yapılan işler için sarfedilen paraya baktığımız zaman ise şu rakamlar ortaya çıkmaktadır:

385.850 lira kıymetinde temel hafriyatı, 752.800 lira kıymetinde beton inşaat, 1.423.250 lira kıymetinde adi kârgir inşaat, 353.450 lira kıymetinde tahkimat, 254.080 lira kıymetinde ise balast ve döşeme işleri yapılmıştır. Yine bu hattın tünellerinin hafriyatı ve inşası için 678.550 lira harcanmıştır<sup>2532</sup>.

Bu iltisak hattının beton inşaat işlerinde 5.500.000 kilogram (55.000 ton) demir kullanılmıştır<sup>2533</sup>. 60.250 kilogram dinamit, 7.483 lağım barutu, 324.500 metre lağım fitili, 793.300 adet dinamit kapsülü sarfedilmiştir<sup>2534</sup>.

3.210 uzunluğunda 15 tünel, 560 metre uzunluğunda 11 demir köprü 49 köprü ve 518 menfez yapılmıştır<sup>2535</sup>. Malatya – Hekimhan kısmında bulunan bu 11 demir köprü 3 X 32,00, 2 X 32,00, 32,00 ve 40,00 metre açıklığındaydı<sup>2536</sup>.

Bu hattın yapımı boyunca 2.672.900 amele ve işçi çalıştırılmıştır. 1933 yılının son üç ayında 56.600, 1934’de 661.800, 1935’de 737.300, 1936’da 894.800 ve 1937

<sup>2529</sup> *Cumhuriyetin 10 + 4 Yılında Türkiye Bayındırlığı Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.4, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1937, s.28 – 33.*

<sup>2530</sup> Dergi, “Fevzipaşa – Diyarbekir ve Sivas – Erzurum Demiryollarını Birleştiren İltisak Hattımız”, *Demiryollar Dergisi*, C.13, S. 153, İkinci Teşrin 1937. s.369.

<sup>2531</sup> Dergi, “Demiryolu Politikamızın Feyizli Eserlerinden Sivas – Malatya Hattı ve İnşaat Safhaları”, *Demiryollar Dergisi*, C.13, S. 157, Mart 1938. s.546.

<sup>2532</sup> Dergi, “Fevzipaşa – Diyarbekir ve Sivas – Erzurum Demiryollarını Birleştiren İltisak Hattımız”..., s.370.

<sup>2533</sup> *Cumhuriyetin 10 + 4 Yılında Türkiye Bayındırlığı Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.4, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1937, s.36.*

<sup>2534</sup> Dergi, “Demiryolu Politikamızın Feyizli Eserlerinden Sivas – Malatya Hattı ve İnşaat Safhaları”..., s.546.

<sup>2535</sup> Dergi, “Demiryolu Politikamızın Feyizli Eserlerinden Sivas – Malatya Hattı ve İnşaat Safhaları”..., s.546.

<sup>2536</sup> H.K, “Örülme Olan Demir Ağlarımız Üzerinde Bir Cevelan”..., s.158.

yılının ilk beş ayında 322.400 mevcutla çalışılmıştır<sup>2537</sup>. Malatya – Çetinkaya arasında 8 istasyon bulunmaktaydı<sup>2538</sup>. Bunlar Dilek, Yazıhan, Eskiköprü, Hekimhan, Hasançelebi, Ulugünay, Akgeyik, Akçaşehir'dir<sup>2539</sup>.

| Malatya İstasyonu'nda yapılan işler ve maliyetleri |                                                         |
|----------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|
| Değeri (TL.)                                       | Yapılan işler                                           |
| 169.276                                            | 12 Makineli Lokomotif Sundurması                        |
| 28.770                                             | Çift Alimantasyon                                       |
| 11.216                                             | Fevzipaşa tarafı Amele Barakası                         |
| 34.732                                             | Yol Müfettişliği                                        |
| 30.560                                             | Şube Şefliği                                            |
| 28.595                                             | Çift şef depo Binası                                    |
| 28.901                                             | Çift şefdistrik                                         |
| 31.272                                             | Tababet                                                 |
| 15.914                                             | Telgraf Memuru                                          |
| 8.637                                              | Revizör                                                 |
| 33.686                                             | Marşandiz hangarı                                       |
| 7.218                                              | Ahşap Anbar                                             |
| 13.041                                             | Banyo                                                   |
| 1.897                                              | Remiz yanında dörtlük Helâ                              |
| 1.262                                              | Remiz yanında münferid Helâ                             |
| 6.539                                              | Genele ait Helâ                                         |
| 33.551                                             | Harici Kanalizasyon                                     |
| 1.308                                              | Atölye ve divisyon helâsı                               |
| 680                                                | Münferid helâ                                           |
| 5.690                                              | Genel toprak tesviyesi                                  |
| 17.549                                             | Divisyon Atölyesi                                       |
| 9.977                                              | Divizyon Malzeme Atölyesi                               |
| 34.235                                             | İstasyon yolları ve balastlar                           |
| 4.942                                              | 10 Adet foseptik çukuru                                 |
| 2.714                                              | Diğer iki helâ çukuru                                   |
| 8.567                                              | Dönen köprü                                             |
| 2.022                                              | Su cenderesi                                            |
| 795                                                | Üst geçit                                               |
| 28                                                 | Tahmil Gabarisi (temeli)                                |
| 120.323                                            | Yolcu Binası                                            |
| 41.097                                             | Küçük Malzeme Hangarı                                   |
| 429                                                | İki Balo                                                |
| 699.759                                            | Malatya istasyonu ile müştemilatı ve çeşitli tadilatlar |

**Tablo 67: Malatya İstasyonu'nda yapılan işler ve maliyetleri<sup>2540</sup>.**

<sup>2537</sup> Cumhuriyetin 10 + 4 Yılında Türkiye Bayındırlığı Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.4, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1937, s.39.

<sup>2538</sup> Ulus Gazetesi, 16 Ağustos 1937, s.5.

<sup>2539</sup> Ulus Gazetesi, 8 Ağustos 1937, s.6.

<sup>2540</sup> Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.3, S. 12, Mayıs 1937, s.61 – 62.



Malatya – Çetinkaya İltisak Hattı'nın inşası için 7.771.425 lira harcanmıştır<sup>2541</sup>. Ray travers gibi demir malzeme hariç olarak kilometre başına ortalama 55.000 liraya demir malzemesiyle birlikte kilometre başına maliyet fiyatı 75.000 liraya mal olmuştur<sup>2542</sup>. Bu anlamda bu hattın toplam maliyeti ortalama olarak 8.000.000 lirayı bulmuştur.

Ankara'dan Diyarbakır'a Ankara – Boğazköprü – Ulukışla – Fevzipaşa – Malatya yolu ile 1319 km. üzerinden yapılırken Sivas – Erzurum Hattı'nın Çetinkaya istasyonundan ayrılarak güneye sarkan ve Malatya'da Fevzipaşa – Diyarbakır Hattı ile birleşen bu hat sayesinde<sup>2543</sup> 1111 km. üzerinden yapılmasıyla 208 km. mesafe kısalmıştır<sup>2544</sup>. Bu konuda Nâfia Vekili Ali Çetinkaya basına verdiği demeçte, 208 km.'lik mesafe kısalmasının askeri ve iktisadî bakımdan ülkeye büyük katkılar sağlayacağını vurgulamıştır<sup>2545</sup>. Bu hattın yapımı ile ülkenin doğusu ile güneydoğusu arasında kısa bir irtibat oluşturulmuş ve yine Akdeniz Bölgesi'nin ülkenin doğusuyla bağlantısı kurularak ülke ulaşımında, şebeke şeklindeki demiryolu hedeflerinden biri daha gerçekleşmiştir<sup>2546</sup>.

## 2.2. Atatürk Döneminde Şirketler Tarafından Yapılan Demiryolları

### 2.2.1. Ilıca-Palamutluk Hattı

Bu hat, Cumhuriyet döneminde imtiyazla yapılan ilk hattır. Aslında Balya'dan Palamutluk'a kadar 60 km. uzunluğunda bir hat vardır. Ayrıca Balya'dan kömür ocaklarının bulunduğu yere kadar uzanan ikinci bir hat da vardır. Bu iki hattın uzunluğu yaklaşık 100 km.'dir. Bu hatların imtiyazı 1908'den evvel Balya Madenleri İşletme Şirketi'ne verilmiştir. Yalnız maden taşımak amacıyla inşaatına başlanan hat Palamutluk'a kadar yapılabilmıştır. Şirket daha sonra hattı Palamutluk'tan sahile kadar

<sup>2541</sup> Hattın maliyeti ile ilgili bazı kaynaklarda farklı rakamlar verilmektedir. Bu farklı rakam için bkz. Yakup Kalgay, "Bir Karış Fazla Demiryolu Politikamız ve Mesut Neticeleri"..., s.73.

<sup>2542</sup> Dergi, "Demiryolu Politikamızın Feyizli Eserlerinden Sivas – Malatya Hattı ve İnşaat Safhaları"..., s.547.

<sup>2543</sup> *Cumhuriyetin 10 + 4 Yılında Türkiye Bayındırlığı Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.4, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1937, s.36.*

<sup>2544</sup> H.Y., "Demiryolları Şebekemizde İltisak Hatları ve Ehemmiyetleri"..., s.592.

<sup>2545</sup> *Akşam Gazetesi, 28 Mayıs 1937, s.6.*

<sup>2546</sup> *Akşam Gazetesi, 1 Ağustos 1937, s.12.*

uzatmak için 1919'da yeni bir imtiyaz isteğiyle İstanbul Hükümeti'ne başvurmuş, 16 Mart 1920'de imtiyazı almış ise de inşaata başlayamamıştır<sup>2547</sup>.

Millî Mücadele'den sonra şirket yetkililerinin yeniden müracaat etmesi üzerine yapılan görüşmeler sonucunda, Edremit Körfezi'ndeki Ilıca iskelesinden başlayıp Akçay, Edremit ve Havran'dan geçerek Palamutluk'ta son bulacak olan demiryolunun inşa ve işletilmesi imtiyazı, 13 Mayıs 1923 tarihinde imzalanan yeni bir sözleşme ile Balya Madenleri İşletme Müdürü George Ralli'ye 40 yıl süreyle verilmiştir. Bu kişi, imtiyazı "*Ilıca-Palamutluk Demiryolu Türk Anonim Şirketi*"ne devretmiştir<sup>2548</sup>.

Balya ve Karaaydın'daki kurşun ve çimento madenlerini sahile taşımak düşüncesiyle<sup>2549</sup> inşa edilen 28 kilometre uzunluğunda ve 0.75 metre genişliğindeki bu hat, 1 Eylül 1924'te işletmeye açılmıştır<sup>2550</sup>. Bu hat daha sonra 22 Eylül 1941 tarihli 4127 sayılı kânunla 10.000 liraya satın alınmıştır<sup>2551</sup>.

### 2.2.2. Samsun – Çarşamba Hattı (Sahil Hattı)

Ülkenin iktisadî gelişimini demiryollarına bağlı olduğunu düşünen ve her ne pahasına olursa olsun demiryollarını geliştirerek ülkedeki ulaşım sorununu çözmeyi hedefleyen cumhuriyet idarecileri, cumhuriyetin ilk yıllarında bağımsız şirketlere inşa ettirilen dar hatlara yönelmişlerdir. Bu çerçevede Samsun – Çarşamba (Sahil Hattı) inşasına başlanmıştır<sup>2552</sup>.

Samsun – Çarşamba demiryolu yerli sermaye ile gerçekleştirilen ilk demiryolu hattıdır<sup>2553</sup>. 0.75 metre genişliğinde dar bir hat olarak inşa ve işletilmesi 6 Aralık 1923'te 75 yıllık bir imtiyaz sözleşmesi ile Türk tütün piyasasının büyük ihracât firmalarından Nemlizedeler'in temsil ettiği 1 milyon sermayeli Türk Anonim Şirketi'ne verilmiştir. Hattın inşasına M. Kemal'in ilk kazmayı vurması ile 21 Eylül 1924'te başlanmıştır<sup>2554</sup>.

<sup>2547</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)*..., s.120.

<sup>2548</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)*..., s.120.

<sup>2549</sup> S. Barda, *Münakale Ekonomisi*..., s. 195.

<sup>2550</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafyası 1923 – 1933*, C.1..., s.48.

<sup>2551</sup> M. İlhan, *Türkiye'de Demiryolları ve Demiryolları Politikası (1923 – 1950)*..., s.101.

<sup>2552</sup> E. As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları*..., s.112.

<sup>2553</sup> M. A. Abisel, *Bir Karış Şimendifer – Ulaştırma Notları – 4*..., s.141.

<sup>2554</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)*..., s.120.

M. Kemal Paşa, temel atma töreninde “...Efendiler, vatandaşlarımızın millî sermaye ile memlekette demiryolu inşa etmek teşebbüsü izaha muhtaç olmayan bir çok noktai nazardan fevkaled mühimdir. Böyle millî teşebbüslerin hükümeti cumhuriyetimiz ve riyaset tarafından ne kadar büyük bir memnuniyet ve merafetle karşılandığı suhuletle tahmin edilir”<sup>2555</sup> diyerek yerli sermayenin bu teşebbüsünden memnun olduğunu belirtmiştir.

İki yıl süren inşaat faaliyetinden sonra biten 36 kilometrelik Samsun – Çarşamba Hattı 29 Ağustos 1926’da işletmeye açılmıştır<sup>2556</sup>.

Başlangıçta elde ettiği işletme geliri ile masraflarını karşılayabilen şirket, Samsun – Çarşamba şosesinin yapılmasıyla kamyon ve otobüslerin rekabete girişmesi ve dünya ekonomik buhranı ile ticarî hareketin azalması karşısında işletme masraflarını bile karşılayamaz duruma düşmüştür<sup>2557</sup>.

Millî Mücadele’yi izleyen yıllarda, demiryolu ulaşım alanında, özellikle yeni imtiyazlar verme bakımından, hükümetin özel teşebbüse dayandığı, yerli ve yabancı sermaye arasında da açık bir seçim yapılmadığını bunun yanında ise yerli sermayeye bazı kolaylıklar tanıyarak desteklediğini göstermesi bakımından Samsun – Çarşamba Demiryolu inşaatı ilginç bir örnek olmuştur<sup>2558</sup>.

<sup>2555</sup> Kemal Arı, “ Samsun – Çarşamba Demiryolunun Temel Atma Töreni ve Reisicumhur Gazi Mustafa Kemal Paşa’nın Samsun Gezisi”, *Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi (ATAM)*, C.VII., S.21, Temmuz 1991, s.609 – 621.

<sup>2556</sup> M. A. Abisel, *Bir Karış Şimendifer – Ulaştırma Notları – 4...*, s.142.

<sup>2557</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)*..., s.121.

<sup>2558</sup> N. Demirhan, *Atatürk Dönemi Ulaştırma Politikası ve Demiryolları...*, s.77.

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### ATATÜRK DÖNEMİ KARAYOLLARI İNŞA ÇALIŞMALARI

#### 3.1. Doğrudan Nâfia Vekâleti'nin İnşa Ettiği Karayolu Projeleri

##### 3.1.1. Hopa – Borçka Yolu

Bu yol Artvin kazasını ve dolayısıyla Kars ve Ardahan'ı en kısa bir şekilde Karadeniz'e bağlaması itibariyle iktisadî ve siyasi bir önem arz ettiği gibi<sup>2559</sup> arazinin zorluğu sebebiylede nakliyatın müşkülât yolun yapılması gerekiyordu. Önceden Artvin ile Borçka arasında orta düzeyde bir şose yol mevcuttu. Fakat Borçka ile Hopa arası fevkalâde arızalı olması nedeniyle yol yapılmamış ve asırlarca buraya hep hayvan üstünde patikalardan nakliyat yapılmıştır<sup>2560</sup>. Bu yolun bozuk olması, Artvin ve Ardahan vilayetlerinde bulunan madenlerin de işletilememesine sebep olmuştur. Bunun yanında bu iki vilayetin Karadeniz'e sahilinin bulunmaması ve tüccarlarının Rusya yoluyla Karadenize'e çıkmaları çeşitli zorluklara neden olmaktaydı. Bu durum karşısında hem zengin olan bu iki vilayetin mahsulatının pazarlara ulaşması hemde ticaret ve iktisatın sağlam bir şekilde yürütülmesi için yolun yapımı büyük önem taşımaktaydı<sup>2561</sup>.

Yolun inşasına Cumhuriyetin ilk yıllarında başlanmış çok ağır bir şekilde devam eden yol yapımına 1925 yılında vilâyet tarafından teşebbüs edilmiştir<sup>2562</sup>. Çok ağır bir şekilde devam eden bu çalışmalar nedeniyle mecliste Rize milletvekilleri Esat Bey temenni takriri vermiştir<sup>2563</sup>. Yine Rize milletvekili Ali Bey'de bu yolun inşasının tercihen ve takdimen inşası hakkında takrir vermiştir<sup>2564</sup>.

Rize Milletvekili Esat Bey, vermiş olduğu önergede bu yolun üç vilayetin odak noktasında olduğu sınır güvenliğinin yanında iktisadî bir öneminde olduğunu vurgulayarak çok arızılı olan bu yolda halkın büyük bir zahmet çektiği daima şikayete sebebiyet verdiğini belirtmiştir<sup>2565</sup>. Yine Rize Milletvekili Ali Bey'de vermiş olduğu

<sup>2559</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 155. 90. 11.

<sup>2560</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.42.

<sup>2561</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 154. 89. 24.

<sup>2562</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.42.

<sup>2563</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, D.II., İ.42, C.12, T.B.M.M. Matbaası,1933, s.357.

<sup>2564</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, D.II., İ.46, C.13, T.B.M.M. Matbaası,1933, s.99.

<sup>2565</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 7. 42. 32.

önergede bu yolun Kars, Ardahan ve Artvin gibi üç vilâyetin mahrecinde olduğu ve siyasi ve iktisadî olarak önemine vurgu yapmıştır. Borçka tarafından yapımına başlanıp tesviyesi tamamlandıktan sonra duran inşaaı sebebiyle yolun çamur deryası haline geldiğini dile getirmiştir. Yolun bir an önce bitirilmesi için de şu önerilerde bulunmuştur:

- 1 – Müteahhitin vermiş olduğu taaahüdü yerine getirmesine mecbur edilmesi
  - 2 – Sadece bu yolun yapımı için mühendis görevlendirilmesi
  - 3– Yol yapımı için nakden gönderilen paranın kesinlikle başka yere harcanmaması
  - 4 – Yol yapımına Hopa tarafından başlanmasına
  - 5 – Bu taahhüdün yerine getirilmesi için Artvin, Rize Vilâyetlerine ve mühendislerine tebligat yapılması
  - 6 – Rize ve Artvin mühendisleri arasında ihtilaf meydana gelirse bu ihtilafın önlenmesi için gerekirse müstakıl bir mühendisin nezaretinde yapılması
  - 7 – Hopa tarafından inşaat ve faaliyet devam ederse sahil kısmında malzemenin ve iaşenin hızlı ve düzenli bir şekilde gideceği bunun yanında Borçka tarafından yapıldığı takdirde daha büyük zorluklar yaşanacağını belirtmiştir<sup>2566</sup>.
- 1926 yılında kısmen müteahhitlere ve kısmen askerî amele bölüklerine<sup>2567</sup> bir kısım tesviye işleri yaptırılmıştır<sup>2568</sup>. 1929 yılında bu yolun inşaatı için ayrılan 100.000 liralık tahsisat kuraklık sahalarında kullanılmak üzere 59.000 liraya indirilmiş ve daha sonra yolların tevhide hakkındaki kanun mucibince 36.000 lira daha verilmiştir<sup>2569</sup>. 1929 yılında yolun tamamının keşif işleri bitirilmiştir<sup>2570</sup>. Yine aynı yıl Hopa – Borçka yolu 1525 numaralı kanunun 7. Maddesinin C fıkrasındaki yollar meyanına ithali ile bu yolun bitirilmesi için gereken 505.000 liranın Nâfia Vekâleti emrindeki yollar

<sup>2566</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 7. 41. 13.

<sup>2567</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafyası 1923 – 1933*, C.2..., s.42.

<sup>2568</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 154. 89. 27.

<sup>2569</sup> BCA Fon Kodu, 30.18.01. Yer Kodu, 02. 1. 12. 31.

<sup>2570</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 155. 90. 5.

tahsisatından verilmesi kararlaştırılmıştır<sup>2571</sup>. Temmuz 1930 yılında bu yolun yapım işi Nafia Vekâleti tarafından müteahhide ihale edilmiştir<sup>2572</sup>.

Yol fevkalâde arızalıdır. Birçok yerlerinde yamaç bulunan yolun uçurum tarafı yüzlerce metre derinlik arzetydi. Arazi volkanik olması dolayısı ile pek dik ve tehlikeliydi. Muayyen miller düzgün ve uzun vadiler bulunduğundan arazinin düzensizliği ve sertliği yol boyunca yüzlerce ciddi mühendislik çalışmaları yapmak zorunluğu ortaya çıkarmıştı. Aynı zamanda Borçka gibi yüksek bir yerden Hopa'ya, deniz kenarına inilmekte olduğundan büyük bir rampa mevcuttu. Güzergâh ormanları, dereleri ihtiva etmekteydi<sup>2573</sup>. Bu bölgede iklim çok nemli olup senenin dörtte üçünde yağmur ve kışın da bol miktarda kar düşmektedir. Bu anlamda yılda ancak 6 ay kadar çalışıldığı için inşaat 3 yıl sürmüştür<sup>2574</sup>. 36 kilometre uzunluğundaki Kars, Ardahan, Artvin havalisini en kısa istikametden Karadenize bağlayan Hopa – Borçka yolu<sup>2575</sup> 11 Temmuz 1933 tarihinde bitirilerek halkın istifadesine, nakliye araçlarının geliş gidişine açılmıştır<sup>2576</sup>.

Bu yol inşaatı bütün icapları yerine getirilerek tüm inşaat ve sanat yapıları ile büyük bir köprü de dâhil olduğu halde<sup>2577</sup> toplam 660.480 lira sarfedilerek iş bitirilmişir<sup>2578</sup>. Yolda ayrıca üç adet tamirat ekip binası inşa edilmiştir. Mütamadî tamirat teşkilatı için yılda 6000 lira tahsisat ayrılmıştır<sup>2579</sup>.

Artvin meb'usu Mehmet Asım Bey Vakit Gazetesi'nin 18 Eylül 1934 tarihli nüshasında yazmış olduğu makalede Artvin yolu için şunları ifade etmiştir. “*Daha iki üç sene evvel Hopadan Borçkaya gitmek için at sırtında yolcuların on, on iki saat zahmet çekmesi lâzımgeliyordu. Fazla olarak yolun bazı yerlerinde de yolcuların bir iki saat yürümesi icap ediyordu. Şimdi ise, yeni yapılan şose sayesinde Hopaya çıkan yolcular otomobille bir saat sonra Borçkaya varıyor. Bir kaç sene evvel bu yoldan gelip geçenler Hopadan bu kadar kolaylıkla Borçkaya varınca adeta kendinin rüya gördüğüne hükmediyor.*”

<sup>2571</sup> BCA Fon Kodu, 30.18.01. 02. Yer Kodu, 5. 42. 10.

<sup>2572</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 155. 90. 5.

<sup>2573</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafyası 1923 – 1933*, C.2..., s.42.

<sup>2574</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 155. 90. 11.

<sup>2575</sup> C. H. Woods, *Economic Conditions in Turkey (June 1934)*..., s.34.

<sup>2576</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 155. 90. 11.

<sup>2577</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafyası 1923 – 1933*, C.2..., s.43.

<sup>2578</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 155. 90. 11.

<sup>2579</sup> *Cumhuriyetin 10 + 3 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.3, S.5, (özel sayı), İlk teşrin 1936, s.54.*

Asım Bey, Borçka – Hopa yolunun yapılmasının tütün mıntıkası olan Artvin ve Borçka'nın tütün ihracatına yaptığı olumlu tesirleri vurgulayarak şimdiye kadar ihraç edilemeyen Artvin ceviz ve ceviz kütüklerinin artık ihracat maddelerimiz arasına girdiğini ve Borçka ile Artvin ormanlarından da bu yol sayesinde istifade edilmeğe başlandığını rakamlarla ifade etmektedir:

*“1932’de Artvin ve Borçka mıntıkasından bir kilo ceviz ihraç edilmemişken 1933’de 32.400 kilo ceviz ihraç edilmiş ve aynı havaliden ceviz kütüğü ihracatı yapılmazken 933 de Hopa iskelesinden ecnebî memleketlere (320.000) kilo ceviz kütüğü sevk edilmiştir. İki üç sene evvel Hopa’dan Borçka’ya giden ticaret eşyası için kilo başına beş kuruş, Artvin’e gidecek mallar için ise yedi, sekiz kuruş nakliye ücreti verilirdi. Kış günlerinde bu ücret bazen bir kaç misli yükselirdi. Şimdi ise Hopa’dan Borçka’ya kadar kilo başına elli para, Artvin’e iki kuruş nakliye ücreti verilmektedir.”* diyerek bu farkın ithalât eşyası fiatlarının, hayat pahalılığının düşmesine sebep olduğunu anlatarak ihracatı senede üç dört yüz bin kiloyu bulan tütünün nakliye ücretinden temin edilen mühim tasarrufa da dikkat çekiyor<sup>2580</sup>.

Bu yolun Şark Vilâyetlerinin iktisadî hayatında yapacağı etkilere temas eden Asım Bey şunları ifade etmektedir:

*“Borçkadan Karsa kadar giden eski şosenin icap eden yerlerini tamir etmek lâzımdır. Hali hazırda Borçka ile Artvin arasında yıkılmış bir köprü vardır ki beş, altı bin lira sarfederek bunu yeniden yapmak mümkündür. Bundan sonra yolun muhtelif yerlerindeki su harkları taş ve topraklarla dolmuş, bazı yerlerde istinat duvarları çökmüştür. Yolun bazı yerlerini genişletmeğe ve yıkılmış olan muhafaza duvarlarını tamir etmeğe ihtiyaç vardır. Bunlar da az bir zahmet ile olacak şeylerdir.*

*Eğer Borçkadan Karsa kadar giden şose tamir edilirse bu yol yalnız Şark vilâyetlerimizin ticarî nakliyatını kolaylaştırmakla kalmayacaktır. İranın şimal kısmının Karadenize çıkan en kısa bir transit yolu olacaktır. Vaktile şimalî îran hududumuzda bir Iğdır gümrük kapısı varken yolların müşkülâtından dolayı bu kapı sonradan kapanmıştır. Bu yol tamir edilince Iğdır gümrük kapısını da tekrar açmak imkânı hasıl olacaktır. Binaenaleyh bir taraftan Borçka ile Kars ve Iğdır arasındaki yolları tamire*

<sup>2580</sup> Nafia İşleri Mecmuası (İdari Kısım), Y.1, Sayı,4, Eylül 1934, s.49.

*başlamalı, diğer taraftan İran hükümeti ile müzakereye girerek eski Igdır gümrük kapısını açmalıdır.*<sup>2581</sup>

### 3.1.2. Trabzon – İran Transit Yolu

Tarihin en eski dönemlerinde Asya ve Avrupa arasında çok önemli bir geçit ve intikal sahası olan Anadolu'yu Orta Asya ve Ortadoğu'ya bağlayan İran idi. Büyük İskender Hindistan'a Anadolu ve İran üzerinden geçmiştir. Türklerin bir kısmı Asyanın ortalarından çıkarak İran üzerinden Anadolu'ya gelmişlerdir. Ortaçağda Avrupalıların Asya ve Hindistan ile bağlantıları Anadolu ve İran yolu ile olmuştur. Eski dönemlerden itibaren Trabzon – Tebriz – Tahran ve Semerkant yolu Asya ve Avrupa'nın ticari münasebetlerinde inkâr edilemeyecek mühim bir rol oynamışlardır<sup>2582</sup>. Bu bağlamda Türkiye ve İran arasında tarihin her devrinde siyasi, sosyal, kültürel, iktisadî ve ticari münasebetler sürekli bir şekilde devam etmiştir<sup>2583</sup>. Bu münasebetlerin sürdürülmesinde çok eski çağlardan günümüze kadar kullanılan ve Trabzon – İran transit yolu adı verilen yolun etkisi büyük olmuştur<sup>2584</sup>. Yolun güzergâhına baktığımız zaman Anadolu için iktisadî anlamda bir *kan damarı* niteliğinde olduğunu söylemek yanlış olmaz<sup>2585</sup>. Bu tarihi yolun inşâsı, doğal halde bulunan coğrafyada, ilk defa olarak ulaştırmaya açılan bir hat özelliğinde olmayıp insanlık tarihinin en eski çağlarından beri süregelen kervan ticâretinin, doğal güzergâhı olarak mevcudiyetini korumuştur. Nakliyatın artması ve gelişen teknolojiye göre yolların kalitesi her dönem artırılmaya çalışılmıştır<sup>2586</sup>.

XIX. yüzyıldan itibaren bu transit yolunun önemi azalmış ve bu güzergâh üzerinde yapılan ticari nakliyatı ciddi bir düşüş meydana gelmiştir<sup>2587</sup>. Tebriz şehri Süveys Kanalı'nın açılışına kadar İran'ın ve Uzakdoğu'nun yeğane ticaret merkezi konumundaydı. Bu şehrin iskelesi ise Trabzondur. İran ve doğu memleketlerinin emtiası Tebriz'de toplanır Hoy – Bayezid – Erzurum – Trabzon yoluyla deve kervanlarında

<sup>2581</sup> *Nafia İşleri Mecmuası (İdari Kısım), Y.1, Sayı,4, Eylül 1934, s.50.*

<sup>2582</sup> Mühendis M. Arslan, “Münakalât Bakımından İran ve Türkiye – İran Münasebatı”, *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetel Kısım)*, Y.2, S.12, Mayıs 1936, s.27.

<sup>2583</sup> M. Aslan, “İranın Transit Yolları”, *Cumhuriyet Gazetesi* 16 İkciteşrin 1936, s.2.

<sup>2584</sup> Cumhuriyet Odabaşıoğlu, “Trabzon – İran Transit Nakliyesi”, *Çağın Yakalayan Osmanlı! – Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, (Editörler: Ekmelettin İhsanoğlu, Mustafa Kaçar) IRCICA, İstanbul, 1995., s.442.

<sup>2585</sup> Reşit Saffet, “Kafkas Türk Etekleri Türk Ticaret Yolları” *Ayın Tarihi*, C.21, S.71, Şubat 1930, s.5594.

<sup>2586</sup> Hüseyin Kaleli, *XIX. Yüzyılda Trabzon'da Ulaştırma Ekonomisi*, İstanbul, 1998. (Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı Yayınlanmamış Doktora Tezi.) s.32

<sup>2587</sup> *Ulus Gazetesi*, 20 Mart 1937, s.8.



taşınarak sahile indirilirdi. Avrupa'dan getirilen eşyalarda aynı yoldan Tebriz'e götürülmekteydi. Süveyş Kanalı'nın açılışıyla Hemedan – Mahvez – Muhammere yolu faaliyete geçmiştir. Fakat bu yol, Trabzon yolundan çok uzun olduğu için Trabzon Tebriz yolunda yapılan ticaretin % 10 civarında bir düşmesine sebebiyet vermiştir. Bu dönemde Trabzon Limanı'nın transit faaliyeti 50 ila 60 bin ton civarında olup, Trabzon'a giren çıkan develerin adeti 300'ü geçmekteydi. 93 Harbinden sonra Rusların Batum'u ele geçirmeleri Batum – Tiflis – Bakü demiryoluyla İran transit ticaretinin % 50'den fazlası Batum yoluna intikal etmiştir. Ruslar Tiflis'den Culfa'ya bir demiryolu kolu uzatmalarıyla mesafeyi daha da kısaltmışlardır. Bu bakımdan ticari faaliyetleri daha da fazlaya çıkarmışlardır<sup>2588</sup>. Bu hatlarla beraber Ruslar Batum Limanı'nı da yaptırmışlardır ki *adı geçen iki hat Trabzon ticareti için iki kement ve Batum Limanı bir kapan olmuştur*<sup>2589</sup>. Böylece Ruslar ticaretini büyük oranda kendi ülkelerine çekmeye muvaffak olmuşlardır. Osmanlı Devleti'nin bu durum karşısında Trabzon – Erzurum anayolunu şose olarak inşa etmişlerse de bu rekabette Ruslara karşı başarılı olamamışlardır<sup>2590</sup>.

Bu ezici Rus rekabeti çıkmadan Kop ve Zigana dağlarında ikide bir kapanan bu kötü bakımsız yolda menzillerinde at değiştiren “*tatar*” ismi verilen jandarma muhafaası altındaki atlı posta müfrezeleri her hafta düzenli olarak gelir giderdi. Erzurum – Trabzon arasını dört günde katederlerdi. İran'dan büyük deve katarları Tebriz'den gelerek Erzurum'da birkaç gün kalır, Trabzon'a giderlerdi. Bu deve katarlarının hanlarda kalması, Karadeniz yolcularının bu yoldan geçmesi, uğrak kasaba ve şehirlere de mal gelmesi Doğu vilâyetlerinin refahına ciddi katkıları olmuştur<sup>2591</sup>.

Birinci Dünya Savaşı'nın ilanına kadar Trabzon Limanı yine yılda 10 ila 15 bin tonluk transit ticaretinde bir hareketlilik kaydetmiştir. Savaş içinde ve savaştan sonra Akdeniz kıyılarında bulunan Beyrut ve İskenderun'dan İran içlerine açılan çeşitli ticari yollarda etkin bir şekilde faaliyete geçmiştir. Her taraftan Trabzon – Tebriz transit yolunun ticaretine el atılırken muntazam kara ve demiryolları yapılırken transit yol tamir bile görmemiştir. Sadece İran'ın doğusunda ve Batı Azerbaycan'ın bazı

<sup>2588</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 168. 171. 1.

<sup>2589</sup> Cumhuriyetin 10 + 1 Yıl Dönümünde Türkiye Nafiası, Nafia İşleri Mecmuası (İdari Kısım), Y.1, S. 5, (özel sayı) Birinciteşrin 1934, s.13.

<sup>2590</sup> Selahattin Tozlu, “Trabzon – Erzurum – Tebriz Yolu (XIX. Yüzyılda Sosyal ve Ekonomik Bakımdan Bir İnceleme”, *Türkler C.14*, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 2002, s.484.

<sup>2591</sup> Hüsrev Gerede, *Siyasi Hatıralarım - 1- İran (Ağustos 1930 – Haziran 1934)*, Vakıf Basımevi, İstanbul, 1952, s.215 – 216.

eyaletlerinde işsiz kalan ve miktarı gittikçe azalan develeri boğaz tokluğuna çalıştırmak suretiyle bu yol üzerinde devede kulak misali çok az bir şekilde nakliye faaliyeti yapılmıştır. Yıldan yıla bu nakliye faaliyetleri azalarak bu tarihi yol kullanılmaz hale gelmiş ve güzergâhında bulunan hanlar ve konaklar harap bir hale gelmişti<sup>2592</sup>.

Cumhuriyet idaresi Trabzon – Erzurum yolunun Trabzon – İran Transit yolunun bir kısmını teşkil etmesinin yanında Doğu vilâyetlerinin önemli ve tek yolu olması<sup>2593</sup> ve milli ekonomiye yapacağı katkıların bilinciyle bu yolun yeniden ihyası düşünülmüştür<sup>2594</sup>. Transit yolun geçtiği vilâyetlerin kalkınması ve refahı içinde büyük önem arz etmekteydi. Bu anlamda 19 Eylül 1926 tarihinde başlayan Trabzon Mıntıkası Ticaret Kongresi’nde transit yol meselesi ele alınmış ve bu yolun Trabzon – Erzurum kısmının biran evvel yapılması istenmiştir<sup>2595</sup>.

Cumhuriyetin ilk yıllarında itibaren İran ile siyasi alanda kurulan dostluk ticari alanda da ilişkilerin yeniden canlanmasını sağlamıştı. 1926 yılında imzalanan Türkiye - İran Dostluk ve Güvenlik Antlaşması’nın yedinci maddesinde tarafların ticari alanda işbirliğini öngörmekteydi. 15 Haziran 1928 tarihinde bu antlaşmaya ek olarak imzalanan protokolün ikinci maddesinde ekonomik alanda sıkı bir işbirliği şartlarının en kısa zamanda oluşturulması kararlaştırılmıştı<sup>2596</sup>. İki ülke arasında gerçekleştirilmesi planlanan iktisadî işbirliğinin en önemli ayaklarından biri de tarihi Trabzon – Tebriz Transit Yolu’nun yeniden canlandırılmasıydı<sup>2597</sup>.

Hem Türkiye hükümetleri<sup>2598</sup> hemde İran hükümeti bu yolun inşasına büyük önem vermişlerdir<sup>2599</sup>. Özellikle İran Şahı ve hükümeti bu yolun hızla hizmete girmesini istemişlerdir<sup>2600</sup>. Dönemin İran Şahı Rıza Pehlevi, bu transit yolun Türkiye ve İran arasındaki dostluk ve münasebetlerin gelişmesinde önemli bir etken olduğunu

<sup>2592</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 168. 171. 1.

<sup>2593</sup> Cumhuriyetin 10 + 1 Yıl Dönümünde Türkiye Nafiası, Nafia İşleri Mecmuası (İdari Kısım), Y.1, S. 5, (özel sayı) Birinciteşrin 1934, s.17.

<sup>2594</sup> Ağah, “Trabzon – Erzurum Yolu Biran Evvel Yapılmalı”, Son Posta Gazetesi, 24 Teşrinisani 1930, s.7.

<sup>2595</sup> Sadık Sarıaman, “Samsun ve Trabzon Mıntıkası Ticaret Kongreleri (Ağustos – Eylül 1926), Atatürk Yolu, AÜ. Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Dergisi Y. 10, C.5, , S.20, Kasım 1997, s.463.

<sup>2596</sup> Ömer Erden, “1934 Yılında Trabzon – Erzurum – Tebriz Transit Yolu ve Rıza Şah’ın Erzurum’a Gelişi”, 23 Temmuz Erzurum Kongresi ve Kurtuluştan Günümüze Erzurum 1. Uluslar Arası Sempozyumu (23 – 25 Temmuz 2002 – Erzurum), Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, 2002, Ankara, s.844.

<sup>2597</sup> Mecdi Sadrettin, “Tarihi Kervan Yolu”, Milliyet Gazetesi, 22 Kanunisani 1934, s.1

<sup>2598</sup> Milliyet Gazetesi 23 Haziran 1934, s.1.

<sup>2599</sup> Son Posta Gazetesi 23 Haziran 1934, s.1.

<sup>2600</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 237. 602. 1.

belirtmiştir<sup>2601</sup>. İran Şahının, transit yolun Türkiye tarafındaki inşa çalışmalarını yakından takip ettiğini, dönemin Tahran Büyükelçisi Hüsrev Gerede'nin Hariciye Vekâleti'ne göndermiş olduğu bir raporda görmekteyiz:

*“...İran ve Türkiye arasında hamdolsun hiçbir pürüz ve ihtilâf kalmadığını, münasebeti dostane ve kardeşanemizin günden güne takviyet bulacağını bir lisanı memnuniyetle beyan eden Şah Pehlevi Hazretleri bu dostluk ve münasebatın en büyük rabita-i ittisalı olan Trabzon – Erzurum transit yolunun inşaatının ne raddede olduğunu sordu.*

*Kendisine; Hükümeti Cumhuriyenin bu transit yoluna en büyük ehemmiyeti verdiğini, aylardan beri yolun mühim aksamında tamirat ve inşaata başlandığını, tarihi bu transit yolunun en kısa bir zamanda küşadını son derece istediğimizi, Trabzon'da ve hudut üzerinde eşyayı ticariyenin muhafazası için depolar inşası, transitin teshili için en ameli usuller tesbiti, Trabzon Limanı'nın bu maksatla ilk fırsatta ıslah ve inşasının mukarrer olduğu, bu limanda İran transitine azami teshilat derpiş edilmekte olduğu, büyük kamyonların müruruna müsait inşa edilmekte olan bu yoldaki transitin intizama sokulması için bir (Türk – İran) transit şirketinin dahi teşkili mutasavver bulunduğunu söyledim. Şah Hazretleri bu ifadatımdan son derece memnun oldular...”*<sup>2602</sup>

Türkiye ve İran arasında ortaya çıkan bu sıcak ilişkinin yanında transit yol başta olmak üzere<sup>2603</sup> iki ülkenin demiryollarının birleştirilmesi gibi projelerle İran ticaretinin Trabzon Limanı vasıtasıyla gerçekleştirilmesi düşüncesi İngiltere gibi devletlerin dikkatini çekmiştir<sup>2604</sup>. Trabzon – İran Transit Yolu'nun inşa çalışmaları diğer devletlerinde ilgisini çekmiştir. Bu anlamda İran'la ticaret yapma isteğinde olan İtalyanlar tarafından hazırlanan bir raporda bu yol hakkında bilgiler verilmiştir. Bu raporu yine dönemin Tahran Büyükelçisi Hüsrev Gerede'nin Hariciye Vekâleti'ne göndermiş olduğu bir yazıda görmekteyiz:

*“İtalyanların İran'da iş bulmak ve görmek için son zamanlarda faaliyet göstermeye başladılar. Sanai inşaatı deruhte etmek üzere Fiat, Marelli, Pirelli şirketleri ile Banko di Roma'nın Vekâleti'ne haiz olmak üzere “S.A. Impresse Italiane*

<sup>2601</sup> H. Gerede, *Siyasi Hatıralarım - 1- İran (Ağustos 1930 – Haziran 1934)*..., s.275.

<sup>2602</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 261. 757. 26.

<sup>2603</sup> *Tan Gazetesi* 31 Mayıs 1934, s.1.; *Son Posta Gazetesi* 30 Haziran 1934, s.1.; *Milliyet Gazetesi* 23 Haziran 1934, s.1.; *Son Posta Gazetesi* 5 İkinci kânun 1935, s.5.

<sup>2604</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 261. 759. 12.

*All'estero'nin bir delegesi bir müddettir Tahran'da bulunmakta ve İtalya Sefaretinin delâletiyle hükümetle temas etmektedir. Gerek İtalya sefareti ve gerekse delege Mösyö Ernesto Alpron'la mülakatlarımda İtalya'nın Trabzon – Tebriz Transiti işine ehemmiyet verdiklerini ve sefaretin İran Hükümeti nezdinde temas ve teşebbüsata memur olduğunu anladım. İtalyan ma'mulatına iyi bir mahreç ve ibtidai malzeme almağa müsait bir menba telakki ettikleri İran'la en tabi ve en ucuz muvasala yolu olan Trabzon – Tebriz yolu üzerindeki nakliyatı deruhte etmek istiyorlar. İran Hükümetini umumi noktai nazar şeklinde verdikleri muhtıranın kendilerinden aldığım bir suretini ilişkte takdim ediyorum. İtalyan Sefirinin ifadesine göre İran Hükümeti ricali bu işin olmasını pek özlemekte caddenin kendi toprakları dâhilinde mükemmel olduğunu, Türkiye inşaatını bitirir, hududa kadar transit şosesini ikmal ederse Türkiye'nin kabul edeceği şeraitle İran'ında kendileriyle uyuşmağa amadi olduğunu ifade etmektedirler.*

*Şimali İran'ın yegâne ve tabiî mahreci olan Trabzon Limanı'ndan, limansızlık ve yolsuzluk sebebiyle istifade edememesi tek mil bu muntika mahsulatını, Hazar Denizi balıkçılık ve hayvancılığını tamamen Bolşevik Rusya'nın boyunduruğu altına sokmuştur. Başta Şah hazretleri olduğu halde İran Devleti ricali bu yolun açılmasını dilemektedirler. Roma'da İran Sefirliği etmiş, elyevm Hariciye umum müdürlerinden Celal Han kendisine Mussolini'nin İran Trabzon Limanı'na çıkmak için Türkiye Hududuna yol, şömendifer inşasına karar verirse malzeme, mühendis vermeğe hatta karzende yardım etmeğe hazır olduklarını söylediğini bir muhaveremizde bana anlatmıştı. Ecnebi kolleglerimle temaslarımdan başta Rusya olmak üzere Fransa ve ingiltere'nin Trabzon – Tebriz yoluna çok ehemmiyet vermekte olduklarını görmekteyim. Fransa İran nakliyatını Akdeniz'e çekmeğe, ingiltere'de cenuba tevzihe çalışmaktadır. Ruslar ise ticaret sistemlerinin husule getirdiği müşkülât ve memnuniyetsizlik sebebiyle Trabzon Limanı açılırsa Batum'un söneceğinden cidden endişe etmektedirler. Buna mükabil italya, Çekoslovakya, Polonya, Almanya gibi memleketler ise cenup yollarının uun ve pahalılığı ve Rusya dâhilinde seyahat ve ticaret nakliyatının çetin ve intizamsızlığı karşısında Trabzon – Tebriz – Tahran yolunun beynelmilel ticaret ve yolcu nakliyatının açılmasını sabırsızlıkla beklemektedirler. Bunlardan birçoqları Avrupa'yı Asya'ya birleştiren ve Orient Express'in geçtiği İstanbul Limanı'na Trabzon'dan bizim vapurlarla seyahat için yolun hali, konak*

*mahalleri, otelleri seyri sefain vapurları hakkında şimdiden elçiliğimizden ma'lumat istemektedirler...*<sup>2605</sup>

Trabzon – Tebriz Transit Yolu, Trabzon, Gümüşhane, Erzurum ve Ağrı vilâyetlerini boyuna istikamette baştanbaşa geçerek İran sınırı ile Gürcübulak civarında birleşir. Trabzon Vilâyeti içinde 63 km., Gümüşhane Vilâyeti'nde 181 km., Erzurum Vilâyeti'nde 201 km., ve Ağrı Vilâyeti'nde 197 km. olmak üzere toplam 642 kilometre uzunluğundadır<sup>2606</sup>. Trabzon – Tebriz arasındaki mesafe ise 1044 kilometreyi bulmaktadır<sup>2607</sup>.

Yol, Karadeniz'de kendi doğal limanı olan Trabzon'dan başlayarak Değirmendere sahillerine takip ederek 30. km.'de Cevizlik (Maçka) kazası içinden geçerek 3 km. sonra Zigana Dağı'na tırmanmaya başlar. 50 km.'de Hamsi Köyü içinden geçtikten sonra Meşeiçi tabir olunan yoğun çam ormanları içinden geçerek 67. km.'de 2030 rakımlı Zigana dağını aşar; oradan sarp ve tehlikeli uçurumları geçerek Ardasa kaza merkezine iner ve oradan da gayet tahrip edici bir ırmak olan Harşit Irmağı sahilini takiben 120. km.'de Gümüşhane Vilâyet merkezine ulaşır. Güzergâh bundan sonra yine Harşit Irmağı'nı takip ederek 139. km.'de Pirahmet nahiyesi içinden geçtikten sonra 162. km.'de 1800 rakımlı Vavuk Dağı'na çıkar. Burada Harşit vadisini terkederek Çoruh vadisine iner ve Bayburt ovasını katederek 196. km.'de Bayburt kaza merkezine ulaşır. Bundan sonra nisbeten arızasız bir araziye katederek Kop Dağı eteklerindeki Kop hanlarına ulaştıktan sonra meşhur Kop Dağı'na tırmanarak 240 km.'de 2467 rakımına çıktıktan sonra Erzurum tarafında dağın eteğinde Pernakapan köyüne iner. Buradan sonra dalgalı ve nisbeten az arızalı bir havaliyi geçip 273 km.'de Aşkale nahiyesine ulaşır ve buradan itibaren Karasu Vadisini (Fırat Nehri) takiben Erzurum ovasını geçerek 323 km.'de Erzurum'a dâhil olur. Erzurum'dan sonra güzergâh biraz dalgalı bir araziden geçerek Pasinler Ovası'na ve bu ovayı katederek 359. km.'de Pasinler merkezi Hasankale'ye ulaşır. Hasankale'den sonra güzergâh oldukça düz ve arızasız, fakat bataklıklar teşkil eden havaliyi takiben Aras Nehri'ne ulaşır ve nehir üzerinde 378 km.'ye tesadüf eden meşhur Hasandede Köprüsü'nü sağda bırakarak 405. km.'de Horasan Köyü'ne erişir. Burada Kars'a ayrılan şose yolu sağda bırakarak hemen Aras

<sup>2605</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 237. 602. 1.

<sup>2606</sup> Cumhuriyetin 10 + 3 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.3, S.5, (özel sayı), İlk teşrin 1936, s.50.

<sup>2607</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 168. 171. 2.

Nehri Köprüsü'nü geçer. Bundan sonra dalgalı ve nisbeten az arızalı bir havaliyi katettikten sonra 427. km.'de sertliğiyle meşhur Velibaba Boğazı'na girer. Buradan sonra arazi tekrar çetinleşmeye ve yükselmeğe başlar. Güzergâh Erzurum ve Bayezit vilâyetleri sınırını ayıran 441. km.'de 2300 rakımlı Saç Dağı'na çıkar ve hemen Saçdağ ile meşhur Tahirgediği arasındaki yarıklı, hendekli, düzensiz ve akıcı araziden oluşan kuytu yerlere iner. Tahirgediği'nin sert yamaçlarına tırmanmaya başlar. Güzergâh 452. km.'de 2530 rakımlı Tahirgediği'ni aşarak 474. km.'de Eleşkirt kaza merkezi olan ve Tahirgediği sırtlarının bitip Karaköse Ovası'nın başladığı bir yerde bulunan Zeytgan kasabasına iner. Zeytgan'dan sonra gayet düz ve arızasız olan fakat yer yer bataklıklar bulunan Karaköse Ovası'nı katederek 508. km.'de Bayezit Vilâyeti'nin merkezi olan Karaköse'ye ulaşır. Karaköse'den itibaren İran sınırında Kızıldize'ye kadar daha 130 kilometrelik bir mesafe kalır ki, bu kısım az arızalı, dalgalı bir araziden olup buradaki yol da tamamen doğal bir yoldur. Fakat yaz mevsiminde otomobillerin işlemesine hiçbir mani arz etmez<sup>2608</sup>.

Bu yolun zamanın nakliye araçlarına uygun ve modern bir yol haline getirilmesi için 1931 yılının Nisan ayında itibaren merkezden idare edilmek üzere ve tahsisatı Nâfia Vekâleti bütçesinden karşılanmak üzere ciddi bir şekilde tamir ve ıslahına başlanmıştır<sup>2609</sup>. 1931 yılında başlanan bu tamir, ıslah ve inşaa çalışmaları her yıl ayrılan ödenek oranında uzun yıllar devam etmiştir<sup>2610</sup>.

326 kilometre uzunluğundaki Trabzon – Erzurum yolunun inşasına Tanzimat devrinde başlanılmıştı. Güzergâhı çok arızalı olan bu kısımda platform tesviyesi ve sanatsal yapıları için büyük bir masraf ve emek harcanmıştır. Birçok kısımda kayalık yarmalardan, istinat ve korkuluk duvarı gerektiren uçurumlu yerlerden ve dere kenarlarından geçmektedir. Köprü ve menfez ihtiyacı diğer yollardan çok fazladır. Yolun ilk defa inşaa edilirken; geliş ve gidişin emniyeti için gereken sanatsal yapıları tamamlanamamış, uçurumlu, tehlikeli yerleri kâfi derecede genişletilmemiş, köprü ve menfezlerin ekserisi ahşaptan yapılmıştır. Birçok dereler kasislerle geçilmiştir. Toprak tesviyesi yeterli düzeyde yapılmamış bunun sonucunda dar dönemeçler, zikzakların çok olduğu bir yol ortaya çıkmıştı. Bu kusur ve noksanlar özellikle seri nakliye araçlarının

<sup>2608</sup> *Cumhuriyetin 10 + 1 Yıl Dönümünde Türkiye Nafiası, Nafia İşleri Mecmuası (İdari Kısım), Y.1, S. 5, (özel sayı) Birinciteşrin 1934, s.17 – 19.*

<sup>2609</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933, C.2...*, s.46.

<sup>2610</sup> Mühendis Kremer, “Trabzon – İran Transit Yolunda yapılan İnşaat ve Müttemadi Tamirat”, *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.5, S. 6, İkinciteşrin 1938, s.94.*

geliş ve gidişine çok ciddi zorluklar çıkarmaktaydı. Erzurum – İran sınırı arasında Erzurum’dan itibaren 90 kilometre kadar şose yol mevcut iken geri kalan 200 kilometresi ham yol halindeydi<sup>2611</sup>.

Transit Yolunun Trabzon’dan başlanarak kilometre sırası ile ıslah ve inşası fazla masraf ve zaman gerektiğinden az çok istifade edilecek kısımlarının yapılması özellikle ilk iş olarak dar ve tehlikeli kısımların ıslahı ile henüz yolu açılmamış kısımların inşasına ve çok harap şose aksamının esaslı tamirlerine teşebbüs edilmiştir. İnşa programında ilk hedef olarak Trabzon’dan Karaköse’ye kadar 512 kilometrenin her mevsimde otomobil seferlerine elverişli hale getirilmesi planlanmıştır. Bu kısmın ikmali ile Trabzon, Gümüşhane, Erzurum, Ağrı Vilâyetlerinin hayatî ihtiyaçları olan irtibat yolları temin ile Kars ve Van havalisinin nakliyatı yolları birbirine bağlanmıştır. Sözü geçen 512 kilometrenin ıslahı için üzerinde yeniden birçok köprü, menfez, istinat duvarları, dere kenarlarında tahkimat ve heyelan mıntıkalarında drenaj ve giydirme duvarları inşasına ihtiyaç vardı. 190 kilometrelik kısım yol seferlerine müsait şekildeydi. 224 kilometrelik kısımda birçok yerlerin genişletme ve tortuların temizlenmesi ve mevzii olarak birçok varyantlar yapılması ve şosesinin tamamen yeniden inşası 98 kilometrelik kısmın ise yeni tesviye ve yeni güzergâh üzerine inşası icap ediyordu<sup>2612</sup>. Transit yolun inşası için ilk olarak 2.755.000 lira tahsis edilmiş ve daha sonra bu ödeneye 400.000 lira daha eklenmiştir<sup>2613</sup>. Yolu inşa ve onarımını Türk müteahhit şirketi<sup>2614</sup> olan Hathan üstlenmiştir<sup>2615</sup>. 1933 yılında transit yolun inşa çalışmalarına büyük hız verilmiştir<sup>2616</sup>. Bu yılın ilk yarısında Erzurum’dan Karaköse’ye kadar olan kısmın ilk 50 kilometrelik toprak tesviyesi ile 63 köprü yapılmıştır<sup>2617</sup>.

1932 – 1933 – 1934 seneleri zarfında yapılan çalışmalarla yolun birçok yerinde güzergâh değişikliği yapılmıştır. Bu yeni açılan ve toplamı 102 km.’yi bulan yolların toprak tesviyesi yapılmıştır. 100 km.’nin de mevcut güzergâh üzerinde sağlam bir

<sup>2611</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.46.

<sup>2612</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.5, S.5, (özel sayı) *Birinciteşrin 1938*, s.264.

<sup>2613</sup> *Cumhuriyetin 10 + 1 Yıl Dönümünde Türkiye Nafiası, Nafia İşleri Mecmuası (İdari Kısım)*, Y.1, S. 5, (özel sayı) *Birinciteşrin 1934*, s.21.

<sup>2614</sup> C. H. Woods, *Economic Conditions in Turkey*, ...s.23.

<sup>2615</sup> *Cumhuriyetin 10 + 1 Yıl Dönümünde Türkiye Nafiası, Nafia İşleri Mecmuası (İdari Kısım)*, Y.1, S. 5, (özel sayı) *Birinciteşrin 1934*, s.21.

<sup>2616</sup> *Milliyet Gazetesi 5 Ağustos 1933*, s.3.

<sup>2617</sup> *Akşam Gazetesi 19 Mayıs 1933*, s.6.

şekilde toprak tesviyesi yapılarak ıslah edilmiştir<sup>2618</sup>. Yeni tesviye ve muhtelif yerlerdeki mevzii varyantların hacmen miktarı 1.221.240 m<sup>3</sup> bulmuştur. Bu 202 km.'lik kısmın 150 kilometresi sağlam bir temel üzerine muntazam ve sağlam bir şose ile kaplanmıştır. Bu tesviye işleri ile beraber taş ve betonarme olmak üzere 1078 adet yeni köprü ve menfez yapılmıştır. 48 adet köprü ve menfezin esaslı tamiri, 448 adet harçlı ve kuru istinat duvarı ve mahfuz inşa edilmiştir. Birçok uçurum yerlerde şose kenarlarına sağlam korkuluk duvarları yapılarak tehlikenin önüne geçilmiştir. Zigana Dağı'nda her yıl çığ hadiseleri meydana gelir ve can ve mal kaybı meydana gelmekteydi. Buna mani olmak için en tehlikeli çığ bölgesine 42 m. uzunluğunda betonarme bir tünel yapılarak çığlar bu tünelin üstünden aşırılmış ve şose yol tünel içinden geçirilmiştir. Gerek toprak tesviyesi, gerek yolun yapılışı ve yol üzerindeki sanat yapılarının inşasında modern mühendislik teknikleri kullanılmıştır. Bu çalışmalarla 1934 yılında yaz aylarında Trabzon'dan Karaköse'ye binek otomobille birbuçuk günde kamyonlar ise üç günde gitmeye başlamışlardır. Yapılan bu inşa çalışmaları sonucunda Ankara'yı ziyaret eden İran Şahı Trabzon'dan sınırı aşarak Maku'ya iki günde ulaşmıştı. Ayrıca yine bu inşa çalışmaları sırasında 22.114 m<sup>3</sup> ham taş, 56.473 m<sup>3</sup> kırılmış şose yol taşı, 44 m<sup>3</sup> büyük hacimde anroşman taşı, 468 m<sup>3</sup> kumlu çakıl, 28 m<sup>3</sup> yonmataş ve 6.000 kg. demir malzeme bundan sonra yapılacak inşa çalışmaları için hazırlanmıştır<sup>2619</sup>.

1934 yılında Gümüşhane Vilâyeti kısmında 228.274 lira bedel ile 63 km. şose yol ve 36 adet sanat yapısının inşası ihale edilmiş ve bu işler 1935 yılında bitirilmiştir. 1935 yılında da Erzurum Vilâyeti kısmında 126.305 lira bedelle 35.5 km. şose yol ve 28 adet sanat yapıları ve Ağrı Vilâyeti kısmında 105.179 bedelle 25 km. şose yol ve 42 adet sanat yapısı ihale edilmiştir. 1936 yılında yapılan çalışmalarla Transit yolunun Trabzon'dan – Karaköse'ye kadar olan kısmında üzerinde yaz ve kış otomobil ulaşımı güvenli bir hale gelmiştir. Bununla beraber ulaşımın daha seri, güvenli ve rahat hale getirilmesi için şose yolun ıslahına devam edilmiştir. Bu amaçla da yine 1936 yılında Gümüşhane Vilâyeti sınırlarında 136 km.'lik biten yolun<sup>2620</sup> kalan kısmı için 380.644 lira bedelle 48+450 km. şose inşaatı ve Zigana bölgesinin ıslahı müteahhide ihale

<sup>2618</sup> *Cumhuriyetin 10 + 3 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.3, S.5, (özel sayı), İlk teşrin 1936, s.50.*

<sup>2619</sup> *Cumhuriyetin 10 + 1 Yıl Dönümünde Türkiye Nafıası, Nafia İşleri Mecmuası (İdari Kısım), Y.1, S. 5, (özel sayı) Birinciteşrin 1934, s.21.*

<sup>2620</sup> *Tan Gazetesi 15 Ağustos 1936, s.8.*



edilmiş ve işe başlanmıştır. Yeni yapılan kısımlar derhal mütemadî tamirata tâbi tutularak iyi halde muhafaza edilmesine çalışılmıştır<sup>2621</sup>.

1936 yılında Transit yolunun İran sınırına kadar genel durumu kısa bir zamanda inşası için son tedbirler de alınmıştır. Karaköse'den sınıra kadar 130 km.'lik kısım düz araziden geçmekte olup yağışlı zamanlarda yolun kapanmasına rağmen transit yolunda devlet tarafından işletilen düzenli ve daimî otobüs servis teşkilâtı kurulmuştur. Bu servislerin transit yolda ulaşımaya başlayıp devam etmesi için bu kısmın da bir an evvel yağmurlu zamanlarda ve kışın ulaşımaya elverişli hale getirilmesi için çalışmalara başlanmıştır. Bölgede yapılan araştırmalar sonucunda güzergâh tesbiti yapılmıştır. Karaköse'den itibaren 76 + 700. km.'de Şeyh Bob köyüne kadar olan kısmın zemininin, en ufak yağışta çamurun ortaya çıkmasına sebebiyet veren killi topraktan ve Şeyh Bob Köyü'nden sınıra kadar 54 km.'lik kısımda ise zeminin kumsal olmasından tamirat postalarıyla bazı mahalleri düzelterek yağmurlu zamanlarda geçit verebileceği anlaşılmıştır. Bu inceleme üzerine yine 1936 yılı içerisinde 76 + 700 km.'lik çamurlu kısmın inşaatına başlanmasına karar verilmiştir. Muhammen bedeli (814 000) lira olarak belirlenmiştir<sup>2622</sup>.

Trabzon – İran Transit yolunda başlanması planlanan otobüs servislerinin düzenli bir şekilde devam etmesi için bu yolun sürekli tamir ve düzenli olarak inşaat işlerinin yapılması için vilâyet Nafia Teşkilâtı'ndan bağımsız olarak iki bölgeye ayrılması kararlaştırılmıştır<sup>2623</sup>. Bu bölgelerin idaresi için Nâfia Vekâleti'ne bağlı başmüdürlük kurulmuştur. Birinci bölge başmüdürlüğü Trabzon'dan Erzurum Vilâyet sınırına kadar ve Trabzon ve Gümüşhane Vilâyetlerini, İkinci Bölge Başmüdürlüğü ise Erzurum'dan Türkiye sınırına kadar ve Erzurum ve Ağrı Vilâyetlerini kapsamaktaydı<sup>2624</sup>.

1937 yılının Ekim ayında transit yolun inşa ve tamiratında 5000 civarında işçi çalışmaktaydı<sup>2625</sup>. 1937 yılına kadar bu transit yol için ortalama olarak 3500.000 lira

<sup>2621</sup> *Cumhuriyetin 10 + 3 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.3, S.5, (özel sayı), İlk teşrin 1936, s.51.*

<sup>2622</sup> *Cumhuriyetin 10 + 3 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.3, S.5, (özel sayı), İlk teşrin 1936, s.52.*

<sup>2623</sup> *Cumhuriyetin 10 + 4 Yılında Türkiye Bayındırlığı Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.4, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1937, s.154.*

<sup>2624</sup> Üçüncü Umumi Müfettişlik, *Cumhuriyetin 15. Yılında Doğu 1938*, Üçüncü Umumi Müfettişlik Neşriyatından S.1, 1938, s.26.

<sup>2625</sup> *Son Posta Gazetesi 11 Birinci teşrin 1937, s.3.*

para harcanmıştır<sup>2626</sup>. 1937 yılında Trabzon – Karaköse yolu otomobil seyrüseferine müsait hale getirilmiştir. Trabzon – Karaköse arasında 185 kilometrelik kısım peyderpey tamiratına devam edilmiştir. Esasen makadam şoselerin nihayet on senede bir tamir ve tahkim edilmesi gerektiğinden Transit Yolunda bu 185 kilometrenin bitirilmesinden sonra da her sene 60 kilometre kadar kısmın inşa halinde bulunması bir zorunluluk gerektiriyordu. Yolun Karaköse'ye kadar kısmının inşasının bitirilmesi Karaköse – İran sınırı arasındaki 132 kilometrenin inşasına da teşebbüs edilerek<sup>2627</sup> Şehbob Köyü'ne kadar 82 kilometrelik kısmı 788.000 lira bedel ile müteahhide ihale edilmiştir. Bu kısmın inşaatı 1939 yılında bitirilmiştir. Transit yolun inşaat ve düzenli tamiratına bu yılda da devam edilmiştir<sup>2628</sup>.

1931 yılından itibaren yapılan bu inşa ve tamirat çalışmalarının yanında bir yanda da transit yol üzerinde yolcu ve eşya taşımacılığı günden güne artarak devam etmiştir<sup>2629</sup>. Bu bakımdan bu yol üzerinde Türkiye ve İran hükümetlerinin destekleriyle bir nakliye şirketinin kurulması düşünülmüştür<sup>2630</sup>. Fakat bu düşünce hayata geçmemiştir. Bunun yanında transit yol üzerinde işleyen otobüs ve kamyonların yetersiz olması, düzenli bir şekilde devam etmemesi, tarifelerinin rekabetten dolayı sürekli değişmesi, tüccarların şikayetleri ve bu yolun ekonomik değerinin daha verimli hale getirilmesi gibi nedenlerle Nâfia Vekâleti tarafından işletilmek üzere muntazam ve belli bir tarife üzerinden sefer yapacak otobüs ve kamyon seferleri düzenlenmesi kararlaştırılmıştır<sup>2631</sup>. 500.000 lira sermaye ile Trabzon'dan İran sınırına kadar bir kamyon ve otobüs servisinin Devlet Demiryolları idaresinde işletilmesine için bir kanun hazırlanmıştır<sup>2632</sup>. Bu kanun 5 Mayıs 1937 tarihinde kabul edilmiştir<sup>2633</sup>.

Bunun için Nâfia Vekâleti Almanya'dan 24 adet kamyon ve 8 adette otobüs sipariş etmiştir. Bu araçlar 65 beygir gücünde dizel motora sahipti. Yine bu araçları kullanmak için Nâfia Vekâleti bir şoförlük sınavı yapmış ve sınavı kazanan 15 kişi ilk

<sup>2626</sup> *Ulus Gazetesi* 30 Nisan 1937, s.2.

<sup>2627</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.265.*

<sup>2628</sup> *16. Yıl 29 – X – 1939, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.6, S.5, (özel sayı), Birinciteşrin 1939, s.119.*

<sup>2629</sup> *Akşam Gazetesi* 15 Mart 1937, s.1.

<sup>2630</sup> *Cumhuriyet Gazetesi* 24 Eylül 1936, s.1.

<sup>2631</sup> *Tan Gazetesi* 1 Haziran 1936, s.6.

<sup>2632</sup> *Cumhuriyet Gazetesi* 12 Birinci Kânun 1936, s.1.

<sup>2633</sup> 5 Mayıs 1937 Tarih ve 3163 Numaralı Devlet Demiryolları İdaresince Trabzon – İran Yolu Üzerinde Otobüs Kamyon ve Otomobil İşletilmesi Hakkında Kânun için bkz. *Düstur, Üçüncü Tertip, C.18, Başvekâlet Matbaası, Ankara, 1937, s.569 – 570.; Resmi Gazete, 11 Mayıs 1937, S.3601.*

olarak staja başlatılmıştır<sup>2634</sup>. Bu araçlar 1937 yılının mart ayında Trabzon limanı'na gelmiştir<sup>2635</sup>. Yapılan bu çalışmalardan sonra Üçüncü Umum Müfettişi Tahsin Uzer'in başkanlığında Erzurum'da<sup>2636</sup> 19 Haziran 1937 tarihinde icra edilen bir törenle Trabzon – Kızıldize arasındaki transit yolu resmen açılmıştır<sup>2637</sup>. Aynı gün kamyon ve otobüsler bu yolda seferlere başlamışlardır. Bu tarihten itibaren Devlet Demiryolları idaresi kamyon ve otobüsleri işleyecekti<sup>2638</sup>. Trabzon – Erzurum yolunu otobüsle 24 saatte katetmekteydi. Otobüsler sadece gündüzleri sefere çıkmaktaydı<sup>2639</sup>. Otobüs ücretleri kişi başına Trabzon'dan Gümüşhane'ye 3, Bayburt'a 4, Erzurum'a 7, Karaköse'ye 11.5, Kızıldize'ye 16.5 lira olarak belirlenmişti<sup>2640</sup>. Transit yol üzerinde vilayetler arasında başlatılan bu seferler halk ve tüccarlar tarafından büyük bir rağbetle karşılanmıştır. Özellikle tüccarlar ticari mallarını taşımak için birkaç gün öncesinden randevu almak yoluna başvurmuşlardır<sup>2641</sup>.

10 Aralık 1937 tarihinde “*Trabzon – İran Yolu üzerinde Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğünce Otobüs kamyon ve otomobil İşletmesi hakkında Nizamname*” kanunu kabul edilmiştir<sup>2642</sup>. Bu hazırlanan nizamname ile transit yol üzerinde yapılacak seferlerin belli kural ve kaideleri belirlenmiştir<sup>2643</sup>.

Bunun yanında 1937 yılında Trabzon – Tebriz transit yolunda ticari faaliyetlerinde bir azalma olduğu ortaya çıkmıştır. Transit yoldaki bu faaliyetlerin azalmasını araştırmak üzere 7 Ocak 1938 tarihinde hariciye, dahiliye, nâfia, iktisat, gümrük ve inhisarlar vekâletlerinin memurlarından oluşan bir komisyonun kurulmasına karar verilmiştir<sup>2644</sup>. 20 Nisan 1938 tarihinde Türkiye – İran Transit Anlaşması Tahran'da imzalanmıştır<sup>2645</sup>. Bu anlaşmanın uygulanması incelemek üzere 7 Ocak 1938

<sup>2634</sup> *Cumhuriyet Gazetesi* 29 İkinci Kânun 1937, s.1.

<sup>2635</sup> *Ulus Gazetesi* 20 Mart 1937, s.8.

<sup>2636</sup> *Ayın Tarihi*, No.43, Temmuz 1937, s.6.

<sup>2637</sup> *Cumhuriyet Gazetesi* 20 Haziran 1937, s.1.

<sup>2638</sup> *Son Posta Gazetesi* 20 Haziran 1937, s.2.

<sup>2639</sup> *Son Posta Gazetesi* 17 Temmuz 1937, s.9.

<sup>2640</sup> *Son Posta Gazetesi* 3 Temmuz 1937, s.1.

<sup>2641</sup> *Son Posta Gazetesi* 3 Birinci Teşrin 1937, s.3.

<sup>2642</sup> *BCA Fon Kodu*, 30.18.01.02. Yer Kodu, 81. 101. 1.

<sup>2643</sup> 10 Kânunuevvel 1937 Tarih ve 7813 Numaralı Trabzon – İran Yolu Üzerinde Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğünce Otobüs Kamyon ve Otomobil İşletilmesi Hakkında Nizamname Kânunu için bkz. *Düstur, Üçüncü Tertip, C.19*, Başvekâlet Matbaası, Ankara, 1938, s.137 – 146.; *Resmi Gazete*, 20 Kânunuevvel 1937, S.3787.

<sup>2644</sup> *BCA Fon Kodu*, 30.18.01.02. Yer Kodu, 82. 13. 6.

<sup>2645</sup> Mehmet Gönülöbol, Cem Sar, *Olaylarla Türk Dış Politikası (1919 – 1995)*, Siyasal Kitabevi, Ankara, 1996, s.107.

tarihli kararlar kurulan komisyonun verdiği raporlarda gözönünde tutularak 14 Eylül 1938 tarihli kararname ile şu kararlar alınmıştır:

1 – Transit yolunun Karaköse – Sınır arasında bulunan ve 1939 yılında inşası kararlaştırılmış 52 kilometrelik yolun yapılması

2 – Bayburt, Gümüşhane, Karaköse’de üzerleri otel olan garajların inşası

3 – Transit anlaşmasının 3. Maddesinde sayılan hususlara bağlı olmak üzere İran Transit Nakliyatı Servisi ile yapılacak işbirliğinin temini için Türk ve İran servislerinin temasa geçmeleri

4 – Nâfia ve Dahiliye Vekâletlerince hazırlanan ortak bir talimatnameye göre Devlet Demiryolları işletmesinin görevli memurlarına verilen kimliklerle, pasaportsuz olarak sınırdan geçme imkânlarının muntazam bir otobüs işletme servisi tesis ettikleri takdirde Maliye Vekâleti’nin onayı alınmak şartıyla İranlı personelede verilmesi

5 – Transit nakliyatından ortaya çıkmış olan alacakların serbest dövizle ödenmesi esasına dayanan bir tediye anlaşmasının İran Hükümeti ile yapılması,

6 – Transit faaliyetlerinin temas ettiği muhtelif maddelere şamil seyrüsefer ve karşılıkları servisleri ilgilendiren çeşitli meselelerle ortak gümrük işlerine ve bütün bunlara bağlı diğer hususlara ve ortak gümrük binası işiyle ilgili konuların İran delegeleriyle birlikte incelenip tesbit edilecek bir programa göre yapılmasına karar verilmiştir<sup>2646</sup>.

### 3.1.2.1. Değirmendere Sahil Tahkimatı

Yolun Trabzon Vilâyeti dâhilinde Değirmendere kenarına denk gelen kısmın sel tahribatına maruz kalmaktaydı. İlk inşaat arasında Değirmendere Sahili’nde çeşitli yerlerde duvar, mahmuz ve anroşman ile tahkimat yapılmış olmasına rağmen 21 Eylül 1936 tarihinde meydana gelen büyük seller yolun tahkimatsız kısmında tahribat yaparak yol kesilmiş ve yeni geçit inşası için on gün kadar otomobil seyrüseferi mümkün olmamıştı<sup>2647</sup>. Bu gibi tahribatın önüne geçmek için alınması gerekli tedbirlerin belirlenmesi ve proje ve keşifleri hazırlamak için Nâfia Vekâleti tarafından bir heyet

<sup>2646</sup> BCA Fon Kodu, 30.18.01.02. Yer Kodu, 84. 85. 5.

<sup>2647</sup> Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.266.

görevlendirilmiştir. Bu heyet 26 Ekim 1936 tarihinde Trabzon'a giderek 6 Kasım 1936 tarihinde Ilıca'ya dönmüş ve alınacak tedbirlerle ilgili bir rapor hazırlamıştır<sup>2648</sup>.

Bu gibi tahribatın önüne geçmek için yapılması gerekli tahkimat ve masrafı 200.000 lira kadar keşif ve tahmin edilmiştir. Fakat tahsisatın yetersizliği yüzünden bu tahkimatın en gerekli olanlarından başlanarak yıllara yayılarak yavaş yavaş yaptırılması zarureti ortaya çıkmıştır<sup>2649</sup>. Bu anlamda ilk parti olarak 45.616 lira 57 kuruş keşif bedelli tahkimat inşaatı % 16 indirimle Trabzon'lu müteâhhit Hasan Tüzer'e 30 Ağustos 1937 tarihinde ihale edilmiş ve 14 Mayıs 1938'de inşaat süresi dâhilinde bitirilmiştir<sup>2650</sup>.

Bu tahkimat dere kenarında istinat ve muhafaza duvarları, anroşmanlar ve suyu aksi istikamete sevk için yapılan kârgir mahmuzlardan müteşekkildir<sup>2651</sup>. Tamamen dere kenarında su içinde bulunan muhafaza duvarlarının temelleri 2 ilâ 3 metre derine indirilmiştir. Dere kenarında üç metreden az yüksekliğe haiz duvarlar çimento harçlı kârgirden ve daha yüksek duvarlar da üç metreden yukarısı daimî sel sularına maruz bulunmadığından kireç harçlı kârgirden harç ile derzlenmiştir. Temellerin inşasında su boşaltılarak su seviyesine kadar döküldükten sonra rötrete kadar kısmın çimento harçlı kârgirden inşası tercih edilmiştir. Bu şekilde inşaatın ucuz olması sağlanmıştır. Değirmendere büyük hacimde taşlar sürüklemekte olduğundan betonları kırmak tehlike ve ihtimali mevcuttur. Bu sebeple beton yerine azamî imkân derecesinde çimento harçlı taş inşaat tercih olunmuştur. Aralarında bağlantı teşkili için daha ufak ebatta bloklar vardır. Anroşman temelleri de bir buçuk metre kadar derine indirilmiştir<sup>2652</sup>.

### 3.1.2.2. Mütemadi Tamirat Postaları

Transit Yolu 1934 senesinden itibaren düzenli ve sistematik bir şekilde tamirata tâbi tutulmuştur<sup>2653</sup>. Ortalama yirmişer kilometre mesafede mütemadi tamirat merkezleri kurularak birer çavuş idaresinde sekiz kişilik daimî postalar teşkil edilmiştir.

<sup>2648</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.3, S.9, Şubat 1937, s.31.*

<sup>2649</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.267.*

<sup>2650</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.3, Ağustos 1938, s.113.*

<sup>2651</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.267.*

<sup>2652</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.3, Ağustos 1938, s.114 – 116.*

<sup>2653</sup> *Nafia İşleri Mecmuası (İdari Kısım), Y.1, Sayı,8, İkincikânun 1935, s.57.*

İhtiyaç halinde posta mevcutları geçici amele ve işçilerle takviye edilmiştir. Transit Yolu'nda mütemadi tamirat çok lüzumlu ve zarurî olmakla beraber büyük mesai ve özen gerektiren işlerden bir olmuştur.

Mütemadi tamirat postalarının iki önemli görevi vardı:

1 – Yolu arazinin şeklinden dolayı harap olmaktan koruyarak dayanma müddetini uzatmak, şose yolun tabanında çukurluk ve intizamsızlıklar meydana gelmesine mâni olmak ve yeni tamir görmeyen kısımlardaki mevziî çukurluk ile intizamsızlıkları imkân derecesinde tamir ederek seyrüseferi kolaylaştırmak.

2 – Yol ilkbaharda dağ yamaçlarından gelen taş ve topraklarla ve kışın da karla kapanmaktaydı, bu hallerde yolu açıp geçiti temin etmek taş ve toprakla dolan bölgeleri ve fazla tortuların gelmesi ihtimali olan zamanlar malum olduğundan tamirat postaları bu konuda hazırlıklı idi. Böyle bir durum anında işçi adedi derhal çoğaltılarak kısa bir zamanda yol açılabilmekteydi<sup>2654</sup>.

İlkbaharda güzergâhın dik yamaçlara tesadüf eden kısımlarında sellerin etkisi ile yol üzerine çok miktarda çökmeler meydana gelerek yolu tamamen kapatarak geliş gidiş aksaklığa uğramaktaydı. Bu gibi durumlarda tamirat postaları kamyonlarla çökmelerin ortaya çıktığı mevkilere sevk ve yığınak yapılarak çökmelerin durumuna göre bir kaç saatten yirmi dört saate kadar geceli gündüzlü çalışarak yol temizlenip açılmaktaydı. İlkbahar tamiratında şivler hendekler temizlenir. Kış sonlarında karların erime mevsimlerinde şose yolda meydana gelen çöküntü ve bozukluklar kırma taş ile mevzii yamalar yapılarak tamir edilirdi. Yaz mevsiminde ve sonbaharda icabına göre mevzii yamalara hendek ve şiv tamiratına devam edilmekle beraber bu mevsimlerde tamirat işinin en önemli safhası şose yol yüzeyinin korunması, kırma taşların birbirine olan uygunluklarını kaybetmemeleri için tedbirler alınmaktaydı. Bunun için kırma taş üzerlerinin ve bilhassa taş aralıklarının kumsuz açık kalmamasına özen gösterilerek rüzgâr ile sellerin sürüklediği ve otomobillerin savurup dağıttığı kum yerine yeniden kum getirilerek serilmiştir<sup>2655</sup>. Ayrıca otomobillerin şose yolda aynı izi takip etmeleri yolun çabuk bozulmasına sebebiyet vermekteydi. Buna engel olmak için otomobilin

<sup>2654</sup> *Cumhuriyetin 10 + 3 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.3, S.5, (özel sayı), İlk teşrin 1936, s.52.*

<sup>2655</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.268.*

ağırlığıyla oluşan izler mütemadi tamirat işçileri tarafından sürekli düzeltilmekteydi<sup>2656</sup>. Sonbaharda ve kış mevsimi başlarında yağan büyük yağmurların yoldaki sanatsal yapılara tahribat yapması daima ihtimal dâhilindeydi. Bu tahribata karşı mümkün olabilen tedbirler yaz ve sonbahar mevsimlerinde yapılmaya çalışılmıştır. Temellerinde oyuntu meydana gelen duvarlar ile köprü ve menfez ayakları anroşmanla tahkim edilmekle beraber sellerin mahallere fazla miktarda yüklenmemesi için derivasyonlar yapılmaktaydı. Menfez ve köprülerin çökme ile tıkanmış gözleri kazılıp temizlenerek suların normal şekilde akması temin edilmiştir. Transit yolunun ovalardan geçen kısımlarının köprü ve menfezleri de diğer aksamındaki sınaî imalâttan daha fazla tehlikeye maruz kalmaktaydı. Zira geniş ve fazla miktarda arzani meyli haiz bulunan bu ovalarda sel derelerinden gelen su miktarları sabit olmayıp bazı zamanlar büyük bir havzanın seli bir dereye toplanarak köprüleri yıkma tehlikesini meydana çıkartmaktaydı. Bu tehlikeye karşı çare olarak sel derelerin mecraları büyük uzunluklarda olmak üzere temizlenerek birden çok derenin birbirine karışmaması için tedbirler alınmıştır. Bu yapılanlara baktığımızda mütemadi tamiratın yalnız yola ve yoldaki sanatsal yapılara yönelik olmayıp koruma tedbirlerinin sel havzalarının menba istikametinde üç beş kilometre mesafeye kadar yapılmıştır. Güzergâhın dik yamaçlara tesadüf eden kısımlarında sel yataklarının fazla çökmelere mani olmak için dere yataklarında şedde duvarları ile kademeler teşkil ederek sel suyunun hızını azaltmak için yapılan çalışmalarda mütemadi tamir işlerindendi<sup>2657</sup>.

Kış mevsiminde mütemadi tamirat postalarının vazifeleri daha mühim ve zordur. Transit Yolu güzergâhı Trabzon'dan itibaren 67. kilometrede Zigana dağı bel mıntıkasından 2.030 rakımından ve 162. kilometrede Vavuk dağından 1.800 rakımından 240. kilometrede Kopdağı bel noktasından 2.467 rakımından 445. kilometrede 2.300 rakımlı Maç dağından ve 455. kilometrede 2.530 rakımlı Tahir dağından geçmektedir. Yolun düzlük ve ovalık kısımları da 1.000 – 2.000 rakımları arasındadır. Bu sebeple kışın yolun kısmı azami kar altında kalmaktadır. Karın boyu yüksek rakımlarda 80 santimetreye ulaştığı gibi dağlarda fırtına ile muayyen yerlerde sıklaşmak sureti ile 4 ila 6 metre boyunu bulmaktadır. Mahallî vaziyete ve rüzgâr istikametlerine nazaran kar siperleri ile fazla kar birikmesinin önüne geçilmesi mümkün olamayacağı yapılan uzun

<sup>2656</sup> Mühendis Kremer, “Trabzon – İran Transit Yolunda yapılan İnşaat ve Mütemadi Tamirat”...,s.98.

<sup>2657</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.268 – 269.*

inceleme ve tecrübeler neticesinde anlaşılmıştır. Yol karla kapandıkça mütemadi tamirat postaları ile derhal karı kaldırmağa başlayıp yolu otomobil geçidine açık bulundurmağa çalışırlar, evvelce kardan dolayı yılda altı ay otomobil işleyemezken bu mütemadi tamirat teşkilâtından sonra yolun otomobillere geçit vermediği müddet yılda aralıklı olarak yirmi otuz güne indirilmiştir. Kar temizleme mesaisini kolaylaştırmak için 1938 yılında kar küreme makineleri alınması için ihale yapılmıştır. Yine de Dağların iklim ve vaziyeti itibari ile yolun kışın daima açık bulundurulması gerçekleştirilememiştir. Zira günlerce çalışılarak ve her defasında binlerce lira sarf edilerek yapılan kar temizliği bitmesine müteakip çıkan bir fırtına etkisi ile yarım saat içinde tekrar dolup önceki haline geldiği sık sık vaki olan hallerdendi<sup>2658</sup>.

Yüksek kara ve şiddetli fırtınalara sahne olan mevkilerde sık sık cankurtaran (sığınak) binaları yaptırılmıştır. Her binada bir amele postası bulunmaktadır. Bunlar kar temizlemekle beraber bilhassa yolculara yardım etmek vazifesi ile görevlendirilmiştir<sup>2659</sup>. Fırtına ve tipiye tutulan ve ani surette karın yolu kapaması ile yoluna devam edemeyen yolcular cankurtaran binalarında güvenli bir şekilde kalmaktaydılar. Bu binalar 20 metre ile 9 metre arasında ebatında tek kattan ibaretti. Zemini betonarme ile döşenmiş üstü ise betonarme bir damla kapanmıştır. Binanın bir köşesinde kule şeklinde 7 metre yüksekliğinde bir baca vardı. Bunun üzerine bir gemici feneri ve çan takılıdır. Fırtınalı günlerde yolculara rehber olmak üzere bu çan çalınır ve fener ise geceleri yanardı<sup>2660</sup>. Yolcuların yollarını bulması için kullanılan çanların ağırlığı 1500 kiloyu bulmaktaydı<sup>2661</sup>.

Binada yolculara mahsus iki oda ile hayvanlar içinde bir odadan ibaretti. Bundan başka bir depo ve tuvalet bulunmaktaydı. Odalardan biri tamirat postalarından çalışna işçilere ayrılmış diğeri ise yolculara tahsis edilmişti. Her iki odaya boyanmış ahşap ranzalar konulmuştu. Ayrıca cankurtaran binalarında telefon bulnumakta ve fırtınalı zamanlarda dağı aşmak için yola çıkan yolcu sayısı ve hareket saatleri cankurtarana bildirilirdi. Zamanında gelmeyen yolcu cankurtaran binalarında bulunan görevli işçiler tarafından aranır ve kurtarılırdı. Bu teşkilâttan başka yolcuya yolun

<sup>2658</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.270.*

<sup>2659</sup> *Cumhuriyetin 10 + 4 Yılında Türkiye Bayındırlığı Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.4, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1937, s.157.*

<sup>2660</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.4, S.9, Şubat 1938, s.80.*

<sup>2661</sup> *Son Posta Gazetesi 6 İkinci Teşrin 1937, s.5.*



istikâmetini gösteren ve yolun alt tarafına dikilen siyah renge boyanmış levhalar vardı. Arazinin durumuna göre 20 ila 50 metre mesafede dikilen bu levhalar takip edilerek cankurtaran binalarına gelinirdi. Fırtınalı günlerde her türlü yolcu ve hayvan kabul edilir Üşümüş olan yolculara konyaklı çay verilir ve donmuş olanlar varsa doktorun verdiği tarife üzerine tedavi edilir ve ecza dolabında bulunan ilaçlar çavuş tarafından verilir. Yolcunun durumu icap ettirdiği takdirde perde ile ayrılmış olan özel bir ranzaya alınır<sup>2662</sup>. Karların erime mevsiminde mütemadi tamirat büyük bir ehemmiyet alır. Şose kütlesinin en zayıf ve yumuşak zamanı bu mevsimdedir. Kar sularının şose kütlesine nüfuzu ile taşların bozulmasına ve dağılmasına engel olmak için sulu hale gelen karları derhal kısa zamanda süpürmek gerekiyordu. Bu mevsimde kamyon ve otomobillerin tekerleklerine zincir takmaları esasen kar suyu tesiri ile zayıflamış olan şose sathında büyük tahribat meydana getiriyordu. Bu bahsettiğimiz olumsuzluklar mütemadi tamiratın başarılı sistem, teşkilât, idare ve vasıta nakliyesi üzerindeki otoriteye bağlıydı. Bununla beraber her zaman yerine ve icabına göre tedbirler alınması lâzım gelen bir mühendislik ve teknik işti. Transit Yolu mütemadi tamirata mıntika başmühendislerinin kontrolü altında kısım fen memurlarının idare ve nezaretinde dikkatli ve ihtimamlı surette yapılması sürekli vekâlet tarafından kontrol edilmiştir. Mütemadi tamirata kilometresine ortalama 250 lira hesabı ile (Karaköse'ye kadar kısmına) yılda takriben 125.000 lira harcanmıştır<sup>2663</sup>.

Mütemadi tamirat postaları için yol boyunca ortalama yirmi beşer kilometre mesafe ile ekip binaları inşa ettirilmiştir. Binalar küçük, büyük olmak üzere iki tiptir. Küçük tipler bir çavuş odası, 8 kişilik bir amele koğuşu, bir mutfak, bir hamam, iki abdesthane ve bir garajdan ibarettir. Büyük tiplerde bunlara ilâveten ayrıca bir fen memuru odası bulunmaktadır. Bu binalar mahalli için konforlu ve tertibatı itibarı ile civar halk için örnek olabilecek nitelikteydi<sup>2664</sup>.

Trabzon – İran transit yolu mütemadi tamirat teşkilâtının masrafı 1936 yılında ortalama olarak 60.000 lirayı bulmuştur. 1936 yılında Trabzon'da iki posta çalışmakta idi. Gümüşhane Vilâyeti'nde 76. km.'de Maden, 94. km.'de Torul, 119. km.'de Gümüşhane, 113. km.'de Teke, 144. km.'de Kale, 157. km.'de Güvercinlik, 178. km.'de

<sup>2662</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.4, S.9, Şubat 1938, s.80 – 81.*

<sup>2663</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.270.*

<sup>2664</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.271.*

Ostak, 197. km.'de Bayburt, 234. km.'de Kop hanları mevkilerinde tamirat postaları bulunmaktaydı. Erzurum Vilâyeti'nde, 248. km.'de Cankurtaran, 260. km.'de Kophanları, 273. km.'de Aşkale, 289. km.'de Karabıyıkhanları, 338. km.'de Deveboyunu, 363 km.'de Hasankale, 409. km.'de Horasan, 428. km.'de Tellalhanı ve Ağrı Vilâyeti'nde ise 449. km.'de Tahirköy, 478 km.'de Eleşkirt, 498 km.'de Çeliköy mevkilerinde yeni ekip binaları inşa edilmiş ve postaları teşkil edilmiştir<sup>2665</sup>.

Binaların dış duvarları taşandı. Çatıları kışları iklimin çok sert geçmediği bölgelerde Marsilya tipi kiremit ve karın çok yağdığı bölgelerde ise oluklu çinkodandır. Ayrıca tavanın üzerine katranlı kağıt ve 10 cm. toprak vardır. Bu tamirat postalarının normal kadroları 4 – 5 amele, bir postabaşı ve bir çavuştan ibaretti. Gerektiğinde ilaveten amele alınır ve seyyar postalar teşkil edilirdi<sup>2666</sup>.

### 3.1.3. Ankara – Çubuk Barajı Asfalt Yolu

Ankara'dan itibaren onuncu kilometresinde ve Çubuk Çayı üzerinde yapılan baraj<sup>2667</sup>, havuz ve park ile bu bölge Ankara'nın eğlence ve gezi yerlerinden bir haline getirilmişti<sup>2668</sup>. Bir eğlence ve gezi bölgesi haline getirilen bu mevkii Ankara'ya düzgün ve sağlam bir şekilde bağlamak amacıyla mevcut eski 9.5 km.'lik<sup>2669</sup> bozuk şose yolun 5 m. genişletilerek tababının asfalt olarak yapılması düşünülmüştür. Yapılacak yolun platform genişliği; yol kısmı 5m. ve banketler birer metre olmak üzere 7 metre olacaktı<sup>2670</sup>. Eski yolun profil ve plan itibarıyla tadil edilen kısımlarında 0.15 m. temel tabakası üzerine 0.15 m. kırma taş ve bu gibi tadilat yapılmayan kısımlarında 0.15 m. kırma taş konulacaktı. Üzerine ince asfalt kaplama yapılacaktı. Bu iş bir yılda bitirilmek üzere ve muvakkat kabul kesin kabul arasında geçecek iki yıllık mütemadi tamiratında yapılması şartıyla 138.779 lira keşif bedeliyle münakasaya çıkarılmıştır. Müteahhide % 2,5 tenzilâtla ihale edilmiştir. 138.779 liralık keşif bedelinin 108.529 lirası toprak tesviyesi, makadam şose, ince asfalt kaplama ve yolun sanatsal yapı inşaatına, 16.000

<sup>2665</sup> *Cumhuriyetin 10 + 3 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.3, S.5, (özel sayı), İlk teşrin 1936, s.53.*

<sup>2666</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.4, S.9, Şubat 1938, s.81.*

<sup>2667</sup> Çubuk Barajı Hakkında Geniş bilgi için bkz. TC. Nâfia Vekâleti, Ankara Çubuk Barajı ve Filtre Tesisatı Açılma Töreni Hatırası, 3 – 11 – 1936, Nâfia Vekâleti Neşriyatından Seri.5, S.1, Ankara, 1936.

<sup>2668</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.273.*

<sup>2669</sup> *Cumhuriyetin 10 + 3 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.3, S.5, (özel sayı), İlk teşrin 1936, s.54.*

<sup>2670</sup> *Ulus Gazetesi 13 Eylül 1936, s.5.*

lirası üç adet silindir in alınmasına ve 14350 lirası ise iki senelik mütemadi tamirat parası olarak belirlenmişti<sup>2671</sup>. Mütcahhit keşif sırasında ithal edilmiş olan iki adet 12 tonluk ve bir adet 6 tonluk silindirleri inşaatın bitirilmesinden sonra sağlam ve çalışır vaziyette Nâfia Vekâleti'ne teslim etmiştir<sup>2672</sup>.

Mukavele gereğince mütcahhit Nâfia vekâleti mühendislerinin kontrolu altında olmak üzere bu yolun aplikasyonunu yapmış ve tafsilat projelerini hazırlamıştır. 1935 yılında günde ortalama 140 amele 24 araba ve 6 usta çalıştırmıştır. Mukavelede belirtilen inşaat süresi 37 gün uzatılmıştır. Bu uzatma aşağıdaki sebeplerden ortaya çıkmıştır:

1 – İnşaatda kullanılacak taş ocaklarından istenilen miktarda sağlam taş elde edilemediğinden taş ocakları adedi sayısı çoğaltılmıştır. Buna rağmen yine inşaatda gerekli miktarda taş temini mümkün olmamış ve taş temini konusunda zorluklarla karşılaşılmiştir.

2 – Yol güzergâhının tasarrufa uymakla beraber fennî şartları da uygun olması maksadı ile birçok değişiklikler yapılmıştır.

3 – Baraj inşaatını geri bırakmamak için yağmurlu havalarda mevcut yolun çamur ve bataklık hale gelmesine meydan vermemek için yol üzerinde yapılacak tesviye işlerinin önemli bir kısmının bahara bırakılmıştır<sup>2673</sup>.

İnşaat esnasında ilk keşfe nazaran tesviye işinde ve beton asfalt kaplamada fazlalık meydana geldiğinden bunlar mütcahhide ilâve-i inşaat olarak yaptırılmıştır<sup>2674</sup>.

İnşaat 27 Eylül 1936 mukavele ve şartname hükümlerine uygun olarak ikmal edilmiştir. Mütcahhit taahhüdüne dahil olan yolun mütemadi tamirâtı ile uğraşmaktadır. Esas asfalt kaplamalı yol ikmal edildikten sonra:

1 — Yolun her iki tarafına banket haricine olmak üzere 2000 ağaç diktirilmiş ve bu suretle yol kamilen ağaçlandırılmıştır.

2 — Yol üzerine beynelmilel yol işaretleri dikilmiştir.

<sup>2671</sup> Nâfia Mühendisi Aziz, “Ankara Çubuk Barajı Asfalt Yolu İnşaatı”, *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım)*, Y.2, S.10, Mart 1936, s.91.

<sup>2672</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı*, *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım)*, Y.5, S.5, (özel sayı) *Birinciteşrin 1938*, s.273.

<sup>2673</sup> Nâfia Mühendisi Aziz, “Ankara Çubuk Barajı Asfalt Yolu İnşaatı”..., s.92.

<sup>2674</sup> *Cumhuriyetin 10 + 4 Yılında Türkiye Bayındırlığı* *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım)*, Y.4, S.5, (özel sayı) *Birinciteşrin 1937*, s.159.

3 — Yüksek imlâlarda betonarme ve beyaz siyah işaretli babalar dikilmek sureti ile yol üzerindeki geliş ve gidiş daha emniyetli bir hale getirilmeğe çalışılmıştır.

4 — 4+050—4+248 kilometreler arasındaki yarmanın genişletilmesi düşüncesi ile mevcut hendeğe 0.30'luk büz konulmuş ve üst kısma da tamamen parke kaldırım yapılmak sureti ile bu kısımda yol plâtfomu genişliği 8.50 çıkarılmıştır.

5 — 2+875—3+100 kilometreler arasındaki yüksek imlânın akıcı topraktan olması sebebiyle yol üzerindeki trafiğin fazlalaşması göz önünde tutularak bu kısımda imlânın genişletme ve mevcut köprüye tampon duvarları yapılmak sureti ile yol plâtfom genişliği on metreye çıkarılmış ve asfalt kaplama kısım da 8.50 metre olarak yapılmıştır.

6 — Bu yolun altıncı kilometresinden ayrılan Çubuk yoluna kadar olan kısım üzerinde demir tekerlekli vasıtaların geliş ve gidişi çok fazla olduğundan banket üzerine 0.50 genişliğinde parke kaldırım yaptırılmıştır. Bu bakımdan asfalt yolu takip eden toprak yolların başlarına büz konulmuş ve parke kaldırım yaptırılmıştır.

7 — Barajın bulunduğu mıntıkanın park haline getirilmesi ile bu kısımdaki bahçe taraflarının etrafına bordur dizilmiş ve esas yol genişliği park kısmında 6 metreye çıkarılmıştır. Baraja yapılan gazinoyu esas yola bağlamak maksadı ile de gazino yolu beton asfalt kaplama olarak yeniden yaptırılmıştır<sup>2675</sup>.

Bu şekilde tamamen asfalt yapılan şose yol ile Çubuk Barajı'nın etrafındaki doğal güzellikler rahatlıkla göze hitap eden bir şekilde ortaya çıkmıştır<sup>2676</sup>.

### 3.1.4. Ankara – İstanbul Yolu

Bu yolun 1931 yılına keşif ve planları yapılarak plân takeometresi alınmış ve güzergâhı, ülkenin son ihtiyaçlarına göre gayet teknik bir surette geçirilmiştir. Ankara – Sincan – Ayaş – Beypazarı – Nallıhan – Mudurnu - Adapazarı – İzmit'in kuzeyinden Beykoza varmakta ve toplam uzunluğu 450 kilometreyi bulmaktadır. Bu bakımdan demiryolu güzergâhının uzunluğuna nazaran 130 kilometre daha kısa olan bu yolda

<sup>2675</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.274 – 275.*

<sup>2676</sup> *Akşam Gazetesi 6 Teşrinievvel 1936, s.2.*

azamî meyil % 7, platform genişliği 7 metre, şose genişliği 5 metre olarak tesbit edilmiştir<sup>2677</sup>.

Türkiye’de son yavaş yavaş ortaya çıkan otomobil nakliyatı dikkate alınarak düzgün araziden geçirilmeye çalışılmıştır. Bu anlamda yolun kusurlu olmaması için toprak tesviyesinden kaçılmamış ve aynı düşüncelerle istinat duvarları inşası kabul edilmiştir. Sincanköy ve Zir Ovası’ndan Beypazarı Yaylası’na çıkan yol Ayaş Beli kısmında eski güzergâh tamamen terkedilerek Ayaş’ın 6 km. kuzeyinden başka bir dere yamacından geçirilmiş ve Ayaş Beli rakımına nazaran çok daha alçak bir belden atlanarak Kırmır Deresi Vadisi’ne inilmiş ve oradan Beypazarı’nın 5 kilometre güneyinden geçerek Çayırhan, Nallıhan, Mudurnu istikametinden Adapazarı’na varılmış ve İzmit’in kuzeyinden Beykoza indirilmiştir. Yolun Kırmır Vadisi ve Nallıhan – Adapazarı arası gayet arızalı olup dereler müteaddit defalar köprülerle geçilmekte, yamaçlarda istinat duvarları ve bir kaç küçük tünel gerekmektedir. Nallıhan’dan Beykoz’a kadar güzergâhın büyük kısmı ağaçlı yerlerden geçmekte olup bu kısmın birçok yerlerinde dere ve nehir kenarlarında yolun manzarası güzellik arzedecek şekildeydi. Bunun yanında Türkiye’de otomobil sayısının çoğalmasıyla modern karayollarına olan ihtiyaçta artmaktaydı. Şehir civarında fazla otomobil geliş ve gidişi olan mahallerde âdi makadam şose dayanmamakla beraber sağlığa uygun olmayan çok toz ortaya çıkardığından bu sorunları çözecek ve yolun dayanma müddetini artıracak kaplamalar yapılması düşünülmüştür<sup>2678</sup>.

Bu gibi kaplamalar en fazla Ankara, İstanbul, İzmir, Mersin, Uşak’ta yapılmıştır. Ankara’da Çankaya, Keçiören, Akköprü, Ziraat fidanlığı, Gazi Orman Çiftliği, Etlik, Samanpazarı yollarının kaplamaları asfalt beton sistemindedir. Bundan başka Ankara’da az miktarda katranlı, soğuk asfaltlı, sıcak asfaltlı, çimento betonlu ve çimento harçlı makadam tecrübe kaplamaları yapılmıştır. İstanbul’da Kartal – Yakacık; Gazlıçeşme – Bakırköy, Selâmiçeşme, Maltepe, Yalova – Hamam, Topkapı – Küçükçekmece, Şişli – Büyükdere Yolları Katran ve Bitum Emilsiyonlarının muhtelif çeşitleri olan ve Bitümlüs, Kaltas, Liton, Emelit malzemesiyle kaplanmıştır. İki milyon liraya yakın bir

<sup>2677</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.

<sup>2678</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.43.

tahsisatla 3 kilometre tulündeki İstanbul civarı yolları tamamen asfaltlanmasında planlanmıştır<sup>2679</sup>.

### **3.1.5. Ankara – İstanbul Yolu’nun Tayyare İstasyonu’na kadar Kısımının Asfaltlanması**

#### **3.5.1.1. Ankara – Tayyare Meydanı Varyant Yolu**

Ankara – İstanbul yolunun 10+500. km.’sinde bulunan Devlet Havayolları Müdürlüğü meydanının tevsii düşüncesi ile mevcut makadam şose meydan haricinden geçirilmek üzere yeni bir varyant yol yapılmıştır. 38.994.10 lira bedeli keşif ile ihaleye çıkarılan bu iş % 17 indirimle müteahhidine ihale edilmiştir. Tesviye-i türabiye ile yedi adet menfez ve beş metre arzında blokajlı şose olarak yapılan bu inşaat mukavele hükümlerine uygun olarak 120 iş günü sonunda ikmal edilmiş ve hesabı kafiye göre müteahhidin istihkakları tutarı 29.976.19 lira olarak bulunmuştur<sup>2680</sup>.

#### **3.5.1.2. Ankara – Tayyare Meydanı Asfalt Yolu**

Devlet Havayolları meydanını Vilâyet merkezine bağlayan yol üzerindeki geliş ve gidişi kolaylaştırmak, sürat ve emniyet teinini maksadı ile dört metre genişliğindeki makadam şose beş metreye iblâğ edilmiş ve üst kısımda beton asfalt kaplama olarak yapılmıştır. Yolun ağaçlanması da dahil olarak 37048 liralık tahmini keşif üzerinden münakaşaya çıkarılmış ve % 0.50 tenzilâtla müteahhidine ihale edilmiştir. İnşaat esnasında beton asfalt kaplamanın tayyare hangarlarına kadar uzatılmasına kati lüzum görüldüğünden 7975.02 liralık bir ilâve-i inşaat ve inşaat mukavele hükümlerine uygun olarak 19/10/1937 tarihinde ikmal edilmiş ve müteahhidin istihkakları tutan hesabı katiye göre 79.216,80 kuruş olarak bulunmuştur.

Bu bakımdan Ankara yollarından olan Ankara – Tayyare meydanı yolu beton asfalt kaplama olarak yapılmış yola uluslar arası trafik işaretleri dikilmiş olduğu gibi her iki tarafında da banketler haricinde olmak üzere akasya ağaçları dikilmiştir<sup>2681</sup>.

<sup>2679</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.

<sup>2680</sup> Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.277.

<sup>2681</sup> Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.277 – 278.

### 3.1.6. İstanbul – Edirne Avrupa Yolu

Londra – İstanbul Uluslar arası turistik yolu olarak isimlendirilen bu yol ile Londra – İstanbul arasında otomobille kesintisiz ve rahat bir yolculuk yapılabilecek bir karayolu şebekesinin yapılması düşünülmüştür<sup>2682</sup>. Ortalama olarak 3300 kilometreyi bulan yolun 1942 yılında tamamlanması planlanmıştır<sup>2683</sup>. Yolu inşasına Türkiye, Bulgaristan, Romanya, Yugoslavya, Macaristan, Avusturya, Almanya, Belçika ve İngiltere iştirak etmiştir<sup>2684</sup>. Asfalt yolun en uzun kısmı Almanya içerisinden geçmektedir. 1020 kilometreyi bulan bu kısım Londra – İstanbul Yolu’nun 3/1 teşkil etmektedir. Yol, Yugoslavya sınırından Bulgaristan’nın başkenti Sofya’ya kadar 56 kilometre, Sofya’dan Türkiye sınıra kadar ise 316 kilometre uzunluğuna sahiptir<sup>2685</sup>. Londra – İstanbul yolunun Türkiye ayağı ise, İstanbul şehir merkezi olan Sirkeci İstasyon meydanından itibaren Edirne şehri içine kadar 238 kilometre ve Edirne’den Bulgaristan sınırına kadar 18 kilometre olmak üzere toplam 256 kilometredir<sup>2686</sup>.

Bu anlamda İstanbul – Edirne yolunun uluslararası turizm sektöründe önemli bir yer teşkil edecekti. İstanbul – Edirne yolu, Beynelmilel Turizm İttihadı Cemiyeti’nin 1930 senesinde İstanbul’da Dolmabahçe sarayında toplanan kongresinde Londra – İstanbul arasında en kısa istikamette rahat otomobil seyahatına elverişli turist yolu olarak inşaatına başlanması İngiliz üyesi tarafından teklif edilmişti. 1935 senesinde bu yolun inşası için alâkadar devletlerin üyelerinin katılımı ile Budapeşte’de bir kongre toplanmış ve kongreye daimî bir mahiyet verilerek bir komite teşkil edilmiştir<sup>2687</sup>. 27 Ekim 1937 tarihinde yine Budapeşte’de bir toplantı yapılmış ve bu toplantı da daha önceden de kararlaştırıldığı gibi bu yolun Londra – İstanbul olarak adlandırılmasına karar verilmiştir<sup>2688</sup>. 1938 yılı sonunda bu yolun balkan ülkelerinden geçen kısımlarının büyük kısmının inşaatı tamamlanmıştır<sup>2689</sup>.

İstanbul – Edirne asfalt yolunun inşasına 1932 senesinde İstanbul’da Topkapı’dan başlanmıştır. Topkapı – Büyük Çekmece arasındaki 35 kilometrelik

<sup>2682</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 15 Eylül 1938, s.2.

<sup>2683</sup> *Son Posta Gazetesi*, 6 Eylül 1938, s.2.

<sup>2684</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.5, S.1, Haziran 1938, s.104 – 106.

<sup>2685</sup> *Son Posta Gazetesi*, 28 İkinciteşrin 1938, s.4.

<sup>2686</sup> *Son Posta Gazetesi*, 29 Birinciteşrin 1938, s.8.

<sup>2687</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.281.

<sup>2688</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.5, S.1, Haziran 1938, s.103.

<sup>2689</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 15 Eylül 1938, s.2.

kısımda eskiden kalma harap bir şose mevcut olduğundan eski şose icabına göre blokaj ve kırma taşla tahkim edilerek üzerine asfalt kaplama yapılmıştır. Üç yıl süren bu inşaa çalışmasından sonra Büyük Çekmece'ye kadar 35 kilometrelik yol bitirilmiştir. Büyükçekmece'den Silivri'ye kadar 30 kilometrelik kısımda da çok harap eski bir şose mevcuttu. Fakat Silivri'den Lüleburgaz'a kadar ortalama 90 km.'de toprak izlerden başka bir şey yoktu. Silivri – Lüleburgaz arasında kışın hiç bir suretle araba işlemediği gibi yazın bile yağmurlarda otomobil seyrüseferi mümkün bulunmuyordu. Lüleburgaz'dan Edirne'ye ve sınıra kadar yaz kış geçit veren bir yol mevcut bulunduğundan İstanbul – Edirne arasında bir an evvel ikmalî lâzım gelen Silivri – Lüleburgaz arası bulunuyordu<sup>2690</sup>.

İstanbul – Edirne yolu, İstanbul, Kırklareli, Tekirdağ ve Edirne vilâyetlerinden geçmekteydi<sup>2691</sup>. Bu anlamda yolun inşası için gerekli paranın bir kısmının vilâyetlerinin bütçesinden karşılanmasına karar verilmiştir<sup>2692</sup>. Bunun için 1933 yılının nisan ayında bu dört vilâyetin valisi bir toplantı yapmışlardır. Yapılan toplantıda bu yolun inşası vilâyetlerin bütçesinin yetmeyeceği ortaya çıkmıştır<sup>2693</sup>. Sadece İstanbul Vilâyeti kendi bütçesiyle vilâyet sınırları içerisindeki kısmı yapabileceğini bildirmiştir<sup>2694</sup>.

Nâfia Vekâleti, 1932 – 1935 senelerinde bu yol inşaatı ile yalnız yüksek murakabe makamı sıfatı ile program ve projelerinin tasdiki sureti ile meşgul olmuştur. 1935 yılından itibaren yolun biran önce iyi bir şekilde bitirilmesi için inşaatın idaresini bütün teferruatı ile eline almıştır. Alâkalı vilâyet bütçelerinden bu yola tahsis edilebilecek para incelenmiş ve buna göre Topkapı'dan itibaren 72 kilometrenin inşaa masrafı İstanbul Vilâyeti Nâfia bütçesinden temin edilmiştir. Kalan 83+600 km.'nin inşaa masrafı vekâlet-i tahsisatından tediye edilmek üzere müteahhide ihale edilmiştir. Bu 83+600 kilometre kısmen İstanbul Vilâyeti dâhiline ve kısmı azamı Tekirdağ ve Kırklareli Vilâyetleri içine müsadiftir<sup>2695</sup>.

<sup>2690</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.281.*

<sup>2691</sup> *Akşam Gazetesi, 26 Şubat 1933, s.3.*

<sup>2692</sup> *Akşam Gazetesi, 9 Nisan 1933, s.3.*

<sup>2693</sup> *Cumhuriyet Gazetesi, 18 Nisan 1933, s.2.*

<sup>2694</sup> *Akşam Gazetesi, 30 Haziran 1933, s.1.*

<sup>2695</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.280.*



Şose şebekemizin en mühim istikametlerinden bulunan bu yolun İstanbul'dan Lüleburgaz kasabası girişine kadar 160+400 kilometrelik kısmı 1937 yılının Ekim ayında asfalt kaplamalı modern şose olarak ikmâl edilmiştir<sup>2696</sup>.

Lüleburgaz'dan Edirne istikametinde inşaata 1938 yılında devam edilmiştir. Bu arada birinci kısım olarak 39 kilometresinin geniş ve modern asfalt yol halinde inşası yine 1938'de müteahhide ihale edilmiştir. İstanbul – Edirne yolu Trakya'nın ortasından geçerek başından sonuna kadar uzayan Trakya Vilâyetlerini birbirine ve İstanbul'a bağlamanın yanında daha geniş ölçekte bakılınca Türkiye'nin Avrupa sınırını Ankara'ya bağlamayı hedeflemiştir. Bu bakımdan çok lüzumlu olan bir yoldur.

İstanbul – Edirne yolunun hızlı ve konforlu seyahat ve nakliyata elverişli halde yapılması Trakya'nın kuzey ve güneyindeki şehir ve kasabaların en kısa istikâmetlerde asfalt yola bağlanarak bütün Trakya'nın İstanbul ile nakliyatının bu asfalt yol vasıtasıyla sağlanmıştır. Bu suretle İstanbul – Edirne yolu Trakya yol şebekesinin belkemiğini teşkil etmiştir<sup>2697</sup>.

1935 yılından itibaren inşa faaliyeti büyük oranda artırılarak 1936 – 1937 yıllarında Lüleburgaz'a kadar yani 120.400 metrelik kısmı tamamlanmıştır.<sup>2698</sup>

Doğrudan doğruya Nafia Vekâleti tarafından yaptırılan kısmın inşasına 1935 yılının Ağustos ayında başlanarak 1937 yılının Ekiminde bitirilmiştir. Bu yolun hızlı otomobil seyrüseferine müsait olması için tamamen yeni güzergâh üzerine inşa edilerek eğimler 200 metreden daha büyük çaplı olarak yapılmıştır. Bir kaç mevkide daha ufak çaplar varsa da bunlar demiryolu geçitleri, eski büyük köprülerin bulunduğu mevkiler gibi mücbir noktalara tesadüf etmektedir. Azamî meyil % 6'dır. Fakat bu azamî meyil pek az tatbik olunarak ekseriyetle daha zarif meyillerle geçilmiştir. Çorlu – Lüleburgaz arasında güzergah, Ergene Nehri'ni takviye eden müteaddit vadileri dikine kat etmekte olduğundan çeşitli iniş çıkışları ihtiva eder. Buralarda meyil ve aksi meyilleri düzeltmek için 6 metreye kadar yükseklikte imlâ ve yarmalar yapılmıştır. Güzergâhta mevcut ve bir kısmı tarihî kıymeti haiz beş büyük köprü (Kınık, Çorlu, Ergene, Karıştıran, Lüleburgaz köprüleri) güzergâhın önemle üzerinde durulan noktaları olarak alınmış ve bu

<sup>2696</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.4, S.10, Mart 1938, s.20.*

<sup>2697</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.280.*

<sup>2698</sup> *Cumhuriyetin 10 + 4 Yılında Türkiye Bayındırlığı Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.4, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1937, s.164.*

köprülerin hepsi iyi bir şekilde tamir edilerek bilvesile bu tarihî eserlerin de muhafaza ve idamesi temin edilmiştir. Bu köprüler güzergâhın tesadüf ettiği en mühim sular üzerindedir.

Bunlardan başka yeniden büyük köprü olarak 6 X 10 – 2X 14 metrelik iki adet betonarme köprü inşa edilmiş ve ayrıca her birinin uzunluğu on metreyi geçmeyen 119 adet yeni köprü ve menfez inşa olunmuştur.

Yolun toprak tesviyesi genişliği 7 metre, şose genişliği 5 metredir. Şose temeli olarak 15 santimetre kalınlıkta blokaj imal edilmiştir. Yalnız çok çürük araziye tesadüf eden kısımlarda blokaj artırılmış ve gerekli olan yerlerde drenaj tertibatı yapılmıştır. Blokaj tabakası silindire iyice tazyikten sonra üzerine 9 santim kalınlığında kırma taş serilip silindire üzerinden geçilerek makadam şose vücuda getirilmiştir. Bunun üzerine bir santim kum ve 6 santim kırma taş serilip bu kırma taş tabakasının aralıkları asfalt betonu ile doldurulmuştur. Bu işlem için metre kareye 30 kilogram asfalt betonu sarf edilmiştir. Ayrıca üzerine tekrar 35 kg. asfalt betonu ve 7 kg. selman halitası serilmek suretiyle takriben iki santim kalınlıkta asfaltlı muhafaza tabakası teşkil olunmuştur<sup>2699</sup>.

Blokaj ve şose için iyi evsafa olmak üzere yalnız Çorlu ve Muratlı civarında bazalt taşı mevcut olduğundan taşın takriben 40 km. mesafeye kadar kamyonlarla nakli icap etmiştir. Giriş kısmının taşı İstanbul'da Anadolu Kavağı ocağından getirilmiştir.

Yukarıda bahsedilen asfaltlı kaplama almanca (Einstren) denilen çok yeni bir usulle yapılmıştır. Bu sistem temel henüz sağlamlaşmamış yeni yollar için bilhassa muvafık olup temelin zayıf çöküntülerini asfaltlı kaplama kırılmaksızın takip edebilmektedir. Hareket ve çöküntü olmayan kısımlarda ise sıkışıp kesafet peyda ederek hakikî (beton asfalt) haline gelmektedir<sup>2700</sup>.

Asfalt % 5 nispetinde bitüm % 95 nispetinde taş ile imâl edilmiştir. Asfaltın taşı üç boy üzerine kırılıp tefrik edilmiştir. Laboratuvar tecrübeleri neticesinde 0 - 6 mm.'lik gravityondan % 30 6 – 12 mm.'lik gravityondan % 28, ve 12-20 mm.'lik gravityondan % 42 oranında olmak üzere üç boy taş birbirine karıştırılarak kullanılmıştır. Asfaltın imâli için hususî makinede taşlar 90 dereceye kadar ısı, rutubet ve tozdan tecrit edildikten sonra otomatik kantar ianesi ile makinenin malaksörüne belirli miktarda

<sup>2699</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.281.*

<sup>2700</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.3, Temmuz 1938, s.83.*

doldurulur. Ayrıca kazanlarda 150 dereceye ısıtılmış bitümden de belirli miktarda tartılarak malaksöre boşaltılıp taşla bitüm yekdiğeri ile iyice karıştırılır. Asfalt sıcak halde yola sevk edilip serilmiş ve silindirlenmiştir.

Asfaltlı kaplama kenarlarının kırılmaktan vikayesi ve banketlerin muhafazası için iki tarafta yarımşar metre genişlikte taş kaldırımlar yaptırılmıştır. Bu taş kaldırımıyla geniş karoserli otobüslerin karşılaşmasında yolun istifade edilecek genişliğini bir metre daha artırmak sureti ile yolun temin edebileceği nakliyat miktarının artmasına da iadeli olmuştur. Bu kaldırımlar şose asfaltının yapımından sonra banketlerde açılan 27 santimetre derinlikte sandıklar içerisine 12 cm. kum üzerine 15 cm. kalınlıkta taş ile imal olunmuş ve taş faslı müştereklerini doldurmak üzere de ayrıca 3 cm. kalınlıkta kum serilmiştir. Taş kaldırımlar ile asfaltlı kaplama faslı müşterekleri veznen % 8 bitüm ve % 92 dere kumundan mamul asfalt ile doldurularak kenarlardan su nüfuzunun önüne geçilmiştir<sup>2701</sup>.

İstanbul – Edirne yolunun güzergâhı tamamen çıplak ağaçsız bir mıntıkaya tesadüf etmektedir. Manzaranın güzelleştirilmesi güzergâhta gölge ve serinlik oluşturulması ve ayrıca yolun turistik kıymetinin artırılması için ağaçlama işine bilhassa ehemmiyet verilerek 1936 ve 1937 ağaç dikme mevsimlerinde takriben 35.000 adet fidan dikilmek sureti ile yukarıda bahsettiğimiz 83 km.'lik kısmın ağaçları ikmal olunmuştur. Ağaçlar yolun iki kenarına ortalama beşer metre mesafe ile dikilmiştir. Arazi kolay ağaç yetiştirmesine müsait olmayan killi ve kilsiz topraklardan müteşekkil olduğundan dikilen fidanların büyük kısmı akasyadır. Yalnız suya yakın kısımlarda ve çeşitli yerlerde bulunan tamirat ekip binaları etrafında bir miktar diğer cins ağaç ve muhtelif meyve fidanları dikilmiştir.

Fidanların dikilmesi için 75 cm. çapında 75 cm. derinlikte çukurlar açılmıştır. Fidanlar 3 cm. kalınlıkta herklere muntazaman bağlanmak sureti ile rüzgâra karşı muhafaza edilmiştir. Fidanlar ilk dikilişinde gübrenip sulandığı gibi bütün yaz mevsimince on onbeş gün ara ile sulanmaktadır. Bunun için merkezleri üçer kilometre aralıklı ağaç bakım postaları teşkil edilmiştir. Bu postalar fidanları hayvanların tahrip

<sup>2701</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.283 – 284.*

etmemesi için nezaret etmekle beraber sulama, budama, gübreleme işlerini görmektedirler<sup>2702</sup>.

### 3.1.7. Muratlı – Büyükkarıştıran Yolu

İstanbul – Edirne asfalt yolunun amacı, bütün Trakya'nın İstanbul ile bağlantısını temin etmek olduğundan asfalt yol güzergâhına tesadüf etmeyen Trakya'daki önemli merkezlerin asfalt yola en kısa istikametlerden birleştirilmesi asfalt yolun inşasına başlandığı ilk zamanlarda hissedilen lüzum ve ihtiyaçlardandı<sup>2703</sup>.

Tekirdağ'ından kuzey istikametinde dahile doğru önceden inşa edilmiş olan bir şose ancak Muratlıda demiryolu istasyonuna kadar devam ederek orada son bulduğundan Tekirdağ'ın, Trakya'nın kuzey mıntıkası ile karayolu vasıtası ile bağlantısı mevcut değildi. Bu eksikliği gidermek üzere Muratlıdan itibaren 14 kilometre uzunlukta yeni bir şose yol inşa edilerek Büyükkarıştıran Köyü civarında asfalt yola birleştirilmiştir.

Muratlı – Büyükkarıştıran Yolu İstanbul – Edirne asfalt yolu ile aynı zamanda ve Nafia Vekâleti tahsisatı ile yaptırılmıştır. Güzergâhın topografik vaziyeti 6 kilometreye kadar uzunlukta aliymanlar ve gayet büyük çaplarda münhaniler tesisine müsaade ettiğinden bu yolun plânı çok düzgündür. Sinaî imalâtı betonarme olarak inşa edilmiş 14 adet küçük köprü ve menfez ile Ergene Nehri üzerinde bir büyük köprüden ibarettir. Büyük köprü 73 metre uzunluğundadır. Temelleri 5 ilâ 8 metre uzunluğunda beton kazıklar üzerine istinat ettirilmiştir. Köprünün asıl Ergene yatağını aşan gözü 31,33 metre açıklıkta Bowstring kemerli ve diğer üç gözü 12.80 metre açıklığında mütemadi kirişlidir.

Muratlı – Büyükkarıştıran Yolu, Muratlı Kasabası'na 2.5 km. mesafedeki bazalt taş ocaklarından çıkarılan taş ile 15 santim kalınlığında blokaj ve 15 santim kalınlığında kırma taştan makadam şose halinde yapılmıştır. Şose genişliği 5 metre plâtfom genişliği ise 7 metredir<sup>2704</sup>.

<sup>2702</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.285 – 286.*

<sup>2703</sup> *Nafia İşleri Mecmuası (İdari Kısım), Y.1, Sayı,10, Mart 1935, s.26.*

<sup>2704</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.288.*

### 3.1.8. Florya İltisak Yolu

Bu yol, Florya plajından başlayarak İstanbul – Edirne yolunun 17+500. kilometresine birleşmek sureti ile Florya su şehrini İstanbul’a bağlamaktadır. Bu yolun turizm bakımından haiz olduğu büyük ehemmiyete binaen devletçe bir an evvel asfalt olarak ikmalî istenmiş ve masrafı Nafia Vekâleti tahsisatından verilmek ve İstanbul Nafia Müdürlüğü tarafından kontrol ve idare edilmek sureti ile 1937 yılında altı ay zarfında inşa ettirilmiştir<sup>2705</sup>.

Florya iltisak yolu İstanbul – Edirne asfalt yolunun 17+500. km.’de ve Yeşilköy – Halkalı yollarının birleştikleri mahalde 20 m. eninde 50 m. uzunluğunda bir meydanlık ile başlayarak 1+000 km.’deki 5 Kalitarya Köyü’ne tek alıyman ile gitmekte ve orada 2000 metre çapında bir münhani ile bükülerek 1+889. km.’ye kadar yine bir alıyman ile devam ettikten sonra 140 metre çapında münhani ile orada mevcut ağaçlara en az zarar verecek tarzda dönerek demiryoluna paralel şekilde plajlara giden asfalt yolla birleşmektedir. Yolun 2+223. km.’den itibaren ikinci bir kol demiryolunu geçmeksizin hatta eşit olarak Florya çarşısı ve dükkânları önünde daha 173 metre kadar devam edip otomobillerin beklemesine ve dönüşüne mahsus bir meydancık ile nihayet bulmuştur<sup>2706</sup>.

Yolun toplam uzunluğu 2.396 metredir<sup>2707</sup>. Plâtform genişliği 12, asfaltlı şose genişliği 9 metredir. Yola nispeten uzun yolda iki yarma ve iki imlâ mevcuttur. Mihverde en fazla yarma boyu 1.89 ve en fazla imlâ boyu ise 1.81 metredir. Şose çöküntülerine karşı tedbir olarak imlâlar ellişer santimlik tabakalar halinde dökülerek 12 tonluk silindirlerle tazyik edilmiş ve 1250. km.’deki yarmadan çıkan beyaz kil imlâ malzemesi olarak istimal eylemiş olmadığı silindir altında sıkışmayıp bilâkis kabarak dalgalar meydana çıkardığı için bu yarmadan çıkan malzeme güzergâhın iki tarafında eğri yerlerin tesviyesinde kullanılarak imlâlar için ariyet mahallerinden ayrıca toprak getirilmiştir. Yukarıda bahsedilen yarmanın beyaz killi topraktan müteşekkil olan kısmında açılan şose sandığı silindir altında elâstikî bir hal alarak dalgalar meydana getirmiştir. Bu sebeple bu yarmanın 36 metre uzunluğundaki kısmında şose sandığı profilden 50 cm. daha derin olarak açılarak nebatî toprak ile doldurulmuş ve silindirle sıkıştırılmıştır.

<sup>2705</sup> *Son Posta Gazetesi*, 9 Temmuz 1937, s.4.

<sup>2706</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.5, S.4, Eylül 1936, s.28.

<sup>2707</sup> *Ulus Gazetesi*, 30 İlkteşrin 1938, s.8.

Yolun ilk keşfinde blokaj kalınlığı 15 cm. ise de şose sandığı zemininin sağlam olmaması üzerine blokaj yerine göre 18 – 25 cm. kalınlıkta olmak üzere yaptırılmıştır. Blokaj üzerine 15 cm. kalınlıkta kırma taş döşenerek iyi bir makadam yapılmıştır. Yola verilen eğim 1/80 dir. Makadam şosenin inşa edilen kısımları en az bir ay kadar trafiğe açık kaldıktan sonra asfaltlı kaplaması yapılmıştır.

Asfalt kaplama ortalama beş santimetre kalınlığında beton asfalt olup faslı müşterekleri iyice kapayıp su geçmez hale getirmek için de ayrıca metre kareye 5 kilogram selman halitası döşenmiştir<sup>2708</sup>.

### 3.1.9. İzmir İli Turistik Yolları

Doğal ve tarihi zenginliklere sahip Türkiye’de turizmin gelişebilmesi, dolayısıyla ekonomik kalkınmanın sağlanabilmesinin, iyi yolların inşa, ıslah ve bakımı ile mümkün olabileceğini gören yöneticiler turistik yol yapımına da önem vermişlerdir. İzmir seyahati sırasında bölgenin turizm bakımından sahip olduğu zenginlikleri gören Başbakan İsmet İnönü; turizmin geliştirilmesi için İzmir Valiliğini görevlendirmiştir. Hem tarihi hem de doğal zenginliklere sahip olan İzmir ve çevresinde turizmin gelişmesini yol unsuruna bağlayan İzmir Valiliği turistik yol yapımıyla ilgili bir kanun projesi hazırlamıştır<sup>2709</sup>.

TBMM’de yapılan görüşmeler sonucunda 22 Haziran 1938 tarihinde 3477 sayılı kânunla İzmir İlinde Turistik Yolların yapım ve bakımı için bir kanun çıkarılmıştır<sup>2710</sup>. Turistik yollar İzmir ilinin antik eserlerinin bulunduğu yerlere örneğin, Bergama’ya; plajların bulunduğu Çeşme’ye ve Efes harabelerine gidecek yollar olmak üzere 296 km olarak hesaplanmıştır. Bu kanuna göre yapılacak yolların programının valilikçe düzenlenmesi ve genel meclisçe onaylandıktan sonra Bayındırlık Bakanlığı’nın onayına sunulması öngörülmüştür<sup>2711</sup>.

Kanunla, İzmir ili çevresindeki turistik yolların yapımını gerçekleştirebilmek için karayolu çalışmalarının önündeki en önemli engel olan finansman sorununu

<sup>2708</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.289.*

<sup>2709</sup> N. Özdemir, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası (1923 – 1960)...*, s.57.

<sup>2710</sup> 22 Haziran 1938 Tarih 3477 Sayılı İzmir Vilâyeti Turistik Yollarının İnşası Hakkında Kânun için bkz. *Düstur, Üçüncü Tertip, C.19, Başvekâlet Matbaası, Ankara, 1938, s.1392 – 1393.; Resmi Gazete, 9 Temmuz 1938, S.3955.*

<sup>2711</sup> N. Özdemir, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası (1923 – 1960)...*, s.57.

çözmeye yönelik bir takım önlemler alınmıştır. Yol yapım masraflarını karşılamak amacıyla; yol yükümlülerine iki lira yol parası konmuş, Valiliğin yol vergisi tutarının % 25'inden az olmamak üzere ödenek ayırması benimsenmiş, kara ve denizyolu ulaşım araçlarının yolcu biletlerine yirmi para zam yapılmıştır<sup>2712</sup>.

Bu düzenlemelerle 350.000 bin lira arasında gelir elde edilmesi planlanmıştır. Ayrıca 1939 yılı turistik yollar bütçesine 373.432 lira ödenek konmuş ve tahsis edilen ödeneğin başka yerde harcanmaması benimsenmiştir. Turistik yolların mali garantisi bu şekilde sağlanırken il genel meclislerince hazırlanacak programların kabulü yolların inşa, tamir ve bakım hususundaki projelerinin onayı Bayındırlık Bakanlığı'na bırakılmak suretiyle teknik bakımdan da sağlam ve esaslı ilkelere dayandırılmıştır<sup>2713</sup>.

### **3.2. Atatürk Dönemi Vilâyet Yolları'nda Yapılan İnşa Çalışmaları**

#### **3.2.1. Afyon Vilâyeti**

Afyon vilayetinde Cumhuriyetin ilanından sonra yeni yol ve tamir çalışmaları büyük hızla ilerlemiştir. 1930 yılında Afyon vilayetinin yol durumu aşağıdaki gibidir.

<sup>2712</sup> L. Şen, *Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci ...*, s.76.

<sup>2713</sup> 16. Yıl 29 – X – 1939, *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.6, S.5, (özel sayı), *Birinciteşrin* 1939, s.120.

| Yolun Başlangıcı - Bitişi | Yolun uzunluğu | Şoseler      |                 |                  |                        |
|---------------------------|----------------|--------------|-----------------|------------------|------------------------|
|                           |                | Sağlam Kısmı | Tamir Olunmakta | Tamire Başlanmış | Yeniden İnşa Olunmakta |
|                           |                | Kilometre    | Kilometre       | Kilometre        | Kilometre              |
| Afyon-Konya               |                |              |                 |                  | -                      |
| Çay-Boldavin,             | 18+000         | 55+300       | 1+300           | 22+100           | 5+000                  |
| Aziziye-Şükranıye         | 80+000         | 48+000       | 13+000          | 19+006           | -                      |
| Afyon-Şühüt               | 30+000         | 20+000       | -               | 10+000           | -                      |
| Afyon-Isparta             | 118+000        | 61+000       | 49+000          | 8+000            | -                      |
| Dinar- Kocaoluk           | 40+000         | -            | -               | 31+000           | 3+000                  |
| Afyon- Kütahya            | 44+000         | 20+000       | -               | 24+000           | -                      |
| Afyon-Gazlıgöl            | 19+990         | -            | -               | 15+000           | 4+990                  |
| İshaklı- İstasyon         | 3+710          | -            | -               | 3+710            | -                      |
| Afyon- Balmahmut-Sincanlı | 41+800         | 24+000       | -               | 17+800           | -                      |

Tablo 68: 1929-1930 Afyon vilayeti yol durumu<sup>2714</sup><sup>2714</sup> T.C. Devlet Yıllığı 1929-1930, İstanbul, 1930, s. 216.



Kendisine mücavir Isparta, Kütahya, Konya, Denizli ve Eskişehir Vilâyetlerine giden ve sınırları dahilinde kalan 385 kilometrelik anayol şebekesinin muhtelif kısımlarında 87 kilometrelik şose inşa ve tamirâtı yapılmıştır. Bundan başka Afyon – Gazlıgöl, Afyon – Şuhut, Afyon – Sinanpaşa ve Afyon – Dinar yolları üzerinde de çalışmış yolların mütemadi tamirine önem verilmiş ve yolun iyi bir şekilde bulunmalarını temin edilmiştir<sup>2715</sup>.

### 3.2.2. Ağrı Vilâyeti

Karaköse – Kağızman, Karaköse – Van ve Doğubayazıt – Kars yollarında çalışılarak tekerlekli vasıtaların geliş ve gidişine engel olan arızalar giderilmiştir<sup>2716</sup>.

### 3.2.3. Amasya Vilâyeti

1927 yılında Amasya vilayetinde 242 kilometre devlet yolları ve 293 kilometre hususi vilayet yolları bulunmaktaydı<sup>2717</sup>.

Amasya – Tokat, Amasya – Merzifon ve Merzifon – Osmancık sınırından ibaret olmak üzere 161 kilometrelik bir yol şebekesine sahipti. 1933 – 1938 yılları arasında bu yolların acil ve mütemadi tamirleriyle bir kısım şose inşaatı yapılmıştır<sup>2718</sup>.

### 3.2.4. Ankara Vilâyeti

#### 3.2.4.1. Ankara - İstanbul yolu

1933 – 1938 yılları arasında yapılan çalışmalarla 573 kilometreden ibaret olan bu yol, diğer yollara nazaran hemen hemen bütününde iyi sayılabilecek niteliğe kavuşturulmuştur. Her türlü aracın her mevsimde kolaylıkla geliş ve gidişleri temin edilmiştir. Tamirata ihtiyaç gösteren bazı mahalleri de müteahhit ve mükellef amele vasıtasıyla iyi bir hale getirilmiştir. İmalâtı sınıyenin mühim bir kısmı tamamen ikmal

<sup>2715</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.289.*

<sup>2716</sup> *16. Yıl 29 – X – 1939, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.6, S.5, (özel sayı), Birinciteşrin 1939, s.99.*

<sup>2717</sup> *Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnâmesi 1926-1927, İstanbul, 1927, s. 509.*

<sup>2718</sup> *Ö. Karacan, Atatürk Döneminde Yapılan Karayolları, Barajlar ve Limanlar (1923 – 1938)..., s.54.*

edilmiştir. Müttemadi tamirat postaları düzenli olarak yol üzerinde çalışarak ve yolun iyi halde muhafazası ile bakımını temin etmişlerdir<sup>2719</sup>.

#### **3.2.4.2. Ankara – Kırşehir Yolu ve İltisakları**

Vilâyet sınırı dahilindeki uzunluğu 122 kilometreden ibaret olan bu yolun Ankara'dan 85. kilometresine kadar olan kısmı tamamen iyi halde şose haline getirilmiş bazı kısa kilometrelerde tamirat isteyen kısımlar kalmıştır. 1938 yılının sonlarına doğru 85. kilometreden sınıra kadar olan kısmın şose inşa ve tamirâtı büyük bir faaliyetle devam edilmiştir. Bu yolun başlangıcından itibaren 6 kilometrelik kısmının 5 metre genişliğinde beton asfalt kaplama olarak yapılması ikmal edilmiştir<sup>2720</sup>.

İltisak yollarından 2.200 metre uzunluğunda ve 20 metre genişliğindeki Necatibey – İstasyon yolu asfalt olarak tamamlanmıştır. Müttemadi tamirat posta ve ameleleri yolun iyi muhafaza ve bakımını temin etme çalışmalarına devam edilmiştir<sup>2721</sup>.

#### **3.2.4.3. Ankara – Kızılcahamam – Gerede Hududu**

18 kilometresi Ankara – İstanbul yolu dahilinde bulunan ve 122 kilometreden ibaret olan bu yolun yeni güzergâha göre Kurtboğazı'ndan Etimesgut karşısına kadar olan kısmın tesviyesi ve sınaî imalâtı müteahhidi vasıtasıyla tamamlanmıştır. 37 kilometreden ibaret bu toprak kısmın şose haline getirilmesi de müteahhidine ihale edilmiş olup 1938 yılında çalışmalar devam etmiştir. Şosesi ikmal edilmiş kısımlar üzerinde müttemadi tamirat işlerine devam edilmiştir.

#### **3.2.4.4. Polatlı – Haymana Yolu**

Ankara'yı Haymana kaza merkezine, Polatlı tren hattından istifade etmek için bağlayan bu şose kısmı üzerinde her mevsimde geliş ve gidiş düzenli yapılmaktadır.

<sup>2719</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.248.*

<sup>2720</sup> *Cumhuriyetin 10 + 4 Yılında Türkiye Bayındırlığı Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.4, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1937, s.139.*

<sup>2721</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.249.*

Yalnız 15 kilometrelik kısmın esaslı tamir gerektiği için bunun için gerekli taş müteahhit vasıtasıyla hazırlanmıştır. Bu hazırlanan taşın yola döşenmesi 1938 yılının sonunda bitirilmeye çalışılmıştır. Bu işlerin yapılması ile şose tamamen ikmal edilmiş bulunacaktır<sup>2722</sup>.

#### 3.2.4.5. Ankara – Çankırı hududu yolu

Kamilen şose haline getirilmiştir. Yolun iyi halde muhafazası temin edilmektedir. Bu yoldan ayrılan Çubuk kazası yolu da şose halinde olup yalnız tamirat işleri ile uğraşmaktadır.

#### 3.2.4.6. Çerikli – Sungurlu hududu yolu

16 kilometreden ibaret olup yalnız toprak tevsiyesi ikmal edilmiş olan bu yolun 7 kilometrelik kısmının sınaî imalâtı ikmal edilmiş ve 3+500 kilometresi şose haline getirilmiştir. 8+500 kilometreye kadar olan çok çamurlu ve kışın geçit vermeyen mahallinin de yapılması müteahhidine ihale edilmiş bulunmaktadır. Bu kısmın ikmalıyla her mevsimde geliş ve gidiş temin edilmiş olacaktır.

#### 3.2.4.7. Ankara - Koçhisar yolu

Balâ kazasından itibaren ayrılan bu yolun ancak 30 kilometrelik kısmının toprak tesviye işleri bitirilmiştir. Sınaî imalâtı da müteahhidine ihale edilmiş olup 1938 yılında çalışmalara devam edilmiştir.

Vilâyet merkezini kaza merkezlerine bağlayan yollarla bazı nahiye merkezlerini kaza merkezlerine bağlayacak yolların toprak tesviyesinin yapılmasında da mükellef amele istihdamı suretiyle çalışılmıştır. Bu bakımdan Kalecik – Konur yolunun 4 kilometrelik toprak tesviyesi bitirilmiştir. Çubuk kazasından Aydos yaylasına giden yolun da 18 kilometrelik toprak tesviyesi de 1938 yılında yapılmıştır<sup>2723</sup>.

<sup>2722</sup> Ö. Karacan, *Atatürk Döneminde Yapılan Karayolları, Barajlar ve Limanlar (1923 – 1938)...*, s.55.

<sup>2723</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.250.*

### 3.2.5. Antalya Vilâyeti

1923 yılından itibaren Antalya vilayetinin yollarında çalışmalar yapılmaya başlanmıştır. 1928 yılında Antalya vilayetine ait yollar aşağıdaki gibidir.

| Yolun başlangıcı-<br><br>Bitişi | Yolun uzunluğu | SOŞELER         |                     |                       |                        | Henüz Açılmamış |
|---------------------------------|----------------|-----------------|---------------------|-----------------------|------------------------|-----------------|
|                                 |                | Sağlam<br>Kısmı | Tamire Muhtaç Kısmı |                       | Yeni İnşa<br>Olunmakta |                 |
|                                 |                |                 | Tamir<br>Olunmakta  | Tamire<br>Başlanmamış |                        |                 |
|                                 | Kilometre      | Kilometre       | Kilometre           | Kilometre             | Kilometre              | Kilometre       |
| Antalya-Burdur                  | 55+000         | 44+400          | --                  | 11+000                | --                     |                 |
| Antalya-Korkuteli               | 55+286         | 23+000          | 6+000               | 2+886                 | 3+000                  | 20+000          |
| Korkuteli- Elmalı               | 50+000         |                 |                     |                       | 26+563                 | 23+437          |
| Elmalı-Fenike                   | 65+000         |                 |                     |                       | 45+000                 | 20+000          |
| Antalya-Manavgat                | 73+065         | 20+000          |                     | 14+465                | 35+000                 | 4+000           |
| Elmalı-Kaş                      | 97+500         |                 |                     |                       | 5+500                  | 95+000          |
| Manavgat-Alanya                 | 70+000         |                 |                     |                       | 8+000                  | 62+000          |
| Alanya-Gazi Paşa                | 55+000         |                 |                     |                       | 2+000                  | 55+000          |
| Manavgat-Akseki                 | 78+000         |                 |                     |                       | -                      | 78+000          |
| Akseki-Konya Hududu             | 45+000         |                 |                     |                       | 25+000                 | 20+000          |
| Abradı-Akseki                   | 30+000         |                 |                     |                       | 3+000                  | 27+000          |
| Antalya-Kemer                   | 60+000         |                 |                     |                       | 1+000                  | 59+050          |
| Yekün                           | 734+251        | 87+300          | 6+000               | 27+351                | 151+063                | 461+437         |

Tablo 69: Antalya vilayetine ait yol durumu<sup>2724</sup>

1933 – 1938 yılları arasında yoğunlukla Antalya – Burdur, Antalya – Denizli ve Antalya – İçel yolları üzerinde çalışılmıştır. 1937 ve 1937 yılları içinde bilhassa Antalya – Burdur, Antalya – Korkuteli, Korkuteli – Elmalı yolları üzerinde 29+014 km.

<sup>2724</sup> 1927-1928 Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnâmesi, İstanbul, 1928, s. 451.

uzunluğunda şose yapılmıştır. Vilâyetçe yolların iyi halde bakımına ehemmiyet verilmiştir<sup>2725</sup>.

### 3.2.6. Aydın Vilâyeti

İzmir – Denizli – Aydın – Muğla, Aydın – Tire, Nazilli Bozdoğan, Söke – Kuşadası yolları üzerinde 1935 – 1938 yılları arasındaki çalışma programı ile tesbit edilen işlerle meşgul olunmuştur. Bu arada yolların bakımına da ehemmiyet verilerek geliş ve gidişin muntazam bir şekilde teminine çalışılmıştır. 1923 – 1938 yılları arasında Aydın Vilâyeti’nde 103 km. şose yol, 202 km. toprak tesviyesi yapılmış yol inşa edilmiş ve 2317 m<sup>3</sup> istinat duvarı yapılmış, 40.085 m<sup>3</sup> kaldırım döşenmiştir. Ayrıca Vilâyet olarak 223 yeni köprü ile 337 köprü ve menfez tamiri yapılmıştır<sup>2726</sup>.

### 3.2.7. Balıkesir Vilâyeti

Birinci derecede ehemmiyeti haiz olup Balıkesir – Bandırma, Bandırma – Gönen, Balıkesir – Akçay, Ilıca – Ayvalık, Balıkesir – Sındırgı, Güngörmez – Korucu yollarını ihtiva eden ve 463 kilometre uzunluğu bulun yollar üzerinde 1935 – 1938 yılları çalışma programı neticesinde 80 kilometreye yakın yol iyi hale getirilmiştir. 18 kilometre de imalâtı sınaie ve toprak tesviye işleri yapılarak araç geçişine açılmıştır. İkinci ve üçüncü derecedeki yollarda da gerekli tamirat ve inşaat yapılarak geçide engel olan arızaların giderilmesine çalışmaları yapılmıştır<sup>2727</sup>. 1923 yılında Balıkesir Vilâyeti’nde 200 km. olan yol uzunluğu 1938 yılına gelindiğinde 794+269 kilometre olmuştur. Bu rakamın 604+11 kilometresi motorlu ve her türlü taşıtların geçmesine imkan tanıyan şekildedir<sup>2728</sup>.

### 3.2.8. Bilecik Vilâyeti

1933 – 1938 yılları arasında Yenişehir – Bilecik – Karaköy, Nazıfpaşa – Kütahya – Bilecik – Söğüt – Eskişehir sınırı ve Söğüt – Gümele yolları üzerinde sınaî

<sup>2725</sup> 16. Yıl 29 – X – 1939, *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.6, S.5, (özel sayı), *Birinciteşrin* 1939, s.100.

<sup>2726</sup> Aydın Vilâyeti, *Cumhuriyetin 15. Yılında Aydın*, (Basım Yeri Yok), 1938, s.131.

<sup>2727</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.5, S.5, (özel sayı) *Birinciteşrin* 1938, s.251.

<sup>2728</sup> Balıkesir Vilâyeti, *Cumhuriyetin 15. Yılında Balıkesir*, Balıkesir, 1938, 49.

imalât, şose inşa ve tamiratı işleri yapılmıştır. Tamirat postaları ile şose kısmının ayrıca bakımına sürekli olarak özen gösterilmiştir.

### 3.2.9. Bolu Vilayeti

Hendek – Düzce, Düzce – Bolu Düzce – Gerede, Gerede – Çerkeş, Gerede – Kızılcahamam, Göynük – Taraklı, Göynük – Nallıhan, Bolu – Mudurnu, Mudurnu – Göynük, Düzce – Akçakoca yollarında 1933 – 1938 yılları arasında planlanan program kapsamında tesbit edilen işler meydana getirilmiş yolların muhafaza ve bakımına da ayrıca dikkat edilmiştir<sup>2729</sup>.

### 3.2.10. Bitlis Vilâyeti

Bitlis – Diyarbakır, Bitlis – Van ve Bitlis – Muş yolları üzerinde geçide mani olan arızaların giderilmesi çalışmaları yapılmıştır<sup>2730</sup>. 1935 – 1938 yılında vilâyetin yol bütçesinin darlığına rağmen mükellef amele çalıştırmak suretiyle yolların büyük kısmında tekerlekli vasıtaların geçişine imkan sağlanmıştır<sup>2731</sup>.

### 3.2.11. Burdur Vilâyeti

1933 – 1938 yıllarında vilayet yolları üzerinde çalışanlar yapılarak yolların geçide uygun hale getirilmesi için çalışmalar yapılmıştır. Özellikle Burdur – Antalya yoluna fazla önem verilmiş ve bu yolun biran evvel iyi hale getirilmesi için gayret edilmiştir<sup>2732</sup>.

### 3.2.12. Bursa Vilâyeti

1933 – 1938 yılları arasında çalışma programındaki yollardan; Bursa Karacabey yolunda geliş ve gidişi zorlaştıran kısımlar düzeltilmiş ve iki tarafta varyant

<sup>2729</sup> 16. Yıl 29 – X – 1939, *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.6, S.5, (özel sayı), *Birinciteşrin* 1939, s.100.

<sup>2730</sup> *Cumhuriyetin 10 + 3 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.3, S.5, (özel sayı), *İlk teşrin* 1936, s.48.

<sup>2731</sup> 16. Yıl 29 – X – 1939, *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.6, S.5, (özel sayı), *Birinciteşrin* 1939, s.105.

<sup>2732</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.5, S.5, (özel sayı) *Birinciteşrin* 1938, s.251.

yapılarak yol genişliği arttırılmıştır. Yenişehir – İznik yolu inşaatı ilerlemiş ve 1938 ilkbaharında ulaşımına açılmıştır. Vilâyet yollarının mümkün olduğu kadar iyi hale sokmak ve bunların dayanma kabiliyetlerini arttırmak için çalışılmıştır<sup>2733</sup>.

Ayrıca turistik önemi de dikkate alınarak Bursa – Mudanya ve Bursa – Yenişehir yollarının baş tarafları asfalt kaplamaya tahvil edilmiş ve Mudanya yolunda asfaltın başlangıç noktasından Mudanya kasabasına kadar beton asfalt çalışmasına başlanmıştır. Yolların bir kısmının uluslararası işaretleri tamamlanmıştır. M. Kemalpaşa – Bursa yolunda menfez ve köprüler tamir edilmiştir. Bursa – Yalova, Bursa – Uludağ yollarının da vilâyet bütçesi imkân verdiği takdirde asfalt kaplama yapılması planlanmıştır. Müttemadi tamirat postaları şoselerin iyi bir şekilde korunması için düzenli bir şekilde çalışma programı hazırlayarak uygulamışlardır<sup>2734</sup>.

### 3.2.13. Çanakkale Vilâyeti

Biga – Karabiga yolunun 11+298 km.'lik kısmının tamirâtı ikmal edilmiştir. Gelibolu – Keşan yolunun en bozuk kısmı olan Kavak köprüsü başlangıcından itibaren 16+227 kilometrelik kısmın şose haline konulması işi bitirilmiştir. Yine bu yolun 1938 yılında inşasına başlanılmış olan 12 kilometrelik kısmın ikmalinin tamamlanmasıyla bu yol üzerinde gidiş ve geliş sağlıklı bir şekilde temin edilecekti<sup>2735</sup>.

Biga – Çan yolunda Katrancı varyantı ile bir kısım Ahşap köprülerin betonarmeye tahvili işi bitirilmiştir. Gelibolu – Maydos yolunda 12+440 kilometrelik tamirat yapılmıştır. Şose kısmının hüsnü halde bulundurulması için tamirat postaları ile düzenli çalışmalar yapılmaktaydı<sup>2736</sup>.

### 3.2.14. Çankırı Vilâyeti

Cumhuriyet döneminde Çankırı'da ilk yol çalışması 1926 yılında Vali Bekir Baran zamanında açılmıştır<sup>2737</sup>. 1933 – 1938 yılları arasında vilâyeti güneyden kuzeye

<sup>2733</sup> Ö. Karacan, *Atatürk Döneminde Yapılan Karayolları, Barajlar ve Limanlar (1923 – 1938)*..., s.56.

<sup>2734</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.251.*

<sup>2735</sup> 16. Yıl 29 – X – 1939, *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.6, S.5, (özel sayı), Birinciteşrin 1939, s.105.*

<sup>2736</sup> E. Gürgözeler, *Cumhuriyet Döneminde Karayollarındaki Gelişmeler (1923-1938)*..., s.117.

<sup>2737</sup> Çankırı Vilayeti, *Cumhuriyetin 15. Yılında Çankırı*, İstanbul, 1938, 45.

doğru kat eden ve devlet merkezini denize bağlayan, Çankırı Vilâyet sınırları içinde 109 kilometresi bulunan Ankara – Çankırı – Kastamonu yolu üzerinde çalışılarak her mevsimde her türlü nakil vasıtalarına açık bir hale konulmuştur. 1937 – 1938 yılları içinde Çankırı – Ankara istikameti üzerinde 3.975 metre tamirat ve on adet köprü yapılmıştır. Çankırı – Kastamonu istikametinde de yeni toprak tesviyesi ile beraber 8.370 metre esaslı tamirat yapılmış ve 10 adet menfez tamir ve inşa edilmiştir. Diğer vilayet yollarında da mesai programına göre planlanan işler başarılmıştır<sup>2738</sup>. Bu çalışmalarda yoğun olarak yol mükellefleri kullanılmıştır. Çalıştırılacak mükellef sayısı ve nerede çalışacağı belirlenerek, yerel yayın yapan Çankırı gazetesi tarafından önceden halka duyurulmuştur<sup>2739</sup>.

### 3.2.15. Çorum Vilâyeti

1933 – 1938 yılları arasındaki faaliyeti arasında kayda değer olan bilhassa Çorum – Sungurlu – Çerikli yoludur. Bu yolun Ankara sınırına kadar kısmının şosesi bitirilmiştir. Sungurlu – Çerikli arasındaki bir kaç köprünün yapılmasıyla birlikte hiç bir arızaya rastlanmadan Ankara hududundan Çoruma kadar gidebilmek imkânının ortaya çıkması planlanmaktaydı. Çorum Vilâyeti’ni diğer yollarında da bakıma dikkat edilmiş ve mesai programı ile tesbit edilen işlerin de tamamlanmıştır<sup>2740</sup>. Bu şekilde yol konusunda büyük ilerlemeler gösteren Çorum Vilâyeti’nde motorlu taşıtlarla vilâyetin herhangi bir noktasına rahatlıkla ulaşır duruma gelmiştir<sup>2741</sup>.

### 3.2.16. Çoruh Vilâyeti

Dağlık ve çok arızalı bir coğrafya üzerinde bulunan vilâyet mıntakasının başlıca ihtiyaçlarından biri de yoldur. Bunun için yol işleri üzerinde büyük önem verilerek çalışılmak zarureti ortaya çıkmıştır<sup>2742</sup>.

<sup>2738</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.252.*

<sup>2739</sup> Nurçin Akkaya, *Taşrada Bir Değişim Örneği: Cumhuriyet’in İlk Yıllarında Çankırı (1923 – 1939)*, Kırıkkale, 2008. (Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.) s.65.

<sup>2740</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.251.*

<sup>2741</sup> *Cumhuriyet Gazetesi, 21 Mayıs 1935, s.6.*

<sup>2742</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933, C.2...*, s.42.



1933 – 1938 yılları zarfında mevcut yollarda bilhassa dar virajlı ve küçük çaplı kısımların genişletilmesi ve şiv döküntülerinin ile hendeklerin temizlenmesi çalışmaları yapılmıştır. Yolun iyi halde muhafazası temin edilmiştir. Bu arada Çoruh nehrinin sağ sahilinden geçerek kasabaya uğramadan Artvin’in karşısında, Artvin – Kars şosesine birleşen ve aynı zamanda gayet tehlikeli ve dik meyillerden geçen Artvin – Borçka yolunu gerek vilâyet merkezinden ve gerekse daha kısa ve tehlikesiz bir güzergâhtan geçirmek üzere Çoruh nehrinin sol sahilinden açılması kararlaştırılarak Borçka ve Artvin istikametinde 1938 yılında inşaat başlanmıştır<sup>2743</sup>.

### 3.2.17. Denizli Vilâyeti

Mevcut yollarının çoğu her zaman her türlü nakil vasıtalarının gelip geçmesine elverişli bir durumdadır. Bütün bu yollar üzerinde ahşap olarak kalan beş köprünün 1938 senesinde betonarme olarak yeniden inşası sureti ile yollar üzerinde ağaç köprüler temizleneceği gibi hazırlanan taşlarla da bozuk kısımlar yaptırılması planlanmış ve çalışmalara başlanılmıştır. Ayrıca şose kısımlarında sürekli onarma postaları düzenli olarak çalışmıştır. Bu yollar üzerinde 1923 – 1938 yılları arasında 53 ahşap köprü, 250 adet menfez betonarme ve kârgir olarak yeniden inşa edilmiştir. 14 köprü ve 21 menfez tamir edilmiştir.<sup>2744</sup>.

### 3.2.18. Diyarbakır Vilâyeti

Vilâyet mıntakasında 17+000 km. patika 192+000 km. imalâtsiz tesviye, 100+600 km. imalâtlı tesviye, 279+650 km. tamire muhtaç şose ve 95+263 km. muntazam şose olmak üzere toplam 684+513 km. yol mevcuttur. Bu yollar üzerinde 1935 – 1938 yılları arası mesai programında kapsamında geçide mani arızalar giderilmiştir<sup>2745</sup>.

<sup>2743</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.252.*

<sup>2744</sup> *Denizli Vilâyeti, Cumhuriyetin 15. Yıldönümünde Denizli..., s.54.*

<sup>2745</sup> *16. Yıl 29 – X – 1939, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.6, S.5, (özel sayı), Birinciteşrin 1939, s.107.*

### 3.2.19. Edirne Vilâyeti

Edirne – Kırklareli, Edirne – Babaeski, Hasköy – Süloğlu, Havza – Pehlivanköy, Uzunköprü – Keşan - Gelibolu, Uzunköprü – Meriç yolları üzerinde on beş sene içinde mesai programında kayıtlı toprak tesviyesi, imalâtı sınaie ve şose inşa ve tamirleri işlerle meşgul olunmuştur. Şose kısımlarında yolların iyi halde muhafazası için devamlı tamirat postaları çalışmıştır<sup>2746</sup>.

### 3.2.20. Elazığ Vilâyeti

Vilâyet 1923 yılına kadar yoldan mahrum denilebilecek bir vaziyette bulunuyordu. Yegane Samsun – Diyarbakır yolunu teşkil ediyordu. Bu yol ise 1883 yılında yapılmıştı. Yolun genel uzunluğu 645 kilometre idi. Bu mesafe ortalama olarak yazın 14 gün kışın ise 18 günde ancak kat edilebiliyordu. 1927 yılında Elazığ – Malatya yolu açılmıştır. Bu vilayette açılan ilk yoldur. Asıl yollar ise 1933 yılında açılmaya başlanmıştır<sup>2747</sup>. 1928 yılında Elazığ vilayetinin yol durumu aşağıdaki gibidir:

<sup>2746</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.254..*

<sup>2747</sup> Hurşit Nazlı, *Elazığ İlinin Coğrafi, Ziraî, Ticarî, Tarih, Nüfus ve Jeolojik Durumu*, Zerbamat Matbaası, Ankara, 1939, s. 44 – 45.

| Yolun Başlangıcı-<br><br>Bitişi | Yolun uzunluğu<br><br>Kilometre | ŞOSELER      |                     |                     |
|---------------------------------|---------------------------------|--------------|---------------------|---------------------|
|                                 |                                 | Sağlam Kısım | Tamire muhtaç Kısım | Yeni İnşa Olunmakta |
|                                 |                                 | Kilometre    | Kilometre           | Kilometre           |
| Elaziz-Çemişgezek               | 60                              |              |                     | 10                  |
| Pertek-Mazgird-Şeyhto           | 140                             |              |                     | 10                  |
| Elaziz-Palu                     | 70                              | 68           |                     |                     |
| Palu-Çapakçur                   | 61                              | 57           |                     |                     |
| Pav-Kığı                        | 65                              | 10           |                     |                     |
| Elaziz-Hozat                    | 60                              | 57           |                     |                     |
| Kalendan-Deveboynu              | 45                              | 25           | 20                  |                     |
| Baskil-Murad Nehri'ne           | 150                             |              |                     |                     |

**Tablo 70: 1927-1928 Elaziz vilâyetine ait yol durumu**<sup>2748</sup>

Kazalara giden yollar yazın otomobil geçişine müsait toprak yol halindedir. Malatya, Diyarbakır, Bingöl vilâyetleriyle yol irtibatı varsa da fazla yağmurlu zamanlarda ve kış mevsiminde otomobille seyrüsefer mümkün değildir. 1933 – 1938 yılları arasında mevcut yollar üzerinde seyrüsefere mani olan arızalar düzeltilmiş bunun için gerekli olan toprak tesviyesi ve sınaî imalât yapılmıştır<sup>2749</sup>.

### 3.2.21. Erzincan Vilâyeti

Birinci derecede ehemmiyeti haiz yollar üzerinde çalışılarak tekerlekli vasıtaların geliş ve gidişine engel olan arızalar giderilmiştir. Edirne – Kırklareli, Edirne – Babaeski, Hasköy – Süloğlu, Havza – Pehlivan köyü, Uzunköprü – Keşan – Gelibolu,

<sup>2748</sup> 1927-1928 Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnâmesi, İstanbul, 1928, s. 675.

<sup>2749</sup> Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.254.

Uzunköprü – Meriç yolları üzerinde toprak tesviye işleri ve gerekli inşa ve tamirat işleri yapılmıştır<sup>2750</sup>.

### 3.2.22. Erzurum Vilâyeti

1933 – 1938 yılları arasında vilâyet bütçesinin verdiği imkân nisbetinde yolların inşa ve tamirleri ile meşgul olunmuştur.

### 3.2.23. Eskişehir Vilâyeti

Vilâyetin en mühim yollarından olan ve Mahmudiye'ye kadar 52 kilometreden ibaret bulunan Eskişehir – Çifteler – Emirdağ yolunun esaslı tamirâtı ikmal edilmiştir. Bu yoldan Sivrihisar istikametine ayrılan ve Sivrihisara kadar 59 kilometre uzunluğunda olan kısmın 34 kilometresi şose halindedir. Diğer kısımlarının toprak tesviyesi mükellef amele ile yapılmıştır. 1938 yılında, Sarıköy – Mihaliççik, Eskişehir – Söğüt, Eskişehir – Seyitgazi ve Eskişehir – Kütahya yolların da müteahhitlere ihale edilmiş bulunan şose inşa ve tamirleri işine devam edilmekteydi. Bunların ikmalî ile gidiş ve geliş kısmen emniyete alınmış bulunacaktı<sup>2751</sup>.

### 3.2.24. Gaziantep Vilâyeti

1923 yılında bakımsız ve tamire muhtaç bir halde 133 kilometre şose yol bulunmaktaydı. 1938 yılında ise 222 kilometre tam şose, 98 kilometre tamirat muhtaç, 437 kilometre toprak tesviyesi yapılmış toplam 756 kilometre yol uzunluğuna sahip olmuştur. Bu yollar üzerinde 13 adet köprü 274 adet menfez yapılmıştır<sup>2752</sup>.

### 3.2.25. Giresun Vilâyeti

Giresun – Şebinkarahisar, Alucra – Gümüşhane sınırı, Şebinkarahisar – Sivas, Giresun – Trabzon ve Ordu sahil yolları üzerinde; toprak düzeltilmesi, sınaî imalât inşası

<sup>2750</sup> Ö. Karacan, *Atatürk Döneminde Yapılan Karayolları, Barajlar ve Limanlar (1923 – 1938)*..., s.57.

<sup>2751</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.254 – 255.*

<sup>2752</sup> Gaziantep Vilâyeti, *Cumhuriyetin 15. Yılında Gaziantep*, İstanbul, 1938, s.53 – 58.

ve az bir kısımda şose inşası yapılmıştır<sup>2753</sup>. Yolların iyi halde muhafazası için düzenli çalışmalar yapılmıştır<sup>2754</sup>.

### 3.2.26. Gümüşhane Vilâyeti

Mevcut yolların en tehlikeli kısımlarının ıslahına çalışılmak sureti ile tekerlekli vasıtaların emniyetle gidiş ve gelişlerine gayret edilmiştir. 1923 – 1938 yılları arasında 406 kilometrelik yol tamir, ıslah ve yeniden inşa edilmiştir<sup>2755</sup>.

### 3.2.27. Hakkâri Vilâyeti

Yeni teşekkül eden bu vilâyette bilhassa Çölemerik – Van yolu üzerinde mükellef amele ile çalışılmıştır<sup>2756</sup>.

### 3.2.28. İçel Vilâyeti

1933 – 1938 yılları arasında vilâyet yollarının eski senelerde şosesi ve imalâtı sınaiesi yapılmış bulunan ve bazı yerlerinde meydana gelen çukurluklardan kış mevsimlerinde fazla çamurlu olarak gidiş ve geliş engel olan bozuk şose kısımlarının tamirâtı müteahhitler eliyle bitirilmiştir. Daimî ameleler istihdamı sureti ile de yolların iyi halde bulundurulmaları temin edilmiştir. Toprak tesviye halinde bulunan kısımlarının peyderpey şose haline getirilmesi için planlamalar yapılmıştır<sup>2757</sup>.

### 3.2.29. Isparta Vilâyeti

Mesai programında kayıtlı olup birinci derecede önemi haiz bulunan Isparta – Belönü, Isparta – Dinar, Isparta – Eğirdir, Eğirdir – Hüyük, Hüyük – Örkenez ve Örkenez – Akşehir yolları üzerinde toprak tesviyesi, imalâtı sınaie ve şose tamirâtı

<sup>2753</sup> Giresun Ticaret Odası, *Cumhuriyetin On Yılında Giresun*, İstanbul, Giresun, 1933, s. 232 – 233.

<sup>2754</sup> *Son Posta Gazetesi*, 25 Ağustos 1938, s.5.

<sup>2755</sup> Vehbi Okay (Yazan ve Tertip Eden), *Cumhuriyetin 15 inci yılında Gümüşhane*, Ulus Basımevi, 1938, s.38 – 39.

<sup>2756</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.5, S.5, (özel sayı) *Birinciteşrin* 1938, s.255.

<sup>2757</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.5, S.5, (özel sayı) *Birinciteşrin* 1938, s.255.

işlerle meşgul olunmuştur. Yolların iyi halde bulundurulması için de mütemadi tamirat postalar teşkil edilmiştir<sup>2758</sup>.

### 3.2.30. İstanbul Vilâyeti

Ekserisi İstanbul şehri civarında veya şehre müntehi yollardan ibaret bulunmasına bağlı olarak İstanbul ve civar yolları adı verilmiş olup vilâyetin en gerekli yollarından olduğu halde uzun müddet tamirsiz kalmaları yüzünden pek bozuk bir halde bulunan bu yollardan toplam 111+906 kilometre uzunluğundaki parçalar üzerinde çalışmalar yapılması planlanmıştır<sup>2759</sup>.

Bu işler 2.433.642,65 lira muhammen keşif üzerinden 11 Ekim 1933 tarihinde 1.928.546,01 liraya müteahhidine ihale edilmiştir. 4 Kasım 1933 tarihinde mukavele mucibince işe başlanmıştır. Bu yolların bir kısmı adi makadam ve bir kısmı metre kareye 3 kg. soğuk asfalt (emülsiyon) gelmek üzere sathı kaplama ve mühim bir kısmı da % 6 bitümlü beton asfalt halitasından metre kareye 100 kg. gelmek üzere beton asfalt olarak yapılacaktır. Beton asfalt olarak yapılacak olan yolların makadam şosesi 0.15 m. sihanındaki kırma taş tabakasının silindirajı tamamlanmadan 1.000 m<sup>3</sup>, kuma 400 kg. Portland çimentosu katmak suretiyle yapılan kuru harçtan 80 m<sup>2</sup> 1 m<sup>3</sup> serpmek suretiyle yapılacak harçlı makadam olarak teşkil edilecekti. Ancak kırma taş arasına girecek olan bu harç miktar itibariyle taşların aralarını doldurmağa kâfi olmadığı gibi dozaj itibariyle de pek zayıf olduğundan adi makadama nisbetle yapılan fazla fedakârlık nisbetinde asfalt için teşkili istenilen temel tabakasından beklenen gaye elde edilmemiş ve harçlı makadam olarak inşasına başlanmış olan Edirnekapi – Yedikule, İstinye – Büyükdere ile Bakırköy iltisak yollarının harçlı makadam olarak inşasına devam ve ikmal edilmiştir. Fakat İstanbul – Edirne yolunda yine bu tarzda harçlı olarak yapılmasına başlanmış iken harçtan sarfınazarla iyice silindirilenmiş bir adi makadam yapılarak beton asfalta kâfi mukavemette bir temel tabakası teşkil edilmiş ve bu suretle mühim bir tasarruf elde edilmiştir<sup>2760</sup>.

<sup>2758</sup> Isparta Vilayeti, *Cumhuriyetin 15. Yılında Isparta (1923 – 1938)*, 1938, s.31.

<sup>2759</sup> Ö. Karacan, *Atatürk Döneminde Yapılan Karayolları, Barajlar ve Limanlar (1923 – 1938)*..., s.58.

<sup>2760</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım)*, Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.255.

### 3.2.30.1. Edirnekapı – Yedikule yolu

Bu yol bilhassa yağışlı mevsimlerde gidiş ve gelişe müsait olmadığından İstanbul’u çevreleyen tarihî surları görmeğe gelen turist kabilelerinin gezilerini kolaylıkla yapabilmeleri ve bir mezbelelik yerine modern bir yoldan geçmelerinin temini ile İstanbul’un bir mesire mahallini teşkil eden sur dışının imarı amacıyla ile yapılmıştır. İstanbul – Edirne yolunun Vilâyet hududuna kadar yapılabilmesi için bazı yollar arasında bu yolun da inşaatı durdurularak Edirnekapı’dan Mevlanakapı’ya kadar 2+185 kilometrelik kısmının ikmali ile iktifa olunmuştur. 2+289 kilometre uzunluğunda geri kalan kısım toprak tesviyesi halinde kalmıştır.

### 3.2.30.2. Edirnekapı - Dağyenice yolu

Bu yolun Edirnekapı’dan Arnavut Köyü’ne kadar olan 26+711 km.’lik kısmının baş tarafındaki 3+211 kilometresi oranla iyi halde olduğundan buraya yalnız soğuk asfalt döşenmiş ve geri kalan 23+500 kilometresi 4 metre genişliğinde makadam şose yapılarak soğuk asfaltla kaplanacaktı. Topçu Atış Okulu yolunun birleştiği noktaya kadar olan kısımdan geçen top arabaları ve motorlu büyük vasıtalar göz önünde tutularak yolun şose genişliği 5 metre, plâtfom genişliği ise 7 metreyi bulmak sureti ile adi makadam olarak yapılmıştır. İstanbul – Edirne yolunun ikmali için geri kalan inşaat durdurulmuştur<sup>2761</sup>.

### 3.2.30.3. İstanbul – Edirne yolu

Cetvelde Topkapı – Silivri namı altında bulunan bu yol Topkapı’dan itibaren 15+000. kilometredeki Küçükçekmece’ye kadar olan kısmı evvelce bitüm soğuk asfalt ile yapılmış bulunmakta idi. Bu noktadan itibaren 45. kilometreye kadar 30 kilometrelik kısmının 5 metre genişlikte ve 0.15 metre kalınlıkta harçlı makadam üzerine beton asfalt yapmak sureti ile yolun inşası müteahhide ihale edilmiştir. 10+396 km. uzunluğunda harçlı makadam yapıldıktan sonra bu şekil inşadan vazgeçilerek kalan kısmın adi makadam olarak inşasına devam edilmiştir. Ancak bu yol İstanbul’u Edirne’ye ve dolayısı ile Avrupa’ya bağlayan yegane karayolu olduğundan motorlu araçların emniyet

<sup>2761</sup> 16. Yıl 29 – X – 1939, *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.6, S.5, (özel sayı), Birinciteşrin 1939, s.108.

ve hızla gidiş ve gelişini temin etmek üzere bu yolda da gerek plân ve gerekse profilde önemli düzenlemeler yapılmıştır. Taahhüt dahilinde bulunan 30 km.'lik kısmın inşası ile beraber İstanbul – Edirne yolunun tamamlanması için 385.709 liralık bir ilâve inşaat yaptırılması gerekmiştir. Fakat eski yollardan istifade edilir düşüncesi ile bazı kısımlarda toprak tesviyesi ve temel tabakası ithal edilmemiş olmasından dolayı planlanan bir kısım yolların inşasının ertelenmesi mecburiyeti ortaya çıkmıştır. İstanbul – Edirne yolunun İstanbul sınırı içindeki son beş kilometrelik kısmı da Nâfia Vekâleti tahsisatı ile Trakya kısmı müteahhidine yaptırılmak sureti ile yardımda bulunulmuştur.

#### **3.2.30.4. Bakırköy iltisak yolu**

2+640 km. uzunluğunda Bakırköy – Topkapı – Silivri sınır yolunun 6+500. kilometresinde birleştiren bu yol mevcut eski şosenin ıslah ve genişletilmesi sureti ile yapılmıştır. Genellikle 0.15 m. bir temel tabaka üzerine 0.15 kırma taştan yapılmış olan makadam şose üzerine 0.05 m. beton asfalt tabakası döşenmiştir<sup>2762</sup>.

#### **3.2.30.5. Yeşilköy iltisak yolu**

4+011 km. uzunluğunda olan bu yolun Yeşilköy'den itibaren 2+132 kilometresi makadam şose olarak inşa edilmiş ve geri kalan kısımda da bir miktar taş hazırlanarak yapılmış iken İstanbul – Edirne yolunun ikmalî için inşaat ertelenmiştir. Bilâhare ayrı bir taahhüt olarak kalan kısım adi makadam olarak yapılmıştır.

#### **3.2.30.5. İstinye iltisak yolu**

0+470 metre uzunluğunda bulunan bu yol Bebek – Boyacıköy sahil yolunu Şişli – Maslak – İstinye yoluna birleştiren kısımdan ibaret olup makadam şose olarak inşaatı ikmal edilmiştir.

---

<sup>2762</sup> *Cumhuriyetin 10 + 4 Yılında Türkiye Bayındırlığı Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.4, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1937, s.142 – 145.*



### **3.2.30.6. İstinye - Büyükdere yolu**

Bu yol Boğazın Rumeli sahilinde bulunan İstanbul'un yazlık mesire mahallerinden geçmesi sebebiyle önemli olan ve aynı zamanda güzel manzaraları ile bir gezinti yolu olduğundan gidiş ve geliş emniyetini temin etmek ve gerek civar köşk ve yalıları ve gerekse orada gezecek halkı toz ve topraktan kurtarmak üzere yolun beton asfalt olarak yapılması kararlaştırılmıştır.

Asfalt şose Yeniköy ile Büyükdere arasındaki 5+492 kilometrelik kısımda yapılmıştır. Diğer kısımlar parke kaldırımdan ibaret olup nispeten iyi bir halde olduğundan yalnız parke aralarının çimento harçla derzlenmesi ile iktifa edilmiştir. Büyükdere – Bendler yolunun baş tarafında evvelce Belediye tarafından yapılan 200 metrelik asfalt kısım, o dönemde faaliyette bulunan Kibrit Fabrikasına kadar 480 metre daha uzatılmış ve beton asfalt olarak tamamlanmıştır.

### **3.2.30.7. Yalova - Karamürsel yolu**

Yalova'dan itibaren beş kilometrelik bir kısmı adi makadam şose olarak yapılmıştır. Vilâyet sınırına kadar geri kalan 8+160 km.'lik kısmında geliş ve gidişe uygun bir hale getirilmesi düşünülmüştür. Bu arada 21 köprü ve menfez ile toprak tesviyesi ikmal edilmiş ve 2 + 400 km.'de şose inşası yapılmıştır.

### **3.2.30.8. Yalova - Bursa yolu**

Vilâyet hududu içinde kalan kısmı 15+780 km.'den ibaret olup bunun en bozuk 9 km.'lik kısmının esaslı tamiri evvelce yapılmıştı. Arada kalan 6+780 km.'lik kısmı dik meyilleri ve dar münhanileri ihtiva ettiğinden muhtelif varyantlar yapılması gerekmiştir.

### **3.2.30.9. Üsküdar - Teke yolu**

Kısıklıdan itibaren 2+410 kilometresine kadar mevcut parke ve asfalt yolun nihayetinden başlayarak 7+840 km. kadar kısmı ile ve 17+635 – 13+693 km.'leri arasının sathı asfalt döşemesi ile aradaki 5.853 metre uzunluğundaki kısımda sathî asfalt

yapılması planlanmış iken yalnız makadam şose yapılmıştır. Bu şekilde asfalt kaplamasından vazgeçilmiştir<sup>2763</sup>.

### 3.2.30.10. Çubuklu – Paşabahçe

Boğazın Anadolu sahilini takip ederek Üsküdar'ı Beykoz'a bağlayan yolun Üsküdar'dan Çubuklu'ya kadar olan kısmında araçların geliş gidişe mümkün olduğu halde Çubuklu – Beykoz arası çok bozuk olduğundan gidiş geliş güçlkle temin edilmekte idi. 1933 – 1938 yılları arasında muhtelif taahhütlerle bu kısmın da makadam şose olarak inşası ikmal edilmiştir.

1933 – 1937 yılları arasında mütemadi tamirâtı ile birlikte genel ihale bedeli 2.314.455 liraya iblağ edilmiştir. İnşaat müddeti 30 Eylül 1937 tarihine kadar uzatılmış olan İstanbul ve civarı yolları inşaatı 25 Ağustos 1937 tarihinde bitirilerek muvakkat kabulleri yapılmıştır.

İnşaları bitirilmiş olan Edirnekapi – Mevlanakapi, Topkapı – Silivri, Bakırköy İltisak, İstinye – Büyükdere yollarının inşaat bedelleri de 1.669.569 lirayı bulmuştur. Mukavele gereğince bu yolların muvakkat kabulünün itibar edildiği 25 Ağustos 1937 tarihinden itibaren beş sene müddetle müteahhit mütemadi tamirâtı da yapacaktı<sup>2764</sup>.

### 3.2.31. İzmir Vilâyeti

Batı vilâyetleri ile Orta Anadolu'nun her nevi iktisadî münasebetlerinin yegâne iltisak hatlarına sahip olan İzmir Vilâyeti; (Ege sahillerindeki bu mevkiin önemi bakımından askerî ihtiyaçları da göz önünde tutarak yollarının biran evvel) muntazam şose haline getirilmesi için mesai programlarına uygun bir şekilde çalışılmıştır<sup>2765</sup>. Özellikle 1930'lu yıllarda valilik yapan kazım Dirik döneminde İzmir Vilâyet yollarında ciddi çalışmalar yapılmıştır<sup>2766</sup>. 1923 yılında 187 kilometre olan şose yolların

<sup>2763</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.257.*

<sup>2764</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.260.*

<sup>2765</sup> Ö. Karacan, *Atatürk Döneminde Yapılan Karayolları, Barajlar ve Limanlar (1923 – 1938)...*, s.58.

<sup>2766</sup> K. Doğan Dirik, *Atatürk'ün İzinde Vali Paşa Kâzım Dirik, Bandırma Vapurundan Halkın Kalbine*, Güreş Yayınları, İstanbul, 2008, s.325 – 331.

uzunluğu 1934 yılında yapılan çalışmalarla 753 kilometre olmuştur. Ayrıca birçok köprü ve enfezde yapılmıştır<sup>2767</sup>.

Mevcut ve yeni yapılan şoselerin daima iyi bir halde bulundurulmalarını temin etmek amacıyla yollarda mütemadi tamirat postaları istihdam edilmiş ve bunların çalışmalarından iyi neticeler alınmıştır<sup>2768</sup>.

1923'den 1938 yılına kadar İzmir Vilâyeti'nde yeniden açılıp silindirajı yapılarak bitirilen yolların toplamı 238.5 kilometreye ulaşmıştır. Ciddi bir şekilde tamir edilen yolların uzunluğu ise 474 kilometredir<sup>2769</sup>.

### 3.2.32. Kars Vilâyeti

1933 – 1938 yılları arasındaki mesai programlarına tâbi olunarak yollardaki problemleri noktaların düzeltilmesi çalışmaları yapılmıştır. Ayrıca dar yolların genişletilmesi, dik meyillerin yeni varyantlarla ıslahı, tesviye, imalâtı sınaie, şose tamir ve inşası ile meşgul olunmuştur<sup>2770</sup>. Rusların askeri nedenlerden dolayı yapmış olduğu yolların bir kısmı Kars Vilâyeti'nde yer almaktadır. Dönem itibariyle Türkiye'deki şose yollar içinde en iyi yollardan sayılmaktadır. Şose halindeki muntazam şose yolların toplam uzunluğu 1100 kilometreyi bulmaktadır<sup>2771</sup>.

### 3.2.33. Kastamonu Vilâyeti

Kastamonu – İnebolu, Kastamonu – Çankırı, Kastamonu – Taşköprü, Taşköprü – Boyabat, Kastamonu – Daday – Cide, Kastamonu – Araç, Kastamonu – Tosya – Ilgaz yollarının her mevsimde tekerlekli vasıtaların gidiş ve gelişine müsait bir hale konması için çalışılmıştır. Ayrıca mevcut şose kısımlarının tamiratına da dikkat edilmiştir<sup>2772</sup>.

<sup>2767</sup> Heyet, *İzmir Rehberi...*, s. 22.

<sup>2768</sup> *Cumhuriyetin 10 + 3 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.3, S.5, (özel sayı), İlk teşrin 1936, s.46.*

<sup>2769</sup> İzmir Vilâyeti, *Cumhuriyetin 15. Yılında İzmir*, Vedat Matbaası, İzmir, 1938, s.87.

<sup>2770</sup> 16. Yıl 29 – X – 1939, *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.6, S.5, (özel sayı), Birinciteşrin 1939, s.109.*

<sup>2771</sup> Bedri Enüstün, “Kars Vilâyeti Yolları ve Hususiyetleri”, *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.4, S.4, Eylül 1935, s.42.*

<sup>2772</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.260.*

### 3.2.34. Kayseri Vilâyeti

Bütün yollarda çalışılmakta olup her bakımdan önemli olan Evrek - Saimbeyli yolunun istikşafı yapılmıştır. 1938 yılında toprak tesviyesi çalışmalarına başlanılmıştır<sup>2773</sup>.

### 3.2.35. Kırklareli Vilâyeti

1938 yılında vilâyet sınırları içinde mevcut 228 kilometre uzunluğundaki muhtelif istikametlere uzanan şose kısımlarının mütemadi tamirleri ile uğraşılmıştır. Araba yolu halinde bulunan Vize – Midye, Poyralı – Demirköy yolları da otomobillerin geçmesine müsait bir surette tesviye edilmiştir<sup>2774</sup>.

### 3.2.36. Kırşehir Vilâyeti

1933 – 1938 yılları zarfında birinci derecede ehemmiyetli yollardan, Ankara – Kayseri, Kırşehir – Yerköy yollarında şose inşası ile bakımı, Kırşehir – Koçhisar yolunda da imalâtı sınaie ve toprak tesviye işleri ile meşgul olunmuştur<sup>2775</sup>.

### 3.2.37. Kocaeli Vilâyeti

İzmit – Adapazarı – Hendek yolu, İzmit – Karayakuplu, Teke – Beykoz, Kalaycı – Geyve, Taraklı – Göynük, Taraklı – Gölpazarı yollarının inşaa ve tamirleri ile meşgul olunmuş bu arada bir kısım şose, tesviye ve imalâtı sınaie yapılmıştır<sup>2776</sup>.

### 3.2.38. Konya Vilâyeti

Geniş bir sahada geniş bir uzunlukta yollara sahip bulunan vilâyet 1933 – 1938 yılları arasında, yolların geçide güçlük veren kısımlarında tesviye işleri, sınai imalât ve bir kısım şose inşaatı gibi işler meydana getirmiştir. Yolların iyi halde

<sup>2773</sup> Ö. Karacan, *Atatürk Döneminde Yapılan Karayolları, Barajlar ve Limanlar (1923 – 1938)*..., s.59.

<sup>2774</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.260.*

<sup>2775</sup> 16. Yıl 29 – X – 1939, *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.6, S.5, (özel sayı), Birinciteşrin 1939, s.110.*

<sup>2776</sup> Ö. Karacan, *Atatürk Döneminde Yapılan Karayolları, Barajlar ve Limanlar (1923 – 1938)*..., s.59.

muhafazası için daimi baraka bekçileri ile muayyen mıntıkada tamirâtı mütemadiye postaları istihdam edilmiştir<sup>2777</sup>.

### 3.2.39. Kütahya Vilâyeti

Yol çalışma programı ile tespit edilen işler meydana getirilmiş olup yolların hüsnü halde muhafaza ve bakımı için ayrıca tedbir alınmıştır. Ayrıca 1938 yılında 8 metrelik bir köprü yapılarak geliş gidişe açılmıştır<sup>2778</sup>.

### 3.2.40. Malatya Vilâyeti

50 kilometre uzunluğundaki Malatya – Elâzığ yolu ile 108 kilometre uzunluğundaki Malatya – Sivas yolu kış mevsiminde geçişe müsait bir hale konmuştur.

Gölbaşı – Besni – Adıyaman – Kâhta; bu yol Gölbaşı istasyonunun transit vaziyetinde olduğundan buna fazlaca ehemmiyet verilerek 38 adet menfez, 2 köprü ve 24 kilometre şose yapılmıştır. Malatya – Darende, Malatya – Kemaliye ile diğer yolların arızalı kısımlarında mükellef amele çalıştırılarak gidiş ve gelişin teminine gayret edilmiştir<sup>2779</sup>.

### 3.2.41. Manisa Vilâyeti

Bütün yollarda gerek emanet ve gerekse müteahhit marifeti ile çalışılmakta ve senede ortalama 30 kilometre şose inşa veya esaslı tamirat yapılmaktadır. Her sene 300 kilometrelik şose şebekesi üzerinde mütemadi tamirat postaları yolun bakımı ile uğraşarak daima hüsnü halde bulunmalarını temin edilmiştir. 1923 yılında 1 kilometre şose yolu bulunmayan vilâyette 1938 yılında 300 kilometre şose yol, 220 kilometre imalatı sınaiesi yapılmış yol ve 160 kilometre ise toprak tesviyeli yol mevcuttur. Bu yollar üzerinde 618 adet küçük köprü inşa edilmiştir<sup>2780</sup>.

<sup>2777</sup> Konya Vilâyeti, *Cumhuriyetin XV. Yılında Konya*, 29 Teşrinievvel 1938, Konya, 1938, s.95.

<sup>2778</sup> 16. Yıl 29 – X – 1939, *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.6, S.5, (özel sayı), *Birinciteşrin 1939*, s.112.

<sup>2779</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı*, *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.5, S.5, (özel sayı) *Birinciteşrin 1938*, s.261.

<sup>2780</sup> Manisa Vilâyeti, *Cumhuriyetin 15 inci Yılında Manisa*, Manisa, 1938, s. 139 – 140.

### 3.2.42. Maraş Vilâyeti

Gerek mükellef amele ve gerekse inşaat-ı tahsisatı ile mevcut yolların seyrüsefere müsait bir vaziyete sokulması için gayret edilmiştir<sup>2781</sup>.

### 3.2.43. Mardin Vilâyeti

Mardin Vilâyetinde, genişliği 000+19 – 000+84 ve uzunluğu 000+240 kilometre tutan bozuk bir Diyarbekir yolu bulunmaktaydı. Vilâyet sınırlarını bir uctan diğer bir uca kadar katedebilmek için kışın aylarca, yazın haftalarca beklemek gerekiyordu. 1923 – 1938 yılları arasında yapılan çalışmalarla bütün vilâyette yeni ve muntazam birçok yollar açılmış aynı zamanda Mardin’i civar vilâyet ve kasabalar hatta Suriye ve Irak’a otomobil yollarıyla bağlanmıştır. Yüzlerce irili ufaklı köprü ve menfezler yapılmıştır. Genel olarak 1923’den 1937 malî yılı sonuna kadar 67+869 km. şose, 250+965 km. toprak tesviyesi yapılmış, birçoğu yeniden ve bir kısmı da tamirat yapılarak 63 beton, 129 kârgir ve 32’si ahşap olmak üzere 224 adet köprü ve menfez inşa edilmiştir. Bu inşaatlar için 725.985 lira harcanmıştır<sup>2782</sup>. Bunun yanında mevcut yollarda tekerlekli vasıtaların emniyetle geliş ve gidişinin temini için arızalı kısımlarda çalışılmış, dar münhaniler genişletilmiş ve bir kısımda tamirat yapılmıştır<sup>2783</sup>.

### 3.2.44. Muğla Vilâyeti

Vilâyetin Muğla – Aydın, Muğla – Milas – Küllük, Milas, Bodrum, Muğla – Marmaris, Marmaris – Datça, Muğla – Köyceğiz – Fethiye, Fethiye – Tefenni, Muğla – Tavas istikametinde 727+296 kilometreden ibaret yolu vardır. 48 kilometreden ibaret Muğla – Aydın yolu eski şose halinde bulunduğu ve fazla trafikten dolayı harabiyet günden güne çoğaldığı için bu yol esaslı şekilde tamire tâbi tutulmuştur. Ehemmiyeti haiz Muğla – Milas – Küllük yolunda da bir kısım esaslı şose tamirâtı ve muhtelif kısımlarda kumlama işleri yapılmıştır. Diğer yollarda şose inşa ve tamiri tesviye ve

<sup>2781</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.262.*

<sup>2782</sup> Mardin Halkevi, *Cumhuriyetin 15. Yılında Mardin – Cumhuriyetten Önce ve Sonra- Halkevi Broşürü*, Resimli Ay Matbaası, İstanbul, 1938, 115 – 119.

<sup>2783</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.262.*

imalâtı sınaie inşası işleri ile meşgul olunmuştur. Tamirci postaları ile yolların hüsnü halde bulundurulmalarına çalışılmıştır<sup>2784</sup>.

### 3.2.45. Muş Vilâyeti

Yollar ekseriyetle toprak tesviye halindedir. Diyarbakır, Bitlis, Erzurum istikametlerinde geçide engel olan arızalı kısımların ıslahına yönelik çalışılmakta ve bu arada sınaî imalâttan bir kısmının da ikmaline gayret edilmiştir<sup>2785</sup>.

### 3.2.46. Ordu Vilâyeti

83 kilometrelik Ünye – Niksar yolunun mütemadi tamirâtı yapılmış ve köprüleri de tamir edilerek yol iyi hale sokulmuştur. 12,5 kilometre uzunluğundaki Ünye – Terme yolunun hazırlanan kırma taşlarla bir kısım şosesi bitirilmiştir. Fatsa – Ünye yolunun sınaî imalâtı hemen hemen ikmal olunmuştur. Ordu – Fatsa, Ordu – Giresun ve Ordu – Mesudiye yollarında toprak tesviyesi ve sınaî imalât inşası ile meşgul olunarak geliş ve gidişte zorluk veren arızalar giderilmiştir<sup>2786</sup>.

### 3.2.47. Samsun Vilâyeti

Birinci derecede ehemmiyeti haiz olan yolları şose halindedir. Bu yolların hüsnü halde bulundurulması için mütemadi tamirat postaları muntazaman çalıştırılmaktadır. 1923 – 1938 yılları arasındaki 15 yıllık süreçte Samsun Vilâyetinde 332 kilometre şose yol, 447 adet menfez, 104 adet köprü yapılmıştır. Bunlara 2.073.403 lira para harcanmıştır<sup>2787</sup>.

### 3.2.48. Sivas Vilâyeti

Vilayet sınırları içindeki mevcut 1.018 kilometre yolun 285 kilometresi iyi, 500 kilometresi de tamire muhtaç şose halindedir. Vilâyet hususî idare bütçesinin

<sup>2784</sup> Muğla Vilâyeti, *Cumhuriyetin 15 inci yılında Muğla*, Marifet Matbaası, İstanbul, 1938, s.67 – 71.

<sup>2785</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.262.

<sup>2786</sup> 16. Yıl 29 – X – 1939, *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.6, S.5, (özel sayı), Birinciteşrin 1939, s.112.

<sup>2787</sup> Samsun Vilâyeti, *Cumhuriyetin 15. Yılında Samsun*, İstanbul, 1938, s.103.

verdiği imkân nispetinde bu yollardan bozuk olanlarının iyi halde şose haline getirilmesi için çalışmalar yapılmıştır. Bu arada mütemadi tamirata da önem verilmiştir<sup>2788</sup>.

### 3.2.49. Sinop Vilâyeti

Sinop – Boyabat, Boyabat – Taşköprü, Sinop – Ayancık, Gerze – Alaçam, Boyabat – Vezirköprü yolları üzerinde programa göre çalışılarak geçide engel olan arızalar giderilmiştir. 1923 yılında Sinop Vilâyetinde 96 kilometreden ibaret bir şose yol uzunluğu bulunmaktaydı. Bu yolda motorlu taşıtlara pek elverişli değildi. 1938 yılı itibariyle vilâyetin toplam yol uzunluğu 250 kilometre civarındadır. Ayrıca birçok köprü ve menfezde yapılmıştır<sup>2789</sup>.

### 3.2.50. Siirt Vilâyeti

En mühim yolu Diyarbakır – Garzan – Bitlis yoludur. Bu yol Diyarbakır, Bitlis, Muş, Van, Hakkâri ve Ağrı Vilâyetlerine bağlaması itibarı ile ayrıca ehemmiyeti haiz olan ve toprak tesviyesi şeklinde olan bu yolun üzerinde müteaddit defalar tamirat ve temizlik işleri yapılmış ve bu suretle geçit temin edilmiştir. Bu işler neticesinde kurak mevsimin başlangıcından aralık sonlarına kadar motorlu araçların geçmesine müsait bir hale konulmuştur<sup>2790</sup>.

### 3.2.51. Tekirdağ Vilâyeti

1925 – 1938 yılları arasında yol çalışma programları ile tespit edilen işlerin başarılmaması ile uğraşmıştır. Şoselerde mütemadi tamirata ehemmiyet verilmiştir. 1938 yılında 17+409 kilometrelik bir yol üzerinde esaslı bir tamirat yapılmıştır<sup>2791</sup>.

<sup>2788</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.262.*

<sup>2789</sup> Sinop Vilâyeti, *Cumhuriyetin 15 nci Yılında Sinop*, Marifet Matbaası, İstanbul, 1938, s.58 – 60.

<sup>2790</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.262.*

<sup>2791</sup> 16. Yıl 29 – X – 1939, *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.6, S.5, (özel sayı), Birinciteşrin 1939, s.114.*



### 3.2.52. Trabzon Vilâyeti

İyi ve muhtacı tamir şose halinde bulunan Rize sınırı Trabzon – Giresun sınırı yolundaki ahşap köprü ve menfezlerin önemli bir kısmı betonarmeye tahvil olunmuş çok bozuk olan şose aksamı da tamir edilerek iyi hale getirilmiştir.

### 3.2.53. Tokat Vilâyeti

Çalışma programında dahil bulunan Tokat – Niksar, Tokat – Sivas, Niksar – Erbaa – Samsun, Niksar – Reşadiye ve Tokat – Turhal yolları üzerinde çalışılmış ve şose kısımlarında mütemadi tamirata ehemmiyet verilmiştir.

### 3.2.54. Urfa, Van, Yozgat Vilâyetleri

Yol çalışma programına tâbi olarak gerek mükellef amele ve gerekse nakdî tahsisatla yolların tekerlekli vasıtalarla geçit verebilecek şekilde onarılmasına gayret etmişlerdir<sup>2792</sup>.

### 3.2.55. Zonguldak Vilâyeti

Zonguldak – Kozlu, Zonguldak – Devrek, Ereğli – Devrek ve Boğaz – Bartın – Safranbolu yollarında köprü ve menfez tamirâtı ile şose esaslı tamiri yapılmıştır. Devrek – Reşadiye, Safranbolu – Karabük, Amasra – Bartın yollarında tamirâtı mütemadiye postaları çalıştırılarak yolun iyi halde bulundurulması temin edilmiştir. Diğer yollarda imalâtlı tesviye işleri yapılmış ve bir kısım da şose inşası başarılmıştır. Zonguldak Vilâyeti' 1923'den 1938 yılına kadar geçen 15 yıllık sürede 950+287 kilometrelik bir yol uzunluğuna sahip olmuştur. Yapılan ve tamir edilen bu yol şebekesi için 3.219.631 lira harcanmıştır<sup>2793</sup>.

<sup>2792</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.263 – 263.*

<sup>2793</sup> *Zonguldak Vilâyeti, 923 – 938 Cumhuriyet'in XV. inci Yıldönümü Hatırası Zonguldak..., s. 196.*

### 3.3. Atatürk Dönemi İnşa Edilen Büyük Karayolu Köprüleri

#### 3.3.1. Garzan Köprüsü

Siirt vilâyetinde Diyarbekir – Bitlis ve Diyarbekir – Siirt yolları üzerinde 36 metre açıklığındadır. Cumhuriyet döneminde yapılan ilk büyük ve mühim köprüdür. Horasan harcı ile basık kemer şeklinde kârgir olarak inşa edilmiştir. İstiklâl Savaşı yeni bitmiş ve yabancı ülkelerle henüz tam olarak ticari ilişkiler kurulamamıştı. Çimento sıkıntısı bulunmaktaydı. Ayıca temin edilecek çimento ise yolsuzluk gibi sebeplerden inşaat bölgesine naklinde ciddi engeller bulunmaktaydı. Bu nedenle horasan kireç harcı kullanmak zorunda kalınılmıştır<sup>2794</sup>.

Kabiliyetli işçilerden ve her türlü araç ve gereçlerden mahrum olan bir bölgede böyle çimento harcı kullanılmaksızın 36 metre gibi mühim bir açıklıkta basık kemerli bir köprünün meydana getirilmesi dönem itibariyle Türk mühendisliği için büyük bir başarı teşkil eder<sup>2795</sup>.

Bu köprü kireç harcıyla yapılan basık kemerli köprülerin en büyüğü idi. O zamana kadar yapılan bu tür köprülerin açıklık itibariyle birkaç misline denk gelmekteydi. Böyle bir eserin inşasına memleketin merkeze en uzak bir bölgesinde her türlü teknik araçlardan yoksun bir devirde başlanması, İstiklâl Savaşı'ndan çıkan ve hemen ardından yeni devleti kuran iradenin ülkeyi bayındır hale getirme hedefinin ilk örneğini teşkil etmekteydi<sup>2796</sup>.

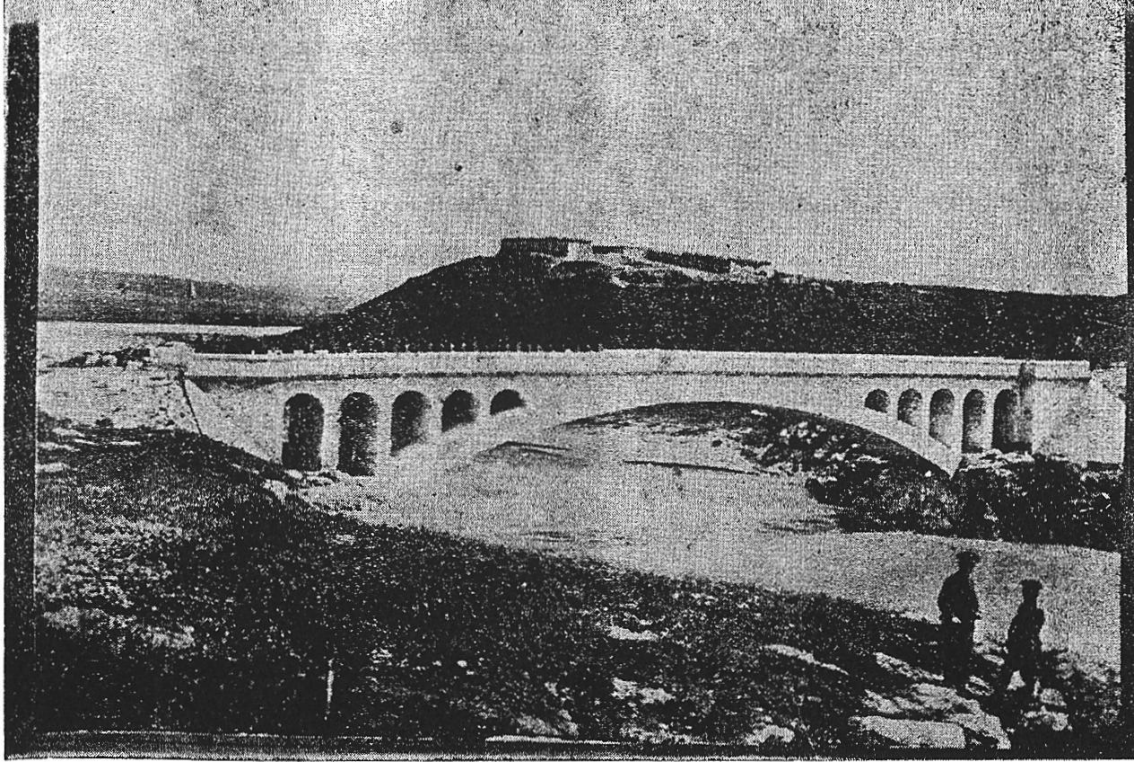
Köprü iki taraftan kaya üzerine oturtulmuştur. İskele geçici kârgir ayaklar üzerine istinat ettirilmiştir. Köprünün her iki tarafında beşer adet yükü hafifletmesi için tahfif kemeri tertip edilmiştir<sup>2797</sup>.

<sup>2794</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2, İstanbul Matbaacılık ve Neşriyat Türk Anonim Şirketi, İstanbul, 1933, s.58.

<sup>2795</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.48.

<sup>2796</sup> Köprüler Başmühendisi Kemal, “Memleketimizde Köprücülüğe Bir Bakış, Yeni Şose Köprülerimiz”, *Nafia İşleri Mecmuası (Fenni Kısım)*, Y.1, S.1, Eylül 1934, s.2.

<sup>2797</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.48.



**Resim 10: Garzan Köprüsü**

Bu ilk örnek tecrübesizliğin ve teknik anlamda eksiklikler sebebiyle köprüde aksaklıkların ortaya çıkmasına sebebiyet vermiştir. Köprü'nün iskelesi dere yatağında kum üzerine doğrudan doğruya oturtulan kireç harçlı kârgir ayaklar üzerine oturtulmuştu. İnşaat kış mevsimine kadar devam etmiş yapı bitirildikten sonra harcın uzun bir süre bekletilip sağlamlaştırılması gerekiyordu. Bu suretle iskelenin kaldırılmasına vakit kalmadan ortaya çıkan bir sel sebebiyle ayakların altı oyulduğu için iskele çökmüştür. Bu hasar sebebiyle kemerlerdede bozulma ortaya çıkmıştır. Köprü'nün tamiri altına yeni bir iskele inşa edilerek ve kemer tam olarak yıkılarak yeniden yapılmıştır. Seller yüzünden tekrar köprü'nün hasara uğramaması için iskele kemer kapatıldıktan 54 gün sonra indirilmiş ve bir sorun yaşanmamıştır. Fakat bunun yanında harcın tam anlamda sağlamlaşmaması sebebiyle anahtarda 125 cm. kadar basma bulunmuştur. Çok ilkel çalışma şartları altında inşa edilen bu köprü böyle bir hasara uğramakla beraber 36 metre gibi büyük bir açıklığa sahip olması itibariyle Cumhuriyet Dönemi'ndeki köprücülük faaliyetleri için bir başlangıç olmuştur<sup>2798</sup>. İnşaat bedeli

<sup>2798</sup> K.B. Kemal, "Memleketimizde Köprücülüğe Bir Bakış, Yeni Şose Köprülerimiz"... , s.2 – 4.

78.101,64 lirayı bulmuştur. Köprünün inşaatı emaneten yapılmıştır. Köprünün inşasına 1923 senesinde başlanmış ve 1924 senesinde tamamlanarak hizmete açılmıştır<sup>2799</sup>.

### 3.3.2. Adagide Köprüsü

İzmir Vilâyetinde Ödemiş – Adagide yolunda<sup>2800</sup> küçük Menderes Nehri üzerine betonarme olarak 1924 yılında inşasına başlanmış ve 1925 senesinde tamamlanarak hizmete açılmıştır<sup>2801</sup>.

Ülkemizde yapılan betonarme ilk büyük köprü olması sebebiyle ayrı bir öneme sahiptir. 3 X 26 metre açıklığında ve Bowstring sistemindedir<sup>2802</sup>. Zeminin pek sağlam olmaması dolayısıyla ayakların az miktarda tasman yapması halinde bir sorun çıkmaması için demir köprüye benzeyen bu sistem tercih edilmiştir<sup>2803</sup>.

Projesi Mühendis Mektebi eski Betonarme Muallimi Galip Bey tarafından yapılmıştır. Köprü inşaatı 51.596,15 lirası esas köprüye, geriye kalan 11.5 metre açıklığında tahliye gözü ve imlâya ait olmak üzere toplam olarak 64.073 liraya mal olmuştur<sup>2804</sup>.

### 3.3.3. Akçay Köprüsü

Menderes nehrinin başlıca kollarından birisi olan Akçay üzerine inşa edilmiştir. Çayın normal zamanlarda getirdiği su miktarı sınırlıydı. Fakat yağmurlu zamanlarında suyun 5 metre yükseldiği ve hatta 7 metreye yükselmesi ihtimali bulunduğu tesbit edilmişti. Burada daha önce ahşap bir köprü bulunmaktaydı. 1923 yılında bu köprünün yıkılması ile burada yeni bir köprünün yapılması gerekmiştir<sup>2805</sup>.

Akçayın yatağı köprü mevki civarında 400 – 500 metre kadar bir genişliğe sahipti. Fakat köprü mevkiinde bu genişlik 187 metreye inmektedir. Köprü mevkiinde derenin meyli 0.0015 dir. Suyun akışı alçak suda saniyede 1.5 metredir. Olağanüstü

<sup>2799</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.48.

<sup>2800</sup> Heyet, *İzmir Rehberi*, İzmir ve Havalisi Âsariyatıka Muhipleri Cemiyeti Neşriyatından Sayı.XI, Resimli Ay Matbaası, İstanbul, 1934, s. 30.

<sup>2801</sup> *BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.*

<sup>2802</sup> K.B. Kemal, “Memleketimizde Köprücülüğe Bir Bakış, Yeni Şose Köprülerimiz”..., s.4.

<sup>2803</sup> *BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.*

<sup>2804</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.48.

<sup>2805</sup> *BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.*

taşkınlar olduğunda suyun akışı 4.00 metrelik bir hıza çıktığı görülmüştür. Zemin, kum ve çakıldan ibaretti. Akçay sel zamanlarında büyük bir nehir halini almakta ve sel zamanlarında ağaç vesair şeyleri akıntıya alarak getirmektedir. Bu nedenle temellerin de asgarî altı metre derinliğe inmesi gerektiği yapılan incelemelerden anlaşılmış olduğundan köprü açıklıklarının da büyük olması gerekmiştir<sup>2806</sup>. Bu bakımdan 5 X 35.00 metre açıklığında mütedahil kemer şekli tercih edilmiştir<sup>2807</sup>.

Temeller betonarme dipsiz sandık usulü ile inşa edilmiştir. Her göz ayrı ayrı üç mütedahil kemerden oluşmaktaydı. Bunlardan kenarlarda kemerler kalınlığı 0.40 ve orta kemer kalınlığı 0.60 metredir. Şose boyu 4 metredir. Ayrıca iki tarafta 0.50 metre genişliğinde piyade kademesi vardı<sup>2808</sup>.

İnşaat 23 Haziran 923 tarihli mukavelename ile ihale edilmiştir. Köprü inşaatı 14 Nisan 928 tarihinde tamamlanmıştır. İnşaat için köprü başlarındaki imlâlar ve şose ile beraber 211.020,30 lira sarfolunmuştur<sup>2809</sup>.

Uzun bir inşaat sahası geçiren Akçay Köprüsü'nün, betonarme inşaat sisteminin acemisi olunan bir dönemde arızasız bir şekilde başarılması bu tarz sistemde inşa olunacak köprülerin ülke için daha faydalı olacağı kanaatinin ortaya çıkmasını sağlamıştır<sup>2810</sup>.

### 3.3.4. İrva Köprüsü

İstanbul Vilayetinde inşa olunan bu köprü açıklığı itibariyle o dönem betonarme köprü inşaatı noktasında mühim bir ilerleme aşamasını teşkil etmiştir. Köprü'nün inşasına 1925 yılının Ekim ayında başlanmış ve 1926 Haziran ayında yapımın tamamlanarak hizmete açılmıştır<sup>2811</sup>.

Köprü üç mafsallıdır. Mafsallar arasındaki açıklık 47 eğim 6 metredir. Köprü'nün uzunluğu 49.20 metre olup bunun 2.20 metresi kenar ayaklarda yapılan konsollar vasıtası ile temin edilmiştir. Bordurlar arasındaki genişliği 4.55 ve korkuluklar arasında ise 4.75 metredir. Köprü metrekaresine 400 kilogram miktarında bir ağırlıkla

<sup>2806</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.66.

<sup>2807</sup> K.B. Kemal, “Memleketimizde Köprücülüğe Bir Bakış, Yeni Şose Köprülerimiz”..., s.4.

<sup>2808</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.66.

<sup>2809</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.68.

<sup>2810</sup> K.B. Kemal, “Memleketimizde Köprücülüğe Bir Bakış, Yeni Şose Köprülerimiz”..., s.5.

<sup>2811</sup> *BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.*

15 tonluk bir silindire göre hesaplanmıştır. Kemer 4 metre boyunda, bel noktasında 60 ve mafsallarda 40 santimetre kalınlıktadır. Kemer armatürü tanesi 26 milimetre çapında 60 adet yuvarlak demirden ibaret olup bu demirler enine istikamette 12 milimetre çapında tevzi demirleri ve düşey istikamette etriyelerle birbirine bağlanmıştır. Mafsallar % 4 nisbetinde antimuvanlı kurşunla oluşturulmuştur. Kemerde azamî gerilme santimetre kareye 43 kilogram düşmektedir. Temel zemini yumuşak kilden ibaret olduğundan kenar ayaklardan her birine 75 adet ahşap kazıkla tahkim edilmiştir. Ayrıca her türlü etkiye karşı kenar ayak temeli arkasına yapılan düşey bir betonarme duvar vasıtası ile ortadan kaldırılmıştır. İrva Köprüsü 59.236,95 liraya inşa edilmiştir<sup>2812</sup>.

### 3.3.5. Orman Çiftliği Köprüsü

Ankara – İstanbul şosesi ile Gazi İstasyonu arasındaki iltisak yolunda Ankara çayı üzerine inşa olunmuştur. Bowstring sisteminde ve 25 metre açıklığındadır<sup>2813</sup>. Üst yapısı Adagide köprüsüne benzemektedir. Benzer şekilde olduğu Adagide köprüsünde kemer yalnız mukavemete çalıştığı halde bu köprüde kemer hem mukavemet ve hem de eğilmelere karşı çalıştırılmış ve bu suretle gergide yalnız cerre çalışmaktadır. Arazinin düz olması ve zeminin oynak kum ve çakıldan ibaret bulunması sebebiyle bu sistem uygun görülmüştür. Köprü inşaatı 1925 yılının Ağustos ayı içerisinde ihale edilmiştir. 1926 yılında Nisan ayı içinde inşaatı tamamlanmıştır. Köprünün inşaat bedeli 33.848,95 liradır<sup>2814</sup>.

### 3.3.6. Saray Köprüsü

O dönem teknolojisiyle demirli beton inşaatın önemli faydalardan biri de ihtiyaca, arazinin durumuna göre çeşitli şekiller vermek imkanını getirmiştir. Bu anlamda o dönem Türkiye’de bu şekilde köprülerin yapımı çoğalmış ve köprünün mevkisinin özelliklerine göre çeşitli şekiller verilmiştir. Anadolu’da mevcut olan dereler ve ırmakların hemen hemen hepsinde tortular çöküntüler doludur. Bu gibi sularda

<sup>2812</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.68.

<sup>2813</sup> K.B. Kemal, “Memleketimizde Köprücülüğe Bir Bakış, Yeni Şose Köprülerimiz”..., s.5.

<sup>2814</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.59.

Gerber sistemi betonarme kirişler çok elverişliydi. Bu bakımdan Menderes Nehri üzerinde inşa olunan Sarayköy Köprüsü buna örnek bir köprüdür<sup>2815</sup>.

Denizli vilâyetinde Sarayköy – Boldan yolunun<sup>2816</sup> 4. kilometresinde ve Menderes nehri üzerinde inşa olunan bu köprü düz arazide ve zemini çürük nehir yataklarında çok faydalı bir sistemle inşa edilmiştir. Köprü Gerber sisteminde olarak inşa edilmiş olup orta açıklıkta bulunan askı kirişi 20 metre açıklığındadır. Hareketli mafsallar ve yataklar dökme çelikten ve sabit yatak ve mafsallar da kurşundan mamuldür<sup>2817</sup>.

1 Haziran 1927 tarihinde ihale edilmiş<sup>2818</sup> ve 26 Aralık 1928 tarihinde muvakkat kabulü icra edilmiştir. İki kenar gözleri yirmi beşer ve orta gözü de 30 metre açıklığındadır. 4.80 metre şose ile iki tarafında 0.60 metrelik piyade kademesinden ibaret olmak üzere eni 6.00 metredir. Temelleri beton kesonlar kullanılmak suretiyle inşa edilmiştir. Zemin lâzım gelen mukavemeti haiz olmadığından 0.25 X 0.25 metre ebatında betonarme kazıklarla tahkim edilmiştir. Esas kirişler adedi üçtür. İmlâ ve şose hariç olmak üzere 87.629,87 liraya inşa olunmuştur<sup>2819</sup>.

### 3.3.7. Etlik ve Ziraat Mektebi Köprüleri

Ankarada Etlik ve Keçiören bağlarına giden yolda<sup>2820</sup> Çubukçayı üzerine kurulmuştur. Her iki köprünün projesi de esas itibariyle birbirinin aynıdır. Yalnız genişlikleri farklıdır. Köprülerin şekli üç açıklıklı mütemadi kiriştir. Gözlere sepet kulpu gibi bir şekil verilmiştir. İnşaatlar 1925’de ihale edilmiş ve 1926 yılı sonunda inşaat tamamlanmıştır. Etlik köprüsünün inşa bedeli 8.183,43 lirası köprü başlarındaki imlâ ve toprak tesviyesi olmak üzere toplam 56.607 liraya mal olmuştur. Ziraat mektebi köprüsününki ise 11.946,91 lirası<sup>2821</sup> toprak tesviyesine ait olmak üzere toplam 82.556,48 liradır<sup>2822</sup>.

<sup>2815</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.

<sup>2816</sup> Denizli Vilâyeti, *Cumhuriyetin 15. Yıldönümünde Denizli*, Cumhuriyet Matbaası, Denizli, 1938, s.54.

<sup>2817</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafyası 1923 – 1933*, C.2..., s.65.

<sup>2818</sup> Denizli Vilâyeti, *Cumhuriyetin 15. Yıldönümünde Denizli*..., s.55.

<sup>2819</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafyası 1923 – 1933*, C.2..., s.66.

<sup>2820</sup> K.B. Kemal, “Memleketimizde Köprücülüğe Bir Bakış, Yeni Şose Köprülerimiz”..., s.5.

<sup>2821</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafyası 1923 – 1933*, C.2..., s.61.

<sup>2822</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.351.

Etlik köprüsünün bordürler arasındaki genişliği 6.00 ve iki taraftaki tanesi 1.00 metre enindeki piyade kademesi ile beraber korkuluklar arasındaki genişlik 8.00 metredir. Ziraat mektebi köprüsünde bu ölçüler 10.00 ve 12.20 m. dir. Köprülerin kenar gözleri 10.50 ve orta gözleri 15 metre serbest açıklığı haizdir. Ayaklar üzerine hareketli mesnet tertibatı yapılmamış, ancak ayakların rüzgar kuvvetlerin etkisi ile çatlamaması için düşey demirler konulmuştur. Temellerde zemin kum ve çakıldan ibarettir. Temeller 25 X 25 cm. ebatında betonarme kazıklar üzerine istinat etmiştir<sup>2823</sup>.

### 3.3.8. Güzelhisar Köprüsü

Güzelhisar Köprüsü İzmir – Bergama yolunun 36. Kilometresinde Kocaçay üzerinde inşa edilmiştir<sup>2824</sup>. Türkiye dahilinde mevcut dere ve ırmakların büyük bir kısmı yağmurların yoğun olduğu dönemlerde ve sel zamanlarında sularında yükselme meydana gelmektedir. Bu da ekseriyetle ancak yılın birkaç gününe özel olarak ortaya çıkmaktadır. Diğer zamanlarda genelde çok az su akar. Memleketin anayol şebekesini kateden bütün bu dere ve çaylar üzerinde her mevsimde ulaşımın temini için adedi önemli bir miktarda olan köprüler inşası gerekmektedir. Mümkün mertebe az masrafla ihtiyacı temin edebilmek için bu derelerin rejimine uygun, ucuz ve iktisadî köprü tiplerinin uygulanması planlanmıştır<sup>2825</sup>.

Bu bakımdan İzmir vilâyetinde, İzmir – Bergama yolundaki Güzelhisar Köprüsü; ağaç getirmeyen geniş dereler üzerinde inşa olunabilecek ucuz ve aynı zamanda ihtiyaca elverişli bir köprü örneğini teşkil etmiştir. Köprü 11 X 11 metre açıklığındadır. Her göz iki esas kirişten oluşmaktadır. Köprü döşemesinden yüksek olan yaya kademesi aynı zamanda kirişlerin mukavemet bölgesini teşkil etmektedir. Ayak vazifesini görmek üzere köprünün her iki tarafına üçer betonarme kazık çakılmış ve bu kazıkların başları bir kuşakla bağlanmıştır<sup>2826</sup>. Bu kazıklar büyük bir çalışma sonucunda 6 metreye kadar çakılmış ve lazım gelen sağlamlık oluşturulmuştur. Köprünün ayaklarının çakıldığı zemin kum ve çakıldan oluşmaktaydı<sup>2827</sup>.

<sup>2823</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.62.

<sup>2824</sup> *BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.*

<sup>2825</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.62.

<sup>2826</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.65.

<sup>2827</sup> *BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.*



Güzelhisar Köprüsü 1926 yılının Haziran ayında ihale edilmiştir. 1927 Şubat ayında ise inşaat bitirilmiştir. İnşaat masrafı 57.450 lirayı bulmuştur<sup>2828</sup>.

### 3.3.9. Kirazlık Köprüsü

Türk Mühendis ve müteahhitleri tarafından inşa edilen büyük ve mühim köprülerden biridir. Zonguldak vilâyetinde Bartın – Safranbolu yolunun 18. Kilometresinde “*Kiralık Deresi*” üzerinde kurulmuştur<sup>2829</sup>.

Bu köprü İstanbul Vilâyeti’ndeki İrva Köprüsü projesine göre inşa edilmiş<sup>2830</sup> yalnız korkuluk betonarmeye tahvil edilmek suretiyle bu esere daha güzel bir manzara verilmiştir. 49.20 metre açıklığındadır. Bir ayağı kayaya istinat ettirilmiştir. Diğer ayak mevkiinde zemin çürük çıktığından hafriyat ancak betonarme keson vasıtası ile yapılabilmiş ve ayaktan gelen kuvveti alabilmek için<sup>2831</sup> 78 adet 0.30 X 0.30 metre betonarme kazık çakılmıştır. Köprü 1926 yılının Kasım ayında müteahhidine ihale edilmiştir. Kirazlık Köprüsü 1928 yılının Eylül ayında bitirilmiştir. Şose ve köprü başları imlâsı hariç olmak üzere<sup>2832</sup> inşaat masrafı 75.539,82 lirayı bulmuştur<sup>2833</sup>.

### 3.3.10. Arslan Köprüsü

Zonguldak Vilayeti dahilinde Ereğli – Devrek yolunun 21+920 kilometresinde 2 X 24 metre açıklığında betonarme olarak kurulmuştur. Hafif ve zarif betonarme köprülerden biri olarak sayılabilir<sup>2834</sup>. Köprünün her üç orta ayağı da kayaya istinat etmektedir. Bu bakımdan köprü inşaatında temel inşaatında bir zorlukla karşılaşılmamıştır. Her göz iki münferit kemerden mürekkeptir. Köprü 24 Haziran 1927 tarihli sözleşme ile ihale edilmiştir. 24 Ekim 1928 tarihinde inşaat bitirilmiştir. Arslan Köprüsü için 33.635,58 lira sarfolunmuştur<sup>2835</sup>.

<sup>2828</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.65.

<sup>2829</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.

<sup>2830</sup> K.B. Kemal, “Memleketimizde Köprücülüğe Bir Bakış, Yeni Şose Köprülerimiz”..., s.5.

<sup>2831</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.

<sup>2832</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.68.

<sup>2833</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.351.*

<sup>2834</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.

<sup>2835</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.70.

### 3.3.11. Ankara Köprüsü

Zonguldak – Devrek yolunun başlangıcında inşa olunmuştur. Hem bu yol üzerinde ulaşımı temin eden ve hem de döneminde, Zonguldak kasabasını süsleyen güzel bir eser olarak tasvir edilmiştir<sup>2836</sup>. Köprü kiriş betonarme bowstring sistemindedir<sup>2837</sup>.

Yeni bir hususiyet olmak üzere bu köprüde hem kemerin ve hem de gerginin dengeye çalıştığı kabul edilerek ebat hesap edilmiştir. Köprünün açıklığı 26 metredir<sup>2838</sup>. Köprü üzerinde araç yolunun eni 4.80 metredir. Bordur kenarı ile kemer kenarı arasında 0.20 metre mesafe olduğu gibi her iki tarafta kemerler haricinde 1.05 metre eninde yay yolu tertip olunmuştur. Korkuluklar arasındaki mesafe 8.30 metredir. Devrek tarafı ayağına 34 ve Zonguldak tarafı ayağına 64 adet 0.30 X 0.30 metre maktamda betonarme kazık çakılmıştır<sup>2839</sup>. Temel zemini çok yumuşaktır. Bu anlamda inşaat esnasında herhangi bir sorunla karşılaşılmamıştır<sup>2840</sup>.

Köprü inşaatı 1 Ağustos 1928 tarihli sözleşme ile ihale edilmiş ve 19 Mart 1929 tarihinde yapımı tamamlanmıştır<sup>2841</sup>. Üzelmez Deresi'nin üzerinde inşa edilen köprünün yapımı için 39.892.73 lira sarfolunmuştur<sup>2842</sup>.

### 3.3.12. Güngörmez Köprüsü

Balıkesir – Edremit yolunun 32+618 inci kilometresinde<sup>2843</sup> Güngörmez deresi üzerinde 3 X 23.80+2 X 7 açıklıklarında<sup>2844</sup> betonarme gerber sisteminde olarak inşa edilmiştir<sup>2845</sup>. Zeminin mukavemeti hakkında net ve sağlıklı bilgi mevcut olmadığı için ayakların tasman yapması halinde köprünün bundan zarar görmemesi için üst yapı gerber kirişleri sisteminde tertip olunmuştur. Köprü üç gözlüdür. Her gözün mesnet açıklığı 23.80 metredir. Toprak yoğunluğu dolayısı ile fazla ebatı haiz olması icap eden

<sup>2836</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.70.

<sup>2837</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.

<sup>2838</sup> K.B. Kemal, “Memleketimizde Köprücülüğe Bir Bakış, Yeni Şose Köprülerimiz”..., s.5.

<sup>2839</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.70.

<sup>2840</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.

<sup>2841</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.70.

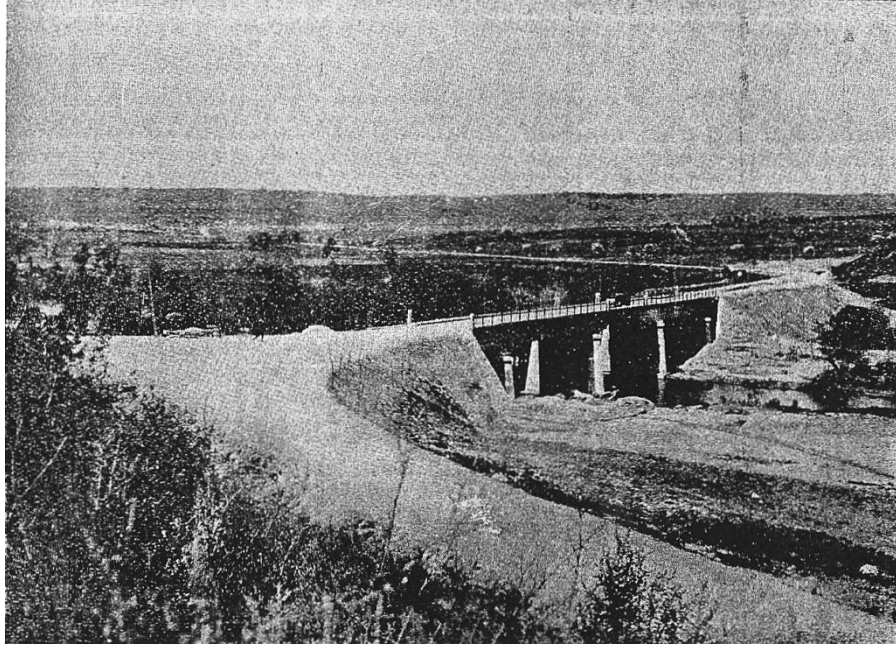
<sup>2842</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım)*, Y.5, S.5, (özel sayı) *Birinciteşrin 1938*, s.350.

<sup>2843</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.71.

<sup>2844</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım)*, Y.5, S.5, (özel sayı) *Birinciteşrin 1938*, s.351.

<sup>2845</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.

kenar ayaklarına ihtiyaç duymamak ve aynı zamanda kenar gözler ortasında anları azaltmak amacıyla kenar gözler kirişleri kara yönüne doğru yedişer metre uzunluğunda portafo kısımları bulunmaktadır. Şose yol genişliği 4.80 ve iki taraftaki yaya kaldırımlarının genişliği de 0.60 ve köprü'nün bütün genişliği 6.00 metredir<sup>2846</sup>.



**Resim 11: Güngörmez Köprüsü**

Köprüde esas kirişlerin adedi dördtür. Askı kirişi ortada bulunmaktadır. Kenar gözlerde orta kirişlerin yüksekliği 2.00 ve kenar kirişler yüksekliği yaya kaldırımı farkı dolayısıyla 2.35 metredir. Esas kirişler 0.40 metre genişliğindedir. Askı kirişi yüksekliği orta kirişlerde 1.10 ve kenar kirişlerde 1.45 metredir. Ayaklar üzerinde sabit mesnetler kurşun levhalardan ibarettir. Hareketli mesnetler dökme çelikten tekerlekler vasıtası ile teşkil edilmiştir. Askı kirişi altına mafsal vazifesini görmek üzere ikişer santim kalınlığında iki tabaka kurşun levha konulmuştur. Yağmur sularının geçmemesi için döşeme üzerine bir santim kalınlığında asfalt tabakası ve bunu da muhafaza için 4 santim şap yapılmıştır. Döşeme düz yapılmış ise de şose yol sathına genişlemesine istikamette meyil verilmiştir. Bu meyli temin için şose kalınlığı köprü ortasında 0.20 ve kenarlarda da 0.15 metre olarak yapılmıştır. Kirişlerde mesnetler üzerinde olumsuz durumlara karşı yükseklik ancak 0.25 metre kadar artırılmış fakat buna mukabil 0,22 metre kalınlığında bir alt döşeme vasıtasıyla güçlendirme yapılmıştır.

<sup>2846</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.71.

Köprü 17.5 tonluk silindirle ve metrekaraye 400 kiloluk bir insan yoğunluğuna göre en olumsuz durumlara göre hesap edilmiştir. Temel zemini takriben 2 metre kalınlığında kum ve çakıl tabakası altında bulunan marn tabakasından ibarettir. Başlangıçta proje, temellere betonarme kazıklar çakılacağına göre düzenlenmiş ise de bilâhare zemine kazıkların girmeyeceği düşünülerek ayakların dipsiz sandık vasıtası ile derine indirilecek temeller üzerine tesisi daha muvafık görülerek proje o suretle tashih edilerek, inşaat esnasında bu şekil temelde isabet edildiği görülmüş ve kesonlar sorunsuz bir şekilde istenilen derinliğe kadar indirilebilmiştir<sup>2847</sup>. Köprünün toplam uzunluğu 85.40 metredir. Köprünün keşif bedeli 99.229,82 lira olarak tesbit edilmiş ve yapılan ihale ile % 8.1 tenzilatla 91.192,20 liraya Sadık ve Ferruh beylere ihale edilmiştir. İnşaat sözleşmesi 10 Kasım 1929 tarihinde imzalanmıştır<sup>2848</sup>. Köprünün inşaatı 20 Aralık 1930 tarihinde tamamlanmıştır. Köprü başlarındaki yüksek imalat ve şose yolda dahil olarak inşaat masrafı 95.772,49 lirayı bulmuştur<sup>2849</sup>.

### 3.3.13. Sarioğlan Köprüsü

Kayseri vilâyetinde Kayseri – Sivas yolunda Sarioğlan Deresi üzerindeki<sup>2850</sup> 3 X 8 açıklığında basık kemerli kârgir köprünün 12 Haziran 1929 tarihinde meydana gelen sel yüzünden yıkılması üzerine kış ve yağmurlu mevsimde kesilen geliş ve gidişi temin için yeniden inşa olunmuştur. 3 X 10 açıklığında basit düz kirişten ibarettir<sup>2851</sup>.

Korkuluklar arasındaki genişliği 6.00 metredir. Temeller keson vasıtası ile 3.70 metre derinliğe indirilmiştir. Zemin, kum ve çakıldan ibarettir. 32.4 metrelik köprünün keşif bedeli 37.964,60 lira olarak belirlenmiştir. Mühendis Hayri Bey ve Mustafa Efendi'ye % 10.26 tenzilatla 34.069,51 liraya<sup>2852</sup> inşaat 20 Temmuz 1930 tarihinde ihale edilmiştir. 14 Mart 1931 tarihinde inşaatın yapımı tamamlanmıştır<sup>2853</sup>. Sarioğlan Köprüsü için 28.533,56 lira sarfolunmuştur<sup>2854</sup>.

<sup>2847</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.73.

<sup>2848</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 155. 90. 5.

<sup>2849</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.73.

<sup>2850</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 155. 90. 5.

<sup>2851</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.73.

<sup>2852</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 155. 90. 5.

<sup>2853</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.74.

<sup>2854</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.351.

### 3.3.14. Çarşamba Köprüsü

Yapıldığı dönem ve üzerinde bulunduğu suyun ehemmiyeti itibariyle İsmetpaşa Köprüsü'nden sonra Türkiyede inşa olunan karayolu köprülerinin en mühimi ve betonarme köprülerin en uzunudur<sup>2855</sup>. Samsun - Terme şosesinin 35. kilometresinde Çarşamba kasabası içinde Yeşilırmak üzerine inşa edilmiştir. Hem nehrin iki tarafında tesis edilmiş bulunan Çarşamba kasabasının iki parçasını birbirine bağlamıştır. Hem de çok verimli ve mahsuldar arazi ortasından geçen karayolu üzerinde geçidi sağlamıştır. Başlangıçta aynı zamanda sahil demiryolunun geçmesine müsait olacak şekilde 6 X 32,5 açıklığında bir demir köprünün inşası düşünülmüş iken sahil demiryolu şirketinin hissesine isabet eden masrafı temin edememesi yüzünden bu düşünce geri kalmış ve bunun üzerine yalnız karayoluna mahsus bir köprünün inşası kararlaştırılmıştır<sup>2856</sup>.

Köprünün inşası, sekiz ay süresinde inşaatı tamamlanmak üzere 186.222 liraya İstanbul merkezli Mühendis Reşid Bey'in şirketine 3 Nisan 1928 tarihinde ihale edilmiştir. 286 metre uzunluğunda olması planlanan köprünün inşasının gelecek yıla kadar devam edeceği ve 1929 yılında bitirileceği hesaplanmıştır. Bu anlamda Nâfia vekâleti'nin 13 Nisan 1928 tarih 689/4129 numaralı teklifi ve Maliye Vekâleti'nin 30 Nisan 1928 tarihli 54559 numaralı mutealanamesi üzerine 2 Mayıs 1928 tarihli toplantısında köprünün yapılmasına onay verilmiştir<sup>2857</sup>.

Köprü 10 X 26 metre açıklığında gerber sisteminde betonarmedir<sup>2858</sup>. Kenar ayaklar da orta ayak şeklinde inşa olunmuş ve bunun temini için kenar gözler portafo olarak yedişer metre uzatılmıştır. Başlangıçta ayakların alçak su seviyesinden, yukarıda betonarme bir kuşakla çevrilmiş betonarme kazıklardan oluşacağı dikkate alınmıştı. Fakat kazıklar çakıldıktan sonra kazıkların zemine nüfuzlarının aşındırmaya karşı kifayet edemeyeceği anlaşıldığından nehir ortasındaki dört ayakta lârsen demirleri vasıtası ile hafriyat yapılarak temeller sert kil tabakası üzerine oturtulmuş ve demir palplânşlar hafriyattan sonra çıkarılarak daha önce yapılmış olan Samsun tarafında üç orta ayak temelinde aşındırmaya karşı muhafaza batardosu olarak kullanılmıştır. Terme cihetindeki üçayak da ahşap palplânş vasıtası ile yapılan temel vasıtası ile takviye

<sup>2855</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.

<sup>2856</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.74.

<sup>2857</sup> BCA Fon Kodu, 30.18.01. 01. Yer Kodu, 028. 26. 15.

<sup>2858</sup> K.B. Kemal, "Memleketimizde Köprücülüğe Bir Bakış, Yeni Şose Köprülerimiz"..., s.5.

edilmiştir. Ayrıca bütün temeller anroşmanlar vasıtası ile aşınmaya karşı muhafaza edilmiştir<sup>2859</sup>.

Köprünün döşeme ve kirişleri ebatını tayin için eğilme anlarının hesabında kendi ağırlığından başka 17.5 tonluk bir silindirle bunun etrafında metrekareye 400 kilogramlık bir insan topluluğunun ağırlığı dikkate alınmıştır. Azamî ve asgarî eğilme anları ve mukavemeti ve hareketli ağırlıklar en olumsuz şartlara göre hesap edilmiştir. Emniyet gerilmeleri demir için  $e=1200 \text{ kg/cm}$  ve beton için  $e=35 \text{ kg/cm}^2$  kabul olunmuştur. Kirişlere intikal eden kuvvetlerin tayininde yatay kirişlerin bir kirişe isabet eden ağırlığı diğerlerine dağıtımını konusu dikkate alınmamıştır. Kirişler için gereken 32 mm. çapında uzun demirler Avrupadan doğrudan doğruya sipariş edilerek getirilmiş ve bu suretle fazla ek yapılmasına lüzum kalmamıştır. Ekler sağ ve sol vidalı manşonlar vasıtası ile yapılmıştır.

Kalıplar bozulmaksızın bir gözden çıkarılıp diğer gözde kullanılacak şekilde yapılmış ve bu suretle kalıp inşaatının çok ucuz bir fiata mal edilmesi mümkün olmuştur. Kiriş ve döşemelerde beton,  $0.800 \text{ m}^3$  çakıl ve  $0.400 \text{ m}^3$  kuma 350 kilo portlânt çimentosu ilâve edilerek makine ile karıştırılmak suretiyle imal olunmuştur. Gerek ayaklar üzerinde ve gerekse gerber mafsallarında hareketli yataklar 2 cm. kalınlığında 2 adet kurşun levha ile teşkil edilmiştir. Köprü üzerine parke kaldırımı döşenmiştir. Genişliği 4.80 metredir. Ayrıca her iki tarafta 1.15 m. genişliğinde yaya kaldırımı vardır<sup>2860</sup>.

186.222 liraya ihale edilen daha sonra 32.367,85 lira ek keşif yapılan bu köprünün inşaatı 9 Mayıs 1931 tarihinde bitirilmiştir<sup>2861</sup>. Köprünün inşaatı için toplam olarak 252.963,37 lira harcanmıştır<sup>2862</sup>.

### 3.3.15. Menderes (Nazilli) Köprüsü

Aydın Vilâyeti'nin Nazilli – Bozdoğan yolu üzerinde bowstring sisteminde üç gözlüdür. Açıklar 22+28+22 metredir. Şose yolunun genişliği 4.80 ve kemerlerin iç satırları arasındaki mesafe 5.20 metredir. Yaya kaldırımları kemerlerin dışına

<sup>2859</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.74.

<sup>2860</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.76.

<sup>2861</sup> *BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 155. 90. 5.*

<sup>2862</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.76.

yapılmıştır. Her bir tarafta bir metre genişliğindedir. Kemer ve gergi ortak olarak eğime çalıştırılmıştır, yatay kirişler birbirinden 2.00 metre mesafede yapılmıştır<sup>2863</sup>.

Döşeme ayrıca boyuna kirişlere lüzum olmaksızın mütemadi kiriş şeklinde doğrudan doğruya enine olarak oturtulmuştur. Kemerlerin kalınlığı gözlerde anahtarda 0.50 ve üzengilerde 0.62 metredir. Orta gözde yatay ve dikey beraber bir çerçeve teşkil ederek kemerlerin rüzgâra mukavemetini temin eylemek üzere 2 adet rüzgâr kirişi yapılmıştır. Hareketli yataklar dökme çelikten mamuldür. Sabit yataklar kurşun levhalardan ibarettir. Zemin ince mildir. Bunun için dipsiz sandık vasıtasıyla nehir kenarında itibaren iki metre kadar hafriyat yapıldıktan sonra dokuz metre boyunda ve 0.35X 0.35 m. maktamda betonarme kazıklar çakılarak temeller bunlar üzerine istinat ettirilmiştir<sup>2864</sup>.

Menderes Köprüsü, Kalabaka ve Dalama köprüleri ile birlikte 230.847,99 lira keşif bedeli tesbit edilmiştir. 26 Kasım 1929 tarihli sözleşme ile yine diğer iki köprüyle birlikte Mühendis Sadık ve Ferruh Beylere ihale edilmiştir<sup>2865</sup>. Köprünün inşaatı 10 Ağustos 1931 tarihinde bitirilmiş ve inşaat masrafı 91.044, 89 lirayı bulmuştur<sup>2866</sup>.

### 3.3.16. Menderes Köprüsü

Denizli Vilâyetinin Saraköy yolunun 4. Kilometresinde Menderes Nehri üzerindedir. 1 X 30 + 2 X 25 açıklıklarındadır. Kiriş betonarme gerber sistemindedir. Ayaklar beton olup 6 – 7 metre uzunluğunda betonarme kazıklar üzerinedir. Bu kazıklar keson içinde bağlanmıştır. Zemin saf yoğun bir şekilde kumdur<sup>2867</sup>.

### 3.3.17. Dalama Çayı Köprüsü

Aydın – Muğla yolunun 29+000. kilometresinde Fransız şirketi tarafından başlanan varyant yolu üzerinde bulunan ve demirleri daha Birinci Dünya Savaşı öncesinde getirilmiş olmasına rağmen Dünya Savaşı'nın araya girmesi nedeniyle inşaatına başlanılamayan bu köprü Fransız Şirketi tarafından hazırlanmış olan projeye göre 3 X 27.60 metre açıklığında, üst yapısı demir ve ayakları kârgir olarak inşa

<sup>2863</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.

<sup>2864</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.82.

<sup>2865</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 155. 90. 5.

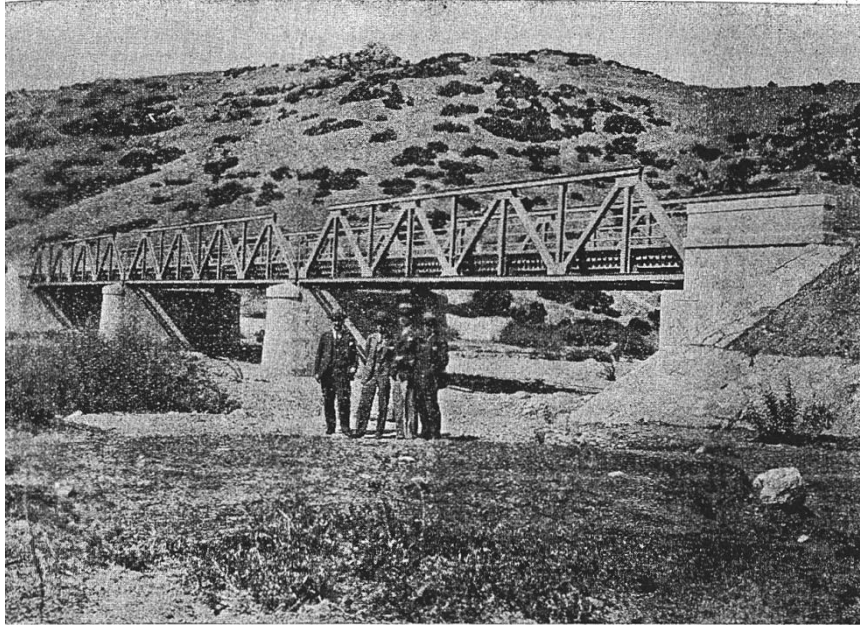
<sup>2866</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.83.

<sup>2867</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 155. 90. 5.

edilmiştir. Şose yol genişliği 5.00 ve iki taraftaki yaya kaldırımları genişliği,0.85 metredir. Döşeme zores demirleri üzerine dökülmüş betondan müteşekkildir. Bunun üzerine tecrit ve muhafaza tabakalarından sonra işba usulu ile 15 santim kalınlığında bitümlü şose yapılmıştır<sup>2868</sup>. Zemin oynak kum ve çakıldan oluşmaktaydı<sup>2869</sup>.

Bunun için kenar ayaklar altına 31 ve orta ayaklar altına da 26 adet 7.00 X 0.30 X 0.30 m. ebatmda betonarme kazık çakılmıştır. Derede çok sel meydana gelmesinden dolayı temeller etrafı ayrıca anroşmanla aşınmaya karşı muhafaza edilmiştir<sup>2870</sup>. Dalama Çayı Köprüsü, Kalabaka ve Menderes köprüleri ile birlikte 230.847,99 lira keşif bedeli tesbit edilmiştir. 26 Kasım 1929 tarihli sözleşme ile diğer iki köprüyle birlikte Mühendis Sadık ve Ferruh Beylere ihale edilmiştir<sup>2871</sup>.

Evvelce getirilmiş olan demirlerin malzeme bedeli hariç, noksan demirlerin malzeme bedeli ile bütün demirlerin montajı köprü başlarında imlâlar ve şose de dahil olmak üzere köprü 98.147,04 liraya mal olmuştur. İnşaat 10 Ağustos 1931 tarihinde bitirilerek hizmete açılmıştır<sup>2872</sup>.



**Resim 12: Dalamaçay Köprüsü**

<sup>2868</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.77.

<sup>2869</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.

<sup>2870</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.77.

<sup>2871</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 155. 90. 5.

<sup>2872</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.77.



### 3.3.18. Kalabaka Köprüsü

Aydın - Muğla yolunun 40. kilometresindedir. Üst yapı gerber sisteminde betonarmedir. Esas gözlerden kenardakiler 20 ve askı kirişinin bulunduğu orta göz 18 metre açıklığındadır. Kenar gözlerde kirişler 7 metre boyunda portafo olarak tertip edilmiştir<sup>2873</sup>.

Şose yol genişliği 4.80 metredir. İki tarafta 0.60 metre genişliğinde yaya kaldırımları vardır. Esas kiriş adedi dördüttür. Kenar gözlerde orta kirişler yüksekliği 1.60 ve kenar kirişler yüksekliği 1.95 metredir. Mesnetler üzerinde olumsuz anlara karşı yüksekler 1 metre artırılmıştır. Ayaklar üzerinde hareketli mesnetler dökme çelikten ve sabit mesnetler kurşundan mamuldür. Askı kirişleri altında mesnet vazifesini görmek üzere ikişer santim kalınlığında iki kurşun levha konulmuştur. Orta ayaklar betondur. Temeller 7.00 X 0.30 X 0.30 metre ebatında betonarme kazıklar üzerine istinat etmektedir. Yalnız köprüyü taşımayan ve toprağı tutmağa yarayan kenar ayaklar doğrudan doğruya zemin üzerine istinat ettirilmiştir. Zemin kum ve çakıldır. Köprü şosesi işba usulile yapılmış bitümlü şosedir<sup>2874</sup>.

Kalabaka Köprüsü, Menderes ve Dalam Çayı köprüleri ile birlikte 230.847,99 lira keşif bedeli belirlenmiş ve 26 Kasım 1929 tarihli sözleşme ile bu üç köprü Mühendis Sadık ve Ferruh Beylere ihale edilmiştir<sup>2875</sup>. 10 Ağustos 1931 tarihinde diğer köprülerle birlikte inşaatı tamamlanan<sup>2876</sup> bu köprünün maliyeti 76.368,70 lirayı bulmuştur<sup>2877</sup>.

### 3.3.19. Porsuk Köprüsü

Kütahya – Afyon yolunun 10+000. kilometresinde yanmış olan ahşap köprünün kârgir ayakları üzerine inşa edilmiştir. Serbest açıklıklar 8.50 + 8.10 + 10 + 10.10 + 15.65 + 10.35 + 10.10 metredir. Köprünün kenar ayaklar arasındaki boyu 82.30

<sup>2873</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.

<sup>2874</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.79.

<sup>2875</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 155. 90. 5.

<sup>2876</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.81.

<sup>2877</sup> Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım)*, Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.351.

metredir. Şose yol genişliği 4.80 metredir. İki taraftaki yaya kaldırımı genişliği 0.60 metredir<sup>2878</sup>.

Köprü'nün inşaatı için 34.960,10 lira keşif bedeli belirlenmiş ve % 16.75 tenzilatla 29.104,28 liraya 30 Temmuz 1930 tarihli sözleşme ile Hayri Bey'e ihale edilmiştir<sup>2879</sup>. 24 Mayıs 1931 tarihinde köprü'nün yapımı tamamlanmıştır. Bedeli 28.808,78 liradır mal olmuştur<sup>2880</sup>.

### 3.3.20. Ömerli Köprüsü

İstanbul Vilâyeti'nde Üsküdar – Şile yolunda İrva Deresi üzerinde<sup>2881</sup> mevcut harap ahşap köprü yerine yenilenerek betonarme olarak inşa edilmiştir. Üst yapısının sistemi Güngörmez Köprüsü'nün aynısıdır. Yalnız açıklıklar 3 X 20 dir. Portafo kısımlar boyları 6 metredir. Orta gözdeki askı kirişi açıklığı 1.20 metredir. Orta kirişler yüksekliği 1.70 ve kenar kirişler yüksekliği 2.05 metredir. Mesnetler üzerinde olumsuz durumlar için alt döşemeye lüzum görülmemiştir. Zemin üstte 4 metre kadar kalınlıkta kum, çakıl ve bunun altında 10 metre kadar kalınlıkta vaz tabakasından ibarettir. Sağlam zemine ancak on dört metre derinlikte tesadüf edilebilmiştir. Bu sebeple ayakların altına 16 adet 0.35 X 0.35 m. ebatında 14 metre uzunluğunda betonarme kazıklar çakılmıştır<sup>2882</sup>.

Ömerli Köprüsü'nün inşaat keşif bedeli 82.100,82 lira olarak tesbit edilmiştir. 10 Kasım 1929 tarihli sözleşme ile % 6.5 tenzilatla 76.765,20 liraya Mühendis Sadık ve Ferruh Beylere ihale edilmiştir<sup>2883</sup>. 22 Ağustos 1931 tarihinde inşaat bitirilmiş ve Ömerli Köprüsü toplam olarka 85.327,80 liraya mal olmuştur<sup>2884</sup>.

### 3.3.21. Sekilik Köprüsü

Balıkesir – Çanakkale yolunun 76+320. kilometresinde 3 X 14 metre açıklığında basit düz kiriş olarak inşa edilmiştir. Esas kirişler adedi dördtür. Korkuluklar

<sup>2878</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafyası 1923 – 1933*, C.2..., s.76.

<sup>2879</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 155. 90. 5.

<sup>2880</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafyası 1923 – 1933*, C.2..., s.77.

<sup>2881</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.

<sup>2882</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafyası 1923 – 1933*, C.2..., s.83.

<sup>2883</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 155. 90. 5.

<sup>2884</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.351.

arasındaki köprü genişliği 6.00 metredir<sup>2885</sup>. Temel ahşap palplânş kullanılarak kazılmış ve bu şekilde 4 metrelik hafriyat yapılmıştır. Zemin çakıldır ve köprünün ayakları betondur<sup>2886</sup>.

Sekilik Deresi üzerine 44.2 metre uzunluğunda yapılan bu köprünün keşif bedeli, İncesu ve Çan Dere Köprüleri ile birlikte 165.901,77 lira olarak belirlenmiştir. 29 Temmuz 1930 tarihli sözleşme ile diğer iki köprüyle birlikte % 22.6 tenzilatla 128.407,97 liraya Mühendis Sadık ve Ferruh Beylere ihale edilmiştir<sup>2887</sup>. 30 Ağustos 1931 tarihinde inşaatı tamamlanan köprü için 38.505,30 lira harcanmıştır<sup>2888</sup>.

### 3.3.22. İncesu Köprüsü

Balıkesir – Çanakkale yolunda incesu deresi üzerinde 25 metre açıklığında betonarme bir köprü olarak inşa edilmiştir<sup>2889</sup>. Balıkesir – Çanakkale yolunun 72+850 inci kilometrede geçtiği İncesu deresi sel sularından biridir, bu sebeple dere üzerine inşa olunan köprüler evvelce bir kaç defa sel olduğu zamanlarında ayakların altının oyulması dolayısıyla yıkılmış olduğundan orta ayak inşasından vazgeçilerek 25 metre açıklığında betonarme bowstring sisteminde tek gözlü bir köprü inşası uygun görülmüştür. Kirişler arasında köprünün genişliği 6.00 metre olup bunun 5.60 metresi şose yola aittir. Her iki tarafta 1.00 metre genişliğinde bulunan yaya kaldırımı kemerler dışında yapılmıştır. Sabit mesnet kurşun levhalar ile ve hareketli mesnette betonarme olarak yapılmıştır. Döşemede gergi kirişlerinden başka boyuna kiriş yoktur. Bu suretle döşeme birbirinden 1.70 metre mesafede bulunan genişlikler üzerine dayanan mütemadi kiriş şeklinde yapılmıştır<sup>2890</sup>. Zemin kum ve çakıldan ibarettir. Hafriyat ahşap palplânş vasıtası ile 2,5 metreye kadar hafriyat yapılarak yoğun olan kum ve çakıl üzerine beton temele oturtulmuştur<sup>2891</sup>.

<sup>2885</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafyası 1923 – 1933*, C.2..., s.85.

<sup>2886</sup> *BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.*

<sup>2887</sup> *BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 155. 90. 5.*

<sup>2888</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafyası 1923 – 1933*, C.2..., s.85.

<sup>2889</sup> K.B. Kemal, “Memleketimizde Köprücülüğe Bir Bakış, Yeni Şose Köprülerimiz”..., s.5.

<sup>2890</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafyası 1923 – 1933*, C.2..., s.85.

<sup>2891</sup> *BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.*

29 Temmuz 1930 tarihli sözleşme ile diğer iki köprüyle birlikte Mühendis Sadık ve Ferruh Beylere ihale edilen<sup>2892</sup> köprü inşaatı 30 Ağustos 1931 tarihinde bitirilmiş ve 25.922,09 lira masra edilmiştir<sup>2893</sup>.

### 3.3.23. Çandere Köprüsü

Balıkesir – Çanakkale yolunun 73+800. kilometresindeki Çanderesi su taşkınları zamanlarında önemli miktarda su getiren sel ırmaklarından biridir. Bunun için bu dere üzerine 6 X 20 metre açıklığında betonarme bir köprünün inşasına lüzum görülmüştür, Zemin hareketli kum ve çakıldır. Ayakların tasman yapması ihtimali dikkate alınarak gerber sistemi betonarme kirişli köprü şekli tercih edilmiştir. Esas kirişler adedi dördüttür. Korkuluklar arasındaki köprü genişliği 6.00 metredir. Kirişler 0.40 metre genişliğindedir. Orta kirişlerin yüksekliği 1.50 ve kenar kirişlerdeki ise 1.83 metredir. Döşeme kalınlığı 0.20 metredir. Ayaklar kârgir olarak inşa edilmiştir. Temeller 4.5 metre derinlikte doğrudan doğruya kum ve çakıl tabakası üzerine atılmıştır<sup>2894</sup>. Hafriyat ahşap palplânslar vasıtasile yapılmıştır. Ayaklar ayrıca aşınmaya karşı anroşmanla muhafaza edilmiştir<sup>2895</sup>.

Çan Deresi üzerine 98.8 metre uzunluğunda yapılan bu köprünün keşif bedeli, İncesu ve Sekilik Köprüleri ile birlikte 165.901,77 lira olarak tesbit edilmiştir. 29 Temmuz 1930 tarihli sözleşme ile diğer iki köprüyle birlikte % 22.6 tenzilatla 128.407,97 liraya Mühendis Sadık ve Ferruh Beylere ihale edilen<sup>2896</sup>. Çandere Köprüsü 30 Ağustos 1931 tarihinde bitirilerek hizmete açılmıştır<sup>2897</sup>. Köprü inşaatına toplam olarak 84.393,33 lira sarfedilmiştir<sup>2898</sup>.

### 3.3.24. Küçük Agonya Köprüsü

Balıkesir – Çanakkale yolunun 62+750 inci kilometresinde Küçük Agonya deresi üzerine inşa edilmiş 3 X 8 metre açıklığında basık kemerli bir köprüdür. Kemer

<sup>2892</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 155. 90. 5.

<sup>2893</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.87

<sup>2894</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.87

<sup>2895</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.

<sup>2896</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 155. 90. 5.

<sup>2897</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.89.

<sup>2898</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım)*, Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.351.

ve korkuluklar beton, ayak ve tempan duvarları kârgirdir. Korkuluklar arasındaki genişlik 6.00 metredir. Temeller ahşap palplânslar vasıtasıyla kazılmıştır. Zemin takriben üç metre derinlikte sert kildir<sup>2899</sup>.

27.2 metre uzunluğundaki Küçük Agonya Köprüsü, Büyük Agonya ve Müstecap Köprüsü ile birlikte toplam 138.973,63 liraya keşif bedeli tesbit edilmiş ve 30 Temmuz 1930 tarihli sözleşme ile adı geçen diğer iki köprüyle birlikte % 18.65 tenzilatla 113.055,05 liraya Hayri Bey'e ihale edilmiştir<sup>2900</sup>. 25 Kasım 1931 tarihinde bitirilen köprünün inşaatına 25.784,82 lira sarfedilmiştir<sup>2901</sup>

### 3.3.25. Büyük Agonya Köprüsü

Balıkesir – Çanakkale yolunun 35. kilometresinde Gönen Çayı üzerine inşa edilmiştir. Zeminin sağlam olmasından istifade edilerek<sup>2902</sup> köprü mütedahil kemer şeklinde yapılmıştır<sup>2903</sup>. Kemerler beton, korkuluk betonarme, ayak ve tempan duvarları kârgirdir. 3 X 26 metre açıklığında olması itibariyle dönemin önemli köprülerinden biridir. Köprünün korkuluklar arasında ki genişliği 6.00 metredir. Kaya tabakası bir kaç metre derinlikte bulunabildiğinden temeller palplânş gibi tekniklere gerek kalmadan kazılmıştır. Taşkınlar zamanında sürüklenmesi ihtimaline karşı iskele kazıklar üzerine tesis olunamamış ortada geçici bir beton ayak inşa edilerek 2 X 13 metre açıklığında kafes kiriş sisteminde yapılmıştır. Kemerler anahtarda 0.70 ve üzengide 1.00 metre kalınlığındadır. Kemer kalınlıkları esneklik görüşüne göre hesap edilmiştir<sup>2904</sup>. 36.8 metre uzunluğundaki Büyük Agonya Köprüsü'nün<sup>2905</sup>, 25 Kasım 1931 tarihinde yapımı bitirilmiş ve inşaatına 69.490,35 lira harcanmıştır<sup>2906</sup>.

### 3.3.26. Müstecap Köprüsü

Balıkesir – Çanakkale yolunun inşası bu yol güzergâhının geçtiği dere ve çaylar üzerine Müstecap köprüsüyle beraber muhtelif şekil ve sistemde yedi büyük köprünün meydana gelmesine vesile olmuştur.

<sup>2899</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.89.

<sup>2900</sup> *BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 155. 90. 5.*

<sup>2901</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.89.

<sup>2902</sup> *BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.*

<sup>2903</sup> K.B. Kemal, “Memleketimizde Köprücülüğe Bir Bakış, Yeni Şose Köprülerimiz”..., s.5.

<sup>2904</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.90.

<sup>2905</sup> *BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 155. 90. 5.*

<sup>2906</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.90.

Köprü yolun Balıkesir'den itibaren 7+550 inci kilometresindedir. Sağlam zemin az bir derinlikte mevcut olduğundan köprünün mütemadi kirişli betonarme şeklinde inşası mümkün olmuştur. Dere büyük boyutlu taşlar sürüklediğinden orta ayakların alt kısmı kalınca teşkil edilmiş ve üst kısımları hareketli yatak tertibatına lüzum olmayacak şekilde betonarme sarkaç şeklinde yapılmıştır. Derenin ağaç getirdiği dikkate alınarak orta ayakların betonarme kısmı yekpare bir perde halinde inşa edilmiş ve bu suretle boşlukların oluşması engellenmiştir. Esas kiriş adedi dörttür. Köprü genişliği yaya kaldırımı ilebirlikte altı metredir. Açıklıklar 12+12.80+12 metredir. Temeller kaplamalar vasıtası ile kaya tabakasına kadar kazılmıştır<sup>2907</sup>.

36.8 metre uzunluğundaki Müstecap Köprüsü, Küçük Agonya ve Büyük Agonya ile birlikte toplam 138.973,63 liraya keşif bedeli belirlenmişti. 30 Temmuz 1930 tarihli sözleşme ile adı geçen diğer iki köprüyle birlikte % 18.65 tenzilatla 113.055,05 liraya Hayri Bey'e ihale edilmiş<sup>2908</sup> ve köprü inşaatı 25 Kasım 1931 tarihinde bitirilmiş<sup>2909</sup>. İnşaat masrafı 24.403,64 lirayı bulmuştur<sup>2910</sup>.

### 3.3.27. Bakırçayı Köprüsü

Bakırçayı Köprüsü İzmir Vilâyetinde İzmir – Bergama yolunun<sup>2911</sup> 91+000. kilometresindedir. Köprü için Bakırçayı üzerinde kalker cinstinden bir kaya tabakasının çayı daralttığı ve yatak dahilinde bir set teşkil ettiği bölge seçilmiştir. Kaya yatak içinde 50 X 50 metre kadar bir saha işgal etmekle beraber yapılan sondaj neticesinde 60 cm. kadar kaya tabakasından sonra tekrar kil tabakasına rastlanmıştır. Köprü betonarme iki gözlü ve basık kemerlidir. Kemerler üç mafsallıdır. Mafsal açıklığı 26.26 metredir.

Başlangıçta ayakların altına kazıklar çakılması ve orta ayağın ahşap palplânş yardımı ile kazılması düşünülmüş ise de çalışma esnasında ayaklarda temeller bir miktar daha derine indirilmek sureti ile kazık çakılmamıştır. Hafriyat kenar ayaklarda kaplama ve orta ayakta betonarme dipsiz sandık (keson) vasıtası ile yapılmıştır. Mafsallar 10 cm. genişliğinde ve 8 mm. kalınlığında kurşun levhalar vasıtası ile yapılmıştır. Ağırlığı azaltmak için üzengi kısımları üzerine betonarme döşeme yapılmıştır. Bu döşeme dört

<sup>2907</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.92.

<sup>2908</sup> *BCA Fon Kodu*, 30.10.0. Yer Kodu, 155. 90. 5.

<sup>2909</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.92.

<sup>2910</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.5, S.5, (özel sayı) *Birinciteşrin* 1938, s.351.

<sup>2911</sup> K.B. Kemal, "Memleketimizde Köprücülüğe Bir Bakış, Yeni Şose Köprülerimiz"..., s.5.

adet boyuna kiriş üzerine istinat etmektedir. Bu boyuna kirişler de 3 metrede bir betonarme dikmelere dayanmaktadır. Köprü genişliği normal şekildedir. Korkuluk betonarmedir<sup>2912</sup>.

52 metre uzunluğundaki Bakırçay Köprüsü 58.237 liraya keşif bedeli belirlenmiş ve % 28 tenzilatla 41.540,55 liraya Mühendis Sadık, Ferruh ve Halit beylere<sup>2913</sup> 9 Kasım 1930 tarihli sözleşme ile ihale edilmiştir. 24 Kasım 1931'de bitirilerek hizmete açılmıştır. Mecra tanzimi ve köprü başlarındaki imlâ ve şosesi ile beraber<sup>2914</sup> inşaat bedeli 45.008,69 liradır<sup>2915</sup>.

### 3.3.28. Koyun Ağılı Köprüsü

Ankara – Beypazarı – Sarıköy yolunun 134+000. kilometresinde ve Sakarya nehri üzerindedir. Üst yapının ilk evvel Ömerli köprüsü projesinden istifade edebilmek için adı geçen köprünün aynı ve yalnız bir taraftan bir kenar ayak ile 5 metrelik bir tahliye gözü ilâvesi suretiyle inşası düşünülmüş ise de bilâhare köprü manzarası ve tasarruf dikkate alınarak tahliye gözü ve bu gözle portafo parça arasındaki ayak kaldırılmak suretile dört gözlü olarak inşa edilmiştir. Ayrıca askı kısmında kenar kirişler yüksekliği diğer gözlerdeki kiriş yüksekliğine eşitlendirilmiştir.

Sarıköy tarafında birinci ayak temeli kuruda kaya üzerine inşa olunmuş ve ikinci ayak temeli ahşap palplânş vasıtasile 2.50 metre derinlikte sağlam zemine kadar indirilmiştir. Üçüncü ve dördüncü ayakların keson vasıtası ile sağlam zemine kadar indirilmesi tasavvur edilmiş ise de inşaat esnasında sondajın verdiği sonuçun aksine sağlam zemin bulunamadığından temeller kesonlar içine çakılan ahşap kazıklar üzerine istinat ettirilmiştir<sup>2916</sup>.

81.9 metre uzunluğundaki Koyun Ağılı Köprüsü'nün 69.064,03 liralık keşif bedeli tesbit edilmiş ve % 4.1 tenzilatla 66.232,40 liraya Mühendis Sadık Bey'e<sup>2917</sup> 2

<sup>2912</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafyası 1923 – 1933*, C.2..., s.95.

<sup>2913</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 155. 90. 5.

<sup>2914</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafyası 1923 – 1933*, C.2..., s.95.

<sup>2915</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.351.*

<sup>2916</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafyası 1923 – 1933*, C.2..., s.95.

<sup>2917</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 155. 90. 5.

Eylül 1930 tarihinde yapılan sözleşme ile ihale edilmiştir. Köprünün yapımı 13 Şubat 1932 tarihinde tamamlanmıştır<sup>2918</sup>. Köprünün inşaatına 68.210,15 lira harcanmıştır<sup>2919</sup>.

### 3.3.29. Manavgat Köprüsü

Antalya - Alanya yolunda ve Manavgat kaza merkezi içinde Manavgat Çayı üzerine 8.5+60+11.5 metre açıklığında basit kiriş şeklinde, kenar gözleri betonarme ve orta gözü demir olarak inşa edilmiştir<sup>2920</sup>.

Köprü konumu denize yakın olduğundan su derinliği beş metreye varmaktadır. Bu kadar derinlikte su içinde ayak inşasının pahalı olacağı düşünülerek orta göz için 60 metre açıklığa lüzum görülmüştür. Bir tarafta zemin konglomera cinsinden kaya olmakla beraber diğer tarafta çürük ve yumuşaktır.

Bu tarafta ayak inşasındaki zorluk ve açıklığın fazlalığı ile aynı zamanda demirlerin köprü konumuna kadar naklindeki kolaylık dikkate alınarak orta göz için demir üst yapı tercih edilmiştir. Projesinde yan taraflarda ayrıca betonarme onar metre açıklığında birer göz inşası dikkate alınmıştır. Fakat kenar ayaklar yapıldıktan ve Antalya tarafı orta ayak kesonu indirildikten sonra Alanya tarafı orta ayağının temeli kazılırken kayanın, ayağın emniyetini tehlikeye koyacak surette çatlak olduğu görülmüş olduğundan orta ayakların bir buçuk metre kadar Antalya tarafına kaydırılmasına mecburiyet hasıl olmuştur. Antalya tarafındaki orta ayağın bu yeni şekilde inşası 4.00 metre derinliğe kadar inmiş olan kesonun terkiyle yeniden ahşap palplanş çakılarak temelin kazılması zarureti ortaya çıkmıştır. Zemin 3.5 metre derinliğe kadar kazıldıktan sonra ahşap kazıklar çakılmış ve temel bunlar üzerine istinat ettirilmiştir. Orta göz döşemesi zores demirleri ve bunlar üzerine yapılan betondan mürekkeptir. Döşeme bir santim kalınlığında asfalt tabakasıyla tecrit edilmiş ve üzerine muhafaza için 3 cm. kalınlığında şap yapılmıştır<sup>2921</sup>. Köprü genişliği şose yol 4.8, iki taraftan yaya kaldırımları ise 0.60'şar metreden olmak üzere toplam 6 metredir<sup>2922</sup>.

<sup>2918</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.95.

<sup>2919</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.5, S.5, (özel sayı) *Birinciteşrin 1938*, s.351.

<sup>2920</sup> K.B. Kemal, “Memleketimizde Köprücülüğe Bir Bakış, Yeni Şose Köprülerimiz”..., s.5.

<sup>2921</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.97.

<sup>2922</sup> *BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.*



Kâgir aksam ve betonarme inşaatı için 27.991,53 keşif bedeli tesbit edilmiş % 2 tenzilatla 27.431,70 liraya müteahhit Hayri Bey'e<sup>2923</sup> 9 Ekim 1930 tarihli mukavele ile ihale edilmiştir. Temellerdeki tadilat dolayısıyla ancak 8 Ocak 1932 tarihinde ikmal edilmiştir<sup>2924</sup>. Demir aksam ve tabliye için ayrı bir ihale yapılmış 44.002,80 liraya Filinder Şirketi Nuri Bey'e ihale edilmiştir<sup>2925</sup>. Demirlerin montajına 11 Aralık 1931 tarihinde başlanmış ve 3 Nisan 1932 tarihinde döşeme ve şosesi de bitirilerek köprü hizmete açılmıştır. Köprü 102.013,83 liraya inşa edilmiştir<sup>2926</sup>.

### 3.3.30. İsmetpaşa Köprüsü

Türkiyenin güneydoğusu yani Elâzığ, Diyarbakır, Muş, Van, Siirt, Mardin vilâyetleri kuzeybatısı tarafından Munzur dağları ve diğer dağlarla batı tarafından Fırat Nehri ile batı vilâyetlerinden ayrılmıştır. Bu vilâyetlerle memleketin diğer kısımları ve bölgenin batı ve kuzeybatısındaki vilâyetler arasında gidiş ve geliş ötedenberi yalnız Fırat üzerindeki İzoli kayık geçidi vasıtasıyla Malatya – Elâzığ yolu üzerinden temin edilmekte idi. Bu geçit eskidenberi Irak havalisini memleketin ana kısmına bağlamak itibariyle çok ehemmiyetli idi. Fırat nehrinin sel yatağı bu havalide vasatı 300 – 500 metre gibi mühim bir genişliğe haiz olduğu gibi su derinliği de suların çekildiği zamanlarda bile 3.00 – 4.00 metreyi geçmekteydi. Bundan başka alçak seviyeye nazaran 14 metre kadar yükselen taşkınlar dolayısıyla burada esaslı bir geçit temini hayli müşkülât göstermekteydi. Bu sebeple asırlardanberi bu mühim yol üzerinde ulaşım ancak iptidai şekilde yapılmış kayıklar vasıtası ile mühim güçlükler ve tehlikelerle temin edilegelmişti. İzoli bölgesinin 13 kilometre kadar ilerisinde Kömürhan boğazı mevkiinde Fırat nehri daralarak genişliği 100 metreye kadar inmekteydi. Fırat nehrinin bu derece daraldığı bu mevkide bir köprü inşası XIX. yüzyıldan itibaren düşünülmüştür. Şu kadar ki burada nehrin tabanı alçak su seviyesinden itibaren 12 metreye kadar derin olduğu ve hatta taşkınlar dolayısı ile suyun altındaki zeminin sürüklenmesi etkisiyle daha fazla derinleşerek 20 metreyi geçtiği için orta ayak inşası çok müşküldür. Bu sebeple bu mevkide köprü inşası için mühendisliğin gelişmesi devresine kadar beklemek mecburiyeti oluşmuştur.

<sup>2923</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 155. 90. 5.

<sup>2924</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.99.

<sup>2925</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 155. 90. 5.

<sup>2926</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.99.

Bunun yanında I. Dünya Savaşı'nın başlaması ve askeri hareketliliğin hız kazanması İzoli mevkinde kayık geçidi yerine 543 metre uzunluğunda ahşap bir köprü inşa edilmiştir. Fakat böyle bir köprünün Fırat sularına mukavemet edebilmesi mümkün olmadığından her sene tamir edilmesi gerekmiştir. Her yıl yapılması gereken tamirler ayrıca bir mâli külfete de sebep olmaktaydı.<sup>2927</sup> 1921 yılında bu köprü ile ilgili yapılacak tamir işinin bu köprünün gelirlerini paylaşan Malatya ve Elâziz Vilayetlerinin hususi bütçelerinden karşılanması karar verildiğini görmekteyiz<sup>2928</sup>.

Sürekli tamire ihtiyaç duyulan köprü yüzünden ulaşım ikide bir durmuştur. Böyle çürük bir köprünün bu gibi mühim bir yol üzerinde ihtiyaca cevap vermeyeceği belliydi. Bunun için ahşap köprünün inşasından sonra günbe gün artan ulaşımında etkisiyle bu yol üzerinde daha esaslı ve daha sağlam bir köprünün meydana getirilmesi ihtiyacı daha şiddetle kendisini hissettirmiştir.

Kömürhan boğazında büyük açıklıklı bir köprünün inşası o tarihlerde çok müşkül ve masraflı olacağı hesaplandığı için 1926 senesinde İzoli mevki tercih ve vidalı demir kazıklı bir demir köprünün projesi tanzim edilmiş ise de bütçenin imkansızlığına binaen bu proje uygulanamamıştır. Nihayet 22 Nisan 1929 tarihinde meydana gelen sel neticesinde ahşap köprü sular tarafından götürülerek yıkılmıştır<sup>2929</sup>. Bu sel felâketinden sonra ulaşım sallarla yapılmaya başlanılmış ve Doğu vilayetlerini batı vilayetlerine bağlayan başka köprü bulunmaması sebebiyle idari ve iktisadî bakımdan da fevkalâde ehemmiyeti ve Fevzipaşa – Diyarbekir hattı'nın Fırat'tan itibaren olan bölümünün inşaatında kullanılacak malzemenin inşa bölgesine nakli için<sup>2930</sup> Fırat nehri üzerine esaslı bir köprünün inşası kesin bir zaruret halini almış bunun için derhal geniş bir etüt yapılması kararlaştırılmıştır<sup>2931</sup>.

Yerli malzemeden ahşap bir köprü sisteminin kabulü halinde 600 metre uzunluğunda bir köprünün yapılmasına gerek olduğu<sup>2932</sup> fakat Fırat Nehri'nin sel taşkınyından önce Fırat'ın İzoli mevkiinde 7 – 8 metre yükselebileceği tahmin edildiği halde 1929 sel sularının 14 metre kadar yükselebileceğini göstermişti. Su seviyesinin bu derece yüksek olması İzoli mevkiinde yapılacak köprünün daha masraflı olmasını

<sup>2927</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.99 – 100.

<sup>2928</sup> *BCA Fon Kodu*, 30.18.01.01. *Yer Kodu*, 3. 22. 12.

<sup>2929</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.103.

<sup>2930</sup> *BCA Fon Kodu*, 30.18.01.02. *Yer Kodu*, 9. 11. 5.

<sup>2931</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.103.

<sup>2932</sup> *BCA Fon Kodu*, 30.18.01.02. *Yer Kodu*, 9. 11. 5.

gerektirdiği gibi köprüden geçildikten sonra Elazığ tarafında 13 kilometre boyundaki yol kısmının yüksek su taşkınlarında su altında kalabileceği ve bu yolunda ulaşımın güvenliği bakımından yükseltilmesi gerektiği meydana çıkarmıştır. Diğer taraftan köprünün İzoli mevkiinde inşası halinde Kömürhan Deresi üzerinde de mevcut ahşap köprü yerine 100 metre uzunluğunda ayrıca esaslı bir köprünün inşası gerekecekti. Bu noktalar dikkate alınarak yapılan mukayesede köprünün Kömürhan boğazında ve Kömürhan deresinin Fırat'a karıştığı mahalden sonra inşası daha faydalı olacağı anlaşılmış ve bu suretle yeni mevki kesin bir şekilde kararlaştırılmıştır<sup>2933</sup>.

Bunun üzerine yapılacak köprünün şekli ve cinsi hakkında derin incelemeler yapılmıştır. Boğazın her iki sahilindeki arazinin dik kayalık olması sebebiyle bu mevki daha ziyade kemerli bir köprü inşasına elverişliydi. Beton bir köprünün bir kısmının su altında kalması önemli bir mahsur teşkil etmediği halde demir köprünün kısmen su altında kalması mahsurlu görüldüğünden demir köprünün betonarmeye nazaran daha fazla açıklığa sahip olacağı anlaşılmış ve bundan başka böyle büyük ve münferit bir köprünün sık sık boyanmak ihtiyacından doğan zorluklarda gözönüne alınarak maliyetinin biraz daha fazla olmasına rağmen betonarme tercih edilmiştir. Yapılan ölçmeler neticesinde köprünün orta gözünün en az 105 metre açıklığında olması gerekiyordu. Boğazda suyun hızı ve derinliği sebebi ile sel seviyesinin ve köprü döşemesinin ortaya çıkan yüksekliğine nazaran iskele için nehir yatağında ayakların inşasının mümkün olmadığı belirlenmiş ve betonarme bir köprü için iskele inşası büyük zorluklar meydana getiriyordu. Bunun yanında iskelenin ortada hiçbir dayanağı olmayan ve yalnız iki sahile dayanan bir kemerden ibaret olması gerekiyordu. Bu iskele ahşap veya demir olabilirdi. Gerek ahşap ve gerek demir iskelenin başka bir yerde kurulduktan sonra yerine getirilmesi mümkün olduğu gibi ya ayaklardan başlayıp portafo olarak ilerlemek suretiyle veyahut boğazın bir kıyısından diğer kıyısına gerilen kuvvetli tel halatlar yardımıyla inşası da mümkündür. Bundan başka iskelenin demir olması halinde görevini gördükten sonra kaldırılacak şekilde inşa olunabileceği gibi techizat görevini görecek şekilde beton dahilinde kalabilirdi. Köprünün şekli az çok seçilecek iskele sistemine tâbi bulunmaktadır. Son zamanlarda memleketimizde inşa ettirilen yol köprülerinde genelde projeler idare tarafından çizilmekte ve yalnız iskele projesi müteahhide bırakılmaktadır. Bu köprüde de bu durum uygun görülmeyle beraber

<sup>2933</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.103.

köprü şeklinin kısmen iskele sistemine tâbi olduğu dikkate alınarak başka memleketlerde ekseriyetle yapıldığı gibi aynı zamanda bir fikir müsabakası yapılması amacıyla eksiltme şartnamelerinde belirli şartlar dahilinde yeni bir projenin teklifi hususunda müteahhitler serbest bırakılmıştır. Bundan başka inşaat diğer köprülerde olduğu gibi birim fiyatı üzerinden değil götürü olarak eksiltmeye konulmuştur. Şartnamede köprünün sağlam kirişli kemer şeklinde yapılması halinde dikmelerden birinin tahrip edilmesiyle bütün köprünün yıkılabileceği düşünülerek köprünün büyük gözünün esas itibarıyla kavisli ve dayanıklı bir veya iki kemerden oluşması lüzumu kaydedilmiştir. Döşemenin kemer üzerinde veya kemere asılı olmasında bir sorun olarak görülmemiştir. Taliplilere birbirinden ortalama olarak 50 metre mesafede iki mevki gösterilmiştir. Bu iki mevkiden birinin üzerinde köprünün inşası hususunda talip serbest bırakılmıştır<sup>2934</sup>.

Yapılan bu etüt çalışmalarının yanında 12 Mart 1930 tarihli İcra Vekilleri Heyeti'nin toplantısında köprünün yapımına karar verilmiş ayrıca bu inşaat için 180.000 lira kadar bir kambiyo taahhüdünde bulunulması kabul edilmiştir<sup>2935</sup>.

Köprünün muhammen bedeli 373.000,00 lira olarak tesbit edilmiştir<sup>2936</sup>. Yapılan eksiltmeye istenilen şartlara haiz olmak üzere Fevzipaşa – Diyarbekir Hattı inşaatını üstlenen İsveç Grubu Nohab ile Kiristiyani Nilsen Şirketi iştirak etmiş bunlardan Nohab Grubu 322.400 lira bedelle en düşük fiyatı teklif etmiş olduğundan inşaat 26 Temmuz 1930 tarihli sözleşme ile bu gruba ihale edilmiştir<sup>2937</sup>. İnşaat işini alan grup aynı tarihte inşaat çalışmasına başlamıştır<sup>2938</sup>.

Şirket Fransa'da 139,80 metre açıklığında olarak inşa olunan *La Caille Köprüsü*'nde kullanılmış olan ahşap iskele sistemini teklif etmiştir. Buna mukabil Kiristiyani Nilsen Şirketi melân (dolu) usulünde demir iskele sistemini tercih etmiştir. Uygulanan sisteme göre ortada 108 metre serbest açıklığında bir kemerle yan taraflarda 12 şer metre açıklığında mütemadi kiriş şeklinde ikişer gözden oluşmaktaydı. Kenar ayaklar arasındaki genel uzunluk 164 metredir. Orta göz kemeri mütedahil şekilde ve içi boşdur. Teorik olarak açıklık 109.60 ve sehim 23.90 metredir. Anahtarda kemer genişliği 4.80, yüksekliği 1.40, üzengide genişlik 6.00, yüksekliği 2.26 metredir. Köprü

<sup>2934</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.104.

<sup>2935</sup> *BCA Fon Kodu*, 30.18.01.02. *Yer Kodu*, 9. 11. 5.

<sup>2936</sup> *BCA Fon Kodu*, 30.10.0. *Yer Kodu*, 155. 90. 5.

<sup>2937</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.106.

<sup>2938</sup> *BCA Fon Kodu*, 30.10.0. *Yer Kodu*, 159. 113. 31.

döşemesi 4.80 metre genişliğinde şose alt kısmı ile iki tarafta 0.80 metre genişliğinde yaya kaldırımlarıyla birleşir. Döşeme köprü ortasından itibaren iki tarafa doğru % 3 dikey eğime ve % 2.5 miktarında enlemesine eğime sahiptir. Döşeme her 5 metrede bir enine kirişler üzerine mütemadi olarak dayanır. Ve enine kirişler de üçer adet dikme üzerine binmiştir. Döşeme dikey istikamette yalnız, enine istikamette iki mesnet üzerine dayanarak dal gibi hesap edilmiştir. Ağırlıkların iki istikamette meydana gelen eğimlerin tersine uygun olarak taksime uğradığı ve silindir tekerleklerinden gelen ağırlıklar her iki istikamette 2/3 I. miktarında yayıldığı kabul olunmuştur. Döşeme alçak su seviyesinden 33.35 metre yüksektir. Kemerin istinat ettiği ayakların alçak su seviyesinden itibaren 7 metre yüksekliğe kadar olan kısmı suların etkisine karşı daha iyi bir şekilde mukavemet edebilmesi için kesme taşla kaplanmıştır. Esas gözle yan gözler arasındaki dikme kesit içi boş bir ayak şeklinde inşa olunmuştur. Bu ayakta kirişlerden gelen ağırlıklar sütunlar vasıtası ile zemine intikal etmekte olup 15 cm. kalınlığında bulunan betonarme civar duvarları düzensiz kavislere karşı takviye etmek ve aynı zamanda dikmeleri yalnız bir ayak şeklinde göstermek vazifesini haizdir<sup>2939</sup>.

Mukavemet hesapları 1925 tarihli Alman betonarme talimatnamesine göre yapılmıştır. Yalnız çimento sanayiinde son senelerde meydana gelen gelişmeler dikkate alınarak betonun emniyet gerilmelerinin kemerde 80 ve döşemede 50 kiloya kadar çıkmasına müsaade edilmiştir. İskelenin mümkün mertebe hafif olması için iskele ve kemer hesaplamalarında önce iskelenin yalnız başına kemerin alt tabakasını taşıyacağı, sonra iskele ile beraber bu tabakanın düşey kısımları ve sonrasında iskele ile yapılan bu iki kısmın üst tabakayı taşıyacağı dikkate alınmıştır. Hesaplar için ağırlık parametresi olarak 17.5 tonluk bir silindir ile bunun etrafına gelecek 350 kg. miktarında ağırlıklarla en olumsuz durumlar dikkate alınmıştır. Rüzgâr kuvveti yatay olarak köprü üzerinde değişik ağırlıkların bulunmasına göre metrekarade 150 ve bulunmadığına göre 250 kg. ve su dahilinde kalabilecek kısımlarda akım istikametinde metrekareye 500 kilo miktarında bir ağırlık ile ayrıca 5 tonluk yalnız bir ağırlık alınmıştır. Gerilmeden dolayı beton uzunluğunun 15 derecelik bir ısı düşmesinin etkisiyle olduğu kadar azaldığı kabul edilmiştir. Gerilmenin sıcaklık miktarı +25 derece alınmıştır. Çarpma tesirlerine karşı kemer hesaplamalarında ağırlık parametresine % 20 artırılmıştır. Bütün ayaklar sağlam kayaya istinat etmektedir. Zeminde azamî gerilme 10 kg./cm<sup>2</sup> kabul edilmiştir.

<sup>2939</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.106.

Betonda kullanılan oran, 0.800 m<sup>3</sup> çakıl, 0.400 m<sup>3</sup> kum ve 350 kilo çimentodur. Kum ve çakıl köprü mevkii civarında Fırat'a dökülen Kömürhan deresinden çıkarılmıştır. Kemerde *Dykerhof Doppel* markalı süpersiman diğer bölümlerde *Kartal Fabrikası* mamulâtından *Yunus* markalı çimento kullanılmıştır. Beton nisbeten fazla çalıştırılmış olduğundan şartname mucibince her 100 m<sup>3</sup> beton için 6 adet tecrübe kırışi imal edilerek üçü 7 ve diğer üçü 28 gün sonra denemeye tabi tutulmuştur. Tecrübe kırışlerinin verdiği neticeden Alman betonarme nizamnamesi gereğince yapılması şart koşulmuş olan metreküp mukavemetini tesbit için kırış mukavemeti 1.7 emsalı ile taksim edilmiştir.

İnşaatin en nazik ve zor kısmını iskelenin yapısı teşkil etmekteydi. Nehir ortasında kazık çakılması veya ayak inşası imkansızdı. Bunun için iskelenin ayaksız ve kemer şeklinde inşası gerekmektedir. İskele birbirinden 1.25 metre mesafede bulunan beş sıra kafes şeklinde ahşap kemerdan meydana getirilmişti. Kemer yüksekliği anahtardan üzenğiye kadar aynı kalmak üzere 3.50 metredir. Her bir kafes kemer 33 adet birbiriyle aynı ebatta çerçeveden oluşmaktaydı. İskelenin tesisi için önce kemer ile yan gözler arasındaki ayak ve yan gözler yapılmış ve bu ayak üzerine havada tel kablolar için ahşap kuleler inşa edildikten sonra üzerlerine tanesi 14.700 kilo 32 mm. çapında dört kablo gerilmişti. Kablolar iki tarafta kayalar içine beton ile saplanmıştı.

Her bir kule tertip olunmuş sekiz dikmeden oluşmuştu. Bu dikmeler santim 0.20 X 0.20 kesitindeydi. Her birisi 0.10 X 0.10 kesitinde dört parçadan meydana gelmiş ve parçaların ekleri şaşırtma suretiyle tertip olunmuştu. Uçlar birbirine bindirilmemiş arada iki santim kadar bir boşluk bırakılmıştı. Parçalar birbirine vidalar ve buldoğ denilen pullar vasıtasıyla bağlanmıştı. Uçlar arasında kalan boşluğa suyu hemen kuru denilecek derecede az çimento harcı sıkıştırılmıştır. Bu sayede civardan tedariki mümkün olan ince ve kısa ağaçlardan istenilen kalınlık ve uzunlukta direklerin imali mümkün olmuştur. Mühendis mektebi lâboratuvarında yapılan tecrübelerde bu suretle buldoğ ve çimento harcı ile yapılan ekleri oluşan parçaların ekten dolayı mukavemetçe hiç bir şey keybetmediğine ve aynı zamanda ekten dolayı sıkıştırma dolayısıyla fazla miktarda kısalmayıp yekpare bir çubuk gibi sırf esneklik neticesi şekil değıştirdiğı görölmüşdür<sup>2940</sup>.

<sup>2940</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.109 – 110.

İskelenin kurulması konusunda esas kablolarla belirli mesafede kafesli kiriş şeklinde tertip edilmiş enine kirişler ince kablolar vasıtası ile üst sathları ortalama olarak iskelenin alt sathına denk gelecek şekilde asılarak üzerlerine konulan beş sıra boyuna desteklerle vasıtası ile birbirine vaziyetleri tesbit edilmiştir. Mertekler üzerine 10 cm. aralıklı enine istikamette tahta ve çıta çakılarak esas iskelenin imali için gerekli olan döşeme meydana getirilerek ve tesviyesi yapılarak asılı kablolarının boyları düzenlenerek döşeme seviyesi istenilen şekilde hazırlanmıştır. Döşemenin, üzerine gelecek ağırlıkların etkisiyle şekil değiştirmesine mümkün mertebe engel olmak için enlemesine kesitlerin üzerinden geçmek ve iskele mesnedine saplanmak üzere iki tarafta kablolar gerilmiştir. Döşeme enine istikamette sallanmaması için ayrıca kablolarla nehrin iki sahilinde inşa olunan beton temellere muhtelif noktalarından bağlanmıştır. Döşemenin dayanıklılığını bir kat daha temin için enine ve aralıklı çakılan döşeme tahtaları üstüne bir sıra bitişik bir istikamette tahta çakılmıştır. Bu suretle istenilen döşeme üzerine iskelenin kurulması için önce iki üzengide iki çerçeve boyunda tam beş sıra, sonra da yalnız üç vasat sıra çerçeveler vinçlerle mahallerine nakil ve çok muvakkat bir surette tutturularak ayakta durdurulmuş ve nakliyatı yani döşemenin ve dolayısı ile esas kabloların yüklemesinde üzengiden anahtara doğru biraz ilerlendikten sonra anahtar üstünün çerçeveleri nakledilmiş ve anahtar tarafından üzengilere doğru devam edilmiştir. Ortalama üç sıranın bu suretle nakil ve mahallerine konulmasından sonra nivelman yapılarak çerçevelerin kama ve krika ile terfi, tanzim ve birleştirilmesi işine geçilmiş ve delikleri delmek için elektrikle çalışan burgu kullanılmıştır. Çerçevelerin başlangıç hazırlığında olduğu gibi bu montaj sırasında da ek ve esas parçalar arasına bulduklar konulmuştur. Bir kemer kirişi teşkil edecek sıranın devamına alt ve üst başlıklarına harçla doldurmak için asgarî 2 cm. aralık verilmiştir. Alt başlık sathı dahilinde ve ayrıca çerçeve kısmının enine kesitlerinin dahilinde dikey ve yatay çam ve kavak aksam ilâvesi ile bu üç sıra şeklini değiştirmeyecek bir hale getirilmiştir. Bırakılan harç boşlukları yalnız anahtarda üst üzengide alt başlık ta birer derz dışında olmak üzere harçla doldurulduktan sonra alttaki kama ve tanzim parçaları çıkarılarak bu üç sıradan oluşan kemer kendi ağırlığına terkedilmek suretiyle döşeme ve dolayısı ile esas kablolar bu üç sıranın yükünden kurtarılmış ve iskele kemerinin kendi ağırlığı altında üç mafsal olarak çalışması temin edilmiştir. Yüksüz kalan döşeme üzerine kenar iki sıra kemer çerçevelerinin nakli ve öncekilere geçici raptı icra edilmiş nihayet bunlar da tanzim ve son bağlantılar öncekiler gibi tamamlanmış ve harç yerleri doldurulmuştur.

İskele tamamen bitirildikten sonra anahtar ve üzengide açık kalan derzler de çimento harcıyla doldurularak iskele ek ağırlıklar için uygun olarak çalıştırılmıştır. Üst başlıkların üstüne uygun şekilde kalıba dökmek için kavsî parçalar çivilenmiş, bunların da üstüne önce kesite daha üstüne enine istikamette iki buçuk santimetrelilik tahtalar çakılarak üst başlık rüzgarı engellemesi temin edilmek suretile esas beton kemerin sathı dahilisi tesis edilmiştir.

Anahtarda 10 ton çimento yükleme ve boşaltma yapılarak iskelenin istenilen düzeyde olduğu isbat edilmiştir. Döşemenin asılı bulunduğu dört adet 32 milimetrelilik kabloların da iskeleye yardım etmesi için bir sıra beş çerçeveyi alttan tutacak şekilde uzun ve 0.10 X 0.20 m. kesitte aksam ilâve ve bu parçalara da iki uçlarından döşeme takozlarla istinat ettirilmiştir<sup>2941</sup>.

Bu çalışmalar devam ederken köprünün şoşe yol kısmı için gerekli olan demir, alet edavat, silindir yedek parçaları ve makine yağı gibi parçaların dışardan tedarik edilmesi için 21 Haziran 1931 tarihli icra Vekilleri heyeti toplantısında 10 bin liralık kambiyyonun harcanmasına izin verilmiştir<sup>2942</sup>.

Ayrıca yapılan inceleme ve hesaplardan sonra 10 Ekim 1931 tarihinde alt tabaka betonunun dökülmesine başlanmıştır. İskelenin şeklinin değişmesine mümkün mertebe engel olmak üzere beton her tabakada ayrı ayrı parçalara ayrılarak aşağıda gösterilen sıra üzerine dökülmüştür.

Alt tabaka beton 10 Ekim 1931 – 21 Ekim 1931

Düşey kısımlar 31 Ekim 1931 – 7 Aralık 1931

Üst tabaka betonu da 16 Aralık 1931 – 22 Aralık 1931 tarihlerinde dökülmüştür.

Köprünün kabul işlemi için anahtar ve bel noktalarında en gayri müsait gerilmeler husule gelecek surette yüklenmiş ve anahtarda 7.3 mm alçalma tesbit edilmiştir. Hesaba göre bu miktarın +7,84 mm. olması lâzım gelirdi. Malatya cihetinde bel noktasında azamî müsbet anın husulü için yapılan tahmilde bu nokta 9.1 mm. alçalmış ve yük kaldırıldıkta tekrar 8.3 mm. yükseldiği yani alçalmadan ancak 0.8 mm. geri keldiği görülmüştür. Elâziz cihetindeki bel noktası buna mukabil 6.9 mm.

<sup>2941</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.111.

<sup>2942</sup> BCA Fon Kodu, 30.18.01.02. Yer Kodu, 21. 47. 15.



yükselmiş ve yük kaldırıldıktan sonra 5.6 mm. alçalmıştır. Hesaba göre Malatya cihetinde alçalmanın +9,80 mm. ve Elâziz cihetindeki bel noktasındaki yükselmende 7.39 mm. olması icap ediyordu<sup>2943</sup>.

Köprü'nün yapısı 3 Nisan 1932 tarihinde bitirilmiş<sup>2944</sup> ve Nâfia Vekili 7 Haziran 1932 tarihinde köprü inşaatının tamamen bitirildiğini başvekâlete bildirmiştir<sup>2945</sup>. Köprü 322.400 liraya mal olmuştur<sup>2946</sup>. Reisicumhur Mustafa Kemal Paşa'nın 18 Temmuz 1932 tarihli emirleri gereğince İsmetpaşa köprüsü adı verilmiştir<sup>2947</sup>. Malatya – Elâziz Vilayetlerinin sınırını teşkil eden İsmetpaşa Köprüsü'nün<sup>2948</sup> açılış töreni 5 Ekim 1932 tarihinde<sup>2949</sup> bizzat Başvekil İsmet Paşa'nın da katılımıyla gerçekleştirilmiştir<sup>2950</sup>.

5 Ekim 1932 tarihinde saat 10.05'de köprü'nün ad konma ve açılış merasimine başlanılmıştır. Köprü'nün her iki başına da Elaziz ve Malatya vilayetleri namına taklar kurulmuş Elaziz tarafındaki takın ortasına beyaz ve kırmızı kurdele gerilmiş ve üstünde büyük yazı ile İsmetpaşa Köprüsü levhası da konulmuştu. Törene Nâfia Vekâleti Yollar Müdürü Ömer Fehmi Beyin konuşmasıyla başlamıştır<sup>2951</sup>. Ömer Fehmi Bey konuşmasında köprü inşaatının tarihçesini ve eski devirlerde ne gibi inşaatı önem verildiği anlatmış ve Cumhuriyet idaresinin yapmış olduğu bayındırlık eserlerine vurgu yapmıştır<sup>2952</sup>.

Daha sonra Elaziz Vilayeti adına Şedelezade Eyüp Bey (Şedele) şu konuşmayı yapmıştır:

*“Çok mes’ut bir mevzu etrafındaki bu toplanışın geniş ifadesini bütün kalplerimizle kutlularken içimize dolan sevinçlerimizin gözlerimizden bir nur halinde fışkırdığını görüyoruz. Güzel yurdumuzun şirin bir köşesinde yalçın kayalar üzerine yaslanmış büyük bir fen ve san’at abidesinin önündeyiz. Bu kıymetli eser Türk*

<sup>2943</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.111.

<sup>2944</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.

<sup>2945</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 155. 90. 8.

<sup>2946</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 155. 90. 5.

<sup>2947</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 155. 90. 8.

<sup>2948</sup> Tan Gazetesi, 22 Mayıs 1935, s.2.

<sup>2949</sup> Elaziz Gazetesi, 5 Birinci Teşrin 1932, No.2305, s.2.

<sup>2950</sup> The New York Times, 7 October 1932.

<sup>2951</sup> Elaziz Gazetesi, 5 Birinci Teşrin 1932, No.2305, s.1.

<sup>2952</sup> Nâfia Vekaleti Yollar Umum Müdürü Ömer Fehmi Beyin İsmetpaşa Köprüsü Açılış Töreninde yapmış olduğu konuşmanın tam metni için bkz. Fehmi Bey, “İsmet Paşa Köprüsü”, *Demiryollar Mecmuası*, C.8, S.94, I. Kânun 1932, s. 570 – 573.

*Hükümetinin kıymetli ve şuurlu nazımı yüce başvekilin Türk medeniyetine Türk iktisadiyatına hediye ettiği en büyük eserlerden biridir. Koca Fırat önüne geçilmez, kabarmaları kırılmaz dalgaları arasında bu gün kadar kim bilir kaç vatandaşı ölüme sürüklemiş kim bilir ne kadar serveti o azgın akıntıları önünde alıp götürmüştür. İşte o koca Fırat Türk azminin büyük ve sonsuz kuvvetine karşı boyun eğmiş munis bir dere gibi sessiz sessiz şu büyük geçitin altından akıp gidiyor. Türk vatanının çok sevimli iki şehri olan Elaziz ve Malatya'yı birbirine bağlayan bu geçit İsmet Paşa'nın hatırasını tabiatın göğsüne hakeden bir abidedir.*

*Efendiler; İsmet Paşa'nın ismini çok iyi tanırırsınız bu isim bir zamanlar güzel vatanın engin ufuklarında yaşlı bulutlar dolaşırken kılıcını çekmiş tam bir zafere kavuşmadan kınına koymamış Garbi Anadolu yaylalarında yer yer zafer kasırgaları kopartmış kudretli Türk Kahramanının büyük bir Türk kumandanının ismidir. Bu isim Lozan'da kurulan masanın başında milletine en büyük varlığını kazandırmış ve ona siyasî hayatında yeni bir çığır ve istikamet vermiş şuurlu bir diplomatın ismidir. Nihayet efendiler bu isim Türk'ün Türk tarihinin, Türk inkılabının başında tuttuğu iki aziz vucüttan birisinin, sistematik Türk hükümetinin başarıcı ve kudretli nazımının ismidir. İşte efendiler bize bu kıymetli eser bu yüce hatıranın bir remzi olacaktır.*

*Efendiler, buradan geçecek her yolcu bu ulu ismi kalbinin en derin yerlerinden gelen hürmet ve minnet duygusu ile anmadan bu geçitten nasıl geçebilir? Mahsulunu şehre götürecek köylü dayı kışla aman vermeyen boralı fırtınalı günlerinde her nasılsa gemi dediğimiz çürük teknelerle karşı yakaya geçmek için günlerce beklediğini ve bazen geçemeden binbir yes içerisinde ocağının başına döndüğünü nasıl unutacaktır. O bu istirapla geçen zamanını hatırladıkça bu köprünün üzerinden rahat rahat geçebilmek bahtiyarlığı içerisinde az mı sevinecektir?*

*Efendiler; derin bir sevinçle dolu bu mutlu dakikalar içerisinde kalbimizde gittikçe büyüyen canlı bir arzunun burada ateşlendiğini duyuyoruz. Böyle mesut bir sevinç gününde şimendiferin gelmesiyle Ulu başvekilimizin şerefli huzurlarında Elazize nasip olmasını candan ve bütün ruhumuzla diliyoruz. Bir Elâzizli için o güzel yurdun ufuklarında medeniyet kartalının dolaştığını görmek lokomotif düdüğünün o ufuklarda çınlamasını duymak kadar şiddetli ve haklı bir dilek tasavvur edilebilir mi? Geçen her yeni bir yıl memleketin başka bir köşesine refah kollarını biraz daha uzatıyor. Bu yollar aziz vatani büyük bir şefkatle kucaklayan ve ona hayat veren saadet kollarıdır. Bu*

kolların Elaziz 'de de bu şirin yurduda aynı şefkatle kucaklaması ne kadar arzu edilir. Bu dileğin kaynağı: medeni arzuların, medeni duyguların Elaziz 'de tam bir tekamüle vasıl olmuş bulunmasıdır.

Efendiler; şu dakikada hatıralarımızın ufkunda yükselen çok aziz bir sima görüyoruz. Biz onun kurtardığı güzel ve mesut bir vatanda böyle mutlu günler yaşadıkça kalplerimizde onun için çarpan sonsuz muhabbet ve sevgi duygularının büyüdüğünü hissediyoruz. Çanakkale'den İnönü, Sakarya ve Dumlupınar'da başının üzerinde gezen zafer güneşi yine onun başında birgün Ankara ufuklarından bu güzel vatana doğmuştu. Biz o gün doğan bu ışığın nurları içerisinde yaşayan Türk fertleriyiz ki buradan güzel vatanın uzak köşelerinden ona ulu Gaziye sevgilerimizi muhabbetlerimizi, saygılarımız yollarken onun aziz arkadaşı büyük başvekilimizi de bize hediye ettikleri büyük eserleri karşısında Elazizliler namına hurmetle selamlarım.”<sup>2953</sup>

Şedelezade Eyüp Bey'den sonra Malatya namına fabrikatör Şemşi Bey ile Birinci Umum Müfettişi İbrahim Tali Bey (Öngören) Beyler söz almışlar ve sonra Başvekil İsmet Paşa şu konuşmayı yapmıştır:

“Aziz Vatandaşlarım; Bu gün burada benim için söz söylemek sırası ve sebebi yoktu. Fakat hakkımda gösterilen samimi tezahürattan o kadar mütehassis oldum ki hemen teşekkür etmeği bir borç saydım. Fırat Köprüsü'nün kıymet ve ehemmiyetini arkadaşlarım anlattılar. Benim bunlara ilave edeceğim nokta: eser çok mühimdir ve diğer umran eserleri gibi bu da Cumhuriyetin eseridir. Cumhuriyet idaresi vatan müdafası, yolar mektepler, köprüler ve iktisadî teşebbüsler gibi mühim eserleri başarmağı gayebilir. Burada bilhassa mühim noktayı dikkatinizde canlandırmak isterim. Bu eser doğrudan doğruya büyük Türk milletinin şevketini, şanını temsil eden Cumhuriyetindir. Köprüye benim ismimim verilmesine Reisicumhur Hz. 'nin lütfen irade buyurmaları ve vatandaşlarımın köprüyü bu isimle yadetmekte zevk duymaları hakkımda gösterilen büyük samimiyet ve teveccüh eseridir. Bunu yüreğimden taşan samimi teşekkürat ve minnet hislerini alenen arz etmeği vecibeden addederim. Bu adı koyan büyük şefimiz Reisicumhur Hz. nin ve burada bulunan büyük devlet adamlarının hakkımda bu lütfu göstermeleri elinden geleni yapmağa çalışan her vatandaşın takdir

<sup>2953</sup> Elaziz Gazetesi, 5 Birinci Teşrin 1932, No.2305, s.3.

*edeceğini ilerideki nesillere bir örnek olarak göstermek içindir. Bundan dolayı size bilhassa teşekkür ederim.*

*Vatandaşlarım; Bugünkü ve yarınki nesiller daha bu gibi birçok eserler yapmağa mecburdurlar. Memleketin böyle eserlere daha pek çok ihtiyacı vardır. Tuttuğumuz yol birgün evvelkinden ileri, daha kudretli ve daimi ileridir. Yeni nesiller gelecek nesiller dahilde ve hariçte şevket, şan içerisinde bir vatan ve millet bulacaklar ve onların her cihetteki mevkii daha yüksek daha parlak olacaktır. Muhabbetli ve teşekkürlü hissiyatımı tekrar eder sizleri Cumhuriyetin bu yeni eserinden hep beraber geçmeğe davet ederim.*”<sup>2954</sup>

Başvekilin konuşmasından sonra takın üzerindeki levhanın örtüsü açılırken, İsmet Paşa kordeleri keserek köprüyü açmıştır<sup>2955</sup>. Hep birlikte karşıya geçilmiş ve köprüden bir kilometre kadar ileride Malatya Vilayeti tarafından hazırlanan çadırlara gidilerek misafirlere çay, kahve ve pasta ile meyveler ikram edilmiştir<sup>2956</sup>.

Ahşap köprüyle, kayık ve keleklerle sürdürülmeye çalışılan fakat sürekli bir çözüme kavuşamayan ulaşım bu köprüyle sağlanmış<sup>2957</sup>. Köprünün döşeme uzunluğu kenar açıklığıyla beraber 157.60 metredir<sup>2958</sup>. Köprü büyük kenarının her iki tarafında on iki şer metre açıklığında dört gözü bulunmaktaydı. Bu şekilde genel uzunluğu 184 metreye ulaşmıştır. Köprü genişliği yaya kaldırımlarıyla birlikte 3 metredir<sup>2959</sup>. Yüksekliği 540 metredir<sup>2960</sup>. Elâziz – Malatya vilayet sınırında Kömürhan mevkiinde bulunan köprü doğu ile batıyı birbirine bağlayan İsmetpaşa Köprüsü inşa edildiği dönemde dünyada ki betonarme köprülerinin yedinci ve Asya kıtasındaki en büyük açıklıkta betonarme köprüdür<sup>2961</sup>.

<sup>2954</sup> Elaziz Gazetesi, 5 Birinci Teşrin 1932, No.2305, s.2.

<sup>2955</sup> İsmet Paşa'nın köprü'nün açılışını gerçekleştirirken çekilen fotoğraf için bkz. Elâziz Halkevi, Cumurluk Devrinde Elâziz İl ve İlçelerde Kültürel Bayındırlık İşleri 1935, Resimli Ay Basımevi, İstanbul, s.2.

<sup>2956</sup> Elaziz Gazetesi, 5 Birinci Teşrin 1932, No.2305, s.2.

<sup>2957</sup> Turhan, “Cumhuriyetin Ulu Bir Yapısı”, Elaziz Gazetesi, 5 Birinci Teşrin 1932, No.2305, s.1.

<sup>2958</sup> TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Türkiye Mühendislik Haberleri Dergisi, S.442 – 443, Şubat – Mart 2006. s.75.

<sup>2959</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.

<sup>2960</sup> The New York Times, 7 October 1932.

<sup>2961</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.

| Dünyada Büyük Açıklıklı Kemerli Massif Köprüler (1923 – 1935) |                              |             |               |
|---------------------------------------------------------------|------------------------------|-------------|---------------|
| No                                                            | Köprü İsmi                   | İnşa Yılı   | Açıklığı (m.) |
| 1                                                             | Fransa St. Pierre Da Vauvray | 1923        | 131,80        |
| 2                                                             | A.B.D Minneapolis Cappelen   | 1923        | 121,90        |
| 3                                                             | İsviçre Hundwilertol         | 1925        | 105,0         |
| 4                                                             | Fransa Gruseilles Caille     | 1928        | 139,8         |
| 5                                                             | Fransa Plougastel Elorn      | 1929        | 3.180         |
| 6                                                             | Almanya Echelsbach Ammer     | 1929 – 1930 | 130,0         |
| 7                                                             | Türkiye Elâziz İsmet Paşa    | 1930 – 1932 | 108,0         |
| 8                                                             | İsveç Tranebergsund          | 1932        | 181,0         |
| 9                                                             | Fransa Castelmoron Lot       | 1933        | 120           |
| 10                                                            | Almanya Koblenz Mosel        | 1933        | 118,6         |

**Tablo 71: Dünyada Büyük Açıklıklı Kemerli Massif Köprüler (1923 – 1935)<sup>2962</sup>.**

### 3.3.31. Çakıt Köprüsü

Adana – Karaisalı yolunda Seyhan nehrinin başlıca ayaklarından biri olan Çakıt ırmağı üzerine Birinci Dünya Savaşı’ndan önce 8 X 10 açıklığında basık kemerli kârgir olarak inşasına başlanmış Adana kenar ayağı ile beş orta ayağı inşa edildikten sonra savaşın başlaması üzerine yapı durdurulmuştur. 1930 senesinde proje düz kirişli betonarmeye tahvil edilerek yeniden ihale edilmiştir. Eksik olan iki orta ayak temelleri betonarme keson vasıtası ile kazılmış ve temeller kum ve çakıldan ibaret olan zemin üzerine oturtulmuştur. Bu temeller üzerine gelen ayaklar beton olarak yapılmıştır. Köprünün üstyapısı 10 m. açıklığında betonarme köprü tipine göre 4 kirişli olarak inşa edilmiştir. Şose genişliği 4.80 ve yan taraflarda yaya kaldırımları genişliği 0.60 şar metredir. Korkuluk betonarmedir. Köprünün ikmali inşası 15 Şubat 1930 tarihli mukavele ile ihale edilmiş ve 31 Mayıs 1932 tarihinde bitirilmiştir. Çakıt Köprüsü’nün inşaat için 39.004,23 lira harcanmıştır<sup>2963</sup>.

<sup>2962</sup> F. Kann, (Çev. Fuad Özdeğer), “Büyük Açıklıklı Bilhassa Kemerli Massif Köprülerin Projelerinin Tanziminde Nazarı Dikkate Alınacak Umumi Kaideler”, *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.2, S.8, *Teşrinisani 1936*, s.42.

<sup>2963</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.112.

### 3.3.32. Silâhdarağa ve Sünnet köprüleri

İstanbul vilâyetinde Galata – Silâhdarağa yolunda Kâğıthane ve Alibey dereleri üzerine aynı projeye üzerine yapılmıştır. Köprü mevkilerinde zemin çok yumuşak ve çürüktür. Zeminin çürüklüğü civarda yapılmış olan Elektrik Santralı inşaatı esnasında tesbit edilmiş olduğundan esaslı bir şekilde incelemesine lüzum görülmüş, bunun için sondajlar yapıldığı gibi ayrıca bir de yirmi üç metre boyunda ahşap tecrübe kazığı çakılmıştır. Bu çalışmalar çürük tabakanın yirmi metreye kadar devam ettiği ve temelin uzun kazıklar üzerine istinat etmesi lâzım geldiği, bununla beraber kazıkların kuvvetlerinin sınırlı olacağını göstermiştir.

Vilâyet tarafından yaptırılan ilk projede köprülerin kenar ayakları Konsül şeklinde uzatılmış ve buna mukabil arka taraflara kontrpuvalar tertip olunmak suretile açıklığı azaltılmış düz giriş şeklinde inşası düşünülmüş ve hatta buna göre inşaat münakasaya çıkarılarak iki başlardaki imlâ ve şosesi hariç olmak üzere 253.844,28 lirayı bulmuş olan keşif bedelinden yüzde 6,5 tenzilâtla 237.344,40 liraya ihalesi icra edilmiş iken ihale tasdik edilmemiştir. Nâfia Vekâleti Fen Heyeti'nce yeniden 34 metre açıklığında ve Bowstring sisteminde ve her iki köprü için aynı şekilde projesi çizilerek tekrar münakasaya konulmuştur. Bu yeni projeye göre her iki köprü imlâ ve şose hariç olmak üzere inşaat ile birlikte toplam 108.852,60 liraya yapılmıştır. Köprü başlarındaki yol parçaları ile beraber köprüler 122.917,47 liraya mal olmuştur. İki muhtelif projeye göre esas köprülerin bedelleri arasındaki 128.491,80 liralık büyük fark yani köprülerin kıymetinden hiç bir şey kaybetmemek şartıyla yarıdan daha aşağıya mal olması şose ve köprüler kanununun temin ettiği disiplin ile özellikle köprü işlerini bir ihtisas şubesi vasıtasıyla inceleme ve denetlemenin bir sonuc olarak ortaya çıkmıştır. Şartnameye göre bedel aynı kalmak şartı ile talipler aşağıdaki üç çeşit kazıktan birini kullanmakta serbest bırakılmışlardır<sup>2964</sup>.

1— Ahşap müdevver kazık,

2— Ahşap dört köşe kazık,

3— Betonarme kazık.

Müdevver kazıklar, ortada en az 35 uçlarında 25 cm. çapında olacak ve uzunluğu 20 metreyi geçtiği takdirde mevcut kazıkların nihayet üçte biri kazığın

<sup>2964</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.113 – 114.

kabiliyeti mahsûs derecede azalmayacak surette sağlam ve emin bir şekilde yalnız bir noktada, eklenmiş olabilecektir. Ek mahallinde her iki parçanın çapı asgarî 35 santim olacaktır. Kazıkların boyu 8 metreden küçük olmayacak ve azamî iki ek ile 25 metreye iblâğ edilecek surette olacaktır. Ebadına gelince her iki tarafı eşit olmak üzere 0.30 – 0.40 metre ebadında olacaktır. Beton kazıklar 350 dozajlı ve m<sup>3</sup> ve 217 kilo demiri ile içinde 15 cm. çapında boşluğa gelecek şekilde 0.35 X 0.35 m. ebadında imal edilecekti. Baş ve uçlarında darbelere mukavemet edebilmek için ikişer metrelik bir kısım dolu olacaktır.

İnşaatin en mühim ve masraflı bir kısmını teşkil eden kazık hususunda betonarme veya ahşap kazık sistemlerinden yalnız birisi kabul edilmiyerek her iki sistemin yekdiğerine eşit olacak bir şekilde kabul edilmesi talip adedini çoğaltmıştır. İşi üzerine alan müteahhit dört köşe ahşap kazık şeklini tercih etmiştir. Ayaklardan her biri 34 kazık üzerine istinat etmektedir. Kazıklara gelen ağırlığın mümkün mertebe az olması için ayaklar içi boş olarak inşa edilmiş üst yapı yastıklarından gelen ağırlıklar doğrudan doğruya 0.90 X 0.90 metre ebadında betonarme sütunlar ve betonarme kirişler ve döşeme vasıtası ile kazıklara naklettirilmiştir. Topraktan gelen dafiayı almak üzere doğrudan doğruya zemin üzerine oturan ve ayaklarla hiç bir irtibatı olmayan bağımsız betonarme sandıklar inşa olunmuştur. Hafriyat ahşap palplânşlar yardımı ile yapılmıştır. Zorluk görülmemiştir. Yataklar çelikten yapılmıştır. Üst yapı nazarî açıklığı 34 ve sehim 7.00 metredir. Döşeme üzerine asfalt ve muhafaza tabakasından sonra parke kaldırım yapılmıştır. Kaldırım genişliği 5,30 ve iki taraftaki yaya kaldırımları genişliği 0.60 şar metredir. Bu itibarla bütün yol genişliği 6.50 metredir. Gergide 17 adet 32 milimetre çapında demir kullanılmıştır.

Kemer maktai anahtarda 0.70X 0.80 ve üzengide 0.70X1.00 metredir. Kemerlerde altta ve üstte altışar adet 40 milimetre çapında demir konulmuştur. Rüzgâra ve eğilmelere karşı mukavemeti temin için ortada dört adet rüzgâr kirişi mevcuttur. Döşeme gergilerden başka altı adet dikey kiriş üzerine istinat eder. Dikey kirişlerde mütemadi olarak 14 adet enlemesine kiriş üzerine dayanır. Bu suretle döşeme 13 eşit sahaya ayrılmıştır. Enine kirişler ve gergi 0.50 X 0.20 m. askılar vasıtası ile kemere bağlanmıştır. 25 Ağustos 1930 tarihli sözleşme ile ihale edilen köprülerin inşaatı 25 Temmuz 1932 tarihinde bitirilmiştir<sup>2965</sup>.

<sup>2965</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.116.

### 3.3.33. Vezirhan Köprüsü

Bilecik vilâyeti dahilinde bulunan Gölpazarı kaza merkezini Vezirhan İstasyonu'na bağlayan yolda Sakarya nehri üzerine ayakları kârgir ve üst yapısı ahşap döşemeli<sup>2966</sup> demir olarak yapılmıştır. 2 X 45 metre açıklığındadır<sup>2967</sup>.

Köprüde kullanılan demirler yine Sakarya üzerindeki demir yol köprüsüne ait olup Lokomotif dingil ağırlıklarının artması, köprünün İstiklâl Savaşı esnasında tahribi neticesinde demirlerin bozulmuş olması dolayısı ile demiryolu ulaşımına, yeterli gelmediği için çıkarılarak mülga Anadolu Demiryolları idaresi tarafından Vezirhan köprüsünde kullanılmak üzere İdare-i Hususiye'ye satılmıştır. Fakat vilâyet köprünün yapısını bir türlü başaramamış ve Şose Köprüler Kanunu'nun yayınlanmasından sonra Nâfia Vekâleti işi üzerine alarak yaptırmıştır.

Vezirhan tarafı kenar ayağı kaya üzerine oturmaktadır. Temeli kurada inşa olunmuştur. Gölpazarı kenar ayağı temeli ahşap palplânş vasıtasile alçak su seviyesinden 2,40 metre aşağıya kadar kazılmış ve 28 adet ahşap kazık üzerine oturtulmuştur. Orta ayağın betonarme dipsiz sandık vasıtası ile kazılmasına başlanmış ise de su seviyesinden 3.00 metreden sonra keson daha aşağı indirilemediğinden etrafına bir sırada ahşap palplânş çakıldıktan sonra 4.00 metreye indirilmiş ve ayrıca keson içine 0.25 X 0.25 m. ebadında 30 adet ahşap kazık çakılarak temelin mukavemeti temin edilmiştir. Orta ayak temeli meydana gelebilecek sorunlara karşı anroşman ile muhafaza olunmuştur.

Parça parça ayrılarak inşaat mahalline getirilmiş ve nakliyat esnasında birbirine karışmış olan demirlerin yerlerine konulması ve birbirine uydurulması önemli bir sorun çıkarmasına rağmen köprünün inşası başarıyla bitirilmiştir. Başlangıçta köprü döşemesinin betonarme olması ve üzerine şose yapılması düşünülmüş iken demirlerin çok yorulmuş olduğu Mühendis Mektebi laboratuvarında yapılan tecrübe neticesinde anlaşılmış olduğundan cm<sup>2</sup>'ye 800 kilodan fazla çalıştırılmasına izin verilmemiş ve bunun için ağırlığı azaltmak amacıyla döşemenin ahşaba tahviline karar verilmiştir<sup>2968</sup>. 90.5 metre uzunluğundaki Vezirhan Köprüsü 51.861,39 lira keşif bedeli tesbit edilmiş ve % 5.75 tenzilatla 48.879,36 liraya mühendis Vahit Bey'e<sup>2969</sup> 6 Eylül 1930 tarihli

<sup>2966</sup> K.B. Kemal, "Memleketimizde Köprücülüğe Bir Bakış, Yeni Şose Köprülerimiz"..., s.5.

<sup>2967</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 30 Teşrinievvel 1933, s.10.

<sup>2968</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.116 – 119.

<sup>2969</sup> *BCA Fon Kodu*, 30.10.0. Yer Kodu, 155. 90. 5.



mukavele ile ihale edilmiştir. 1 Ekim 1932 tarihinde bitirilmiştir<sup>2970</sup>. Demir bedeli ile beraber köprü 68.513,23 liraya mal olmuştur<sup>2971</sup>.

### 3.3.34. Nişankaya Köprüsü

Çanakkale Vilâyeti dahilinde ve Çanakkale – Balıkesir yolunun 23+875. kilometresinde Sarıcaeli Deresi üzerine kurulmuştur. 2 X 18.00 metre açıklığında mütedahil kemerli betonarmedir<sup>2972</sup>.

Köprünün bütün ayakları kaya üzerine oturmaktadır. Ayaklar çimento harçlı kârgirdir. Dere 1 /4 m<sup>3</sup> kadar büyüklükte kaya parçaları yuvarlayıp sürüklediğinden orta ayak sert kaba yonma taşlar ile kaplanmıştır. Kemer kalınlığı anahtarda 0.30 üzengilerde 0,482 genişliği 5.40 metredir. Mütedahil kemerler Strassner usulüne göre hesap edilmiştir. Döşeme birbirinden 1.50 metre mesafede betonarme arzani duvarlar üzerine dayanmaktadır. Duvarlar 5.20 metre genişliğinde ve 0.20 metre kalınlığındadır. Yalnız orta ayak üzerindeki 0.30 m. kalınlığındadır. Yol genişliği 4.80 metredir. Piyade kademeleri iki tarafta 0.60 şar metredir. Köprü üzerine parke kaldırım yapılmıştır. Korkuluk betonarmedir Bu köprüde zeminin sağlam ve yükseklik müsait olması dolayısıyla mütedahil kemer şekli tercih edilmiştir. İnşaat 20 Mart 1932 tarihli sözleşme ile ihale edilmiş ve 30 Ekim 1932 tarihinde tamamlanmıştır<sup>2973</sup>. Nişankaya Köprüsü 23.924,60 liraya mal olmuştur<sup>2974</sup>.

### 3.3.35. Keloğlu Köprüsü

Mersin vilâyetinde, Tarsus - Adana yolunun 3+920 inci kilometresinde Keloğlu deresi üzerine inşa edilmiştir. 25 metre açıklığında Bowstring sisteminde betonarmedir<sup>2975</sup>.

Keloğlu deresi normalde kuru olan sel sularının geçtiği bir deredir. Zemin sağlam kilden ibarettir. Ancak dere etrafını ve tabanını sel zamanlarında oymaktadır. Bu

<sup>2970</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafası 1923 – 1933*, C.2..., s.119.

<sup>2971</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.5, S.5, (özel sayı) *Birinciteşrin 1938*, s.351.

<sup>2972</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 30 Teşrinievvel 1933, s.10.

<sup>2973</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafası 1923 – 1933*, C.2..., s.120.

<sup>2974</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.5, S.5, (özel sayı) *Birinciteşrin 1938*, s.351.

<sup>2975</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 30 Teşrinievvel 1933, s.10.

nedenle daha önce yapılan çeşitli köprüler ayakların oyulması neticesi yıkılmışlardı. Bunun için tek gözlü ve esaslı bir köprü inşası lâzım gelmiştir. Eski köprü mevkisi arızalı olması sebebiyle köprü yerinde dere mecrasını düzeltmek için yeni bir kanal yapmak gerekmiştir. Temeller kuruda inşa olunmuş ve kesif kil tabakası üzerine oturtulmuştur. Temeller dere tabanından ancak bir metre aşağıya kadar indirilmiş buna mukabil köprü yerinde derenin gerek tabanı ve gerekse kenarları betonarme ile hazırlanmıştır. İksa kalınlığı 0,10 metredir. Betonarmenin çatlamaması için ortalama 3.00 metrede bir derzler tertip olunmuştur.

Üst yapı ve yatakları esas itibariyle Çanakkale Vilâyeti'nde inşa edilen İncesu Köprüsü'nün aynısıdır. Yalnız kemerler dışında piyade kademesi yapılmamıştır. Köprü normal genişliktedir. Şose yerine beton yapılmıştır. Köprü altına iskele yapılmayarak toprak üzerine inşa olunmuş ve betonarme aksam bittikten sonra kanal açılmıştır. Yüksekliğin müsait olmaması ve düz bir yol üzerinde yol seviyesinin yükseltilmemesi amacıyla kemer yapılamamış Bowstring sistem tercih edilmiştir. Azamî taşkınlar zamanlarında sular bütün dere yatağını doldurmaktadır. Köprü inşaat 4 Aralık 1930 tarihinde ihale edilmiş ve 30 Aralık 1932'de bitirilmiştir. Kanal hafriyatı ve iki başlarındaki şose varyantı ile beraber<sup>2976</sup> 26.179,35 lira sarfedilmiştir<sup>2977</sup>.

### 3.3.36. Fevzipaşa Köprüsü

Sinop vilâyetinde Boyabat – Kastamonu yolunun 25+000. kilometresinde Kızılırmak nehrinin başlıca ayaklarından biri olan Gök Irmak üzerine kurulmuştur. Bu mevkide eskidenberi Ispiroğlu köprüsü ismiyle bir geçit mevcut iken yıkılmış ve bu suretle suların yüksek bulunduğu mevsimlerde ve günlerde anayurt ile ulaşımı kesilmiş olan Sinop vilâyetini Kastamonu vasıtasıyla ülkenin diğer kısımları ile bağlantısını sağlamak için yeni bir köprü'nün inşası gerekmiştir. Yeni seçilen köprü mevkii eskisinin 200 metre kadar ilerisindedir. Bu yeni yerde Irmak civara nazaran çok daraldığı gibi Kastamonu yönündeki sahili de kayadır. Yükseklik bakımından kemerli köprü inşasına müsait orta ve Boyabat kenar ayak mevkiinde zemin sıkışık çakıldan ibaret olduğu için

<sup>2976</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.121.

<sup>2977</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.5, S.5, (özel sayı) *Birinciteşrin* 1938, s.351.

İzmir vilâyetinde inşa olunan Bakırçay Köprüsü'ne benzer olarak<sup>2978</sup> 2 X 26.76 m. açıklığında üç mafsallı kemer şeklinde betonarme köprüye karar verilmiştir<sup>2979</sup>.

Kastamonu tarafındaki kenar ayak kuruda kazılmıştır. Boyabat kenar ayağı kaplamalar ianesile kazılabilmiş ve pek az su çıkmıştır. Orta ayak hafriyatı ahşap palplânş vasıtası ile yapılmıştır. Nüfuz eden sular kolaylıkla çıkarılabilmektedir. Kemer genişliği 3.30 ve kalınlığı anahtarda 0.35 bel noktasında 0.52 ve üzengilerde 0.40 metredir. Mafsallar 1 X 10 X 330 santimetre ebatında kurşun levhalardan ibarettir. Köprü üzerinde şose genişliği 3.00 metredir. İki tarafta konsol şeklinde 0,60 şar metrelik piyade kademeleri vardır. Döşeme üç enlemesine kiriş üzerine konulmuştur. Bunlarda üç metrede bir üç adety dikmelere binmiştir. Korkuluk betonarmedir. Temeller ve orta ayak beton ve Boyabat tarafı kenar ayak temeli üzerindeki geri ve cephe duvarı çimento harçlı kârgirdir. Betonarme aksam 350 dozajlıdır. Kum ve çakılın asgarî boşluk meydana getirecek şekilde karışımına dikkat edilmiştir<sup>2980</sup>.

Köprü inşaatı 24 Mart 1932 tarihli sözleşme ile ihale edilmiş ve 9 Ocak 1933 tarihinde bitirilmiş<sup>2981</sup>. Köprü'nün inşaatına 25.718,71 lira harcanmıştır<sup>2982</sup>. Köprü'nün kati kabul işlemi 4 Haziran 1934'de yapılmıştır<sup>2983</sup>. Halkın genel arzusu üzerine köprüye dönemin Genel Kurmay Başkanı Fevzi Paşa'nın ismi verilmiştir<sup>2984</sup>. Bu köprüyle Sinop'u memleketin diğer bölgelerine bağlamış ve Sinop'u bir ada vaziyetinden kurtarmıştır<sup>2985</sup>.

### 3.3.37. Aksu Köprüsü

Antalya – Serik yolu, Serik – Akseki, Manavgat ve Alanya kazalarını vilâyet merkezinie bağlar. Bu sebeple yol üzerinde ve Toros Dağları'ndan inerek Akdeniz'e dökülen sıkça dereler ve çaylar üzerindeki geçitler vilâyet iktisadî üzerinde önemli etkiye sahiptir. Yolun diğer büyük çaylar üzerine daha Romalılar ve Selçuklular tarafından esaslı köprüler yapılmış olduğu halde 19+590. kilometrede bulunan Aksu

<sup>2978</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.122.

<sup>2979</sup> K.B. Kemal, "Memleketimizde Köprücülüğe Bir Bakış, Yeni Şose Köprülerimiz"..., s.5.

<sup>2980</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.124.

<sup>2981</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.

<sup>2982</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.351.*

<sup>2983</sup> *Aydın Tarihi, No.7, Temmuz 1934, s.58.*

<sup>2984</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.

<sup>2985</sup> *Son Posta Gazetesi, 22 Nisan 1933, s.4.*

Çayı üzerine 20. Yüzyıla kadar bir geçit yapılmamıştı. Bunun yanında 1910'lu yıllarda kenar ayakları kârgir ve orta ayakları ahşap kazık olmak üzere ahşap bir köprü yapılmışsa da köprü 1914 yılında yanmıştır. Yeniden yapılan ve 1930 yılının Eylül ayında civardaki çalılarda meydana gelen yangının<sup>2986</sup> 120 metre uzunluğundaki ahşap köprüye de sirayet etmesiyle tamamen yanmıştır. Vilayetle dört kazanın ulaşımını sağlayan bir köprünün yeniden yapılmasına karar verilmiştir<sup>2987</sup>. Vilâyetin kendi kaynakları ile bu köprüyü yapamayağı malî ve fenni anlamda yetersi kalacağı anlaşıldığında dolayı Nâfia Vekâleti köprünün yapım işini üzerine almıştır<sup>2988</sup>. Bu anlamda ülkede yapılacak büyük köprülerin belli bir sıraya göre yapılması konusunda 25 Ağustos 1929 tarih ve 8261 numaralı karar ile kabul olunan<sup>2989</sup> ilk sırada yapılacak köprüler listesine dahil edilmiş ve Nâfia Vekâleti'nin 1 Aralık 1930 tarih 1696/6778 numaralı teskeresi ile icra Vekilleri Heyeti'ne sunulan bu karar 22 Aralık 1930 tarihinde onaylanarak kabul edilmiştir<sup>2990</sup>.

2 Nisan 1932 tarihli sözleşme ile köprünün inşaatı ihale edilerek çalışmalara başlanılmıştır<sup>2991</sup>. Köprü projesi hazırlanmadan önce zemin kontrolü yapılmış ve yatak tabanından itibaren 7 metre derinliğe kadar ince kum ve çakıldan oluştuğu, bir alt tabakada ise kalın bir kil tabakasının bulunduğu tesbit edilmiştir<sup>2992</sup>. Diğer taraftan sel zamanlarında suların 8.5 metreye kadar yükselerek çayın geçtiği ovayı geniş bir sahada kapladığı belirlenmiş olduğundan köprü orta gözünün 40 metre açıklığında yapılması gerektiği ortaya çıkmıştır. Düz bir ova üzerinden bulunan yol seviyesini yükseltmemek için ve aynı zamanda zeminin kemer için yeterli bir emniyet arzetmediği düşünülerek kemer inşası uygun görülmemiştir. Buna nazaran orta gözün demirden yapılması görüşü ortaya atılmışsa da bu durumda dışardan malzeme getirilmesine lüzum olacağı için köprü de iki parçaya ayrılarak her iki kısım için ayrı ayrı müteahhit zorunluluğu ortaya çıkacak ve inşaatın daha pahalıya mal olacağı dikkate alınarak vazgeçilmiştir<sup>2993</sup>.

Mevcut şartlara göre köprünün betonarme olarak inşa edilebilmesi için en uygun şeklin orta gözün bowstring sisteminde yapılması kararlaştırılmıştır. Ancak bu

<sup>2986</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.124.

<sup>2987</sup> *BCA Fon Kodu*, 30.18.01.02. *Yer Kodu*, 16. 82. 17.

<sup>2988</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.124.

<sup>2989</sup> *BCA Fon Kodu*, 30.18.01.02. *Yer Kodu*, 5. 41. 8.

<sup>2990</sup> *BCA Fon Kodu*, 30.18.01.02. *Yer Kodu*, 16. 82. 17.

<sup>2991</sup> *BCA Fon Kodu*, 30.10.0. *Yer Kodu*, 159. 113. 31.

<sup>2992</sup> K.B. Kemal, "Memleketimizde Köprücülüğe Bir Bakış, Yeni Şose Köprülerimiz"..., s.7.

<sup>2993</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.124.

gözün basit bowstring sistemiyle yapılması halinde yan gözler kirişlerini oturtmak için orta ayakların oldukça kalın yapılması, fazla yüksek olan bu ayaklar ve temeller dolayısıyla masrafın artacağı ve bunun yanında köprü manzarasının da o kadar estetik olmayacağı düşünülmüştür. Bunun için ayak ve temel masrafından tasarruf etmek ve mimari bakımdan güzel bir panorama vermek için orta gözün konsullu olarak tertibi kararlaştırılmıştır. Bu sayede diğer taraftan orta gözün kemer ve gergi ebadının biraz azaltılması mümkün olmuştur. Köprü projesi kenar gözler 15.60 bundan sonrakiler 18.90 ve orta göz 42 metre açıklığında olmak üzere tanzim ve ayakların tasman yapması ihtimaline karşı 18.90 metrelik gözlerde gerber mafsalları tertip edilmiş, temellerin kâmilan betonarme kazıklar üzerine oturtulması düşünülmüştür. Ancak inşaaata başlandığında eski köprünün ayaklarının yıkılması sırasında umulanın aksine, eski köprünün temelleri derin çıkmış ve eski ayakların enkazı tamamen kaldırılmadıkça betonarme kazık çakılamayacağı anlaşılmış üzerine masrafı artırmamak için yeni kenar ayakların esas kısımlarını eski ayaklar enkazından kurtarmak için Serik tarafındaki göz açıklığı 13.50 metreye indirilmiştir<sup>2994</sup>.

Betonarme kazıklar zemine çok büyük zorluklarla çakılabilmiş ve hatta Antalya tarafında ikinci orta ayakta çakılan son kazıkların zemine 2 metreden fazla girmesi mümkün olmadığından ahşap palplanşlar çıkarılarak 7 metre derinliğinde demir palplanşlar çakıldıktan sonra temel tabanı daha derine indirilmiştir. Diğer taraftan üçüncü orta ayak temelinin de inşaaata başlamadan önce çakılan tecrübe kazıklarından alınan neticeye göre demir palplanşlar vasıtasıyla kil tabakasına kadar indirilmesi kararlaştırılmış iken hafriyattan sonra bu tabakanın yeterli bir mukavemete haiz olmadığı anlaşılarak ahşap kazıklar çakılması gerekmiştir. Geri kalan ayaklar projedeki gibi betonarme kazıklar üzerine istinat ettirilmiştir. Esas gözün bindiği büyük orta ayaklar başta 1.5 diğerleri 1.10 metre genişliğinde yapılmıştır. Ayaklara her taraftan 1/20 miktarında bir meyil verilmiştir. Temelde beton dozajı 160, ayaklarda ise 200 kilodur. Ayakların inceliğine mukabil üst yapıdan gelen ağırlığı bütün ayak boyunca dağıtmak için başlara kuvvetli bir beton kiriş yapılmıştır. Orta göz ve gerber yatakları çelik, küçük orta ayaklar üzerindeki sabit yatak kurşun ve kenar ayaklar üzerindeki hareketli mesnetler betonarmedir. Köprü döşemesi enine kirişler üzerine binmiştir. Döşeme 0.20 metre kalınlığındadır. Kemerler anahtarda 0.50 X 1.20 boyutundadır. Altta ve üstte 12

<sup>2994</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2..., s.125.

şer adet 30 mm. çapında demir mevcuttur. Gergilerde 25 şer adet 30 mm. çapında demir konmuştur. Konsollar 3.85 ve askı kirişleri 11.20 metre boyundadır. Tali gözlerle kemerlere uyacak şekilde yalnız ikişer kiriş tertip edilmiştir. Kirişler aynı zamanda korkuluk görevi görmektedir. Uzunlukları 1.90 şose üstünde yükseklikleri 1.12 metredir. Kemer ve kirişler arasındaki köprü genişliği 4 metredir. Kemer betonları 3 günde bitirilmiştir. Kemerler bitirildikten sonra döşeme betonun boydan boya dökülmüştür. Kemerlere süpersimon çimento kullanılmıştır<sup>2995</sup>.

Türk mühendisleri tarafından projelendirilerek yapılan Aksu Köprüsü'nün inşaatı 29 Mart 1933 tarihinde tamamlanmıştır<sup>2996</sup>. 110 metre uzunluğunda 9 metre yüksekliğinde olan Aksu Köprüsü<sup>2997</sup> için toplam 86.292 lira harcanmıştır<sup>2998</sup>. Köprü'nün açılış töreni 9 Nisan 1933 tarihinde yapılmıştır<sup>2999</sup>. Törene Antalya Valisi, belediye ve fırka reisleri ile şehrin ileri gelenleri, tüccarlar ve esnaflar katılmıştır<sup>3000</sup>. Köprü'nün yapılmasıyla daha önce sallarla yapılan nakliyat kolaylaşmış<sup>3001</sup> bölgenin portakal, muz gibi mahsullerle ipekçiliğin daha hızlı gelişeceği belirtilmiştir<sup>3002</sup>.

### 3.3.38. Akçaağıl Köprüsü

Sıcak mevsimlerde de yüksek dağları aşmak zor olduğundan vadi boyundaki köy ve kasabaların iktisadî ilişkileri daha ziyade birbirleriyle. Bunun için vadiyi takip eden yolun ehemmiyeti fazladır. Fakat vadinin kenarı; bazen bir sahilde bazen de karşı tarafta yol geçemeyecek kadar dik olduğu için bir sahilden diğer sahile geçmek için Kelkit Irmağı üzerinde birçok köprü kurulmuştu. Bunlardan Suşehri'nden 11 kilometre kadar mesafede bulunan ve Birinci Dünya Savaşı sırasında inşa edilmiş olan ahşap köprüyü çeşitli zamanlarda su götürmüş olduğundan betonarme bir köprü'nün yapılması zorunlu görülmüştür<sup>3003</sup>.

<sup>2995</sup> K.B. Kemal, "Memleketimizde Köprücülüğe Bir Bakış, Yeni Şose Köprülerimiz"..., s.7.

<sup>2996</sup> *BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 159. 113. 31.*

<sup>2997</sup> *Son Posta Gazetesi, 11 Nisan 1933, s.4.*

<sup>2998</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.351.*

<sup>2999</sup> *Son Posta Gazetesi, 11 Nisan 1933, s.4.*

<sup>3000</sup> Aksu Köprüsü'nün açılış töreni sırasında çekilen fotoğraf için bkz. *Son Posta Gazetesi, 22 Nisan 1933, s.4.*

<sup>3001</sup> *Milliyet Gazetesi, 30 Kânunisanı 1933, s.2.*

<sup>3002</sup> *Son Posta Gazetesi, 22 Nisan 1933, s.4.*

<sup>3003</sup> *Cumhuriyetin 10 + 1 Yıl Dönümünde Türkiye Nafıası, Nafia İşleri Mecmuası (İdari Kısım), Y.1, S. 5, (özel sayı) Birinciteşrin 1934, s.27.*

Yapılacak köprünün keşif bedeli 84.129,92 lira olarak tesbit edilmiştir. 27 Temmuz 1930 tarihinde yapılan ihaleyle % 3 tenzilatla 81.606,03 liraya Mühendis Sadık, Ferruh ve Halit Beylere ihale edilmiştir<sup>3004</sup>. Fakat bu ihaleyle inşaat başlanamamıştır ve Nâfia Vekâleti Su şehrinde bir köprü yapılması için 1931 yılında bir münakasa açmıştır<sup>3005</sup>. İnşaat 2 Eylül 1931 tarihli sözleşme ile köprünün inşaat müteahhidi olarak Mühendis Vehbi Behçet ve Müteahhit Behçet tarafından üstlenilmiştir<sup>3006</sup>.

Suşehri – Koyulhisar yolunda Kelkit Irmağı üzerindedir<sup>3007</sup>, iki dağ silsilesi arasında sıkışıp kalan Kelkit vadisi boyunca ulaşımın temini konusunda bu köprünün önemi büyüktür. Köprü iki gözlüdür<sup>3008</sup>. 2 X 35.00 m. açıklığında betonarme Bowstring sistemindedir<sup>3009</sup>. Suşehri kenar ayağı kaya üzerine istinat etmektedir. Diğer ayaklar temelleri dipsiz betonarme keson şeklinde yapılmıştır. Orta ayak temeli alçak su seviyesinden itibaren 6.00 metre Koyulhisar kenar ayağı 5.50 metre derinliktedir. Temeller kazılırken fazla miktarda su çekmeğe gerek olduğundan, köprü mevkiinin uzaklığı ve yolların bozukluğu dolayısı ile inşaat esnasında oldukça zorluklar ortaya çıkmıştır. Köprünün genişliği kemerler arasında 4.00 metredir. Kemerlerin kalınlığı anahtarda 0.95 X 0.60 metredir. Vadi boyunca şiddetli rüzgârlar estiğinden kemerler altı adet rüzgâr kirişi ile birbirine bağlanmıştır. Köprü üzeri şosesi betondur. 15 Aralık 1933 tarihinde inşaatı tamamlanan<sup>3010</sup> köprü 70.415,79 liraya mal olmuştur<sup>3011</sup>.

### 3.3.39. Arapsun Köprüsü

Kızılırmak üzerinde inşa edilmiştir<sup>3012</sup>. Bu köprünün inşasına önceleri birçok defalar teşebbüs edilmiş ve hatta kenar ayakları için bir miktar kesme taş hazırlığı bile yapılmıştı<sup>3013</sup>. Niğde'ye bağlı Arapsun kasabasının<sup>3014</sup> Kızılıрмаğın karşı kıyısındaki

<sup>3004</sup> BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 155. 90. 5.

<sup>3005</sup> Son Posta Gazetesi, 11 Ağustos 1930, s.1.

<sup>3006</sup> Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.298.

<sup>3007</sup> K.B. Kemal, “Memleketimizde Köprücülüğe Bir Bakış, Yeni Şose Köprülerimiz”..., s.5.

<sup>3008</sup> Ulus Gazetesi, 25 Şubat 1935, s.1.

<sup>3009</sup> Cumhuriyet Gazetesi, 20 Kânunisani 1934, s.5.

<sup>3010</sup> Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.298.

<sup>3011</sup> Nafia İşleri Mecmuası (İdari Kısım), Y.1, Sayı,9, Şubat 1935, s.46.

<sup>3012</sup> Cumhuriyet Gazetesi, 4 Mart 1934, s.3.

<sup>3013</sup> Nafia İşleri Mecmuası (İdari Kısım), Y.1, Sayı,4, Eylül 1934, s.42.

<sup>3014</sup> Milliyet Gazetesi, 16 Kânunisani 1933, s.3.

köy ve tarlalarına ulaşmak özellikle suların yükseldiği zamanlarda büyük sorun teşkil etmekteydi<sup>3015</sup>. Köprünün yapılmasıyla hem bu sorunu çözmenin yanında Nevşehir ve Arapsun havalisini en kısa yoldan Kırşehir'e ve Yerköy ile Ankara'ya bağlaması bakımından o bölgenin gelişmesi için mühim bir rol oynayacağı gibi Kızılırmak sularına her yıl birkaç insanın kurban gitmesinin de önüne geçilmiştir<sup>3016</sup>.

131+30 metre boyunda ve beş gözlüdür. Kenar gözlerin açıklıkları 23+75 metre, yanlarındaki gözlerin 26+50 ve orta gözün 30 metredir. Açıklıkların muhtelif olması mukavemet hesapları neticesidir. Aynı zamanda estetik bakımından da faydalıdır. Kirişlerin yüksekliği ortalarında 1+75 metredir. Açıklıkların birbirine oranı ve mafsalları iyi bir şekilde tesbit etmek ve mesnetlere doğru kirişler kalınlaştırılmak sureti ile yüksekliğin açıklığa nazaran çok fazla azaltılması temin edilmiştir<sup>3017</sup>.

Köprünün bedeli 68.004,96 liradır. Köprü 27 Mayıs 1933 tarihli sözleşme ile müteahhit Muhtar ve Hayri'ye ihale edilmiş ve 27 Ekim 1934 tarihinde bitirilmiştir<sup>3018</sup>.

### 3.3.40. Paşur Köprüsü

Diyarbakır – Siirt yolunda ve Siirtten 18 kilometre kadar bir mesafede bulunmaktadır. Köprünün inşasına daha İstiklâl Savaşı esnasında Garzan Köprüsü'yle beraber teşebbüs edilmişti. Daha öncede buraya kârgir bir göz inşa edilmiş fakat yıkılmış olduğu mevcut kalıntılardan anlaşılmaktaydı. 1928 senesinde vilâyet tarafından bu köprünün kârgir olarak inşası 102.000 lira bedel ile bir müteahhite ihale edilmiş ise de müteahhit inşaatı idare edecek bir fen memuru bulamadığından sözleşme feshedilmiş ve inşaat geri bırakılmıştı<sup>3019</sup>.

Bilâhare başka bir projeye göre köprü üç gözlü kârgir olarak müteahhidine ihale edilmiş ise de daha önce yapılan incelemelerin verdiği sonuca göre orta ayak mevkilerinde az bir derinlikte kaya bulunamayarak zeminin sağlam olmayan taş blokları ile kum ve çakıldan ibaret olduğu, köprü mevkiinde derenin birdenbire daralması

<sup>3015</sup> *Nafia İşleri Mecmuası (İdari Kısım), Y.1, Sayı,4, Eylül 1934, s.42.*

<sup>3016</sup> *Ulus Gazetesi, 25 Şubat 1935, s.5.*

<sup>3017</sup> *Nafia İşleri Mecmuası (İdari Kısım), Y.1, Sayı,4, Eylül 1934, s.42.*

<sup>3018</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.300.*

<sup>3019</sup> K.B. Kemal, "Memleketimizde Köprücülüğe Bir Bakış, Yeni Şose Köprülerimiz"..., s.11.



sebebiyle sular fazla oyuntu yapacağından ayakların aşınma tehlikesine maruz bulunduğu anlaşılmış bunun üzerine dere yatağının tek açıklıkta geçilmesi için köprü'nün betonarme olarak inşası kararlaştırılmıştır<sup>3020</sup>.

Siirt havalisinde iskele inşasına yarayacak kuru ve muntazam ebatta kereste yoktur. İskele için gerekli kerestenin Adana havalisinden nakledilmesi lazım gelmiştir. Kerestenin böyle uzak mesafelerden nakli sebebiyle köprü mahallinde iskele kerestesi çok pahalıya mal olmaktaydı. Bu özel durum dolayısıyla iskele inşaatında kullanılacak kereste miktarının asgariye indirilmesi gerekmiştir. Keresteden tasarruf ve aynı zamanda sellere karşı muhafaza maksadı ile iskele kafesli kemer şeklinde inşa edilmiştir. Kafes kemer 4.5 X 20 cm kalınlığında kalaslardan teşkil edilmiştir. Bu şekilde üst ve alt başlıklar birbiri üzerine iyice çivilenmiş dörder sıra kalastan oluşmuştur. Bu kalaslara betonarme kemer dahili sathına uyması için kavisli bir şekil verilmiştir. Kafes kemerler birbirinden 1.16 metre mesafede olmak üzere 4 adetti. İskele zemin üzerinde hazırlandıktan sonra kemer anahtarı altına kurlan yardımcı bir ayak yardımı ile kurulmuştur. Beton iki tabaka halinde dökülmüş ve her tabaka da üç ruloya ayrılmıştır. Önce alt tabakanın orta kısmı, bundan sonra yan taraftaki kısımlar birer gün zarfında dökülmüş ve birgün aradan sonra aynı sırayı takiben üst tabaka betonu dökülmüştür. Beton ağırlığı mümkün mertebe kemer üzerinde eş değerde olması için her bir rulo 8 – 10 eşit parçalara ayrılarak herbirinden aynı zamanda beton dökülerek aynı gün zarfında bütün rulo bitirilmiştir. Kış dolayısıyla bütün gün çalışılamamış, ancak havanın sıcak olduğu saatlerde, yani sabah saat 9.00'dan akşam 02.00'ye kadar beton dökülmüştür. Geceleri sıcaklık derecesi sıfırdan aşağıya indiği halde beton üzeri çuval ve çadır bezleri ile örtülmüş olduğu için yeni dökülen betondan meydana gelen sıcaklığın tesiri ile betonda sıcaklık derecesi daima sıfırın üstünde kalmıştır. Bu husus örtülerin altına konulan termometreler ile muntazaman kontrol edilmiştir. Alt tabaka betonu döküldükten sonra iskele anahtarda 2 cm. ve üst tabaka betonu döküldükten sonra yine 2 cm.'ki toplam 4 cm. inmiştir. Bu miktar tamamıyla hesap ile bulunan neticeye denk gelmiştir. Betonarme aksamda kâmilten süpersimon kullanılmıştır<sup>3021</sup>.

<sup>3020</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.302.*

<sup>3021</sup> K.B. Kemal, "Memleketimizde Köprücülüğe Bir Bakış, Yeni Şose Köprülerimiz"... , s.11.

Köprüde kemer ve şose genişliği 3.70 ve basıklığı 1/6.5 metredir<sup>3022</sup>. Köprünün esas gözü 50.40 metre açıklığında<sup>3023</sup> mütedahil kemer şeklidir<sup>3024</sup>. Ayaklar kamilen kayaya istinad etmektedir. Kenar ayaklar arasındaki uzunluk 74 metredir. Döşeme üzerine parke kaldırım döşenmiştir. İnşaat bedeli 53.898,76 liradır<sup>3025</sup>. Köprü 27 Mart 1933 tarihli mukavelename ile müteahhit Sadık, Halit, Ferruh İnşaat Kollektif Şirketine ihale edilmiş ve 5 Nisan 1934 tarihinde bitirilmiştir<sup>3026</sup>. Paşur Köprüsü yapıldığı dönem itibariyle Türkiye'nin dördüncü büyük köprüsü idi<sup>3027</sup>.

### 3.3.41. Gezer Köprüsü

Diyarbakır – Siirt yolunda ve Siirt'ten 9 kilometre mesafededir. Köprü evvelce 4 X 10.00 metre açıklığında yarım daire şeklinde kârgir olarak yapılmış fakat bir ayağı sellerin tesiri ile çöktüğünden iki gözü yıkılmış idi. Bu kere çöken orta ayak yerine temel kayaya kadar indirilerek yeni bir ayak yapılmış, yıkılan gözler yeniden yapıldığı gibi mevcut kemerlerde takviye edilerek köprü en ağır nakliye vasıtalarının geçmesine müsait bir hale getirilmiştir. İnşaat 12 Eylül 1933 tarihli sözleşme ile Sadık, Halit, Ferruh İnşaat Kollektif Şirketine ihale edilmiş ve 23 Nisan 1934 tarihinde bitirilmiştir. Bedeli 19.798,23 lira tutmuştur<sup>3028</sup>. Pasur Köprüsü'yle birlikte bu köprünün yapılmasıyla Diyarbakır – Siirt arası yol ulaşımı sağlanmış ve bu iki vilayet arasında kış mevsiminde ulaşım 60 kilometreye kadar kısalmıştır. Ayrıca Siirt'in ekonomik hayatına canlılık getirmiştir<sup>3029</sup>.

### 3.3.42. Körkün Köprüsü

Adana - Karaisalı yolunda Seyhan nehrinin ayaklarından Eğlence Suyu'nun üzerine inşa edilmiştir<sup>3030</sup>. Köprü projesi başlangıçta 20+24+20 m. açıklıklarında Gerber

<sup>3022</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 9 Mayıs 1934, s.2.

<sup>3023</sup> Vamık Faik, "Dördüncü Büyük Köprü Siirtte Yapılıyor", *Son Posta Gazetesi*, 28 Şubat 1934, s.4.

<sup>3024</sup> *Ulus Gazetesi*, 25 Şubat 1935, s.5.

<sup>3025</sup> K.B. Kemal, "Memleketimizde Köprücülüğe Bir Bakış, Yeni Şose Köprülerimiz"..., s.11.

<sup>3026</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.5, S.5, (özel sayı) *Birinciteşrin 1938*, s.302.

<sup>3027</sup> Vamık Faik, "Dördüncü Büyük de Muvaffakiyetle İkmal Edildi", *Son Posta Gazetesi*, 28 Şubat 1934, s.4.

<sup>3028</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.5, S.5, (özel sayı) *Birinciteşrin 1938*, s.302 – 303.

<sup>3029</sup> *Ulus Gazetesi*, 25 Şubat 1935, s.5.

<sup>3030</sup> *Milliyet Gazetesi*, 15 Şubat 1934, s.6.

sisteminde olarak tanzim edilmiş fakat ihaleden sonra suların fevkalâde sellerde fazlaca yükseldiği ve bu seviyede akıntının ayaklara fazlaca zarar vereceği anlaşıldığından proje değiştirilerek 72.48 metre nazari açıklıkta tek gözlü mütedahil kemer şeklinde inşa edilmiştir<sup>3031</sup>.

Adana ayağı konglomera cinsinden ve pek sağlam olmayan kayadır. Karaisalı tarafında yapılan inceleme neticesinde dört metre kadar derinlikte aynı cins kaya veya sıkışık kum çakıl tabakasının bulunabileceği anlaşıldığından köprünün mütedahil kemer şeklinde inşasında bir mahzur görülmemiştir. Retre ve kemerin zatî ağırlık tesiri ile değiştirilen şeklinden oluşan olumsuz gerilmeleri yok etmek için kemer anahtarda açık bırakılmış<sup>3032</sup> ve sonradan verenhidrolik denilen araçlarla onar milimetrelilik açılarak yukarıya kaldırılmak suretiyle köprünün yükü iskeleden kemerlere nakledilmiştir<sup>3033</sup>. Daha sonra kapatılmıştır. Kemerle K şeklinde rüzgâr kirişi ile birbirine bağlanmıştır. Kemerler anahtarda 0.70 X 1.20 ve üzengide ise 0.70 X 1.96 ebadındadır. Kemerler arasındaki genişlik 4.00 metredir. Temellerde gerilmeler Karaisalı tarafında 3 kg/cm<sup>2</sup> ve Adana ayağında 4 kg/cm<sup>2</sup> hesap edilmiştir<sup>3034</sup>.

İnşaat 26 Ekim 1932 tarihli mukavele ile Sadık, Halit, Ferruh İnşaat Kollektif Şirketine ihale edilmiş ve 7 Şubat 1934 tarihinde bitirilmiştir. Bedeli 47.384,99 lira tutmuştur<sup>3035</sup>. Yapıldığı dönemde Avrupa’da eşine az rastlanır bir köprü olmasının yanında tek gözlü betonarme Körkün Köprüsü açıklık itibariyle Türkiye’de inşa edilen ikinci büyük köprü konumundaydı<sup>3036</sup>.

### 3.3.43. Onuncu Yıl Köprüsü

Ankara Beypazarı yolunun 88. kilometresinde bulunan bu köprünün ahşap olan üst yapısı çürüyerek harap olduğundan ikide bir geliş ve gidiş tehlikeye girmekte olduğu gibi tamiratı da Nafia teşkilâtı için sürekli bir soru teşkil etmekte idi. Köprünün kârgir

<sup>3031</sup> K.B. Kemal, “Memleketimizde Köprücülüğe Bir Bakış, Yeni Şose Köprülerimiz”..., s.8.

<sup>3032</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.305.*

<sup>3033</sup> *Cumhuriyet Gazetesi, 15 Şubat 1934, s.2.*

<sup>3034</sup> K.B. Kemal, “Memleketimizde Köprücülüğe Bir Bakış, Yeni Şose Köprülerimiz”..., s.8 – 9.

<sup>3035</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.305.*

<sup>3036</sup> *Hâkimiyeti Milliye Gazetesi, 14 Şubat 1934, s.5.*

ayaklarının kesme taş kaplaması da hava değişimlerinin etkisiyle harap olmuş olduğundan bunların da esaslı bir şekilde tamiri gerekmiştir<sup>3037</sup>.

Geliş ve gidişi güvenli bir şekle koymak için köprünün yeni baştan yapılması veya esaslı bir şekilde tamiri düşünülmekte idi. Nihayet Ankara vilâyeti mevcut ayaklardan istifade edilmek şartıyla köprünün betonarmeye tahvili için lâzım gelen tahsisatı temin edebildiğinden buna göre projeleri tanzim edilerek inşaat müteahhidine ihale edilmiştir<sup>3038</sup>.

Eski köprü on gözlü idi; fakat bu gözlerden ikisinin gereksiz olduğu inceleme neticesinde anlaşıldığından imlâ ile kapatılmış ve yeni köprü sekiz gözlü olarak inşa edilmiştir. Gözlerin ayak ortaları arasındaki açıklıkları 12.40 ile 15.20 metre arasında değişmektedir. Ayaklar harap kısımları sökülerek etrafı ve üzeri betonarme ile kaplanmak suretiyle tamir edilmiştir. Üst yapı iki kirişli olarak yapılmıştır. Köprünün genişliği 4.00 ve tabiiye boyu 116.20 metredir. Üst yapı betonarme miktarı 265.26 m<sup>3</sup> kalıbı 1436.86 m<sup>2</sup>, demir 32.695 tondur<sup>3039</sup>.

İnşaat Mimar Nihat'a 22 Mayıs 1933 tarihli mukavele ile ihale edilmiştir, 27 Mayıs 1934 tarihinde bitirilmiştir. İnşaat bedeli 25.609,59 lira tutmuştur. Bu para vilâyet tarafından verilmiştir<sup>3040</sup>. Eskiden Gömleksiz Köprüsü denilmekte olan bu köprüye yenilendikten sonra Onuncu Yıl Köprüsü adı verilmiştir<sup>3041</sup>.

### 3.3.44. Akçaova, Elekçi, Cevzidere ve Curidere Köprüleri

Ordu Vilâyetinin sahilden Samsuna bağlanması bu ilimizin iktisadî gelişmesi için en önemli ihtiyaçlardan biridir. Bunun için de güzergâhın kat ettiği mühim vadilerin köprülerle geçilmesi lâzımdır. Vilâyet bu lüzumu takdir ederek vilâyet dahilindeki bazı köprülerin inşası maksadı ile Maliye Vekâletinin kefaleti ile bedeli beş senede Hususî Muhasebece ödenmek üzere taahhüde girişe bilmek için hususî bir kanun çıkarmıştır.

<sup>3037</sup> Cumhuriyetin 10 + 1 Yıl Dönümünde Türkiye Nafiası, Nafia İşleri Mecmuası (İdari Kısım), Y.1, S. 5, (özel sayı) Birinciteşrin 1934, s.28.

<sup>3038</sup> Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.307.

<sup>3039</sup> Cumhuriyetin 10 + 1 Yıl Dönümünde Türkiye Nafiası, Nafia İşleri Mecmuası (İdari Kısım), Y.1, S. 5, (özel sayı) Birinciteşrin 1934, s.29.

<sup>3040</sup> Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.308.

<sup>3041</sup> Cumhuriyetin 10 + 1 Yıl Dönümünde Türkiye Nafiası, Nafia İşleri Mecmuası (İdari Kısım), Y.1, S. 5, (özel sayı) Birinciteşrin 1934, s.29.

Bu kanuna istinaden ikisi Ordu - Mesudiye ve dördü Ordu – Samsun yolu üzerinde olmak üzere altı köprünün inşası ihale çıkarılmıştır<sup>3042</sup>. Fakat bu altı köprünün inşasına kimse talip olmamıştır<sup>3043</sup>. Daha sonra altı köprünün inşaatını 216.254,46 liralık keşif bedeline % 19 zamlı 257.342,81 liraya Sadık, Halit ve Ferruh İnşaat Kollektif Şirketine ihale etmiştir. İnşaat müddeti 20 ay olan bu köprülerden Ordu – Samsun yolunda 6+500. km.’de Akçakoca, 63+000 km.’de Elekçi, 82+000. km.’de Cevizdere ve 93+300. km.’de Curidere köprülerinin inşaatı bitirilmiş ve kabul incelemeleri yapılmıştır. Bu şekilde Ordu’nun iki mühim kazası olan Fatsa ve Ünye arasındaki büyük geçitlerde ulaşım açılmıştır. Yılda 40.000 lira miktarında nakit para ve geri kalan için 1938 yılına kadar % 7,5 faizli bono vermek üzere ihale edilen bu köprülerden Ordu – Mesudiye yolunda 22+000. km.’de Çatalkaya ve 42+000. km.’de bulunan Yukarımelet köprülerinin inşası ordu vilâyeti’nin malî durumundan dolayı ertelenmiştir<sup>3044</sup>. 4 Mayıs 1935 tarihli İcra Vekilleri heyeti toplantısında alınan bir kararla Çatalkaya Köprüsü’nün yapılması için Nâfia Vekâleti’nin yol tahsisatından 25.000 lira verilmesine karar verilmiştir<sup>3045</sup>.

Şose ve Köprüler Reisliği Köprüler Fen Heyeti’nin fennî idare ve murakabesi altında yaptırılan<sup>3046</sup> bu köprülerden Curidere ve Akçaova köprüleri 15 + 16.50 + 18.50 + 16.5+15.00 metre açıklığında beş gözlü betonarme Gerber kirişi sistemindedir<sup>3047</sup>. Temelleri ahşap kazık üzerine oturtulmuştur<sup>3048</sup>. Cevizdere ile Elekçi köprüleri eşit ve 20 + 24 + 20 metre açıklığında betonarme Gerber sistemindedir<sup>3049</sup>. Curidere Köprüsü ortalama 43.000 liraya, Akçaova Köprüsü ortalama 41.000 liraya mal olmuştur. Cevizdere Köprüsü ortalama 36.000 liraya, Elekçi Köprüsü ise ortalama 32.000 liraya mal olmuştur. Bu dört köprüye toplam olarak 152.029, 50 lira harcanmıştır<sup>3050</sup>.

<sup>3042</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.305.*

<sup>3043</sup> *Son Posta Gazetesi, 8 Birinciteşrin 1934, s.4.*

<sup>3044</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.2, S.7, Birincikânun 1935, s.51.*

<sup>3045</sup> *BCA Fon Kodu, 30.18.01.02. Yer Kodu, 54. 33. 10.*

<sup>3046</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.305.*

<sup>3047</sup> *Cumhuriyetin 10 + 1 Yıl Dönümünde Türkiye Nafiası, Nafia İşleri Mecmuası (İdari Kısım), Y.1, S. 5, (özel sayı) Birinciteşrin 1934, s.29.*

<sup>3048</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.305.*

<sup>3049</sup> *Cumhuriyetin 10 + 2 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.2, S.5, (özel sayı) İlk teşrin 1935, s.35.*

<sup>3050</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.2, S.7, Birincikânun 1935, s.51.*

### 3.3.45. Göksu Köprüsü

Malatya Vilâyeti'nin Besni, Adıyaman, Kâhta, Pötürge kazaları toprağının verimine göre gelişmeye elverişlidir. Bu yerler kuzeyde yüksek ve çetin dağlarla Malatya'dan doğu ve güneyte Fırat Nehri ile Diyarbakır ve Urfa'dan ayrılmış ve batı tarafında da kuzey tarafı kadar olmamakla beraber oldukça arızalıdır. Bu sebeplerle burada 1930'lu yıllara kadar yol yapılamamıştır. Fevzipaşa – Diyarbakır Hattı'nın yapılmasıyla Adıyaman – Besni – Gölbaşı yolu ile bu kazaların ülkenin diğer bölgeleriyle bağlantısı kolaylaşmıştır<sup>3051</sup>. Bu bağlantıyı sağlamak için Adıyaman, Kâhta ve Pötürge'yi Gölbaşı İstasyonu'na bağlayan güzergâhta Fırat'ın ayaklarından Göksu Irmağı üzerine inşa edilmiştir. Üç kazayı yurdun diğer kısımlarına bağlamak itibarı ile önemi büyüktür. Kenar ayaklar mevkiinde zemin kayadır. Yapılan sondaj incelemesi sonucunda sağlam zeminin az bir derinlikte bulunabileceği anlaşıldığından mütedahil kemerli ve üç gözlü betonarme köprü şekli tercih edilmiştir. Besni orta ayağında alçak su seviyesinden 3.00 ve Adıyaman orta ayağında 4.14 m. derinlikte kaya bulunmuş ve bu suretle bütün temeller kayaya oturtulmuştur. Orta ayaklarda hafriyat betonarme kesonlar vasıtası ile yapılmıştır<sup>3052</sup>.

İnşaat mevkii civarında kereste mevcut değildir. Gerek kereste gerek diğer inşaat malzemesinin Adana havalisinden Gölbaşı istasyonuna ve oradan 100 kilometre kadar kısmen çok kötü yollardan geçilerek köprü mevkiine nakli gerekmektedir. Malzemenin naklindeki bin bir zorluk ile yatak içine kazık çakılmaması ve keresteden tasarruf amacıyla kemerlerin iskelesi ahşap kafesli kemer şeklindedir<sup>3053</sup>. Köprü'nün korkulukları arasındaki genişliği 5.20, kemer açıklıkları 34.60+35.00+34.06<sup>3054</sup>, köprü'nün uzunluğu 112.40 metredir<sup>3055</sup>.

Köprü'nün keşif bedeli 63.000 lira olarak tesbit edilmiş ve % 17 tenzilatla<sup>3056</sup> 4 Şubat 1933 tarihli sözleşme ile müteahhit mühendis Salih'e ihale edilmiş ve 10 Ağustos

<sup>3051</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.2, S.12, Mayıs 1935, s.90.*

<sup>3052</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.308.*

<sup>3053</sup> *Cumhuriyetin 10 + 1 Yıl Dönümünde Türkiye Nafiası, Nafia İşleri Mecmuası (İdari Kısım), Y.1, S. 5, (özel sayı) Birinciteşrin 1934, s.29.*

<sup>3054</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.2, S.12, Mayıs 1935, s.91.*

<sup>3055</sup> *Cumhuriyetin 10 + 2 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.2, S.5, (özel sayı) İlk teşrin 1935, s.18.*

<sup>3056</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.2, S.12, Mayıs 1935, s.94.*

1933 tarihinde işe başlanarak 24 Mart 1935 tarihinde bitirilmiştir<sup>3057</sup>. Temellerde kayanın tahminden daha yukarıya çıkması ve inşaat projelerinde yapılan değişiklikler dolayısıyla inşaat bedeli 44.831,50 lira tutmuştur<sup>3058</sup>.

### 3.3.46. Menemen (Gediz) Köprüsü

Bergama, İzmir hinterlandının en önemli yerlerinden biri olduğu ve bilhassa harabeleri yabancı turistleri kendine çekerek memlekete döviz kazandıracak kabiliyette olan Bergamaya gitmek için Birinci Dünya Savaşı'na kadar Gediz üzerinde bir köprü bile yoktu. İzmir'den Bergama'ya gidenler ya kayıklar vasıtasıyla nehri geçmek veyahut demiryolundan istifade ederek Soma üzerinden dolaşmak zorluğuna katlanıyorlardı. Bu durum imparatorluk idaresinde böylece geçmiş ve ancak Birinci Dünya Savaşı sırasında buraya bir köprü yapılması zorunluluk halini almış ve askerler tarafından tahta bir köprü yapılmıştı<sup>3059</sup>.

İşte bu askerler tarafından yapılan İzmir – Bergama şosesinde Gediz Nehri üzerindeki tahta Menemen köprüsü harap olduğu için ikide bir tamirat yapılması gerekiyordu. Bu yüzden yol üzerinde pek fazla olan geliş ve gidiş önemli zorluklara uğramakta, aynı zamanda köprünün sık sık onarılması işi Nâfia Vekâleti için fazla bir sorun teşkil ediyordu. Bu sebeple köprünün esaslı şekilde yeniden yapılması zorunluluk halini almıştı. Bu düşünce ile köprü ilk sırada yapılacak köprüler cetveline konulmuş ise de bütçe darlığı dolayısıyla inşaata başlanamamıştı. Nihayet İzmir vilâyetinin köprü masrafının bir kısmını üzerine alması ile inşaatın eksiltmeye konmasına imkân doğmuştur<sup>3060</sup>.

Köprü inşaatının keşif bedeli 163.144,31 lira olarak tesbit edilmiş ve münakasa neticesinde % 24.25 tenzilât ile müteahhid Hayriye ihale edilmiştir. Fakat müteahhit işi İnşaat İdarei Fenniyesi Şirketi Mehmet Galip ve Feşçizade İbrahim'e devretmiş olduğundan bu şirket ile 21 Şubat 1933 tarihinde sözleşme imzalanmıştır. Eksiltmeye esas olarak birisi döşemesi üstte 6 X 30.00 metre açıklığında kemer ve diğeri 6 X 31.33 metre açıklığında Bowstring sisteminde olmak üzere iki proje hazırlanmış, bunlardan

<sup>3057</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.308.*

<sup>3058</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.2, S.12, Mayıs 1935, s.94.*

<sup>3059</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.2, S.3, Ağustos 1935, s.19 – 20.*

<sup>3060</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.2, S.11, Nisan 1935, s.65.*

birisinin tercihi, hafriyat sonunda görülecek zeminin mahiyetine bırakılmıştır. Evvelce yapılan sondaj neticesinde zeminin 25 metre derinliğe kadar ince ve akıcı mil ve ondan sonra kilden ibaret olduğu tesbit edilmiştir. İnşaat esnasında köprü yeri biraz değiştirilerek bir açıklık kaldırılmıştır<sup>3061</sup>. Böylece köprü 31.33 açıklığında 5 gözden oluşmuştur<sup>3062</sup>. Köprünün temelleri genelde ahşap kazıklar üzerine dayanmaktadır<sup>3063</sup>.

Menemen tarafındaki kenar ayak temel hafriyatı ahşap palplânş yardımı ile yapılmıştır. Temel tabanı alçak su seviyesinden 2.70 aşağısına kadar indirilmiştir. Palplânş etrafında yüksek olan zeminin ve suyun etkisiyle temel tabanında zemin kabardığından hafriyat zorlukla yapılmıştır. Orta ayaklarda hafriyatın projede görüldüğü şekilde dışardaki demir ve içerdeki ahşap olmak üzere iki sıra palplanş vasıtasile yapılması ve demir palplânşın birkaç defa kullanmak üzere tekrar çıkarılması düşünülmüştür. Fakat zeminin palplanşların çakılmasına fazla zorluk göstermesi dolayısı ile demirlerin bozulmasıyla İzmir cihetinden birinci ve ikinci orta ayaklar etrafına çakılan demir palplânşların çıkarılmasından vazgeçilerek diğer iki orta ayak ile Bergama kenar ayağında hafriyat keson ile yapılmıştır. Birinci orta ayakta hafriyat alçak su seviyesinden 3.80 ve ikinci orta ayakta 3.20 metre aşağıya kadar yapılmıştır. Kesonlar üçüncü orta ayakta 3.50, dördüncü orta ayakta 3.88 ve Bergama kenar ayağında 2.90 metre derinliğe kadar inmiştir. Kazıklar zorlukla çakılabilmiş ve zemine vasati 6 – 8 metre kadar girmiştir. Temeller oyuntuya karşı anroşmanla muhafaza edilmiştir<sup>3064</sup>. Köprünün cerre çalışan döşeme, askı ve gergilerinin çatlamaması için döşeme betonu boydan boya dökülmeyerek ortada bir kısım bozulmalardan etkilenmeyecek şekilde sonraya bırakılmış, askı ve gergilerler beraber bu kısım betonu üst yapı iskeleden alındıktan ve bu suretle askılar ve gergiler demirleri yüklendikten sonra dökülmüştür<sup>3065</sup>. Bu inşa tarzı Türkiye’de ilk defa bu köprüde uygulanmıştır<sup>3066</sup>. Hareketli mesnedler betonarme pandül şeklinde yapılmıştır. Köprünün kemerleri

<sup>3061</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.2, S.11, Nisan 1935, s.67.*

<sup>3062</sup> *Cumhuriyetin 10 + 2 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.2, S.5, (özel sayı) İlk teşrin 1935, s.28.*

<sup>3063</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.2, S.11, Nisan 1935, s.67.*

<sup>3064</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.310.*

<sup>3065</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.2, S.11, Nisan 1935, s.67.*

<sup>3066</sup> *Cumhuriyetin 10 + 1 Yıl Dönümünde Türkiye Nafıası, Nafia İşleri Mecmuası (İdari Kısım), Y.1, S. 5, (özel sayı) Birinciteşrin 1934, s.29.*



anahtarda 0.90 X 0.65 maktamda olup üstte ve altta beşer adet 30 mm. çapında demirlerle teçhiz edilmiştir. Gergilerde on ikişer adet 35 mm. lik demir mevcuttur<sup>3067</sup>.

İnşaat İdare-i Fenniyesi Şirketi tarafından yapılan Menemen Köprüsü, 20 Ocak 1935 tarihinde bitirilmiş ve inşaatına 99.562,24 lira harcanmıştır<sup>3068</sup>. Menemen Köprüsü için bir açılış töreni düzenlenmesine karar verilmiştir<sup>3069</sup>. 31 Ağustos 1935 tarihinde<sup>3070</sup> saat 11.00'de Bakan Ali Çetinkaya tarafından törenle geliş ve gidişe açılmıştır<sup>3071</sup>.

Tören için hazırlıklar yapılmış taklar kurulmuştu<sup>3072</sup>. Törene İzmir Valisi General Kâzım Dirik ile birçok milletvekili Civar ilçelerden gelen kurullar ve toplanan kalabalık halk topluluğu katılmıştır<sup>3073</sup>. İlk konuşmayı Bayındırlık Başmühendisi tarafından yapılmış ve daha sonra Menemen Belediye Başkanı Menemenliler namına bir konuşma yapmıştır. Sonra Ali Çetinkaya bu konuşmalara karşılık vererek kordeleyi keserek açılışı yapmıştır<sup>3074</sup>. Oradan sonra bütün heyet otomobillerle varyant yolunun üzerinden geçerek ahşap köprüye gitmiş ve üzerinden son defa olarak alay halinde geçmiştir<sup>3075</sup>. Bu köprünün ekonomik ve sosyal yönden faydalarının yanında İzmir'i Çanakkale ve Yalova'ya bağlamasıyla ayrı bir öneme sahiptir<sup>3076</sup>.

### 3.3.47. Borçka Köprüsü

Çoruh Vilâyetinde Hopa – Kars yolunun 36. kilometresinde Çoruh Nehri üzerine kurulmuştur<sup>3077</sup>. Memleketimizin en büyük açıklıkta köprüsüdür<sup>3078</sup>. Mesnetleri arası 113 metredir. Mesnetleri arası 113 metre ve kemer yüksekliği mesnetlerden iti-

<sup>3067</sup> Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.2, S.11, Nisan 1935, s.67 – 68.

<sup>3068</sup> Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.312.

<sup>3069</sup> Son Posta Gazetesi, 13 Haziran 1935, s.4.; Tan Gazetesi, 27 Temmuz 1935, s.1.

<sup>3070</sup> Ayın Tarihi, No.21, Eylül 1935, s.40.

<sup>3071</sup> Cumhuriyet Gazetesi, 1 Ağustos 1935, s.1.

<sup>3072</sup> Ayın Tarihi, No.20, Ağustos 1935, s.14.

<sup>3073</sup> Tan Gazetesi, 1 Ağustos 1935, s.1.

<sup>3074</sup> Orhan, "Bayındırlıkta Yeni Bir Başarım, Büyük Gediz Köprüsü Dün Törenle Açıldı", Cumhuriyet Gazetesi, 1 Ağustos 1935, s.7.

<sup>3075</sup> Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.2, S.3, Ağustos 1935, s.19.

<sup>3076</sup> Ulus Gazetesi, 11 Ağustos 1935, s.5.

<sup>3077</sup> Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.312.

<sup>3078</sup> Cumhuriyet Gazetesi, 28 Birinciteşrin 1935, s.2.

baren 15.75 metredir. Esas aksamı demir olan köprünün döşemesi ahşaptır ve 4.5 metre yol genişliği verilmiştir<sup>3079</sup>. Langer kirişi sistemindedir<sup>3080</sup>.

Demir aksam 240 ton ağırlığında ve Skoda fabrikası tarafından 68.400 liraya yapılmıştır<sup>3081</sup>. Fakat bu paranın 26 000 lirası gümrük ve oktruva vergileri olduğu için köprü memleketimize 42.500 liraya mal olmuştur<sup>3082</sup>. Ahşap döşeme aksamı ile mevcut ayakların tahkimatı için ayrıca 7200 lira harcanmıştır<sup>3083</sup>.

Evvelce Ruslar tarafından bu mevkide müteaddit gözlü bir köprü yapılmışsa da sert meyilli ve çılgın bir su olan Çoruhun ayakların altını oyması neticesinde bu köprü yıkılmıştır. O zamandan beri gidiş gelişi ehemmiyetli olan bu yolun geçidi karşıdan karşıya gerilmiş kablo ile işleyen sal ile temin ediliyordu<sup>3084</sup>.

Eski köprünün yıkılmamış olan iki kenar ayaklarından birisi sağlam kuyu üzerinde diğeri de suların zararlı olduğu mıntaka dışında sağlam bir halde bulunduklarından bu ayaklardan istifade edilmiş yalnız üst yapının hafif olması için tek açıklıkta yapılarak ahşap döşeme ve demir konstrüksiyon tercih edilmiştir<sup>3085</sup>. Bunun yanında ayrıca demir konstrüksiyonda ağırlığı azaltmak için S.T 52 çelik kullanılmıştır<sup>3086</sup>.

Ağustos 1935’de muvakkat kabulü yapılmış<sup>3087</sup> ve doğu illerinde inceleme gezisi yapan Başbakan İsmet İnönü tarafından 23 Temmuz 1935’de<sup>3088</sup> açılış töreni yapılmıştır<sup>3089</sup>.

<sup>3079</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım)*, Y.2, S.4, Eylül 1935, s.55.

<sup>3080</sup> *Cumhuriyetin 10 + 2 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım)*, Y.2, S.5, (özel sayı) İlk teşrin 1935, s.28.

<sup>3081</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım)*, Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.312.

<sup>3082</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım)*, Y.2, S.4, Eylül 1935, s.55.

<sup>3083</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 28 Birinciteşrin 1935, s.2.

<sup>3084</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım)*, Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.312.

<sup>3085</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım)*, Y.2, S.4, Eylül 1935, s.56.

<sup>3086</sup> *Cumhuriyetin 10 + 2 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım)*, Y.2, S.5, (özel sayı) İlk teşrin 1935, s.28.

<sup>3087</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım)*, Y.2, S.4, Eylül 1935, s.57.

<sup>3088</sup> *Ayın Tarihi*, No.20,Ağustos 1935, s.11.

<sup>3089</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım)*, Y.2, S.4, Eylül 1935, s.57.

### 3.3.48. Arslan Köprüsü

Çanakkale – Ezine – Bayramiç yolunda Küçük Menderes üzerindeki çürük ahşap köprü yenilenmek sureti ile meydana getirilmiştir<sup>3090</sup>. Üst yapı üç gözü Gerber sisteminde<sup>3091</sup> ve iki gözü de basit kiriş şeklinde betonarme olmak üzere tecdit edilmiştir. Açıklıkları 11.6+18.00+17.05+16, 40+11.50 metredir<sup>3092</sup>.

Çanakkale – Ezine – Bayramiç yolunda Küçük Menderes Çayı üzerindeki ayakları kârgir ve üst yapısı ahşap olan Arslan köprüsü döşemesi çürüyerek ağır yüklere dayanamayacak bir hale gelmiştir. Ulaşımın düzgün devam edilmesi için bu köprünün yenilenmesi gerekmektedir. Daha önce burada inşa tarihi bilinmeyen altı gözlü kârgir bir köprünün mevcut olduğu ve bilahara yıkıldığı anlaşılmaktaydı. Bilâhare bu köprünün ayaklarından istifade edebilmesi düşünülerek yıllar öncesinde Ezine kenar ayağı olduğu gibi bırakılmış Ezine cihetinden birinci ve ikinci orta ayak temeli üzerine kesme taşdan ve temeller üzerine moloz taşından orta ayaklar yapılmış ve bunların üzerine destekli kiriş sisteminde ahşap bir üst yapı kurulmuştur. Bu şekilde ulaşım uzun süre sağlanmıştır. Köprünün bulunduğu yol, Ezine, Bayramiç ve Ayvacık gibi üç kazayı vilâyet merkezi olan Çanakkaleye bağladığından çok işlekti ve üzerinden ağır yükler geçmekteydi. Köprünün yine ahşap olarak ağır yüklere dayanacak surette tamiri o kadar ucuz olmayacağı gibi tamirat sebebiyle geliş ve gidişin ikide bir zorluklara uğrayacağı düşünülerek üst yapının betonarmeye çevrilmesi gerekli görülmüştür<sup>3093</sup>.

Yapılan incelemelerde Ezine tarafından birinci orta ayaktan başka ayakların betonarme üst yapı ağırlığına dayanabileceği anlaşılmıştır. İncelemenin kış mevsimine rastladığından ve sular da yüksek olduğundan ayak temeli vaziyeti iyice tesbit edilememiş ve bunun için sözleşmede bu temelin inşaat esnasında tetkiki ve icabında temel ve ayağın yıkılarak yeniden yapılması göz önüne alınmıştır. Bütün ayakların temelleri altında zeminin vaziyeti hakkında kesin bir bilgi olmadığından ayaklardan bazılarının betonarme üst yapının ağırlığı altında tasman yapabileceği göz önünde bulundurularak üst yapı için Gerber sistemi kirişler kabul edilmiş ve buna göre keşif evrakı tanzim edilerek müteahhidine ihale edilmiştir.

<sup>3090</sup> *Cumhuriyetin 10 + 1 Yıl Dönümünde Türkiye Nafiası, Nafia İşleri Mecmuası (İdari Kısım), Y.1, S. 5, (özel sayı) Birinciteşrin 1934, s.30*

<sup>3091</sup> *Son Posta Gazetesi, 3 İkincikânun 1936, s.4.*

<sup>3092</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.312.*

<sup>3093</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.2, S.12, Mayıs 1936, s.33.*

Köprü iki kenar ve bir orta kiriş olmak üzere üç kirişli olup kirişlerin genel ebadı 1.30 X 0.40 tır. Yalnız birinci ve ikinci ayaklar üzerinde Kiriş yüksekliği 2.00 metreye ulaşmıştır. Müteharrik mafsallar betonarme pandüllerden yapılmıştır. Döşeme üzerinde tecrit tabakası iki katlı yerli Arslan Roberoidi nevinden yapılmıştır. Bunun üzerinde üç santimetrelik telli muhafaza betonu ve bunun üzerinde de makadam şose mevcuttur. İnşaat malzemesi kum ve çakıl köprü yerinde tedarik edilmiştir. Kullanılan çimento yerli Yunus markalıdır. İnşaat esnasında ulaşım köprünün ortalama yüz metre ilerisinde inşa edilen muvakkat ahşap köprü ile temin edilmiştir<sup>3094</sup>.

Köprü inşaatının sözleşmesi 1934 yılında yapılmıştır<sup>3095</sup>. Birinci keşif bedeli 31.952 lira ve ihale bedeli % 19.21 tenzilatla 25.814,00 liradır. İkinci keşif bedeli 1.039 lira eksikle 30.913 lira tutmuştur. İnşaata 19 Mayıs 1934 tarihinde başlanmıştır. 11 Aralık 1935 tarihinde yapı bitirilerek köprü geliş ve gidişe açılmıştır<sup>3096</sup>. Köprünün müteahhitleri Mühendis Salim ve Behçettir. Köprü toplamda 24.978,93 lira harcanmıştır<sup>3097</sup>.

### 3.3.49. Tüney Köprüsü

Ankara Vilâyetinde Ankara – Çankırı yolunun 106. kilometresinde Tüney Çayı üzerinde inşa olunmuştur<sup>3098</sup>. 7 X 10.00 m. açıklığında betonarme basit kiriş şeklindedir<sup>3099</sup>. Ayaklar betonarmedir. Zemin çürük olduğundan temeller ahşap kazık üzerine istinat etmektedir. İnşaat esnasında kazıklar matlup refüvyü vermediğinden kazık adedinin artırılması gerekmiştir<sup>3100</sup>. 4.1 X 1.6 metre ebadındaki orta ayak temellerine 8 şer adet tazyik çakılmak üzere tanzim olunan avan projede tadilat yapılması gerekmiştir. Köprünün güvenliği için orta ayak temel tabanları 0.8 metre daha derine indirilmiş ve Çankırı cihetindeki 3 orta ayak temelinin genişliği 2.8 metreye yükseltilerek 4 sıra üzerine 18 şer tane kazık çakılmış ve Ankara tarafında diğer üç orta ayak temelinin

<sup>3094</sup> Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.2, S.12, Mayıs 1936, s.33.

<sup>3095</sup> Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.313.

<sup>3096</sup> Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.2, S.12, Mayıs 1936, s.33.

<sup>3097</sup> Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.313.

<sup>3098</sup> Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.2, S.7, Birinci Kânun 1935, s.53.

<sup>3099</sup> Cumhuriyet Gazetesi, 28 Birinciteşrin 1935, s.2.

<sup>3100</sup> Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.313.

genişliği de 2.0 metreye çıkarılarak 3 sıra üzerine 16 şar kazık çakılmıştır<sup>3101</sup>. Köprü üzerinde geliş ve gidiş az olduğundan köprü arzı 3.00 m. şose ile iki tarafta 0.30 metrelik bordürden mürekkep olmak üzere 3.60 m. olarak yapılmıştır<sup>3102</sup>.

Tüney köprüsünün inşaatı 16 Eylül 1934 tarihli sözleşme<sup>3103</sup> ile 20 418.61 liralık keşif bedeli üzerinden % 14 tenzilatla müteahhid ankırlı Mustafaya ihale edilmiştir. Köprü inşaatı 8 Ekim 1935 bitirilmiştir. İnşaatına toplam 20.236,13 lira harcananan köprünün müteahhidi ankırlı Mustafa'dır. Köprünün 8 Aralık 1935 tarihinde muvakkat kabul muayenesi yapılmış ve 2.300 liralık keşif ilvesiyle birlikte 21000 liraya malolmuştur<sup>3104</sup>.

### 3.3.50. Karabekir Köprüsü

erikli - Sungurlu - orum yolunda Delice ırmağı üzerine inşa edilmiştir. orumu en kısa yoldan Ankara'ya ve Sungurlu havalisini demiryoluna bağlamak itibarı ile önemli bir köprüdür.

Ankara – Kayseri Demiryolu inşa edildikten sonra orum ve Sungurlu'yu bu hatta bağlayan orum – Sungurlu – Çerikli yolu büyük bir önem kazanmıştır. orum vilâyeti, demiryolu hattının tamamlanmasından itibaren bu yolun bitirilmesi için çalışmalara başlamıştır. Yol aynı zamanda Ankara'yı en kısa sürede Samsun'a bağlaması bakımından da iktisadî anlamda ayrı bir öneme sahipti. Güzergâh Karabekir Karyesi civarında Kızılırmak ayaklarından Delice Irmağı'nın geçtiği yerde önemli bir köprünün inşasına karar verilmiştir. Köprü için seçilen yerde Delice Irmağı'nın yatağı düzenli bir hale gelerek darlaşmaktaydı<sup>3105</sup>. Bu sayade 32 metre açıklığında bir st yapı ile ırmağı geçmek mümkün olmuştur<sup>3106</sup>.

32 m. açıklığında betonarme Bowstring sistemindedir<sup>3107</sup>. Zemin köşeli gravye ile karışık kilden ibarettir. Genişliği 3.00 m. şose ve yan taraflarda 0.50 metre yaya

<sup>3101</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetsel Kısım), Y.2, S.7, Birinci Kânun 1935, s.55.*

<sup>3102</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetsel Kısım), Y.5, S.5, (zel sayı) Birinciteşrin 1938, s.313.*

<sup>3103</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetsel Kısım), Y.5, S.5, (zel sayı) Birinciteşrin 1938, s.313.*

<sup>3104</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetsel Kısım), Y.2, S.7, Birinci Kânun 1935, s.53 – 55.*

<sup>3105</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetsel Kısım), Y.2, S.2, Temmuz 1935, s.85.*

<sup>3106</sup> *Cumhuriyet Gazetesi, 28 Birinciteşrin 1935, s.2.*

<sup>3107</sup> *Cumhuriyetin 10 + 2 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetsel Kısım), Y.2, S.5, (zel sayı) İlk teşrin 1935, s.28.*

kaldırımından oluşmak üzere 4.00 m. dir. Kemerin basıklık nisbeti 1/5 maktai anahtarda 0.50 X 0.90 metredir. Gergilerde 35 mm. çapında 10 demir vardır<sup>3108</sup>. Sabir mesnet kurşun levhalardan oluşmaktadır. Hareketli mesnetler ise betonarmedir. Cerre çalışan döşeme, gergi ve askıların mümkün mertebe çatlamaması için döşeme ortasında bir bölüm açık bırakılmak suretiyle önce kemerle arzaniler ve döşeme betonu dökülmüştür. Daha sonra kamalar kaldırılarak tabliye kendi kendini taşıyabilecek bir hale geldikten sonra geri bırakılan döşeme kısmı ile gergi ve askılar betonu dökülmüştür<sup>3109</sup>.

Köprünün keşif bedeli 16.500 liradır. İnşaat 2 Ekim 1934 tarihli sözleşme ile müteahhit Muhtar Bey'e ihale edilmiştir. 6 Temmuz 1935 tarihinde inşaatı bitirilen köprü için toplam olarak 16.697,97 lira harcanmıştır<sup>3110</sup>.

### 3.3.51. Bolaman Köprüsü

Ordu Vilâyeti nüfusunun çoğu sahillerde oturmakta ve bu vilâyetin Ordu, Fatsa ve Ünye gibi en mühim kasabalarına Karadeniz kıyısında bulunmaktadır. Bu kasabaların birbiriyle ve İstanbul – Ankara ve Samsun ile irtibatı 1935'li yıllara kadar ancak deniz yolu ile temin edilmekte idi. Halbuki vapurlar haftanın yalnız belirli günlerinde iskelelere uğrar ve her vapur her iskeleye uğramaz. Bundan başka iskeleler açık denizde bulunduğundan fırtınalı havalardan istifade mümkün olmamaktaydı. Yine Karadenizde sık sık mevcut olan dalgalar yüzünden motor gibi küçük vasıtalardan bilhassa yolcu nakliyatı hususunda ancak zorlukla ve genellikle geçikmeli olarak istifade edilebilmekteydi. Bunun için bu kalabalık bölgeyi birbirine ve Samsun'a sahile düzgün bir yol ile bağlamak lüzumu şiddetle hissedilmiştir. Burada deniz kenarında birdenbire yükselen dağlardan denize doğru birçok dereler akmaktadır. Bu bölge memleketin en yağışlı yerlerinden olduğundan dereler taşkınlar olduğu dönemde çok fazla su getirmekte ve bu yüzden bunlar üzerinde köprülerin inşası büyük önem taşıyordu. Bu sebeple sahil boyunca kasabaları birbirine bağlamak için bu dereler üzerinde köprüler inşası gerekiyordu. Vilâyet ahşap köprülerle geliş ve gidişli sağlamağa teşebbüs etmiş ise de büyük ağaçlar sürükleyen sular heman her sene bu köp-

<sup>3108</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.314.*

<sup>3109</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.2, S.2, Temmuz 1935, s.86.*

<sup>3110</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.314.*

rüleri yıkmış ve hattâ bazılarını sürükleyüp Karadenize götürmüş olduğundan teşebbüs akim kalmıştır. Nihayet sahil yolu meselesinin her şeyden evvel büyük dereler üzerinde büyük açıklıklı esaslı köprüler inşasına bağlı olduğuna kanaat getirilmiştir. Bu anlamda Akçaova, Elekçi dereleri, Curidere ve Cevizdere üzerinde betonarme dört büyük köprüyü inşaya karar vermiş ve yol üzerinde en mühim su olan Bolaman çayı üzerindeki köprünün inşasını da Nâfia Vekâleti üzerine almıştır. Fatsaya 2 kilometre mesafede bulunan Bolaman Deresi yolun doğru güzergâhı üzerinde 300 metre kadar geniştir. Burada köprünün kurulması çok pahalı olacağından yukarlarda daha müsait yer aranmış ve en müsait olmak üzere 45 kilometre kadar yukarda munasip bir yer bulunmuştur. Derenin bir tarafında Fatsa – Reşadiye yolu bulunduğu köprüden dolaşmak için yalnız karşı sahilde 4,5 kilometre boyunda bir yolun köprü yerinde inşası gerekmektedir<sup>3111</sup>.

Bu bakımdan köprü Ordu – Samsun yolunun 48. Kilometresine tesadüf eden Bolaman Çayı'nın en uygun yerinde yapılmıştır<sup>3112</sup>. 14 Ekim 1934 tarihli sözleşme ile keşif bedeline % 12 zamlı 47.040 liraya Mütahhidi Sadık, Halit, Ferruh İnşaat Kolektif Şirketi'ne ihale edilmiştir<sup>3113</sup>.

Bolaman Köprüsü 65 metre açıklığında betonarme<sup>3114</sup> mütedahil kemer şeklinde ve tabliyesi kemere asılıdır. Kemer betonu dökülürken anahtarda bir mafsall bırakılarak Freyssinet usulü ile dört adet idrolik veren vasıtası ile işbu mafsall yerinde 350 tonluk bir tazyik vücuda getirilerek kemerler 14.5 mm. kadar açıldıktan<sup>3115</sup> sonra açılan bu bölgelere daha önce süpersimonla hazırlanmış plaklar çimento harçla sıvanarak kemer yekpare şekle sokularak mafsallar kapatılmıştır<sup>3116</sup>.

Köprünün bulunduğu dere 285 metre kadar geniş ise de alçak su yatağı sabittir ve su senelik feyzanlarda ancak 70 m. kadar genişlikte bir yerden geçer. Yalnız 5 – 10 yılda bir tekrarlanan özel seller bütün yatağı kaplar. Bu hususî vaziyetten istifade ederek fevkalade taşkınların köprünün Ordu tarafı başında yol % 12 meyil ile dere yatağına indirilerek yatak seviyesinden geçirilmek sureti ile köprüye 65 m. açıklık verilmekle

<sup>3111</sup> *Cumhuriyetin 10 + 3 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.3, S.5, (özel sayı), İlk teşrin 1936, s.60.*

<sup>3112</sup> *Tan Gazetesi, 15 Mart 1936, s.4.*

<sup>3113</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.2, S.7, Birinci Kânun 1935, s.51.*

<sup>3114</sup> *Cumhuriyet Gazetesi, 28 Birinciteşrin 1935, s.2.*

<sup>3115</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.315.*

<sup>3116</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.2, S.7, Birinci Kânun 1935, s.53.*

çözölmüştür. Fatsa ayağı marn cinsinden pek sağlam olmayan kayaya istinat etmektedir. Burada zemin gerilmesi azami 4.90 kg./cm<sup>2</sup>. yi bulmaktadır. Ordu ayağı kum ve çakıl üzerine oturmakta olup gerilme 3.50 kg./cm<sup>2</sup>. kabul olunmuştur. Sel tehlikesi dolayısı ile kemer iskelesi ahşap kafesli kemer şeklinde yapılmıştır<sup>3117</sup>.

1935 yılının sonunda köprünün inşaatı bitirilmiş yolunun toprak tesviyesi tamamlanmış ve sade taş döşeme işi kalmıştır<sup>3118</sup>. 8 Kasım 1935 tarihinde muvakat kabul muayenesi yapılmış olan köprü<sup>3119</sup> Mart 1936 nihayetinde tüm eksiklikleri tamamlanarak bitirilmişir<sup>3120</sup>. Köprünün inşa bedeli 52.694,84 liradır<sup>3121</sup>.

### 3.3.52. Dalaman Köprüsü

Köyceğiz ve Fethiye'nin Muğlaya bağlanması o havali için iktisadî ve idarî bakımdan çok önemli olduğundan Muğla Vilâyeti bu yolun inşasına faaliyetle çalışmaktadır. Bu yol üzerinde Dalaman Çayı ve diğer isimle Kocaçay yaz ve kış geçit vermediğinden üzerinde büyük bir köprü inşası lâzımgelmektedir. Birçok seneler evvel bu çay üzerinde ve kendi çiftliği dahilinde sabık Mısır Hıdivi tarafından bir demir köprü yapılmasına teşebbüs edilmiş hattâ kenar ayakları inşa ve demirleri inşaat yerine nakledilmiştir. Bu köprü tamamlanarak şosenin bunun üzerinden geçirilmesi başlangıçta düşünülmüş edilmiş ise de Muğla tarafındaki arazinin sel sularının altında kaldığı ve şosenin buradan geçirilmesi doğru olamayacağı anlaşıldığından köprü mevkii olarak daha uygun bu gibi mahzurları haiz olmayan bir yer seçilmiştir. Çay sel zamanında boyları 20 metreyi geçen büyük ağaçlar taşımaktadır. Bunun için açıklıkların büyük olması icap etmiş ve köprünün 3 X 35,00 metre açıklığında olarak inşası kararlaştırılmışır<sup>3122</sup>.

<sup>3117</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.315 – 317.*

<sup>3118</sup> *Tan Gazetesi, 29 İkincikânun 1935, s.6.*

<sup>3119</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.2, S.7, Birinci Kânun 1935, s.53.*

<sup>3120</sup> *Cumhuriyetin 10 + 3 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.3, S.5, (özel sayı), İlk teşrin 1936, s.61.*

<sup>3121</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.317.*

<sup>3122</sup> *Cumhuriyetin 10 + 3 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.3, S.5, (özel sayı), İlk teşrin 1936, s.62.*



1934 yılında ihalesi yapılmış ve bu yılın ekim ayında hazırlıkları tamamlanarak inşaata başlanılmıştır<sup>3123</sup>. Köprü 3 X 35,00 m. açıklığında Bowstring sisteminde inşa edilmiştir<sup>3124</sup>. Toplam uzunluğu 105 metredir<sup>3125</sup>. Kenar ayaklar mevkiinde zemin kil ve orta ayaklarda kum ve çakıldan ibarettir. Bütün temellerde hafriyat betonarme açık keson ile yapılmıştır. Kenar ayaklarda kesonlar kolaylıkla inmiştir. Orta ayaklarda fazla miktarda su geldiğinden kesonlar çok zorlukla indirilebilmiş hatta Muğla orta ayağı suları yenmek mümkün olmadığından projeden 0.80 metre yukarıda bırakılarak kuvvetli bir anroşmanla oyulmağa karşı muhafaza edilmiştir. Köprünün 3.00 metresi tekerlekli araçlara mahsus olmak üzere 4.10 metredir<sup>3126</sup>.

Dalaman Köprüsü, 14 Ekim 1934 tarihinde yapılan sözleşme ile Sadık, Halit, Ferruh İnşaat Kolektif Şirketi'ne<sup>3127</sup> 60.488,16 liraya ihale edilmiştir<sup>3128</sup>. 1935 yılının sonunda kaba inşaatı tamamlanan<sup>3129</sup> köprünün yapımı 8 Haziran 1936 tarihinde tamamen bitirilmiştir<sup>3130</sup>.

### 3.3.53. Ovaçay Köprüsü

Ankara – İstanbul yolunun<sup>3131</sup> Ankara – Kızılcahamam – Bolu güzergâhı eskiden Zir köprüsünü geçtikten sonra Ankara - Ayaş yolundan ayrılmakta idi. Bu yol uzun olduğundan yolu kısaltmak maksadı ile Etimesgut'tan itibaren yeni bir güzergâh tespit edilmiş ve yol 10 km. kadar kısalmıştır. Ovaçay köprüsü bu yeni güzergâhın Ovaçayı'nı kat ettiği 57. km. de inşa edilmiştir. Köprü Kızılcahamam'a 37 km mesafededir<sup>3132</sup>. 70 kilometrelik bu köprü Ankara ile Kızılcahamam yollarını birbirine bağlayacaktı<sup>3133</sup>. Mesafe kısaltmanın yanında Ovaçay'ın suları kışları çok fazla

<sup>3123</sup> *Ayın Tarihi, No.12, Birinci Kânun 1934, s.11.*

<sup>3124</sup> *Cumhuriyetin 10 + 2 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.2, S.5, (özel sayı) İlk teşrin 1935, s.35.*

<sup>3125</sup> *Tan Gazetesi, 29 Mayıs 1936, s.4.*

<sup>3126</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.317.*

<sup>3127</sup> *Son Posta Gazetesi, 28 Şubat 1937, s.5.*

<sup>3128</sup> *Cumhuriyetin 10 + 3 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.3, S.5, (özel sayı) İlk teşrin 1936, s.63.*

<sup>3129</sup> *Son Posta Gazetesi, 16 İkincikânun 1936, s.3.*

<sup>3130</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.319.*

<sup>3131</sup> *Son Posta Gazetesi, 27 Temmuz 1936, s.1.*

<sup>3132</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.3, S.7, Birinci Kânun 1936, s.51.*

<sup>3133</sup> *Son Posta Gazetesi, 11 İkincikânun 1937, s.5.*

yükseldiği için buradan geçmek mecburiyetinde olan köylülerden her yıl birkaçı boğulmaktaydı. Bu anlamda da ayrı bir öneme sahipti<sup>3134</sup>.

10 metrelik betonarme köprü tipi tatbik edilerek 7 X 10 metre açıklığında yapılmıştır<sup>3135</sup>. Genişliği yaya kaldırımı ile beraber 6.00 metredir. Orta ayaklar 5.40 X 0.50 maktamda ve 2.80 metre yüksekliğinde betonarme olarak yapılmıştır. Temeller 8.00 m. boyunda 0.30 m. çapında 10 adet ahşap kazık üzerine istinat etmektedir<sup>3136</sup>. 17 Eylül 1935 tarihinde yapılan sözleşmeyle köprünün inşaatı müteahhit Halit Kurşuncu üstlenmiştir<sup>3137</sup>. Birinci keşif bedeli 34.500 lira olup % 7.25 tenzilatla 33.033,75 belirlenmiş yapılan ikinci keşif bedeli ise 31.500 lirayı bulmuştur<sup>3138</sup>. 30 Kasım 1936 tarihinde bitirilen köprünün toplam inşa maliyeti 32.311,00 liradır<sup>3139</sup>.

### 3.3.54. Çubuk Köprüsü

Çubuk Kasabası'nın kenarında ve Çubuk Barajına su veren Çubuk Deresi üzerinde Kızılcahamam istikametinde betonarme olarak inşa edilmiştir. Köprü kasaba ile diğer taraftadaki bölgeleri birbirine bağlamaktadır<sup>3140</sup>.

Daha önce köprünün yerinde bir ahşap geçit bulunmaktaydı. Köprü, 7.70+10.00+10.00+7.70 metre açıklığında betonarme mütemadi kiriş şeklindedir. 0.20 m. kalınlığında olan döşeme 0.30 X 0.60 ebadında iki esas kirişe istinat etmekte ve bunların da her biri orta ayaklarda 0.35 X 0.35 m. ölçüsünde birer sütuna oturmaktadır. Temeller 4.00 X 1.50 sathında ve yalnız 1.50 m. yüksekliğinde olup 10 adet 0.25 m. çapında 8.00 m. boyunda ahşap kazığa oturmaktadır<sup>3141</sup>.

Köprü 12.500 liraya tenzilâtsiz ihale edilmiş ve son keşif bedeli 11.000 lirayı bulacağı anlaşılmış ve surette uzunluğu 36.40 metre ve genişliği yaya kaldırım ile birlikte 4 metre olan köprünün uzunluğu ortalama 300 liraya çıkmıştır. 18 Aralık 1935

<sup>3134</sup> *Son Posta Gazetesi*, 28 Şubat 1937, s.5.

<sup>3135</sup> *Cumhuriyetin 10 + 2 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.2, S.5, (özel sayı) İlk teşrin 1935, s.37.

<sup>3136</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.3, S.7, Birinci Kânun 1936, s.51.

<sup>3137</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.319.

<sup>3138</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.3, S.7, Birinci Kânun 1936, s.51.

<sup>3139</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.319.

<sup>3140</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.3, S.7, Birinci Kânun 1936, s.52.

<sup>3141</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.319.

tarihli sözleşme ile müteahhit Mehmet Hotamışlı inşaat işini üstlenmiştir. 11 aylık bir çalışma sonrasında 15 Aralık 1936 bitirilen inşaata 9.799,00 lira harcanmıştır<sup>3142</sup>.

### 3.3.55. Yalakdere Köprüsü

Yalova – Kocaeli – Karamürsel yolunda<sup>3143</sup> 10+22.5+10 açıklığında inşa edilmiştir. Köprü evvelce eski betonarme tiplere göre 2 X 1000 m. açıklığında olarak yapılmış iken inşaattan sular köprü üzerinden aşmış ve orta ayak çökmüş olduğundan orta ayağın kaldırılmasına ve yüksekliğin artırılması gerekmiştir. Buna göre orta göz Bowstring sisteminde 22,50 ve kenar gözler de eski üst yapılardan istifade maksadı ile 10 m. açıklığında olarak tertip edilmiştir<sup>3144</sup>.

80 Ton ağırlığında bulunan bu üst yapılar önce yanlara doğru çekilerek köprü başlarındaki imlâlar üzerine konmuş ve ayakların inşasını müteakip yerlerine oturtulmuştur. Köprü üzerinde şose genişliği 4.80 m. dir. Orta ayak temelleri ahşap kazıklar üzerine istinat etmektedir<sup>3145</sup>.

12 ayda yapılması kararlaştırılan Yalakdere Köprüsü<sup>3146</sup> 4 Kasım 1935 tarihinde sözleşme yapılarak Sadık, Halit, Ferruh İnşaat Kolektif Şirketi'ne ihale edilmiştir. 10 Aralık 1936 bitirilen köprünün bedeli 10 metrelik mevcut üst yapı hariç olmak üzere 17.711,00 liradır<sup>3147</sup>. Köprünün toplam uzunluğu 53 metreyi bulmuştur<sup>3148</sup>.

### 3.3.56. Hasanpaşa Köprüsü

Bursa Vilâyeti'nin İnegöl – Karaköy yolunda<sup>3149</sup> Kurşunluköy ile Hasanpaşa Köyü arasındadır<sup>3150</sup>. Köprü 9 X 10 metre açıklığındadır. Üst yapı 10 metrelik betonarme tiplere göre yapılmıştır. Temeller iki metre kadar derinlikte olup ahşap

<sup>3142</sup> Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.3, S.7, Birinci Kânun 1936, s.52.

<sup>3143</sup> Cumhuriyet Gazetesi, 28 Birinciteşrin 1935, s.2.

<sup>3144</sup> Cumhuriyetin 10 + 3 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.3, S.5, (özel sayı), İlk teşrin 1936, s.67.

<sup>3145</sup> Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.321.

<sup>3146</sup> Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.3, S.2, Temmuz 1936, s.119.

<sup>3147</sup> Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.321.

<sup>3148</sup> Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.3, S.4, Eylül 1936, s.80.

<sup>3149</sup> Son Posta Gazetesi, 7 Şubat 1937, s.5.

<sup>3150</sup> Cumhuriyet Gazetesi, 15 Mart 1937, s.3.

kazıklar üzerine istinat etmektedir. Ayaklar betondur. Temel hafriyatı ahşap kaplamalar vasıtası ile yapılmıştır. 8 Ocak 1936 tarihinde yapılan sözleşme ile 12 ayda bitirilmek üzere Sadık, Halit, Ferruh İnşaat Kolektif Şirketi'ne ihale edilmiştir<sup>3151</sup>. 19 Aralık 1936'da bitirilen köprü inşaatına 33.408,61 lira harcanmıştır<sup>3152</sup>.

### 3.3.57. Sazlıdere Köprüsü

Edirne Vilâyetinde Edirne – İstanbul yolu üzerinde 3 X 9.00 metre açıklığında betonarme bir köprüdür. Zemin üst tabakalarda çamur alt tarafta sertçe kildir. Temeller iki metre derinlikte olup ahşap kazıklar üzerine oturmaktadır. Temel hafriyatı ahşap kaplamalar vasıtası ile yapılmıştır. 17 Mart 1936 tarihinde 8 ayda bitirilmek üzere sözleşmesi yapılan köprü inşaatı 28 Nisan 1937 tarihinde tamamlanmıştır<sup>3153</sup>. Sazlıdere Köprüsü'nün yapımına 13.512,94 lira harcanmıştır. Müteahhidi Şükrü ve Mühendis Avni'dir<sup>3154</sup>.

### 3.3.58. Karıncadere Köprüsü

Balıkesir Vilâyetinde Burhaniye – Ayvalık yolunda<sup>3155</sup> ve Burhaniye Kasabası'nın kenarındadır. Evvelce bu dere üzerinde Birinci Dünya Savaşı'nda inşa edilmiş 274 metre boyunda bir tahta köprü vardı<sup>3156</sup>. Bu tahta köprü çok harap olmuş bir durumdaydı. Balıkesir, Burhaniye edremit gibi ticaret merkezlerinin İzmir Vilâyeti'yle de irtibatını sağlayan bu köprünün betonarme olarak biran önce yapılması için 1525 sayılı Şose ve Köprüler Kanunu'nun 4. Maddesi gereğinde ilk sırada yapılacak köprüler arasına katılması konusu Nâfia Vekâleti'nin 6 Şubat 1936 tarih ve 1402/1676 sayılı tezkeresi ve Mâliye Vekâleti'nin 24 Şubat 1936 tarih ve 13184/623 sayılı görüşü ile İcra Vekilleri Heyeti'ne sunulmuştur. İcra Vekilleri Heyeti 25 Şubat 1936 tarihli

<sup>3151</sup> *Cumhuriyetin 10 + 3 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.3, S.5, (özel sayı), İlk teşrin 1936, s.69 – 70.*

<sup>3152</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.321.*

<sup>3153</sup> *Cumhuriyetin 10 + 3 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.3, S.5, (özel sayı), İlk teşrin 1936, s.72.*

<sup>3154</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.321.*

<sup>3155</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.3, S.2, Temmuz 1936, s.118.*

<sup>3156</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.323.*

toplantısında Karıncadere Köprüsü'nün yeniden yapılması için ilk yapılacak köprüler arasına alınmasına karar vermiştir<sup>3157</sup>.

Bu kararla köprünün yapım çalışmaları başlatılmış ve yol ahşap köprüyü geçmek için 3 km. dolaşmakta idi. Yeni köprü yeri yolun dolaşmasına lüzum kalmayacak şekilde kasabanın hemen önünde yapılmasına karar verilmiştir. İki tarafta yapılan pereli toprak şeddeler sayesinde köprü açıklığı 7+10.00 metreye indirilmiştir<sup>3158</sup>.

Dere yazın tamamı ile kurumakta ve yeraltı suları da çekilmektedir<sup>3159</sup>. Zemin sıkışık kum ve çakıldır. Bu sebeple hafriyat kaplama ve batardoya lüzum göstermeksizin kolaylıkla yapılabilmiştir. Temel derinliği derenin en alçak noktasından 3.00 m. kadardır. Üst yapı 10 m. açıklığında tiplere göre inşa edilmiştir. Ayaklar betondur. 8 Mayıs 1936 tarihinde yapılan sözleşme ile Müteahhid Şecaettin Bey'e ihale edilmiştir. 1 Şubat 1937 tarihinde bitirilen köprü inşaatı 27.491,94 lira sarfedilmiştir<sup>3160</sup>.

### 3.3.59. Afatlar Köprüsü

Ankara – Gerede – Bolu yolunun<sup>3161</sup> 160. Kilometresindeki Ulusu üzerine inşa edilmiştir<sup>3162</sup>. 13+16. 25+13 m. açıklığında betonarme mütemadi kiriş sistemindedir<sup>3163</sup>. Zemin üst taraflarda sıkışık kum, çakıl, alt taraflarda sert kil veya kayadır. Temeller Gerede kenar ayağında kaya ve iki ayaklarda sert kil tabakası üzerine oturmaktadır. Hafriyat ahşap kaplama vasıtası ile yapılmıştır. Hafriyat esnasında temellere az miktarda su gelmiş, bir motorlu tulumla kolaylıkla yenebilmiştir. Temeller dere tabanından itibaren 4 m. derinliğe kadar indirilmiştir. Üst yapı üç kirişli olarak tertip edilmiştir. Kirişler ortada 1.00 ve orta ayaklar üzerinde 1.50 m. yüksekliğindedir<sup>3164</sup>. 4

<sup>3157</sup> BCA Fon Kodu, 30.18.01.02. Yer Kodu, 62. 16. 3.

<sup>3158</sup> Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.323.

<sup>3159</sup> Cumhuriyetin 10 + 3 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.3, S.5, (özel sayı), İlk teşrin 1936, s.72.

<sup>3160</sup> Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.323.

<sup>3161</sup> Cumhuriyetin 10 + 4 Yılında Türkiye Bayındırlığı Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.4, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1937,s.174.

<sup>3162</sup> Ulus Gazetesi, 3 Ağustos 1937, s.1.

<sup>3163</sup> Cumhuriyetin 10 + 3 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.3, S.5, (özel sayı), İlk teşrin 1936, s.67.

<sup>3164</sup> Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.324.

Aralık 1935 tarihli sözleşme<sup>3165</sup> ile 12 ay zarfında bitirilmek üzere 21670,00 liraya<sup>3166</sup> Müteahhid Mustafa Bayram'a ihale edilmiştir. 29 Nisan 1937 tarihinde tamamlanan köprü inşaatına 16.266,19 lira harcanmıştır<sup>3167</sup>. 22 Temmuz 1937'de Nâfia Vekâleti Köprüler mühendisleri ile vilâyet Nâfia Müdürü ve İnşaat Mesul Fen memurundan oluşan Fen Heyeti'nce muvakkat kabul muamelesi yapılarak köprü geliş ve gidişe açılmıştır<sup>3168</sup>.

### 3.3.60. İnece Köprüsü

Kırklareli Vilâyeti'nde Kırklareli – Edirne yolunun 15. Kilometresinde İnece Suyu üzerindeki ahşap köprünün harap bir hale gelmesi ve mevcut köprünün azami sel seviyesinden alçak olması sebebiyle sellerin meydana geldiği zamanlarda geliş ve gidişin sekteye uğradığı bu mevkide bir betonarme bir köprü yapılmasına karar verilmiştir. 18 ay zarfında bitirilmek üzere 25 Temmuz 1935 tarihinde müteahhit mühendis Mahmut Hüseyin ve Mustafa Reşid ve ortaklarına ihale edilmiştir<sup>3169</sup>.

10 X 10.00 m. açıklığındadır<sup>3170</sup>. Üst yapı 10 m. açıklığında betonarme tiplere göre yapılmıştır. Temeller 2.00 m. derinlikte olup ahşap kazıklar üzerine oturmaktadır. Zemin kumdur. Hafriyat ahşap kaplama vasıtası ile yapılmıştır. Ayaklar 0.60 m. kalınlığında betonarmedir<sup>3171</sup>. Nâfia Vekâleti'nin normal tiplerinden olan bu köprüde şose genişliği 5.4 metre ve korkuluklar arası 6.00 metredir. İnşaat 23 Ocak 1937 tarihinde bitirilmiştir. Köprü yapımına 45.269,80 lira harcanmıştır<sup>3172</sup>.

### 3.3.61. Afrin Köprüsü

Gaziantep Vilâyetinde Kilis – İslâhiye yolundadır<sup>3173</sup>. Kilis'i İslahiye'ye yani sınırlarımız içindeki en yakın demiryolu istasyonuna bağlamak için yapılmış olan Kilis

<sup>3165</sup> Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.3, S.2, Temmuz 1936, s.118.

<sup>3166</sup> Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.3, S.4, Eylül 1936, s.82.

<sup>3167</sup> Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.324.

<sup>3168</sup> Ayın Tarihi, No.44, Ağustos 1937, s.10.

<sup>3169</sup> Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.3, S.10, Mart 1937, s.80.

<sup>3170</sup> Cumhuriyetin 10 + 3 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.3, S.5, (özel sayı), İlk teşrin 1936, s.67.

<sup>3171</sup> Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.325.

<sup>3172</sup> Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.3, S.10, Mart 1937, s.81.

<sup>3173</sup> Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.3, S.2, Temmuz 1936, s.118.

– Islahiye yolunun Afrin Çayı’nın geçtiği noktada inşa edilmiştir<sup>3174</sup>. Toplam uzunluğu 54 metre olan<sup>3175</sup> bu köprünün esas gözü 36.00 m. açıklığında betonarme mütedahil kemer şeklindedir. Köprü genişliği 3.00 m. beton şose ile iki tarafında 0.50 m. yaya kaldırımından oluşmak üzere 4.00 m.’dir. Zemin Islahiye tarafında kaya Kilis tarafında üst tarafta kum çakıldır. Kilis tarafında temel dere tabanından 4 m. derinliğe kadar indirilmiş ve kaya üzerine oturtulmuştur. Kemer kalınlığı anahtarda 0.40 üzengide 0.70 genişliği 3.00 m. dir. Basıklık oranı 1/6 dir<sup>3176</sup>.

Bu köprünün yapılması için yurtdışından malzeme satın alınmak üzere 2.250 liralık kambiyo çıkarılmasına 31 Aralık 1930 tarihinde İcra Vekilleri Heyeti karar almıştır<sup>3177</sup>. Fakat köprünün yapımı 28 Şubat 1936 tarihli sözleşme ile<sup>3178</sup> müteahhit E. Hüsnü Görker ihale edilerek başlanmıştır. 16 Mayıs 1937 tarihinde bitirilen köprü<sup>3179</sup> 23.935,50 liraya mal olmuştur<sup>3180</sup>.

### 3.3.62. Memikân Köprüsü

Malatya Vilâyetinde Malatya – Elâzığ yolunda<sup>3181</sup> Malatya’dan 24 kilometre mesafede Şişman Çayı üzerine ahşap köprünün geliş gidişe kifayet edememesi va harap olmağa yüz tutması sebebiyle yerine betonarme Memikân Köprüsü inşa edilmiştir<sup>3182</sup>.

6 X 10.00 m. açıklığındadır<sup>3183</sup>. Üst 10 metre açıklığında betonarme tiplerine göre tertip edilmiştir. Zemin kum ve çakıldan ibarettir. Temeller ahşap kaplama vasıtası ile 3 metre derinliğe kadar kazılmıştır. Hafriyat esnasında tahliye edilecek su miktarı oldukça fazladır. Ayaklar asgari 3.50 metre yüksekliğinde 200 dozajlı betondur. Üst tarafta genişlikleri 0.70 metredir<sup>3184</sup>. Altı gözlü olan köprünün uzunluğu 6 X 10.80+30 =

<sup>3174</sup> *Cumhuriyetin 10 + 3 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.3, S.5, (özel sayı), İlk teşrin 1936, s.71.*

<sup>3175</sup> *Ulus Gazetesi, 3 Ağustos 1937, s.1.*

<sup>3176</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.325.*

<sup>3177</sup> *BCA Fon Kodu, 30. 18. 01. 01. Yer Kodu, 16. 84. 6.*

<sup>3178</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.3, S.2, Temmuz 1936, s.118.*

<sup>3179</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.326.*

<sup>3180</sup> *Cumhuriyetin 10 + 4 Yılında Türkiye Bayındırlığı Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.4, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1937, s.174.*

<sup>3181</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.3, S.4, Eylül 1936, s.80.*

<sup>3182</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.4, S.2, Temmuz 1937, s.110.*

<sup>3183</sup> *Cumhuriyetin 10 + 3 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.3, S.5, (özel sayı), İlk teşrin 1936, s.67.*

<sup>3184</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.326.*

65.10 metredir. Köprünün geliş gidişe ayrılan kısmın genişliği 5.40 metre yaya kaldırımları otuzar metredir<sup>3185</sup>.

26 Eylül 1935 tarihinde yapılan sözleşme ile 16 ay zarfında tamamlanması planlanan köprünün inşa işini<sup>3186</sup> Müteahhid Mustafa Kuloğlu üstlenmiştir. 30 Mart 1937 tarihinde tamamlanan<sup>3187</sup> köprünün inşaatı için 23.640 lira harcanmıştır<sup>3188</sup>.

### 3.3.63. Ergene Köprüsü

Tekirdağ Vilâyeti'nin İstanbul – Edirne yoluna bağlayan Muradlı – Büyükkarıştıran iltisakı güzergâhı Ergene nehrini atlamak mecburiyetinde kaldığından zikredilen yolun 29+628. kilometresinde bir köprü inşası zarureti ortaya çıkmış ve Nâfia Vekâleti büyük köprüler meyanında, İstanbul – Edirne yolu taahhüdünden ayrı olarak yaptırılmasına karar verilmiştir. Muradlı – Büyükkarıştıran yolunun güzergâhı tayin edilirken ( İstanbul – Edirne yolu ) inşaatına girmeyen bu köprünün kurulacağı mahallin plan ve projesi İstanbul - Edirne yol inşaatı kontrolüne memur mühendis Yusuf Onur tarafından yapılmış ve köprü avan projeleri, Ergene nehrinin rejimi dikkate alınarak; Şose ve Köprüler Reisliği Köprüler Fen Heyeti tarafından hazırlanmıştır. Daha sonra geniş projeleri şartnamesine tevfikan köprüyü inşa eden müteahhidler tarafından hazırlanmış ve Şose, Köprüler Reisliği tarafından tasdik olunmuştur. Köprünün muhammen keşif bedeli 38.500 liradır. Eksiltme 17 Ocak 1936 tarihinde Ankara'da Şose ve Köprüler İhale Komisyonunda icra edilmiş ve mühendis Sadık, Halit ve Ferruh İnşaat Kollektif Şirketi'ne % 4,57 tenzilâtta ihale edilerek 6 Şubat 1936 tarihinde sözleşmesi imzalanmış ve inşaat havalesi Tekirdağ Vilâyetine gönderilerek çalışmalara başlanılmıştır. Müteahhid ilk defa yapılması lâzım gelen hazırlıkları ikmal etmiş ve malzeme için anbar ve depo tesisi, servis binası gibi hazırlıkları da bitirerek şantiyeyi kurmuştur<sup>3189</sup>.

Esas yatak üzerindeki büyük göz Bowstring sisteminde ve İzmir'de Menemen köprüsü üst yapısının aynısıdır<sup>3190</sup>. Köprü üç orta ve iki kenar ayağında zemine çakılan

<sup>3185</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.4, S.2, Temmuz 1937, s.110.*

<sup>3186</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.3, S.2, Temmuz 1936, s.118.*

<sup>3187</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.326.*

<sup>3188</sup> *Cumhuriyetin 10 + 4 Yılında Türkiye Bayındırlığı Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.4, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1937,s.174.*

<sup>3189</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.4, S.12, Mayıs 1938, s.41.*

<sup>3190</sup> *Cumhuriyetin 10 + 3 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.3, S.5, (özel sayı), İlk teşrin 1936, s.70.*



betonarme kazıklar üzerine istinad ettirildiğinden ve ayrıca sondaj yapılmadığından zeminin mahiyeti hakkında net bir fikir edilememiştir. Kazıklar önce bir tecrübe kazığı çakılmak ve bundan alınan sonuca göre lâzım gelen röfû elde edilmek suretiyle çakılmıştır. Köprünün temel inşaatına Mayıs 1936 başlangıcında başlanmış ve ilk olarak bowstring kısmının Muradlı tarafı ayağı hazırlanmış ve bu ayak üzerinde Tekirdağ Valisi Haşim İşcan ve vilâyet erkânı ve halkın katılımıyla ilk kazık çakılması için şahmerdan ipi vali tarafından çekilmek suretile temel merasimi yapılmıştır<sup>3191</sup>.

İnşaat başlangıçta müteahhitçe tanzim edilip tasdik olunan iş programına göre ilerlemiş ve bu esas dahilinde temeller ve elevasyonlar ve mütemadi kirişler kısmı tamamlanmış ise de müteahhidin bowstring iskelesinin kerestesini geç temin etmesi dolayısı ile programa göre bir ay kadar geçikilmiş ve kış mevsimine girilmekle bowstring betonu dökülemeyerek inşaat programından 71 günlük bir geçikme meydana gelmiştir. Köprü 3 X 12.80 metre açıklığında mütemadi kirişli ve 31.33 metre açıklığında bowstring sisteminde bir kemerli kısımdan müteşekkildir. Esas dere bowstring kısmı altından geçmekte ve mütemadi gözlerle beraber sel yatağını teşkil etmektedir. İnşaat tekarrur eden şekil üzerinde tatbik edilmiştir ve tatbikatta projeye nazaran herhangi bir olumsuz durum ortaya çıkmamıştır. Temellerde betonarme kazıklar bir tonluk tokmağı haiz buharlı şahmerdan makinesi ile çakılmış, inşaat betonları, betoniyele dökülmüştür. Temellere çakılacak kazıkların uzunlukları avan projede 8 metre tahmin edilmişken tecrübe kazıklarından alınan neticeler üzerine 5 ila 8 metre üzerinden çakılmıştır. Bu itibarla ihale bedelinden bir miktar tasarrufla köprü 35.458,16 lira ile meydana getirilmiştir<sup>3192</sup>.

İşin sözleşme gereğince 6 Aralık 1936 tarihinde bitmesi gerekirken 71 günlük geçikmeyle 15 Şubat 1937 tarihinde tamamlanmıştır<sup>3193</sup>. Bu müddet zarfında müteahhit cezalı olarak çalışmıştır. Bu müddet sonunda muvakkat kabul için müteahhit tarafından müracaat edilmiştir. Nâfia Vekâleti inşaatın kabul muayenesinin Tekirdağ Nafia Müdürü Adli Pelin, Merkez Köprüler Fen Heyetinden Mühendis Sermed, Kontrol Mühendisi Yusuf Onur tarafından yapılmasını kararlaştırmıştır. 6 – 7 Mayıs 1938 tarihinde köprü üzerinde gereken muayene ve tahmil tecrübeleri yapılarak hazırlanan

<sup>3191</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.4, S.12, Mayıs 1938, s.42.*

<sup>3192</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.4, S.12, Mayıs 1938, s.42 – 43.*

<sup>3193</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.327.*

muvakkat kabul evrakı merkezce tasdik olunmuştur. Köprü için açılma merasimi yapılmıştır. Köprü inşaatının murakabesinde Tekirdağ Nafia Müdürü Adli Pelin, daimî kontrol olarak mühendis Yusuf Onur ve fen memuru Şinasi Bingöl çalışmıştır. Müteahhit tarafından da mühendis Kemal Akın iş başında bulunmuştur. Köprü'nün inşaatı normal ve muntazam bir şekilde olmuştur. Teknik ve idarî bakımdan tenkide değer bir cihet yoktur. İnşaat esnasında şartname mucibince her safhasına aid olmak üzere bir fotoğraf albümü yapılmış ve Şose ve Köprüler Reisliğine verilmiştir<sup>3194</sup>.

### 3.3.64. Fadıl Köprüsü

Tokat Vilâyeti'nde Niksar – Reşadiye yolunda<sup>3195</sup> Kelkit Nehri üzerinde ve Kelkit vadisini takip eden güzergâh üzerinde bulunması itibariyle büyük bir öneme sahiptir<sup>3196</sup>. 36.00 m. açıklığında mütedahil kemer şeklindedir<sup>3197</sup>.

Kemer temeli Niksar tarafında sağlam kayaya ve Reşadiye cihetinde sıkışık kum çakıla istinat etmektedir. Bu son ayakta temel alçak su seviyesinden 3.5 m. kadar aşağıya indiği halde hafriyat esnasında suya tesadüf edilmemiştir<sup>3198</sup>. Kemer ve üst yapı şekli Afrin Köprüsü'nün aynıdır. Dere karına kazık çakmak kabil olmadığından iskele ahşap kafesli kemer şeklinde inşa edilmiştir.

Müteahhid Ali Nihat Öge ve Ömer Lütfi Akad İnşaat Şirketi'ne<sup>3199</sup> 18 Aralık 1935 tarihinde 14 ay zarfında yapılmak üzere ihale edilen<sup>3200</sup> köprü inşaatı 24 Mart 1937 tarihinde bitirilmiştir. Köprü'nün inşa bedeli 19.779,95 liradır<sup>3201</sup>.

<sup>3194</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.4, S.12, Mayıs 1938, s.43.*

<sup>3195</sup> *Son Posta Gazetesi, 24 Birincikânun 1936, s.5.*

<sup>3196</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.327.*

<sup>3197</sup> *Ulus Gazetesi, 3 Ağustos 1937, s.1.*

<sup>3198</sup> *Cumhuriyetin 10 + 3 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.3, S.5, (özel sayı), İlk teşrin 1936, s.68.*

<sup>3199</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.327.*

<sup>3200</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.3, S.4, Eylül 1936, s.82.*

<sup>3201</sup> *Cumhuriyetin 10 + 4 Yılında Türkiye Bayındırlığı Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.4, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1937,s.174.*

### 3.3.64. Keban Madeni Köprüsü

Türkiye'nin en büyük suyu olan Fırat Nehri geliş ve gidiş konusunda eskiden beri büyük sorun teşkil etmekteydi. Doğu Vilâyetlerinin geri kalmışlığının önemli sebeplerinden biri de ulaşım eksikliğiydi. Fırat Nehri'yle ülkenin batı kısımlarından ayrılan Doğu vilayetlerinin Türkiye'nin batı bölgelerine nazaran geri kalmasında aradaki irtibatın bu nehir sebebiyle kesilmesi önemli bir etken teşkil etmiştir. Fevzipaşa – Diyarbekir hattı yapıldıktan sonra Doğu Vilâyetleri batıyla olan bağlantısını sağlamış ayrıca 1932 yılında tamamlanan Kömürhan mevkiisindeki İsmetpaşa Köprüsü sayesinde de karayolu ile ilk büyük geçit temin edilmişti. Bununla beraber demiryolu ve İsmetpaşa Köprüsü'yle memleketin ihtiyaçlarını tamamen karşılamayacağı aşikârdı. Elazığ'ın batısında bulunan Arapkir – Kemâliye ve Divriği havalisinden Elazığ'a gidip gelebilmek için Fırat Nehri üzerinden geçilirken büyük zorluklar yaşanıyordu. Ayrıca Elazığ'dan Erzincan'a gidebilmek için ekseriyetle Malatya ve Sivas'tan dolaşmak mecburiyeti ortaya çıkıyordu. Ancak suların müsait olduğu zamanlarda yinede büyük zorluklar ve tehlikelerle nehir üzerinden kayıklarla geçilebiliyordu<sup>3202</sup>.

Bu problemler karşısında geçmiş yıllardan itibaren Keban Madeni önünde Fırat Nehri üzerine bir köprü kurulması teşebbüs edilmiş fakat başarılı bir netice ortaya çıkmamıştı. İşte bu ihtiyacı karşılamak üzere betonarme bir köprü inşası 1935 yılında kararlaştırılmıştır<sup>3203</sup>.

Köprü yeri Elâzığ – Keban Madeni yolunun 55. kilometresinde<sup>3204</sup> Keban merkezinden 3 km. ilerisinde ve Fırat'ın çok dar bir boğazında seçilmiş ve sahil boyunca 2.5 km. varyant yolu açılmıştır. Köprüyü geçtikten sonra yol sahil boyunca mansaba doğru 2.5 km. uzunluğundaki varyantla tekrar Arapkir yoluna kavuşacaktı. Sahilin iki tarafı dik olduğundan 62 m. açıklığında ve 1/5 oranında olmak üzere 13.5 m. sehimle mütedahil kemer sistemi kabul edilmiştir. Kemer ebadı anahtarda 0.55 X 3.80 ve üzengide 0.95 X 4.80 metredir. Elazığ tarafında 2 X 10 ve Arapgir tarafında 3 X 10 açıklığında portik gözlerle köprünün tek mil uzunluğu 3 X 10.00+62.00+2+10.00 +0.25= 112.25 metredir. Köprüde kabul edilen hareketli ağırlıklar 17,5 tonluk bir silindirle, silindirin iki tarafında metre kareye 400 kilopramlık yüküdür. Kemer temelleri

<sup>3202</sup> *Ulus Gazetesi*, 20 İlkteşrin 1937, s.2.

<sup>3203</sup> *Bayındırlık İşleri Mecmuası (Fenni Kısım)*, Y.4, S.2, *İlkkânun* 1937, s.1.

<sup>3204</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım)*, Y.5, S.5, (özel sayı) *Birinciteşrin* 1938, s.329.

sağlam kayaya istinat etmekte olup temel tabanında azami gerilme  $8 \text{ kg/cm}^2$ 'dir. Kemer beton gerilmeleri rüzgar tesiri dikkate alınmaksızın anahtarda  $56 \text{ kg/cm}^2$  üzengide  $53 \text{ kg/cm}^2$ 'dir. Köprü üzerinde geliş ve gidiş fazla olmadığından, köprünün geliş gidişe mahsus genişliği 3.70 metre olup korkulukların muhafazası için iki tarafta 0.40 ar metrelik bir kademe tertip edilmiştir<sup>3205</sup>. Bu suretle bir otomobil dururken diğerinin köprü üzerinden geçmesi kabildir<sup>3206</sup>.

Anahtardan alçak su seviyesine kadar olan mesafenin 24 metre olması ve Fırat Nehri diğer yerlerden 200 ile 300 metre genişliğinde iken köprü yerinde genişliğinin 50 metre<sup>3207</sup> bulunması dolayısıyla suda akımın çok fazla olması ve alçak suda dere derinliğinin ölçülememesi ve bunun 10 metre kadar tahmin edilmesi dolayısıyla iskele için iki sahildeki kayalara dayanan iki mafsallı kafes kemer sistemi kabul edilmiştir. İskele açıklığı 50 metredir. İskele hesabında beton kemerin ağırlığından başka metrekareye 200 kg. ek ağırlık alınmıştır. Alt ve üst başlıklarda azami gerilmeler  $84.53 \text{ kg/cm}^2$ 'dir. İskele 4 metre uzunluğunda ve 12 X 24 cm. ebadında kalasların cıvata ve İsveç buldoklarıyla birbirine bağlanmasından oluşmuştur. Düğüm noktalarına çimento dökülerek birleşme noktalarında sıkışmanın homojen bir şekilde olması temin edilmiştir. İskele 1.25 metre aralıklı dört makastan oluşmuştur. Makaslar birbirine kirişlerle bağlanmıştır. İskele makasları Elâzığ kenar ayağından 100 metre yüksekliğindeki düzlükte hazırlanmış ve küçük parçalar halinde havada kurulan bir hatla köprü başına nakledilmiştir. Gerek Arapgir gerekse Elâzığ üzengileri üzerinden yarım kemer monte edildikten sonra her yarım makas yedişer parçaya ayrılmış ve önce her dört yarım makasın beşer parçası dikey olarak iskele üzengileri üzerine monte edilmiştir. Bu makaslar kenar gözler döşemesi üzerine inşa edilen kulelere ve vinçlere kayalardaki ankraj demirlerine çelik halatlarla bağlanarak tesbit edilmiştir. Yarım makaslar enine ve rüzgar kirişleriyle güçlendirildikten sonra iki orta makasların kalan parçaları monte edilmiştir<sup>3208</sup>. Dikey şekilde üzengi ile en yüksek noktası arasındaki rakım farkı 31 metre olan yarım makaslar halatlarla tahkim edildikten sonra yavaş yavaş indirilmiştir. Neticede iki orta makaslar anahtarda birbirine bağlanmıştır<sup>3209</sup>. Üzengi

<sup>3205</sup> Bayındırlık İşleri Mecmuası (Fenni Kısım), Y.4, S.2, İlkânun 1937, s.1.

<sup>3206</sup> Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.329.

<sup>3207</sup> Ulus Gazetesi, 21 İlkteşrin 1937, s.1.

<sup>3208</sup> Bayındırlık İşleri Mecmuası (Fenni Kısım), Y.4, S.2, İlkânun 1937, s.3 – 4.

<sup>3209</sup> Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.4, S.2, Temmuz 1937, s.108.

üzerindeki kulelerden istifade edilerek kurulan havadan halatlarla taraflardaki makaslarda monte edilmiştir<sup>3210</sup>.

Temel betonu üzengilerden ikinci sütunlara kadar bir tabakada ve buradan anahtara kadar olan kısımlar iki tabakada olmak üzere ve tekml kısımlar lamel halinde parçalara ayrılarak 20 günde dökülmüştür. Kemer betonun döküldükten sonra iskelede anahtarda 3 cm. tasman tesbit edilmiştir. Son tabakanın dökülüştünden 20 gün sonra kamalar alınmış ve kemerin iskele ile alakâsı kesilmiştir. Bu durumda kemerde bir tasman olmamıştır.

Nehrin Elâzığ sahili gayet dik olması şantiye inşası için düzlük bir yer bulunmaması ve malzemenin Elâzığ tarafından gelmesi dolayısıyla kenar ayakla iskelenin inşası için Elâzığ kenar ayağından 100 metre yüksekliğindeki düzlük şantiye olarak seçilmiştir. Bu şantiyeye kadar gereken yollar yapıldıktan sonra kereste, demir, çimento, kum ve çakıl bu yüksek şantiyede toplanmıştır. Demir ve kereste işlendikten sonra malzeme havada kurulan halatlı hatla Elâzığ kenar ayağına ve buradan tekrar havada kurulan hatla karşı sahile geçirilmiştir. Ancak iskele kurulduktan sonra şantiyenin karşı sahilde kurulması mümkün olmuştur<sup>3211</sup>. Mevkiin her türlü zorluğa sahip olması arazinin sarplığı, yolun darlığı çalışmayı ve barınmayı güçleştiren sürekli rüzgarlardan başka 1936 – 1937 kışının emsali görülmemiş derecede ağır olması köprünün inşaatı güçleştirmiş ve ancak müteahhidin bunca zorluğu elindeki basit araçlarla takdir edilecek bir sebat ve gayretle göğüs germesi sayesinde Fırat üzerinde bu önemli eserin kurulmasında önemli bir pay sahibi olmuştur<sup>3212</sup>.

Köprü 2 Eylül 1935 tarihinde<sup>3213</sup> birinci keşif bedeli olan 73.500 lira üzerinden % 7 münakasa tenzilâtı 68.355 lira ile müteahhit mühendis Salih Baran’a ihale edilmiştir<sup>3214</sup>. Elazığ – Keban – Arapgir – Kemaliye yolu üzerinde<sup>3215</sup> 112 metre uzunluğunda olan ve döneminde çok gösterişli ve zarif olarak tabir edilen Keban

<sup>3210</sup> *Bayındırlık İşleri Mecmuası (Fenni Kısım), Y.4, S.2, İkkânun 1937, s. 4.*

<sup>3211</sup> *Ulus Gazetesi, 20 İkteşrin 1937, s.2.*

<sup>3212</sup> *Bayındırlık İşleri Mecmuası (Fenni Kısım), Y.4, S.2, İkkânun 1937, s.7.*

<sup>3213</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.3, S.4, Eylül 1936, s.82.*

<sup>3214</sup> *Bayındırlık İşleri Mecmuası (Fenni Kısım), Y.4, S.2, İkkânun 1937, s.7.*

<sup>3215</sup> *Cumhuriyetin 10 + 3 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.3, S.5, (özel sayı), İlk teşrin 1936, s.66.*

Madeni Köprüsü<sup>3216</sup> 3 Eylül 1937 tarihinde inşası bitirilmiştir. Bu köprüye toplam olarak 74.581 lira para harcanmıştır<sup>3217</sup>.

### 3.3.65. Sakarya Köprüsü

Türkiye'nin en işlek yollarından biri olan ve günde 1200 aracın gelip geçtiği<sup>3218</sup> Kocaeli Vilâyeti'nde Adapazarı – Hendek – Bolu yolunun<sup>3219</sup> 4. kilometresindeki tahta köprü yerine yapılmıştır. Ulaşım yoğunluğunun olduğu bu yolda eski köprü yüzünden büyük problemlerle karşılaşılmaktaydı<sup>3220</sup>. Bu bakımdan Nâfia Vekâleti bu köprünün yerine betonarme bir köprü yapılmasına karar vermiş<sup>3221</sup> ve bu işi yapacak müteahhit şirketine 1935 yılında ihale etmiştir<sup>3222</sup>.

Sakarya Nehri üzerinde 3 X 35.00 m. açıklığında betonarme Bowstring sistemindedir<sup>3223</sup>. Genişlik kemerler arasında 5.60 metredir. Zemin üst tabakalarda kum alt tabakalarda yumuşak killi mildir. Temellerin kaffesi 10 – 12 metre boyunda ahşap kazıklar üzerine istinat etmektedir. Hafriyat kenar ayaklarda ahşap ve orta ayaklarda 7.00 m. boyunda larsen cinsinden demir palplanşlar vasıtası ile yapılmıştır. Seller sırasındaki su akımları orta ayaklara biraz mail geldiğinden aşınmaya karşı ayakların etrafı anroşmanla muhafaza edilmiştir. İnşaat esnasında Adapazarı tarafındaki orta ayakta 6 metre kadar aşınma tespit edildiği halde anroşman yapıldıktan sonra ayak etrafında ciddi bir oyuntu görülmemiştir<sup>3224</sup>.

Sakarya köprüsü yeri seçilirken mevcut güzergâh üzerindeki ahşap köprü mevkiinin menba tarafında suların Adapazarı sahilini oymakta olduğu ve tahribatın sahilden 15 metre kadar mesafede geçen yola kadar devam ederek yolu kesmemesi ve suların köprüye mail olarak akmaması için sahilin tahkimi gerekli görülmüş, fakat yapılan tetkikatta yolun istikametinde başka sabit ve muntazam bir yatak bulunamadığı

<sup>3216</sup> *Son Posta Gazetesi*, 9 İkinciteşrin 1937, s.5.

<sup>3217</sup> *Bayındırlık İşleri Mecmuası (Fenni Kısım)*, Y.4, S.2, *İlkkânun* 1937, s.7.

<sup>3218</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 21 Haziran 1937, s.1

<sup>3219</sup> *Cumhuriyetin 10 + 4 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım)*, Y.4, S.5, (özel sayı) *Birinciteşrin* 1937, s.174.

<sup>3220</sup> *Son Posta Gazetesi*, 12 Mayıs 1933, s.4.

<sup>3221</sup> *Son Posta Gazetesi*, 15 Birinciteşrin 1935, s.4.

<sup>3222</sup> *Tan Gazetesi*, 12 Birinciteşrin 1935, s.4.

<sup>3223</sup> *Cumhuriyetin 10 + 3 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım)*, Y.3, S.5, (özel sayı), *İlk teşrin* 1936, s.68.

<sup>3224</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım)*, Y.5, S.5, (özel sayı) *Birinciteşrin* 1938, s.331.

ve aynı zamanda yatağın diğer mevkilerde 200 metre kadar bir genişliği haiz olduğu anlaşılmış ve bu sebeple tahkimatın icab ettireceği masraf göze alınarak yeni köprü için de eski ahşap köprü mevkii tercih edilmiş idi. Başlangıçta sahilin basit şekilde ahşap mahmuzlar veya ağaç dalları ile muhafazası düşünülmüş ise de köprünün inşası esnasında yapılan inceleme neticesinde bu gibi basit tertibatın yeterli olmayacağı anlaşılmış daha masraflı fakat esaslı ve sonuç vereceği sabit olan bir tahkim şekline karar verilmiştir. Sahilin doğrudan doğruya sahil boyunca dökülecek anroşmanlarla takviyesi kararlaştırılmıştır<sup>3225</sup>.

Adapazarı ve havalisinde işe elverişli taş yoktu. Bunun için gerekli olan taşların Doğançay ve Sapanca'dan trenle nakli gerekmiştir. Başlangıçta köprünün ayaklarıyla köprüden uzak olan 270 metrelik sahil kısmı tahkim edilmiş ve buraya 2.000 m<sup>3</sup> kadar taş dökülmüştür. Dökülen taşların tanesi ortalama 200 – 300 kilo ağırlığındaydı. Müteahhit bulunamadığından iş emaneten yapılmış ve taşın tonu 265 kuruşa mal olmuştur. Suların en çok tehdidine maruz olan bu kısımda anroşmanla sahil boyunca yapılan tahkimatın istenilen neticeyi vermesi üzerine bilâhare köprüye bitişik olan 280 metrelik sahil kısmının da aynı suretle tahkimine karar verilmiş ve ihale suretiyle buraya da 5000 ton anroşman çalışması yapılmıştır<sup>3226</sup>.

Memleketimizde şimdiye kadar bu türden sahil muhafaza tertibatı, yüzlerinde taşlar muntazam pere şeklinde tertip edildiği halde burada ilk defa olarak taşların nasıl olsa altı oyularak oturacağı ve gayri muntazam dere blokları ile muntazam cephe inşasının mucip olacağı fazla masrafı göz önünde bulundurarak taşlar olduğu gibi atılmış, ayrıca düzeltilmelerine lüzum görülmemiştir. Köprü ayakları etrafına dökülen 500 m<sup>3</sup> kadar anroşmanla beraber 550 metre boyunda sahilin tahkimi 23.000 liraya mal olmuştur<sup>3227</sup>.

Kemerlerin genişliği 0.60 ve yükseklik anahtarda 1.00, üzengilerde 1.25 m. dir. Kemerlerde üstte ve altta beşer adet 30 mm. çapında demir tertip edilmiş, bel noktalarında bunlara 3 adet 36 mm. lik demir ilâve edilmiştir<sup>3228</sup>.

<sup>3225</sup> Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.1.Haziran 1938, s.118.

<sup>3226</sup> Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.1.Haziran 1938, s.120.

<sup>3227</sup> Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.1.Haziran 1938, s.120.

<sup>3228</sup> Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.331.

Bu köprü inşaatında 50 ton lârsen palplânş demiri 102 ton betonarme demiri 1.243 m<sup>3</sup> beton ve betonarme 101 m<sup>3</sup> temel kazığı kullanılmıştır. Köprünün temel ve ayaklarındaki malzeme miktarı 1.836 ton ve köprünün üst kısmı ile şosesinin malzemesi yani diğer tabirle köprünün ağırlığı 1.416 tondur<sup>3229</sup>.

Bolu ve hinterlandını Kocaeli ve İstanbul'a bağlayan önemli ve başlıca istikamet üzerinde bulunan Sakarya Köprüsü, 20 Haziran 1937 törenle ulaşım açılmıştır<sup>3230</sup>. Cumhuriyet döneminde yapılan 74. büyük köprüdür<sup>3231</sup>.

Açılma töreni için 19 Haziran 1937 de<sup>3232</sup> Ankara'dan 19.45 de hareket eden trene gerekli vagonlar ilâve edilmiş başta, Nafia Vekili ve o havalinin mebusları ve müsteşarlar olduğu halde bütün Nafia erkânı bu törene iştirak etmişlerdir<sup>3233</sup>. Program gereğince 20 Haziran 1937 sabahı tren Arifiye istasyonuna varmış ve İzmit Valisi, Parti ve Belediye Başkanları, Mürsel Paşa vesair erkân tarafından karşılanmıştır. Arifiyeden sonra tren Adapazarı şubesine saparak saat 09,45 de istasyona ulaşmış ve askerî merasimle karşılanmıştır<sup>3234</sup>. Sporcuların ve istasyonda birikmiş olan halkın tezahürat ve alkışları arasında selâm kıtasını ve mekteplileri teftiş eden Ali Çetinkaya halkı da selâmlarak hazırlanan araçlarla önce belediye binasına ve orada bir müddet kaldıktan sonra, Adapazarından 3 kilometre mesafede bulunan köprü mahalline gidilmiştir<sup>3235</sup>.

Yollarda ve köprü civarında, bir bayram gününü andıracak surette toplanmış olan halk, coşkun tezahüratla karşılanmıştır. Köprü başına toplanmış olan kalabalık halkın alkışları arasında oraya gelmiş olan, Nafia Vekili Ali Çetinkaya evvelâ halkı selâmlamış merasime başlanmıştır<sup>3236</sup>.

İlk olarak Şoseler ve Köprüler Reisi Ali Talip Bey söz alarak cumhuriyet döneminde yapılan köprüler hakkında genel bir bilgi vererek açılışı yapılan Sakarya Köprüsü'nün ulaşım sağlayacağı katkılara vurgu yapan şu konuşmayı yapmıştır:

*Çok saygı değer Nafia Vekilimiz, sayın dinleyicilerim;*

<sup>3229</sup> Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.4, S.1.Haziran 1937, s.152.

<sup>3230</sup> Son Posta Gazetesi,21 Haziran 1937, s.1.

<sup>3231</sup> Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.4, S.1.Haziran 1937, s.148.

<sup>3232</sup> Cumhuriyet Gazetesi,20 Haziran 1937, s.1.

<sup>3233</sup> Ulus Gazetesi,21 Haziran 1937, s.4.

<sup>3234</sup> Ayın Tarihi, No.43, Temmuz 1937, s.62.

<sup>3235</sup> Cumhuriyet Gazetesi,21 Haziran 1937, s.1

<sup>3236</sup> Akşam Gazetesi,21 Haziran 1937, s.1



*Cumhuriyet hükümetimizin, memleketimizin her tarafında kurduğu pek çok ümran eserlerinden biri olan Sakarya köprüsünün açılışını kutlamak üzere burada toplandığımız bu mutlu günde bir kaç söz söylemekliğime müsaadenizi rica ederim. Bu köprü Atatürk devrinde inşa edilmiş olan, en ağır nakliye vasıtalarına mütehammil asırlarca payidar olacak esaslı büyük köprülerimizin 74 üncüsü olmuştur. Bu köprüler memleketimizin hayatî ihtiyaçlarından biri olan nakliye şebekemizin en mühim unsurlarından olması, nehrin iki tarafındaki bölgeleri birbirine bağlayıp bütünlük temin etmesi itibarile ehemmiyeti haizdir.*

*Bolu – Adapazar şosesi 35 – 40 sene evvel yapılmış olduğu halde bu yol üzerinde her şeyden evvel kurulması zarurî olan Sakarya geçidi o zaman esaslı bir şekilde temin edilmemiş olup muvakkat tahta köprülerle idare-i maslahat edilerek her sene tamir ve zaman zaman yenilenmek suretiyle idamesine çalışılmış ise de hiç bir zaman emniyet ve süratle geçide müsait ve elverişli olamamış ve arasıra bozularak geçit inkitaa uğramamakta bulunmuştu. Bu yüzden çekilen zahmet ve meşakkatları bertaraf etmek bu mes'eleyi bir defada kökünden halletmek üzere bu gördüğümüz betonarme köprüünün inşası Nafia Vekâletinin 1935 senesi programına alınarak 1935 senesi Teşrinievvelinin beşinde inşaatına başlanmıştır. Sakarya gibi büyük, coşkun sular üzerine esaslı köprüler inşaatının fennî ehemmiyeti malûmdur. Köprüünün uzun asırlar payidar olacak sağlamlıkta vücuda getirilmesi için lâzımgelen itinalar yapılarak, temel inşaatında tesadüf edilen müşkülât yenilerek muntazam ve müstemir çalışma ile 1937 senesi Nisanında köprüünün betonarme esas aksamı ikmal edildi, halen de bütün teferruatı ikmal edilmiş bulunuyor. Yurdumuzun çok münbit ve feyizli topraklarından geçen Sakarya geçit vermeyen büyük sularımızdan olması hasebile muhtelif yerlerinde köprüye ihtiyaç vardır. Halbuki bu nehir üzerinde Cumhuriyet devrine kadar yalnız Geyve – İzmit yolunda Geyve civarında kârgir bir şose köprüsü vardı. Cumhuriyet devrinde Sakarya üzerine, Beypazar - Sarıköy yolunda Koyunağlı betonarme köprüsü ve Vezirhan – Gölpazarı yolunda Vezirhan demir köprüsü kuruldu. Önünde bulunduğumuz bu yeni köprü Cumhuriyet Hükümetinin Sakarya üzerinde yaptırdığı esaslı daimî köprülerin üçüncüsünü teşkil ediyor. Bu köprüünün, en işlek ve iktisadî ehemmiyeti haiz şoselerimizden biri üzerinde bulunması itibariyle de müstesna ehemmiyeti vardır.*

*Sayın yurddaşlarım;*

*Köprü gördüğünüz veçhile 35 er metre açıklıklı üç gözden müteşekkildir. Mecmuu uzunluğu 116,70 metredir. Köprüyü üstte gördüğümüz Bavstring sistemindeki kemerler taşımaktadır. Temelde sağlam zemin bulunamadığından bütün köprü büyük kazıklar üzerine istinat ettirilmiştir. Kar ayaklar etrafına ahşap palplânş ve orta ayakları çevresine demir Lârs palplânşları çakıldıktan sonra bir taraftan daimî surette su boşaltılar alçak su seviyesinden 3 ilâ 4 metre derinliğe kadar temel hafîr edildi ve bu dan sonra temel içine 30 santim kutrunda ve 10 metre boyunda büyük kazıklar çakıldı. Adedi ceman (128) olup bunların üzerine istinat etmek üzere temel betonları dökülmüştür. Temelin toprak içindeki kısmı 3 ila 4 metre irtifai haizdir. Fakat temel etrafındaki demir palplânşlar temel alt seviyesinden 4 metre daha derine inmiş olup oyulmağa karşı müdafaa vazifesini görmekte olduğu gibi ayrıca ayaklar etrafına anroşma yapılarak oyulmak tehlikesine karşı koyulmuştur.*

*Bu köprü inşaatında (50) ton Lârsen palplânş demiri (102) ton betonarme demiri (1243) metre mikâp beton ve betonarme (101) metre mikâp temel kazığı kullanılmıştır. Köprünün temel ve ayaklarındakij malzeme mikdarı 1836 ton ve köprünün üst kısmı ile şosesinin malzemesi yani diğer tabirle köprünün zati sildeti (1416) tondur. Köprünün mukavemet hesapları 17,5 tonluk silindir dingili metre murab-baina 400 kilo cemmigafire göre yapılmıştır. Binaenaleyh köprü üzerinde (313) tonluk sıklet toplanabilmektedir Fakat köprü daha bir misli yani (600) ton yük taşımağa mütehammildir.*

*Bu gibi büyük köprüler inşaatı gerek masraflarının fazlalığı ve gerek fennî ehemmiyet ve müşkülâtları itibarile vilâyet Hususî İdarelerinin istitaatları fevkinde bulunduğundan, Nafia Vekâleti emrindeki tahsisat ile yaptırılmaktadır. Cumhuriyet devrimizde yapılan ilk kârgir şose köprüsü Diyarbekir Bitlis yolundaki Garzan köprüsü olup 36 metre açıklığında tek kemerlidir. 1924 de ikmal edilmiştir. 1924 – 1929 senelerinde (14) köprü ikmal edilmiştir. 1929 dan itibaren j faaliyet artırılarak seneden seneye ziyadeleşen hızla devam edilmiş ve bilhassa son 1936 malî senesinde diğer senelerden çok fazla olarak memleketin muhtelif yerlerinde (16) köprü ikmal edilmiştir. 1924 tenberi ikmal edilmiş olan büyük esaslı köprülerimizin adedi (74) de, mecmuu uzunlukları (6200) metreye balığ olmuştur. Bunların inşa masrafları (4.325.000) liradır. Bu köprünün inşa masrafı ise takriben doksan bin liradır.*

*Bugün Sakarya köprüsünü açmak üzere sayın büyüklerimizin teşrifleri, taraftaki vilâyetlerimizden güzide heyetlerin iştirakleri halkımızın, köylülerimizin alâka ve sevinci yol köprülerine bütün memleketin verdiği önemi çok iyi gösteriyor. Bu Sakarya köprüsü ile beraber memleketimizin muhtelif yerlerinde aynı sene içinde ikmal edilmiş olan diğer 15 köprünün de aynı alâka ve sevinci uyandırdığını gördük. Sakarya köprüsünün açılma törenini 1936 malî yılında ikmal edilmiş olan diğer 15 köprünün açılmasında duyulan bahtiyarlığın sevimli bir ifadesi sayıyorum.*

*Bu arzettiğim başarılarda büyük Nafia Vekilimiz çelik azimli Çetinkayanın daima en doğru ve basiretkâr tedbirleri en mühim âmil olmuş ve emir ve direktifleri bütün Nafia mesaisinde olduğu gibi bu işlerimizde rehberimiz, düstur hareketimiz olmuştur. Sakarya köprüsünün diğerleri gibi tamamen Türk fen adamları ve Türk işçileri tarafından yapılmış bir eser olduğunu huzurunuzda iftiharla arz etmek isterim. Bu işte Kocaeli Vilâyeti Nafiasının ve inşaat müteahhitlerinin uhdelere düşen vazifeleri büyük bir intizam ve dürüstü ile yapmış olduklarını şükranla anarım. İşin şevki idaresinde Kocaeli Vilâyet teşkilâtının ve bizzat sayın Vali Hamit Oskayın çok kıymetli yardımlarına, meşkûr mesailerine huzurunuzda teşekkür etmeği bir vazife bilirim. Şanlı istiklâl savaşımızın şan ve şerefle dolu hatıralarını taşıyan Sakarya nehri kenarında memleketimizin ekonomik kalkınmasında mühim rolü olan köprülerimizin açılışlarını kutlamakla büyük bir zevk ve iftihar duyuyorum. Bu bayındırlık eserleri, Ulu Önderimiz Yüce Atatürkün ilham buyurdıkları terakki ve ırmak yolunda büyük ve muvaffak Başbakanımız İsmet İnönü Hükümetinin, memleketin günden güne daha mamur olması daha ziyade refaha kavuşması için yarattığı ümran işlerindendir. Bu vesile ile sözüme son verirken - Türkün en değerli ve kutsal varlığı olan en büyük Türk Atatürkün büyüklük ve dehaları önünde en derin tebci ve tazim ile eğilir ve Devlet hizmetlerinin her sahasında olduğu gibi Bayındırlık alanında da büyük rehberden aldığı ilhamlarla en enerjik, en verimli mesaisile yurd içinde harikalar yaratan büyük Başbakan İsmet İnönüne Bayındırlık hizmetlerinin naçiz bir işçisi sıfatıyla minnet ve şükranla derin saygılarımı arz ederim.”<sup>3237</sup>*

Ali Talib’in konumasına müteakip İzmit Valisi Hamid Oskay<sup>3238</sup> ve Halkevleri namına Dr. Nuri Bey söz almıştır. Son olarak Nafia Vekili Ali Çetinkaya<sup>3239</sup>

<sup>3237</sup> Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.4, S.1. Haziran 1937, s.150 – 153.

<sup>3238</sup> Akşam Gazetesi, 21 Haziran 1937, s.1

<sup>3239</sup> Ulus Gazetesi, 21 Haziran 1937, s.4.

cumhuriyeti idaresinin köprü inşaatlarına verdiği öneme atıf yaptığı şu konuşmayı yapmıştır:

*Aziz yurddaşlarım ;*

*Bugün bu köprüünün açılma törenini yaparken sizlerle şose ve köprülerimiz hakkında umumî bir görüşme yapmak için fırsattan istifade etmek istiyorum. Cumhuriyet vatanı ecdat eseri olmak üzere 105 kadar köprü tevarüs edebilmiştir. Bunların 60' i imparatorluk zamanında ve 45' i daha evvelki zamanlara aittir. İmparatorluk devrinden kalan köprülerin ekserisi devlet elile değil, hayır, hasenat sahipleri tarafından yaptırılmıştır. Cumhuriyet hükümeti eslâfından devir aldığı bu eserleri muhafaza ile kalmamış, asrın son terakkilerini ve ihtiyaçlarını göz önünde tutarak köprü ihtiyacını temine büyük ehemmiyet vermiştir. 50 Metreden büyük köprüler ve bunlardan daha az büyüklükte ve fakat inşa noktasından mühim ve müşkül olanlar hükümetçe bir proğram ve sıra takip edilerek yaptırılmaktadır. Bu suretle memleketin maruf ve meşhur büyük sularından en başta Fırat olmak üzere Kızılırmak, Yeşilirmak, Sakarya, Çoruh, Menderes, Gediz gibi nehirler, köprülerle donatılmağa başlanmış ve bunlar arasında Fırat üzerinde Kömürhan civarında yapılan tek gözlü (110) metre açıklığındaki İsmet İnönü köprüsü yapıldığı sırada cihandaki emsali arasında yedinciliği ihraz etmiştir. Yeşilirmak üzerinde 274 metre tulündeki Çarşamba köprüsü, Gediz üzerinde 157 metre tulündeki Menemen köprüsü ve bugün üzerinde bulunduğumuz Sakarya köprüsü gibi köprüler iftiharla sayılabilir eserlerdir. Burada bir noktayı tebarüz ettirmek isterim: 600 küsur senelik Osmanlı imparatorluğu devrinde yapılan köprü adedi 60 iken 13 senelik Cumhuriyet devrinde inşa ve ikmal edilen büyük köprülerin sayısı, arkadaşımın izah ettiği gibi 74 ve uzunlukları mecmuu 6.200 metredir. Bu rakamlara küçük köprüler dâhil değildir. Bu realite Cumhuriyet devrinin çalışma tarzile saltanat devrinin ihmali arasındaki farkı çok bariz şekilde gösteren bir misaldir. Büyük Önderimiz Atatürk 1931 senesindeki tetkik seyahatları esnasında Nafianın köprü siyasetine esas olacak bir direktif vermişlerdir: **Günde vasatı iki metre köprü yapmak!***

*Nafia bu direktifi köprü inşaatında asgarî mikyasa ittihaz etmiş ve 1931—1936 seneleri zarfında 5042 metre tulde büyük köprüler yapmıştır ki beher güne iki metreden fazla isabet eder. Bundan başka inşaat halinde daha 1552 metre tulde köprüler vardır .*

*Aziz yurddaşlarım!*

*1936 malî yılında bitirilmiş olan büyük köprülerin adedi 16 dır. Bunların açılışında bulunmak ve vatandaşlarımızın sevinçlerine iştirak etmek benim için çok zevkli bir iş olacağını takdir ederim. Fakat demiryol, köprü, yol, bina vesaire şeklinde Cumhuriyetin birbiri arkasına sıralanan yeni eserlerinin tesidi merasimine yetişmeğe imkân bulunamıyor. Bu sebeple, bu köprüünün açılma törenini yaparken diğer köprülerin açılmasından duyduğum sevinci de ifade etmiş olur ve Türk fen adamları ile işçilerinin yorulmak bilmeyen mesaisini de takdir ve tebrik eylemiş bulunuyorum. Sözüme hitam verirken, muvaffakiyetlerin en büyük âmili Atatürke ve Başvekilimiz İsmet İnönü'ne bu vesile ile tazimlerimi sunmağı bir vazife bilirim.*"<sup>3240</sup>

Konuşmaların tamamlanmasından sonra açılış kordelesi Nâfia Vekili Ali Çetinkaya tarafından kesilerek köprü açılışı gerçekleştirilmiştir<sup>3241</sup>. Ayrılma zamanına kadar önce Belediyenin Park bahçesinde istirahat edilmiş ve Belediyenin orada verdiği ziyafette bulunmuştur<sup>3242</sup>. Bu sırada her iki vilâyet ihtiyaçları hakkında valiler, belediye reisleri tarafından Nafia Vekiline dileklerde bulunulmuş ve yapılabilecek işler üzerinde etraflı görüşmeler yapılmıştır<sup>3243</sup>. Yemekten sonra trenle Sapancaya kadar gidilerek, İzmit Vilâyeti ile Devlet Demiryolları İdaresinin birlikte kurmakta oldukları göl kenarındaki gazino ve plâj görülmüş, gezilmiş, akşam trene binilerek, 21 sabahı Ankara'ya ulaşmışlardır<sup>3244</sup>.

Nâfia Vekili Ali Çetinkaya köprünün açılışı dolasıyla Başbakan İsmet İnönü'ye şu telgrafi çekmiştir.

*“Dün İzmit ve Bolu vilâyetlerinin valileri, sivil ve askerî otoriteve Halk Partisi mümessilleri ve civar kasaba ve köy halkının huzur Adapazarı – Düzce – Bolu yolunda Sakarya nehri üzerinde kurulm olan betonarme köprüyü Cumhur Reisi, ve namı devletlerine Nafia erkânile birlikte törenle açtık. Köprü 37 şer metre aralıklı 4 ayak üzerine kurulmuş 107 me uzunluğunda değerli bir fen ve sanat eseridir. Asırlardanberi bu havalinin köprüsüzlük dolayisile uğradıkları zarar ve müşküllere Cumhuriyetin bu eserile nihayet verilmiş oldu. Bu vesilesi ile halkın Cumhuriyet Hükümetine ve onun*

<sup>3240</sup> Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.4, S.1.Haziran 1937, s.149 – 150.

<sup>3241</sup> Son Telgraf Gazetesi,21 Haziran 1937, s.1.

<sup>3242</sup> Ulus Gazetesi,21 Haziran 1937, s.4.

<sup>3243</sup> Cumhuriyet Gazetesi,21 Haziran 1937, s.7.

<sup>3244</sup> Ayın Tarihi, No.43, Temmuz 1937, s.62.

*büyüklerine karşı duyduğu derin minnet ve şükran hislerini ve heyecanlarını tazimlerle arz ederim.”*

Başvekil ise Elazığ'dan gönderdiği 21 Haziran 1937 tarihli telgrafında “*Sakarya köprüsünün açılmasını Cumhuriyet Nafiasının yeni ve değerli bir eseri olarak tebrik ederim.*” diyerek cevap vermiştir<sup>3245</sup>.

Müteahhidi Sadık, Halit, Ferruh İnşaat Kolektif Şirketi'ne 20 Temmuz 1935 tarihli sözleşme ile ihale edilen Sakarya Köprüsü 31 Mayıs 1937 tarihinde bitirilmiştir. Köprü'nün inşa bedeli 72.081,58 liradır. Bu rakama sahil tahkimatı ve anroşman için harcanan 23.000 liralık<sup>3246</sup> masrafları dahil değildir<sup>3247</sup>.

### 3.3.66. Çetinkaya Köprüsü

Samsu – Bafra – Alaçam yolunda Bafra Kasabası önünde ve Kızılırmak üzerindedir<sup>3248</sup>. Yetiştirdiği tütün mahsulleri ile memleket ekonomisinde büyük bir ehemmiyeti olan Bafra bölgesinin şahdamarı olan bir yol üzerinde bulunmak itibari ile köprü'nün kıymeti pek büyüktür. Kızılırmak gibi Anadolu'nun en büyük nehirlerinden birisinin denize döküleceği ve dağıldığı bir yerde bulunması dolayısı ile gerekn masraf itibarı ile şimdiye kadar yapılan şose köprülerinin en önemlisidir. Gerçi Fırat üzerinde İsmet İnönü ve Yeşilirmak üzerinde Çarşamba Köprülerinin bedeli daha fazla ise de bunun da sebebi bu köprülerin yapıldığı zamanlarda işçi ve malzeme fiyatının yüksek olmasıydı<sup>3249</sup>.

Bafra kasabası önünde Kızılırmak üzerinde bulunan ahşap köprü'nün harap bir hale gelmesi üzerine<sup>3250</sup> inşası gerekli görülen daimî bir betonarme köprü yapılması takarrür etmiş ve sular idaresi ile ortaklaşa yerinde yapılan incelemeler neticesinde 620 metre uzunluğunda olan mevcut köprü'nün 10 metre menbainda ve yatağın aşağı yukarı ortasına tesadüf etmek üzere 7 X 35 m. açıklığında gergi kirişli kemer sisteminde 255

<sup>3245</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.4, S.1.Haziran 1937, s.154.*

<sup>3246</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.1.Haziran 1938, s.120.*

<sup>3247</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.332.*

<sup>3248</sup> *Cumhuriyetin 10 + 3 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.3, S.5, (özel sayı), İlk teşrin 1936, s.68.*

<sup>3249</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.333.*

<sup>3250</sup> *Tan Gazetesi, 10 Temmuz 1937, s.9.*

metre uzunluğunda betonarme köprü tipi kabul edilmiştir<sup>3251</sup>. Bowstring sistemindeki köprünün üst yapısı Sakarya köprüsünün aynıdır.

Zemin kum ve çakıl ve mil tabakalarından müteşekkildir. Yatak son derece değişkendir. Sular ilkbahar sellerinde yatağın bir tarafını oymakta ve diğer tarafını doldurmakta ve bu suretle yatak mütemadiyen şeklini değiştirmektedir<sup>3252</sup>. Suların getirdiği tortular dolayısı ile yatağını mütemadiyen değiştiren Kızılırmak her iki sahili tahrip etmiş ve bilhassa sağ sahili oymakta olup Bafra kasabasını tehdit etmekteydi. Eski köprü mevkiinde yatak 600 metre genişliğinde, ise de bu mevkiin menba ve mansabında bir kilometreden daha fazla geniş olduğu yerler de vardır. Asgarî 600 metre genişliğe sahip bu ırmağı 255 metre uzunlukta bir köprü ile geçebilmek için suyu muntazam bir yatak içine almak lâzım geldiğinden projede esaslı sahil tahkimatı ve şedde inşaatı nazarı itibara alınmıştır. Ayrıca köprünün yapımına karar verildiği yıllar zarfında ırmak sağ sahili zorladığından suyun bu taraftan akan kolunun körletilmesi düşünülmüş köprünün 450 metre kadar menbaında sağa ayrılan kolun önüne ahşap palplanş çakmak ve sucuk atmak suretile suyun sağ tarafa akmasına mani olunmak istenmişse de yatağın derinliği, zeminin şekli nedeniyle sağa meyilli olması ve arasına gelen sellerden dolayı buna muvaffak olunamamıştır<sup>3253</sup>. Bu bakımdan temellerin oyulmağa karşı fazlaca derin olması gerektiğinden küçük açıklıklardan kaçınılmıştır. Temeller 6.5 m. boyunda larsen cinsi demir palplanşlar vasıtası ile alçak su seviyesinden 4 m. aşağıya kadar indirilerek ahşap kazıklar üzerine istinat ettirilmiştir. Hafriyat ve kazıkların çakılması kolaylıkla yapılabilmektedir<sup>3254</sup>. Köprünün boyu toplam 255 metre<sup>3255</sup> genişliği ise 6.80 metredir<sup>3256</sup>. Köprü inşaatı 26 ayda bitirilmek üzere<sup>3257</sup> 30 Temmuz 1935 tarihinde Mahmut Hüseyin, Mustafa Reşit ve Şeriki Kolektif Şirketi'ne ihale edilmiştir<sup>3258</sup>. Samsun, Bafra ve Alaçam bölgesinin iktisadî faaliyetleri

<sup>3251</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.3, S.8. İkincikânun 1937, s.60.*

<sup>3252</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.334.*

<sup>3253</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.3, S.8. İkincikânun 1937, s.60.*

<sup>3254</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.334.*

<sup>3255</sup> *BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 155. 91. 15.*

<sup>3256</sup> *Son Telgraf Gazetesi, 8 İkinciteşrin 1937, s.1.*

<sup>3257</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.3, S.2, Temmuz 1936, s.118.*

<sup>3258</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.334.*

üzerinde büyük bir etkiye sahip olacağı düşünülen köprünün<sup>3259</sup> inşaatına 1936 yılının ilkbaharında başlanılmıştır<sup>3260</sup>. 15 Ekim 1937 tarihinde inşaatı bitirilmiştir<sup>3261</sup>.

4 Kasım 1937 tarihinde Perşembe günü yapılan bir törenle köprünün açılış töreni yapılmıştır<sup>3262</sup>. Törene Samsun ve Alaçam'dan gelen davetliler ve kalabalık bir halk katılmıştır<sup>3263</sup>. Bayındırlık Bakanı müsteşarı Ali Baytın, Bayındırlık Bakanlığı Köprüler başmühendisi Kemal Hayırlıoğlu, Samsun Valisi Fuat Tuksal, Belediye Başkanı Zihni Lokman tarafından konuşmalar yapılmıştır<sup>3264</sup>. Daha sonra müsteşar Ali Baytın tarafından köprü geliş ve gidişe açılmıştır<sup>3265</sup>. Bafra halkının gösterdiği arzu üzerine Çetinkaya ismi verilen köprüye 221.062,50 lira harcanmıştır. Ayrıca köprünün inşa zamanında alçak su yatağı köprünün dışına rast geldiğinden mecranın köprü altına çevrilmesi zarureti ortaya çıkmış ve bu işi Bafra Kereste Fabrikası taahhüt ederek muvaffakiyetle başarabilmiştir<sup>3266</sup>.

### 3.3.67. Kemah Köprüsü

Erzincan Vilâyetinde, Erzincan – Kemah – Elâzığ yolunda ve Kemah kasabası civarında Fırat üzerinde eskiden bindirme usulü ile yapılmış tek gözlü 35 m. açıklığında ahşap bir köprü mevcuttu. Köprü çok harap bir hale gelmiş olduğundan yenilenmesi gerekmektedir. Eski şekilde ahşap bir köprünün inşası için fazla keresteye ihtiyaç duyulması ve az dayanıklı olması sebebiyle uygun görülmemiş ve esaslı bir köprünün yapılmasına karar verilmiştir. 1933 yılında köprü mevkiinde zemine en uygun bir tpi olarak tek açıklıklı mütedahil betonarme kemer şeklinde bir köprünün proje ve keşif evrakları tanzim edilerek münakasaya çıkarılmıştır. Köprü yerinin gereke sahil ve gerekse demiryolundan uzaklığı ve nakliyatın güçlüğü nedeniyle eksiltmede talip çıkmamış ve hazırlanan proje uygulanamamıştı. Bu gibi zorluklar gözönünde

<sup>3259</sup> *AkşamGazetesi*, 17 Eylül 1935, s.5.

<sup>3260</sup> *Tan Gazetesi*, 7 Nisan 1936, s.4.

<sup>3261</sup> *Ayın Tarihi*, No.47, II. Teşrin 1937, s.11.

<sup>3262</sup> *BCA Fon Kodu*, 30.10.0. Yer Kodu, 155. 91. 15.

<sup>3263</sup> *Son Posta Gazetesi*, 5 İkinciteşrin 1937, s.4.

<sup>3264</sup> *Ulus Gazetesi*, 5 Sontesrin 1937, s.1.

<sup>3265</sup> *Ulus Gazetesi*, 14 Sontesrin 1937, s.9.

<sup>3266</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım)*, Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.334.



bulundurularak köprü yerinde yapılacak işleri azaltmak amacıyla hafif bir demir köprü inşası uygun olacağı düşünülmüştür<sup>3267</sup>.

Köprü yerinde yatak derin, malzeme nakliyatı çok masraflı olduğu için hem hafif olması hem de ayrıca iskele inşasına ihtiyaç göstermemesi dolayısı ile demir asma köprü sistemi tercih edilmiştir<sup>3268</sup>. Her ne kadar bu cins köprü sistemi büyük açıklıktaki köprülerde uygulanmakta ise de iki kule arasındaki mesafenin 53.50 metre olmasına rağmen Kemah Köprüsü'nde ekonomik bir şekilde tatbik edilmiş ve başarıyla sonuçlandırılmıştır<sup>3269</sup>. Köprünün bulunduğu yol üzerinde ağır yükler geçmemesi sebebiyle mukavemet hesapları köprünün 9 tonluk bir kamyon ile etrafında bulunacak metrekaraye 100 kg.lık bir ağırlık veyahut kamyonsuz metrekareye 250 kg. ağırlığına göre hesap edilmiştir<sup>3270</sup>. Köprü döşemesi ahşaptır. Tabiye her iki tarafta ikişerden 40 mm. çapında 98.10 metre uzunluğunda 4 kablo tarafından taşınmaktaydı. Tanesi 4.5 mm. çapında ve 61 adet telden oluşan kablolar 8.30 metre yüksekliğindeki kuleler üzerinden geçirildikten sonra köprü gerisinde beton bloklar vasıtasıyla zemine sabitlenmiştir. Kırılma gerilmesi 160 kg./mm<sup>2</sup> mukavemetinde olan bu kablolar köprünün kendi ağırlığı ile en yüksek ağırlıktan dolayı ortaya çıkan 70.40 tonluk ağırlığın etkisi altında 4.04 emniyet emsali ile çalışmaktadır. İki mesnet arasında 52.80 metre tulünde olan selâbet kirişleri 4.40 metre boyunda on iki çerçeveden oluşmaktadır. İki selâbet kirişlerinin arasındaki mesafe 4.00 metre ve alt üst başlıklar birbirleriyle olan mesafesi ise 1.70 metredir<sup>3271</sup>.

Kemah Köprüsü'nün inşaat işi 16 Aralık 1935 tarihinde yapılan sözleşme ile 12 aylık bir müdetle bitirilmek üzere<sup>3272</sup> müteahhid Raşit Börekçi'ye ihale edilmiştir. Köprünün kule, kablo ve diğer bilûmum demir aksamının tamamı 55.215 tonu bulmuştur. Köprünün inşaatı 28 Ekim 1937 tarihinde bitirilerek geliş ve gidişe

<sup>3267</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.4, S.10, Mart 1938, s.44 – 45.*

<sup>3268</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.334.*

<sup>3269</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.4, S.10, Mart 1938, s.45.*

<sup>3270</sup> *Cumhuriyetin 10 + 3 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.3, S.5, (özel sayı), İlk teşrin 1936, s.68.*

<sup>3271</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.4, S.10, Mart 1938, s.45.*

<sup>3272</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.3, S.4, Eylül 1936, s.83.*

açılmıştır<sup>3273</sup>. İnşaat bedeli 28.538,46 lira olan 53.50 m. açıklığındaki köprü, Türkiye’de yapılan ilk asma köprüdür<sup>3274</sup>.

### 3.3.68. Ilıç Köprüsü

Erzincan’ı Kemaliye yoluyla Malatya ve Elazığ’a bağlayan Erzincan – Kemaliye – Elâzığ yolunda ve Fırat Irmağı üzerinde eskiden beri mevcut olan 35 metre açıklığında olan ahşap köprü yerine yapılmıştır. Ahşap köprünün mevcut ayakları üzerine inşa edilmiştir. 12.40+36+12.40 m. açıklığında ahşap döşemeli demir üst yapı olarak yapılmıştır<sup>3275</sup>. Köprü mevkiinin uzaklığı dolayısı ile köprü mevkiinde işleri ve naklölünacak malzeme miktarını mümkün mertebe azaltmak maksadı ile bu sistem tercih edilmiştir. Mukavemet hesapları Kemah Köprüsü’nde kabul olunan hareketli ağırlıklara göre yapılmıştır<sup>3276</sup>. Teklif edinilen demir ağırlığı 39.5 tondur. Demirleri Almanya’da imal edilmiştir<sup>3277</sup>.

Köprünün ayaklarından birisi dağdan yuvarlanmış iri bir kaya parçası üzerine oturmaktadır. Bu köprü de Kemah köprüsü ile birlikte aynı müteahhide ihale edilmiş ve aynı zamanda bitirilmiştir. İnşaat bedeli 19.665,80 liradır<sup>3278</sup>.

### 3.3.69. Singeç Köprüsü

Elâzığ – Hozat yolunda 36 metre açıklığında<sup>3279</sup> betonarme mütedahil kemer şeklindedir<sup>3280</sup>. Bu köprü Osmanlı devrinden beri hükümet otoritesini temsil edecek hiçbir eser yüzü görmeyen Tunceli çevresinin Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti’nin imarına karar verip yaptığı ilk büyük bayındırlık eseridir<sup>3281</sup>. Atatürk, doğu gezisi<sup>3282</sup>

<sup>3273</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.4, S.10, Mart 1938, s.46.*

<sup>3274</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.334 – 335.*

<sup>3275</sup> *Cumhuriyetin 10 + 3 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.3, S.5, (özel sayı), İlk teşrin 1936, s.69.*

<sup>3276</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.335.*

<sup>3277</sup> *Cumhuriyetin 10 + 3 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.3, S.5, (özel sayı), İlk teşrin 1936, s.69.*

<sup>3278</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.337.*

<sup>3279</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.4, S.7, İlkânun 1937, s.56.*

<sup>3280</sup> *Cumhuriyetin 10 + 4 Yılında Türkiye Bayındırlığı Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.4, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1937,s.183.*

<sup>3281</sup> *Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.337.*

sırasında, 17 Kasım 1937 tarihinde köprünün resmi açılışını bizzat yapmıştır<sup>3283</sup>. Bu anlamda Singeç Köprüsü Atatürk'ün açılışını yaptığı ilk ve son köprüdür. Bu köprü ve yapılan yollarla 1938 yılında Elazığ – Hozat arasını otomobille iki saatte gitmek mümkün hale gelmiştir<sup>3284</sup>.

Köprünün üzerinden geçtiği derenin *Sungeç* veya *Soyungeç* olduğu hakkında verilen bilgi üzerine Atatürk, bu adın dilimize en yatkın şekli olan Singeç adı verilmesinin uygun olacağını söylemiştir<sup>3285</sup>. Bu şekilde köprüye bu isim verilmiştir<sup>3286</sup>.

Bu köprü Murat Nehri üzerindeki Pertek ve Gülüşkür Köprüleri ile beraber 30 Mart 1937 tarihli mukavele ile Aral İnşaat Şirketine ihale edilmiş ve şirket tarafından vaktinden evvel bitirilmiştir. İhale bedeli 29.419 liradır<sup>3287</sup>.

### 3.3.70. Karadere Köprüsü

Balıkesir Vilâyeti'nde Balıkesir – Bandırma yolunda ve Karedere üzerinde inşa edilmiştir. 8 X 15.00 metre açıklığında betorname Portik şeklinde inşa edilmiştir. Temeller betonarme kazık üzerine istinat etmiştir. Emin üst tarafta çamur halinde ise de 6 – 7 metre sert kilden ibarettir<sup>3288</sup>. Portiklerin tanesi dört gözden oluşmuş iki grup halinde teşkil edilmiştir. İki grubun birer kemer ayağı ortada ortak bir temel üzerine oturmaktadır. Temel tavanı alçak su seviyesinden 2.30 metre derinlikte olup 0.30 X 0.60 ebadında dikmelerden oluşmaktadır. Döşeme iki istikâmette esas teçhizatlı plak şeklindedir. Köprü üzerine Bandırma taşından parke kaldırım döşenmiştir. Şose yol genişliği 5.40 korkuluklar arasındaki köprü genişliği 6.00 metredir. Karadere Köprüsü, Yayaköy Köprüsü, ile birlikte 20 Mart 1936 tarihinde Sadık, Halit, Ferruh İnşaat Kollektif Şirketi'ne ihale edilmiştir. 17 Ocak 1938 tarihinde iki köprü de bitirilmiştir. Parke kaldırım hariç olmak üzere her iki köprünün inşaat bedeli 114.632,78 liradır<sup>3289</sup>.

<sup>3282</sup> Atatürk'ün 1937 yılında yapmış olduğu Doğu gezisi ile ilgili geniş bilgi için bkz. Y.Haykır, *Atatürk ve Elazığ*, (baskıda), s.212.

<sup>3283</sup> *Ayın Tarihi*, No.48, *İlkkânun* 1937, s.69.

<sup>3284</sup> Naşit Hakkı Uluğ, *Tunceli Medeniyete Açılıyor*, Kaynak Yayınları, İstanbul, 2007, s.194.

<sup>3285</sup> *Akşam Gazetesi*, 18 ikinciteşrin 1937, s.1; *Ulus Gazetesi*, 18 Son Teşrin 1937, s.1.

<sup>3286</sup> *Son Posta Gazetesi*, 18 ikinciteşrin 1937, s.1; *Kurun Gazetesi*, 18 İlkteşrin 1937, s.1

<sup>3287</sup> *Cumhuriyetin 15. Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım)*, Y.5, S.5, (özel sayı) *Birinciteşrin 1938*, s.337.

<sup>3288</sup> *Cumhuriyetin 10 + 3 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım)*, Y.3, S.5, (özel sayı), *İlk teşrin 1936*, s.71.

<sup>3289</sup> *Cumhuriyetin 15. Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım)*, Y.5, S.5, (özel sayı) *Birinciteşrin 1938*, s.339.

### 3.3.71. Hacı Kâmil Köprüsü

Urfa – Diyarbakır yolunda<sup>3290</sup> zamanında bir hayırsever tarafından yapılan ve bilâhare sel yüzünden iki gözü yıkılan kârgir köprü yerine yapılmıştır. 15.40+20.00+15.40 metre açıklığında beton mütemadi kiriş sisteminde olarak inşa edilmiştir<sup>3291</sup>. Genişliği 6.00 metre olup bunun 5.40 metresi beton şosedir. Döşeme iki kiriş ile yatay kirişler üzerine istinat eden iki istikamette plak ve hareketli mesnetlerle yapılmış betonarme pandul şeklindedir. Bütün temeller kaya üzerine oturtulmuştur. 11 Eylül 1936 tarihinde yapılan sözleşme ile Sadık, Halit, Ferruh İnşaat Kollektif Şirketi'ne ihale edilmiş ve 18 Şubat 1937 tarihinde inşaat bitirilmiştir. İnşaat için 36.335,08 lira harcanmıştır<sup>3292</sup>.

### 3.3.72. Yayaköy Köprüsü

Balıkesir Vilâyeti'nde Balıkesir – Susurluk – Bursa yolunda Simav Çayı üzerinde 24+30.00+24 metre açıklığında betonarme Gerber kiriş şeklindedir. Eskiden mevcut harap tahta köprü yerine yapılmıştır<sup>3293</sup>.

Bursa ve Balıkesir gibi iki önemli vilâyeti birbirine bağlayan 8 metre uzunluğundaki ahşap Yayaköy köprüsünün üzerinden ağır araçların geçmesine müsait olmadığı ve her sene tamire ihtiyaç göstermesi yüzünden sık sık gidiş ve gelişin kesilmesine sebep oluyordu. Ekonomik ve sosyal bakımdan önemli bir yol üzerinden bulunmasından dolayı buraya yeni ve betonarme bir köprü yapılması gerekli görülmüştür. Nâfia Vekâleti 20 Aralık 1935 tarih ve 8454/15085 sayılı tezkeresiyle bu köprünün yapılmasını teklif etmiştir. İcra Vekilleri Heyeti 24 Aralık 1935 tarihinde eski köprü yerine betonarme bir köprünün yapılması kararını onaylamıştır<sup>3294</sup>. 1936 yılının Mart ayında ihalesi yapılarak çalışmalara başlanılmıştır<sup>3295</sup>.

Zemin dere tabanından itibaren 3 metre derinliğe kadar kum, bundan sonra 1 metre kadar ıslak yumuşak kil daha sonra az nemli sertçe kildir. Avan projede üst yapı

<sup>3290</sup> *Ulus Gazetesi*, 22 Mayıs 1938, s.6.

<sup>3291</sup> *Cumhuriyetin 10 + 4 Yılında Türkiye Bayındırlığı Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım)*, Y.4, S.5, (özel sayı) *Birinciteşrin 1937*, s.184.

<sup>3292</sup> *Cumhuriyetin 15. Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım)*, Y.5, S.5, (özel sayı) *Birinciteşrin 1938*, s.339 – 341.

<sup>3293</sup> *Cumhuriyetin 10 + 3 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım)*, Y.3, S.5, (özel sayı), *İlk teşrin 1936*, s.72.

<sup>3294</sup> *BCA Fon Kodu*, 30. 18. 01. 02. Yer Kodu, 60. 97. 18.

<sup>3295</sup> *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım)*, Y.3, S.4, Eylül 1936, s.83.

mütemadi kiriş olarak düşünülmüş ise de temel hafriyatından sonra yapılan tecrübeye orta ayaklarda kazık çakılması mümkün olamadığı için kazıksız olarak killi zemine oturtulan temellerin azda olsa bir tasman yapması ihtimali hesaplandığından orta gözde mafsallar yapılmak suretiyle üst yapı gerber sistemine çevrilmiştir. Kenar ayaklar betonarme kazıklar üzerine istinat etmiştir. Orta ayaklarda hafriyat 11 numaralı larsen cinsi demir palplanşlar yardımı ile yapılmış ve temeller doğrudan doğruya kil oturtulmuştur. Üst yapı döşeme iki kiriş ve yatay kirişler üzerine istinat etmiş ve iki istikamette armatürlü plak şeklindedir. Köprü üzerine Bandırma taşından parke kaldırım döşenmiştir. Şose genişliği 5.40, korkuluklar arasındaki köprü genişliği 6.00 metredir<sup>3296</sup>.

Yayaköy Köprüsü, Karadere köprüsü ile birlikte 20 Mart 1936 tarihinde Sadık, Halit, Ferruh İnşaat Kollektif Şirketi'ne ihale edilmiştir. 14 ay zarfında tamamlanmak üzere<sup>3297</sup> müteahhide ihale edilen köprü inşaatının ihale bedeli 53.068,75 liradır<sup>3298</sup>. 17 Ocak 1938 tarihinde parke kaldırım hariç olmak üzere her iki köprünün inşaat bedeli 114.632,78 lirayı bulmuştur<sup>3299</sup>.

### 3.3.73. Altınova Köprüsü

Ayvalık – Dikili – Bergama – İzmir yolu üzerindedir. 13.00+16.25+13.00 metre açıklığında betonarme mütemadi kiriş sistemindedir. Temellerde zemin, çakıldan ibarettir<sup>3300</sup>. Üst yapısı Afatlar Köprüsü'nün aynısıdır. Hafriyat kaplama vasıtasıyla yapılmıştır. 20 Ekim 1936 tarihinde yapıların sözleşme ile Bursa Ortak İnşaat şirketi'ne ihale edilmiştir. 27.086,36 liraya mal olan köprünün inşaatı 9 Mat 1938 tarihinde tamamlanmıştır<sup>3301</sup>.

<sup>3296</sup> Cumhuriyetin 15. Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.339 – 341.

<sup>3297</sup> Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.3, S.2, Temmuz 1936, s.118.

<sup>3298</sup> Cumhuriyetin 10 + 3 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.3, S.5, (özel sayı), İlk teşrin 1936, s.72.

<sup>3299</sup> Cumhuriyetin 15. Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.341.

<sup>3300</sup> Cumhuriyetin 10 + 4 Yılında Türkiye Bayındırlığı Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.4, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1937,s.185.

<sup>3301</sup> Cumhuriyetin 15. Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.341.

### 3.3.74. Kavak Köprüsü

Gelibolu – Keşan yolu üzerinde bulunan ve Birinci Dünya Savaşı sırasında düşman mermi ve bombalarıyla tahrip edilen kargir köprü yerine inşa edilmiştir. Eski köprünün temellerinden istifade edilerek 12.15+15.60+15.60+12.15 açıklığında betonarme mütemadi kiriş şeklinde inşa edilmiştir<sup>3302</sup>. Ayaklar eski köprü enkazından kaba yontma taşlarla giydirilmiş çimento harçlı molozdur. Döşeme iki kiriş üzerine istinat etmiştir. 29 Mart 1937 tarihinde yapılan sözleşme ile müteahhit Ali Necip Sinkil ihale edilmiştir. Kavak Köprüsü'nün inşaatı için 20.767,47 lira harcanmıştır<sup>3303</sup>.

### 3.3.75. Devrek Köprüsü

Zonguldak – Devrek yolunda mevcut ahşap köprü yerine yapılmıştır. 18.75+22.50+18.75 metre açıklığında betonarme mütemadi kiriş sisteminde inşa edilmiştir<sup>3304</sup>. Döşeme 3 kiriş üstüne istinat ettirilmiştir. Zemin Zonguldak kenar ve orta ayağında az bir derinlikte yoğun ve mavi kildir. Temeller bu ayaklara doğrudan doğruya bu kil tabakası üzerine oturmaktadır. Diğer ayaklarda zemin yumuşak olduğundan temeller ahşap kazıklar üstüne istinat ettirilmiştir. 7 Ekim 1936 tarihinde yapılan sözleşme ile müteahhid Osman Kirişçi'ye ihale edilmiş ve 20 Mayıs 1938'de bitirilen köprü inşaatı için 25.740 lira harcanmıştır<sup>3305</sup>.

### 3.3.76. Değirmendere Köprüsü

Menemen – Muradiye – izmir yolunda sel sularını taşıyan bir dere üzerinde inşa edilmiştir. 18.75+22.50+18.75 açıklığında mütemadi kiriş şeklindedir. Temel bir kenarda kayaya oturmaktadır. Diğer ayaklar da zemin iri çakıllı kumdan oluşmakta temeller ahşap kaplamalar yardımı ile daha derine indirilmiştir<sup>3306</sup>. Dere yatağı geniş olması sebebiyle yapılan setlerle bu genişlik 60 metreye indirilmiştir. 26 Nisan 1937

<sup>3302</sup> *Cumhuriyetin 10 + 4 Yılında Türkiye Bayındırlığı Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.4, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1937,s.182.*

<sup>3303</sup> *Cumhuriyetin 15. Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.346 – 347.*

<sup>3304</sup> *Cumhuriyetin 10 + 4 Yılında Türkiye Bayındırlığı Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.4, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1937,s.184.*

<sup>3305</sup> *Cumhuriyetin 15. Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.346.*

<sup>3306</sup> *Cumhuriyetin 10 + 4 Yılında Türkiye Bayındırlığı Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.4, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1937,s.181.*

tarihli sözleşme ile müteahhid Yahya Granit'e ihale edilmiştir. 19 Mayıs 1938 tarihinde bitirilmiştir. Köprünün inşaat bedeli 40.425,91 liradır<sup>3307</sup>.

### 3.3.77. Şeker Köprüsü

Kastamonu – İnebolu Yolunda betonarme 3 X 10.82 metre açıklığında inşa edilmiştir<sup>3308</sup>. Daha önce burada bulunan kârgir ahşap köprünün yerine yapılmıştır. Köprü yerinde dere yatağı dar bir noktada sular bir gözden akarak diğerlerini doldurmakta ve bu suretle dere yatağı taşarak etraftaki araziye sular altında bırakmaktaydı. Bunun yanında kârgir ayaklarda harap bir vaziyetteydi. Dere yatağında ıslah çalışması yapılmış ve ıslah edilen noktada köprü kurulmuştur. Üst yapısı 10 metre açıklığındadır. Temeller ahşap kazıklar üzerine oturtulmuştur. 20 Ağustos 1937 tarihli sözleşme ile köprünün inşaatı Hüseyin Altay'a ihale edilmiştir. 21 Mayıs 1938'de bitirilen köprüye 25.229,57 lira sarfedilmiştir<sup>3309</sup>.

### 3.3.78. Kıvrımçay Köprüsü

Kastamonu – Boyabat yolunda 13.00+16.25+13.00 metre açıklığında betonarme mütemadi kiriş şeklindedir. Zemin büyük bloklara sahip kumlu çakıldan oluşmaktaydı<sup>3310</sup>. Dere yatağı tamamıyla sel sularını taşıyan bir özelliğe sahip olduğundan yazları tamamen kurumaktaydı. Bunun için temel hafriyatı yapılırken su boşaltmaya lüzum olmaksızın yapılmıştır. Dere yatağı geniş ise de yapılan yapılan setlerle 42 metreye indirilmiştir. 12 Mayıs 1937 tarihinde yapılan sözleşme ile Gazi Askeroğlu Sedat'a ihale edilmiştir. 11 Temmuz 1938 tarihinde bitirilen köprü 30.535 liraya mal olmuştur<sup>3311</sup>.

<sup>3307</sup> Cumhuriyetin 15. Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.347.

<sup>3308</sup> Cumhuriyetin 10 + 4 Yılında Türkiye Bayındırlığı Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.4, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1937,s.184.

<sup>3309</sup> Cumhuriyetin 15. Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.347 – 348.

<sup>3310</sup> Cumhuriyetin 10 + 4 Yılında Türkiye Bayındırlığı Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.4, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1937,s.186.

<sup>3311</sup> Cumhuriyetin 15. Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.348.

## DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

### 4. KARA VE DEMİRYOLLARI İNŞAATLARININ FİNANSMANI

#### 4.1. Bütçelerde Bayındırlık İşlerine Ayrılan Paylar

##### 4.1.1. 1923 Yılı Bütçesi

Cumhuriyetin kurulduğu ilk yıl olan bu mâli yılda bütçe zamanında hazırlanamamıştır. Bütçelerin zamanında hazırlanamaması milli mücadele döneminin de en büyük problemlerindendi. Milli Mücadele'nin bitmesiyle ülkenin bayırdır hale getirilmesi hedeflenmiştir. Ekonomide yaşanan sıkıntılara rağmen bayındırlık bütçesi mümkün olduğunca geniş tutulmuştur<sup>3312</sup>. 1923 yılı bütçesi 144.802.602 liradır. Bu bütçede bayındırlık harcamaları için 2.018.001 lira konulmuştur<sup>3313</sup>.

##### 4.1.2. 1924 Yılı Bütçesi

Cumhuriyetin ilanından önce devlet işleri avans kanunları ile yürütülmekteydi. 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 liradır<sup>3314</sup>.

Oluşturulan bütçeden bayındırlık işleri için 17.385.888 lira ayrılmıştır<sup>3315</sup>. Ayrılan miktar bütün olarak ele alındığında Milli Müdafaa Vekâleti'nin ardından ikinci sırayı almaktadır. Bütçe görüşmelerinin büyük bir bölümü demiryollarının yapımı ve satın alınması üzerine yoğunlaşmıştır. Meclis'te bütçe görüşmelerinde, bütçenin ağırlığının demiryollarına verildiğini, yolların yapımı için ayrılan 1.800.000 liranın çok yetersiz olduğunu dile getirilmiştir. Yolların tamamının yapılması için gereken paranın 95.000.000 lira olduğunu belirten Nâfia Vekili, bütçenin bir kısmı ile yolların inşa ve

---

<sup>3312</sup> N. M. Yücel, *Bayındırlık Bakanlığı Tarihi ...*, s.237.

<sup>3313</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.3, İstanbul Matbaacılık ve Neşriyat Türk Anonim Şirketi, İstanbul, 1933, s.99.

<sup>3314</sup> N. M. Yücel, *Bayındırlık Bakanlığı Tarihi ...*, s.238.

<sup>3315</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.3...,s.99.



takviyesi için silindir sipariş ettiğini geriye kalan kısmıyla da şartları itibariyle önem arz eden yollara öncelik verdiğini söylemiştir<sup>3316</sup>.

#### 4.1.3. 1925 Yılı Bütçesi

1925 yılına ait bütçe de geçen yılların bütçeleri gibi zamanında hazırlanamamıştır. Bütçenin büyüklüğü 183.932.767,10 liradır. Bütçede bayındırlık işlerine ayrılan pay ağırlık demiryollarında olmak üzere 19.667.285 liradır<sup>3317</sup>.

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 belirtmiştir<sup>3318</sup>.

Nâfia Vekâletine ayrılan bütçenin paylaşımı;

Demiryolları yatırımları 10.888.000 TL.

Mersin Limanının keşfi ve yapım 500.000 TL.

Bazı ovaların sulanmasına ait keşif ve yapım 270.000 TL.

Amasra Limanı ikmal inşaatı 200.000 TL.

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<sup>3319</sup>.

<sup>3316</sup> Özcan Karacan, *Atatürk Döneminde Yapılan Karayolları, Barajlar ve Limanlar (1923 – 1938)*, Ankara, 2005, (Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.) s.40.

<sup>3317</sup> F. Alkan, *Yeni Türkiye Devletinin Bayındırlık Politikası...*, s.100.

<sup>3318</sup> 1925 yılı Nâfia Vekâleti'nin bütçe görüşmeleri için bkz. *TBMM Zabıt Ceridesi*, D.II., İ.74, C.15, T.B.M.M. Matbaası, 1961, s.325 – 345.

<sup>3319</sup> N. M. Yücel, *Bayındırlık Bakanlığı Tarihi ...*, s.244.

#### 4.1.4. 1926 Yılı Bütçesi

Türkiye Cumhuriyeti 26 Aralık 1925 tarih 698 numaralı “*Takvimde tarih mebdeinin tebdili hakkında*” kanunla, 1341 (1925) yılı aralık otuz birinci gününü takip eden günü, 1926 yılı Ocak birinci günü kabul ederek miladi takvim kullanılması kabul edilmiştir<sup>3320</sup>. Aynı yıl yapılan değişiklikle mali yılbaşı 1 Hazirana kaydırılmış, bütçe 24 Mayıs 1926’da çıkarılmıştır<sup>3321</sup>. Bütçe de gider tahmini 190.103.544 lira olup, Nâfia Vekâleti’ne 14.279.631 lira ayrılmıştır<sup>3322</sup>.

Demiryolu yatırımlar 9.770.000 TL.

Mersin ve Amasra limanları inşaatı 130.000 TL.

Yollar ve büyük köprüler için 2.150.000. TL.

Su işleri için 300.000 TL.<sup>3323</sup>

Nâfia Vekili Muhtar Bey 1926 yılı bütçe görüşmelerinde, karayollarına ayrılan paranın geçen yıla göre 840.000 lira eksilerek 2.000.000 lira olduğuna belirtmiştir. Bu parayla ancak 200 km. yol yapılabileceğini belirten Nâfia Vekili ülkenin yol ihtiyacının böyle bütçelerle daha uzun yıllar karşılanamayacağını söylemiştir<sup>3324</sup>.

#### 4.1.5. 1927 Yılı Bütçesi

Bu yıla ait gider bütçesi 194.454.619 lira olarak hesaplanmıştır. Nâfia bütçe görüşmelerine 14 Nisan 1927 tarihli oturumunda ele alınmıştır<sup>3325</sup>. Yapın incelemelerden sonra diğer yıllara nazaran Nâfia bütçesinde büyük bir artış olmuş ve 25.723.043 lira olarak kabul edilmiştir<sup>3326</sup>. Bütçenin gider tahmininde küçük bir artışa karşılık, Nâfia Vekâleti payında önemli bir artış olmuştur. Bütçede;

Yollar ve büyük köprüler için 1.523.402. TL.

Su işleri için 2.043.402. TL.

<sup>3320</sup> 26 Kânunuevvel 1341 tarih 698 numaralı Takvimde Tarih Mebdeinin Tebdili Hakkında Kânun için bkz. *Düstur, Üçüncü Tertip*, C.7, Devlet Matbaası, Ankara, 1944, s.159.

<sup>3321</sup> Ö. Karacan, *Atatürk Döneminde Yapılan Karayolları, Barajlar ve Limanlar (1923 – 1938)*..., s.23.

<sup>3322</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.3...,s.99.

<sup>3323</sup> N. M. Yücel, *Bayındırlık Bakanlığı Tarihi* ..., s.249.

<sup>3324</sup> 1926 yılı Nâfia Vekâleti’nin bütçe görüşmeleri ve Nâfia Vekili’nin konuşması için bkz. *TBMM Zabıt Ceridesi*, D.II., İ.100, C.25, T.B.M.M. Matbaası,1975, s.175 – 184.

<sup>3325</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, D.II., İ.53, C.31, T.B.M.M. Matbaası,1975, s.146 – 152.

<sup>3326</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.3...,s.99.

Demiryolları ve Limanlar 26.073.857. TL.

Ödenek ayrılmıştır. Bu hazırlanan bütçenin de büyük kısmının demiryollarına ayrılmıştır<sup>3327</sup>.

#### 4.1.6. 1928 Yılı Bütçesi

1928 yılının tahmini bütçesi 207.169.388 liradır<sup>3328</sup>. Nâfia Vekâleti'nin bütçe görüşmelerine 22 Nisan 1928'de başlanmıştır. Bütçe görüşmelerinde Nâfia Vekili Behiç Bey 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<sup>3329</sup>. Kabul edilen bütçede, Nâfia Vekâleti 32.717.798 liralık bir pay almıştır<sup>3330</sup>.

Demiryolu Demiryolları ve Limanlar 29.220.000 TL.

Karayolları için 1.087.600 TL.

Su işleri için 500.000 TL.

Amasra ve İnebolu limanı için 200.000 TL.<sup>3331</sup>

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

1923 – 1928 yıllarındaki bütçeleri genel olarak değerlendirecek olursak, 1923 yılından 1925 yılına kadar karayollarına ayrılan ödenekte bir artış olmasına rağmen 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

<sup>3327</sup> F. Alkan, *Yeni Türkiye Devletinin Bayındırlık Politikası...*, s.106.

<sup>3328</sup> 3 Mayıs 1928 Tarih 1231 Sayılı 1928 Senei Maliyesi Muvazenei Umumiye Kânunu için bkz. *Düstur, Üçüncü Tertip, C.9*, Devlet Matbaası, Ankara, 1948, s.173 – 256.

<sup>3329</sup> 1928 yılı Nâfia Vekâleti'nin bütçe görüşmeleri ve Nâfia Vekili'nin konuşması için bkz. *TBMM Zabıt Ceridesi, D.III., İ.64, C.3*, T.B.M.M. Matbaası, 1975, s.217 – 233.

<sup>3330</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933, C.3...*, s.99.

<sup>3331</sup> *Düstur, Üçüncü Tertip, C.9*, Devlet Matbaası, Ankara, 1948, s.335 – 336.

kullanılamamasıdır. Karayollarına ayrılan ödeneğin baştan yetersiz olduğu bir dönemde bir de ayrılan paraların tamamının kullanılamaması yolların gelişiminin cumhuriyetin ilk yıllarında yetersiz olmasına sebebiyet vermiştir<sup>3332</sup>.

#### 4.1.7. 1929 Yılı Bütçesi

Dünya 1929 yılında ortaya çıkan büyük bir buhranın etkisi altına girmiştir. Yaşanan ekonomik buhrandan doğal olarak Türkiye’de olumsuz etkilenmiştir. Devlet buhranın etkilerini en az zararla atlatabilmek için gerektiğinde müdahale etmekten kaçınmamış ve harcamaları mümkün olduğunca azaltmaya çalışmıştır<sup>3333</sup>.

1929 Bütçe görüşmeleri bir yerde buhran karşısında ülkenin durumunu gözler önüne sererken diğer taraftanda alınacak tedbirleri ortaya koyması bakımından ayrı bir özellik teşkil eder. Bütçe görüşmeleri sırasında Maliye Vekili Saraçoğlu Rüştü Bey, ülkenin içinde bulunduğu ekonomik durum hakkında bilgi vermiştir<sup>3334</sup>.

19 Mayıs 1929 tarihinde kabul edilip 1456 sayılı kânunla yürürlüğe giren bütçede yılın gider tahmini 220.546.000 lira olarak belirlenmiştir<sup>3335</sup>. Nâfia Vekâleti gider bütçesinin % 15.3’ü alarak 33.705.976 liralık ödenek ile ikinci sıradadır<sup>3336</sup>. 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. <sup>3337</sup> |

1929 yılı bütçesinin TBMM’de kabulünden sonra 20 Mayıs 1929 tarihinde demiryolları, limanlar ve su işleri yatırımlarında kullanılmak üzere 240 milyon liranın ayrılması görüşülmüştür. Hükümet adına söz alan Nâfia Vekili Recep Bey, istenen ödeneğin 140 milyon lirasının demiryollarına ve limanlara, 100 milyon lirasının da su

<sup>3332</sup> Ö. Karacan, *Atatürk Döneminde Yapılan Karayolları, Barajlar ve Limanlar (1923 – 1938)*..., s.24.

<sup>3333</sup> F. Alkan, *Yeni Türkiye Devletinin Bayındırlık Politikası*..., s.109.

<sup>3334</sup> *TBMM Zabut Ceridesi*, D.III., İ.66, C.12, T.B.M.M. Matbaası,1975, s.16 – 35.

<sup>3335</sup> 19 Mayıs 1929 Tarih 1456 Sayılı 1929 Mali Senesi Bütçe Kânunu için bkz. *Düstur, Üçüncü Tertip*, C.10, Başvekâlet Matbaası, Ankara, 1934, s.1172 – 1428.

<sup>3336</sup> *TBMM Zabut Ceridesi*, D.III., İ.66, C.12, T.B.M.M. Matbaası,1975, s.116.

<sup>3337</sup> N. M. Yücel, *Bayındırlık Bakanlığı Tarihi* ..., s.258 – 259.

işlerine ayrılacağını söylemiştir<sup>3338</sup>. Yapılan görüşmelerden sonra 240 milyon liralık tahsisatın ayrılması 29 Mayıs 1929 tarih 1482 sayılı kânunla meclis tarafından onaylanmıştır<sup>3339</sup>.

#### 4.1.8. 1930 Yılı Bütçesi

Bu yılın gider bütçesi 19 Mayıs 1930 tarihinde 1630 sayılı kânunla kabul edilmiş ve 222.646.523 lira olarak belirlenmiştir<sup>3340</sup>. Dünya bunalımının etkilerinin devam ettiği bu mali yılda Nâfia Vekâleti'nin bütçesi hemen hemen geçen yılın aynıdır. Nâfia Vekâleti'ne 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 TL. <sup>3341</sup> |

#### 4.1.9. 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 1848 sayılı kânunla çıkarılmıştır<sup>3342</sup>. Dünya ekonomik krizine rağmen denk bir bütçe hazırlanmaya çalışılmış ve giderlerin biraz azaltıldığı görülmüştür<sup>3343</sup>.

Mecliste bütçe görüşmeleri 14 Temmuz 1931 günü başlamıştır. Maliye Bakanı Mustafa Abdülhalik Bey bütçe hakkında açıklamalarda bulunmuştur<sup>3344</sup>. Toplam bütçe

<sup>3338</sup> TBMM Zabut Ceridesi, D.III., İ.66, C.12, T.B.M.M. Matbaası, 1975, s.137 – 142.

<sup>3339</sup> 29 Mayıs 1929 Tarih 1482 Demiryollar ve Limanlar ile Su İşleri için 240.000.000 Liralık tahsisat İtasına ve Bu Miktar Kadar Taahhüdat İcrasına Dair Kânun için bkz. *Düstur, Üçüncü Tertip, C.10*, Başvekâlet Matbaası, Ankara, 1934, s.1543.

<sup>3340</sup> 19 Mayıs 1930 Tarih 1630 Sayılı 1930 Malî Senesi Bütçe Kânunu için bkz. *Düstur, Üçüncü Tertip, C.11*, Başvekâlet Müdevvenat Matbaası, Ankara, 1930, s.721 – 1003.; *Resmî Gazete, 25 Mayıs 1930, S.1502*.

<sup>3341</sup> N. M. Yücel, *Bayındırlık Bakanlığı Tarihi ...*, s.264.

<sup>3342</sup> 19 Temmuz 1931 Tarih 1848 Sayılı 1931 Malî Senesi Bütçe Kânunu için bkz. *Düstur, Üçüncü Tertip, C.12*, Başvekâlet Müdevvenat Matbaası, Ankara, 1931, s.639 – 860.; *Resmî Gazete, 25 Temmuz 1931, S.1856*.

<sup>3343</sup> T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933, C.3...*, s.99.

<sup>3344</sup> TBMM Zabut Ceridesi, D.IV., İ.27, C.3, T.B.M.M. Matbaası, 1931, s.75.

giderleri 186.705.599 lira olarak belirlenmiş ve Nâfia Vekâleti'ne 26.406.377 lira ayrılmıştır<sup>3345</sup>. Nâfia bütçesinin ayrıntıları şu şekildedir;

|                           |                               |
|---------------------------|-------------------------------|
| Demiryolları inşaatı için | 22.374.526 TL                 |
| Yollar ve köprüler için   | 535.514 TL                    |
| Su işleri için            | 1.725.340 TL. <sup>3346</sup> |

#### 4.1.10. 1932 Yılı Bütçesi

1932 bütçesi 1931 yılında olduğu gibi zamanında hazırlanamamıştır. Bu gecikmenin nedeni, dünyada yaşanmakta olan ekonomik buhran sebebiyle ekonomide alınan tedbirlerin ne gibi sonuçlar doğuracağını anlaşılmaması için bütçenin yeni baştan gözden geçirilmesi ihtiyacıdır<sup>3347</sup>. Bütçenin görüşülmesine 22 Haziran 1932 günü başlanılmıştır<sup>3348</sup>. Nâfia Vekâleti bütçesinin görüşülmesi ise 23 Haziran 1932 tarihinde yapılmıştır. Görüşmeler esnasında ağırlıklı demiryolları yapımı ve demiryollarında uygulanan tarife farklılıkları hakkında eleştiriler yapılmıştır<sup>3349</sup>.

26 Haziran 1932 tarihinde 2031 sayılı kânunla kabul edilen bütçenin gider bölümü tahmini 169.146.747 lira olarak belirlenmiştir<sup>3350</sup>. Nâfia Vekâleti'ne ayrılan kısmı 10.046.993 liradır<sup>3351</sup>. Nâfia bütçesinin 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<sup>3352</sup>.

<sup>3345</sup> *Düstur, Üçüncü Tertip, C.12*, Başvekâlet Müdevvenat Matbaası, Ankara, 1931, s.817.

<sup>3346</sup> N. M. Yücel, *Bayındırlık Bakanlığı Tarihi ...*, s.279.

<sup>3347</sup> F. Alkan, *Yeni Türkiye Devletinin Bayındırlık Politikası...*, s.111.

<sup>3348</sup> *TBMM Zabut Ceridesi, D.IV., İ.66, C.9, T.B.M.M. Matbaası, 1932*, s.181

<sup>3349</sup> *TBMM Zabut Ceridesi, D.IV., İ.69, C.9, T.B.M.M. Matbaası, 1932*, s.270 – 273.

<sup>3350</sup> 26 Haziran 1932 Tarih 2031 Sayılı 1932 Mali Senesi Muvazenei Umumiye Kânunu için bkz. *Düstur, Üçüncü Tertip, C.13*, Başvekâlet Müdevvenat Matbaası, Ankara, 1932, s.738 – 1019.; *Resmi Gazete*, 30 Haziran 1932, S.2138.

<sup>3351</sup> *Düstur, Üçüncü Tertip, C.13*, Başvekâlet Müdevvenat Matbaası, Ankara, 1932, s.967.

<sup>3352</sup> Ö. Karacan, *Atatürk Döneminde Yapılan Karayolları, Barajlar ve Limanlar (1923 – 1938)...*, s.45.

#### 4.1.11. 1933 Yılı Bütçesi

Cumhuriyetin 10. yılında hazırlanan bütçe zamanında hazırlanmış ve meclise sevk edilmiş ve 15 Mayıs 1933’de görüşülmeye başlanmıştır<sup>3353</sup>. Nâfia Vekâleti Bütçesi ise 21 Mayıs’ta görüşülmeye başlanmıştır<sup>3354</sup>. 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 vurgulanmıştır<sup>3355</sup>.

23 Mayıs 1933 tarihinde 2211 sayılı kânunla kabul edilen bütçenin gider tahmini 170.474.794 TL. ile geçen yıla oranla hemen hemen aynıdır<sup>3356</sup>. Bunun yanında Nâfia Vekâleti’nin ayrılan pay 14.296.993 lira olarak belirlenmiştir<sup>3357</sup>. Nâfia Vekâletine ayrılan bu pay geçen yıla oranla % 42’lik bir artış göstermiştir. 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. <sup>3358</sup> |

#### 4.1.12. 1934 Yılı Bütçesi

30 Mayıs 1934 tarihinde 2476 sayılı kanunla kabul edilen bu yıl bütçesinin gider tahmini, 184.075.636 TL.’dir<sup>3359</sup>. Bütçede artış olmasına rağmen Bayındırlık Bakanlığı payında azalma görülmektedir.

<sup>3353</sup> TBMM Zabut Ceridesi, D.IV., İ.50, C.15, T.B.M.M. Matbaası, 1933, s.71.

<sup>3354</sup> TBMM Zabut Ceridesi, D.IV., İ.55, C.15, T.B.M.M. Matbaası, 1933, s.96.

<sup>3355</sup> Ö. Karacan, *Atatürk Döneminde Yapılan Karayolları, Barajlar ve Limanlar (1923 – 1938)*..., s.45.

<sup>3356</sup> 23 Mayıs 1933 Tarih 2211 Sayılı 1933 Malî Senesi Muvazenei Umumiye Kânunu için bkz. *Düstur, Üçüncü Tertip, C.14*, Başvekâlet Matbaası, Ankara, 1933, s.684 – 964.; *Resmî Gazete*, 30 Mayıs 1933, S.2414.

<sup>3357</sup> *Düstur, Üçüncü Tertip, C.14*, Başvekâlet Matbaası, Ankara, 1933, s.922.

<sup>3358</sup> F. Alkan, *Yeni Türkiye Devletinin Bayındırlık Politikası*..., s.113.

<sup>3359</sup> 30 Mayıs 1934 Tarih 2476 Sayılı 1934 Malî Senesi Muvazenei Umumiye Kânunu için bkz. *Düstur, Üçüncü Tertip, C.15*, Başvekâlet Matbaası, Ankara, 1934, s.659 – 951.; *Resmî Gazete*, 2 Haziran 1934, S.2716.

|                                                   |                             |
|---------------------------------------------------|-----------------------------|
| Milli Savunma Bakanlığı                           | 49.357.473 TL               |
| Düyun-u Umumiye                                   | 44.836.736 TL               |
| Bayındırlık Bakanlığı                             | 12.402.807 TL               |
| Bayındırlık bütçesinin ayrıntıları şu şekildedir: |                             |
| Demiryolları ve limanlar                          | 8.666.977 TL                |
| Su işleri için                                    | 1.350.920 TL                |
| Yollar ve köprüler için                           | 297.920 TL. <sup>3360</sup> |

#### 4.1.13. 1935 Yılı Bütçesi

1935 yılı bütçesi 1930'lu yıllarda hazırlanan kısıtlı bütçeler gibi değil daha rahat şartlarda hazırlanmıştır<sup>3361</sup>. Bütçe görüşmelerine 22 Mayıs 1935 tarihinde başlanmıştır<sup>3362</sup>. Bayındırlık bütçe görüşmelerine 25 Mayıs 1935'te yapılmıştır. Görüşmeler esnasında söz alan Samsun Milletvekili Ruşen Barkın memleketin savunması bakımından önemli olan demiryollarındaki gelişmelerden dolayı Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya'ya teşekkür etmiştir. Ruşen Bey, memleketin savunmasında demiryolları kadar karayollarının da önemli olduğunu söylemiş, Bayındırlık Bakanlığı tarafından yolların yapıldığını ancak XX. yüzyılda 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<sup>3363</sup>.

26 Mayıs 1935 tarihinde 2730 sayılı kânun ile kabul edilen bütçenin gider tahmini 195.011.053. lira olarak belirlenmiştir<sup>3364</sup>. Bayındırlık Bakanlığı'na 12.440.005 lira ayrılmıştır<sup>3365</sup>. Bu bütçenin ayrıntıları şu şekildedir:

<sup>3360</sup> N. M. Yücel, *Bayındırlık Bakanlığı Tarihi ...*, s.288.

<sup>3361</sup> N. M. Yücel, *Bayındırlık Bakanlığı Tarihi ...*, s.294.

<sup>3362</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, D.V., İ.27, C.3, T.B.M.M. Matbaası, 1935, s.158.

<sup>3363</sup> 1935 yılı Nâfia Vekâleti'nin bütçe görüşmeleri ve yapılan konuşmalar için bkz. *TBMM Zabıt Ceridesi*, D.V., İ.29, C.3, T.B.M.M. Matbaası, 1935, s.263 – 268.

<sup>3364</sup> 26 Mayıs 1935 Tarih 2730 Sayılı 1935 Malî Yılı Muvazenei Umumiye Kânunu için bkz. *Düstur, Üçüncü Tertip*, C.16, Başvekâlet Matbaası, Ankara, 1935, s.868 – 1156.; *Resmî Gazete*, 30 Mayıs 1935, S.3016.

<sup>3365</sup> *Düstur, Üçüncü Tertip*, C.16, Başvekâlet Matbaası, Ankara, 1935, s.1114.



|                          |              |
|--------------------------|--------------|
| 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 yukardaki rakamların üzerinde Bayındırlık Bakanlığı olarak 25.8 milyonluk harcama yapılmıştır. Bu miktarın 16.9 milyonu demiryolu inşaatları, 1.4 milyonu yollar ve köprüler ile su işlerine ve 160 bin lirası ise Çubuk barajına aittir<sup>3366</sup>.

#### 4.1.14. 1936 Yılı Bütçesi

1936 yılının bütçe görüşmeleri 25 Mayıs 1935 tarihinde TBMM’de görüşülmeye başlanmıştır<sup>3367</sup>. Bayındırlık Bütçesi 27 Mayıs’ta müzakere edilmiştir. Mecliste Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya, bayındırlık işleri hakkında ayrıntılı bilgiler vermiştir. Ereğli ve Trabzon Limanları ile dalgakıranlarının yapılmasıyla ilgili girişimlerin hızlandığını, 1935 senesinde yirmi bir köprü ihale edildiğini bunların bir kısmının parasının bu yıl ödeneceğini söylemiştir. Karayolu 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 belirtmiştir<sup>3368</sup>.

Bu yılın bütçesi 28 Mayıs 1936 tarihinde 2985 sayılı kânunla tahmini 212.755.580 lira olarak kabul edilmiştir<sup>3369</sup>. Bütçenin hemen arkasından hazırlanan bir kanunla 25.780.000 liralık bir ek ödenek tahsis edilmiştir<sup>3370</sup>.

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 |

<sup>3366</sup> N. M. Yücel, *Bayındırlık Bakanlığı Tarihi* ..., s.294.

<sup>3367</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, D.V., İ.67, C.11, T.B.M.M. Matbaası, 1936, s.193.

<sup>3368</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, D.V., İ.69, C.11, T.B.M.M. Matbaası, 1936, s.255 – 258.

<sup>3369</sup> 28 Mayıs 1936 Tarih 2985 Sayılı 1936 Malî Yılı Muvazenei Umumiye Kânunu için bkz. *Düstur, Üçüncü Tertip*, C.17, Başvekâlet Matbaası, Ankara, 1936, s.660 – 968.; *Resmi Gazete*, 30 Mayıs 1936, S.3317.

<sup>3370</sup> N. M. Yücel, *Bayındırlık Bakanlığı Tarihi* ..., s.296.

Yollar ve köprüler için 1.028.000 TL

Bu bütçeden 103 bin lira Çubuk barajı için, 276 bin lirada Trabzon – İran transit yoluna harcanmıştır<sup>3371</sup>.

#### 4.1.15. 1937 Yılı Bütçesi

29 Mayıs 1937 tarihinde 3192 sayılı kânunla kabul edilen Bu yılın gider bütçesi 231.017.776 lira olarak belirlenmiştir<sup>3372</sup>. Bayındırlık Bakanlığı'na 15.773.108 lira ayrılmıştır. Bu bütçenin ayrıntıları şu şekildedir:

|                          |              |
|--------------------------|--------------|
| Limanlar ve Demiryolları | 8.879.501TL  |
| 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<sup>3373</sup>.

#### 4.1.16. 1938 Yılı Bütçesi

1938 yılı bütçe görüşmeleri TBMM'de 26 Mayıs 1938 tarihinde başlamıştır<sup>3374</sup>. TBMM'de yapılan müzakerelerden sonra 27 Mayıs 1938 tarihinde 3405 sayılı kânunla kabul edilen bu yılın bütçesi 249.954.020 lira olarak tespit edilmiştir<sup>3375</sup>. Kabul edilen bütçede Bayındırlık Bakanlığı payı 8.892.040 liradır. Bakanlığına ayrılan pay bütçedeki büyümenin aksine azalma göstermiştir<sup>3376</sup>.

Bakanlığa ayrılan bütçenin dağılımı aşağıda ki gibidir:

|                |            |
|----------------|------------|
| Su işleri için | 930.000 TL |
|----------------|------------|

<sup>3371</sup> Ö. Karacan, *Atatürk Döneminde Yapılan Karayolları, Barajlar ve Limanlar (1923 – 1938)*..., s.48.

<sup>3372</sup> 29 Mayıs 1937 Tarih 3192 Sayılı 1937 Malî Yılı Muvazenei Umumiye Kânunu için bkz. *Düstur, Üçüncü Tertip, C.18*, Başvekâlet Matbaası, Ankara, 1937, s.739 – 1044.; *Resmî Gazete, 1 Haziran 1937, S.3619*.

<sup>3373</sup> N. M. Yücel, *Bayındırlık Bakanlığı Tarihi* ..., s.304.

<sup>3374</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi, D.V., İ.67, C.25, T.B.M.M. Matbaası, 1936, s.202 – 234*.

<sup>3375</sup> 27 Mayıs 1938 Tarih 3405 Sayılı 1938 Malî Yılı Muvazenei Umumiye Kânunu için bkz. *Düstur, Üçüncü Tertip, C.19*, Başvekâlet Matbaası, Ankara, 1938, s.760 – 1082.; *Resmî Gazete, 1 Haziran 1938, S.3922*.

<sup>3376</sup> *Düstur, Üçüncü Tertip, C.19*, Başvekâlet Matbaası, Ankara, 1938, s.842.

|                               |              |
|-------------------------------|--------------|
| 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<sup>3377</sup>.

#### 4.2. Demiryolları İnşaatlarının Finansmanı

Demiryollarını devletin birinci çözmesi gereken mesele olarak gören Cumhuriyet yöneticileri, bu sebeple daha ilk günlerden itibaren bütün gayret ve para kaynaklarının önemli bir kısmını demiryolu inşaatlarına ayırmışlardır. Türkiye’de inşa edilen demiryollarının finansmanı büyük ölçüde yerli kaynaklar oluşturmuştur. Gerçi Cumhuriyet yöneticileri prensip itibarıyla yabancı sermayeden faydalanmak taraftarıydılar. Ancak yabancı sermayenin ülkenin millî ve iktisadî politikasına uygun bir şekilde çalışmak şartıyla ülkeye gelmesi istenmekteydi<sup>3378</sup>. Çünkü imparatorluk döneminde yaşanan deneyim hala canlı izlerini korumaktaydı. Bu konuda Mustafa Kemal Paşa 1 Mart 1923’te TBMM’nin açış konuşmasında, “... demiryollar ve limanlar ve mümasilleri gibi pek muhtaç olduğumuz tesisatı cesimenin yeniden inşa ve işletilmelerindeki siyasetimiz, kavanini hazıra ve müstakbelimize tabi olmak ve bu babda kabul ettiğimiz millî prensiplere tetabuk etmek şartıyla müracaat edecek ecnebi sermayelerini memnuniyetle kabul etmektir. Mevcut müessesatın mukavele ve şartnamelerine müteakiben riayet, gerek bu müesseselerin ve gerek memleketimizin menfaati için lazımdır...”<sup>3379</sup> diyerek yabancı sermaye konusunda milli hassasiyetlerin korunacağını vurgulamıştır. Fakat bu dönemde yabancı sermayenin ülkeye gelmesi mümkün olmamıştır. Ancak 1927’den itibaren yabancı kredilerden faydalanabilme imkanı doğmuştur. 1923 – 1938 döneminde Türkiye’de inşa edilen demiryolları genellikle devlet bütçesinden finanse edilmiştir. 1933 yılında devlet demiryolları inşaatları için iç borçlanmaya giderek demiryolu inşaatlarına yeni bir mâlî kaynak yaratmıştır. Bunun yanında 1933 yılında bir Türk inşaat şirketinin devlete açtığı orta vadeli kredide kullanılmıştır. Millî sermaye ise ancak 36 km.’lik Samsun sahil

<sup>3377</sup> N. M. Yücel, *Bayındırlık Bakanlığı Tarihi ...*, s.309.

<sup>3378</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)...*, s.147.

<sup>3379</sup> *TBMM Zabut Ceridesi*, D.I., İ.1, C.28, T.B.M.M. Matbaası,1961, s.10.

demiryolu inşaatının gerçekleştirerek çok az bir katkı da bulunabilmiştir. Yabancı sermayeden faydalanamayan Türkiye yabancı inşaat şirketlerinin açtığı orta vadeli kredilerden yararlanabilmiştir. Bu anlamda demiryolu inşaatlarının mâlî kaynaklarını bütçe, iç borçlanma, yerli kredi, millî sermaye ve orta vadeli yabancı krediler oluşturmuştur<sup>3380</sup>.

#### 4.2.1. Bütçe

22 Mart 1924 tarihinde kabul edilen Arade – Diyarbakır – Ergani demiryolunun inşasına dair kânun ile TBMM, bu demiryolunun yapımı için 2738000 liranın bütçeden harcanması konusunda hükümete yetki vermiştir<sup>3381</sup>. Yine 23 Mart 1924 tarihinde kabul edilen kânun ile Samsun – Sivas ve Ankara – Musaköy demiryollarının inşası için 5 yılda harcanmak üzere 65 milyon lira ödenek verilmiştir<sup>3382</sup>. Bu iki kânun Türkiye’de demiryolları inşasına ve inşaatlara yapılacak harcamaların bütçeden karşılanmasına dair çıkarılan ilk iki kânundur. Bu kânunları diğer hatların inşasına dair kânunlar izlemiştir. Yapılacak olan hatların inşalarına dair kabul edilen kânunlarda, yapılacak olan harcama ve harcama süresi açıkça belirtilmiştir. İnşa edilen demiryoluna verilen ödenek yetmediği takdirde ek ödenek verilmek suretiyle hattın yapımı gerçekleştirilmekteydi. 1924 – 1926 yılları arasında demiryolu inşaatlarına ayrılan ödenekler Nâfia Vekâleti bütçesi içinde yer almıştır. 23 Mayıs 1927 tarihinde Devlet Demiryolları ve Limanları İdarei Umumiyesi’nin kurulması ile 1927 – 1930 döneminde demiryolu inşaatlarına ayrılan ödenekler bu idarenin bütçesinde gösterilmiştir. Ancak 1 Haziran 1931’de Demiryollar İnşaat Dairesi’nin, Devlet Demiryolları ve Limanları Umum Müdürlüğü’nden ayrılarak Nâfia Vekâleti’ne bağlanması üzerine demiryolları inşaatları için ayrılan ödenekler tekrar Nâfia Vekâleti bütçesinde gösterilmeye başlanmıştır<sup>3383</sup>.

<sup>3380</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)*..., s.147.

<sup>3381</sup> 22 Mart 1924 Tarihli ve 448 Numaralı Arade – Diyarbakır – Ergani Demiryolunun İnşası Dair Kânun için bkz. *Düstur, Üçüncü Tertip, C.5*, Başbakanlık Devlet Matbaası, Ankara, 1948, s.367.

<sup>3382</sup> 23 Mart 1340 (1924) tarih ve 449 numaralı Samsun – Sivas ve Ankara – Musaköy Demiryollarının İnşası Hakkında Kanun için bkz. *Düstur, Üçüncü Tertip, C.5*, Başbakanlık Devlet Matbaası, 1948, s.368.

<sup>3383</sup> İsmail Yıldırım, “Cumhuriyet Dönemi Demiryolu İnşaatlarının Mali Kaynakları Ve İlk İç Borçlanmalar”, *Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi (ATAM)*, C.XII., S.35, Temmuz 1999, s.604 – 605.

Merkezi Tedavül Bankası (Merkez Bankası)'nın kurulması imkanlarını araştırmak üzere 1929 Nisan ayında Türkiye'ye gelen Alman Karl Müller<sup>3384</sup> bu konuda hükümete bir rapor sunmuştur. Bu raporda hükümetin uygulamış olduğu demiryolu inşaat politikasına eleştiriler getirmiştir. Karl Müller, devlet bütçesinden karşılamasının doğru bir yaklaşım olduğunu fakat demiryolları hatlarının mevcut durum itibarıyla iktisadî olmadığı ve herhangi bir iktisadî gelişme ihtimâli olmadığı müddetçe, hatların sağlayacağı iktisadî faydaların sınırlı kalacağını dolayısı ile hatların inşası için borçlanmaya gerek olmadığını belirtmiştir<sup>3385</sup>. Raporunda kısa bir zamana sığdırılan demiryolu inşaat programının devlet bütçesinden karşılanmasının da zor olacağını belirterek, demiryolu masraflarında kısıntı yapılması gerektiğini ifade etmiştir<sup>3386</sup>.

Demiryolları inşaatlarının devlet bütçesinden finanse edilmesi sık sık eleştiri konusu olmuştur. Özellikle demiryolu inşaatlarının ülke geneline yayılması ve bütçeden ayrılan ödeneklerin artması ile 1930'lu yıllara gelindiğinde bu eleştiriler daha da artmıştır. Cumhuriyet hükümetlerinin uygulamış oldukları demiryolu politikası toplumun çok önemli bir kesimi tarafından desteklenirken, az ama gür muhalif seslere de rastlanılmıştır. Bu muhalefet, hem kelimenin tam anlamıyla, muhalefet partisi Serbest Cumhuriyet Fırkası'ndan gelebildiği gibi, zaman zaman CHP milletvekilleri arasından da çıkabilmiştir<sup>3387</sup>. Özellikle etkin bir şekilde demiryolu inşa politikalarını eleştiren Serbest Fırka'nın Karl Müller'in raporundan büyük oranda etkilenmiştir<sup>3388</sup>.

Serbest Cumhuriyet Fırkası'nın kurulmasından kısa bir süre sonra yöneticiler, parti programı hazırlama ve bunu bir an önce kamuoyuna duyurma çabası içerisine girmişlerdir. Bu hazırlıklar sırasında basına yansıyan haberlerde, yeni partinin ulaşım ile ilgili olarak, ulaşım araçları tarifelerinde indirimle gidilmesini isteyeceği ve şimendifer siyasetinin düzenlenmesini esas alacağı belirtilmiştir. Program 12 Ağustos'ta açıklandığında, önceki haberlerde yer alan ifadelerin direkt olarak programa yansımadağı, fakat dolaylı olarak programın 3, 5 ve 7. maddelerinde ulaşımaya yönelik atıflar yapıldığı görölmektedir<sup>3389</sup>.

<sup>3384</sup> İlhan Tekeli, Selim İlkin, *1929 Dünya Buhranından Türkiye'nin İktisadi Politika Arayışları*, Türkiye Belgesel İktisat Tarihi C.1, Bilge Kültür Sanat Yayınları, İstanbul, 2009. s.110 – 111.

<sup>3385</sup> *BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 13. 77. 22.*

<sup>3386</sup> İ. Yıldırım, "Cumhuriyet Dönemi Demiryolu İnşaatlarının Mali Kaynakları Ve İlk İç Borçlanmalar"..., s.604 – 605.

<sup>3387</sup> E. As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları...*, s.72.

<sup>3388</sup> *BCA Fon Kodu, 30.10.0. Yer Kodu, 13. 77. 22.*

<sup>3389</sup> E. As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları...*, s.72.

3. Maddede “*Fırka devlet varidatını semereli bir surette sarfına dikkat ve büyük nafıa teşebbüsleri masraflarının yalnız bir nesle tahmilinden istinap eder*” diyerek demiryolu politikasına açık bir tavır konulmuştur<sup>3390</sup>. Programın 5. maddesinde, “*Fırka, vatandaşların refahına, malî ve iktisadî her türlü teşebbüslerine engel olan hükümet müdahalelerini kabul etmez.*”<sup>3391</sup> şeklindeki dolaylı ifadede bir süre sonra “*Liman inhisarları kaldırılacaktır.*” gibi ulaşım ile ilgili olan net bir ifade kullanılması; yine 7. maddede “*Teşvik-i Sanayi Kanunu bihakkın tatbik edilecektir.*” denildikten sonra “*Nakliyat ve liman tarifleri bu maksatlara hizmet edecek surette tanzim olunacaktır.*” şeklinde bir ifadenin bulunması, o dönemde özellikle deniz ulaşımıyla ilgili olarak süregelen tartışmalarda yeni partinin tavrını açık bir şekilde göstermektedir. Muhalif görüş, hedeflenen demiryolu politikasının çok miktarda kaynak gerektirdiği, buna karşın ortaya konan ödeneğin bunu karşılayamayacağı, hiçbir devletin bu politikadan dolayı Türkiye’ye kredi açmayacağı, açılrsa bile bir süre sonra aşırı borçlanılıp büyük bir yük altına girileceği yönündeydi. Bu görüşü ortaya atan Serbest Fırka’nın ileri gelenlerine göre, yapılması hedeflenen işler yapıp bitse bile o aşamaya gelene kadar “*Milletin eti dökülür ve geçen lokomotifler de kalmış kemiklerini ezerek, onların takırtısı üzerinden geçer*”di. Bir başka eleştiri, “*Büyük işlerin masraflarını bu günkü nesle yüklemenin haksızlık olduğu*” yönündedir<sup>3392</sup>.

Serbest Fırka’nın muhalif olduğu bir başka olgu da demiryolu politikasının uygulanma şeklidir. Serbest Fırkacılar, demiryolu başta olmak üzere, devletin çeşitli işlere girerek her geçen gün daha fazla müdahaleci olduğunu savunmuşlardır. Serbest Fırkacılar bu tür faaliyetleri daha geniş ölçekte devletçilik uygulamasına meşruiyet kazandırmanın bir aracı olarak değerlendirmişlerdir. Devletin bu müdahalelerden kurtulmasının mümkün olduğunu söyleyen Serbest Fırkacılar iki öneri getirmişlerdir: Devletin bütçe gelirleri ile yapılan demiryolu ve benzeri bayındırlık işlerini uzun vadeli borçlanmalarla yapması ve böylece borç yükünün yıllara bölüştürülmesi ya da demiryollarının yabancı şirketlere yaptırılmasıdır<sup>3393</sup>.

Fethi Bey, “... *Şimendiferler için yapılan fedakârlık nispetinde inşaat-ı nafıa meydana getirilememiştir. Masrafların mühim bir kısmı faizlere ve komisyonlara*

<sup>3390</sup> Çetin Yetkin, *Atatürk’ün Başarısız Demokrasi Devrimi Serbest Cumhuriyet Fırkası*, Toplumsal Dönüşüm Yayınları, 1997, İstanbul, s.149.

<sup>3391</sup> İhsan Sabri Balkaya, *Ali Fethi Okyar (29 Nisan 1880 – 7 Mayıs 1943)*, Ankara, 2005, s.266.

<sup>3392</sup> E. As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları...*, s.73.

<sup>3393</sup> E. As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları...*, s.74.

gitmektedir. Bununla şimendifer yapılmasın, bazı mukabil cereyanları nazar-ı dikkate alarak kamyon sistemi bu günkü sistemi daha muvafık ve ucuzdur demek istemiyorum. Memleketi şimendifersiz bırakmak elbette ki olmaz. Yalnız bugün mü yarın mı olsun? Mesele budur...”<sup>3394</sup> derken temelde demiryoluna karşı olmadıklarını, usulde bazı değişiklikler öngördüklerini belirtmiştir.

Başbakan İsmet Paşa'nın 30 Ağustos 1930 tarihinde Sivas Hattı'nın açılış töreninde yapmış olduğu konuşma, demiryolu politikasını Cumhuriyet rejiminin tüm politikalarını bütünlüğe kavuşturan ana eksen olarak sunduğu ve cumhuriyet tarihinin en önemli belgelerinden olan konuşmasını yapmıştır<sup>3395</sup>. Bu konuşma ayrıca CHF – SCF arasında demiryolları politikasına indirgenerek yapılan tartışmaların en önemli kilometre taşlarından biridir. Denilebilir ki Sivas nutku, bir taraftan SCF'nin demiryolları üzerinden yapmış olduğu muhalefet atağına, iktidar tarafından çekilmiş top yekun bir set olmuş, diğer taraftan da İsmet Paşa'nın nutkunda belirtmiş olduğu gibi halka bu politikanın hesabını verme ve “*Sivas şimendiferinin milleti bir seneden beri sıkıntı içinde bırakan bir kâbus olmadığını ispat etme*”ye yönelik fırsat işlevini yerine getirmiştir. Bu sözlerden sonra İsmet Paşa, Anadolu hattının satın alınmasını öncelikli iş olarak düşünmediğini, ona göre şimendifer politikasının, her şeyden önce yeni inşaat politikası olduğunu, bunu da “*Bir karış fazla şimendifer*” düsturuyla açıkladığını söylemiştir. Yani kendisi önceden bu satın almaya karşıdır. Bunu da, yeni inşaatlar yaparken diğer bir masrafa girmek istememekle açıklamıştır. Daha sonra çevresinin ısrarlarıyla bunu kabul etmiştir. Hatta ısrar edenler arasında Fethi Bey de vardır. İsmet Paşa'nın hattın alınışını anlatma nedeni, bu zor işi başarmada Fethi Bey'in de gayretlerini gördüğünden, ona teşekkür etmektir. İsmet Paşa bundan sonra “*hatların pahalı yapıldığı*” eleştirisine yanıt vermiş, henüz inşaat halinde bulunan bir işin kesin hesabının söylenemeyeceğini, fakat şu ana kadar yapılan harcamanın kilometre başına 75.000 lira olduğunu, bunun da emsali hatlarda tüm şirketlerin yaptığı hatlardan daha ucuza geldiğini söylemiştir<sup>3396</sup>.

Yunus Nadi, 30 Ağustos 1930'da açılan Sivas hattıyla ilgili yazısında 8 yıl önce aynı tarihte askerî zaferin kazanıldığını, şimdi ise bir imar zaferinin kazanıldığını

<sup>3394</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 12 Ağustos 1930, s.1.

<sup>3395</sup> Cengiz Aslantepe, “Türk Demiryolu Tarihinde Yüz Günlük Kesit, Serbest Cumhuriyet Fırkası İle Cumhuriyet Halk Fırkası Arasındaki Tartışmalar”, *Kebikeç*, S.11, 2001, s.215.

<sup>3396</sup> E. As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları...*, s.75 – 77.

belirtmiş Fethi Bey’i şu sözlerle eleştirmiştir: “30 Ağustos zaferinin büyüklüğünü anlamayanlar var. Bugün İsmet Paşa, Sivas istasyonunda lokomotiflerin tiz avazelerine karışan gür sesiyle bu zaferin büyüklüğünü anlamayanlara anlatacaktır. İsmet Paşa cumhuriyet döneminde bu güne kadar 1188 km. şimendifer yapıldığını söyleyecek ve demiryolu yapmak için Avrupa sermayesine intizar etmek lazım gelseydi bu kadar yolu 7 senede değil, 27 senede bile yapılamayacağını izah edecektir...”<sup>3397</sup>

Yine bir başka yazısında Yunus Nadi, İsmet Paşa’nın yabancı sermaye konusunda katı bir tavır içerisinde olmadığını, zararsız yabancı sermayeye taraftar olduğunu vurgulamıştır<sup>3398</sup>.

Fethi Bey, Başvekil İsmet Paşa’ya 7 Eylül’de İzmir’de Alsancak Stadı’nda yaptığı konuşmada vermiştir:

“Efendiler, İsmet Paşa Hazretlerinin nutuklarında mevzu-u bahis eylediği hususatin başlıcası demiryolları meselesidir. Bu nutukta, Serbest Cumhuriyet Fırkası alelittlak demiryollarının yapılmasına muarız gösterilmiştir. Hayır efendiler, demiryollarının gerek vatan müdafaası, gerek iktisadî nokta-i nazardan faydasını inkâr etmek asla hatırımızdan geçmemiştir. Bizim iddiamız, demiryollarının gayet ağır şartlarla yapılmakta olmasıdır. Muhterem başvekil, demiryollarının bir varlık meselesi olduğunu, halkımızın her türlü sıkıntıya katlanmak suretiyle fedakârlık ihtiyar ettiğinden bahis buyuruyorlar. Halkın dışından, tırnağından güçlülük elde edilen bu paraların büyük bir dikkat ve itina ile ve tasarruf gözetilerek sarfı iktiza etmez mi? Halbuki Başvekil Paşa Sivas hatlarının ağır faiz ve komisyonla evvelce bir Belçika şirketine verildiğini kendileri ifade ediyorlar. Demek ki bu şirket, taahhüdünü ifadan aciz ve malî kabiliyetten mahrum kimselerden mürekkep olmasaydı, bu ağır şerait Türk milletine yüklenmiş olacaktı. Bu yükten kurtulmayı sırf milletin talihi eseri olarak, hükümetle karşı karşıya gelip mukavele imza eden eşhasın avantür takımından olmalarına medyunuz. Böyle aldatıcı adımlarla mukavele yapmak, aynı mahiyetteki mukaveleyi gene taahhüdünü ifa edemeyeceği bilâhare anlaşılan İsveç grubu ile tekrar etmek, halkın her türlü sıkıntıya katlanmak suretiyle ihtiyar ettiği fedakârlıkların mahalline masruf olduğuna dair kâfi teminat teşkil etmez.

Ağır komisyon ve faiz şartlarını havi olarak İsveç grubu ile yapılan

<sup>3397</sup> Yunus Nadi, “Sivas Hattı Açılırken”, *Cumhuriyet Gazetesi*, 30 Ağustos 1930, s.1.

<sup>3398</sup> Yunus Nadi, “Yağımızla Kavrulmak Efsanesi”, *Cumhuriyet Gazetesi*, 2 Eylül 1930, s.1.



*mukavelenin tadiline mecburiyet hasıl olduğu ve muaddel mukavelenamenin peşin para usulüne tahvil edildiği malumdur.*

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

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

*İkinci derece müteahhitlerin temin ettikleri kazanç bunun haricindedir. İşte bu gibi ağır mukavelenamelerin, bugünkü nesli tazyik etmesi ve halkın cebinden demiryolu inşası için çıkan paraların israfa ve zarara uğratılması, bugünkü demiryolu siyasetine karşı yükselttiğimiz itirazların esasını teşkil ederler.”<sup>3399</sup>*

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

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

*Diğer cihetten, Türk milletinin iktisadî kabiliyetini göz önünde bulundurmak, millî servetin yükselmesine veya hiç olmazsa muhafazasına itina etmek bir hükûmetin en mühim vazifelerindendir. Hatta diyebilirim ki bu ikinci vazife her şeyden üstündür. Zira*

<sup>3399</sup> Akşam Gazetesi, 8 Eylül 1930, s.1.

*demiryollarını emin bir surette hudutlarımıza kadar ulaştırmak için, çiftçinin, esnafın ve tüccarın malî kabiliyetini göz önünde bulundurmak ve bu vergi membalarını korumak lâzımdır...*”<sup>3400</sup>

Fethi Bey, yapılan harcamaların ülkenin iktisadi tahammül kudretini aşacağı, o zaman demiryolları siyasetine de istenmeyerek darbe vurulmuş olacağı endişesinin olduğunu üzerine basarak vurgulamıştır. Ona göre, kendi fırkasının liberal siyasetiyle, CHP’nin Sivas nutkunda belirtilen siyaseti arasındaki en önemli fark, kendilerinin yıkıcı iktisadi etmenleri göz önünde bulundurarak, üretim güçlerini incitmeme konusunda gösterecekleri özendir<sup>3401</sup>.

Demiryollarının devlet bütçesinden yapılmasına diğer bir eleştiri de 1 Haziran 1930 tarihinde Türkiye’ye gelerek incelemelerde bulunan ünlü Fransız iktisatçı Charles Rist’ten gelmiştir<sup>3402</sup>. Charles Rist, raporunda, “İç ve dış borçlanma yollarının ikisine de başvurmanın imkan dışı oluşu, Türk Hükümeti’ne bu sistemi zorunlu kıldı... Cumhuriyet’in mâlî durumu göz önüne alındığında, bugüne kadar Türkiye’de bayındırlık işlerinin finansmanı, muhtemelen başka türlü düşünülemeyecek şartlarda yapılmıştır. Ancak ne var ki bu finansmanı aynı temeller üzerinde sürdürmenin getireceği ciddi sakıncaları görmemezlikten gelemeyiz... Kanımızca şimdiye kadar Türk Hükümeti tarafından benimsenen bayındırlık işlerine ilişkin finansman yöntemleri tümüyle değiştirilmelidir”<sup>3403</sup> diyerek demiryolu yapımlarının finansmanının yabancı sermayeye bırakılmasından yanadır<sup>3404</sup>.

İmkanları kısıtlı bir devletin bütçesinden demiryolu yapılmasının sakıncaları, TBMM’nde de sık sık eleştirilen bir konu olmuştur. 1932 mâlî yılı Devlet Demiryolları ve Limanlar İşletme Umum Müdürlüğü bütçesi hakkındaki görüşmelerde bu konuyu gündeme getiren Sırrı (Day) Bey: “Hiç bir devletin bütçesinden inşaat yapıldığı yoktur. Böyle, devlet bütçesinden inşaat yapılmaz. Bu usul yalnız bizde ve bir de Sovyetlerde vardır. Halbuki gerek limanların ve gerek demiryollarının bir an evvel yapılması,

<sup>3400</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 9 Eylül 1930, s.1.

<sup>3401</sup> E. As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları...*, s.81

<sup>3402</sup> İ. Tekeli, S. İlkin, *1929 Dünya Buhranından Türkiye’nin İktisadi Politika Arayışları...*, s.142.

<sup>3403</sup> Charles Rist’in 1 Haziran 1930 tarihinde gelerek yapmış olduğu incelemeler sonucunda Mâlîye Vekâletine sunmuş olduğu raporu için bkz. M. Charles Rist, “Malî Durum ve Ödemeler Dengesi Üzerine Türkiye Cumhuriyeti Hükümetine Rapor (Paris 15 Eylül 1930)”, İ. Tekeli, S. İlkin, *1929 Dünya Buhranından Türkiye’nin İktisadi Politika Arayışları...*, s.631 – 680.

<sup>3404</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)...*, s.151.

*başlıca ülkelerde olduğu gibi mutlaka hariçten istikrazla yapılmalıdır... Bu iktisadın bir sonucudur”* demek suretiyle hükümetin politikasını eleştirmektedir<sup>3405</sup>.

Ancak bütün eleştirilere rağmen başka çare bulamayan hükümet, demiryollarının devlet bütçesinden yapılmasına devam etmiştir. Yalnız bu ödenekler mâlî yılbaşında verilen ödenekler olup, ek ödenekler buna dahil değildir. Örneğin tabloda 1927 yılı ödeneği 21.740.000 lira görülmekteyse de bu miktar daha sonra artırılarak 25.990.000 liraya çıkarılmıştır. Tabloda görüldüğü üzere demiryolu inşaatlarına, daha Cumhuriyet’in birinci yılı dolmadan genel bütçenin % 6.97’si oranında bir ödenek verilmiştir. Demiryolu inşaatları, esas itibariyle 1927’den itibaren hızlandığı için, 1927 – 1931 döneminde demiryolu inşaatlarına ayrılan ödenekler oldukça fazla artmıştır. 1928’de devlet bütçesinin 13.98’i demiryolu inşaatlarına ayrılırken, bu oran 1930’da 12.57 çıkmıştır. Ancak 1929 dünya ekonomik buhranın etkileri Türkiye’yi de sarmış ve 1932’de devlet bütçesinden demiryolları inşaatlarına ayrılan pay % 4.14’e düşmüştür. 1933’te, buhranın etkisinin azalmasıyla bütçeden demiryolları inşaatlarına ayrılan pay, tekrar artmışsa da 1920’lerin sonundaki miktara hiç bir zaman ulaşamamıştır. 1937 bütçesinde, demiryolları inşaatları için % 3.84 oranında 8.879.501 lira ödenek ayrılmasını, Nâfia Vekili Ali Çetinkaya şöyle açıklamaktaydı: *“Bu sene fevkalade olarak, ordunun bir takım ihtiyaçlarını karşılamak zarureti; şoseler, köprüler ve belki demiryolu hizmetlerinin yapılması için bütçemize fazla ödenek konamamıştır”*<sup>3406</sup>.

<sup>3405</sup> İ.Yıldırım, “Cumhuriyet Dönemi Demiryolu İnşaatlarının Mali Kaynakları Ve İlk İç Borçlanmalar”..., s.604 – 605.

<sup>3406</sup> İ.Yıldırım, “Cumhuriyet Dönemi Demiryolu İnşaatlarının Mali Kaynakları Ve İlk İç Borçlanmalar”..., s.604 – 605.

| Demiryolları İnşaatları İçin Mali Yılbaşında Verilen Ödenekler (1923 – 1938) |             |                               |                          |
|------------------------------------------------------------------------------|-------------|-------------------------------|--------------------------|
| Yıl                                                                          | Bütçe       | Demiryollarına Verilen Ödenek | Bütçe İçindeki payı ( %) |
| 1924                                                                         | 140.433.369 | 9.800.000                     | 6.97                     |
| 1925                                                                         | 183.046.854 | 11.558.000                    | 6.30                     |
| 1926                                                                         | 190.103.544 | 12.858.000                    | 6.70                     |
| 1927                                                                         | 194.454.619 | 21.470.000                    | 11.17                    |
| 1928                                                                         | 207.169.338 | 28.975.000                    | 13.98                    |
| 1929                                                                         | 220.408.481 | 28.200.000                    | 12.79                    |
| 1930                                                                         | 222.646.523 | 27.994.767                    | 12.57                    |
| 1931 (11 aylık)                                                              | 186.582.005 | 21.281.382                    | 11.40                    |
| 1932                                                                         | 169.146.747 | 7.009.158                     | 4.11                     |
| 1933                                                                         | 170.474.794 | 11.109.158                    | 6.51                     |
| 1934                                                                         | 184.075.636 | 8.666.977                     | 4.70                     |
| 1935                                                                         | 195.011.053 | 8.061.165                     | 4.10                     |
| 1936                                                                         | 212.755.580 | 7.221.021                     | 3.30                     |
| 1937                                                                         | 231.017.776 | 8.879.501                     | 3.84                     |
| 1938                                                                         | 249.954.020 | 10.892.040                    | 4.35                     |

Tablo 72: Demiryolları İnşaatları İçin Mali Yılbaşında Verilen Ödenekler (1923 – 1938)<sup>3407</sup>.

#### 4.2.2. İç Borçlanma

Cumhuriyetin ilk on yıllık süresinde Cumhuriyet Hükümeti, önemli bir dış borç yükü altında bulunduğundan dış borçlanmayı, gerekli şartlar oluşmadığı için de iç borçlanmayı uygun görmemiş, gerekli şartların tesisini ve bilhassa bu konuda halkın güvenini kazanmayı beklemiştir. 1923'ten 1933'e kadar geçen devrede borçlanma için gerekli siyasî, iktisadî, mâlî ve psikolojik şartları hazırlamış ve ilk borçlanma 1933 yılında ülke ekonomisinde önemli rolü olan kalkınmanın ilk safhasında ön planda gelen demiryolu inşasında kullanılmak amacıyla yapılmıştır. 1923'ten itibaren demiryolu inşaatları bütçeden karşılanarak yapıliyordu. Fakat 1929 Dünya Ekonomik Buhranı dolayısı ile artık bütçe ülke ihtiyaçlarını karşılayamaz duruma geldi. Dönemin başbakanı İsmet Paşa “*Bir acı gerçeği açıkça söylemeliyim. Bütçemiz mümkün olan hadden daha azına kadar indirilmiştir. Büyük ve pek önemli olan devletimizin vaziyetine*

<sup>3407</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)*..., s.153.

ve ihtiyaçlarına yetmemektedir” diyerek durumu açıkça belirtmişti. Her şeye rağmen Cumhuriyetin ilk 10 yıllık döneminin sonunda, hkmetin gayretleri ile ülkede önemli ilerlemeler sağlanmış, bunun yanında halkın tasarruf düşüncesi gelişmeye başlamıştı. Mevcut imkanlarla demiryolu politikasını gerekleştirmeyeceğini anlayan hükümet, halkın tasarruflarından istifade etmekte gecikmemiştir. Takip edilen demiryolu politikasının bir an evvel sonuca ulaşabilmesi için, i borçlanma en uygun bir yol olarak seçilmiştir<sup>3408</sup>.

#### 4.2.2.1. 1933 Ergani Borçlanması

Yapımına 1927’de başlanan Fevzipaşa – Diyarbakır hattının 435. km.’sinden 505. km.’sine kadar olan 70 km.’lik bölümü sözleşme dışında kalmıştı. Halbuki bu hat siyasî ve iktisadî açıdan oldukça önemliydi<sup>3409</sup>. Özellikle Ergani madenlerinin işletilmesinden çok fayda sağlanacaktı<sup>3410</sup>. Hattın bir an önce bitmesi için çaba sarfeden hükümet i borçlanmayı düşünmüştür<sup>3411</sup>. İşte bu düşünceyle ilk i borçlanma Fevzipaşa –Diyarbakır hattının inşaasında kullanılmak üzere 4 Ocak 1933 tarihli CHF grubunda karar verilmiştir<sup>3412</sup>. Bu konuyla ilgili hazırlanan layiha Maliye ve Bütçe encmenlerinde görüşülerek kabul edilmiş<sup>3413</sup> ve 12 Ocak 1933 tarih ve 2094 numaralı kânunla yürürlüğe girmiştir. Bu kânunla tahviller  tertipte çıkarılarak 12 milyon lirayı geçmeyecekti<sup>3414</sup>. Tahvillere % 5’i faiz ve % 2’si ikramiye olmak üzere % 7 faiz verilecekti<sup>3415</sup>. İkramiye çekilişleri noter huzurunda yılda iki defa yapılacaktır. Her türlü resim ve vergiden muaf olan bu borçlanma 16 Nisan 1953’ten itibaren 20 yılda ödenecekti<sup>3416</sup>.

Fakat Osmanlı Devletinin son zamanlarında yapılan 18 milyon liralık i borçlanmanın başarısızlığı ve halk üzerindeki olumsuz etkisi yüzünden Ergani

<sup>3408</sup> İ. Yıldırım, “Cumhuriyet Dönemi Demiryolu İnşaatlarının Mali Kaynakları Ve İlk İ Borçlanmalar”..., s.612.

<sup>3409</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)*..., s.154.

<sup>3410</sup> Cevat Nizami, “Ergani İştikrazı”, *Akşam Gazetesi*, 15 Nisan 1933, s.1.

<sup>3411</sup> C. H. Woods, *Economic Conditions in Turkey (June 1934)*..., s.30.

<sup>3412</sup> *Akşam Gazetesi*, 4 Kânunisani 1933, s.2.

<sup>3413</sup> *Hâkimiyeti Milliye Gazetesi*, 8 İkinci Kânun 1933, s.1.

<sup>3414</sup> 12 Kânunisani 1933 tarih ve 2094 Numaralı İkramiyeli Dahili İştikraz Aktine Dair Kanun için bkz. Başbakanlık Neşriyat ve Müdevvenat Umum Müdürlüğü, *Düstur, nc Tertip, C.14*, Başvekalet Matbaası, 1933, s.117 – 118.

<sup>3415</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 15 Nisan 1933, s.7.

<sup>3416</sup> Başbakanlık Neşriyat ve Müdevvenat Umum Müdürlüğü, *Düstur, nc Tertip, C.14*, Başvekalet Matbaası, 1933, s.117 – 118.

borçlanmasına gidilirken çok dikkatli davranılmış ve borçlanma Millî İktisat ve Tasarruf Cemiyeti etrafında millî bir kampanya haline getirilmiştir<sup>3417</sup>. *Tasarruf erbabı için bir menfaat meselesi değil bir vatan borcu olduğu*<sup>3418</sup> ve *şuurlu bir halkın katıldığı bir milli görev olarak* telakki edilen iç borçlanma<sup>3419</sup> için basında da büyük bir kampanya başlatılmıştır<sup>3420</sup>. Gazetelerde reklamlar yayınlanmış<sup>3421</sup> ve illerde satılan tahviller sürekli sütunlarda yer almıştır<sup>3422</sup>. Konferanslar verilmiştir<sup>3423</sup>.

4 milyon liralık birinci tertiple<sup>3424</sup> gerçek değeri 100 lira olan ve 95 liraya satılan tahviller 1 Nisan 1933 ile 30 Nisan 1933 tarihleri arasında satışa çıkarılmıştır. Borçlanmanın ilk tertibi başarı ile sonuçlanmış ve yalnız İstanbul'da 1 milyon liralıktan fazla tahvil satılmıştır. Ülke genelinde ise 6.555.000 liralık bir taleple karşılanmıştır<sup>3425</sup>.

İkinci tertip tahvillerin satışına 9 Aralık 1933'te başlanmış<sup>3426</sup> ve 11 Ocak 1934 tarihinde sona ermiştir<sup>3427</sup>. Üçüncü tertip tahviller ise 30 Ağustos 1934'de piyasaya sunulmuş<sup>3428</sup> ve 30 Eylül 1934 tarihinde satışı son bulmuştur<sup>3429</sup>. Çıkarılan tahvillerin gerçek değeri ikinci tertipte olduğu gibi 20 lira, satış fiatları ise 19.7 liradır. Üçüncü tertip tahvillerin satışında ikinci tertip tahvillerden alanlara 6 günlük bir öncelik tanınmıştır<sup>3430</sup>.

Bu borçlanmada hükümet Osmanlı dönemindeki borçlanmalardaki gibi karşılık gösterme ihtiyacı hissetmemiştir<sup>3431</sup>. Böylece 12 milyon liralık tahvil satışı başarı ile

<sup>3417</sup> İ. Tekeli, S. İlkin, *Uygulamaya Geçerken Türkiye'de Devletçiliğin Oluşumu*, s.277.

<sup>3418</sup> Ahmet Şükrü, "Ergani İstikrazı", *Milliyet Gazetesi*, 3 Kânunisani 1934, s.1.

<sup>3419</sup> Falih Rıfkı, "Ergani Yolu" *Hâkimiyeti Milliye Gazetesi*, 16 Nisan 1933, s.1.

<sup>3420</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 16 Nisan 1933, s.1.; *Cumhuriyet Gazetesi*, 18 Nisan 1933, s.1.; *Son Posta Gazetesi*, 22 Nisan 1933, s.8.;

<sup>3421</sup> *Hâkimiyeti Milliye Gazetesi*, 14 Nisan 1933, s.1.; *Hâkimiyeti Milliye Gazetesi*, 16 Nisan 1933, s.1.; *Son Posta Gazetesi*, 22 Nisan 1933, s.1.; *Akşam Gazetesi*, 10 Kânunievvel 1933, s.1.

<sup>3422</sup> *Son Posta Gazetesi*, 22 Nisan 1933, s.8.; *Milliyet Gazetesi*, 10 Teşrinisani 1933, s.1.; *Akşam Gazetesi*, 25 Kânunievvel 1933, s.2.

<sup>3423</sup> *Akşam Gazetesi*, 7 Kânunievvel 1933, s.2.

<sup>3424</sup> *Milliyet Gazetesi*, 27 Şubat 1933, s.1.

<sup>3425</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)*..., s.155.

<sup>3426</sup> *Akşam Gazetesi*, 26 Teşrinisani 1933, s.2.; *Hâkimiyeti Milliye Gazetesi*, 29 İkinciteşrin 1933, s.1.; *Milliyet Gazetesi*, 9 Kânunievvel 1933, s.1.; *Milliyet Gazetesi*, 10 Kânunievvel 1933, s.1.

<sup>3427</sup> *Milliyet Gazetesi*, 29 Teşrinisani 1933, s.1.

<sup>3428</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 25 Ağustos 1934, s.1.

<sup>3429</sup> *Hâkimiyeti Milliye Gazetesi*, 12 Ağustos 1934, s.1.;

<sup>3430</sup> İ. Yıldırım, "Cumhuriyet Dönemi Demiryolu İnşaatlarının Mali Kaynakları Ve İlk İç Borçlanmalar"..., s.613.

<sup>3431</sup> Ali Şefik, "12.000.000 liralık Dahili İstikraz Tahvilleri Neden En Sağlam Bin Plasmandır", *Kadro*, S.17, Mayıs 1934, s. 54.

sonuçlanmış ve elde edilen para ile Ergani – Diyarbakır hattının inşasına devam etme imkanı doğmuştur<sup>3432</sup>.

#### 4.2.2.2. Sivas – Erzurum Demiryolu Borçlanması

1933 yılında Sivas – Erzurum demiryolunun inşasına başlanmıştı. Hattın arızalı bir bölgeden geçmesi yüksek maliyetlerin ortaya çıkmasına sebep veriyordu. Ayrıca bütçe de bu inşaatın finansmanı için yeterli değildi<sup>3433</sup>. Dolayısıyla hattın hızlı bir şekilde tamamlanması için iç borçlanma zorunlu hale geliyordu<sup>3434</sup>. İsmet Paşa bu konuda: “*Ülkeyi imar edelim ve iktisadî vaziyetimizi yükseltelim de daha rahat ve daha kuvvetli olalım diye dışarıdan bize bol para vermeyi kimse düşünmeyecektir. Ülkenin geleceği bizim himmetimize, bizim paramıza bağlıdır... Dahili istikraz sistemi millî kalkınmanın en güvenilir vasıtasıdır.*” diyerek iç borçlanmaya olan ihtiyacı ifade ediyordu. Böyle bir ortamda, biraz da halkın Ergani tahvillerine gösterdiği yoğun ilgi Cumhuriyet yöneticilerini yeni bir borçlanmaya sevketti<sup>3435</sup>.

TBMM’de 28 Mayıs 1934 tarihinde<sup>3436</sup> kabul edilen 2463 numaralı kânun ile her yıl 10 milyon lirayı geçmemek üzere ve 20 yılda ödenmek üzere hamiline yazılı 30 milyon liralık Sivas – Erzurum demiryolu istikraz tahvillerinin çıkarılmasına izin verildi<sup>3437</sup>. Tahvillerin faiz ve ikramiyesi % 7 olarak belirlenmişti<sup>3438</sup>.

Tahviller gerçek değeri 20 lira satış fiyatları ise 19 lira olarak 7 tertipte çıkarıldı. Tahvillerin faiz ikramiyesi % 7 olmasına karşın, gerçek değerinin altında satıldığı için faiz oranı % 7.3 olmuştur. Sivas – Erzurum demiryolu borç tahvillerinden çıkarılan ilk tertibi 6 gün gibi çok kısa bir sürede satılmıştır. Daha sonra çıkarılan diğer tertipler de halktan ve milli bankalardan oldukça fazla bir ilgi görmüş ve tamamen

<sup>3432</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)*..., s.155.

<sup>3433</sup> M. Küçüküçürlü, G.F. Saylan, “Şimendiferin Erzurum Yolculuğu”..., s.322.

<sup>3434</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 25 Mayıs 1934, s.1.

<sup>3435</sup> İ. Yıldırım, “Cumhuriyet Dönemi Demiryolu İnşaatlarının Mali Kaynakları Ve İlk İç Borçlanmalar”..., s.614.

<sup>3436</sup> *Son Posta Gazetesi*, 29 Mayıs 1934, s.3.

<sup>3437</sup> 25 Mayıs 1934 tarih ve 2463 Sivas – Erzurum Hattını İnşa İçin Dahili İstikraz Aktine Dair Kanun için bkz. Başbakanlık Neşriyat ve Müdevvenat Umum Müdürlüğü, *Düstur, Üçüncü Tertip, C.15*, Başvekalet Matbaası, 1934, s.625 – 626.; *Resmî Gazete*, 30 Mayıs 1934, S.2714.

<sup>3438</sup> *Milliyet Gazetesi*, 13 Kânunievvel 1934, s.2.

satılmıştır. Böylece yapımı devam eden Sivas – Erzurum hattına sürekli bir mali kaynak sağlanmıştır<sup>3439</sup>.

| Sivas – Erzurum Demiryolu İç Borçlanma Tahvillerinin Miktarları, Çıkarılış ve Ödeme Tarihleri |              |                         |                              |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|-------------------------|------------------------------|
| Tertip                                                                                        | Miktar (TL.) | Satış Müddeti           | Ödemenin Son bulunduğu Tarih |
| I                                                                                             | 2.000.000    | 10.01.1935 – 15.01.1935 | 10 Ocak 1955                 |
| II                                                                                            | 4.500.000    | 20.11.1935 – 05.12.1935 | 5 Ocak 1956                  |
| III                                                                                           | 4.500.000    | 16.11.1936 – 05.12.1936 | 5 Aralık 1956                |
| IV                                                                                            | 4.500.000    | 20.11.1937 – 05.12.1938 | 5 Aralık 1957                |
| V                                                                                             | 4.500.000    | 19.11.1938 – 05.12.1938 | 5 Aralık 1958                |
| VI                                                                                            | 4.500.000    | 25.11.1939 – 05.12.1939 | 5 Aralık 1959                |
| VII                                                                                           | 5.500.000    | 20.11.1940 – 05.12.1940 | 5 Aralık 1960                |

**Tablo 73: Sivas – Erzurum Demiryolu İç Borçlanma Tahvillerinin Miktarları, Çıkarılış ve Ödeme Tarihleri<sup>3440</sup>.**

#### 4.2.3. Dış Krediler

##### 4.2.3.1. Societe Industrielle des Travaux Şirketi’nden Sağlanan Kredi

18 Aralık 1926’da Belçikalı Societe Industrielle des Travaux şirketi ile yapılan sözleşmeye göre şirket 1 Mart 1927’den itibaren<sup>3441</sup> 2.5 yılda Turhal – Sivas ve 3 yılda Kayseri – Sivas hatlarını yapacaktı<sup>3442</sup>.

İki hattın toplam maliyeti 30 milyon Türk lirası olup şirket 1 dolar 2 Türk lirası hesabıyla 15 milyon dolarlık harcama yapacaktır. Şirkete götürü işlerde % 15, emanetten yaptırılacak işlerde % 25 kâr ve siparişler için de % 3 kâr verilecektir. Şirket yaptığı işlerin karşılığı % 50 peşin ve % 50 sini % 8 faizle alacaktı. Şirket iki hatta yaklaşık 420 km demiryolunu 3 yılda bitirecek olmasına karşın; ödeme, Tabloda görüldüğü gibi 8 yılda yapılacaktır. Yıl içindeki ödemeler ise şirketin yaptığı iş miktarına göre aylık ödenecektir.

<sup>3439</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)*..., s.157.

<sup>3440</sup> İ. Yıldırım, “Cumhuriyet Dönemi Demiryolu İnşaatlarının Mali Kaynakları Ve İlk İç Borçlanmalar”..., s.615.

<sup>3441</sup> *République Turque Ministère Des Travaux Publics Contrat Sur la Construction Des Lignes Chemins De Fer Tourhall – Sivas & Kaïseri – Sivas, Constantinople, 1927.*

<sup>3442</sup> *The New York Times, 11 February 1927.*



| S.İ.T Şirketine Yapılacak Ödeme Miktarı |                     |
|-----------------------------------------|---------------------|
| Ödeme Tarihi                            | Miktar (Dolar)      |
| Haziran 1927'den Haziran 1928'e kadar   | 1.000.000           |
| Haziran 1928'den Haziran 1929'a kadar   | 3.250.000           |
| Haziran 1929'den Haziran 1930'a kadar   | 3.250.000           |
| Haziran 1930'dan Haziran 1931'e kadar   | 2.500.000           |
| Haziran 1931'den Haziran 1932'ye kadar  | 2.500.000           |
| Haziran 1932'den Haziran 1933'e kadar   | 2.500.000           |
| Haziran 1933'den Haziran 1934'e kadar   | Faizler ödenecekti. |

**Tablo 74: S.İ.T Şirketine Yapılacak Ödeme Miktarı<sup>3443</sup>.**

Kısaca SİT diye anılan şirket yeterli mâlî desteği sağlayamayınca, işi başaramayacağı anlaşılmış ve sözleşme 1928 başlarında feshedilmiştir. Hükümet şirkete teslim ettiği iş kadar ödeme yapmış olması sebebiyle herhangi bir zarar söz konusu olmamıştır. Böylece bu kredi anlaşması başarısızlıkla sonuçlanmıştır<sup>3444</sup>.

#### 4.2.3.2. Nidquist Holm Şirketi'nden Sağlanan Kredi

Demiryolu inşaatlarına sağlanan diğer bir dış kredi de İsveç – Danimarka ortak grubu olan Nidquist Holm şirketi ile 7 Şubat 1927'de yapılan sözleşme ile sağlanmıştı. Sözleşmeye göre şirket 1 Haziran 1927'den itibaren, yaklaşık 580 km uzunluğundaki Kalecik – Ereğli ve Safranbolu – Söğütözü hattını 1 metre genişliğinde 4.5 yılda, Ereğli Limanını ise 2 yılda, yaklaşık 500 km uzunluğundaki Keller (Fevzipaşa) – Malatya – Diyarbakır hattını ise normal genişlikte 5 yılda inşa edecekti. Yine sözleşmeye göre şirket 100 lokomotif ve 1500 yük vagonu verecekti<sup>3445</sup>. Bu iki hat ile Ereğli Limanının inşası ve lokomotiflerle vagonların toplam bedeli yaklaşık olarak 55 milyon dolar olarak belirlenmiştir. Kısaca NOHAP diye anılan şirket sözleşmeye göre, 55 milyon dolarlık

<sup>3443</sup> République Turque Ministère Des Travaux Publics Contrat Sur la Construction Des Lignes Chemins De Fer Tourhall – Sivas & Kaïseri – Sivas, Constantinople, 1927.

<sup>3444</sup> İ. Yıldırım, "Cumhuriyet Dönemi Demiryolu İnşaatlarının Mali Kaynakları Ve İlk İç Borçlanmalar"..., s.618.

<sup>3445</sup> Nydqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbakir*, Göteborg, 1937, s.22. Nohab Grubu ile yapılan sözleşme için ayrıca bkz. *BCA Fon Kodu*, 30. 18. 01. 01. Yer Kodu, 028. 16. 13.

işi kendisinin sağlayacağı kredi ile yapacaktı. Şirkete Lokomotif ve vagonlar için % 9, ray, travers gibi yol malzemesi için % 2 ve inşaat içinde % 20 kâr verilecekti. Hükümet 55 milyon dolarlık bu krediyi 8 yılda ödenmek üzere 16 milyon dolarlık A serisi ve 10 yılda ödenmek üzere 39 milyon dolarlık B serisi bonolarla ödeyecekti. Bu bonolara yıllık % 7 faiz ödenecekti. 13.750.000 dolarlık bonoların faizi 1 Haziran 1927'den itibaren, ikinci 13.750.000 dolarlık bonoların faizi 1 Eylül 1928'den itibaren ve 27.500.000 dolarlık bonoların faizi ise 1 Haziran 1930'dan itibaren işleyecekti. Hükümet her üç ayda bir ödeme yapacak, vadesi gelen faizler taksitlerle beraber ödenecekti<sup>3446</sup>.

Şirket sözleşme şartlarına uygun olarak inşaata başlamıştır. Fakat Kalecik – Ereğli ve Safranbolu – Söğütözü hatlarının normal olarak inşası kararlaştırılınca şirketle 16 Şubat 1928'de bir sözleşme yapılmıştır. Yeni sözleşmeye göre şirketin bu hatta yaptığı ve normal hat için faydalı olmayacak işler için Hükümet şirkete 73 bin dolar ödeyecekti. Yine bu ek sözleşmeye göre Kalecik – Ereğli hattında işler 6 ay durdurulmuştur. Şirket Kalecik – Ereğli ve Safranbolu – Söğütözü hatlarının geniş olarak inşası dahil 7 Şubat 1927 tarihli sözleşmede belirtilen diğer inşaat ve malzeme hakkında geçici bir keşif bedeli tespit ederek, 15 Nisan 1928'e kadar hükümete verecekti. Geçici keşif bedeli 55 milyon dolardan fazla olursa aradaki farkı hükümet 7 Şubat 1927 tarihli sözleşme hükümlerine göre faiz vermek suretiyle bonolarla ödeyecekti. Şirket, geçici keşif bedelini sunduktan sonraki 6 ay içinde kesin keşif bedelini tespit ederek hükümete sunacaktı<sup>3447</sup>. Fakat daha sonra yapılan görüşmelerde şirketin bu işi başaramayacağı anlaşılmış ve 7 Şubat 1927 tarihli sözleşme feshedilerek yeni bir sözleşme yapılmıştır<sup>3448</sup>. Ağustos 1928'de yapılan yeni sözleşmeye göre; devlet şirkete yapacağı ödemeleri önceye almıştır<sup>3449</sup>. Böylece, şirket, vadeli ödeme suretiyle çalışan şirket durumundan çıkarılarak ödeme, hükümet tarafından yapılmak ve inşaat içinde hükümet tarafından yapılacak ihaleyle müteahhide verilmek suretiyle yaptırılacaktır. Teknik işler yine şirket tarafından yapılacaktır<sup>3450</sup>. Ağustos 1928'de yapılan sözleşmeye göre şirket 7.500.000 dolarlık lokomotif ve vagon verecek,

<sup>3446</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)*..., s.160 – 161.

<sup>3447</sup> İ. Yıldırım, "Cumhuriyet Dönemi Demiryolu İnşaatlarının Mali Kaynakları Ve İlk İç Borçlanmalar"..., s.620.

<sup>3448</sup> *Cumhuriyetin 15. Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.51.*

<sup>3449</sup> O. Conker, *Les Chemins de Fer en Turquie et La Politique Ferroviaire Turque*..., s.108.

<sup>3450</sup> *Cumhuriyetin 15. Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.51.*

47.500.000 liralıkta inşaat yapacaktır. Irmak – Filyos hattı normal genişlikte ve tamamı yapılacak, Fevzipaşa – Diyarbakır hattının da bir kısmı yapılacaktır. Fevzipaşa-Diyarbakır hattının yapılacak kısmı, Irmak – Filyos hattının masrafı, inşaat için harcanacak 47.500.000 liradan çıktıktan sonra kalan miktara göre tespit edilecektir. Şirket, bu sözleşmeyi yerine getirmekle birlikte hükümet, Ağustos 1928'den sonra bu şirketin sağladığı kredi imkanını kullanamamış, böylece bu kredi işi de başarısızlıkla sonuçlanmıştır<sup>3451</sup>.

#### 4.2.3.3. Alman Bankalar Sendikası'ndan Sağlanan Kredi

Kütahya – Balıkesir hattı ile Boğazköprü – Ulukışla demiryolu hatlarının inşası için Juluis Berger şirketi ile yapılan görüşmeler olumlu sonuçlanmış ve anlaşma sağlanmıştır<sup>3452</sup>. Nâfia Vekâleti tarafından hazırlanan sözleşme taslağını inceleyen Mâliye Vekâleti, 6 Haziran 1927 tarih ve 40005/44 numaralı tezkeresiyle hükümete sunmuştur<sup>3453</sup>. Sözleşme taslağını inceleyen İcra Vekilleri Heyeti, 8 Haziran 1927 tarih ve 5282 nolu karar ile sözleşmenin imzalanması için Nâfia Vekiline yetki vermiştir<sup>3454</sup>.

Bunun üzerine 15 Haziran 1927 tarihinde biri Julius Berger Şirketi ile yapılan teknik sözleşme, diğeri de Alman Bankalar Sendikası ile yapılan mâlî sözleşme olmak üzere iki adet sözleşme imzalanmıştır. Juluis Berger Şirketi ile yapılan sözleşmeye göre; şirket, Kütahya – Balıkesir hattını 3 yılda ve Ulukışla – Boğazköprü Hattı'nı 3.5 yılda inşa edecekti. Şirket, götürü işlerde % 15, çok az da olsa emaneten yaptırılacak işlerde % 25 ve ray, travers, lokomotif ve vagon siparişlerinde ise % 7.5 kâr alacaktı. Alman Bankalar Sendikası ile yapılan sözleşme ile de sendika, şirketin inşaat için ihtiyacı olan 65 milyon Rayşmark krediyi sağlamıştır. Sözleşmeye göre sendika, bu krediyi her biri 16.250.000 rayşmarklık dört eşit taksitle 1 Temmuz 1930'da Nâfia Vekâleti hesabına yatıracaktır. Bu kredi için sendikaya % 8 faiz ve % 1/6 komisyon verilecekti. Bu kredi, faiziyle birlikte 8 yılda, 81.927.085.39 rayşmark olarak geri ödenecektir. Kredinin geri ödemesi 1 Ağustos 1927 tarihinde başlayıp 1 Temmuz 1935'te sona erecektir. Ödemeler, her ay ve ayın birinci günü yapılacaktır. Fakat 1929'da paranın yetmeyeceği

<sup>3451</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)*..., s.162.

<sup>3452</sup> İ. Yıldırım, "Cumhuriyet Dönemi Demiryolu İnşaatlarının Mali Kaynakları Ve İlk İç Borçlanmalar"..., s.620.

<sup>3453</sup> *BCA Fon Kodu, 30.18.01. Yer Kodu, 026. 66. 16.*

<sup>3454</sup> *BCA Fon Kodu, 30.18.01. Yer Kodu, 024. 35. 16.*

anlaşılmıştır. Sözleşme şartlarını değiştirmek için yapılan görüşmelerde 65 milyon rayşmarklık kredinin 10.5 milyon rayşmarkı, alınacak olan vagon, lokomotif, ray, travers gibi malzemeye ve 54.5 milyon rayşmarkı da inşaata harcanmak üzere anlaşma sağlanmıştır, şirket ise, inşaata ayrılan miktar ile Kütahya – Balıkesir hattının tamamını ve Ulukışla – Boğazköprü hattında ise para yettiği kadar iş yapacaktır. Yapılan değişiklikten sonra Alman Bankalar Sendikası ve Juluis Berger Şirketi sözleşme şartlarını yerine getirmişlerdir<sup>3455</sup>.

#### 4.2.4. İç Krediler

1933 yılına kadar yabancı inşaat şirketleri, demiryolu ihalelerinde kısa vadeli kredi sağlama yoluyla üstünlük elde etmişlerdi. Bu yıllarda imkansızlıklar sebebiyle daha küçük işler almakla yetinen Türk müteahhitleri ve inşaat şirketleri, Cumhuriyetin ilk on yıllık süresi sonunda hem mâlî yönden hem de araç gereç yönünden büyük bir gelişme kaydetmişlerdi<sup>3456</sup>.

İşte bu müteahhitlerden Mühürdarzade Nuri Bey ve ortakları, 12 Haziran 1933 yılında yapılan<sup>3457</sup> Sivas – Erzurum ve Malatya – Çetinkaya demiryolu inşaat ihalesini kazandılar<sup>3458</sup>. Bunun üzerine 29 Haziran 1933'te imzalanan sözleşmeye göre müteahhitler Malatya – Çetinkaya hattını Aralık 1938'e kadar, Sivas – Erzurum hattını ise 31 Aralık 1940'a kadar bitireceklerdir. Fakat inşaat, 8 yılda bitirilecek olmasına rağmen; hükümet ödemeyi 12 yılda taksitle yapacaktır. 52.100.000 lira olan bu iki hattın ihale bedeli, şirkete % 7 faiziyle birlikte 58.200.000 lira olarak taksitle ödenecekti. Yıl içindeki ödemeler 3 ayda bir yapılacak, son ödeme ise Nisan 1944'te yapılacaktır<sup>3459</sup>. Böylece demiryolu inşaatlarında bir Türk şirketi tarafından orta vadeli de olsa bir kredi sağlanmış oldu<sup>3460</sup>.

<sup>3455</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)*..., s.163.

<sup>3456</sup> İ. Yıldırım, "Cumhuriyet Dönemi Demiryolu İnşaatlarının Mali Kaynakları Ve İlk İç Borçlanmalar"..., s.623.

<sup>3457</sup> *Hâkimiyeti Milliye Gazetesi*, 13 Haziran 1933, s.1.

<sup>3458</sup> *BCA Fon Kodu*, 30.18.01.02. *Yer Kodu*, 37. 45. 8.

<sup>3459</sup> C. H. Woods, *Economic Conditions in Turkey (June 1934)*..., s.30.

<sup>3460</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)*..., s.164.

| Sivas – Erzurum ve Divriği – Malatya Hatlarının<br>İnşası İçin Yapılacak Harcama Devletin Ödeme Planı |                           |                   |                   |                              |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|-------------------|-------------------|------------------------------|
| Hesap<br>Dönemi                                                                                       | Şirketin Yapacağı Harcama |                   | Toplam<br>Harcama | Devlet Hazinesi<br>Ödemeleri |
|                                                                                                       | Erzurum – Sivas           | Divriği – Malatya |                   |                              |
| 1933-1934                                                                                             | 1.000.000                 | 900.000           | 1.900.000         | 1.900.000                    |
| 1934-1935                                                                                             | 3.545.000                 | 900.000           | 4.445.000         | 2.000.000                    |
| 1935-1936                                                                                             | 3.530.000                 | 1.800.000         | 5.330.000         | 1.100.000                    |
| 1936-1937                                                                                             | 4.420.000                 | 1.800.000         | 6.220.000         | 5.000.000                    |
| 1937-1938                                                                                             | 5.340.000                 | 3.550.000         | 8.890.000         | 9.500.000                    |
| 1938-1939                                                                                             | 7.140.000                 | 1.750.000         | 8.890.000         | 9.500.000                    |
| 1939-1940                                                                                             | 8.890.000                 |                   | 8.890.000         | 9.500.000                    |
| 1940-1941                                                                                             | 4.535.000                 |                   | 4.535.000         | 7.500.000                    |
|                                                                                                       |                           |                   | 3.000.000         |                              |
| 1941-1942                                                                                             |                           |                   |                   | 7.200.000                    |
| 1942-1943                                                                                             |                           |                   |                   | 4.000.000                    |
| 1943-1944                                                                                             |                           |                   |                   | 1.000.000                    |
| Toplam                                                                                                |                           |                   | 52.100.000        | 58.200.000                   |

**Tablo 75: Sivas – Erzurum ve Divriği – Malatya Hatlarının İnşası İçin Yapılacak Harcama Devletin Ödeme Planı<sup>3461</sup>**

#### 4.2.5. Millî Sermaye

İmtiyazın alınması üzerine demiryolunun inşa ve işletilmesini gerçekleştirmek için oluşturulan Samsun Sahil Demiryolları Türk Anonim Şirketi, her birinin değeri 10.000 lira olan 100.000 adet hisse senedi çıkarmıştır. Başlangıçta alıcı bulan hisse senetleri, daha sonra satılamayınca, hükümet, ülkede millî sermaye ile demiryolu yapmaya kalkışan bu ilk teşebbüsü desteklemek amacıyla 585.000 lira değerinde 58.500 adet hisse senedi almıştır. Şirket, inşaat için bütün sermayesini bu uğurda harcamakla beraber 300.000 lira da borçlanmıştır<sup>3462</sup>. Şirket, bu borcunu ödeyebilmek için, 24

<sup>3461</sup> C. H. Woods, *Economic Conditions in Turkey (June 1934)*..., s.30.

<sup>3462</sup> İ.Yıldırım, “Cumhuriyet Dönemi Demiryolu İnşaatlarının Mali Kaynakları Ve İlk İç Borçlanmalar”..., s.625.

Mayıs 1928 tarih ve 1336 numaralı kânunla<sup>3463</sup> yetki alan Mâliye Vekâleti'nin kefilliği ile % 12 faizle İş Bankasından 300.000 lira kredi almıştır<sup>3464</sup>.

Fakat bu kredi de yeterli olmayınca, şirketin elinde kalan hisse senetlerinin Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi tarafından satın alınması hakkında 2 Haziran 1929 tarih ve 1524 numaralı kânun çıkarıldı<sup>3465</sup>. Bu kânun ile Devlet Demiryollarının 25625 adet hisse senedi almasıyla önceden alınan 58.500 adet hisse senediyle birlikte şirketin çıkardığı 100.000 hisse senedinin 84.125 adedi devletin eline geçmiş oldu. Böylece büyük ümitlerle başlanan millî sermaye ile demiryolu inşası başarısızlıkla sonuçlandı. 1923 – 1938 döneminde Türkiye'ye yabancı sermayenin gelmeyişi sebebiyle demiryolu inşaatları devlet bütçesinden karşılanmış, millî sermaye ise çok az katkıda bulunabilmiştir<sup>3466</sup>.

#### 4.3. Karayollarının İnşaatlarının Finansmanı

Karayolu inşa, tamirat ve bakım işleri Bayındırlık Bakanlığı ve İl Özel İdareleri tarafından yürütülmüştür. Dolayısıyla hem Bayındırlık Bakanlığı hem de vilayetler karayolu çalışmaları için bütçe oluşturmuşlardır. Karayollarının en önemli finansman kaynağı yol vergisi olup vilayetler tarafından toplanmıştır. Bayındırlık Bakanlığı karayolu bütçesini ise genel bütçeden ayrılan ödenek ve vilayetlerce Bakanlığa aktarılan yol vergisi gelirleri oluşturmuştur.

Genel bütçe içerisinde bayındırlık işleri için ayrılan tahsisat, genelde ülkenin savunmasına ayrılan paydan sonra ikinci büyük miktara sahip olmuştur. Bayındırlık Bakanlığı bütçesi dağılımında ise en büyük payı demiryolları almıştır. Ülkenin en önemli sorunlarından biri olan ulaşım sorununu, ilk planda ülkenin ana artellerini demir ray şebekesi ile döşeyip daha sonra ise mümkün mertebe demiryollarını karayollarıyla entegre hale getirerek kara ulaşım ağını oluşturarak çözmeyi hedefleyen Cumhuriyet

<sup>3463</sup> 24 Mayıs 1928 Tarih 1336 numaralı Samsun Sahil Demiryolları Türk Anonim Şirketine akteedilecek 300.000 liraya kadar istikraza Maliye Vekilinin Kefâletine Dair Kânun için bkz. *Düstur, Üçüncü Tertip, C.9*, Devlet Matbaası, Ankara, 1948, s.736 – 737. *Resmî Gazete, 30 Mayıs 1928, S.902*.

<sup>3464</sup> İ. Yıldırım, "Cumhuriyet Dönemi Demiryolu İnşaatlarının Mali Kaynakları Ve İlk İç Borçlanmalar"..., s.625.

<sup>3465</sup> 2 Haziran 1929 Tarih 1524 numaralı Samsun Sahil Demiryolları Hisse Senedinin Mubayaasına Dair Kânun için bkz. *Düstur, Üçüncü Tertip, C.10*, Başvekâlet Matbaası, Ankara, 1934, s.1826 – 1827.; *Resmî Gazete, 11 Haziran 1929, S.1213*.

<sup>3466</sup> İ. Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)*..., s.166.

idarecileri 1924 yılından itibaren demiryolu yapımına öncelik verdiklerinden karayollarına ayrılan ödenek ihtiyaçları karşılamaktan uzak kalmıştır<sup>3467</sup>.

Genel bütçeden 1923 – 1938 yılları arasında karayollarının ve demiryollarının aldığı pay şu şekilde olmuştur:

| <b>Genel Bütçe’de Karayollarına Ayrılan Ödenek (1923 – 1938)</b> |                |                              |
|------------------------------------------------------------------|----------------|------------------------------|
| Yıllar                                                           | Bütçe          | Karayollarına Verilen ödenek |
| 1923                                                             | 144.802.602 TL | 1.000.000 TL                 |
| 1924                                                             | 140.433.369 TL | 2.500.000 TL                 |
| 1925                                                             | 183.932.767 TL | 3.000.000 TL                 |
| 1926                                                             | 190.103.544 TL | 2.150.000 TL                 |
| 1927                                                             | 194.454.619 TL | 1.633.000 TL                 |
| 1928                                                             | 207.169.388 TL | 1.087.600 TL                 |
| 1929                                                             | 220.408.481 TL | 786.360 TL                   |
| 1930                                                             | 222.646.523 TL | 800.000 TL                   |
| 1931                                                             | 186.582.005 TL | 535.514 TL                   |
| 1932                                                             | 169.146.747 TL | 360.440 TL                   |
| 1933                                                             | 170.474.794 TL | 360.440 TL                   |
| 1934                                                             | 184.075.636 TL | 297.920 TL                   |
| 1935                                                             | 195.011.053 TL | 527.610 TL                   |
| 1936                                                             | 238.535.585 TL | 1.028.000 TL                 |
| 1937                                                             | 241.403.776 TL | 527.610 TL                   |
| 1938                                                             | 307.872.020 TL | 1.704.160 TL                 |

**Tablo 76: 1923 – 1938 Yılları arasındaki genel bütçeden karayolları için ayrılan ödenek miktarı<sup>3468</sup>.**

Demiryollarına ayrılan ödenekte yıldan yıla büyük artış olurken karayolları ödenekleri 1925 yılından itibaren azalmaya başlamıştır. Karayollarına Genel Bütçe’den ayrılan ödeneğin azalmasında 1927 tarihli Tevhid-i Turuk Kanunu ile devlet ve vilayet yolu ayırımına son verilerek tüm karayolu çalışmalarından il özel idarelerinin sorumlu tutulması büyük ölçüde etkili olmuştur. Ancak, Şose ve Köprüler Kanunu ile 1929 yılında yeniden devlet yollarının Bayındırlık Bakanlığı’na yapılması kanunlaşmışsa da karayollarına ayrılan ödenekte artış yapılmamıştır. Dünya Ekonomik Krizi’nden dolayı hem demiryolu hem de karayollarına ayrılan ödenekte 1929 yılından sonra önemli derecede düşüş yaşanmıştır. Kaynakların 1934 yılında uygulamaya konulan Birinci Beş

<sup>3467</sup> N. Özdemir, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası (1923 – 1960)*..., s.58.

<sup>3468</sup> N. M. Yücel, *Bayındırlık Bakanlığı Tarihi* ..., s.237 – 309.

Yıllık Sanayi Planı'na tahsis edilmesi de karayolu ödeneklerinin azalmasında etkili olmuştur. Özellikle 1934 yılı karayolları ödeneğinin en düşük olduğu yıl olmuştur<sup>3469</sup>.

Avrupa ve Amerika'daki bazı ülkelerle Türkiye karşılaştırıldığında yol işlerine ayrılan ödeneğin oldukça az olduğu görülmektedir. Bunda hem raylı sistemleri ülkelerinde şebeke haline getiren ülkelerin karayollarına ağırlık vermelerinin yanında motorlu taşıtların kullanımı ile ilgilidir. 1934 – 1935 yıllarında Türkiye ve bazı ülkelerin karayollarına ayırdığı ödenekler Türk Lirası cinsinden şu miktarda olduğunu görmekteyiz:

| <b>Karayollarına Ayrılan Ödenek (1934 – 1935)</b> |                 |                 |
|---------------------------------------------------|-----------------|-----------------|
| Ülkeler                                           | Devlet Yolları  | Mahalli Yollar  |
| Amerika                                           | 413 milyon (TL) | 300 milyon (TL) |
| Almanya                                           | 270             | 100             |
| İngiltere                                         | 225             | 110             |
| Fransa                                            | 105             | 86              |
| İtalya                                            | 42              | 23              |
| Arjantin                                          | 30              | 18              |
| Portekiz                                          | 11              | 10.5            |
| Hollanda                                          | 10              | 12              |
| Türkiye                                           | 2.5             | 3.5             |

**Tablo 77. Bazı Ülkelerde Karayollarına Ayrılan Ödenek (1934 – 1935)**<sup>3470</sup>.

Türkiye'de karayolları için yapılan harcama dünyanın oldukça gerisinde kalmış, yıllarca çok küçük bir bütçe ve ilkel yöntemlerle karayolu faaliyetleri sürdürülmeye çalışılmıştır. Değişen ekonomik koşullara bağlı olarak Bayındırlık Bakanlığı ve il özel idarelerinin karayollarına harcadığı para miktarında her yıl farklılık olmuş, özellikle demiryolu harcamaları ile kıyaslandığında çoğu zaman karayollarına çok küçük paralar aktarılmıştır. Bayındırlık Bakanlığı'nca 1923 -1938 yılları arasında yol ve köprü işleri için harcanan paralar şu şekilde olmuştur:

<sup>3469</sup> N. Özdemir, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası (1923 – 1960)*..., s.59.

<sup>3470</sup> Bayındırlık Bakanlığı, (Önsöz Nihat Erim), *Yol Dâvamız – 9 Yılda 23.054 Kilometre*, Ankara, Ekim 1948, s.28.



| Bayındırlık Bakanlığı'nca Yol ve Köprü İşleri İçin yapılan Harcama (1929 – 1938) |                      |
|----------------------------------------------------------------------------------|----------------------|
| Yıllar                                                                           | Harcama Tutarı (TL.) |
| 1929                                                                             | 643.560              |
| 1930                                                                             | 965.340              |
| 1931                                                                             | 1.244.216            |
| 1932                                                                             | 1.394.380            |
| 1933                                                                             | 1.544.544            |
| 1934                                                                             | 1.437.284            |
| 1935                                                                             | 1.780.516            |
| 1936                                                                             | 1.716.160            |
| 1937                                                                             | 2.810.212            |
| 1938                                                                             | 1.330.024            |

**Tablo 78: Yol ve Köprü İşleri İçin yapılan Harcama (1923 – 1938)<sup>3471</sup>.**

Bayındırlık Bakanlığı'nca demiryolu yapımına öncelik ve önem verildiğinden, bütçeden karayollarına çok cüzi harcamalar yapılmıştır. Buna bağlı olarak acilen yapımı zorunlu görülen yol projeleri ile köprülerin yapım ve bakım çalışmaları yapılmıştır. 1923-1929 yılları arasında ülke ihtiyaçlarını karşılayacak bir yol ağı oluşturmaya yönelik karayolu faaliyetinden pek söz edemeyiz. Yol programları hazırlanıp ödenek ayrılmışsa da 1929 Dünya ekonomik Krizi nedeniyle uygulanamamıştır. 1938 yılına kadar karayolu harcamalarında sürekli bir düşüş yaşanmıştır. Bu yıllarda yol çalışmaları ağırlıklı olarak vilayetler tarafından yürütülmüştür. Bu çalışmalar isede genellikle tamirat şeklinde olmuştur<sup>3472</sup>.

Vilayetlerce 1925 – 1938 yılları arasında karayollarına aşağıda gösterilen harcamalar yapılmıştır.

<sup>3471</sup> B.B.K.G.M, *Cumhuriyetin 50. Yılında Karayollarımız...*, s.42.

<sup>3472</sup> N. Özdemir, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası (1923 – 1960)...*, s.62.

| <b>Vilâyetlerce Karayolları İçin Yapılan Harcamalar (1923 – 1938)</b> |             |                |            |
|-----------------------------------------------------------------------|-------------|----------------|------------|
| Yıllar                                                                | Para Olarak | Çalışma Olarak | Toplam     |
| 1923                                                                  | 863.224     | –              | 863.224    |
| 1924                                                                  | 3.101.052   | –              | 3.101.052  |
| 1925                                                                  | 4.336.017   | 2.661.166      | 6.997.183  |
| 1926                                                                  | 5.576.360   | 4.815.154      | 10.391.514 |
| 1927                                                                  | 3.408.390   | 5.408.675      | 8.817.065  |
| 1928                                                                  | 6.226.123   | 6.226.123      | 12.452.246 |
| 1929                                                                  | 4.724.834   | 2.456.423      | 7.181.257  |
| 1930                                                                  | 3.520.449   | 3.565.826      | 7.086.275  |
| 1931                                                                  | 3.072.488   | 2.436.896      | 5.509.384  |
| 1932                                                                  | 3.147.586   | 2.843.948      | 5.991.534  |
| 1933                                                                  | 2.534.119   | 3.757.569      | 6.291.688  |
| 1934                                                                  | 2.942.003   | 3.939.724      | 6.881.727  |
| 1935                                                                  | 3.127.527   | 3.698.342      | 6.825.869  |
| 1936                                                                  | 1.836.179   | 3.260.478      | 5.096.657  |
| 1937                                                                  | 2.075.934   | 3.500.000      | 5.575.934  |
| 1938                                                                  | 3.687.992   | 2.100.000      | 5.787.992  |

**Tablo 79: Vilâyetlerce Karayolları İçin Yapılan Harcamalar (1923 – 1938)<sup>3473</sup>.**

Vilâyetler, karayolu yapım ve bakım çalışmaları için gereken finansmanı yol vergisi gelirleriyle sağlamışlardır. Yol vergisinin 1925 yılında yeniden düzenlenmesi ile Vilâyetlerin karayolu bütçeleri tamamen bu vergiye dayanmıştır. Vergi nakdi ve bedenen çalışarak alınmıştır. Bu dönemde karayolu çalışmalarında makine kullanımına geçiş yaşanmadığından, bedenen çalışma para kadar önemli görülmüş, böylece yol yapımında çalıştırılacak amele için ekstra para harcanmamıştır.

Vilâyetlerce yapılan harcamalarda 1928 yılına kadar düzenli bir artış olmasına karşın 1929 yılında harcamalarda düşüş yaşanmıştır. Bunda 1929 Dünya Ekonomik Krizine bağlı olarak karşılaşılan ekonomik güçlükler ve yol vergisinde yapılan düzenleme etkili olmuştur. Şose ve Köprüler Kanunu ile 1929 yılından itibaren toplanan

<sup>3473</sup> B.B.K.G.M, *Cumhuriyetin 50. Yılında Karayollarımız...*, s.42.

verginin %50'si Bayındırlık Bakanlığı bütçesine aktarılması sonucunda vilayetlerin geliri azalmıştır. Ayrıca yol vergisini ödemekte güçlük yaşayan halkın tepkisi karşısında 1931 yılında yapılan düzenleme ile yol vergisi on liradan dört liraya indirilince vilayetlerin geliri oldukça düşmüştür. Vilayetler ülkenin içinde bulunduğu ekonomik güçlükler karşısında toplanan paraları çoğu zaman karayollarından daha öncelikli; maaş ödemeleri, imar faaliyetleri gibi başka işler için harcamak zorunda kalmışlardır<sup>3474</sup>.

---

<sup>3474</sup> N. Özdemir, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası (1923 – 1960)*..., s.63.

## SONUÇ

Osmanlı İmparatorluğu'nun külleri arasından doğan Türkiye Cumhuriyeti'ni kuran kadro, bağımsız bir devletin devamlılığının temellerini atmanın yanında devletin sınırları içinde yaşayan toplumun da refah seviyesini yükseltmek için ciddi bir şekilde çalışmaya başlamıştır. Yıkılan, harap bir hale gelen vatanın her köşesini imar etmek için kolları sıvayan Cumhuriyet idarecilerinin ilk yapmış oldukları işlerden biri ulaştırma sektörüne el atmak olmuştur. Ülkede ciddi bir şekilde hissedilen yol ve ulaşım meselesi çözmek için dönemin ülke koşullarına en uygun olan ve dönemin en etkin kara ulaşım sistemi olan demiryollarına ağırlık vermişlerdir. Bunun yanında demiryolları şebekesini destekleyecek ve bütünleyecek şekilde entegre edilecek bir karayolu yapımına da önem vermiştir.

1924 yılında “*Bir karış şimendifer*” deyişi ile sloganlaştırılarak başlanan demiryolu inşaatları ile ülkede bulunan ağaç görüntüsü şeklindeki koloni tipi demiryolları yerine milli ihtiyaçlara göre şekillenen ve ülkenin doğusuyla batısını kuzeyiyle güneyi birbirine bağlayan ağ tipi demiryollarına sahip bir ülke konumuna getirmeyi hedeflemişlerdir. Ülkenin demiryollarıyla birbirine bağlanması askeri, siyasi, iktisadî, sosyal ve kültürel gelişmesine katkı yapacaktı. Bu anlamda, *Ülkenin bel kemiği* olarak telakki edilen Ankara – Sivas – Erzurum Demiryolu hattı, Fevzipaşa – Diyarbakır hatları yapılarak ülkenin doğusuyla batısı arasında irtibat sağlanmıştır. Bu ana hatlarla birlikte bütünleşmiş bir iç pazar oluşturmak için Afyon – Karakuyu, Malatya – Çetinkaya, Bozönü – Isparta gibi iltisak hatları yapılmıştır. 1923 yılındaki ağaç tipi demiryolları 1939 yılına gelindiğinde ağ tipi demiryollarına dönüşmüş ve hedeflenen amaca bir anlamda ulaşılmıştır.

Cumhuriyetin bu döneminde demiryollarından beklentiler çok fazla olmasından dolayı yöneticiler bu konuda hiçbir fedakarlıktan kaçınmamışlardır. Bir şekilde demiryolları inşa seferberliği başlatmışlardır.

Bu hedefe ulaşmak için yapılan demiryolu çalışmalarında ilk yıllarda ağırlıklı olarak yabancı büyük inşaat şirketleriyle çalışılmışken, 1933'den sonra Türk müteahhit ve şirketler tercih edilmiştir. Cumhuriyetin ilk yıllarında yabancı sermayenin sağladığı kredilerden faydalanmaya çalışılmıştır. 1933 yılında hükümet iç borçlanmaya giderek demiryolları inşaatlarının bir kısmını bu borçlanma ile finanse etmiştir. Demiryolları

inşa faaliyetlerinin finansmanı çeşitli muhalefetlere rağmen hükümetler tarafından ciddi bir şekilde takip edilerek sağlanmıştır. 1938 yılının sonunda yılda ortalama 185 km. hızla giden demiryolları yapımı, bu yılsonunda 2817 kilometreye ulaşmıştır. 1924 yılından itibaren demiryolları inşaatları için toplamda 323.000.000 lira harcanmıştır.

Bu inşa faaliyetlerinin yanında devlet özellikle 1934 yılında hızlı bir şekilde şirketlerin elinde bulunan şirket demiryollarını satın alarak millileştirme politikası yürütmüştür. Bu çalışmalar sonucunda 3840 kilometrelik yabancı şirketlere ait demiryolları hatları millileştirilerek ülkede tek bir elden demiryollarının işletilmesi sağlanmıştır.

Bu dönemdeki karayolları yapımı daha çok demiryolları eksenli bir şekilde yürütülmüş ve demiryolları şebekesinin bağladığı merkezleri diğer küçük birimlerle irtibatını sağlayacak bir işlev görmüştür. Bu anlamda karayollarına ayrılan ödenekte çok cüzi bir miktarda kalmış ve Osmanlı döneminden beri uygulanan yol vergisi kullanılarak karayolu inşaatları yapılmaya çalışılmıştır. Fakat ülkenin içinde bulunduğu iktisadî durum sebebiyle toplanan paralar başka işlere harcanmıştır.

Karayolu çalışmaları bu dönemde genelde insan gücüne dayanan kazma kürekle yürütülmüş, makine kullanılamaması, yol işlerinde ilerleme kaydedilememesine neden olmuştur. Teknolojik gelişmelerin tam olarak uygulanmadığı bu dönemde özellikle karayollarına sürekli bakımının yapılması gerekmektedir. Bu anlamda teknolojik eksiklikler ve yeterli derecede maddi ödenek ayrılamamasından dolayı yapılan yollar kısa sürede bozulmaktaydı.

Bayındırlık Bakanlığı'nın ülkenin tamamına şamil bir karayolu ağı oluşturma politikası olmaması ve birkaç bölgedeki projelerin dışında, genelde vilâyet valilerinin çabaları ve ilgilerine göre karayolu inşaatları sürmüştür.

1937 yılından itibaren karayolu inşa politikasına ağırlık verilmesine karar verilmiştir. Karayolu ile beslenemeyen bir demiryolu şebekesinden iktisadî, siyasi ve sosyal bakımdan hedeflenen amaçlara ulaştırmayacağı ortaya çıkmıştır. Bu anlamda ülkenin bütün köşelerini birbirine bağlayan düzenli bir karayolu ağının oluşturulması politikasını uygulamaya koymuşlardır. Ayrıca yapılacak yollarda motorlu araçların hız ve ağırlığına dayanacak sürekli yol ve bakım işlerinin yapılması kararlaştırılmıştır. Bu anlamda 1938'den itibaren savunma amacının yanında turizm değerleri de göz önüne

alınarak belli bir program dahilinde karayolu inşa çalışmaları başlatılmıştır. Fakat bu planlama, İkinci Dünya Savaşı'nın başlaması sebebiyle uygulanamamıştır.

1923 yılında Türkiye'de 13.885 km.'si tamire muhtaç şose ve 4450 km.'si toprak yol olmak üzere 18335 km karayolu bulunmaktayken 1938 yılının sonuna gelindiğinden ortalama 10.444 km. iyi halde şose olmak üzere toplam 43.565 km. uzunlukta yola ulaşılmıştır.

Sonuç olarak kara ve demiryolları inşa faaliyetlerinde hedeflenen amaçlarının büyük kısmına ulaşılmıştır. Özellikle ülkeyi bir demiryollarıyla örme hedefine ulaşılmıştır. Demiryollarını besleyen karayolu ağı tam olarak oluşturulamasa da yine yapılan işler bir noktada ileride yapılacak karayolu inşa çalışmalarına başlangıç olmuştur. Yapılan bu inşa faaliyetleri ülkenin savunması ve emniyeti için kolaylık sağlamıştır. Bakır, demir, krom ve kömür madenleri olmak üzere birçok yer altı zenginliklerinin bulunduğu bölgelere ulaşılarak ülkenin hammadde kaynaklarının ekonomiye kazandırılmasına imkan tanımıştır. Ülkenin İç ve doğu bölgeleri Akdeniz ve Karadeniz limanlarına açılmış ve böylece bölgeler arasındaki iktisadî ilişkiler kuvvetli bir şekilde gelişerek bir bütünlük sağlanmıştır. Ayrıca yapılan bu inşa çalışmaları bir noktada işsizliğin önlenmesine Türk müteahhit, mühendis, nitelikli teknik elemanların yetişmesine imkan tanımıştır.

Demiryolları ağırlıklı kara ulaşımındaki bu inşa faaliyetleri sonucunda siyasi, sosyal, iktisadî ve kültürel anlamda ülkede bir bütünlük sağlanarak ülke gelişiminde ciddi katkıları olmuştur.

## BİBLİYOGRAFYA

### 1. ARŞİV BELGELERİ

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi

### 2. RESMÎ YAYINLAR

Düstur

Resmi Gazate

TBMM Kavanin Mecmuası

TBMM Zabıt Ceridesi

### 3. SÜRELİ YAYINLAR

#### A) Dergiler

Altan Elaziz Halkevi Dergisi

Ayın Tarihi

Bayındırlık İşleri Mecmuası (Fenni Kısım)

Bayındırlık İşleri Mecmuası (Yönetmel Kısım)

Demiryolcu Dergisi

Demiryollar Dergisi

Demiryolları Mecmuası

Demiryol Dergisi

Demiryolu Dergisi

Karayolları Bülteni

La Turquie Kamâliste

Nafia İşleri Mecmuası (Fenni Kısım)

Nafia İşleri Mecmuası (İdari Kısım)

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Türkiye Mühendislik Haberleri Dergisi

**B) Gazeteler**

Akşam Gazetesi

Cumhuriyet Gazetesi

Duygu Gazetesi

Elaziz Gazetesi

Hâkimiyeti Milliye Gazetesi

Kurun Gazetesi

Milliyet Gazetesi

Son Posta Gazetesi

Son Telgraf Gazetesi

Tan Gazetesi

Tanin Gazetesi

The New York Times

Turan Gazetesi

Ulus Gazetesi

Vakit Gazetesi

Vatan Gazetesi

Zaman Gazetesi



#### 4. TETKİK ESERLER

“Demiryolu” , *Meydan Larousse*, C.5. İstanbul, 1993, s.148-150.

“Stephenson, George”, *Ana Britannica Ansiklopedisi*, C.20., İstanbul, 1993, s.43-46.

“tekerlek” maddesi, *Meydan Larousse*, C.19. İstanbul, 1993, s.145-153.

*10 Ans De Republique Résumé Du Guide Publié Parle Parti Républicain du Peuple à l'occasion du X° anniversaire de la République 1923 – 1933*, Ankara, 1933.

*16. Yıl 29 – X – 1939, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.6, S.5, (özel sayı), Birinciteşrin 1939, s.21 – 49.*

*25. Cumhuriyet Yılında Bayındırlık İşleri, Bayındırlık İşleri Dergisi (Özel Sayı), Aralık, 1948, İstanbul Matbaacılık, Ankara, s.64.*

BALAMİR, A. Lütfi; “Atatürk’ün İstegiyle Elaziz ve Diyarbakır’ın Elazığ ve Diyarbakır Oluşu..”, *Demiryol Dergisi*, Y.56, S.670, Kasım 1981, s.13-16.

BALAMİR, A. Lütfi ; “Tarih Köşesi – Baladız – Burdur Hattına İlk Rayın Döşenmesi”, *Demiryol Dergisi*, S.550, Kasım 1971, s.23-26.

BALAMİR, A. Lütfi ; “Tarih Köşesi – Çankırı İstasyonu İşletmeye Açıldı”, *Demiryol Dergisi*, S.551, Aralık 1971, s.28-32.

BALAMİR, A. Lütfi ; “Zile İstasyonunda Bayram Sevinci”, *Demiryol Dergisi*, S.619, Ağustos 1977, s.20-23.

DAVER, Abidin ; “Ankara – Erzurum”, *Cumhuriyet Gazetesi*, 30 Birinciteşrin 1939, s.1.

DAVER Abidin ; “Sivas – Erzurum Hattı” *Cumhuriyet Gazetesi*, 21 Mayıs 1933, s.3.

ABİSEL, Arslan; *Münakalat Notları: Dünya Ticaret Yolları Etrafında Cereyan Eden İktisadi ve Siyasi Mücadeleler*, İstanbul, 1943, s. 14-24.

ABİSEL, M. Arslan; “Demiryol Politikamızın 25’inci Yıl Dönümü”, *Demiryolları Dergisi*, C.23., S. 285 – 287, Ekim – Eylül 1949, s.54-61.

ABİSEL, M. Arslan; “Münakalat Bakımından Anadolu”, *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım)*, Y.3, Sayı,7, Birincikanun 1936, s.27-32.

ACWORTH, William; *Demiryollar Ekonomisi* (Çev.Hüsamettin Berkes), Ulus Basımevi, İstanbul, 1938.

AÇIKSES, Erdal; *Amerikalıların Harput'taki Misyonerlik Faaliyetleri*, TTK Basımevi, Ankara, 2003.

AÇIKSES, Erdal; Rahmi DOĞANAY; *Amerika'nın Yüz Yıllık Ortadoğu Hayali Chester Projesi*, F.Ü. Ortadoğu Araştırmaları Merkezi Yayınları Tarih Şubesi Yayınları No.16, Elazığ, 2010.

H. L, "Yolun Açılış Töreni Çok Parlak Oldu", *Son Posta Gazetesi*, 15 İkinciteşrin 1935, s.7.;

H. L, "Yolun Açılışına Giderken Neler Gördüm?", *Son Posta Gazetesi*, 17 İkinciteşrin 1935, s.9.;

Hikmet Feridun, "Bereket Getirdiniz", *Akşam Gazetesi*, 16 İkinciteşrin 1935, s.6.

H. L, "Irmak – Filyos Hattında...", *Son Posta Gazetesi*, 16 İkinciteşrin 1935, s.7.;

H. L, "Irmak – Filyos Yolu Bize Kara Elması Ucuz Temin Edecektir", *Son Posta Gazetesi*, 18 İkinciteşrin 1935, s.7.;

ARTAM, M. Nurettin ; "Filyosa Vardığımız Gün", *Demiryollar Dergisi*, C.11, S.130,1 İlkânun 1935, s. 503 – 504.

Ahmet İhsan "Bakır Yolu Bugün Törenle Açılıyor", *Cumhuriyet Gazetesi*, 22 İkinci Teşrin 1935, s.4.

AKANDERE, Osman , *Milli Şef Dönemi*, İz Yayıncılık, İstanbul,1988, s.188.

AKBA, Adil ; "Yeni Hatların Hususiyetleri", *Son Posta Gazetesi*, 28 Mart 1936, s.8.

AKBULUT, G. ; *Siyasi Coğrafya Açısından Türkiye'de Demiryolu Ulaşımı...*, s.12.

AKBULUT, Gülpınar; *Siyasi Coğrafya Açısından Türkiye'de Demiryolu Ulaşımı*, Anı Yayıncılık, Ankara, 2010, s.11.

AKÇADURAK, Zübeyir; "Cumhuriyet Devrinde Türkiye Demiryolları", *Demiryollar Dergisi*, C.24, Haziran 1950, S.294 – 296, s.62.;

AKGÜL, Resul; *Yol Mükellefiyeti Kanunları ve Uygulamaları*, Mersin, 2001, (Mersin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.) s.62.

AKGÜL, Suat ; Yakın Tarihimizde Dersim İsyanları ve Gerçekler, İstanbul, 1992, s.153.

AKIN, Osman Nihat (Hazırlayan); “Demiryolcunun Ansiklopedisi”, *Demiryollar Dergisi*, C.22, S.267 – 268, Ocak – Şubat 1948, s.46.

AKIN, Osman Nihat; “Demiryolcunun Ansiklopedisi”, *Demiryolları Dergisi*, C.21., S. 248 – 249 – 250., Ekim – Aralık 1945, s.35;

AKKAYA, Nurçin; *Taşrada Bir Değişim Örneği: Cumhuriyet’in İlk Yıllarında Çankırı (1923 – 1939)*, Kırıkkale, 2008. (Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.) s.65.

AKSULAR,İzzettin;“Demiryollarının Süel Önemi ve Bir Tümenin Taşınışına Ait İncelemeler”, *Askeri Mecmua*, C.8, S.104, 1 Mart 1937, s.99.

Akşamcı, “Elazize Yataklı Vagon” *Akşam Gazetesi*, 26 Haziran 1972, s.3.

ALAÇAM, Sabih; “Yeniden Yapılan Memleket”, *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım)*, Y.8, S.1, Haziran 1941, s.92.

ALAÇAM, Sabih; “Yol Meselesinin Mazisine Bir Bakış”, *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım)*, Y.9, S. 3 – 4, Ağustos – Eylül 1942, s.39 – 40.

ALANAYLIOĞLU, Ali ; “Demiryolları İle İlgili Olarak Yayınlanan Kânunlar – IV”, *Demiryol Dergisi*, S. 572, Eylül 1973, s. 24.

ALANYALIOĞLU, Ali ; “Demiryolları İle İlgili Kânunlar – 1”, *Demiryol Dergisi*, S. 569, Haziran 1973, s. 19.

ALANYALIOĞLU, Ali; “Demiryolları İle İlgili Kânunlar – 2”, *Demiryol Dergisi*, S. 570, Temmuz 1973, s. 19.

ALBAYRAK, İlyas (Hazırlayan), *Dünden Bugüne Türk Hava Yolları, 50. Yıl 1923 – 1983*, Cem Ajans Yayınları, İstanbul, 1983, s. 39.

Ali Süreyya, “Demiryolu Siyasetimiz”, *Ülkü Halkevi Mecmuası*, C.1, S.1, Şubat 1933, s.60.

Ali Şefik, “12.000.000 liralık Dahili İstikraz Tahvilleri Neden En Sağlam Bin Plasmandır”, *Kadro*, S.17, Mayıs 1934, s. 54.

ALKAN, Faik; *Yeni Türkiye Devletinin Bayındırlık Politikası*, Eskişehir, 1999, (Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.), s.87.

ALKAN, Mehmet Ö. ; “Türkiye İktisat Kongresi – 1923 – İzmir’e Katkı – 2:Kocaeli Livası Namına İzmir İktisat Kongresi’ne Tevdii Edilen Rapor” *A.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi (SBF) Dergisi*, C.47., S.1, 1992, s.397.

TURAN, Osman, *Selçuklular Zamanında Türkiye*, Ötüken Yayınları, İstanbul, 2004.

DAVİD, French, *Roman Roads and Milestones of Asia Minor Fas.I: The Pilgrim’s Road, Roma Çağında Asya’daki Yollar ve Mil Taşları, Fasikül I: Hacı Yolu*, British Institute of Archaeology at Ankara Monograph No: 3, Ankara, 1981.

*Arade – Diyarbekir Demiryolu Mukavelenamesi. Ankara, 1341.*

ARSLAN, Mühendis; “İleri Memleketlerde Demiryolu Kara ve Hava Yolları Nakliyatının Geçirmiş Olduğu En Mühim Safhalar”, *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.4, S.8, Sonkanun 1938, s.56 - 62.

AS, Efdal ; *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları*, İzmir, 2006.(Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi.)

US Asım, “Filyos’ta Bir Bayındırlık Bayramı”, *Kurun Gazetesi*, 13 Sontesrin 1935, s.1.

ASLANAPA, Oktay ; “Ribat”, *M.E.B. İslam Ansiklopedisi*, C.9., ETAM Matbaa Tesisleri, Eskişehir, 2001, s.737 – 738.

ASLANTEPE, Cengiz ; “Türk Demiryolu Tarihinde Yüz Günlük Kesit, Serbest Cumhuriyet Fırkası İle Cumhuriyet Halk Fırkası Arasındaki Tartışmalar”, *Kebikeç*, S.11, 2001, s.215 - 220

ATALAY, Besim; *Divanü Lügat-it Türk Dizini Endeks*, TTK Basımevi, Ankara 1991.

ATATÜRK, M. Kemal ; *Atatürk’ün Söylev ve Demeçleri*, C.2, Ankara, 1997, s.212.

Atatürk, Mustafa Kemal, *Söylev ve Demeçler*, C.1, Ankara, 1989, s.416.

ATAY, F. Rıfkı ;“Yeni Yollar ve Anıtlarımız”, *Son Posta Gazetesi*, 27 Mart 1936, s.2.

ATAY, F. Rıfkı; “Erzincan”, *Ulus Gazetesi*, 15 İlkteşrin 1938, s.1.

ATAY, Falih Rıfkı ; “Yeni Bir Yol”, *Ulus Gazetesi*, 28 Eylül 1937, s.1.

ATAY, Falih Rıfkı ; “Yol Politikamızın Esasları neler Olabilir?”, *Ulus Gazetesi*, 19 *Senteşrin* 1938, s.1.

ATİK, Muzaffer; “Anadolunun En Eski Bilinen Karayolları”, *Demiryollar Dergisi*, S. 288 – 290. Aralık 1949. s. 82 – 86

ATİK, Saffet; “Türkiye’de Demiryollarının Tarihi Gelişim Süreci ve Mekan Organizasyonuna Etkileri” *1.Ulusal Demiryolu Kongresi (Bildiriler)* 9 – 10 – 11 Ocak 1979, Ankara, 1979.

ATİLLA, A. Nedim; *İzmir Demiryolları*, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kent Kitaplığı, İzmir, 2002, s.44.

AVCIOĞLU, Doğan; *Türkiye’nin Düzeni, Dün – Bugün – Yarın*, Birinci Kitap, Tekin Yayınevi, İstanbul, 1998, s.152.

Avukat Ziya, “Yolçatıdan Erganiye”, *Son Posta Gazetesi*, 15 *Kânunisani* 1934, s.1.

AYDEMİR, Şevket Süreyya; Makedonya’dan Ortaasya’ya Enver Paşa, C.3, Remzi Kitabevi, İstanbul, 1972, s.272 – 278.

Aydın Vilâyeti, *Cumhuriyetin 15. Yılında Aydın*, (Basım Yeri Yok),1938, s.131.

AYDIN, Mesut; *Atatürk ve Malatya*, Evin Kitabevi Matbaası, Malatya 2006.

Komisyon, *Atatürk’ün Bütün Eserleri*, (1922 – 1923), C.25, Kaynak Yayınları, İstanbul, 2009, s.91

AYDIN, Suavi; “Türkiye’nin Demiryolu Serüvenine Muhtasar Bir Bakış”, *Kebikeç Dergisi*, S.11, 2001, s.53.

KSENOPHON, Anabasis (çev:Hayrullah Örs), *Onbinlerin Dönüşü*, İnkılap Kitabevi, İstanbul, 1975, s.123.

B.T, “Birincisi Bitti, İkincisine Bakalım, Yarın Erzurumdayız. Elâzizden İlk Katar İstanbul’a Geldi”, *Son Posta Gazetesi*, 10 *Ağustos* 1934, s.1.

BALAMİR, A. Lütfi; “Tarih Köşesi – Karaelmas Yolunun Çatalağzı – Zonguldak Kısımına İlk Lokomotifin Girişi”, *Demiryol Dergisi*, S.550, Kasım 1971, s.23.

BALAMİR , A. Lütfü ; “Demiryolunun Kemah’a Varışı”, *Demiryol Dergisi*, S.551, Aralık 1971, s. 27.

BALAMİR , A. Lütfü; “Erzincan Hattının İşletmeye Açılışı ve Atatürk’ün Demiryollarımız İçin Son Mesajı”, *Demiryol Dergisi*, S.597, Ekim 1975, s. 9.

BALAMİR, A. Lütfi ; “Demiryolu Tarihinden Notlar”, *Demiryol Dergisi*, S.626, Mart 1978, s.25.

BALAMİR, A. Lütfi ;, “Diyarbakır Gar’ının İşletmeye Açılması”, *Demiryol Dergisi*, S.747, Nisan 1988, s.20.

BALAMİR, A. Lütfi ;“Bakır Yolunun İşletmeye Açılışı”, *Demiryol Dergisi*, S.584, Eylül 1974, s.25.

BALAMİR, A. Lütfi; “1931 ve Daha Önceki Yıllarda Yurdumuzda Demiryol Faaliyetleri Dolayısı ile Büyük Önder Atatürk’ün Muhtelif Yerlerdeki Konuşmalarından...”, *Demiryol Dergisi*, Y.43, S.514, Kasım 1968, s.3 – 4.

BALAMİR, A. Lütfi; “Hisarönü (Filyos) İstasyonunun İşletmeye Açılışı”, *Demiryol Dergisi*, S.703, Ağustos 1984, s.14.

BALAMİR, A. Lütfü ; “Trenin Aşkale’ye Girişi”, *Demiryol Dergisi*, S.681, Ekim 1982, s. 13.

BALAMİR, Lütfi ; “Kütahya – Balıkesir Hattının İşletmeye Açılması”, *Demiryolcu Dergisi*, Y.4, S.8, Ağustos 1992, s.13.

BALAMİR,A. Lütfi; “Gotthard Tünelinin Delinmesi”, *Demiryol Dergisi*, S. 518, Mart 1969, s.18.; Ayrıca St. Gotthard Tüneli’nin inşası hakkında geniş bilgi için bkz.

Balıkesir Vilayeti, *Cumhuriyetin 15. Yılında Balıkesir*, Balıkesir, 1938, 56

BALKAYA, İhsan Sabri ; *Ali Fethi OKYAR (29 Nisan 1880 – 7 Mayıs 1943)*, Ankara, 2005, s.266.

BARDA, Süleyman; *Münakale Ekonomisi*, İ.Ü İktisat Fakültesi Yayınları Nu:154, İstanbul,1964.

ETE, Muhlis ; *Münakalat*, İ.Ü İktisat Fakültesi Yayınları Nu:1, İstanbul, 1938.

BARROW Reginald H. ; *Romalılar*, İz Yayıncılık, İstanbul, 2002, s.143.

BATMAZ, Eftal Şükrü; Kudret Emiroğlu, Süha Ünsal, *İnşaatçıların Tarihi, Türkiye’de Müteahhitlik Hizmetlerinin Gelişimi ve Türkiye Müteahhitler Birliği*, Türk Müteahhitler Birliği & Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul, 2006.

BAYDAR, Nasuhi ; “Bugün Kemah’tayız Yarın Erzurum’da...”, *Ulus Gazetesi*, 27 Ağustos 1938, s.1.

Bayındırlık Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü, *Cumhuriyetin 50. Yılında Karayollarımız*, Ankara, 1972.

Bayındırlık Bakanlığı, *Bayındırlıkta 60 yıl, 1923 – 1983*, Ankara, 1983.

*Cumhuriyetin 10 + 3 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.3, S.5, (özel sayı), İlk teşrin 1936.*

*Cumhuriyetin 15 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.319.*

*Cumhuriyetin 10 + 4 Yılında Türkiye Bayındırlığı Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım),Y.4, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1937,s.49.*

Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü, *Karayolları Tarihi*, Pelin Ofset, Ankara, 2007.

Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, *Cumhuriyetin 70. Yılında Bayındırlık ve İskan Bakanlığı*, Ankara, 1993.

Publié par la Direction Générale de la Presse au Ministère de l’Intérieur, *Politique Des Chemins De Fer En Turquie Républicaine*, Ankara, 1938.

Bedri Rahmi, “Tuneller”, *Tan Gazetesi*, 15 Mayıs 1936, s.2.

BELLİ, Oktay; “Urartu Krallığı Döneminde Doğubayazıt Bölgesi”, *Güneşin Doğduğu Yer: Doğubayazıt Sempozyumu*, ( Ed. O. Belli), İstanbul 2004, s.77-90.

BERKSAN, Nazım; *Yol Davamız Nerede?*, Akın Matbaası, Ankara, 1951, s.6.

BİRGEN, Muhittin ; “Demiryollarımızda Görülen İnkişaf” *Son Posta Gazetesi*, 8 Şubat 1933, s.2.

BİRİNCİ, Ali ; “Halil Rıfat Paşa’nın Tembihnâmeleri”, *C.Ü. Sosyal Bilimler Dergisi*, S.3,1984, s.13 – 24.

BİROL, Nurettin; *Halil Rıfat Paşa Dönemi ve İcraatı 1827 – 1901*, Cedit Neşriyat, Ankara, 2009.

BİRİNCİ, Ali;Ahmet Turan ALKAN; “Halil Rıfat Paşa’nın Hayatı, Eserleri, Şahsiyeti”, *C.Ü. Sosyal Bilimler Dergisi*, C.VII., S.85, 1986, s.97 – 119.

BOUTET, Daniel; *Yol Tekniğinin Bugünkü Durumu* (Çev.Tevfik Taylan), Teknik Üniversite matbaası, İstanbul, 1949.

BOZKURT, Rıza; “Osmanlı İmparatorluğu Döneminde Ülkenin Harekât Bakımından Bölgelere Ayrılması, İkmal ve İaşe İşleri, Haberleşme Sistemleri”, *Askeri Tarih Bülteni*, Genelkurmay ATASE Yayınları, Yıl: 13, S. 25, Ağustos 1988, s. 1-10.

BOZKURT, Mehmet; *Demiryolu*, C.1, İstanbul, 1980.

AYDIN, Salim ; *Selanik – Manastır Demiryolu*, İstanbul, 1999, (M.Ü. Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Türk Tarihi Anabilim Dalı Yakınçağ Tarihi Bilim Dalı Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), s.2

BRİDGERS, J.K ; *Kara Ulaştırma Tarihi*, Arkın Kitapevi, İstanbul, 1968,

C. A, “Demir Kollar Bakırı Kucakladı”, *Altan Elâziz Halkevi Dergisi*, Y.1, S.7, Ağustos 1935, s.5 – 8

CAN, Bilmez Bülent; *Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908 – 1923)*,Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2000, s.129.

ORHUNLU Cengiz, “Köprücülük”, *Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*, (Derleyen: Salih Özbaran), İzmir, 1984.

Cevat Nizami, “Ergani İstikrazı”, *Akşam Gazetesi*, 15 Nisan 1933, s.1.

CİLLOV, Haluk, *Türkiye Ekonomisi*, İ.Ü. İktisat Fakültesi Yayınları, No.266, İstanbul, 1970, s.340 – 341.

CONKER, Orhan; *Les Chemins de Fer en Turquie et La Politique Ferroviaire Turque*, Paris, 1935.

CONKER, Orhan; “Devlet Demiryolları ve Ulusal Ekonomi”, *Demiryollar Dergisi*, C.12, S.135 – 136. 23 Mayıs 1936, s.127 – 129 .

CONKER, Orhan; *Büyük Türkiye Tarihi*, Ankara, 1939.

COŞAR, Nevin; Sevtap DEMİRCİ, Incorporation into the World Economy: From Railways to Higways (1850 – 1950), *Middle Eastern Studies*, Volume. 45, No.1, January 2000, s.28.

KALGAY Yakup, “Cumhuriyetin 19 uncu Yılında Demir Ağlarımız”, *Demiryolları Dergisi*, C.18, S. 212 – 213 – 214, I. Teşrin – II. Teşrin – I. Kânun 1942, s.23 – 24.



*Cumhuriyetin 10 + 1 Yıl Dönümünde Türkiye Nafiası, Nafia İşleri Mecmuası (İdari Kısım), Y.1, S. 5, (özel sayı) Birinciteşrin 1934, s.7.*

*Cumhuriyetin 10 + 2 Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.2, S.5, (özel sayı) İlk teşrin 1935, s.19.*

*Cumhuriyetin 10 + 4 Yılında Türkiye Bayındırlığı Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım),Y.4, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1937,s.41 – 42.*

*Cumhuriyetin 15. Yılında Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım), Y.5, S.5, (özel sayı) Birinciteşrin 1938, s.339 – 341.*

ONAT, Nuri (hazırlayan); *Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal Paşa'nın Sonbahar Gezileri*, Çağdaş Yayınları, İstanbul 1984.

KIRZIOĞLU, Fahrettin ; “Gazi'nin Kuzeydoğu Gezileri (Eylül – Ekim 1924)”, *50. Yıl Armağanı Erzurum ve Çevresi*, C.1., Atatürk Üniversitesi Yayınları, Erzurum 1973, s. 147 – 150.

ATNUR, İbrahim Ethem ; *Reis-i Cumhur'un Doğu İncelemeleri (1924 Erzurum Depremi)*, Ankara, 2006.

ÇADIRCI, Musa; “Tanzimat Dönemi Karayolu Yapımı”, *A.Ü. DTCTF Tarih Araştırmaları*, C.XV. S. 26, s.154.

ÇALAPVERDİ, İhsan; *Sivas – Erzurum Demiryolu İnşaatı 1933 – 1939*, Divriği Defterleri Yayın No.6,(şahıs baskısı) İstanbul, 2008, s.15.

Çankırı Vilayeti, *Cumhuriyetin 15. Yılında Çankırı*, İstanbul, 1938.

ÇAPA, Mesut; “Erzurum Depremi ve Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal'in Erzurum'a Ziyareti”, *23 Temmuz Erzurum Kongresi ve Kurtuluştan Günümüze Erzurum 1. Uluslararası Sempozyumu (23 – 25 Temmuz 2002 Erzurum)*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2002, s.648-663.

ÇAVDAR, Tevfik; *Milli Mücadele Başlarken Sayılarla “Vaziyet ve Manzara-i Umumiye”*, Milliyet Yayınları, istanbul, 1971, s.80 – 81.

ÇAVDAR, Tevfik; *Osmanlıların Yarı Sömürge Oluşu*, Gelenek Dünya Yayıncılık, İstanbul, 2000.

ÇAVLI, İ. ; “Sivas – Erzurum Demiryolu İnşaatı”, *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.5, S.6, İkinci Teşrin 1938, s.57-69.

ÇINAR; Hüseyin, “Osmanlı Ulak ve Menzilhane Sistemi ve XVIII. Yüzyılın İlk Yarısında Antep Menzilleri”, *Osmanlı C.3*, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 1999, s.627-637.

ÇİLİNGİROĞLU, Altan; *Urartu Krallığı Tarihi ve Sanatı*, Yaşar Eğitim ve Kültür Vakfı, İzmir, 1997, s.9

DARKOT, Besim ; *Türkiye İktisadî Coğrafyası*, İ.Ü. İktisat Fakültesi Yayınları, No.80, İstanbul, 1955, s.170 – 171.

DERELİOĞLU, Hakkı;, “Yeni Döşenen Çelik Ağlar, Afyon – Karakuyu Hattını Başbakanımız Açacak”, *Cumhuriyet Gazetesi*, 22 Mart 1936, s.6.

DEMİREL, Yücel, O. Z. KONUR (Yay. Hzr), *CHP Grup Toplantısı Tutanakları (1923 – 1924)*, s. 113 – 137.

DEMİR, Ahmet; “ Türkiye Ekonomisinde Demiryollarının Yeri ve Önemi”, 2. *Ulusal Demiryolu Kongresi 15 – 16 – 17 Aralık 1997 (Bildiriler)*, Ankara, 1997. s.45-52.

DEMİR, Mustafa; “Türkiye Selçuklu İktisadî Gelişimi İçinde Karadeniz Ticaret Yolu”, *Anadolu’da Tarihi Yollar ve Şehirler Semineri (Bildiriler)*, 21 Mayıs 2001, İ.Ü. Edebiyat Fakültesi Tarih Araştırma Merkezi, Globus Dünya Basımevi, İstanbul, 2002, s.16-22.

DEMİREL Yücel; O. Z. KONUR (Yay. Hzr), *CHP Grup Toplantısı Tutanakları (1923 – 1924)*, s.303 – 304.

DEMİRHAN, Nezâhat; *Atatürk Dönemi Ulaştırma Politikası ve Demiryolları*, İstanbul, 1995,(Yıldız Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi.).

Demiryolu Yüzbaşı Ali Hikmet, “Demiryollarının Askerlik Nokta-i Nazarından Ehemmiyeti”, *Fen Kıt’atı Mecmuası*, Sene 2, S.15, Mayıs 1928, s.14 – 15.

DENİZ, Murat; *Türk Basınında Şeyh Said İsyanı*, Elazığ, 2007.(Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.)

Denizli Vilâyeti, *Cumhuriyetin 15. Yıldönümünde Denizli*, Cumhuriyet Matbaası, Denizli, 1938, s.54.

DENOVO, John A.; *American Interests and Policies in The Middle East 1900 – 1939*, Minneapolis, 1963.

Dergi, “Cumhuriyet Hükümetinin Büyük Zaferlerinden Biri Daha Demiryolu (Erzurum) da”, *Bayındırlık İşleri Dergisi (İdari Kısım)*, Y.6, S.6, İkinci Teşrin 1939, s.19.

Dergi, “Demiryolu Politikamızın Feyizli Eserlerinden Sivas – Malatya Hattı ve İnşaat Safhaları”, *Demiryollar Dergisi*, C.13, S. 157, Mart 1938. s.546-559.

Dergi, “Fevzipaşa – Diyarbekir ve Sivas – Erzurum Demiryollarını Birleştiren İltisak Hattımız”, *Demiryollar Dergisi*, C.13, S. 153, İkinci Teşrin 1937. s.369.

DERVİŞOĞLU, Mehmet Fatih; “Cumhuriyet Dönemi Demiryolu Tarihinde Bir Şahsiyet; DEMİRAĞ, Nuri ; “*Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu – 18 Aralık 2008* (Yay. Haz. Mukaddes Arslan), Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2010, s.110-115.

DEVELİOĞLU, Ferit; *Osmanlıca – Türkçe Ansiklopedik Lûgat*, Aydın Kitabevi, Ankara 2003.

DAVER, Abidin ; “Çelik Ağları Ördüren Gaye”, *Cumhuriyet Gazetesi*, 29 Mart 1935

DİNÇ, Dilaver; *Behiç Erkin ve Devlet Demiryollarının Kuruluşu*, Ankara, 2009.(Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.).

DİNÇER, Celal; “Hasan Fehmi Paşa’nın Anadolu’nun Bayındırlık İşlerine Dair Hazırladığı Lâhiya” *Belgeler*, C. V – VIII., 1968 – 1971, S.9 – 12, s.153 – 233.

DOĞAN, D. Mehmet ; *Büyük Türkçe Sözlük*, İstanbul, 1998, s.1149.

Doktor M. Necdet , “Sivas istasyonunun İşletmeye Küşadı Günü” *Demiryollar Mecmuası*, C.6, S.66 – 70, Birinci kanun 1930, s. 288 – 295.

DURAN, Bünyamin; “Osmanlı Devleti’nin Son Döneminde Türkiye’de Karayolu Ulaşımındaki Gelişmeler”, *Çağını Yakalayan Osmanlı! – Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, (Editörler: Ekmelettin İhsanoğlu, Mustafa Kaçar) IRCICA, İstanbul, 1995., s.485.

DURAN, Hakkı; “Şimendifer, Atkaracalar ve Çerkeş’de”, <http://www.cansaati.org>, *Erişim Tarihi*, 21. 10. 2010.

DURAN, Hakkı; “Şimendiferin Çankırı’ya Gelişi”, <http://www.cansaati.org>, *Erişim Tarihi*, 28. 08. 2010

DURUKAL, Hüsnü Sadık; “Cumhuriyet Rejiminin Demiryollar Siyaseti ve Neticeleri” *Demiryollar Dergisi*, C.24, Mart 1950, S.291 – 293, s.10-17.

EARLE, Edward Mead ; *Turkey, The Great Powers And The Bagdad Railway A Study In Imperialism*, The Macmillan Company, New York, 1924.

EARLE Mead Edward; (Çev. Kasım Yargıcı), *Bağdat Demiryolu Savaşı*, Milliyet Yayınları, İstanbul, 1972.

EFE, Ayla; *Eskişehir Demiryolu*, Eskişehir, 1998, (Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.).

Elâziz Halkevi, *Cumurluk Devirinde Elâziz İl ve İlçelerde Kültürel Bayındırlık İşleri* 1935, Resimli Ay Basımevi, İstanbul.

ELDEM, Vedat; *Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomisi*, TTK Basımevi, Ankara, 1994.

ELDEM, Vedat; *Osmanlı İmparatorluğu’nun İktisadî Şartları hakkında Bir Tetkik*, TTK Basımevi, Ankara, 1994.

ZENGİN, Burhanettin ; Gazi Kamil EREL , “Demiryolu Taşımacılığının Türk Turizmindeki Yeri”, *2.Ulusal Demiryolu Kongresi*15 – 16 – 17 Aralık (Bildiriler), Ankara, 1997, s.252-258.

ENGİN,Vahdettin ; *Rumeli Demiryolları*, Eren Yayıncılık, İstanbul, 1993.

ENÜSTÜN,Bedri ; “Kars Vilâyeti Yolları ve Hususiyetleri”, *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.4, S.4, Eylül 1935, s.42-46.

ERDEM, Sevim; *Sultan Abdülhamid Devri Bayındırlık Faaliyetleri (H.1293 – 1327/ 1876 – 1909)*, Elazığ, 2010. (Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi.).

ERDOĞAN, T. ; *Demiryollarının Globalleşmesi (19. Yüzyıldan Günümüze)...*, s.15.

ERGÜN, İ. ; *Türkiye’nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü...*, s. 7.

ERGÜN, İsmet; *Türkiye'nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü*, Ankara, 1985.

ERKMEN, Enver ; *Demiryollar İnşaatı*, C.1., İstanbul, 1940.

EROL, Adem; *Mersin – Tarsus – Adana Demiryolu*, İstanbul 2003, (M.Ü. Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Türk tarihi Anabilim Dalı Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi).

SAZAK, Emin; (Yay. Haz. Himmet Kayhan), *Meclis Konuşmaları 1920 – 1950*, Tolkun Yayınları, Ankara, 2007.

ATAY F. R., “Afyon Nutku”, *Ulus Gazetesi*, 26 Mart 1936, s.1.

Falih Rıfkı, “Antalya Hattı”, *Hâkimiyeti Milliye Gazetesi* 4 Nisan 1933, s.1.

ATAY Falih Rıfkı “Demir ve Kömür Hattı”, *Ulus Gazetesi*, 14 Senteşrin 1935, s.1.

Falih Rıfkı, “Ergani Yolu” *Hâkimiyeti Milliye Gazetesi*, 16 Nisan 1933, s.1.

DERVİŞOĞLU Fatih M., *Nuri Demirağ Türkiye'nin Havacılık Efsanesi*, Ötüken Yayınları, İstanbul, 2007, s.80

Fehmi Bey, “İsmet Paşa Köprüsü”, *Demiryollar Mecmuası*, C.8, S.94, I. Kânun 1932, s. 570– 573.

FENİK, Mümtaz Faik ; “Erzincan Hattı Dün Açıldı”, *Ulus Gazetesi*, 12 İlk Kânun 1938, s.1 – 8.

FENİK, Mümtaz Faik ; “Erzincan Töreninden Dönüş”, *Ulus Gazetesi*, 13 İlk Kânun 1938, s.1 – 8.

FENİK, Mümtaz Faik ; “Göründü Sivas’ın Fabrikaları!...”, *Ulus Gazetesi*, 11 İlk Kânun 1938, s.1 – 8.;

FERİT, M. (Derleyen), “Mecmuamız Demiryollarımız Büyük Bayramımız”, *Demiryollar Dergisi*, S. 109 – 110, Mart – Nisan 1934. s.41.

FERİT, Mehmet; “Cumhuriyetin Yarattığı Büyük Eserlerden ve İktisadî Varlığımızın Başlıca Unsurlarından Demiryollarımız”, *Demiryolları Mecmuası*, C.9., S. 104 – 105, Birinci teşrin – İkinci Teşrin 1933, s.535

Tevfik, “Filyos – Ereğli Hattının Elektrikle İşletilmesi ve Demiryolunun Ona Göre İnşası Hakkında İptidai Bir Etüt”, *Demiryollar Mecmuası*, C.5, S.49, Mart 1929, s. 141 – 147.

TEMİZGÜNEY, Firdevs; *Erzurum’a Demiryolunun Gelişi*, Erzurum, 2008.( Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.)

*République Turque Ministère Des Travaux Publics Contrat Sur la Construction Des Lignes Chemins De Fer Tourhall – Sivas & Kaïseri – Sivas, Constantinople, 1927.*

FRASER, David; *The Short Cut to India, The Record Of a Journey Along The Route Of The Baghdad – Railway*, London, 1909.

Gaziantep Vilâyeti, *Cumhuriyetin 15. Yılında Gaziantep*, İstanbul, 1938.

GERMİYANLIGİL, Habip; “Cumhuriyetin 50. Yılında Demiryollarımız”, *Demiryol Dergisi*, S.573, Ekim 1973.

Giresun Ticaret Odası, *Cumhuriyetin On Yılında Giresun*, İstanbul, Giresun, 1933, s. 232 – 233.

GOFF, Jacques Le; *Ortaçağ Batı Uygarlığı*; (Çev: Hanife Güven, Uğur Güven), Dokuz Eylül Yayınları, İzmir, 1999, s.99

GÖRKKEY, Hayri; “Erzurum Yolunda”, *Demiryollar Dergisi*, C.15, S.176 – 177, *Birinciteşrin 1939*, s.161 – 162.

GÜLSOY, Ufuk; “Gerçekleşen Bir Rüya Hicaz Demiryolu”, *Osmanlı C.3*, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 1999, s.679 – 685.

GÜNALTAY, M. Şemsettin; *İran Tarihi*, C.1, T.T.K. Basımevi, Ankara, 1984.

GÜNDAY, Ahmet; *Çağımızda Bilinmeyen 5000 Yıllık Bir Karayolu ve Keban Barajı*, Ilış – Hosta – Kabataş (Gecegü) Köyü Yolunu Yaptırma Derneği Yayınlarından S.1, Babıali Basımevi, İstanbul, (Tarihsiz.).

GÜRAN, Ali Talip; “Yol hakkında Umumi Malumat”, *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.4, S. 2, Temmuz 1937, s.74 – 85.

GÜREL, Ziya; “Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk I”, *Belleten*, C. XLIV., S.175, Temmuz 1980, s.541 – 552.

GÜREL, Ziya; “Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk VI”, *Belleten*, C.L., S.191, Temmuz 1986, s.870 – 872.

GÜRGÖZLER, Enver; *Cumhuriyet Döneminde Karayollarındaki Gelişmeler (1923-1938)*, Elazığ, 1997.(Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.)

GÜRSEL, Kadri; “İsviçre Milli Ekonominin Dikkate Değer Elemanı Demiryol”, *Demiryol Dergisi*, C.22, S.272 – 274, Haziran - Ağustos 1948, s.109 – 110.

GÜRSOY, Cevat R. ;“Türkiye’nin Tabii Yolları”, *Türk Coğrafya Dergisi*, Y.XXII., S.26, 1974, s.24

GÜVEN, H. Sami; *Türkiye’de Ulaşım Sistemi ve Karayolu Ulaştırma Kooperatifleri*, Sevinç Matbaası, Ankara, 1982.

KARABORAN, H. Hilmi, “Elazığ’da Endüstrileşme Faaliyetleri, *F. Ü. Sosyal Bilimler Dergisi*, C.3, S.2, 1989, s.150.

H. K, “Erzurum Garının İşletmeye Açılma Töreni Yapılırken”, *Demiryollar Dergisi*, C.15, S.176 – 177, Birinciteşrin1939, s. 45 – 46.

H. K. “Kömür Havzasına Uzatılan Demiryol Kömür Hattı”, *Demiryollar Dergisi*, C.13, S.164 – 165, 29 İlk Teşrin 1938, s. 940 – 945.

KAŞIKÇIOĞLU H., “İlk On Yılda TCDD (1923 – 1931/32)”, *Demiryol Dergisi*, S.533, Haziran 1970, s.28 – 230.

TANKUT H. R., “Yeni Çatalağzı’na Bir Bakış Filyos – Zonguldak”, *Ulus Gazetesi*, 15 Mayıs 1936, s.6.

H. Y. “Cumhuriyet Hükümetinin Demiryol İnşa Politikası ve İlk On Yılda Ne Kadar Demiryolu Yapıldı” *Demiryollar Dergisi*, C.14, S.164 – 165, 29 İlkteşrin 1938, s.921 – 925.

H. Y., “30 Ağustos 1930 (İzmir) – (Lozan) – (Sivas)... Ve Daima İleri...” *Demiryollar Mecmuası (Cumhuriyetin 10 Yılı 29.X.1933 – Özel Sayı)*, C.9, S.104 – 105, I. Teşrin – II. Teşrin 1933, s.501 – 505.

H. Y., “Samsun – Sivas Demiryolu (Havza) da ve (Havza) nın İnkılâp ve Cumhuriyet Tarihinde Mevkii”, *Demiryollar Mecmuası (Cumhuriyetin 10 Yılı 29.X.1933 – Özel Sayı)*, C.9, S.104 – 105, I. Teşrin – II. Teşrin 1933, s.509 – 515 .

H. Y., “Sivas – Erzurum Hattı - Türkiye Demiryolları”, *Demiryollar Mecmuası (Cumhuriyetin 10 Yılı 29.X.1933 – Özel Sayı)*, C.9, S.104 – 105, I. Teşrin – II. Teşrin 1933, s.506 – 509.

KALGAY H. Yakup, “Milli Demiryollarımızın İnşaat Bakımından Rakamlarla İfadesi”,

H. Yakup, “Ankara – Sivas Hattı” *Demiryollar Mecmuası*, C.6, S.66 – 70, Birinci kanun 1930, s. 299 – 302.

H. Yakup, “Demiryolları Tesviyei Türiye Hafriyatından: Katerpillar (Caterpillar)”, *Demiryollar Mecmuası*, C.6, S.65, Temmuz 1930, s.226 – 229.

H. Yakup, “Demiryollarımızın (İktisadî) İnkişafında (Su) Meselesi”, *Demiryollar Dergisi*, C.9, S.106. Birinci Kânun 1933, s.721 – 729.

H. Yakup, “Seylâbî Suların Demiryollarındaki Tahribatı ve Amasya Boğazı’nda Çok Korkunç Cevvi Bir Afet”, *Demiryollar Mecmuası*, C.7, S.77, Temmuz 1931, s.343 – 353.

H. Yakup, “Sivas İstasyonunun İşletmeye Açılmasının Yıldönümü Münasebetile”, *Demiryollar Mecmuası*, C.7, S.79, 1 Eylül 1931, s. 471 – 474.

H.K.,“(Ankara – Erzurum – Kafkas) Demiryolu”, *Demiryollar Dergisi*, C.14, S.171, Mayıs 1939, s.1212 – 1216.

H.K.,“Sivas – Malatya Hattıyla Divriki İstasyonunun İşletmeye Açılması Münasebetiyle”, *Demiryollar Dergisi*, C.13, S.156, Şubat 1938, s.496 – 499 .

H.Y., “29 /Mayıs/ 927’de: (Ankara – Kayseri Hattının İşletmeye Açıldığı Gün) Kayseri: 29/Mayıs/1933 te: Kayseri ve İktisadî Mevkii”, *Demiryollar Mecmuası (Cumhuriyetin 10 Yılı 29.X.1933 – Özel Sayı)*, C.9, S.104 – 105, I. Teşrin – II. Teşrin 1933, s.470 – 471.

H.Y., “Aziz Cumhuriyetimizin Feyiz ve Umran Eserlerinden Biri Daha Kütahya – Balıkesir Demiryolu”, *Demiryollar Mecmuası (Cumhuriyetin 10 Yılı 29.X.1933 – Özel Sayı)*, C.9, S.104 – 105, I. Teşrin – II. Teşrin 1933, s.522 – 529.



H.Y., “Demiryolları Şebekemizde İltisak Hatları ve Ehemmiyetleri”, *Demiryollar Dergisi*, C.10, S.158, Nisan 1938, s.591 – 597.

H.Y., “En kısa Yoldan (Akdeniz) den (Karadeniz)e Selam. Kayseri (Boğazköprü – Ulukışla) Demiryolu Bitti” *Demiryollar Mecmuası (Cumhuriyetin 10 Yılı 29.X.1933 – Özel Sayı)*, C.9, S.104 – 105, I. Teşrin – II. Teşrin 1933, s.532 – 538.

H.Yakup, “Samsun – Sivas Hattı, Musaköy – Sivas Kısım: İnşaat Faaliyetlerinden”, *Demiryollar Mecmuası*, C.6, S.66 – 70, Birinci Kânun 1930, s.304 – 308.

Komisyon, *Atatürk’ün Bütün Eserleri, (1930 – 1931)*, C.24, Kaynak Yayınları, İstanbul, 2008.

YILDIRIM Galip, “Türkiye’de Su mühendisliğinin Öncüsü, Türkiye Cumhuriyeti’nin 2. Bayındırlık Bakanı Süleyman Sırrı Selanik 1874 – Ankara 15.12.1925”, *TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Türkiye Mühendislik Haberleri Dergisi*, S.453, Ocak 2009, s.36 – 39.

HALAÇOĞLU, Yusuf ; “Anadolu – Ulaşım ve Yol Sistemi”, *T.D.V. İslam Ansiklopedisi*, C.3.,İstanbul, 1991., s.127 – 130.

HALAÇOĞLU, Yusuf ; *XIV. – XVII. Yüzyıllarda Osmanlılarda Devlet Teşkilatı ve Sosyal Yapı*, T.T.K Yayınları, Ankara, 2007.

HALAÇOĞLU, Yusuf; “Derbend”, *T.D.V. İslam Ansiklopedisi*, C.9.,İstanbul, 1994., s.162 – 165.

HALAÇOĞLU, Yusuf; “Klasik Dönemde Osmanlılarda Haberleşme ve Yol Sistemi”, *Çağını Yakalayan Osmanlı! – Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, (Editörler: Ekmelettin İhsanoğlu, Mustafa Kaçar) IRCICA, İstanbul, 1995., s.16 – 24.

HALAÇOĞLU, Yusuf; “Menzil”, *T.D.V. İslam Ansiklopedisi*, C.29.,Ankara, 2004, s.159 – 162.

HALAÇOĞLU, Yusuf; *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, PTT Genel Müdürlüğü, Ankara, 2002.

DEMİR, Tanju; *Türkiye’de Posta Telgraf ve Telefon Teşkilatının Tarihsel Gelişimi (1840 – 1920)*, PTT Genel Müdürlüğü, Ankara, 2005, s.13.;

Halil Lütü, “Kütahyadan Balıkesire”, *Son Posta Gazetesi*, 26 Nisan 1932, s.4.

Halil Lütü, “Yeni Hattın Faydaları – 1 –”, *Son Posta Gazetesi*, 3 Mayıs 1932, s.4.

Halil Lütü, “Yeni Hattın Faydaları – 1 –”, *Son Posta Gazetesi*, 3 Mayıs 1932, s.4.

HAUSHOFER, General; *Japonya ve Japonlar – Coğrafi ve Siyasi Japonya* (Çev: Galip Kemali Söylemezoğlu), C.2, Kanaat Kitabevi, İstanbul, 1941.

HAYKIR, Yavuz; *Atatürk ve Elazığ*, (baskıda).

HERSLAG, Z. Y. ; *Turkey An Economy In Transition*, Van Keulen N.V, The Hague, 1958.

Heyet, *İzmir Rehberi*, İzmir ve Havalisi Âsariyatıka Muhipleri Cemiyeti Neşriyatından Sayı.XI, Resimli Ay Matbaası, İstanbul, 1934.

HOBSBAWN, E. J.; *Sanayi ve İmparatorluk*, Dost Kitabevi, Ankara, 2003.

Hurrem Faik, “Bir Dilek, Bir Karar”, *Elaziz Gazetesi*, 24 Birinci Kânun 1930, No.2215, s.1.

HÜLAGÜ, M. Metin; “Cumhuriyet Öncesi Osmanlı Demiryollarına Genel Bir Bakış”, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu – 18 Aralık 2008* (Yay. Haz. Mukaddes Arslan), Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2010.

HÜLAGÜ, Metin; *Bir Umudun İnşası Hicaz Demiryolu*, Yitik Hazine Yayınları, İstanbul, 2008.

Hüseyin Yakup, “Cumhuriyet Bayramımızın (10) uncu Yıl Dönümü Şenlikleri Arasında Milli Demiryollarımıza Umumi Bir Bakış”, *Demiryollar Mecmuası (Cumhuriyetin 10 Yılı 29.X.1933 – Özel Sayı)*, C.9, S.104 – 105, I. Teşrin – II. Teşrin 1933, s.458 – 463.

Hüseyin Yakup, “Devlet Demiryollarımızda Yeni Bir Abide Daha Kuruldu. (3440) Metre Uzunluğu’nda (Batıbel) Tüneli”, *Demiryollar Mecmuası*, C.8, S.95, II. Kânun 1932, s. 585 – 592.

Hüseyin Yakup, “Kuvvetli Bir Azim, Dinlenmeyen Bir Gayretle: Demiryollarımız Hergün Biraz Daha Uzanmaktadır” *Demiryollar Dergisi*, C.9, S.98 – 99, Mart – Nisan 1933, s.98 – 101.

Hüseyin Yakup, “Samsun – Sivas Hattı İnşaat ve İşletme Safhalarından Birkaç Not”, *Demiryollar Mecmuası*, C.6, S.61, Mart 1930, s.10 – 12.

Hüseyin Yakup, “Uzun ve Müşkül Bir Mesaiden Sonra (Samsun) (Sivas) a Bağlandı”, *Demiryollar Mecmuası*, C.8, S.88, Haziran 1932, s.227 – 231.

Hüseyin Yakup, “Yeni Demiryollarımız Ve: Demiryollarımızın (Halk Terbiyesi) Üzerine Tesirleri”, *Demiryollar Mecmuası*, C.9, S.102, Ağustos 1933, s. 299 – 301.

Hüseyin Yakup, “Ankaradan Samsuna İlk Tren Samsundan – Mersine ve Akdenizden Karadenize Selamlar” *Demiryollar Dergisi*, C.8, S.96, Şubat 1933, s.645 – 651.

Isparta Vilayeti, *Cumhuriyetin 15. Yılında Isparta (1923 – 1938)*, 1938.

ISSAWİ, Charles ; *The Economic History Of The Middle East 1800 – 1914*, The University Chicago Press, Chicago, 1966.

ISSAWİ, Charles; *The Economic History Of Turkey 1800 – 1914*, The University Chicago Press, Chicago, 1980.

IŞIKSAÇAN, Mustafa; *Türkiye Demiryollarında Tarihi Olaylar*, Nu: 1. Demiryolları Yayınlarından, Ankara, 1962, (Demiryolları Dergisi’nin 434 – 435, Mart – Nisan 1962, sayısında verilen ek.)

İbrahim Fikret, “Samsun – Sivas Hattı Tünelleri Hakkında Malumat”, *Demiryolları Mecmuası*, C.3, S.30, 1 Ağustos 1927, s.216.

ÖZKUL İhsan, “Elazığ – İran Demiryolunun Dünü ve Bugünü”, *Demiryol Dergisi*, S. 554, Mart 1972 s. 21 – 23.

ÖZKUL İhsan, “Elazığ ve Demiryolu”, *Demiryol Dergisi*, S.557, Ağustos 1972, s.16 – 18.

Ahmet İhsan,; *Demiryolları, Alem Matbaası, İstanbul, 1308*.

İHSANOĞLU, Ekmelettin; “Osmanlı İmparatorluğu’nun Çağını Yakalama Gayretleri”, *Çağını Yakalayan Osmanlı! – Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, (Editörler: Ekmelettin İhsanoğlu, Mustafa Kaçar) IRCICA, İstanbul, 1995., s.XIV.

GÖK İlhami, “Kömür Hattı”, *Demiryollar Dergisi*, C.12, S.143, 1 Son Kânun 1937, s. 544 – 546.

TEKELİ İlhan, Selim İLKİN; “Mustafa Celâleddin Bey’in Bir Eyaletin Islah ve İmarı Hakkında Mükâleme Adlı Risalesi ve 19. Yüzyılda İmar kavramının Gelişimi Üzerine

Düşünceler” *Cumhuriyetin Harcı Modernitenin Alt Yapısı Oluşurken*, C.3, İ.B.Ü Yayınları, İstanbul, 2004.

TEKELİ İlhan, Selim İLKİN; *1929 Dünya Buhranından Türkiye’nin İktisadi Politika Arayışları*, Türkiye Belgesel İktisat Tarihi C.1, Bilge Kültür Sanat Yayınları, İstanbul, 2009. s.110 – 111.

İLHAN,Murat; *Türkiye’de Demiryolları ve Demiryolları Politikası*, Ankara, 2004, (Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.) s.83 – 84.;

İLKİN, Selim; “1922 – 1923 Yılları Türkiye’inde Bir yabancı Sermaye Girişimi: Chester Demiryolu Projesi” *Cumhuriyetin Harcı Modernitenin Alt Yapısı Oluşurken*, C.3, İ.B.Ü Yayınları, İstanbul, 2004.

İLTER, Altan; “Zaman Tüneli – ... Ve Sivas Demiryolu İle Tanıştı”, *Demiryolcu Dergisi*, Y.4, S.11, Kasım 1992, s.11 – 13.

İLTER, İsmet; *Türkiye Karayollarının Tarihsel Gelişimi*, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi, İstanbul 1995.

İNAN, A. Afet ; *İzmir İktisat Kongresi 17 Şubat – 4 Mart 1923*, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1989.

İnşaat Mühendisleri Odası, *Türkiye’de Ulaşım Politikası*, Nüve Matbaası, İstanbul, 1977.

YILDIRIM, İsmail, “Elazığ ve Çevresine Demiryollarının Gelişi”, *Dünü ve Bugünüyle Harput – Tarih – Edebiyat – Şiir – Folklor, Sempozyumu 24 – 27 Eylül 1998 – Elazığ*, TDV Elazığ Şubesi Yayınları, Elazığ 1999, s.279 – 284 .

İNÖNÜ, İsmet, (yay. Haz. Sabahattin Selek), *Hatıralar*, Bilgi Yayınevi, Ankara, 2006.

HALLI, Reşat; *Türkiye Cumhuriyetinde Ayaklanmalar (1924 – 1938)*, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1972.

İsveç – Danimarka Grubu, *Fevzipaşa – Malatya – Diyarbakir ve Irmak – Çankırı – Filyos Demiryolları İnşaatı, İsveç – Danimarka Grubu Şubat 1927 – Şubat 1931*, İstanbul, 1931.

İZBIRAK, Reşat ; *Türkiye*, C.2, MEB Basımevi, İstanbul, 1973.

İzmir Vilâyeti; *Cumhuriyetin 15. Yılında İzmir*, Vedat Matbaası, İzmir, 1938.

DİRİK K. Doğan; *Atatürk'ün İzinde Vali Paşa Kâzım Dirik, Bandırma Vapuru'ndan Halkın Kalbine*, Gürer Yayınları, İstanbul, 2008, s.325 – 331.

KAHYA, Esin; *Türkiye'de İlk Demiryolları*, (Belleten C.LII. Nisan 1988 S.202'den Ayrı basım), T.T.K. Basımevi, Ankara, 1988, s.209 – 214.

KALAFAT, Yaşar; *Bir Ayaklanmanın Anatomisi: Şeyh Said*, ASAM Yayınları, Ankara, 2003. MUMCU, Uğur ; *Kürt – İslam Ayaklanması, 1919 – 1925*, İstanbul 1994.

KALGAY, Hüseyin Yakup ; “Ankara – Sivas – Erzurum Demiryolunun İşletmeye Açılması Münasebetiyle”, *Bayındırlık İşleri Dergisi (İdari Kısım)*, Y.6, S.6, İkinci Teşrin 1939, s.30 – 39.

KALGAY, Yakup; “Bir Karış Fazla Demiryolu Politikamız ve Mesut Neticeleri”, *Demiryolları Dergisi*, C.19, S. 224 – 225 – 226, I. Teşrin – II. Teşrin – I. Kânun 1943, s.60 – 72.

KALGAY, H. Yakup; “Fen Kongreleri, İlim ve Fen Âleminin Büyük Müesseselerinden: (Milletlerarası Demiryol Kongreleri)”, *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım)*, Y.8, S. 16, Mart 1942, s.50 – 60.

KALGAY, H. Yakup; “Demiryollar İnşaat Aleminin Muzaffer Abidelerinden Biri Daha(1989) Metre Uzunluğundaki (St. Gothard) Tüneli. (1882) Senesinin Şubatının 29uncu günü Delinmiş Olan “St.Gothard” Tünelinin Tarihi Durumu ve İnşaat Safhaları”, *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım)*, Y.8, S.1, Haziran 1941, s.65 – 81.

*Demiryollar Mecmuası (Cumhuriyetin 10 Yılı 29.X.1933 – Özel Sayı)*, C.9, S.104 – 105, I. Teşrin – II. Teşrin 1933.

KANN, F. ; “Büyük Açıklıklı Bilhassa Kemerli Massif Köprülerin Projelerinin Tanziminde Nazarı Dikkate Alınacak Umumi Kaideler” (Çev. Fuad Özdeğer), *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmel Kısım)*, Y.2, S.8, Teşrinisani 1936, s.42 – 50.

KARABULUT, Yalçın; “Türkiye'de Demiryolu Ulaşımı”, A.Ü. Türkiye Coğrafyası Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi, S.6, 1998.

KARACAN, Özcan ; *Atatürk Döneminde Yapılan Karayolları, Barajlar ve Limanlar (1923 – 1938)*, Ankara, 2005, (Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.)

KARAL, Enver Ziya ; *Büyük Osmanlı Tarihi*, C.3, T.T.K. Yayınları, Ankara (Tarihsiz.)

KARAL, Enver Ziya; *Büyük Osmanlı Tarihi*, C.2, T.T.K. Yayınları, Ankara (Tarihsiz.)

KAŞIKÇIOĞLU Hilmi; “İmparatorluk – Cumhuriyet Demiryolları Arasındaki Farklar”, *Demiryol Dergisi*, S.570, Temmuz 1973, s.9 – 12.

KAŞIKÇIOĞLU, Hilmi; “Cumhuriyetin İlanından Sonra İlk 10 Yılda Yapılan Demiryol İnşaatı”, *Demiryol Dergisi*, S.567, Nisan 1973, s.9 - 11.;

KAŞIKÇIOĞLU, H.; “Meslek Tarihinden: İlk Tünel”, *Demiryol Dergisi*, S.524, Eylül 1969, s.15 – 16.

KAŞIKÇIOĞLU, Hilmi; “Büyük Önder Atatürk’ün Milli Demiryollarımız Hakkındaki Vecizelerinden”, *Demiryol Dergisi*, S.569, Mayıs 1973, s.11 - 13.

KAŞIKÇIOĞLU, H.; “Core Stefenson’un Hayatına Kısa Bir Bakış”, *Demiryol Dergisi*, S.516, Ocak 1969, s.29 – 31.

KAYNAK, Muhteşem; “Osmanlı Demiryolları ve Demiryolu Araç ve Malzemeleri İthalatı”, *H.Ü İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, C.3, S.1 – 2, 1985, s.263 – 268.

KAYNAK, Muhteşem; “Osmanlı Ekonomisinin Dünya Ekonomisine Eklemlenme Sürecinde Osmanlı Demiryollarına Bir Bakış”, *Yapıt*, S.5, Haziran – Temmuz 1984, s.81 – 83.

KAYNAK, Muhteşem; “Demiryollarının Ekonomik Gelişmeye Etkileri: Geleneksel ve Niceliksel Yaklaşım’ın Eleştirel Bir İncelemesi”, *G.Ü. İktisadi İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, C.1., S.1 – 2., Ankara, 1985, s.276 – 279.

KAYSERİLİOĞLU, R. Sertaç ; “Cumhuriyet’in İlk Yılbaşı Kutlaması: 31 Aralık 1926”, *NTV Tarih Dergisi*, S.24, Aralık 2010, s.74 – 76.

KAZICI, Ziya; *Osmanlıda Vergi Sistemi*, Bilge Yayıncılık, İstanbul, 2005.

KELEŞ, Bahattin; “Anadolu’da Gelişen Bazı önemli Ticaret Merkezleri (Antalya – Kayseri – Sivas ve Sinop)”, *Anadolu’da Tarihi Yollar ve Şehirler Semineri (Bildiriler)*,

21 Mayıs 2001, İ.Ü. Edebiyat Fakültesi Tarih Araştırma Merkezi, Globus Dünya Basımevi, İstanbul, 2002, s.25 – 35.

ARI, Kemal “ Samsun – Çarşamba Demiryolunun Temel Atma Töreni ve Reisicumhur Gazi Mustafa Kemal Paşa’nın Samsun Gezisi”, *Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi (ATAM)*, C.VII., S.21, Temmuz 1991, s.609 – 621.

TURAN Kemal, “Afyon – Antalya Demiryolunun Ehemmiyeti”, *Demiryollar Mecmuası*, C.10, S.114, Ağustos 1934, s. 375 – 376.

TURAN Kemal, “Afyon – Antalya Hattı”, *Hâkimiyeti Milliye Gazetesi 5 Nisan 1933*, s.5.

SUNGUROĞLU, Kerim “Elazığ’a İlk Tren 67 Yıl Önce Gelmişti”, *Elazığ Kültür Tanıtma Dergisi*, Y.13, S.19, 2001, s.15 – 17 -.

KEYDER, Çağla; *Dünya Ekonomisi İçinde Türkiye (1923 – 1929)*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1993.

Kısım Mühendisi Sedat, “Afyon – Antalya Hattı Bozanönü – Isparta Kolu”, *Bayındırlık İşleri Dergisi (Yönetmelik Kısım)*, Y.2, S.10, Mart 1936, s.84 – 85.

KIVIRCIK, Emir; *Cepheye Giden Yol*, Goa Basın Yayın, İstanbul, 2008.

KOÇAK, Şükrü ; “Ulaştırma Politikamız”, *Demiryollar Dergisi*, C.21, S. 266, Aralık 1947, s.3 – 7.

KOLOĞLU, Orhan; “İmaj Tazeleme Projesi Hicaz Demiryolu”, *Popüler Tarih*, S.53, Ocak 2005, s.36.

KOLOĞLU, Orhan; “Ulaşım ve Haberleşme”, *Osmanlı Uygarlığı*, C.1, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara, 2002, s. 443 – 446.

Komisyon, *Atatürk’ün Bütün Eserleri*, (1922 – 1923), C.14, Kaynak Yayınları, İstanbul, 2004.

Komisyon, *Atatürk’ün Bütün Eserleri*, (1923), C.15, Kaynak Yayınları, İstanbul, 2005.

Komisyon, *Atatürk’ün Bütün Eserleri*, (1927 – 1929), C.22, Kaynak Yayınları, İstanbul, 2007.

Komisyon, *Atatürk'ün Türkiye Büyük Millet Meclisi'ni Açış Konuşmaları*, TBMM Kültür Sanat ve Yayın Kurulu Yayınları, TBMM Basımevi, Ankara, 1987.

Komisyon, *Karşılaştırmalı Türk Lehçeleri Sözlüğü, Kılavuz Kitap 1*, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1987.

Komisyon, *Yurt Ansiklopedisi, C.9*, Anadolu Yayıncılık, İstanbul, 1982 – 1983.

Konya Vilâyeti, *Cumhuriyetin XV. Yılında Konya, 29 Teşrinievvel 1938*, Konya, 1938.

KOZİKOĞLU, Sahir; “Ulaştırma Politikasının Esas Faktörleri”, *Demiryollar Dergisi*, C.22, S. 272 – 274, Haziran – Temmuz 1948, s.42 – 48.

Köprüler Başmühendisi Kemal, “Memleketimizde Köprücülüğe Bir Bakış, Yeni Şose Köprülerimiz”, *Nafia İşleri Mecmuası (Fenni Kısım)*, Y.1, S.1, Eylül 1934, s.2 – 18.

KÖSTEM, Ömer ; “Ankaradan Erzincan Hattının Açılış Resmine Giderken Yolda Neler Gördük?”, *Akşam Gazetesi, 16 Kânunuevvel 1938, s.1*.

KURMUŞ, Orhan; *Emparyalizmin Türkiye'ye Girişi*, Savaş Yayınları, Ankara, 1982.

KUYUCUKLU, Nazif ; *İktisadi Olaylar Tarihi*, İstanbul, 1990.

KÜÇÜK, Cevdet; “Hasan Fehmi Paşa (1836 – 1910)”, *T.D.V. İslam Ansiklopedisi*, C.16, İstanbul, 1997. s. 322 – 323.

KÜÇÜKERMAN, Önder; *Anadolu Tasarım Mimarisinin Ayak izlerinde Türk Otomotiv Sanayii ve Tofaş*, İstanbul, 1997.

KÜÇÜKUĞURLU, Murat, Gürkan Fırat SAYLAN, “Şimendiferin Erzurum Yolculuğu”, *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, S.38, Erzurum, 2008, s.318 – 329.

KÜTÜKOĞLU, Bekir, *Osmanlı İran Münasebetleri 1578 – 1590*, İstanbul, 1962.

Tevfik, “Lokomotifin Yüz Senede Gösterdiği Terakkiyat”, *Demiryolları Mecmuası*, C.2, S.23, 1 Kanun-i Sani 1927, s.351 – 354.

Tevfik, “Lokomotifin Yüz Senede Gösterdiği Terakkiyat”, *Demiryolları Mecmuası*, C.2, S.24, 1 Şubat 1927, s.395 – 399.

LUXEMBURG, Rosa; *Berlin – Bağdat Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi*, İstanbul, 1982, s.185.



ABİSEL, M. Arslan; *Bir Karış Şimendifer – Ulaştırma Notları – 4*, Ar Basımevi, Ankara, 1948.

M. Ferit, “İktisadî Buhran – Dünya Demiryolları ve İktisadî Buhran – Buhran ve Bizim Demiryollarımız”, *Demiryollar Mecmuası*, C.8, S.85, Mart 1932, s.26 – 32.

M.Nesimi “Hat hakkında Malumat” *Demiryollar Mecmuası*, C.5, S.47, 1 Kanunusani 1929, s.10 – 12.

M.Nesimi “Kütahya - Balıkesir Hattının Ray Ferşi Merasimi İntibaatından” *Demiryolları Mecmuası*, C.4, S.41, 1 Temmuz 1928, s.204 – 210.

Manisa Vilâyeti, *Cumhuriyetin 15 inci Yılında Manisa*, Manisa, 1938.

MAYÇAIS, Georges; “Ribat”, *M.E.B. İslam Ansiklopedisi*, C.9., ETAM Matbaa Tesisleri, Eskişehir, 2001, s.734 – 737.

SAYMAN, Mecdi “Başbakan Dün Afyon – Karakuyu Hattını Büyük Tezahüratla Açtı!” *Tan Gazetesi*, 26 Mart 1936, s.1.

SAYMAN, Mecdi “Afyon, Karakuyu, Isparta, Eskişehir”, *Demiryollar Dergisi*, C.12, S.134, 1 Nisan 1936, s. 51 – 52.

Mecmua Hususi Muhabiri, “Demiryoluna Bağlanan Yeni Bir Kasabamız Safranbolu”, *Demiryollar Mecmuası*, C.10, S.111 – 112, Mayıs – Haziran 1934, s. 231 – 232.

Mecmua, “Ankara – Ereyli Hattı”, *Demiryollar Mecmuası*, C.5, S.48, Şubat 1929, s. 97-101.

Mekki Said, “Isparta’nın En Büyük Bayramı”, *Cumhuriyet Gazetesi*, 26 Mart 1936, s.6.

Memduh Yaşa, “Ulaştırma”, *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi 1923 – 1978*, Akbank Kültür Yayını, İstanbul, 1980, s.273.

MEMİŞ, Ekrem ; *Eskiçağ Medeniyetleri Tarihi*, Ekin Kitapevi, Ankara, 2006.

MEMİŞ, Ekrem; *Eskiçağ Türkiye Tarihi En Eski Devirlerden Pers İstilasına Kadar*, Çizgi Kitapevi, Konya, 2003.

ÇETİNKAYA, Gökhan, Şit Tufan BUZPINAR, “Midhat Paşa(1822 – 1884), T.D.V. *İslam Ansiklopedisi*, C.30,İstanbul, 2005. s. 7 – 11.

DOĞANAY, Rahmi, *Milli Mücadele’de Karadeniz (1919 – 1922)*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2001.

Muğla Vilâyeti, *Cumhuriyetin 15 inci yılında Muğla*, Marifet Matbaası, İstanbul, 1938.

İLHAN, Murat; *Türkiye’de Demiryolları ve Demiryolları Politikası(1923 – 1950)*, Ankara, 2004. (Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.) s.59.

MÜDERRİSOĞLU Alptekin; *Kurtuluş Savaşının Mali Kaynakları*, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 1990.

Mühendis İbrahim, “Yeni Demiryollarımıza Dair (7 Fotoğrafi)”, *Bayındırlık İşleri Dergisi (İdari Kısım)*, Y.1, S. 3, Ağustos 1934, s.38-48.

Mümtaz Faik, “Finansal Kronik – Erzurum – Sivas Hattı” *Tan Gazetesi*, 15 İkinci Teşrin 1935, s.10.

N. B, “Kömür Yolunun Müstakbel İnkişafı”, *Ulus Gazetesi*, 13 Sonteshrin 1938, s.1.

NADİ, Yunus ; “Erzincana Ulaşan Demiryoluna Dair”, *Cumhuriyet Gazetesi*, 14 Birinciteşrin 1938, s.1.

NADİ Yunus ; “Yağımızla Kavrulmak Efsanesi”, *Cumhuriyet Gazetesi*, 2 Eylül 1930, s.1.

NADİ, Yunus ; “Sivas – Erzincan Hattının Açılışı”, *Cumhuriyet Gazetesi*, 12 Birincikânun 1938, s.1 – 3.

NADİ, Yunus ; “Sivas Hattı Açılırken”, *Cumhuriyet Gazetesi*, 30 Ağustos 1930, s.1.

Nâfia Vekâleti, *Erzurum’un İşletmeye Açılması – 20. X. 1939*, Nâfia Vekâleti Neşriyatı, Maarif Matbaası, İstanbul, 1939.

ULUĞ Naşit Hakkı, *Tunceli Medeniyete Açılıyor*, Kaynak Yayınları, İstanbul, 2007.

NAZLI, Hurşit ; *Elazığ İlinin Coğrafi, Ziraî, Ticarî, Tarih, Nüfus ve Jeolojik Durumu*, Zerbamat Matbaası, Ankara, 1939.

NEF, John U.; *Sanayileşmenin Kültür Temelleri* (Çev.Erol Güngör), M.E.B. Basımevi, 1970.

Niyazi Hüsnü, “Cumhuriyet Münakaleciliğinin Millî Cemiyetleşmedeki Rolü”, *Ülkü Halkevi Mecmuası*, C.2, S.9, Birinci Teşrin 1933, s.241.

*Türkiye Cumhuriyeti Nâfia Vekâleti, Irmak – Filyos ve Fevzipaşa Hatları İnşaat Mukavelenamesi, Zemelliç Biraderler Matbaası, İstanbul, 1928.*

NOVİÇEV, A. D.; *Osmanlı İmparatorluğu'nun Yarı Sömürgeleşmesi*, Onur Yayınları, İstanbul, 1979.

Nydvqvist & Holm, *Construction Des Lignes, De Chemins De Fer Irmak – Filyos & Fevzipaşa – Diyarbekir*, Göteborg, 1937.

OKAY, M. Orhan; “Yol Düşünceleri”, *İsfalt Yol Kültürü*, S.3, Ekim 1998, s.29-32.

OKAY, Vehbi (Yazan ve Tertip Eden), *Cumhuriyetin 15 inci yılında Gümüşhane*, Ulus Basımevi, 1938.

ONAT, Nuri (hazırlayan), Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal Paşa'nın Sonbahar Gezileri, Çağdaş Yayınları, İstanbul 1984.

Komisyon, *Atatürk'ün Bütün Eserleri*, (1924 – 1925), C.17, Kaynak Yayınları, İstanbul, 2005.

ONUR, Ahmet; *Türkiye Demiryolları Tarihi (1860 – 1953)*, K.K.K. İstanbul Askeri Basımevi, İstanbul, 1953.

Orhan, “Bayındırlıkta Yeni Bir Başarım, Büyük Gediz Köprüsü Dün Törenle Açıldı”, *Cumhuriyet Gazetesi*, 1 Ağustos 1935, s.7.

ORHONLU, Cengiz, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Derbent Teşkilatı*, Eren Yayıncılık, İstanbul, 1990.

ORHONLU, Cengiz; “Kervan ve Kervan Yolları”, *Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*, (Derleyen: Salih Özbaran), İzmir, 1984, s.144-165.

ORHONLU, Cengiz; “Mesleki Bir Kuruluş Olarak Kaldırımcılık ve Osmanlı Şehir Yolları Hakkında Bazı Düşünceler”, *Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*, (Derleyen: Salih Özbaran), İzmir, 1984, s.29-39.

ORHONLU, Cengiz; “Nehir Gemiciliği”, *Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*, (Derleyen: Salih Özbaran), İzmir, 1984, s.104-143.

ÖKÇÜN, A. Gündüz; *Türkiye İktisat Kongresi 1923 – İzmir, Haberler – Belgeler – Yorumlar*, A.Ü Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları No.471, Ankara, 1981.

ÖREN, Murat; *Cumhuriyet Döneminde Yol Vergisi Kanunu ve Uygulaması*, İstanbul, 1990, (İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Maliye Bölümü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.).

ÖZCAN, Abdulkadir; “Martolos”, *T.D.V. İslam Ansiklopedisi*, C.28.,Ankara, 2003., s.64.

ÖZDEMİR, Nuray; *Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası (1923 – 1960)*, Ankara, 2006. (Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi.) s.6.

ÖZKUL, İhsan ; “Demiryollarının Madenciliğin Gelişmesine Etkisi”, *Demiryol Dergisi*, S.556, Mayıs 1972, s.15-17.

ÖZTÜRK, Kazım;, *Türk Parlamento Tarihi, T.B.M.M. II.Dönem – 1923 – 1927, C.3*, Türkiye Büyük Millet Meclisi Vakfı Yayınları, Ankara, 1997.

ÖZYÜKSEL, Murat; *Hicaz Demiryolu*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2000.

ÖZYÜKSEL, Murat; *Osmanlı – Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, Arba Yayınları, İstanbul 1988.

PARLATIR, İsmail; *Osmanlı Türkçesi Sözlüğü*, Yargı Yayınevi, Ankara, 2009, s.1841.

PARLAYAN, Ayşegül; “Nafia Vekili Süleyman Sırrı Bey – Demir Ağlarla Örülmüş Bir Albüm”, *NTV Tarih Dergisi*, S.14, Mart 2010, s.10 – 11.

SAFA Peyami, “Afyon – Karakuyu Hattı”, *Tan Gazetesi*, 27 Mart 1936, s.2.

PİRENNE, Henri; Ortaçağ Avrupasının Ekonomik ve Sosyal Tarihi (Çev. Uygur Kocabaşoğlu), Alan Yayıncılık, İstanbul, 1983, s.74.

Publié par la Direction Générale de la Presse au Ministère de l'Intérieur, *Politique Des Chemins De Fer En Turquie Républicaine*, Ankara, 1938, 18.

QUATAERT, Donald; *The Ottoman Empire 1700 – 1912*, Cambridge University Press, Cambridge, s.123

RAMSAY, W. M. ; *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası*, M.E.B Basımevi, İstanbul 1960, s.23.

RATHMAN, Lothar; *Alman Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, Berlin – Bağdat, Belge Yayınları, İstanbul, 2001, s. 41.

*République Turque Ministère Des Travaux Publics Contrat Sur la Construction Des Lignes Chemins De Fer Tourhall – Sivas & Kaïseri – Sivas, Constantinople, 1927.*

Ribatların Türk ve Müslüman Devletlerdeki gelişimi için bkz.; İsmail Yiğit, “Ribat”, *T.D.V. İslam Ansiklopedisi*, C.35, İstanbul, 2008 s. 76 – 78.;

RİST, M. Charles ; “Malî Durum ve Ödemeler Dengesi Üzerine Türkiye Cumhuriyeti Hükümetine Rapor (Paris 15 Eylül 1930)”, İ.Tekeli, S. İlkin, *1929 Dünya Buhranından Türkiye’nin İktisadi Politika Arayışları...*, s.631 – 680.

Rukneddin Fethi, “Demiryollarımız Şarka Doğru İlerlerken...”, *Cumhuriyet Gazetesi*, 18 Ağustos 1937, s.7.

S., “Ulukışla – Kayseri Hattında Faaliyet” *Demiryollar Dergisi*, C.9, S.101, Temmuz 1933, s.287.

SADAKOĞLU, Necdet ; “Büyük Kalpli Vatandaş: Nuri Demirağ”, *Popüler Tarih*, S.2, Temmuz 2000, s.69.

SAİTZEW, Manuel (Nakl. C.), “Milli İktisatta Demiryolların Mevkii, Rejimi ve Vazifeleri” *Demiryolları Mecmuası*, C.9., S. 104 – 105, s.573.

SALTAN, Mehmet; “Atatürk’ün Bayındır Ülkesi”, *Türkiye Mühendis ve Mimar Odaları Birliği (TMMOB) Antalya Şubesi Bülteni*, S.53, 2008.

Samsun Vilâyeti, *Cumhuriyetin 15. Yılında Samsun*, İstanbul, 1938, s.103.

SAMSUN, C.H.F.; *1923 – 1933 Sekiz Senede 4.000 Kilometro Şimendifer*, 1933, s. 10.

SARIASLAN, Ümit; *Demir Ağlardan Örümcek Ağlarına*, Otopsi Yayınları, İstanbul, 2004, s.128.

SATAN, Ali ; “Cumhuriyet ve Demiryolları”, *Raillife Dergisi*, S.8, Mayıs 2004, s.51.

SAZAK, Emin ( Yay. Haz. Himmet Kayhan); *Emin Beyin Defteri – Hatıralar*, Tolkun Yayınları, Ankara, 2007, s.257.

Sedat Reşat, “Ulukışla – Kayseri Hattı” *Demiryollar Dergisi*, C.7, S.82, Birinci Kânun 1931, s.741.

SELEN, H. Sadi; “Türkiyenin Yol Sistemi”, *Türk Coğrafya Dergisi*, Y.1, S.3 – 4, Ankara, 1943, s.354.

SELEN, Hamid Sadi, “*Anadolu’dan Geçen Kadim Transit Yolları*”, *Türk Yurdu*, C.5, S.28, Nisan 1927, s.364.

SELEN, Hâmit Sadi ; *İktisadî Türkiye*, Tan Matbaası, İstanbul, 1939 – 1940, s.142.

SELEN, Hamit Sadi; *Türkiye Coğrafyası’nın Ana Hatları*, A.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, No.42 – 24, Ankara, 1954, s.152.

SEMİZ, Yaşar; *Türk Amerikan Münasebetleri Işığında Chester Demiryolu Projesi 1909 – 1926*, Yetkin Basımevi, Ankara, 1995, s.47 – 48.

SERÇE, Erkan (Haz.); *İzmir İktisat Kongresi 17 Şubat – 4 Mart 1923*, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kent Kitaplığı, İstanbul, Mayıs 2004, s. 16 – 17.

SEVİN, Veli ; *Anadolu’nun Tarihi Coğrafyası*, T.T.K. Basımevi, Ankara, 2007, s.4

SEVİN, Veli; “Urartular’a Ait Dünyanın En Eski Karayolu”, *Anadolu Araştırmaları*, S.XI., İstanbul 1989, s.48.

YILDIRIM Seyfi, “Cumhuriyet Dönemi Demiryollarının Gelişiminde Etkili Olan Faktörler”, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu – 18 Aralık 2008* (Yay. Haz. Mukaddes Arslan), Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2010, s.93.

Sinop Vilâyeti, *Cumhuriyetin 15 nci Yılında Sinop*, Marifet Matbaası, istanbul, 1938, s.58 – 60.

*Sivas Cer Atelyesi İle Erzurum İstasyonunun İşletmeye Açılması Dolayısıyla Memlekette Yapılan Neşriyat*, Demiryolları Dergisi Neşriyatından No.6, Ankara, 1939.

ÇADIRCI Musa, “Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Ülke Yönetimi”, *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi*, C.1, İletişim Yayınları, İstanbul, 1985, s.219 – 228.

SÜMER, Faruk; *Yabanlu Pazarı, Selçuklu Devrinde Milletlerarası Büyük Bir Fuar*, İstanbul, 1985.

ORTAK Şaban, “Cumhuriyet Türkiye’sinin Tamamlanması Gereken Bir Projesi: Afyon – Antalya Demiryolu Hattı İnşaatı”, *Afyon Kocatepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Dergisi*, Y. X, S.3, 2008, s.89-95.

ŞEHSUVAR, H.; “Dünyada ve Bizde Demiryolu”, *Demiryolu Dergisi*, Y.20, C.20, Temmuz – Eylül 1944, s.11-15.

ERDOĞAN, Tuba; *Demiryollarının Globalleşmesi (19. Yüzyıldan Günümüze)*, İstanbul, 1999,(M.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Anabilim Dalı, İktisat Politikası Bilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.)

ŞEN, Leyla; *Türkiye’de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci*, TESAV Yayınları No.22, Ankara, 2003.

RADO, Şevket; “Dağların Altından Geçen Demir Değnek Demir Çarık”, *Akşam Gazetesi*, 25 Birinciteşrin 1939, s.1.

Şevket Süreyya, *Cihan İktisadında Türkiye*, Ankara, 1931.

Ahmet Şükrü; “Ergani İstikrazi”, *Milliyet Gazetesi*, 3 Kânunisani 1934, s.1.

T.C Nâfia Vekaleti Devlet Demiryolları, Samsun – Sivas Demiryolu Amasya İstasyonunun İşletmeye Küşâdı, 21 Teşrin-i Sâni Hatırası 1927, Ahmed İhsan Matbaası, İstanbul, 1927.

T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.1, İstanbul Matbaacılık ve Neşriyat Türk Anonim Şirketi, İstanbul, 1933.

T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.2, İstanbul Matbaacılık ve Neşriyat Türk Anonim Şirketi, İstanbul, 1933.

T.C. Nafia Vekaleti, *On Senede Türkiye Nafiası 1923 – 1933*, C.3, İstanbul Matbaacılık ve Neşriyat Türk Anonim Şirketi, İstanbul, 1933, s.99.

T.C. Nafia Vekaleti, *Kömür Hattı: Filyos – Zonguldak Kısım*, T.C. Nafia Vekâleti Neşriyatı Seri.5, Sayı.8., Ankara, 1937.

ÇOKER, Fahri; *Türk Parlamento Tarihi, Milli Mücadele ve T.B.M.M. I.Dönem – 1919 – 1923*, C.3, Türkiye Büyük Millet Meclisi Vakfı Yayınları, Ankara, 1995, s.517 – 518.

GÜNEŞ, İhsan, *Türk Parlamento Tarihi, T.B.M.M. V.Dönem – 1935 – 1939*, C.2, Türkiye Büyük Millet Meclisi Vakfı Yayınları, Ankara, 2001.

Tahsin, “Erzurum Demiryolları”, *Hâkimiyeti Milliye Gazetesi*, 13 Haziran 1933, s.1.

TUNAYA, Tarık Zafer, *Türkiye’de Siyasi Partiler*, İstanbul, 1952.

TAYLAN, O. Tevfik; *Demiryollar İşletmesi, Teşkilat, Tarifeler, Katarlar ve Cer İşleri*, Yüksek Mühendis Matbaası, İstanbul, 1936, s.

TAYLAN, Tevfik; “31 Aralık 1892 Ankara’da İlk Demiryolu”, *Demiryolcu Dergisi*, Y.4, S.12, Aralık 1992, s.8-10

TAYLAN, Tevfik; “Ankara’da Demiryolu”, *Demiryollar Dergisi*, C.18, S. 215 – 216 – 217, Son Kânun – Mart 1943, s.11-13.

TEKELİ, İ., S. İLKİN; “ 1923 Tarihli “Umur-u Nafia Programı”, *IX. Türk Tarih Kongresi, 21 – 25 Eylül 1981, Kongreye Sunulan Bildiriler, C.III.*, T.T.K. Basımevi, Ankara, 1989, s.1653.

TEKELİ, İlhan ; Selim İlkin, “Türkiye’de Büyük İnşaat Müteahhitlerinin Doğuşunda Cumhuriyetin Bayındırlık ve Demiryolu Programlarının Etkisi” *Cumhuriyetin Harcı Modernitenin Alt Yapısı Oluşurken*, C.3, İ.B.Ü Yayınları, İstanbul, 2004. s. 464.

TEKELİ, İlhan, Selim İLKİN, “Osmanlı İmparatorluğu’nda On dokuzuncu Yüzyılda Araba Teknolojisinde ve Karayolu Yapımındaki Gelişmeler” *Çağını Yakalayan Osmanlı! – Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, (Editörler: Ekmelettin İhsanoğlu, Mustafa Kaçar) IRCICA, İstanbul, 1995., s.405.

TEKELİ, İlhan, Selim İLKİN, “Türkiye’de Demiryolu Öncelikli Ulaşım Politikasından Karayolları Öncelikli Ulaşım Politikasına Geçiş (1923 – 1957)” *Cumhuriyetin Harcı Modernitenin Alt Yapısı Oluşurken*, C.3, İ.B.Ü Yayınları, İstanbul, 2004. s.390.

TEKELİ, İlhan, Selim İLKİN, *Cumhuriyetin Harcı Modernitenin Alt Yapısı Oluşurken*, C.3, İ.B.Ü Yayınları, İstanbul, 2004. s.281 – 282.

TEKELİ, İlhan, Selim İLKİN; *Uygulamaya Geçerken Türkiye’de Devletçiliğin Oluşumu*, Bilge Kültür Yayınları, İstanbul, 2009, s.257.

TEKELİ, İlhan; Selim İlkin, “Cumhuriyet’in Demiryolu Politikalarının Oluşumu ve Uygulanması” *Bilanço 1923 – 1998: “Türkiye Cumhuriyeti’nin 75 Yılına Toplu Bakış” Uluslararası Kongresi, II. Cilt: Ekonomi – Toplum – Çevre, 10 – 12 Aralık 1998*, İstanbul 1999, s.359.

TEKELİ, İlhan; Selim İlkin, “Osmanlı İmparatorluğu’nda 19. Yüzyılın İkinci Yarısında Nâfia Programları ve Teknoloji Gelişimi Üzerine” *Cumhuriyetin Harcı Modernitenin Alt Yapısı Oluşurken*, C.3., İ.B.Ü Yayınları, İstanbul, 2004. s.155.

TEKELİ, İlhan; Selim İLKİN; “Cumhuriyet’in Demiryolu Politikalarının Oluşumu ve Uygulanması”, *Kebikeç Dergisi*, S.11, 2001, s.140.



TEKELİ, İlhan; Selim İlkin, “Karayollarının Gelişmesi Üzerine Uluslar arası Bir Karşılaştırma Çerçevesi” *Cumhuriyetin Harcı Modernitenin Alt Yapısı Oluşurken*, C.3, İ.B.Ü Yayınları, İstanbul, 2004. s. 332-333

Tevfik, “Irmak – Ereğli Hattı”, *Demiryolları Mecmuası*, C.3, S.29, 1 Temmuz 1927, s. 169-171.

TEVFİK, “Lokomotifin Yüz Senede Gösterdiği Terakkiyat”, *Demiryolları Mecmuası*, C.2, S.22, 1 Kanunuevvel 1926, s.307-310.

TEZEL, Yahya S. ; *Cumhuriyet Döneminin İktisat Tarihi (1923 – 1950)*, Yurt Yayınları, Ankara, 1986.

TEZELİ Yahya Sezai; “Birinci Büyük Millet Meclisi Anti – Emperyalist miydi? Chester Ayrıcalığı”, A.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi, C.XXV., S.2, Aralık 1970, s.291.

TONYBEE, Arnold ;*Tarih Bilinci*, C.2, İstanbul, 1978.

TOPTAN, Fatih; “Patent Alınışının 120. Yıldönümünde Otomobilin İlk Çağı”, *Popüler Tarih*, S.65, Ocak 2006, s.87 – 88.

TOZLU, Selahattin; “Osmanlı Yol Düzenlemeleri (1839 – 1908)”, *Osmanlı* C.3, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 1999, s.645.

TUĞLACI, Pars; *Osmanlı İmparatorluğu’nda Kollar Ulak ve İaşe Menzilleri*, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1966.

TUĞLACI, Pars ; *Çağdaş Türkiye*, C.3, Cem Yayınevi, İstanbul 1989.

TUNCAY, Mete; *Türkiye Cumhuriyeti’nde Tek Parti Yönetimi’nin Kurulması 1923 – 1931*, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul, 2005.

TUNCER, Erol, Leyla Şen, “Cumhuriyet Döneminde Karayolları”, *Bilanço 1923 – 1998: “Türkiye Cumhuriyeti’nin 75 Yılına Toplu Bakış” Uluslararası Kongresi, II. Cilt: Ekonomi – Toplum – Çevre, 10 – 12 Aralık 1998*, İstanbul 1999.

TURAN, Osman ; *Doğu Anadolu Türk Devletleri Tarihi*, İstanbul, 1973.

AKKAŞ Turgud, “Demiryolu ve Isparta”, *Ulus Gazetesi*, 30 Mart 1936, s.6.

Turgud, “Bir Bayındırlık Zaferi, Ergani Demiryolu Dün Büyük Törenle Açıldı” *Cumhuriyet Gazetesi*, 6 Ağustos 1935, s.1.

Turhan, “Cumhuriyetin Ulu Bir Yapısı”, *Elaziz Gazetesi*, 5 Birinci Teşrin 1932, No.2305, s.1.

TÜMERTEKİN,Erol; Nazmiye ÖZGÜÇ, *Ekonomik Coğrafya, Küreselleşme ve Kalkınma*, Çantay Kitabevi, İstanbul, 1997.

TÜMERTEKİN, Erol;*Ulaşım Coğrafyası*, İ.Ü. Yayınları, Nu:2053, İstanbul, 1987.

*Türkiye Cumhuriyeti Nâfia Vekâleti, Irmak – Filyos ve Fevzipaşa Hatları İnşaat Mukavelenamesi, Zemelliç Biraderler matbaası, İstanbul, 1928.*

*Türkiye Devleti Nâfia Vekâleti, Umur-u Nâfia Programı, Dersaadet 1339.*

TÜTENGİL,Cavit Orhan;*İçtimai ve İktisadi Bakımdan Türkiyenin Karayolları*, İstanbul Matbaası, İstanbul, 1961.

UÇAK, H. İbrahim; “Ankara’ya İlk Trenin Gelişi”, *Demiryol Dergisi*, S.746, Mart 1988, s.14-16.

Ulaştırma Bakanlığı, PTT Genel Müdürlüğü, *Geçmişten Günümüze Posta*, Cem Web Ofset, Ankara, 2007.

UMAR, A. Faruk ;*Yol İnşaatı Dersleri*, İstanbul, 1973.

UMAR, Ömer Osman; *Türkiye – Suriye İlişkileri (1918 – 1940)*, F.Ü. Ortadoğu Araştırmaları Merkezi Yayınları Tarih Şubesi Yayınları No.3, Elazığ, 2003.

URAN, Hilmi; *Hatıralarım*, Ayyıldız Matbaası, Ankara, 1959.

URAN,Hilmi; Uran (Haz. Cem Çobanlı, Pınar Güven), *Meşrutiyet, Tek Parti, Çok Parti Hatıralarım (1908 – 1950)*, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul, 2007.

US, Asım;“Filyos’ta Bir Bayındırlık Bayramı”, *Kurun Gazetesi*, 13 Sontışrin 1935, s.1.

KOÇAK, Cemil, *Umûmî Müfettişlikler (1927 – 1952)*, İletişim Yayınları, İstanbul, 2003.

ÜNAL, Kemal ; “Demir Yollarımız”, *Son Posta Gazetesi*, 16 İkinci Kânun 1934, s.3.

ÜNER,Celal ; *İnsan ve Taşıt*, (Demiryol Dergisi’nin 486-488 sayılı ilavesidir.), Ankara, 1965.

Vamık Faik, “Dördüncü Büyük de Muvaffakiyetle İkmal Edildi”, *Son Posta Gazetesi*, 28 Şubat 1934, s.4.

Vamık Faik, “Dördüncü Büyük Köprü Siirtte Yapılıyor”, *Son Posta Gazetesi*, 28 Şubat 1934, s.4.

VESELOV, V. T. ;“Atatürk ve Türkiye’nin Ekonomik Kalkınması”, *IX. Türk Tarih Kongresi, 21 – 25 Eylül 1981, Kongreye Sunulan Bildiriler, C.III.*, T.T.K. Basımevi, Ankara, 1989, s.1689-1695.

WOODS, Colonel H.; *Report On Economic And Commercial Conditions in Turkey – Dated May 1927*, London, 1927.

WOODS, Colonel H.; *Report On The Economic And Commercial Conditions in Turkey – Dated April 1925*, London, 1925.

WOODS, Colonel H., *Economic Conditions in Turkey (June 1934)*, London, 1934.

WOODS, Colonel H., *Economic Conditions in Turkey to April 1930*, London, 1930.

WOODS, Colonel H., *Economic Conditions in Turkey*, London, 1932.

WOODS, Colonel H., *Report On The Economic And Commercial Conditions in Turkey – Dated May 1928*, London, 1928.

M.Nesimi “Kütahya – Balıkesir Hattı Hakkında Malumat” *Demiryollar Mecmuası*, C.5, S.49, 1 Mart 1929, s.161 – 162.

YAVUZ, Ünsal; “Askeri ve Strateji Bakımından Türkiye’deki Demiryolları”, *I. Askeri Tarih Semineri, Bildiriler C.2.*, Ankara 1983.

YAVUZ, Ünsal; “Cumhuriyet Dönemi Demiryolu Politikasına Yaklaşım Biçimi”, *IX. Türk Tarih Kongresi, 21 – 25 Eylül 1981, Kongreye Sunulan Bildiriler, C.III.*, T.T.K. Basımevi, Ankara, 1989, s.1641.

YAZICI, Nesimi; “Tanzimat Döneminde Osmanlı Posta Örgütü”, *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi, C.6*, İletişim Yayınları, İstanbul, 1985, s.1637-1645.

YAZICI, Nesimi; “Posta Nezaretinin Kuruluşu”, *Çağını Yakalayan Osmanlı! – Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, (Editörler: Ekmelettin İhsanoğlu, Mustafa Kaçar) IRCICA, İstanbul, 1995., s.41-44.

YAZICI, Nesimi; “Tanzimatta Haberleşme ve Kara Taşımacılığı”, *A.Ü. Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi (OTAM) Dergisi*, S.3, Ankara, Ocak 1992, s. 357 – 368.

YERASİMOS, Stefanos; *Az Gelişmişlik Sürecinde Türkiye,( Tanzimat’tan I. Dünya Savaşına), Kitap 2*, Belge Yayınları, İstanbul, 1987.

YETKİN, Çetin; *Atatürk’ün Başarısız Demokrasi Devrimi Serbest Cumhuriyet Fırkası*, Toplumsal Dönüşüm Yayınları, 1997, İstanbul.

YILDIRIM, İsmail; “Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış”, *Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi (ATAM)*, C.XII., S.35, Temmuz 1996, s.387-395.

YILDIRIM, İsmail; “Osmanlı Demiryolu Politikasına Bakış”, *F. Ü. Sosyal Bilimler Dergisi*, C.12, S.1, 2002, s.319-327.

YILDIRIM, İsmail; *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923 – 1950)*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2001.

YILDIRIM, İsmail, “Cumhuriyet Dönemi Demiryolu İnşaatlarının Mali Kaynakları Ve İlk İç Borçlanmalar”, *Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi (ATAM)*, C.XII., S.35, Temmuz 1999, s.604 – 619.

YILMAZÇELİK, İbrahim ;“Cumhuriyet Sonrası Elazığ’da Tarım – Ticâret ve Sanayi (1923 – 1938), *F. Ü. Sosyal Bilimler Dergisi*, C.3, S.1, 1989, s.235 – 262.

KAŞIKÇIOĞLU, Hilmi, “Demiryollarımıza Genel Bir Bakış”, *Demiryol Dergisi*, S.564. Ocak 1973, s.14-16.

YÜCEL, N. Mutlu; *Bayındırlık Bakanlığı Tarihi (8 Ekim 1848 – 31 Aralık 2004)*, Ankara, 2005.

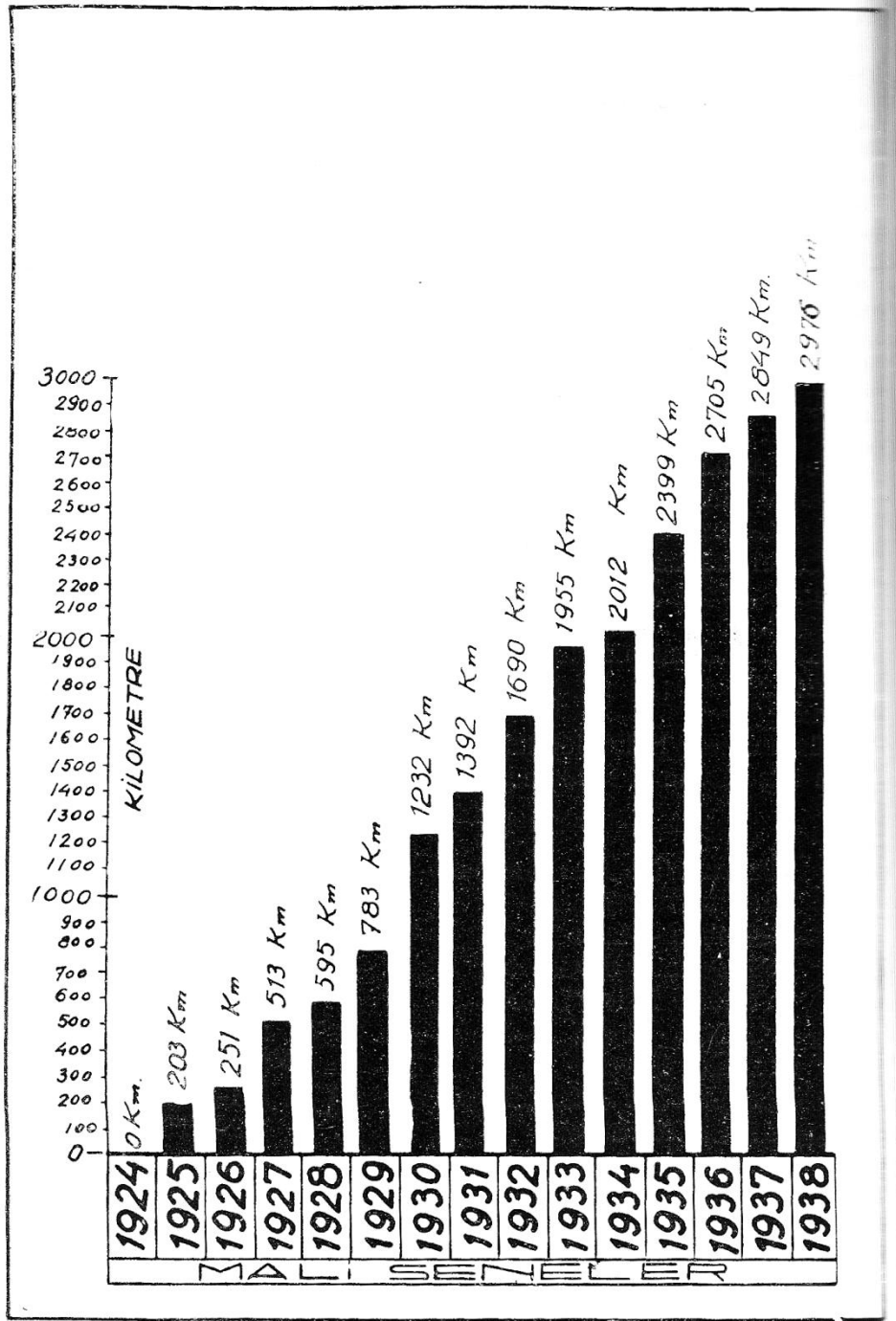
ZAMAN, Ekrem Murat ; “Kömüre Giden Demiryolu”, *Mühendislik Mimarlık Öyküleri II* (Koordinatör Mahmut Kiper), Türk Mühendis ve Mimar Odalar Birliği, Ankara, 2006, s.17.

ZARAKOLU, Avni; “Memleketimizde Demiryolu Politikası”, *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C.7, S.3, 1950, s.580-587.

PAKALIN, Mehmet Zeki, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, C.3, MEB. Yayınları Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, 1983.

Zonguldak Vilâyeti, 923 – 938 *Cumhuriyet'in XV. inci Yıldönümü Hatırası Zonguldak*, Tan Matbaası, İstanbul, 1938, s. 191.

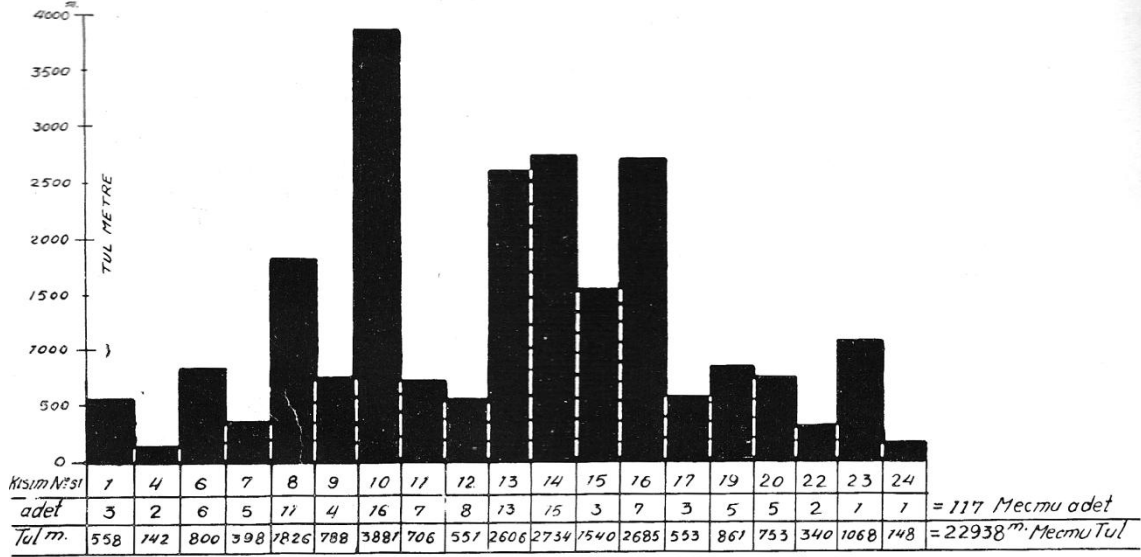
## EKLER



1924 senesindenberi Cümhuriyet hükümetinin yeni yaptırdığı demiryolların uzunlukları.

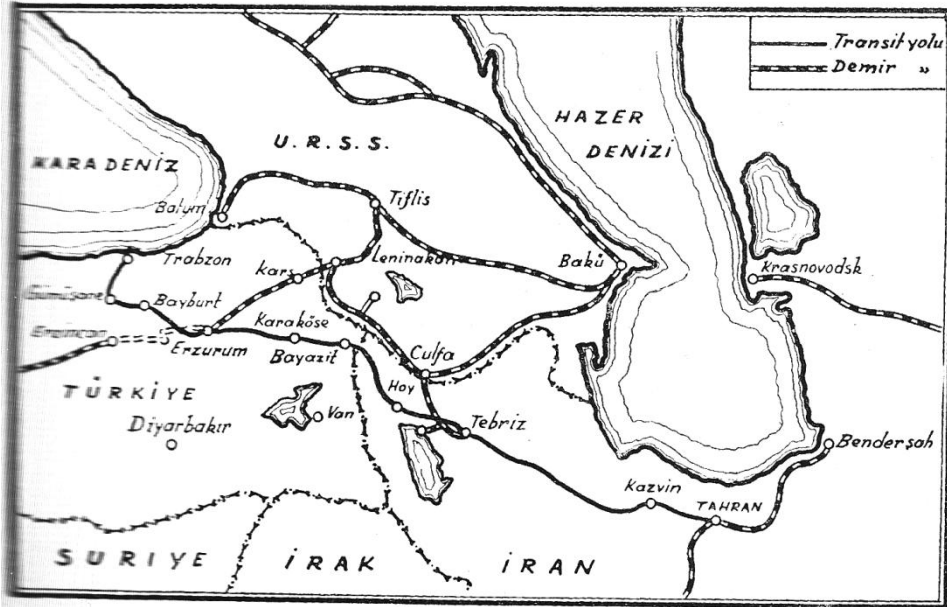
Resim 13: Atatürk Dönemi İnşa Edilen Demiryolları Uzunlukları

SIVAS - ERZURUM Demiryolu  
güzergâhında bulunan Tünellerin — İnşaat kısımlarına göre — adet ve uzunluklarını  
gösterir

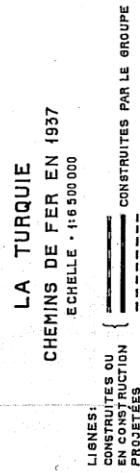


Resim 14: Sivas – Erzurum Demiryolu Güzergahında Bulunan Tünellerin Uzunlukları

Türkiye — İran transit yolunu gösterir harita.

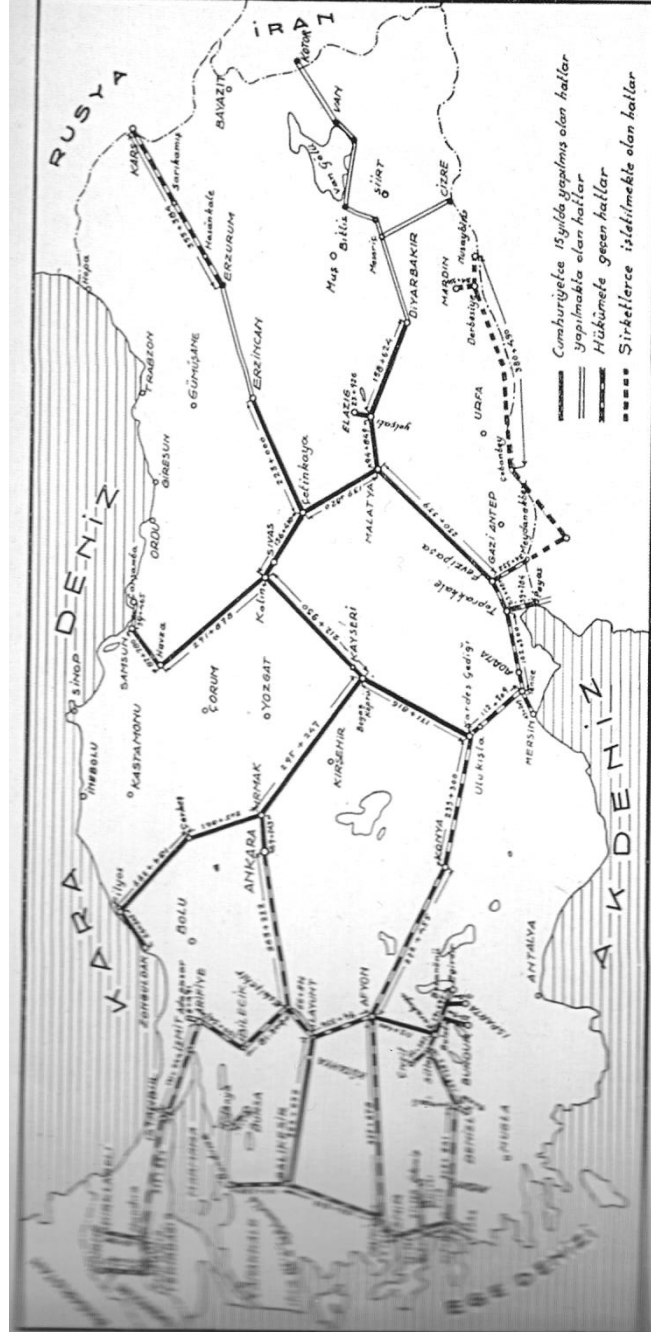


Resim 15: Türkiye – İran transit yolunu gösterir harita

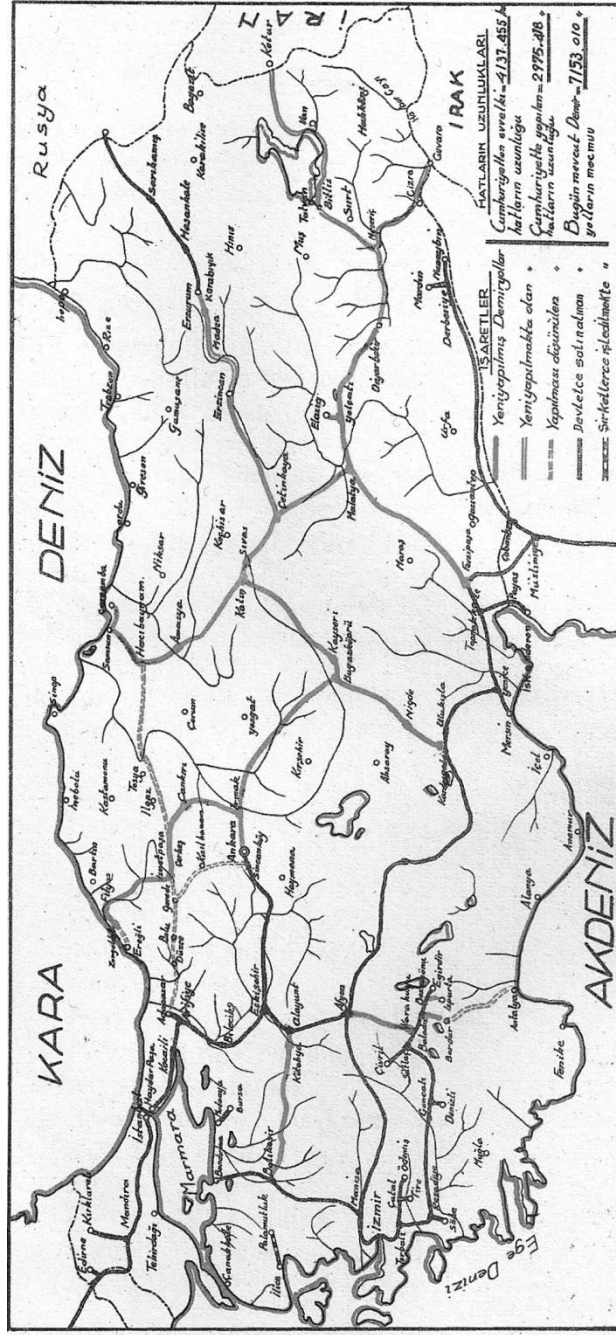


**Resim 16: Türkiye’de 1937 yılında Demiryolu şebekesi**





Resim 17: Türkiye’de 1937 yılında Demiryolu şebekesi



*Türkiye Cumhuriyeti sınırları içinde bulunan umum demiryolları  
 (29 Birinci Teşrin 1938 de)*

Resim 18: Türkiye’de 1937 yılında Demiryolu şebekesi