T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH (TÜRKİYE CUMHURİYETİ TARİHİ)
ANABİLİM DALI

CUMHURİYET DÖNEMİ KARAYOLU POLİTİKASI (1923-1960)

Doktora Tezi

Nuray Özdemir

Ankara-2006

T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH (TÜRKİYE CUMHURİYETİ TARİHİ)
ANABİLİM DALI

CUMHURİYET DÖNEMİ KARAYOLU POLİTİKASI (1923-1960)

Doktora Tezi

Nuray Özdemir

Tez Danışmanı
Yrd. Doç. Dr. Ahmet Emin Yaman

Ankara-2006

T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH (TÜRKİYE CUMHURİYETİ TARİHİ)
ANABİLİM DALI

CUMHURİYET DÖNEMİ KARAYOLU POLİTİKASI (1923-1960)

Doktora Tezi

Tez Danışmanı :Yrd.Doç.Dr.Ahmet Emin Yaman

Tez Jürisi Üyeleri

Adı ve Soyadı	**İmzası**
Prof. Dr.İzzet ÖZTOPRAK	.....
Doç.Dr.Oğuz AYTEPE	.....
Doç.Dr.Vahdet KELEŞYILMAZ	.....
Doç.Dr.Mehmet SEYİTDANLIOĞLU	.....
Yrd.Doç.Dr.Ahmet Emin YAMAN	.....

Tez Sınavı Tarihi : 17.11.2006

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ IV

I. GİRİŞ

A. Karayollarının Gelişimi ve Önemi 1

B. Türkiye Karayollarının Tarihçesi 3

1. Osmanlı Devleti'nden Önce 3

2. Osmanlı Devleti Zamanında 6

II. CUMHURİYET DÖNEMİ ULAŞIM POLİTİKASI

A. Cumhuriyetin İlk Yıllarında Ulaşım Sisteminin Genel Durumu 20

B. Ulaşım Politikası ve Hedefleri 27

1. Demiryolu Politikası 27

2. Denizyolu Politikası 36

3. Havayolu Politikası 39

4. Karayolu Politikası 45

III. ATATÜRK DÖNEMİ KARAYOLU POLİTİKASI

A. Karayolları Teşkilatı ve Yapılan Yasal Düzenlemeler 47

1.Yol Mükellefiyeti Kanunu 48

2. Tevhid-i Turuk Kanunu 50

3. Şose ve Köprüler Kanunu 52

4. İzmir İli Turistik Yolları Kanunu 56

B. Demiryolu Ağırlıklı Ulaşım Politikası İçinde Karayolları 58

1. Karayollarının Finansman Kaynakları 58

2.1923-1938 Karayolu Çalışmaları 63

3. Karayollarına Ağırlık Verilmeye Başlanması 69

IV. II. DÜNYA SAVAŞI DÖNEMİ KARAYOLU POLİTİKASI

A. II. Dünya Savaşı'nda Karayolları 73

1. Karayolu Programları ve Yasal Düzenlemeler 73

2. Karayolu Çalışmaları 78

3. Karayollarının Finansman Kaynakları 86

V. II. DÜNYA SAVAŞI SONRASI KARAYOLU POLİTİKASI

A. Savaş Sonrası Karayolu Çalışmaları 91

1. Devlet Yol Ağı Programı 95

B. Karayolu Politikasında Yaşanan Dönüşüm 105

C. Soğuk Savaşın Karayolu Politikasına Etkisi 115

1. Amerikan Yol Grubu ve Çalışmaları 130

2. Dokuz Yıllık Yol Programı 146

a.Yol Programının Hazırlanışı ve Kapsamı 146

b.Yol Programı Finansmanı 163

c. Kademeli İnşaat Sistemi 167

d. Doğu Kalkınması Yol Programı 168

D. Karayolları Genel Müdürlüğü'nün Kuruluşu 170

VI. DEMOKRAT PARTİ DÖNEMİ KARAYOLU POLİTİKASI

A. Karayolları Genel Müdürlüğü'nün Çalışmaları 181

1. Karayollarında Makineli Çalışmaya Geçiş 185

2. Personel Durumu ve Eğitimi 191

3. Uluslararası Yol Çalışmaları 205

4. Turistik Yol Çalışmaları 211

5. Karayolu Propagandası 214

B. Devlet Yol Ağı ve Karayolu Yapımında Elde Edilen Sonuçlar 220

1. Devlet Yol Ağının Durumu 220

2. Yol Finansmanı 228

3. Köprü Yapımı 232

4.Yol Bakımı ve Karla Mücadele 236

VII. KARAYOLU POLİTİKASINDA YAŞANAN DÖNÜŞÜMÜN SOSYO-EKONOMİK SONUÇLARI

A. Taşımacılık 241

B. Motorlu Taşıtlar ve Trafik Kazaları 251

C. İstihdam 258

D. Köy-Şehir İlişkisi 262

SONUÇ 265

ÖZET 275

ABSTRACT 276

KAYNAKÇA 277

EKLER 289

ÖNSÖZ

Mustafa Kemal Atatürk'ün önderliğinde çağdaşlaşmayı hedef alan Yeni Türk Devleti kurulurken; ülkenin siyasi, sosyal, iktisadi ve kültürel yönden kalkınmasında rol oynayan en önemli unsurlardan birinin *yol* olduğu görülmüş ve ulaştırma altyapısına büyük önem verilmiştir. Mustafa Kemal Atatürk de; *Gittiğim her yerde benden iki şey istediler. Yol ve okul.* sözleriyle halkın yöneticilerden en büyük talebinin yol olduğunu ifade etmiştir.

Bir karış fazla şimendifer anlayışıyla 1924 yılından itibaren benimsenen demiryolu öncelikli ulaşım politikası içinde karayolları geri planda kalmış, karayollarında önemli bir gelişme olmamıştır. Ancak, II. Dünya Savaşı ertesinde karayollarına duyulan ihtiyaç ve Soğuk Savaş sürecinde yapılan ABD yardımlarından karayolu çalışmalarına ödenek ayrılmasıyla ulaşım politikasında büyük değişim yaşanmıştır. Demiryolu öncelikli ulaşım politikası terk edilerek karayolu ağırlıklı ulaşım politikası benimsenmiştir.

Türkiye'de, 1948 yılı karayolu seferberliğinin başladığı yıl olmuş, ABD'nin sağladığı finansman ve teknik yardımların öncülüğünde Türkiye'de karayolu çalışmalarına hız verilmiştir. Ulaştırmanın diğer kolları olan havayolu, denizyolu ve özellikle de demiryolu ulaşımı geri planda kalmış, karayollarına verilen öncelikle ulaşım adeta tek bir sisteme dayandırılmış ve birbirini tamamlayıcı, ihtiyaçları karşılamaya yönelik geliştirilememiştir. Önce demiryolu ağırlıklı sonra da tamamen karayolu ağırlıklı ulaşım politikalarının benimsenmesinden kaynaklanan sağlıksız ulaşım sisteminin bedelini Türkiye yıllarca trafik kazalarında telafisi olmayan kayıplar vererek ödemiştir. Son yıllarda trafik yoğunluğu, trafik kazaları ve karayolu taşımacılığının maliyetinin yüksek olması karşısında daha hızlı, daha güvenli ve

ekonomik olması dolayısıyla *hızlı tren projesi* ile demiryollarının yeniden gündeme gelmesi sonucunda toplu taşımacılığın tartışılması bu çalışmanın yapılmasında etkili olmuştur.

Türkiye'de, 1923-1960 döneminde izlenen karayolu politikasını anlatan çalışmada, karayollarının önemi ve Türkiye karayollarının tarihçesi hakkında bilgi verilmiş, izlenen ulaşım politikası içerisinde karayolu politikası saptanmaya çalışılmıştır. II. Dünya Savaşı ertesinde karayollarında yaşanan dönüşümün nedenleri ve bunun Türkiye'nin sosyo-ekonomik hayatı üzerindeki etkileri de irdelenmiştir. Karayolu faaliyetleri ile ilgili istatistiklere de yer verilerek, yaşanan dönüşüm harita ve grafiklerle de desteklenerek somut bir şekilde ifade edilmeye çalışılmıştır.

Cumhuriyet Arşivi, Karayolları Genel Müdürlüğü Tarihçe Arşivi ve Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü Arşivinden yararlanılmış, Basın taraması yapılarak çalışmamızı ilgilendiren konular ve yorumlara da yer verilmiştir. TBMM Zabıt Cerideleri, Hükümet programları, bütçeler ve yol çalışmalarına dair istatistikler ile konuyla ilgili yayınlanmış telif eser ve makalelerde de kullanılmıştır.

Çalışmamızda kullanılan belgelerin büyük bir bölümü Karayolları Genel Müdürlüğü Tarihçe Arşivi'nden temin edilmiştir. Arşivin araştırmacıların kullanımına sunulmasında yardımlarını esirgemeyen Figen AYDOĞDU ve Gülçin MANKA'ya, Cumhuriyet Arşivi, Türk Tarih Kurumu Kütüphanesi ve TBMM Kütüphanesi çalışanlarına, arkadaşlarım Mehmet CANBULAT, Fahri KILIÇ ve Mehmet SÜME'ye, ayrıca akademik çalışmalarım süresince her zaman destek olan tez danışmanım Yrd. Doç. Dr. Ahmet Emin YAMAN'a yardımlarından dolayı sonsuz teşekkür ederim.

Nuray ÖZDEMİR

I. GİRİŞ

A. Karayollarının Gelişimi ve Önemi

Tarih öncesi devirlerden başlayarak insanın ve eşyanın yer değiştirmesinde yola büyük ihtiyaç duyulmuştur. Medeniyetlerin gelişmesinde, insanlığın yaşayış ve ilerlemesinde en önemli unsurlardan biri *yol* olmuştur. İlk çağlarda hayvanların ulaşımda yer alması ile yapılan ilkel yollar, daha sonra tekerleğin keşfi ve motorlu araçların kullanılmaya başlanmasıyla giderek geliştirilmiştir.

İnsan, ulaşım ihtiyacını ilk olarak karayolu ile karşılamış, teknolojik gelişmeler doğrultusunda farklı ulaşım yolları ve araçlarını kullanmıştır. Karayoluyla birlikte denizyolu, demiryolu ve havayolu ulaşımında yaşanan ilerlemeler ekonomik ve sosyal yapıyı canlandırmış, hayatı kolaylaştırmıştır.

Avrupa'da XVI. yüzyılda gemi yapımında kaydedilen ilerlemelere bağlı olarak denizyolu ve XIX. yüzyılda lokomotifin icadıyla demiryolu ulaşımının tercih edilmesi karşısında karayolu ulaşımı geri planda kalmış, gelişme gösterememiştir. Dünyada gelişmiş karayollarının yapım faaliyetleri motorlu araçların yaygınlaşmasıyla başlamıştır. XX. yüzyılda otomobilin icadı ve motorlu araçların kullanımının artması köyleri, kasabaları ve şehirleri birbirine bağlayan karayolu ağlarının kurulması zorunluluğunu ortaya çıkartmıştır.

Ulaşım sistemleri içerisinde XX. yüzyıl karayolu çağı olmuştur. İyi programlanmış, ülke ihtiyaçlarına ve özelliklerine uygun bir yol ağının ülke kalkınmasına sağladığı katkılar görülmüş ve karayolu faaliyetleri ağırlık kazanmıştır. Ayrıca, II. Dünya Savaşı yıllarında demiryolu hatlarının tahrip edilmesiyle orduların

hareket imkanı kısıtlanınca tüm dünyada karayollarının ülke savunmasında ne kadar önem taşıdığı bir kez daha anlaşılmış, motorlu taşıtların kullanımının artmasıyla karayollarının sunduğu elverişli ulaşım imkanından faydalanmak istenilmiştir. II. Dünya Savaşı sonrasında pek çok ülke karayollarını kendi bünyesine uygun şekilde yapmak istemiş ve çalışmalara hemen başlamıştır.

Gelişmiş bir karayolu ağına sahip olan ülkelerde kısa zamanda önemli gelişmeler olmuştur;[1]

1- İktisadi, ticari ve tarımsal gelişme sağlanmış, ülkenin doğal kaynaklarını kullanma potansiyeli artmıştır.

2- Yerel pazarlar yerine ulusal pazarlar kurulmuş, ithalat ve ihracat imkanları genişlemiştir.

3- Üreticiden tüketiciye taşımacılık yapılarak tüketicinin daha ucuza ürün elde etmesi sağlanmıştır.

4- İç ve dış turizm gelişmiştir.

5-Ülke savunması bakımından orduların hareket gücü artmış, iç ve dış güvenliğin tesisi temin edilmiştir.

6- Kırsal kesim şehirlere bağlanmış, toplumun yaşam biçimi değişmiştir.

7- Eğitim ve sağlık hizmetleri ülkeye yayılmış, kültür seviyesi yükselmiştir.

II. Dünya Savaşı sonrasında ülke kalkınması, savunması, ticaret, turizm ve kültürel gelişme açısından değer taşıyan modern karayollarının yapımı önem kazanmıştır. Ancak karayolu ağları oluşturulurken deniz, hava ve demiryolları ile birbirini destekler nitelik taşıması, alt yapı tesisleriyle ülke koşullarına uygun bir

[1] **1948-1960 Karayolları Genel Müdürlüğü Çalışmaları Hakkında Rapor**, Bayındırlık Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü Planlama Fen Heyeti, Nisan 1961, s.9.

bütünlük göstermesi zorunluluğu da ortaya çıkmıştır. Hızlı, güvenli ve ekonomik ulaşım sisteminin kurulabilmesi için ülke gerçekleri doğrultusunda bir karayolu politikası izlenmesi görüşü hakim olmuştur.

B. Türkiye Karayollarının Tarihçesi

1. Osmanlı Devleti'nden Önce

Dünyanın en eski ve en önemli yerleşim merkezlerinden olan Anadolu; tarih öncesi devirlerden günümüze kadar, pek çok medeniyetin ortaya çıktığı, geliştiği, birbiriyle kaynaştığı, hatta çatıştığı bir coğrafya olmuştur. Asya ve Avrupa kıtaları arasında köprü görevi yapmış, ticaret, göç ve savaş yolu olmuş, özellikle doğu-batı yönünde uzanan yol bağlantılarıyla her zaman önemini sürdürmüştür.

Türkiye'de karayollarının tarihi Anadolu kadar eskidir. Mezopotamya'da büyük medeniyetler yaratan Sümer ve Akatlar, M.Ö. 3000 yıllarında Anadolu'ya seferler yapmış, Asurlular ticaret kolonileri kurarak Anadolu halklarıyla ticari ilişkilerde bulunmuşlardır. Bu askeri ve ticari ilişkilerin ancak yol aracılığıyla gerçekleşebileceği düşünüldüğünde, Anadolu'da yapılan ilk yolların tarihi M.Ö. 3000 yıllarına kadar götürülebilir.[2]

İlk çağlardan itibaren Anadolu'da kurulan devletler yola büyük önem vermişlerdir. Hititler (M.Ö.2000) Anadolu'daki yerleşim merkezlerini birbirine bağlayan Karadeniz ve Ege kıyılarına kadar uzanan bir yol ağı oluşturmuşlardır.

---

[2] **Cumhuriyetin 70. Yılında Bayındırlık ve İskan Bakanlığı**, Bayındırlık Bakanlığı Yayını, Ankara 1993, s.167.

Urartular, Frigler, Lidyalılar da başkent merkezli yollar yapmışlardır. Hititler'de Hattuşaş, Frikler'de Gordion, Lidyalılar'da Sard, Urartularda Tuşpa şehirleri çevresinde önemli yollar ağı kurulmuştur. Siyasi egemenlik alanının yaygınlaşması ölçüsünde bölge yolları bölgelerarası yol özelliği kazanmışlardır.[3]

Anadolu'da ilk sistemli yol ağı İran'dan Ege kıyılarına kadar egemen olan Persler zamanında yapılmıştır. Kral Darius (Dara) M.Ö. 512 yılında Hititler ve Lidyalılar zamanında yapılan yolları iyileştirerek Perslerin başkenti Sus'tan (İran) başlayan Cizre, Diyarbakır, Malatya, Sivas, Ankara ve Dinar'dan (Afyon) geçip Lidya başkenti Sard'a kadar uzanan, 2165 km uzunluğunda, *Kral Yolu* olarak anılacak, yol ağını yapmıştır. Kral Yolu Sard'dan batıya, Efes ve Milet gibi Ege kıyılarındaki liman kentlerine de bağlanmıştır. O zamana kadar yapılan yolların en iyisi ve en güveniliri olan, askeri ve idari amaçlara hizmet eden yol üzerinde düzgün aralıklarla, büyük kralın habercilerinin barınacağı hanlar ve kervansaraylar yapılmıştır. Kervanların 90 günde, habercilerin ise 15 günde aşabildikleri Kral Yolu, Anadolu'yu bir başından öbür başına sararak, diğer bölge yollarını ikinci derecede yollar durumuna düşürmüştür. Yerini daha sonra, Tuzgölü güneyinden geçen Roma yoluna bırakmıştır. [4]

Romalılar M.Ö. II. yüzyılda Anadolu'yu baştanbaşa geçen yaklaşık 10.000 km. uzunluğunda bir yol ağı oluşturmuşlardır. Askeri ve iktisadi amaçlarla açılan yollar; bakır yolu, ipek yolu, baharat yolu gibi adlarla tarihte büyük isim

---

[3] Cavit Orhan Tütengil, **İçtimai ve İktisadi Bakımdan Türkiye Karayolları,** İstanbul 1961, s.12.

[4] **Cumhuriyetin 70. Yılında Bayındırlık ve İskan Bakanlığı,** s.167., **Bayındırlıkta 60 Yıl**, Bayındırlık Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1983, s.5.

bırakmışlardır.[5] Romalılar döneminde yapılan yollar oldukça ileri bir tekniğin eseridir. Güzergah tespit edildikten sonra, genişlik saptanmış ve bu genişliğe göre sandık açılarak, genellikle dört kat halinde, ortalama 90 cm yüksekliğinde yollar inşa edilmiştir.[6] Yol genişliği genellikle 4,5 m.dir. İki tarafa yaya yolları; kaldırımlar yapılmıştır. Yol boyunca, bazıları günümüze kadar ulaşabilen, mesafeleri bildiren taşlar dikilmiştir.[7] Oldukça sağlam yapılan Roma yolları Bizans, Anadolu Selçuklu Devleti ve Osmanlı Devleti zamanında da kullanılmışlardır.

Anadolu Selçuklu Devleti, (XI-XIV. yüzyılın ilk yarısı) daha çok ticari amaçlara hizmet eden bir yol politikası izlemiştir. Tebriz, Bağdat, Halep, Alanya, Antalya, İzmir, Foça, İstanbul, Sinop, Trabzon gibi ticaret merkezleri çevresindeki yolları geliştirmiştir. Gümrük vergilerini düşürerek ticarete önem veren Selçuklular, kuzey-güney ve doğu-batı doğrultusunda Anadolu'yu kesen yollar üzerinde seyahat eden seyyahların ve tüccarların rahat bir yolculuk yapması için 30–40 km aralıklarla hanlar, kervansaraylar yaptırmışlardır.[8]

---

[5] Süleyman Barda, **Münakale Ekonomisi**, İsmail Akgün Matbaası, İstanbul 1958, s.274.

[6] Tabandan başlayarak yollar şu şekilde oluşturulmuştur: 1.Tabaka:20-25 cm kalınlığında harç içinde taş kaplama, 2. Tabaka:20-25 cm kalınlığında taş kırığı ve yağlı kireçle karıştırılmış bir çeşit beton, 3.Tabaka:30-60 cm kalınlığında kırma taş (temel tabakası), 4.Tabaka:22-30 cm kalınlığında 1 ya da 2 sıra düz taş plaka. Bkz. **Bayındırlıkta 60 Yıl**, s.7.

[7] **Bayındırlıkta 60 Yıl**, s.7.

[8] Tütengil, **a.g.e.**, s.15., Barda, **a.g.e.**, s.274., **Bayındırlıkta 60 Yıl**, s.8.,

2. Osmanlı Devleti Zamanında

Osmanlı Devleti'nin kuruluşundan itibaren, fetihleri kolaylaştırmak için yol, köprü ve nakil işlerine özen gösterilmiş, orduların geçtiği yolların yapımına büyük önem verilmiştir. Bakım görmediği için yer yer bozulan eski Roma ve Selçuklu yollarının bakımı yapılıp kullanımına devam edilirken, askeri ve iktisadi amaçlara hizmet edecek bir karayolu politikası izlenmiştir. Yollarda seyahat edenlerin rahatı için han ve kervansarayların yapımı Osmanlı Devleti zamanında da sürdürülmüştür.

Karayolları istikametleri belirlenirken öncelikle askeri görüşlerle hareket edilerek, *ordular, sınır vilayetlerine en çabuk hangi yollardan sevk edilmelidir?* soru ve düşüncesi Osmanlı yöneticilerinin başlıca kaygılarından biri olmuş, yol ve köprü işlerini ordu yürütmüştür. Savaşa giden ordularda yolcu ve köprücü kıtaları yer almış, ordunun cepheye güvenle ulaşabilmesi için köprü, menfez ve geçişi güç yerlerde gerekli görülen işleri önceden yaparak günlük yürüme mesafelerinde konaklama için menziller oluşturmuşlardır. Amaç ordunun hızlı ilerleyebilmesi olduğundan günün ihtiyacını karşılamak için yapılan yollar çabuk bozulmuştur.[9]

İktisadi açıdan ise Osmanlı Devleti; önemli ticaret yollarını denetimi altında bulundurmak yönünde gelişen bir karayolu politikası izlemiştir. Sınırların hızla genişlemesiyle ipek, inci, porselen, baharat, şeker, buğday, yağ vb. malların ticaretinin yapıldığı yollar ülke hazinesine büyük gelir sağlamış, Osmanlı ekonomisini güçlendirmiştir. İstanbul'un fethi ve sınırların doğu yönünde Halep'e kadar gelişmesiyle Osmanlı Devleti, Doğu-Batı arasındaki önemli ticaret ve transit

[9] Nebahat Sevük, "*Türkiye Karayolları İnşa Tarihçesi*", **D.T.C.Fakültesi'nde Verilmek Üzere Hazırlanan Konferans**, Karayolları Genel Müdürlüğü Planlama Fen Heyeti, Ankara, s.9.

yollara egemen olmuştur. Bu yollarda yük ve yolcu taşımacılığında, hayvan gücünden yararlanılmış, kağnı ve at arabaları kullanılmıştır. Kervanlar uluslararası ticari ilişkilerde önemli rol oynamıştır.[10]

Osmanlı Devleti'nde karayolu politikası yüzyıllar boyunca askeri ve iktisadi ihtiyaçlara hizmet eden bir anlayışla yürütülmüştür. Yollar yapım, bakım ve onarım yönünden; *Devlet yolları* ve *Eyalet yolları* olmak üzere ikiye ayrılmıştır. Yolların hemen hepsi ya *Yörükler, Müslimler, Beşlüler* adıyla kurulmuş ordulara ya da *Köprücüler, Derbentler, Kaldırımcılar* adıyla oluşturulan, halkı devamlı olarak yol işlerinden sorumlu köylere yaptırılmıştır. Osmanlı Devleti bu dönemlerde açılan yolların finansmanını genellikle gelir fazlasından sağlamıştır. Ayrıca *tekalif-i örfiye* kapsamında yol, derbent, geçit, toprakbastı gibi çeşitli adlarla vergiler koyarak yolların inşa ve bakım masrafları karşılanmaya çalışılmıştır. Yol çalışmaları iltizam usulüyle valilerin sorumluluğuna bırakıldığından zamanla karayolu politikası merkezi karakterinden sıyrılarak tamamıyla valilerin ve kısmen de hayır sahibi zenginlerin *hayrat* olarak yaptırdıkları köprü ve yol işlerine dönüşmüştür. Devletin güçlü olduğu dönemlerde kısmen yürüyen bu politika, daha sonra tamamıyla çözülmüş ve bakımsız kalan pek çok yol etkinliğini yitirmiştir.[11]

Osmanlı Devleti'nde, İstanbul merkezli; Anadolu ve Rumeli'de, sağ, orta, sol kol olarak nitelendirilen, ana ve tali yolları içine alan bir karayolu ağı oluşturulmuştur. Buna göre;[12]

---

[10] A.M. Arslan, "*Münakalat Bakımından Anadolu*", **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl:3, Sayı:7, Aralık 1936, s.28.

[11] Barda, **a.g.e.**, s.275.

[12] Leyla Şen, **Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci**, TESAV Yayınları, Ankara 2003, s.3-4.

Anadolu'da:

1-Sağ kol: Üsküdar- Gebze- İzmit- İznik- Eskişehir- Konya- Ulukışla- Adana- Antakya üzerinden Halep ve Şam'a ulaşmıştır. Osmanlı Devleti'nin en önemli yollarından birisi olan bu güzergah hac ziyareti için kullanıldığından *Hac Yolu* olarak adlandırılmıştır. Doğu'ya yapılan seferlerde de kullanılarak orduya çabuk hareket etme imkanı sağlamıştır. Bu güzergah kapsamındaki Üsküdar- Gebze- Karamürsel- İznik- Yenişehir- İnegöl- Bursa- Mihaliç- Balıkesir- Manisa- İzmir- Aydın- Denizli- Antalya yönündeki yol Osmanlı Devleti'nin kuruluş döneminde yapılan savaşlarda kullanılmıştır.

2-Orta Kol: Üsküdar- Gebze- İzmit- Bolu- Tosya- Merzifon- Amasya- Tokat- Sivas- Malatya- Nusaybin- Musul- Kerkük üzerinden Bağdat'a ulaşmıştır. Bu güzergah kapsamında 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 uzanıp, Osmanlı Devleti'nin bu bölgelerde kullandığı stratejik yol olmuştur.

3-Sol kol: Üsküdar- Gebze-İzmit- Bolu- Tosya- Merzifon- Ladik- Niksar- Şebinkarahisar- Kelkit- Aşkale-Erzurum- Kars üzerinden Tebriz'e ulaşmıştır. Bu güzergah 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 tali yollar genellikle İran ile yapılan savaşlarda kullanılmıştır.

Rumeli'de ise:

1-Sağ kol: İstanbul- Vize- Kırıkkilise- Karasu- Babadağ- İsakçı- Akkerman yolu üzerinden Kırım'a ulaşmıştır. Bu güzergah kapsamında olan İstanbul- Çatalca- Pınarhisarı- Kırklareli- Aydos- Pirevadi- Babadağ- Tolçi- Akkerman- Odesa'ya uzanan yol; Osmanlı ordusunun Bulgaristan, Romanya ve Rusya'ya karşı yaptığı savaşlarda kullanılmıştır.

2-Orta Kol: İstanbul- Silivri- Edirne- Filibe- Sofya- Niş-Yagodima üzerinden Belgrad'a ulaşmıştır.Bu güzergah kapsamında olan İstanbul-Silivri-Çorlu-Lüleburgaz- Babaeski- Edirne- Filibe- Sofya- Niş- Belgrad-Viyana; Filibe'den sonra Samakof- Köstendil- Üsküp; Üsküp'ten kuzeye Saraybosna ve Avrupa içlerine uzanan bu yollar genellikle Avusturya-Macaristan savaşlarında kullanılmıştır.

3-Sol kol: İstanbul- Tekirdağ- Malkara- Firecik- Dimetoka- Gümülcine- Pravişte- Lankaza-Yenişehir-İzdin üzerinden İkefe'ye ve Gürdüs'e ulaşmıştır. Bu güzergah kapsamında bulunan İstanbul- Silivri- Tekirdağ- Keşan- Gümülcine-Serez-Selanik- Yenişehir- Atina yolu genellikle Yunan ve Venedik savaşlarında kullanılmıştır.

Anadolu ve Rumeli'yi baştanbaşa saran bu yol ağı ile Osmanlı toprakları üzerinde Doğu-Batı yönünde uluslararası niteliği olan sağlam bir ulaşım sistemi kurulmuştur. Askeri zaferlerin kazanılmasında, güçlü bir ekonomik yapının oluşturulmasında ve imparatorluk coğrafyasında merkezi otoritenin tesisinde büyük rol oynamıştır.

Ancak, XV-XVI. yüzyıldan itibaren Avrupa'da gemi yapımındaki ilerlemelerle daha güvenli hale gelen deniz ulaşımında büyük gelişmeler yaşanması karayollarının taşımacılıkta tercih edilmemesine neden olmuştur. Deniz ulaşımı hızla yaygınlaşmaya başlarken karayolları eski uluslararası önemini yitirmiş ve sadece

yerleşim merkezlerinin çevrelerinde kullanılmıştır. Bu dönemde ülkeyi baştanbaşa aşan düzenli karayolları yerini köylerden şehirlere, kıyı şehirlerinden, limanlardan Anadolu'nun içlerine ulaşan karayollarına bırakmıştır.[13]

Deniz ulaşımının gelişme göstermesiyle başlayan *Coğrafi Keşifler* sonucunda yeni ticaret yollarının keşfedilmesi Osmanlı hazinesine büyük gelir getiren Anadolu yollarının etkinliğini azaltmıştır. Bu yollar üzerinde bulunan Tebriz, Şam, Halep gibi ticaret merkezleri önemini kaybederken, Atlas Okyanusu kıyılarında Lizbon, Londra, Rotterdam ve Amsterdam gibi yeni ticaret merkezleri ortaya çıkmıştır.

Coğrafi Keşifler, Rönesans, Reform ve Sanayi Devrimi sürecinde Avrupa'da bilim ve teknoloji alanında yaşanan gelişmeler karşısında Osmanlı ordularının savaşlarda yenilgiler alması ve ticaret yollarının yön değiştirilmesiyle askeri ve iktisadi amaçlara hizmet etmeye yönelik izlenen karayolu politikası XVIII. yüzyılda önemini yitirmiştir. Savaşlar ve ekonomik yapının bozulmaya başlamasıyla yeni yollar yapılmazken, mevcut yollar da bakımsız kalmış ve karayollarının kullanılırlığı zamanla ortadan kalkmıştır. İmparatorluğun güçlü olduğu dönemde ülke ekonomisine katkı ve savaşlarda orduya hareket etme imkanı sağlayan karayolları ihtiyaçları karşılayamaz duruma gelmiştir. Ayrıca XIX. yüzyılda demiryollarında yaşanan gelişmeler de karayollarını geri plana itmiştir.

Avrupa'da XIX. yüzyılda demiryollarının kullanılmaya başlanması ekonomik ve teknolojik yapıda büyük değişime yol açmış, ticaret dönemi kapanırken Sanayi Devrimiyle sömürgecilik dönemi başlamıştır. Sanayinin gelişmesiyle yeni sömürge alanlarına duyulan ihtiyaç, denizyolu ve demiryolu taşımacılığının önemini

---

[13] **Türkiye'de Ulaşım Politikası**, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Yayınları, İstanbul 1977, s.13., Tütengil, **a.g.e.**,s.17.

artırmıştır. İngiltere'nin başını çektiği emperyalist devletler sömürgeci politikalarını geliştirmede ulaşımdan faydalanma yoluna gitmişlerdir. Özellikle hammadde ve mamul mal taşımacılığında ucuzluk ve kolaylık sağlamasından dolayı demiryollarını tercih etmişlerdir.[14]

Avrupa'da yaşanan değişim karşısında emperyalizmin açık pazarı haline gelen Osmanlı Devleti'nde merkezi otoriteyi güçlendirmek için yapılan ıslahatlar, büyük ölçüde dönemin karayolu politikasını da etkilemiştir.[15] Osmanlı yöneticileri, Avrupa'daki gelişmeleri takip etmek amacıyla gönderdikleri elçilerin raporlarında yolun öneminin vurgulanması üzerine karayollarında düzenleme yapmak zorunluluğunun farkına varmışlardır. Avrupa'da yaygınlaşmaya başlayan yeni demiryolları karşısında bakımsız durumda olan Osmanlı karayollarının iyileştirilmesi ihtiyacı devlet adamlarını bu konu üzerine düşünmeye itmiştir.[16]

Karayollarının önemiyle ilgili *Muharrerat-ı Nadire* adlı eserinde Rıfat Paşa:

> *"Avrupa'da olduğu gibi demir yolu inşası külfetli bir iştir. Dolayısıyla şoseden başlamak lazımdır. İmparatorluğun muhtaç olduğu şoselerin yapılması için tahmini olarak iki yüz bin kese akçe lazımdır. Bu paranın devlet hazinesinden yekten verilmesi mümkün olmayacağından istikraz cihetine gidilebilir. Fakat istikraz tavsiyeye şayan değildir. O halde yolların ceste ceste devletçe yapılması cihetine gidilebilir. Bunun için de her yıl bütçeden 95.000 kese ayırmak kafi gelecektir. Bu da mümkün olmadığı taktirde yolları angarya usulü ile yaptırmaktan veya kumpanyalara havale etmekten başka çare yoktur."*

---

[14] A.D. Noviçev, **Osmanlı İmparatorluğu'nun Yarı Sömürgeleşmesi**, Onur Yayınları, Ankara 1979, s.15.

[15] İlhan Tekeli-Selim İlkin, **Cumhuriyet Harcı**, C.III, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2004, s.370.

[16] Enver Ziya Karal, **Osmanlı Tarihi**, C.VI, TTK Yayınları, Ankara 1995, s.262.

şeklinde karayolu çalışmalarına yönelik çeşitli önerilerde bulunmuştur. Ayrıca Rıfat Paşa; sağlam ve düzenli bir karayolu ağına sahip olmak için teknik bilginin önemine dikkat çekerek Avrupa'dan uzman getirtilmesini ve ilk olarak Anadolu yollarının yapılmasını teklif etmiştir.[17]

Ancak Osmanlı tarihinde, her alanda olduğu gibi *karayolu* konusunda da Tanzimat Dönemi önemli bir dönüm noktası olmuştur. Tanzimat Fermanı'yla (3 Kasım 1839) ülkenin imarına çalışılacağı ve halkın refahının sağlanması için gerekli tedbirlerin alınacağı ifade edilmiştir. Devletin tüm kuruluşlarında başlayan düzeltme, iyileştirme ve modernleştirme akımı yol işlerinde de kendini göstermiş, yol davasının büyük bir memleket meselesi olarak ele alınmasına karar verilmiştir. Halkın ihtiyaçlarına cevap veren ve bir program çerçevesinde sürdürülen yol yapım politikası benimsenmiştir. Bayındırlık işleri bir bütün olarak ele alınarak yol *hükümet işi* olarak görülmüş ve 1948 yılında Nafia Nezareti oluşturulmuştur. Öncelikle çok fazla göç alan ve bulaşıcı hastalık, yangın vs. gibi çeşitli sorunlarla karşı karşıya kalan İstanbul ve çevresinin yollarının, su bentlerinin yapımını ve onarımını sağlamak amaçlanmıştır. [18]

Islahat Fermanı'nda (18 Şubat 1856) da yol konusu önemli yer tutmuştur. *Memalik-i Mahruse-i Şahane'de Turuk-u Maabirin Suret-i İmal ve İdaresine Talimat-i Umumiye*[19] yayınlanmış, yol yapımı için genel bütçeden ödenek ayrılacağı, yollardan faydalanan eyaletlerden vergi alınacağı belirtilmiştir. Avrupa'da olduğu

[17] **a.g.e.**, s.262.

[18] **a.g.e.**, s.261., Şen, **a.g.e.**, s.11-15.

[19] Osmanlı Yollar ve Köprülerinin Yapım Tarzı ve İdaresi Genel Yönetmeliği.

gibi yeni yapılacak yol güzergahlarında yaşayanlara yol inşaatında çalışma yükümlülüğü getirilmiştir.[20]

Osmanlı Devleti Tanzimat ve Islahat Fermanlarıyla yolun önemi üzerinde durup, düzenlemelere giderek bir takım iyileştirmeler yapmaya çalışmışsa da İmparatorluğun kuruluşundan itibaren ulaşım politikası içerisinde ağırlık verilen karayolları XIX. yüzyıl sonlarında yerini dönemin en etkin ulaşım aracı olan demiryollarına bırakmıştır.

Sanayi Devrimiyle yaşanan dönüşümün dışında kalmasına rağmen 1838 İngiliz Ticaret Antlaşmasıyla dışa açılmaya başlayan Osmanlı Devleti sahip olduğu hammaddeleri açık pazarlara aktarmada mevcut kervan sisteminin yetersizliği karşısında dünyada taşımacılıkta en çok tercih edilen ulaşım aracı olan demiryollarının önemini hemen görmüştür.[21] Osmanlı yöneticilerine göre ülkede demiryollarının yapımıyla; üretimi artırmak, ticareti geliştirmek, ithalat ve ihracattan alınan gümrük vergileriyle de hazineye katkıda bulunmak hedeflenmiştir. Böylece, demiryolu geçen bölgelerdeki zengin maden yataklarının işletmeye açılacağı, maden üretimi ve dolayısıyla bundan alınacak vergilerin de artacağı düşünülmüştür. Ancak demiryollarının inşası için bilgi ve sermayeye ihtiyaç duyulduğundan ekonomik bakımdan devletin güçsüzlüğü çağdaş ulaşım sistemi olan demiryollarını devletin kendisinin yapmasına imkan vermemiştir. Bu nedenle Osmanlı Devleti'nde yabancı şirketlere verilen imtiyazlarla demiryolu yapımına gidilmiştir.[22] Bu durum demiryollarının ülkenin çıkarlarına göre değil, aralarında önemli rekabet olan

[20] Şen, **a.g.e**., s.16.

[21] Tekeli- İlkin, **a.g.e.**, C.III, s.434.

[22] Karal, **a.g.e.**, C.VI, s.263.

emperyalist ülkelerin ekonomik ve siyasi çıkarları doğrultusunda inşa edilmesine imkan vermiştir. [23]

Anadolu'da ilk olarak 1856 tarihinde İngilizlere tanınan imtiyazla 130 km.lik İzmir-Aydın Demiryolu hattının yapımına başlanmış ve 1866 yılında tamamlanmıştır. Bundan sonra Osmanlı ülkesinde yabancı sermayeye dayanan demiryolu yapımı hızlanırken finansman sıkıntısı nedeniyle karayollarında bir gelişme yaşanmamıştır.[24]

Osmanlı Devleti'nde demiryolu politikası Avrupalı emperyalist güçlerin ülkedeki nüfuz alanlarını dışa bağlamaya hizmet eden ve birbirleriyle bağlantısı olmayan, ağaç tipi demiryolu oluşturma şeklinde gelişmiştir. Avrupalı devletlerin Osmanlı ülkesinde demiryolu yapmaktaki amaçları Osmanlının tarım ürünleri ve yeraltı kaynaklarını ülkelerine taşımak ve kendi mamul mallarına pazar bulmak olmuştur. Verimli ovaları Anadolu limanlarına ve oradan da Manchester, Marsilya ve Hamburg gibi Batı Avrupa limanlarına bağlamayı amaçlayan, dış ticarete dayanan bir demiryolu politikası izlemişlerdir. Osmanlıdan demiryolu yapma imtiyazı alan her ülke kendi nüfuz alanını korumak için demiryollarını birleştirecek bir ağ oluşturulmasından dikkatle kaçınmıştır. Bu durum ülkede iç pazarın bütünleşmesi önünde büyük bir engel olmuştur. Ağaç şeklinde gelişen demiryolları merkezi otoritenin tesisinde de sıkıntı yaratmıştır. Bunun için ülke içinde aralarında bir ağ oluşturan yol şemasının kurulmasına ihtiyaç duyulmuştur. Demiryolları bu işlevi yerine getiremeyince bu görev karayollarına kalmıştır. Ancak yabancı sermaye için

---

[23] Alptekin Müderrisoğlu, **Kurtuluş Savaşı'nın Mali Kaynakları**, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 1990, s.35.

[24] Tekeli- İlkin, **a.g.e.**, C.III, s.372., Karal, **a.g.e.**, C.VII, s.175.

çekici olmayan karayolu yapımı yerel imkanlarla gerçekleştirilmeye çalışılmıştır.[25] Bu amaçla 1866 yılında karayolu çalışmalarını bir düzene sokmak için *Turuk-u Maabir Nizamnamesi* (Yol ve Köprüler Nizamnamesi) çıkartılmıştır.

Bu nizamname ile karayolu yapım ve bakımı hükümet işi olarak ciddiyetle ele alınmış, Turuk-u Maabir Umum Müdürlüğü kurulmuştur. Buna bağlı olarak yerel idari örgütlenmeye de gidilmiştir. Yollar 4 sınıfa ayrılmıştır:

a)Tarik-i Sultani; İlleri, İstanbul'a, iskelelere ve demiryollarına bağlayan büyük birinci sınıf yollar.

b)Vilayet Yolları; İl ve kaza merkezleri arasındaki ikinci sınıf yollar.

c)Sancak Yolları; İlçeyi, ilçeye, büyük yollara, demiryollarına, iskelelere bağlayan üçüncü sınıf yollar.

d)Kaza Yolları; Üçüncü sınıf yollardan fakat sürekli olarak gidiş gelişe açık olmayan dördüncü sınıf yollar.

Nizamnamede tarik-i sultani ve vilayet yollarının devlet yolu, sancak ve kaza yollarının ise vilayet yolları şeklinde geliştirileceği belirtilmiştir. Her kademe için yol genişlikleri, yol şartları, meyil, yapım tekniği ve kaplama özellikleri verilmiştir. Sınıflarına göre yol genişliklerinin şu şekilde olması kararlaştırılmıştır:[26]

---

[25] Şevket Pamuk, "*Türkiye'deki İlk Demiryolu: İzmir-Aydın*", **Tarih ve Toplum**, Mayıs 1994, s.36., Tekeli- İlkin, **a.g.e.**, C.III, s.373.

[26] Nazım Berksan, **Yol Davamız Nerede?**, Ankara 1951, s.13.

Yollar	Şose (m)	İki Taraf Satıhları	Toplam (m)
Tarik-i Sultani	7.00	2.00	9.00
Vilayet Yolları	5.50	1.50	7.00
Sancak Yolları	4.50	1.00	5.50
Kaza Yolları	3.00	0.00	3.00

Köprü gibi teknik inşaatların devlet tarafından yapılması benimsenmiştir. Ayrıca yol ve köprü çalışmalarını yürütecek teknik personeli yetiştirmek üzere Fransa'daki *Ecole des Ponts et Chansees* benzeri *Köprü ve Yol Mektebi* açılmasına karar verilmiştir. Karayolu yapım tekniği olarak makadam yolun (kırmataş) benimsenmesi kararlaştırılmıştır.[27]

Yol yapımı için finansman yaratmak düşüncesiyle 16-60 yaş her nüfustan beş yılda 20 gün çalışmak, bedel vermek ya da hayvan çalıştırmak zorunluluğundan birini seçmesi istenmiştir. Bu çalışma yükümlülüğünden din adamları, öğretmenler, askerler ve zaptiye mensupları muaf tutulmuşlardır.[28]

Yolların bakımı da nizamnamede önemli yer tutmuştur. Bakım ve onarım için yolun her 2-8 km mesafesi için bir bekçi tayini ve bekçiye bir kulübe yapılarak, onun çevresinde tarımsal faaliyetlerde bulunmasına imkan verilmiştir. Her 30 km.de

[27] Tekeli- İlkin, **a.g.e.,** C.III, s.374.

[28] **a.g.e.**, s.374.

bekçilerin bir baş bekçiye bağlı bulunması ve her yıl valilerin yol yapım programı yaparak merkeze onaylatmaları istenmiştir.[29]

Turuk-u Maabir Nizamnamesi hazırlanırken, çalışma yükümlülüğü, teknik personel yetiştirilmesine verilen önem, yol kademelenmesi, yol standartları, yol tekniği, merkezi kontrol özellikleriyle Fransız yol nizamnamelerinden etkilenilmiştir. Avrupa'da olduğu gibi Osmanlı Devleti'nde de araba ulaşımının artacağı düşüncesiyle Turuk-u Maabir Nizamnamesi, yol standartları ve yol yapım tekniği ile araba ulaşımı için hazırlanmıştır.[30] Bu yönüyle Turuk-u Maabir Nizamnamesi ile Osmanlı İmparatorluğu'nda ulaştırma teknolojisinde *kervandan araba ulaşımına* geçiş yaşanmıştır. Ancak kervanlar varlıklarını daha uzun yıllar devam ettirmişlerdir.[31]

Osmanlı Devleti'nde karayolu çalışmalarında Turuk-u Maabir Nizamnamesinin yayınlanmasının ardından yaşanan en önemli gelişme *Umur-ı Nafia Programının* hazırlanması olmuştur. Karayolları, limanlar ve yapı tasarılarını içeren Umur-ı Nafia Programı Nafia Nazırı Hasan Fehmi Efendi tarafından 1882 yılında Bab-ı Aliye sunulmuştur. Bütün bayındırlık işlerinin devlet eliyle, halka yükümlülük koyarak ve yabancılara imtiyaz verilerek yabancı sermaye ile gerçekleştirilmesi alternatifleri karşılaştırılarak karayolları da dahil olmak üzere bu yatırımların yabancı

---

[29]**a.g.e.**, s.374.

[30]Osmanlı Devleti'nde ilk araba; 1834 yılında İstanbul-Kocaeli arasında posta arabası ve şehirlerarası ulaştırma aracı olarak kullanılmaya başlanmıştır. Arabanın yaygınlaşması beraberinde araba için gerekli yolların yapımını getirmiştir. İlk araba yolu (şose) Bursa-Gemlik arasında 1850 yılında yapılmıştır. Tekeli- İlkin, **a.g.e.**, C.III, s.434.

[31]Tekeli- İlkin, **a.g.e.**, C.III, s.373.

sermaye tarafından yapılması önerilmiştir.[32] Osmanlının tüm bayındırlık işlerini kapsayan ilk çalışma olan bu programda ilk kez karayolları bir program çerçevesinde ele alınmıştır. Yollar Turuk-u Umumiye (Devlet Yolları) ve Turuk-u Hususiye (Vilayet Yolları) olarak sınıflandırılmış ve devlet yolları numaralandırılmıştır.

Programla, Osmanlı Devleti'nin Asya ve Avrupa'da egemen olduğu tüm coğrafyayı boydan boya saran, özellikle siyasi, askeri ve iktisadi açıdan önem taşıyan merkezleri birbirine bağlayan yolların yapılması öngörülmüştür. Yol programı Asya-i Osmani ve Avrupa-i Osmani olmak üzere iki kısımdan oluşmuştur. Programa göre; Asya 'da 7.609 km, Avrupa'da ise 2.567 km yol yapılması hedeflenmiştir.[33] Ancak Program; yabancı sermaye için Osmanlı topraklarında karayolu yapımının cazip olmaması, ülkenin içinde bulunduğu savaşlar ve ekonomik güçlükler yüzünden tam olarak uygulanamamıştır.

İlk yol programı istenilen hedefe ulaşamasa da Osmanlı Devleti'nde karayolu yapımına hareketlilik getirmiştir. Girişimci bazı valilerin çabasıyla Anadolu'da ve Rumeli'de karayolu yapım faaliyeti sürdürülmüştür. Tuna ve Bağdat Valiliklerinde bulunan Mithat Paşa ve Sivas Valisi Halil Rifat Paşa gibi bazı valiler Turuk-u Maabir Nizamnamesi'nin kendilerine sağladığı yetkilerle kalmayıp nüfuzlarını kullanarak yol seferberliğini ülkede yaymaya çalışmışlar ve büyük başarılar elde etmişlerdir.[34] *Gidemediğin Yer Senin Değildir* veciz sözünün sahibi olan Halil Rifat Paşa yaptığı çalışmalardan dolayı karayolcular arasında saygın bir yere sahip olmuştur.

---

[32] **Cumhuriyetin 70. Yılında Bayındırlık ve İskan Bakanlığı**, s.169. Tekeli- İlkin, **a.g.e.**, C.III, s.376.

[33] Berksan, **a.g.e.**,s.27-30.

[34] Barda, **a.g.e.**, s.276-277.

II. Meşrutiyetin ilanıyla 1908 yılında ikinci Umur-ı Nafia Programı hazırlanmış ve karayolu çalışmalarına yeniden ağırlık verilmeye çalışılmıştır. Programı uygulayabilmek için Fransa'dan 2.500.000 altın lira borç alınmış, buna karşılık *Reji General* adlı Fransız şirketine Türkiye'nin bütün karayolları ağının tamir ve inşası için imtiyaz verilmiştir. Programın uygulanabilmesi için 20 Haziran 1910 tarihli yol kanunu ile her yıl bütçeye 950.000 altın lira ödenek konarak finansman sağlanmış ve öncelikli yapılacak yollar tespit edilmiştir. Rumeli'de 435 km, Anadolu'da ise 7.200 km olmak üzere toplam 7.635 km.lik bir yol ağının inşası için çalışmalara başlanmış ve demiryolları bakımından gelişmemiş, Doğu Anadolu'da karayolu yapımına öncelik verilmiştir. Trakya'da ve Doğu Anadolu'daki bazı yolların ilk iskeletleri bu dönemde oluşturulmuştur.[35] Ancak yol çalışmalarında önce Balkan Savaşları ardından I. Dünya Savaşı'nın çıkması üzerine istenilen sonuca ulaşılamamıştır.

I. Dünya Savaşı ve Milli Mücadele yıllarında yol işleri tamamen ihmal edilmiş, işgaller nedeniyle yol ağının korunması da mümkün olmamıştır. Yollar bakımsızlıktan geçilmez hale gelmiş ve zaten çoğu ahşap olan köprülerin büyük bir kısmı yıkılmış, harap olmuştur. Türkiye Cumhuriyeti Osmanlı Devleti'nden ihtiyaçları karşılamaktan oldukça uzak 18.335 km.lik bir karayolu ağı devralmıştır.

[35] Barda, **a.g.e.**, s.277., Tekeli- İlkin, **a.g.e.**, C.III, s.377.

II. CUMHURİYET DÖNEMİ ULAŞIM POLİTİKASI

A. Cumhuriyetin İlk Yıllarında Ulaşım Sisteminin Genel Durumu

Osmanlı Devleti'nin son yüzyılı içerisinde yaşadığı iç ve dış siyasal olaylar, ulaşım sisteminin daha çok emperyalist devletlerin hedefleri doğrultusunda oluştuğunu göstermektedir. Ardı ardına yaşanan savaşlar da -Balkan Savaşları, I. Dünya Savaşı, Kurtuluş Savaşı- ulaşım alanındaki gelişmeleri olumsuz etkilemiştir. Türkiye Cumhuriyeti kurulduğunda ülkedeki ulaşım imkanları, ihtiyaçları karşılayamayacak durumda olduğundan, ülkenin en önemli sorunları arasında yer almıştır.[36]

Osmanlı İmparatorluğu'ndan Türkiye Cumhuriyetine 13.885 km si harap ve tamire muhtaç, 4.450 km si de toprak yol olmak üzere 18.335 km karayolu kalmıştır. Bu yolların ise sadece 6.943 km.si her mevsimde geçit verme özelliği taşımaktadır.[37] Ancak, Osmanlının son döneminde yoğunluk kazanan demiryolu çalışmalarından dolayı demiryolları karayollarına göre daha iyi durumdadır. Osmanlı toprakları üzerinde 1856–1922 yılları arasında toplam 8.619 km demiryolu yapılmış, bunun 4.112 km.si. Misak-ı Milli sınırları içerisinde kalmıştır. Deniz ticaret filosunun kapasitesi ise oldukça düşük olup ihtiyaçları karşılayabilecek sayıda liman yoktur. Mevcut limanlar ise tesis yönünden oldukça yetersizdir. Dolayısıyla Osmanlı'dan

---

[36] İsmail Yıldırım, **Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)**, Atatürk Kültür Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 2001, s.36.

[37] **Yol Programı- 20 000 km.lik Devlet Yolları Ağı Dosyası**, 1949, s.1-4.

Cumhuriyete geçerken ülkenin ulaşım imkanlarının geliştirilmesi için büyük çaba gösterilmesine ve oldukça fazla paraya ihtiyaç duyulmuştur.[38]

Kurtuluş Savaşı yıllarında stratejik açıdan destek sağlayacağı düşüncesiyle ülke savunmasında ulaşım sisteminin önemi görülmüştür. 23 Nisan 1920'de Ankara'da Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin açılmasıyla kurulan yeni hükümette İstanbul Hükümetinin Nafia Nezaretine karşılık, *Nafia Vekaleti* oluşturulmuştur.[39] Nafia Vekaleti, birkaç mühendis memur ile Ankara'da dört- beş odalı küçük bir binada görev yapmıştır. Merkez ve taşra teşkilatı Nafia Nezaretine benzer bir şekilde oluşturulan Vekalet içerisinde karayolu teşkilatının adı *Turuk-u Maabir Müdüriyet-i Umumiyesi* olarak geçmiştir.

Nafia Vekaleti ulusal sınırlar içinde ve işgal altında olmayan bölgelerde bayındırlık hizmetlerini yürütmeye çalışmıştır. Mevcut bütçe imkanlarının yetersiz oluşu ve savaş koşulları nedeniyle yeni yatırımlar yapılamamış, sadece bakım-onarım işleri ağırlık kazanmış ve bu çalışmalarda da Kurtuluş Savaşı'nın lojistik desteği için gerekli bölgelere öncelik verilmiştir.[40]

Savaş yıllarında bayındırlık hizmetleri için finansman sağlamak amacıyla yol vergisi kanunu savaş koşullarına uyarlanarak yeniden düzenlenmiş ve 21 Şubat 1921'de *Tarık Bedel-i Nakdisi Kanunu* çıkartılmıştır. Para esasına dayanan kanunla 18–60 yaş arasındaki erkekler, yol vergisiyle yükümlü kılınmıştır. Her yükümlüden

---

[38] Yıldırım, **a.g.e.**, s.36.

[39] Nafia Vekaleti'nin adı 1928 yılında Bayındırlık Bakanlığı olarak değiştirilmiştir. 1983 yılında ise İmar ve İskan Bakanlığı ile birleştirilerek Bayındırlık ve İskan Bakanlığı adıyla çalışmalarını sürdürmüştür. Bkz. N. Yücel Mutlu, **Bayındırlık Bakanlığı Tarihi (1920-1988)**, Bayındırlık Bakanlığı Matbaası, Ankara 1989.

[40] Mutlu, **a.g.e.,** s.35.

dört günlük işçi gündeliği karşılığı nakit para alınması, yükümlünün mali gücü yoksa yol yapımında bedenen çalışması öngörülmüştür. Askerler, sakatlar ve verginin uygulanmasında görev yapacak olan köy, mahalle imam ve muhtarları vergiden muaf tutulmuştur. Bu kanun Cumhuriyetin ilanından sonra da yürürlükte kalmış, ancak ihtiyaçları karşılamada yeterli olmamıştır. Halk arasında ismi *yol vergisi* olan bu uygulamaya, özellikle kırsal kesim büyük tepki göstermiştir.[41]

Kurtuluş Savaşı'nın zaferle sonuçlanmasıyla Mustafa Kemal Paşa ve arkadaşları elde edilen siyasi bağımsızlığın korunması için iktisadi kalkınmanın şart olduğunu, bunun temelinde ise iyi bir ulaşım sisteminin kurulması zorunluluğunu görmüşlerdir. Mustafa Kemal Paşa; ülkenin içinde bulunduğu ekonomik sıkıntıların ancak iyi bir ulaşım sisteminin kurulmasıyla aşılabileceğini her fırsatta tekrarlamıştır. Cumhuriyet ilan edilmeden 1 Mart 1922'de TBMM'de birinci dönem üçüncü toplantı yılını açarken yaptığı konuşmada: "*İktisadi hayatın faaliyeti ve canlılığı ancak ulaştırma araçlarının, yolların ve demiryollarının, limanların durumu ve derecesiyle ilgilidir.*"[42] sözleriyle ülkenin içinde bulunduğu iktisadi geriliği yol olmamasına bağlamış ve iktisadi kalkınma için iyi bir ulaşım sisteminin gerekliliğini ifade etmiştir.

Ayrıca 15 Ocak 1923 tarihinde Eskişehir'de halka yaptığı konuşmasında:

> *"Milletimiz fakir düşmüştür. Memleketimiz harap olmuştur. Bu fakirliğin ve yoksulluğun çeşitli sebepleri vardır. Bunların en önemlisi iktisadi konularda geriliğimizdir ve bu geriliğe neden olan yegane sebep de yolsuzluktur. Bugün dünya yollara fevkalade ehemmiyet vermiştir. Denizyolları, karayolları vücuda getirmişlerdir. Hatta Avrupalılar deniz yollarından gelerek bize*

[41] **a.g.e.**, s.36.

[42] Mustafa Kemal Atatürk, **Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri**, C.I, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1997, s.242.

rekabet bile ediyorlar, nitekim buğday mahsulü memleketimizde bol miktarda yetiştiği halde, yollarımızın olmaması yüzünden bir taraftan diğer tarafa nakledilemiyor ve dünyanın öbür ucundan mesela Amerika'dan gelen unları yemeye mecbur oluyoruz. Yollarımızı çağın teknik ve medeniyetine uygun bir hale getirmek lazımdır. Ancak bu suretle memlekette hüküm süren yoksulluk ve fakirliği yenebiliriz."[43]

sözleriyle ülke ekonomisi için yolun önemine dikkat çekmiştir.

Bu konuşmasından bir gün sonra 16 Ocak 1923 tarihinde İzmit'te İstanbul gazeteleri temsilcilerine, hükümetin ülkenin kalkınması için yapmakta olduğu ve yapacağı işler hakkında bilgi verdiği konuşmada ise:

"...Bayındırlık çalışmaları yakın zamanda kendini gösterecek ümit verici bir durumdadır. Bu çalışmalar sonucunda memleketin bütün önemli merkezleri birbirine kısa zamanda demiryolları ile bağlanacak, önemli maden ocakları açılacaktır." [44]

sözleriyle bir kez daha yolun önemini vurgulamıştır.

Mustafa Kemal Paşa; Kurtuluş Savaşı'nın hemen ardından İzmir'de bir İktisat Kongresi toplayarak ekonomiye verdiği önemi göstermiş, Yeni Türk Devleti'nin izleyeceği iktisat politikasının esasları bu kongrede tespit edilmiştir. Ulaşım, iktisadi gelişmişliğin bir ölçüsü olarak görüldüğünden kongrede en çok üzerinde durulan konulardan biri olmuştur. Mustafa Kemal Paşa Kongreyi açarken yaptığı konuşmada;

""...Memleketimizi demiryolları ile ve üzerinde otomobiller çalışır muntazam karayollarıyla örerek, birbirine bağlamak zorundayız. Çünkü Batı'nın ve bütün ülkelerin araçları bunlar oldukça, bunlara karşı merkepler ve kağnı ile ve doğal yollar üzerinde yarışmaya girişmenin imkanı yoktur..."

sözleriyle ulaşım ve ulaşım araçlarının önemini anlatmıştır.[45]

---

[43] **a.g.e.**, C.II., s.54

[44] **a.g.e.**, C.II.,s.60.

[45] **a.g.e.**, C.II.,s.115.

Kongrede temsil olunan işçi, çiftçi, tüccar ve sanayi kesimlerin temsilcileri karşı karşıya kaldıkları ekonomik sorunları dile getirirken, ülkenin mevcut ulaştırma altyapısının eksikliğini ve nelerin yapılması gerektiğini de ortaya koymuşlardır. Kongrede; yol vergisinin kaldırılarak çalışma yükümlülüğünün getirilmesi, liman tesislerinin yapılması, demiryolu yapımının Hükümetçe bir program halinde kabulü gibi kararlar alınmıştır.[46] Ulaşım sistemi ile ilgili İzmir İktisat Kongresi'nde dile getirilen bu öneriler daha sonraki dönemlerde Cumhuriyet Hükümetlerinin çıkartacağı yasalar için de yol gösterici olmuştur.

İzmir İktisat Kongresi'nde alınan kararlar doğrultusunda başta demiryolları olmak üzere ulaşım imkanlarının geliştirilmesi için çalışmalara başlanmıştır. 1923 yılında *Umur-u Nafia Programı* hazırlanarak demiryolu ve liman yapımı bu program çerçevesinde ele alınmıştır. Umur-u Nafia Programında, ülke savunması ve iktisadi bakımdan gerekli olan hatların yapımına öncelik verilmiştir. Ayrıca yaşanan finansman güçlüğü nedeniyle yapımcı şirketlere ayrıcalıklar tanıyarak demiryolu yapılması ve işletilmesi benimsenmiş, doğu-batı doğrultusunda ülkeyi boydan boya geçen, şube hatlarıyla merkez ve limanlara bağlayan bir demiryolu ağı planlanmıştır.[47] Ancak savaştan yeni çıkılmış olması ve sermaye birikiminin olmaması nedeniyle demiryolları gibi büyük sermayeye ihtiyaç duyulan bayındırlık işlerinin mevcut imkanlarla yapılması mümkün görülmemiştir. Mustafa Kemal Paşa İzmir İktisat Kongresini açarken: *"...kanunlarımıza uymak şartıyla yabancı sermayeye gereken teminatı vermeye hazırız..."* sözleriyle Yeni Türk Devleti'nin

[46] Mutlu, **a.g.e.**, s.42-43.

[47] Ünsal Yavuz, *"Cumhuriyet Devri Demiryolu Politikasına Yaklaşım Biçimi"*, **IX. Türk Tarih Kongresi**, 21-25 Eylül 1981, TTK Basımevi, Ankara, s.1646., Yıldırım, **a.g.e.**, s.38.

ülkenin bağımsızlığına zarar vermemek ve kanunlara uymak şartıyla yabancı sermayeye sıcak baktığını belirtmiştir.[48]

İzmir İktisat Kongresi'nde yabancı sermayeye düşman olunmadığının vurgulanmasının hemen ardından TBMM, 9 Nisan 1923 tarihinde Ankara'dan başlayarak Akdeniz ve Karadeniz'e ulaşmak kaydıyla, Doğu Anadolu'dan Musul'a kadar yaklaşık 4.000 km.lik bir demiryolunun inşası için Amerikalı Chaster Grubu ile bir sözleşme imzalamıştır. Ancak Lozan Barış Antlaşması ile imtiyazla demiryolu yaparak işleten bazı şirketlerin statüleri kabul edilirken, ülkenin altyapı tesislerinin yapımı ve işletmesi konusunda daha önceden yabancılara tanınan ayrıcalıklar dolaylı olarak kaldırılmıştır.[49]

Hem Kurtuluş Savaşı yıllarında hem de Cumhuriyetin ilk yıllarında ulaşım sorunu XIX. yüzyılın en etkili, hızlı ve güvenilir ulaşım sistemi olan demiryolları ile çözülmek istenmiştir. Demiryolları ulaşım sisteminin belkemiği olarak görülmüş ve yurt düzeyinde ana arterleri kurmak için çalışılmıştır. Ulaşım sorununu çözmek için demiryolu öncelikli ulaşım politikası benimseyen Cumhuriyet Hükümetleri, toplu taşımada ve uzak mesafede üstünlüğü tartışılmaz olan demiryolunun, ülkenin tek başına ulaşım ihtiyacını karşılamayacağı gerçeğini göz ardı etmemişlerdir. Demiryolu ağını, topografik nedenlerden ve mali sınırlılıklardan dolayı ülkenin 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 iyi bir karayolu ağının

[48] Atatürk, **a.g.e.**, C.II.,s.113., Yıldırım, **a.g.e.**, s.38.

[49] **a.g.e.**, s.38.

oluşturulmasının kaçınılmazlığını da kabul etmişlerdir.[50] Ancak çok sınırlı mali kaynaklar nedeniyle Osmanlı Devleti'nden oldukça kötü bir durumda devralınan kara, demir ve denizyollarını aynı anda geliştiremeyeceklerinin farkında olduklarından önceliği demiryollarına vermişlerdir. Olası bir savaşta kitle ulaşımını olanaklı kılması, karayollarının neredeyse hiç bulunmamasına rağmen demiryollarının az da olsa bulunması, petrole dayanmadığından dışa bağımlılığı azaltması, daha az arazi üzerinde kurulması, düşük maliyetli olması ve batılı devletlerin sahip oldukları demiryolu hatlarının bağımsızlığını yeni ilan etmiş Cumhuriyet için tehdit oluşturmasından dolayı demiryollarına ağırlık verilmiştir.[51] Denizyolları ve karayolları ise daha çok demiryollarını bütünleyecek bir yaklaşımla ele alınmıştır.

TBMM'nin 1 Kasım 1924 tarihinde ikinci dönem ikinci toplantısını açış konuşmasında Mustafa Kemal Paşa:

> *"...Demiryolu ve yol ihtiyacı ülkenin bütün gereksinimlerinin o kadar başında kendisini hissettirmektedir ki, hiçbir hayal ve görüş peşinde koşup aldanmaksızın ülkenin kaynakları ve insanıyla işi sürdürmek katiyen gereklidir. Halkımızın ortak istek ve düşüncesinin de böyle olduğunu bizzat yakından öğrendim. Milletimizin uygarlık yolunda gelişmesi için bütün devlet dairelerinde öngördüğümüz maddi ve manevi bütün önlemler ancak demiryolları ve yollar ile gerçek sonuçlarını verebilir."*

sözleriyle ülkenin en önemli sorunu olan ulaşıma, tamamen ulusal kaynaklara dayanan demiryolu ve onu destekleyen karayollarının yapımıyla çözüm bulunabileceğini ifade etmiştir.

---

[50] Şen, **a.g.e**., s.42.

[51] **a.g.e.**, 194., Yıldırım, **a.g.e.**, 39.

Savaştan yeni çıkıldığından çalışmalar daha çok sosyal sorunların çözümü üzerinde yoğunlaşmıştır. Özellikle kaynaklar savaş sonrasında işgalden kurtulmuş, yakılmış, yıkılmış oturulmaz hale gelmiş şehir, kasaba ve köylerin imarı için harcanmıştır. Ulaşım için ayrılan kıt kaynaklar demiryolu yapımı için kullanıldığından Cumhuriyetin ilk yıllarında karayollarında bir gelişme yaşanmamış, karayolları demiryollarının gerisinde kalmıştır.

Cumhuriyetin ilanından II. Dünya Savaşı'nın sonuna kadar olan dönemde ulaşım politikası içerisinde demiryolu çalışmaları birinci sırada yer almıştır. Demiryolu yapımı o dönemin deyimi ile *Şimendifer Politikası* Hükümet programlarında önemle ele alınmış, hazırlanan bütçelerde öncelik verilmiştir. Hükümetler Türkiye için yaşamsal önemi olan demiryolu politikasını bütün güçleriyle uygulamaya çalışmışlar ve Cumhuriyetin ilk yıllarında demiryolları en parlak çağını yaşamıştır. Osmanlı döneminde olduğu gibi dış yönlendirmelerle değil, ülke gerçeklerine dayalı, ulusal çıkarlara hizmet eden, ülke kalkınması ve savunması gibi ulusal ihtiyaçlara göre tespit edilen ulusal ve bağımsız bir demiryolu politikası benimsenmiştir.[52]

B. Ulaşım Politikası ve Hedefleri

1. Demiryolu Politikası

Cumhuriyetin ilanıyla Osmanlı döneminde benimsenen demiryolu politikasının niteliği temelden değişmiştir. Ülke çıkarlarını ön planda tutan, ulusal

[52] **a.g.e.**, s.39.

kaynaklara dayanan, ülkenin en uzak köşelerini birbirine bağlayan bir demiryolu politikası izlenmiştir. Ekonomik ve siyasi bağımsızlığın sağlanması hedefi doğrultusunda bir taraftan yeni hatlar yapılırken, diğer taraftan eski hatlar arasında bağlantı kurularak yabancıların işlettiği hatların millileştirilmesi benimsenmiştir. Cumhuriyet dönemi demiryolu politikasının temel niteliği Osmanlının benimsediği yabancı sermaye ve bilgisiyle demiryolu yapıp işletmek yerine Türk sermayesi, Türk aklı ve Türk emeğiyle hem yapmak hem de işletmek olmuştur.[53]

Cumhuriyet Hükümetleri tarafından demiryolu çalışmalarına 8.700.000 lira ödenek tahsis edilerek 1924 yılında başlanmış ve II. Dünya Savaşı yıllarına kadar inşaat faaliyeti hızla sürdürülmüştür. Milli sermayeye dayanan ilk demiryolu hattı, toplam uzunluğu 1.149 km olan Ankara-Kayseri-Sivas-Erzurum istikametinde yapımıştır. Bu hat 1927 yılında Kayseri'ye, 1930 yılında Sivas'a, 1938 yılında Erzincan'a, 1939 yılında ise Erzurum'a ulaşmıştır.[54]

Mustafa Kemal Paşa, 1 Mart 1924 tarihinde, TBMM'nin ikinci dönem birinci toplantısını açış konuşmasında demiryolu yapımına dair çalışmaların başlamasından dolayı duyulan memnuniyeti şöyle ifade etmiştir:

> "*Ülkenin ihtiyacı olan demiryolları hiçbir zaman gözümüzden uzak kalmayacaktır. Sivas demiryolunun derhal yapımına başlanması kararını esaslı bir gelişme sayıyoruz. Ülkede her fırsattan faydalanarak bir karış fazla demiryolu yapmak, fakat durum ne olursa olsun bir gün geri kalmamak düsturu milletin gerçek ihtiyacına tamamen uygun olduğu kanısındayım.*"[55]

---

[53] "*Nafia Havadisleri*", **Nafia İşleri Mecmuası**, Sayı:3, Ağustos 1934, s.14.

[54] Yakup Kalkay, "*Cumhuriyetin 19 uncu Yılında Demiryollarımız*", **Demiryollar Dergisi**, Sayı:213 214, Ekim-Aralık 1942, s.23-24., **Bayındırlıkta 60 Yıl** , s.3.

[55] Atatürk, **a.g.e.**, C.I, s.346.

Yeni hatlar işletmeye açılırken yabancı şirketlerin elinde bulunan hatlar da satın alınmıştır.[56] Batılı devletlerin tam bağımsız Türkiye Cumhuriyeti üzerindeki ekonomik imtiyazlarına son verme politikasının ilk adımı, Anadolu-Bağdat demiryollarının satın alınması olmuştur. Bu hattın işletilmesi ile sorumlu olmak üzere, 22 Nisan 1924 tarihinde çıkartılan bir kanunla, Nafıa Vekaletine bağlı ve katma bütçe ile yönetilecek Anadolu-Bağdat Demiryolları ve Haydarpaşa Liman ve Rıhtım İdaresi Genel Müdürlüğü kurulmuş ve 1927 yılına kadar görev yapmıştır. Kanuna göre; Haydarpaşa-Ankara, Eskişehir-Konya ve Arifiye-Adapazarı demiryolları ve Haydarpaşa liman ve rıhtım, bütün şubeleri ve müştemilatı ile satın alınacak, ayrıca Bağdat Demiryolunun Konya'dan sonraki kısmının işletme ve inşaatı da, bununla ilgili yeni bir kanun çıkıncaya kadar bu genel müdürlük tarafından yürütülecektir. Tesislerin tamir ve yenilenmesi ile ıslahının zorunlu olduğu da kabul edilerek, beş yılda 15.000.000 lira harcanmasını öngören bir kanun daha kabul edilmiştir. Bu satın alma ile ilgili olarak 1924 bütçesinden 3.000.000 liralık bir ödenek ayrılmıştır.[57] İşletmesi Devletçe yapılmakta olan 1031 km.lik Anadolu-Bağdat Demiryollarının 346 km.lik Konya-Yenice ile Mersin-Yenice-Adana demiryolu ise 1928 yılında satın alınmıştır. Daha sonra da 1933 'de 42 km.lik *Samsun-Çarşamba*, 1934'de 703 km lik *İzmir-Kasaba*, 1935'de 607 km.lik *İzmir-Aydın*, 1937'de 337 km.lik *Şark Demiryolları*, 1941'de 28 km.lik *Ilıca İskelesi Palamutluk*, 1948 yılında *Bağdat Demiryolu* hatları sözleşmeleri ve imtiyazları bozulmak suretiyle satın alınmıştır. Millileştirme politikası sonucunda 1928–1948

[56] "*20 inci Cumhuriyet Yılımızda Milli Sınırlar İçinde Demiryollarımıza Genel Bir Bakış*", **Demiryollar Dergisi**, Sayı:224-226, Ekim-Aralık 1943, s.64.

[57] Mutlu, **a.g.e.**, s.51.

yılları arasında imtiyazlı Şirketlerce işletilmekte olan 3.840 km.lik demiryolu devredilmiştir.[58]

Cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren özellikle *milli ekonomi* yaratma düşüncesi demiryolu politikasının merkezinde yer almıştır. Demiryolları ile ülkede üretimin artması, üretim merkezlerini tüketim merkezlerine bağlayarak iç pazarın bütünleşmesi hedeflenmiştir. Tarım ve sanayi gibi üretim sektörlerinde yaşanan pazarlama sorununun ancak iyi bir ulaşım sistemiyle çözülebileceği öngörülmüştür. Osmanlı Devleti zamanında köylü fazla ürününü pazarlara götürmekte ulaşım zorlukları yaşadığından üretim yapmamış, üretilen mallar da çoğu zaman çürümüştür. Bir bölgede bazı ürünlerin bolluğu yaşanıp, hatta fazlası çürürken diğer bir bölgede aynı ürünlere duyulan ihtiyaç ülkedeki ulaşım alanındaki imkansızlıkların en önemli göstergesi olmuştur. Osmanlı döneminde büyük sanayi tesisleri kurulamamış, dışa bağımlı Osmanlı ekonomisi içinde halkın tüketim imkanları kısıtlanmıştır. Yollar batı bölgelerinde toplandığından Anadolu'nun orta ve doğu bölümleriyle bağlantı oldukça sınırlı kalmıştır. Sanayi ve tarımsal üretim artışının sağlanması ancak geniş bir demiryolu ağının kurulması ile mümkün olacağından, köyün ürününün şehre, şehrin mamul maddesinin köye taşınmasıyla, kapalı ekonomi anlayışının terk edilebileceği düşünülmüştür. Ulusal pazar yani ulusal ekonomi bütünlüğünün sağlanması ve tüketim fazlası ürünlerin ihracatının üretim merkezleri ile ihraç limanları arasında kurulacak demiryolu bağlantısı ile yapılması hedeflenmiştir.[59]

---

[58] **Bayındırlıkta 60 Yıl**, s.3.

[59] Yıldırım, **a.g.e.**, s.52.

Özellikle ülkenin doğu bölgesinin geri kalmışlığı demiryolu eksikliğine bağlanmıştır. Mustafa Kemal Atatürk, 1 Kasım 1935'de TBMM'nin Beşinci dönem birinci toplanma yılını açarken bu konuya dikkat çekmiş ve *"...Doğu vilayetlerimizin belli başlı ihtiyacı orta ve batı illerimize demiryollarla bağlanmaktır. Şarka ilerleyen iki ana demiryolunun hızla bitirilmesi ve bunları birbirine bağlayacak yollar örgütüne şimdiden başlanmasını lüzumlu görüyoruz."* demiştir. Böylece geri kalmış bölgelere ve özellikle Doğu Anadolu'ya demiryolu götürmekle bu bölgelerde kalkınmanın sağlanması ve ekonomik gelişmenin bütün ülkeye yayılacağı düşünülmüştür.[60] Yeni Türk Devleti'nin başkentinin Ankara olmasıyla birlikte ülkenin merkezi Orta Anadolu olduğundan, ulaşılabilirlik de Batı'dan Orta Anadolu'ya, Doğu ve Güney Doğu Anadolu'ya yaygınlaştırılmıştır. Bu Amaçla 1927'de Kayseri, 1930'da Sivas, 1931'de Malatya, 1933'de Niğde, 1934'de Elazığ, 1935'de Diyarbakır, 1939'da Erzurum demiryolu hattının yapımına başlanmıştır.[61]

Demiryolu politikası ile doğal kaynaklara ulaşmak, orman ve madenlerden yararlanmak hedeflenmiştir. Örneğin bakıra ulaşmak için Ergani'ye kadar yapılan demiryolu *bakır hattı*, kömüre ulaşmak için Ereğli kömür havzasına giden demiryolu *kömür hattı*, pamuk gibi tarımsal ürünlere ve demire ulaşmak için Adana ve Çetinkaya'ya giden demiryolu hattı *demir ve pamuk hattı* olarak adlandırılmıştır. Böylece kömüre ulaşılarak sanayi için gerekli enerji kaynağı yaratılması, bakır, demir ve pamuğa ulaşılarak ise sanayi için hammadde temini öngörülmüştür.[62]

---

[60] Yıldırım, **a.g.e.**, s.53., Atatürk, **a.g.e.**, C.I., s.402.

[61] Şükran Çağlar, "*Cumhuriyetimizin 80 Yıllık Tarihinde Demiryolu Politikaları*", **Demiryolu**, Sayı:7, Ekim 2003, s.6.

[62] Yıldırım, **a.g.e.**, s.53., Çağlar, **a.g.m.**,.s.6.

Cumhuriyet döneminde izlenen demiryolu politikası ile ülke ekonomisinin gelişmesi hedeflenirken aynı zamanda demiryolları ile ülke savunması ve ulusal birliğin sağlaması da amaçlanmıştır. I. Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşı yıllarında ordu ve cephanenin naklinde dönemin en hızlı ulaşım aracı olan demiryollarının eksikliği çok fazla duyulmuştur. Bu nedenle Cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren ülkenin savunması için demiryolu yapımı bir zorunluluk olarak görülmüştür. Mustafa Kemal Paşa da 13 Şubat 1931'de Malatya Türkocağı'nda yaptığı konuşmasında: "*...Demiryolları memleketin tüfekten, toptan daha mühim bir emniyet silahıdır*." sözleriyle ülke savunması açısından demiryollarının önemine dikkat çekmiştir.[63]

Savaş yıllarındaki deneyimlere dayanarak ülke savunmasında demiryollarının önemini çok iyi bilen Başbakan İsmet Paşa da 30 Ağustos.1930 tarihinde Sivas Hattının açılış töreninde yaptığı ünlü konuşmasında: *"...Milli devlet için şimendifer ihtiyacı milli vahdet, milli müdafaa, milli siyaset meselesi ve asırların muhassalası olan milli istiklalin muhafazası demektir."* diyerek yolun ülke savunması açısından önemini vurgulamıştır.[64]

Ülke savunmasının yanı sıra Cumhuriyet Hükümetleri demiryollarını devlet otoritesinin kurulmasını ve güçlenmesini sağlayacak, toplumun çeşitli kesimlerini bütünleştirecek, ulusal birlik ve beraberliği sağlayacak bir unsur olarak görmüşlerdir. Özellikle doğu ve güney bölgelerine yapılan hatlarla bu bölgelerde zaman zaman ortaya çıkan otorite boşluğunun giderilmesi amaçlanmıştır. Ayrıca demiryollarının ülkenin bütün bölgelerine ulaşması ile seyahat imkanlarının artması, halkın ülkeyi

[63] Atatürk, **a.g.e.**, C.II., s.301.

[64] Herbert Melzig, **İnönü Diyor ki**, Ülkü Basımevi, İstanbul 1944, s.158.

tanıması ve halk arasında kaynaşmanın sağlanmasıyla ulusal birlik ve bütünlüğün temin edilmesi hedeflenmiştir.[65]

Demiryolları ile bütün bölgelere bilgi akışının sağlanacağı, eğitim ve sağlık hizmetleri yaygınlaştırılarak halkın yaşam seviyesinin yükseleceği, böylece ülkede sosyal ve kültürel gelişmenin sağlanacağı düşünülmüştür. Mustafa Kemal Atatürk 1 Kasım 1937 'de TBMM'nin beşinci dönem üçüncü toplanma yılını açarken: "*Demiryolları bir ülkeyi medeniyet ve refah nurlarıyla aydınlatan kutsal bir meşaledir.*" sözleriyle ülkenin çağdaşlaşmasında demiryollarının önemli bir araç olduğunu belirtmiştir.[66]

Demiryollarının yapımı sadece ulaşım sorununu çözmeye yönelik bir yatırım olarak görülmemiş, Bağımsız Türkiye Cumhuriyeti'nde ülke kalkınmasının sağlanması, sosyal ve kültürel gelişmenin tüm ülkeye yayılması, ülke savunması ve ulusal birliğin sağlanmasına hizmet edecek bir araç olarak görülmüştür.[67] Dış etkilerden uzak, ülke ihtiyaçlarını karşılayacak ulusal ve bağımsız bir demiryolu politikası izlenmiştir. Eldeki kıt kaynaklarla demiryolu yapımı II. Dünya Savaşı'na kadar büyük bir hızla sürdürülmüştür. Ankara-Sivas-Erzurum, Ankara-Zonguldak, Fevzipaşa-Diyarbakır-Kurtalan, Elazığ-Genç, Samsun-Sivas gibi ana hatların yapımı tamamlanmıştır. Ana hatlarla birlikte bağlantı (iltisak) hatlarının yapımına büyük önem verilmiştir. Böylece XIX. yüzyılda yarı sömürge iktisadi yapının yarattığı ağaç biçimindeki, birbiriyle bağlantısı olmayan demiryolları milli ekonominin ihtiyaç duyduğu ağ şekline dönüştürülmeye çalışılmıştır. Bu ağ ülkenin önemli merkezlerini birbirine ve limanlara bağlayacak şekilde geliştirilmiştir. Ayrıca demiryolu yapım

[65] Yıldırım, **a.g.e.**, s.53-54.

[66] **a.g.e.**, s.54-55., Atatürk, **a.g.e.**, C.I., s.416.

[67] Yıldırım, **a.g.e.**, s.52.

tekniğine de önem verilerek kurslar, okullar açılarak demiryolu personeli yetiştirilmiştir.[68]

1923- 1945 yıllıları arasında demiryollarına ayrılan ödenek ve yapılan demiryolu uzunluğu şu şekilde olmuştur:[69]

Yıl	Bütçeden ayrılan ödenek	Demiryolu uzunluğu (km)
1924	8.700.000	203
1925	29.000.000	251
1926	43.900.000	513
1927	72.300.000	595
1928	151.500.000	783
1929	161.400.000	1.232
1930	203.300.000	1.392
1931	225.600.000	1.690
1932	232.600.000	1955
1933	245.700.000	2.012
1934	260.800.000	2.399
1935	282.300.000	2.705
1936	301.300.000	2.849
1937	320.400.000	3.012
1938	341.600.000	3.227
1939	363.000.000	3.277
1940	383.900.000	3.277
1941	398.500.000	3.306
1942	410.700.000	3.360
1943	438.000.000	3.360
1944	454.700.000	3.383
1945	463.500.000	3.447

[68] İlkin-Tekeli, **a.g.e.**, C.III, s.379., Yıldırım, **a.g.e.**, s.52.

[69] "*Cumhuriyetimizin 23 ünci Yılında Demiryolu İnşaatı"*, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Ekim 1946, s.16.

Demiryolu politikası ülkenin içinde bulunduğu iktisadi ve siyasi koşullara paralel bir gelişme göstermiştir. Ekonomide, 1929 Dünya Ekonomik Krizi ertesinde, benimsenen devletçilik politikası kapsamında demiryolu çalışmalarına ağırlık verilmiş, devlet tarafından yeni hatlar yapılmış, yabancı şirketlerin elindeki hatların millileştirilmesi ile demiryolu politikasına hız verilmiştir. Ancak II. Dünya Savaşı demiryolu politikasını yavaşlatmış, savaş ekonomisine geçişle demiryollarına ayrılan ödenekte kısıtlamaya gidildiğinden, önceki yıllara oranla daha az artış olmuştur. Demiryolu çalışmalarında duraklama yaşanmış savaş yıllarında yeni yatırımlar yapılmazken demiryolu faaliyeti daha önce başlanmış hatların yapımıyla sınırlı kılmıştır. Savaşın sonlarına doğru yeni demiryolu hatlarının yapımı yönünde projeler geliştirilmişse de uygulanamamış, birkaç kısa hat yapımı dışında savaş sonrasında bir gelişme yaşanmamıştır. Bunda II. Dünya Savaşı sonrasında devletçilikten liberalizme geçiş ve Soğuk Savaş sürecinde ABD yardımlarının dış yönlendirme ile emperyalist nitelik taşıyan karayolu faaliyetlerine aktarılması karayolu çalışmalarını ön plana çıkartmıştır. II. Dünya Savaşı yıllarında demiryollarının savunma açısından güvenilirliğini yitirmesi, petrol fiyatlarında yaşanan düşüş ve motorlu araçlarının kullanımının artması karayollarına ihtiyacı artırmıştır. Türkiye'de ABD'nin ekonomik ve teknik yardımlarıyla II. Dünya Savaşı'ndan sonra demiryolu öncelikli ulaşım politikası yerini karayollarına bırakmıştır.[70]

[70] Yıldırım, **a.g.e.**, s.48.

2. Denizyolu Politikası

Uzunluğu binlerce kilometreye varan kıyılarıyla Avrupa'nın en uzun kıyı şeridine sahip ülkeleri arasında yer almasına rağmen Türkiye'de Cumhuriyetin ilk yıllarında deniz ulaşımında önemli bir gelişme yaşanmamıştır. Özellikle ilk on beş yıllık dönemde ulaşım sorununun demiryollarıyla çözümüne yönelik oluşan demiryolu politikasına önem ve öncelik verildiğinden denizyolu ulaşımı, diğer ulaştırma alt sistemleri gibi -karayolu ve havayolu- geri planda kalmıştır. Denizyolu taşımacılığı üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye'de, ulaşım sorununa kısa vadede ve ekonomik bir şekilde çözüm sağlayabilecekken istenilen düzeyde gelişme gösterememiştir.

Osmanlı'dan Cumhuriyet'e geçerken denizyolu ulaşımıyla ilgili çalışmalar daha çok yabancıların denetiminde olan liman ve iskelelerin millileştirilmesi yönünde olmuş, koruyucu önlemler alınmıştır. Bir taraftan yabancı şirketlerin elinde bulunan liman ve rıhtımlar devletleştirilirken diğer taraftan da yeni limanların yapımına gidilmiştir. Liman ve tesislerin geliştirilmesi için çalışmalara 1924 yılında Samsun limanın yapımıyla başlanmıştır. Osmanlıdan devralınan *Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi* 4 Nisan 1925 tarihinde genel müdürlük haline getirilmiş ve kuruluş yeniden teşkilatlandırılmıştır.[71]

Lozan Antlaşması ile Kabotaj hakkı kazanılmasına rağmen Osmanlı'dan devir alınan deniz ulaşım sisteminin yetersizliğinden dolayı yabancı şirketlere kısa süreliğine imtiyaz tanınmıştır. Lozan Antlaşması ile elde edilen Kabotaj hakkı 19

[71] **a.g.e.**, s.59.

Nisan 1926 tarihinde çıkarılan kanun ile kullanılmaya başlanmıştır.[72] Kanuna göre; Türkiye sahillerinin bir noktasından diğerine deniz ulaşımı Türk bayrağı taşıyan gemilere bırakılmış; liman hizmetleri ile ilgili işletmeler sadece Türk vatandaşlarına açık tutulmuş; karasuları içinde balıkçılık, süngercilik vs gibi üretken işler ve bu işler de amelelik yapmak, kaptanlık, çarkçılık, tayfalık gibi işlerde çalışmak da sadece Türk vatandaşlarına açık tutulmuştur.[73]

Cumhuriyetin ilk yıllarında demiryolu politikasına verilen önem ve öncelik dolayısıyla denizyollarının da demiryolu politikasını destekler nitelikte geliştirilmesi amaçlanmış, deniz ulaşımı demiryolları ile birlikte düşünülmüştür. Bu amaçla, 23 Mayıs 1927 tarihli kanunla *Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi* adı altında Nafia Vekaletine bağlı, katma bütçeli bir teşkilat kurulmuş, mevcut ve yeni yapılacak devlet demiryollarını ve bunların bağlanacağı devlete ait limanları işletmek ve inşa etmekle görevlendirilmiştir. Bu teşkilat 30 Mayıs 1929 tarihinde yeniden düzenlenerek *Devlet Demiryolları ve Limanları Umum Müdürlüğü* adını almıştır. Yeni yönetime basit limanlar ve dalgakıran inşa etmek yetkisi de verilmiştir.[74]

Milli ekonomi anlayışı çerçevesinde yabancı şirketler elindeki liman işletmelerinin millileştirilmesi çalışmalarına büyük önem verilmiştir. İstanbul ve İzmir Limanları 1925 yılında, Haydarpaşa Limanı da 1927 yılında millileştirilmiştir. Yapılan düzenlemeler sonucunda 1926–1932 yılları arasında şahıs ve şirketlere ait

---

[72] Kuter Ataç, "*Atatürk Döneminden Günümüze Hizmetler, Ulaştırma ve Bankacılık Sektörleri*", **Atatürk'ten Günümüze Türkiye Ekonomisi**, Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Ankara 2002, s.102., Yıldırım, **a.g.e.**, s.59.

[73] Korkut Boratav, **Türkiye'de Devletçilik**, Savaş Yayınları, Ankara 1982**,** s.108.

[74] **a.g.e**., s.107.

gemiler, deniz taşımacılığında hem kendi aralarında hem de devlet ile kıyasıya rekabete girişmişlerdir.[75] Bunun üzerine 9 Temmuz 1932'de çıkartılan kanunla 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.[76] Devletin bu işi kamu hizmeti olarak görmesi ve kar amacı gütmemesi, özel şirketlerin devletin karşısında tutunamamasına neden olmuştur. Bu kanunun özel sektörü tasfiye edeceği düşüncesiyle 29 Mayıs 1933'de, 2239 sayılı kanunla deniz ulaşımı yeniden düzenlenmiştir. Bu kanunla özel şirketlere limanlar arasında yük taşıma izni verilmiş, ancak yolcu taşıma hakkı yine devletin elinde olmuştur. Demiryollarında olduğu gibi 1930–1948 yılları arasında denizyollarının ve liman ve rıhtım işletmeleri de tamamen devletleştirilmiştir. Bu yıllarda önceki dönemlerde imtiyazlı şirketlerce işletilmekte olan başlıca limanların devlet işletmesine dönüşmesi gerçekleşmiştir[77]

Daha çok demiryolu inşaatlarına malzeme taşımak için Samsun, Mersin, Filyos ve Derince'de küçük iskeleler yapılmıştır. II. Dünya Savaşı'nın çıkmasıyla askeri gerekçelerle İstanbul-Maltepe, Zeytinburnu, Mudanya, Gemlik, Tekirdağ, İskenderun iskeleleri yapılmıştır. Bu dönemde liman ve iskelelerin yönetiminin bir kısmı Devlet Demiryolları ve Limanları İdaresi'nce bir diğer kısmı da yerel yönetimlerce işletilmişlerdir.[78]

---

[75] Ataç, **a.g.m.**, s.102.-103, Yıldırım, **a.g.e.**, s.59.

[76] **a.g.e.**, s.60.

[77] **a.g.e.**, s.60.

[78] Tekeli- İlkin, **a.g.e.**, C.III, s.442.

II. Dünya Savaşı'ndan sonra liman yapımında atılım devri başlamış, 1948 yılında Ereğli, 1949'da da Trabzon limanları ihale edilmiştir. Bu dönemde bir Hollanda firmasına ülkenin liman ihtiyaçlarını gidermek için master planı yaptırılmıştır. Plan çerçevesinde Alsancak, Mersin, İskenderun gibi limanların yapımının ilk bölümü 1952-1954 döneminde yapılmış ve limanlar 1969 yılında tamamlanmıştır.[79]

Ancak bütün idari düzenleme ve çalışmalara rağmen deniz ulaşımına oldukça elverişli olan Türkiye'de yeterli liman ve tesisin bulunmayışı nedeniyle deniz taşımacılığı çok fazla gelişme göstermemiştir. Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulduğu 1923 yılında 100 bin tonun altında olan deniz ticaret filosu 1950 yılında ancak 500 bin tonun üstüne çıkartılabilmiştir.[80]

3. Havayolu Politikası

Cumhuriyetin ilanıyla XX. yüzyılın en hızlı ulaşım sistemi olan havayolları ile ilgili çalışmalara başlanmışsa da Cumhuriyetin ilk on yılında havayolu ulaşımından pek söz edilmez. Türkiye'de havayolu ulaşımı, 1933 yılından itibaren sivil hava taşımacılığının önem kazanmaya başlaması ve Mustafa Kemal Paşa'nın *İstikbal Göklerdedir* direktifleriyle havacılık alanındaki çalışmalara hız verilmiştir. Milli Savunma Bakanlığı'na bağlı, Türkiye ve Orta Doğu'nun ilk sivil havacılık teşkilatı olan *Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi* 1933 yılında kurularak sivil

[79] Ataç, **a.g.m.**, s.103.

[80] Yıldırım, **a.g.e.**, s.60.

havacılık faaliyetleri düzenli bir yapıya kavuşturulmaya çalışılmıştır.[81] Havayolları Devlet İşletme İdaresi, sivil hava yolları oluşturmak ve bu yollar üzerinde taşıma işleri yapmaktan sorumlu kuruluş olarak görevlendirilmiştir. Milli Savunma Bakanlığı'na bağlı olarak faaliyet gösteren, askeri ihtiyaçlar için alınmış beş uçak ve yirmi dört personel ile işe başlamıştır. Ülkenin uzak bölgelerini birbirine bağlamak ve mesafeyi en aza indirmek düşüncesiyle hareket edilerek Türkiye'nin büyük şehirleri arasında yolcu seferleri düzenlenmiştir. İstanbul-Ankara arasında ilk uçak seferleri 17 Şubat 1934 yılında gerçekleştirilmiştir.[82]

Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi, 1935 yılında Bayındırlık Bakanlığı'na bağlanarak havayolu ulaşımında düzenlemeye gidilmiştir. Bayındırlık Bakanlığı personel sayısını artırıp üç adet tayyare satın alarak çalışmalara başlamıştır. Uçuş eğitimine önem verilerek pilotluk ve makinistlik kursları görmek üzere Londra'ya bir heyet gönderilmiştir. Servislerin düzenli olması, konfor ve fiyatların ucuzluğuna dikkat edilmiştir. Taşımacılığın güvenle yapılması için uçaklarda telsizden yararlanılmıştır. Ancak yapılan düzenlemelere rağmen teknik eksiklikler nedeniyle ülkede hava seferleri ancak yaz aylarında yapılabilmiştir.[83]

Türkiye'de sivil havacılık, 1938 yılında havayollarının Ulaştırma Bakanlığına bağlı Devlet Havayolları Umum Müdürlüğü adıyla katma bütçeli bir devlet

---

[81] Barda, **a.g.e.**, 373-374.

[82]Erdinç Tokgöz, **Türkiye'nin İktisadi Gelişme Tarihi (1914-2001)**, İmaj Yayıncılık, Ankara 2001, s.91., Haluk Cillov, **Türkiye Ekonomisi Bünyesi**, Özel İktisadi ve Ticari İlimler Yüksekokulu, İstanbul 1967, s.269.

[83]Ali Çetinkya, "*Türkiye'de Başarılan Nafia İşleri ve İleride Yapılacak İşler*", [Finansal Times'da yayınlanan makalenin aynı], **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Sayı: 9, Şubat 1937, s.42–43.

teşkilatının yönetimine bırakılmasıyla gelişme göstermiştir.[84] II. Dünya Savaşı yıllarında dünyada havayolu ulaşımı alanında yaşanan gelişmeler Türkiye'de de kendini göstermiştir. 1943 yılında altı uçakla 2.600 km.lik beş hat üzerinde uçulurken, 1945 yılında uçak sayısı on dört, hat sayısı dokuz ve şebeke genişliği 10.000 km ye ulaşmıştır.[85] Türk Hava Yolları, 1945 yılında ABD'den alınan 22-28 yolcu kapasiteli otuz adet DC-3 ve üç adet C-47 tipi uçağın filoya katılmasıyla Ortadoğu'nun en büyük havayolu seviyesine ulaşmıştır. [86]

Savaş sonrası dönemde geniş halk kitlelerinde hayat standartlarının yükselmeye başlaması ve ticaret, tarım, sanayi alanlarındaki iş hacimlerinin artmasıyla havayollarına talep oldukça artmıştır. Bunun üzerine havaalanlarının uluslararası standartlara göre düzenlenmesi ve hava yolu ağının kurulması için gerekli tesislerin yapımı zorunluluğu duyulmuştur.

Havayollarının bir hükümet işi olarak ele alınması düşüncesiyle 1946 yılında Recep Peker Hükümeti programında havayolları ile ilgili çalışmalara önem verileceği açıklanmıştır. Programda havayolu politikası: "*Uçaklarımızı çoğaltmak ve mükemmelleştirmek, alanlarımızı milletlerarası şartlara uygun bir seviyeye çıkarmak, hava hatlarına önemli istikametlerde, her mevsimde işleyebilir bir kabiliyet vermek hedefimizdir.*" [87] şeklinde yer almıştır. İlk kez bir hükümet programında havayolu ile ilgili çalışmalara yer verilmiştir.

---

[84] Yıldırım, **a.g.e.**, s.61.

[85]**Cumhuriyet Arşivi**, Fon Kodu, 30..1.0.0, Yer No:83,521..3, Dosya:E13, 26.10.1945.

[86] **Ulaştırma ve Haberleşme**, Ulaştırma Bakanlığı Yayınları, Ankara 1991.s.177.

[87] İsmail Arar, **Hükümet Programları 1920-1965**, Burçak Yayınevi, Ankara 1968, s.177.

Hava ulaşımı alanında neler yapılması gerektiği ile ilgili etüt yapmak üzere Amerikan Sivil Havacılık Teşkilatından bir heyet Türkiye'ye çağrılmıştır. Heyet; Ankara, İstanbul, İzmir Elazığ, Malatya, Konya, Afyon, Eskişehir ve Balıkesir meydanlarını incelemiştir. Ankara, İstanbul, Adana, İzmir, Malatya veya Elazığ meydanlarının uluslararası meydan olarak yapılmasını, diğer meydanların radyo gibi tesislerle donatılarak yardımcı meydan olarak kullanılmasını, çok masraflı olan hava ulaştırmasının az masrafla temini amacıyla hava kuvvetleri ile Devlet hava yolları elindeki meydanların ortaklaşa donatılmasını ve kullanılmasını tavsiye etmiştir. Bu etütlerden sonra Ulaştırma Bakanlığı sivil havacılığın gelişmesi için gerekli radyo ve elektrik tesisleriyle bazı inşaat malzemesinin temini ve bunlara ait projelerin hazırlanması için Amerika'da Westinghouse Electric İnternational Company ile 4.740.000 dolarlık, meydan ve tesislerin projelerinin hazırlanmasında ve bu projelerin uygulanması için de J. C.White Engeneering şirketiyle 1.425.450 dolarlık sözleşme yapmıştır. İnşaatın yapılması için gerekli makinelerin Amerikan Ordu Birliklerinden satın alınması için 735.000 dolarlık kredi ayrılmıştır. [88]

Alınan önlemler sonucunda; Ankara, İstanbul, İzmir, Adana meydanlarında kış seferleri yapılmaya başlanmış, Kasım-Aralık-Ocak (1946–1947) aylarında 394 seferden 360 seferi aksamadan sorunsuz yapılabilmiştir.[89] Emniyetli ve büyük uçakların Türkiye'ye getirilmesi ile havayolu taşımacılığı hızlı bir gelişme göstermiştir. Türkiye'nin engebeli coğrafyası ve mesafelerin uzaklığı yolcu, eşya ve posta naklinde uçağın rağbet görmesine neden olmuş ve havayolu ulaşımını

[88] "*Hava Meydanları Şubesi*", **Bayındırlık Dergisi**, Aralık 1949., s.40., **C.A**., Fon Kodu: 30..1.0.0, Yer No: 74.471..12, Dosya:E8, 15.8.1957. s.8., Mutlu, **a.g.e.**, s.124.

[89] **C.A**., Fon Kodu:30..1.0.0., Yer No:74.471..12, Dosya:E8, 15.8.1957. s.8., **C.A**,. Fon Kodu:30.1.0.0., Yer No:14.81..4, 10.2.1947, s.5.

kullananların sayısı günden güne artmıştır. Uçulan mesafe 1946 yılında 71.000 km.ye ve yolcu sayısı da 3.109'a yükselmiştir.[90]

Türkiye'de sivil havacılık 1946 yılına kadar sadece iç hatlarda yük ve yolcu taşımalılığıyla sınırlı kalırken hava ulaşımında yaşanan gelişme sonucunda dışa açılım da sağlanmıştır. Yabancı devletlerle hava ulaşımı anlaşmaları yapmak için Dışişleri Bakanlığı'na yetki verilmiştir.[91] İlk olarak 1946 yılında Fransa ile Türkiye arasında anlaşma ile karşılıkla hava seferleri yapılmıştır.[92] İstanbul-Atina seferleri başlatılarak 1947 yılında Yunanistan ile Türkiye arasında hava ulaşımı sağlanmıştır.[93] Ayrıca Ortadoğu ile ilişkilere önem verilerek Lübnan, Irak gibi ülkelerle karşılıklı hava seferlerinin başlamasına dair anlaşma yapılmıştır.[94] Bu düzenlemeler sonucunda Türk Hava Yolları 1948 yılında 7320 iç sefer ve 96 dış sefer yaparak toplam 72.264 yolcu kapasitesine ulaşmıştır.[95]

Türkiye'nin jeo-stratejik konumu itibariyle kıtalararası kavşak noktasında bulunmasından dolayı büyük havalananları yapılarak uluslararası havayolu ulaşımında da önemli bir yere sahip olmak düşüncesi benimsenmiştir. Bu amaçla

---

[90] Cillov, **a.g.e.**, s.269., Yıldırım, **a.g.e.**, s.61.

[91] **C.A**., Fon Kodu: 30..18.1.2, Yer No:111.42..2., Sayı:3/4333, Dosya:77-312, 13.6.1946.

[92] **C.A**. Fon Kodu: 30..18.1.2., Yer No:112.73..16., Sayı:3/4968., Dosya:71-750 11.11.1946.

[93] **C.A**., Fon Kodu: 30..10.0.0, Yer No:61.410..41., Dosya:62146, 10.3.1947.

[94] **C.A**, Fon Kodu: 30..18.1.2, Yer No:114.65..8., Sayı:3/6469, Dosya:71-974, 24.9.1947., **C.A.**, Fon Kodu: 30..18.1.2, Yer No:114.57..1., Sayı:3/308, Dosya:71-866, 11.7.1947.

[95] Yıldırım, **a.g.e.**, 61.

büyük havaalanları inşa edilmeye başlanmıştır.[96] Ancak liman yapımında gerek kamulaştırma, gerekse yapım konusunda gecikmeler ortaya çıkmış, Ulaştırma Bakanlığı yapımcı bir kuruluş olmadığından sorun yaşanmıştır. Yanlış görevlendirmenin farkına varılarak 15 Nisan 1949'da 5367 sayılı kanunla her türlü hava ulaşımında kullanılan hava meydanlarının ve ilgili tesislerin uluslararası standartlara göre genişletilmesi ve yapımı Bayındırlık Bakanlığına verilmiş, Bayındırlık Bakanlığı Şose ve Köprüler Reisliğine bağlı olmak üzere bir *Hava Meydanları Bürosu* kurulmuştur. 1949 yılından itibaren Yeşilköy, Esenboğa, Adana, Trabzon'da büyük hava alanlarının yapımına başlanmıştır.[97]

Artan havacılık faaliyetleri karşısında havaalanı ve uçak işletmeciliğinin farklı kuruluşlar yürütülmesi zorunluluğu ortaya çıkmış, uçak işletmeciliği 21 Mayıs 1955 tarih ve 6623 sayılı Kanunla Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı'na, havaalanı işletmeciliği ve hava ulaştırması hizmetleri, 28 Şubat 1956 tarih ve 6686 sayılı kanunla kurulan, tüzel kişiliğe sahip, katma bütçeli Devlet Hava Yolları İşletmesi Genel Müdürlüğü'ne devredilmiştir.[98]

Türkiye'de havayolu ulaşımı tesis ve araç-gereç temini bakımından oldukça masraflı bir ulaşım sistemi olduğundan dünyadaki gelişmelere paralel bir gelişme gösterememiştir. Yapılan çalışmalara rağmen Türkiye Ortadoğu ve Avrupa arasında en kısa yollardan biri olmasına rağmen uluslararası havayolu taşımacılığının dışında

---

[96] Cillov, **a.g.e.**, s.269.

[97] "*Hava Meydanları Şubesi*", **Bayındırlık Dergisi**, Aralık 1949.s.40., **C.A**., Fon Kodu:30..1.0.0, Yer No: 74.471..12 , Dosya:E8, 15.8.1957. s.8., Mutlu, **a.g.e.**, s.124.

[98] **Cumhuriyetin 75. Yılında Ulaştırma ve Haberleşme**, Ulaştırma Bakanlığı Yayınları, Ankara 1998, s.95.

kalmış ve bu alanda uluslararası havayolları güzergahında bir uğrak yeri olarak önemli bir avantajı kullanamamıştır.[99]

4. Karayolu Politikası

Cumhuriyetin ilk yıllarında; dönemin en etkin ulaşım aracı olarak görülen demiryolları ile ulaşım sorununu çözmek hedeflenmiş, yük ve yolcu taşımacılığında masraflı bir ulaşım sistemi olması ve motorlu araçların yaygınlaşmaması nedeniyle karayolu çalışmalarına ağırlık verilmemiştir. 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.

Savaş sonrası ekonomik güçlükler ve kaynakların demiryolu yapımına aktarılmasıyla birkaç zorunlu yol dışında karayolu yapımı fazlaca gündeme gelmemiştir. Kurtuluş Savaşı 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 yürütülmesi, 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

[99] Yıldırım, **a.g.e.**, 61.

bakım işleri yerel yöneticilere bırakılmıştır. Yapılan yolların teknik bakımdan yönetimi ile ilgilenmekle yükümlü olan Bayındırlık Bakanlığı ülke genelinde iyi bir teşkilata sahip olamadığından yapılan yol işlerinin önceliği ve gerekliliği üzerinde yeterince durmamıştır. 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.[100]

Türkiye Cumhuriyeti'nde karayolu çalışmaları ilk defa programlı bir şekilde 2 Haziran 1929'da kabul edilen 1525 sayılı *Şose ve Köprüler Kanunu* ile ele alınmıştır. 3.954 km yolun 45 milyon lira harcanarak yapılması planlanmışsa da 1929 Dünya Ekonomik Krizi nedeniyle uygulanamamıştır.[101] Daha sonra 1931 ve 1934 yıllarında yapılan yasal düzenlemelere rağmen, birkaç yol yapımı dışında finansman yetersizliği nedeniyle bir sonuç alınamamıştır. II. Dünya Savaşı yol çalışmalarını daha da geriye götürmüş, savaş yıllarında yol çalışmalarıyla ilgili çeşitli projeler gündeme gelmesine rağmen uygulanamamıştır. Türkiye'de karayollarının yapımı 1947 yılından sonra gerçekleştirilmiştir. Karayolu yapımında ABD'den maddi ve teknik yardım sağlanmış, yapılan programların hayata geçirilebilmesi için büyük çaba gösterilmiştir. Karayolu faaliyetlerinde 1948 yılından itibaren devrim yaratacak olan makineli çalışma dönemi başlamış ve yol çalışmalarını düzenleyecek bir teşkilata ihtiyaç duyularak 1 Mart 1950 tarihinde, Karayolları Genel Müdürlüğü kurulmuştur. Böylece Cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren benimsenen demiryolu ağırlıklı ulaşım politikası yerini karayolu politikasına bırakmıştır.

---

[100] Şen, **a.g.e.**, s.70.

[101] Mutlu, **a.g.e.**, s.113.

III. ATATÜRK DÖNEMİ KARAYOLU POLİTİKASI

A. Karayolları Teşkilatı ve Yapılan Yasal Düzenlemeler

TBMM'nin 23 Nisan 1920 tarihinde açılmasıyla Nafia Vekaleti bünyesinde oluşturulan karayolu teşkilatı Cumhuriyetin ilanıyla aynen sürdürülmüş, karayolu çalışmaları savaş yıllarında çıkartılan Tarik Bedel-i Nakdisi Kanunu ile ele alınmıştır. Para esasına dayanan kanunda turuk-u umumiye (devlet yolları) ve turuk-u hususiye (vilayet yolları) şeklindeki yol tasnifi aynen davam etmiştir. Turuk-u umumiye devlet tarafından verilen ödenekle, turuk-u hususiye ise vilayetlerce tahsil edilmiş paralarla yaptırılmıştır.[102]

Karayolu çalışmalarını finanse eden *Tarik Bedel-i Nakdisi* uygulamasının sürdürülmesi Kurtuluş Savaşı sonrasında büyük ekonomik sıkıntılar yaşayan kırsal kesimin tepkisine neden olmuştur.[103] 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.[104] Bu yolların yapımına hemen başlanmış, ancak yol yapım çalışmaları istenilen düzeyde olmamıştır. Savaş yıllarında çıkartılan Tarik Bedel-i Nakdisi Kanunu'nun

---

[102] **Yol Davamız 9 Yılda 23.054 Kilometre**, Bayındırlık Bakanlığı Yayınları, Ekim 1948, s.10.

[103] Mutlu, **a.g.e.,** s.36.

[104] **Yol Davamız 9 Yılda 23.054 Kilometre**, s.10.

yetersizliği ve uygulamada yaşanan aksaklıklar nedeniyle yol yapım ve bakım çalışmaları sürdürülemediğinden bu konuda yasal düzenlemelere gidilmesi zorunluluğu duyulmuştur.

1. Yol Mükellefiyeti Kanunu

Cumhuriyetin ilk yıllarında karayolu faaliyetlerinde karşılaşılan en önemli sorun finansman temini olmuştur. Bu amaçla Tarik Bedel-i Nakdisi Kanunu'nda düzenlemeye gidilerek 19 Ocak 1925 tarihinde 542 sayılı *Yol Mükellefiyeti Kanunu* (Yol Vergisi Kanunu) çıkartılmış ve *bedeni yükümlülük* usulü getirilmiştir. 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.[105]

Kanuna 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. Çalışma

[105] Mutlu, **a.g.e.**, s.52.

süresini her yıl vilayetlerin belirlemesi, isteyenin 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, yükümlülük günlerine göre genel meclislerce tespit edilen aylarda, iki taksitte ödemeleri kararlaştırılmıştır.[106]

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.

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. Örneğin bir köylü ailesinde yol vergisi vermek zorunda olan üç kişi varsa vergilerini ödeyebilmeleri için bir inek satmak zorunda olduklarından vergi daha çok bedenen çalışılarak ödenmiştir.[107] Devlet vatandaşlarına angarya yükümlülüğü getirdiğinden yol vergisi Türk devrim süreciyle

[106] **a.g.e.**, s.52-53.

[107] Osman Akandere, **Milli Şef Dönemi**, İz Yayıncılık, İstanbul 1998, s.184., Tekeli-İlkin, **a.g.e.**, C.III, s.389-390.

benimsenen çağdaş vergi sistemine ters düştüğü için adaletsiz bir uygulama olarak değerlendirilmiştir. [108]

Yol Mükellefiyeti Kanunu, Bayındırlık Bakanlığı'na yol çalışmalarında kullanılmak üzere her vilayette bir adet silindir bulundurmak zorunluluğu getirmiştir.[109] Bu durum karayolu çalışmalarında ülkenin içinde bulunduğu şartları çok çarpıcı bir şekilde ortaya koymuştur. O günün koşullarında yol yapımı için kullanımı öngörülen en önemli iş makinesi silindir olup, bunun dahi temininde güçlük çekilmiştir.[110]

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 ayrılamamıştır. Bunun sonucu olarak dengesiz bir karayolu yapım durumu ortaya çıkmış, 1927 yılında yeniden düzenlemeye gidilmiştir.[111]

2. Tevhid-i Turuk Kanunu

Genel ve yerel ihtiyaçlar bakımından büyük önem taşıyan devlet yollarının ödenek sıkıntısından dolayı bakımsız kalması üzerine, 12 Haziran 1927 tarihinde *Tevhid-i Turuk Kanunu* (Devlet ve Vilayet Yollarının Birleştirilmesi Hakkında Kanun) çıkartılmıştır. Bu kanunla; devlet yolları ve vilayet yolları şeklindeki tasnif kaldırılmış ve her iki yolunda yapım, bakım ve onarımları ile il özel idareleri

---

[108] Akandere, **a.g.e.,** s.184.

[109] Mutlu, **a.g.e.**, s.52-53.

[110] **a.g.e.**, s.53.

[111] **a.g.e.**, s.61.

görevlendirilmiştir. Hükümetler demiryolu politikasına öncelik vererek kaynaklar demiryolu yapımına aktarıldığından karayolu çalışmaları vilayetlere bırakılmıştır. 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 Bayındırlık Bakanlığı'nca yapılması benimsenmiştir. Ayrıca gerekirse, devletçe özel önem verilen ve acele olarak yapılması gereken bazı yollar için Bayındırlık Bakanlığı bütçesinden il özel idarelerine yardım yapılabilmesi mümkün kılınmıştır. [112]

Vilayetlerin genel meclislerince 1929 mali yılından başlamak üzere beş yıllık yol programlarının hazırlanması ve bunların merkezde Bayındırlık ve İçişleri Bakanlıklarınca onaylanarak uygulamaya konulması öngörülmüştür.[113]

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. Yapılan çalışmalarla ülkede ihtiyaçları karşılayan bir yol ağı

[112] **a.g.e.**, s.61., **1948-1960 Karayolları Genel Müdürlüğü Çalışmaları Hakkında Rapor**, s.6.

[113] Mutlu, **a.g.e.**, s.61.

meydana getirilemeyeceği görülmüş, yeniden düzenlemeye gidilmesi zorunluluğu duyularak tekrar devlet ve vilayet yolları ayrımı yapılmıştır.[114]

3. Şose ve Köprüler Kanunu

Karayolu çalışmalarıyla ilgili 1925 ve 1927 tarihlerinde yapılan düzenlemelerin yeterli olamadığı görülünce, Yol Mükellefiyeti Kanununu da içerecek şekilde yeni bir yol kanununa ihtiyaç duyulmuştur. Başbakan İsmet İnönü 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;

> *"...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. 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 amele 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 memuru ve mühendis şikâyetlerine son vermek lazımdır."*

sözleriyle yapılması gerekenleri de açıklamıştır.[115]

Bunun sonucu olarak 2 Haziran 1929 tarih ve 1525 sayılı *Şose ve Köprüler Kanunu* çıkartılmıştır.[116] Türkiye'de kapsamlı karayolu faaliyetleri Şose ve Köprüler

---

[114] Şen, **a.g.e.**, s.72.

[115] **İnönü'nün Söylev ve Demeçleri 1919-1946**, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1946, s.188.

Kanunu ile başlamıştır.[117] Kanunla devlet ve vilayet yollarının birleştirilmesine dair uygulamadan vazgeçilmiş ve eski sisteme dönülmüştür.[118] 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 Bayındırlık Bakanlığı'na bırakılmıştır. Devletçe mühim görülen şoselerin genel istikametlerinin, ekonomik ve askeri görüşlere uygun olarak ilgili makamlarca tespit edilmesi kararlaştırılmıştır. Büyük köprüler ve milli şoselerin Bayındırlık Bakanlığı'nın teklifi üzerine Bakanlar Kurulunca 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 sekiz 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 Bayındırlık Bakanlığı'na, %30'u

---

[116] **1948–1960 Karayolları Genel Müdürlüğü Çalışmaları Hakkında Rapor**, s.6.

[117] Türkiye karayollarının 1928 yılındaki durumu için bakınız Ekler, Harita 1.

[118] Dört yıllık dönemde (1925-1929) karayolu politikasında üç kez değişim yaşanmıştır. 1930 yılında kurulan Serbest Cumhuriyet Fırka, CHP'nin devletçilik politikasına muhalefet ederken, Hükümetin değişken politikalar izlediğine dikkat çekip örnek olarak karayollarını göstermiştir. Serbest Cumhuriyet Fırka'nın karayolu politikaları üzerinden yaptığı muhalefetle TBMM'de yoğun tartışmalar yaşanmıştır. Bkz. **TBMM Zabıt Ceridesi**, Devre: III, C.XXI, İçtima:3, 20.10.1930, s.40.

vilayet yollarına, % 20 si ise vilayet özel idarelerine vergi toplama harcaması olarak bırakılmıştır. Köy yollarının ise Köy Kanunu gereğince köylülerin yapması benimsenmiştir.[119] 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.[120]

Şose ve Köprüler Kanununa dayanılarak 8 Haziran 1930 tarihinde çıkartılan yeni bir yasayla Bayındırlık Bakanlığı, daha sonraki yıllarda devam edecek yatırımlar için TBMM'den 1930 yılı başından 1942 yılı sonuna kadar vilayetlerden alacağı yol vergisine karşılık 60.000.000 liraya kadar harcama yetkisi almıştır.[121] Bayındırlık Bakanlığı, elde edilen mali kaynak ve yetkilerle, karayolu teşkilatını oluşturmaya çalışmıştır.[122]

Şose ve Köprüler Kanunu'nda dönemin ekonomik ve siyasal gelişmeleri doğrultusunda karayolu yapım ve bakım çalışmalarını sağlamaya yönelik iki önemli değişikliğe gidilmiştir:

1) *29 Temmuz 1931 Tarihli Kanun:* Şose ve Köprüler Kanunu çerçevesinde karayolu çalışmaları devam ederken, 1929 Dünya Ekonomik Krizi vilayetlerin yol çalışmalarını olumsuz etkilemiş, halkın vergiyi ödeme gücünde düşüş yaşanmıştır.

---

[119] **Cumhuriyetin 70. Yılında Bayındırlık ve İskan Bakanlığı**, s.174., Mutlu, **a.g.e.**, s.66.

[120] **a.g.e.**, s.66.

[121] **a.g.e.**, s.71.

[122] **C.A**., Fon Kodu:30..18.1.2., Yer No:8.9..8., Sayı:8896, Dosya:159-102, 19.2.1930.

Toplanan vergiler de çoğu zaman karayollarından başka işlere harcanmıştır. Ekonomik Kriz nedeniyle Şose ve Köprüler Kanununun mali hükümleri, 29 Temmuz 1931 tarihli kanunla özel idarelerin lehine değiştirilmiştir. Yol vergisi on liradan dört liraya ve Bayındırlık Bakanlığı payı %50'den %15'e indirilmiş, bakiye varidat olarak özel idarelere intikal ettirilmiş, geri kalan paralar vilayet bütçelerine bırakılmıştır.[123] Yeni düzenleme yol çalışmalarını büyük ölçüde sekteye uğratmıştır.

2) *26 Mayıs 1939 Tarihli Kanun:* Şose ve Köprüler Kanunu'nun teşkilatla ilgili hükümlerinde değişikliğe gidilmiş, 26 Mayıs 1939 tarihli Bayındırlık Bakanlığı Teşkilat ve Görev Kanunu ile Bayındırlık Bakanlığı içerisinde karayolu teşkilatı da yeniden yapılandırılmıştır. Şose ve Köprüler Reisliği'nin[124] yol işleri ile ilgili düzenleme ve denetleme konusundaki görevleri değişikliğe uğramıştır. Yapılan yeni düzenlemeye göre Şose ve Köprüler Reisliği'nin görevleri şunlar olmuştur: [125]

---

[123] **1948-1960 Karayolları Genel Müdürlüğü Çalışmaları Hakkında Rapor**, s.7.

[124] Cumhuriyetin ilk yıllarında, Bayındırlık Bakanlığı içerisinde karayolu teşkilatının adı Turuk-u Maabir Müdüriyet-i Umumiyesi olarak geçmiş, dönemin koşulları itibariyle teşkilat etkin bir karayolu politikası izleyememiştir. Ancak, 26 Mayıs 1934 tarihli Bayındırlık Bakanlığı Teşkilat ve Görev Kanunu ile bayındırlık teşkilatı sistematik bir biçimde yeniden oluşturulmuş ve yeni düzenlemede bayındırlık işleri ile görevlendirilen üç reislikten biri de karayolu teşkilatını kapsayacak Şose, Köprü ve Bina Reisliği olmuştur. Ancak karayolu ve bina yapım işleri kapsamlı ve zor işler olduğundan 14 Haziran 1935 tarihli 2799 sayılı kanunla Şose ve Köprüler Reisliği ile Bina İşleri Reisliği birbirinden ayrılmış, iki ayrı birim durumuna getirilmiştir. Karayolu teşkilatı olarak faaliyet gösteren Şose ve Köprüler Reisliği 1 Mart 1950 tarihinde Karayolları Genel Müdürlüğü'nün kuruluşuna kadar görev yapmıştır. **Cumhuriyetin 70. Yılında Bayındırlık ve İskan Bakanlığı**, s.177.

[125] "*Cumhuriyetin 16 ncı Yılında Şoseler*", **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Ekim 1939, Yıl:6, Sayı:5, s.93-94., **Cumhuriyetin 70. Yılında Bayındırlık ve İskan Bakanlığı**, s.177.

1-Askeri, iktisadi ve idari bakımdan devlet tarafından gerekli görülecek devlet yollarıyla, vilayetlerin birinci derecede önemli yol işlerinin programlarının hazırlanması,

2-Devlet yollarının ve büyük köprülerin yapımı ve sürekli bakımı,

3-Vilayetlerin yol programlarının incelenmesi ve onaylanması ile uygulamaların denetlenmesi,

4-Özel idarelerin yaptıracakları tüm yol, köprü, proje ve keşiflerinin düzenlenmesi ve onaylanması ile yapımlarının denetlenmesi.

Ayrıca kanuna *Yol İşleri Bölge Müdürlüklerinin* kurulmasına ilişkin karar da konmuştur. Ancak bu müdürlüklerin hangi yerlerde kurulacağı, görev yerlerinin ne olacağına ilişkin bir açıklama bulunmadığından yurt ölçüsünde kapsamlı bölge müdürlükleri kurulamamıştır.[126]

Şose ve Köprüler Kanunu daha sonraki dönemlerde de yapılan küçük değişikliklerle 1950 yılına kadar yürürlükte kalmıştır.

4. İzmir İli Turistik Yolları Kanunu

Doğal ve tarihi zenginliklere sahip Türkiye'de turizmin gelişebilmesi, dolayısıyla ulusal 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

[126] **Cumhuriyetin 70. Yılında Bayındırlık ve İskan Bakanlığı**, s.177

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.[127]

TBMM'de yapılan görüşmeler sonucunda 22 Haziran 1938 tarihinde İzmir İlinde Turistik Yolların yapım ve bakımı için bir kanun çıkarılmıştır. 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.

Kanunla, İzmir ili çevresindeki turistik yolların yapımını gerçekleştirebilmek için karayolu çalışmalarının önündeki en önemli engel olan finansman sorununu 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.[128] Bu düzenlemelerle 350–400 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

[127] Şen, **a.g.e.,** s.76.

[128] **TBMM Zabıt Ceridesi**, Devre:V, Cilt:XXV, İçtima:76, 15.61938, 147-148.

hususundaki projelerinin onayı Bayındırlık Bakanlığı'na bırakılmak suretiyle teknik bakımdan da sağlam ve esaslı ilkelere dayandırılmıştır.[129]

B. Demiryolu Ağırlıklı Ulaşım Politikası İçinde Karayolları

1. Karayollarının Finansman Kaynakları

Karayolu yapım 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 ödenek büyüklüğü ülke savunmasından sonra gelmişse de Bayındırlık Bakanlığı bütçesi dağılımında en büyük payı demiryolları almıştır. Ülkenin en önemli sorunlarından biri olan ulaşım sorununu demiryollarıyla çözmek isteyen Hükümetler, 1924 yılından itibaren demiryolu yapımına öncelik verdiklerinden karayollarına ayrılan ödenek ihtiyaçları karşılamaktan oldukça uzak kalmıştır.

Genel bütçeden 1923-1938 yılları arasında karayollarının ve demiryollarının aldığı pay şu şekilde olmuştur:[130]

---

[129] "*Cumhuriyetin 16 ncı Yılında Şoseler*", s.120.

[130] Mutlu, **a.g.e.**, s.47-111.

Yıllar	Bütçe	Karayollarına Verilen ödenek	Demiryollarına Verilen ödenek
1923	144.802.602 TL	1.000.000 TL	-
1924	140.433.369 TL	2.500.000 TL	14.315.000 TL
1925	183.932.767 TL	3.000.000 TL	11.588.000 TL
1926	190.103.544 TL	2.150.000 TL	9.950.000 TL
1927	194.454.619 TL	1.633.000 TL	21.740.000 TL
1928	207.169.388 TL	1.087.600 TL	29.000.000 TL
1929	220.408.481 TL	786.360 TL	28.200.000 TL
1930	222.646.523 TL	800.000 TL	27.900.000 TL
1931	186.582.005 TL	535.514 TL	22.374.526 TL
1932	169.146.747 TL	360.440 TL	7.009.158 TL
1933	170.474.794 TL	360.440 TL	11.109.158 TL
1934	184.075.636 TL	297.920 TL	8.666.977 TL
1935	195.011.053 TL	527.610 TL	8.061.165 TL
1936	238.535.585 TL	1.028.000 TL	7.221.021 TL
1937	241.403.776 TL	527.610 TL	13.199.501 TL
1938	307.872.020 TL	1.704.160 TL	20.650.000 TL

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 ayrımına son verilerek tüm karayolu çalışmalarından il özel idarelerinin sorumu tutulması büyük ölçüde etkili olmuştur. Ancak, Şose ve Köprüler Kanunu ile 1929 yılında yeniden devlet yollarının Bayındırlık Bakanlığı'nca yapılması kanunlaşmışsa da karayollarına ayrılan ödenekte artış yapılmamıştır. Dünya Ekonomik Krizinden dolayı hem demiryolu hem de karayollarına ayrılan ödenekte 1929 yılından sonra önemli derecede düşüş yaşanmıştır. Kaynakların 1934

yılında uygulamaya konulan Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı'na tahsis edilmesi de karayolu ödeneklerinin azalmasında etkili olmuştur. Özellikle 1934 yılı karayolları ödeneğinin en düşük olduğu yıl olmuştur.

Gelişmiş ülkelerle karşılaştırıldığında Türkiye'de 1934-1935 yıllarında yol işlerine ayrılan ödenek oldukça cüzi kalmıştır. Buna göre: [131]

Ülkeler	Devlet yolları (Milyon lira)	Mahalli Yollar (Milyon lira)
Amerika	413	300
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

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 yerel yönetimlerin karayollarına harcadığı para miktarında her yıl farklılık olmuş, özellikle demiryolu harcamaları ile kıyaslandığında çoğu zaman karayollarına çok küçük paralar aktarılmıştır.

[131] **Yol Davamız 9 Yılda 23.054 Kilometre**, s.28.

Bayındırlık Bakanlığı'nca 1923-1938 yılları arasında yol ve köprü işleri için harcanan paralar şu şekilde olmuştur: [132]

Yıllar	Harcama Tutarı(TL)
1923	863.224
1924	3.101.052
1925	4.336.017
1926	5.576.360
1927	3.408.390
1928	1.611.523
1929	4.724.834
1930	3.520.449
1931	3.072.488
1932	3.175.586
1933	2.534.119
1934	2.374.023
1935	3.127.527
1936	1.836.179
1937	2.075.934
1938	3.687.992

Bayındırlık Bakanlığınca demiryolu yapımına öncelik ve önem verildiğinden, bütçeden karayollarına çok cüzi harcamalar yapılmıştır. Buna bağlı olarak acilen yapımı zorunlu görülen birkaç yol ile köprünün yapım ve bakım çalışmalarından

[132] **Cumhuriyetin 50. Yılında Karayollarımız**, Bayındırlık Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara 1973, s.42.

başka 1923-1929 yılları arasında ülke ihtiyaçlarını karşılayacak bir yol ağı oluşturmaya yönelik karayolu faaliyetinden söz edilemez. 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.

Vilayetlerce 1925-1938 yılları arasında karayollarına yapılan harcamalar şu şekilde olmuştur:[133]

Yıllar	Para Olarak	Çalıma Olarak	Toplam
1925	2.661.166	-	2.661.166
1926	4.815.154	-	4.815.154
1927	5.408.675	-	5.408.675
1928	6.266.123	-	6.266.123
1929	2.456.423	643.560	3.099.983
1930	3.565.826	965.340	4.531.166
1931	2.436.896	1.244.216	3.681.112
1932	2.843.948	1.394.380	4.238.328
1933	3.757.569	1.544.544	5.302.113
1934	3.939.724	1.437.284	5.377.008
1935	3.698.342	1.780.516	5.478.858
1936	3.260.478	1.716.160	4.976.638
1937	3.500.000	2.810.212	6.310.212
1938	2.100.000	330.024	2.430.024

Vilayetler, karayolu yapım ve bakım çalışmaları için gereken finansmanı yol vergisi gelirleriyle sağlamışlardır. Yol vergisinin 1925 yılında yeniden düzenlenmesi ile Vilayetlerin karayolu bütçeleri tamamen bu vergiye dayanmıştır. Vergi nakdi ve

[133] **a.g.e.**, s.42.

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.

Vilayetlerce 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 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.

2. 1923-1938 Karayolu Çalışmaları

Cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren karayolları ile ilgili kanunlar çıkarılıp çeşitli düzenlemeler yapılmasına rağmen, karayolu çalışmalarına ekonomik yönden yeterli destek yapılamadığından istenilen başarı sağlanamamıştır. Devletin 1924 yılından itibaren giderek artan demiryolu yatırımları karşısında karayolu çalışmaları kısıtlı kaynak, makine ve personel ile sürdürülmüştür. Demiryollarıyla kıyaslanamayacak kadar az ödenekle az karayolu yapılmıştır.

Cumhuriyet Hükümetlerinin izlediği değişken karayolu politikaları (1925-1929) ile belli bir plan ve programa bağlanmadan, mevcut yolların iyi ve geçit verir bir halde korunması ve demiryollarını destekler nitelikte yeni yollar yapılması hedeflenmiştir. Yapılan çalışmalar sonucunda bozuk yolların büyük bölümü onarılıp bakım altına alınmış, bozuk küçük köprüler yeniden yapılmış, ahşap olanlar zamanla betonarmeye dönüştürülmüştür. Bakımsızlık yüzünde üç metreye kadar düşürülen yol genişlikleri beş metre, platform genişlikleri de yedi metreye çıkartılmıştır. Blokajsız (temelsiz) yol yapım tekniğinden yavaş yavaş vazgeçilmiş ve en az on beş santim blokaj üzerine yirmi santim kadar kırılmış taş konulması tekniği kullanılmıştır. Yol yapımında ve bakımında en önemli ve vazgeçilmeyen araç silindir olmuş, silindiraja önem verilmiştir. Karayolları ile ilgili çıkartılan kanunlarda illerin silindir ihtiyacını devletin karşılayacağı belirtilmiştir. Hayvanla çekilen yuvarlaklardan başka silindir yokken Bayındırlık Bakanlığı'nca buharlı ve motorlu silindirler satın alınarak vilayetlere dağıtılmıştır.[134] Trafiğin yoğun olduğu, otomobilin çok geçtiği yollarda ise makadam yolların uygun kalınlıkta asfaltlı kaplama ile güçlendirilmesi ve toz sıkıntısının ortadan kaldırılmasına çalışılmıştır.

Şose ve Köprüler Kanunu ile 1929 yılından sonra karayolu faaliyetlerinde yeni bir dönem başlamıştır. Masraflarının çokluğu nedeniyle vilayetler tarafından yapılması mümkün olmayan ancak önemli olan bazı yolların, Bayındırlık Bakanlığı'nca bir program dahilinde yapılması benimsenmiştir. Devlet yolları *Milli Şose* olarak belirlenerek, devlet yol ağına giren karayolları ile ilgili plan ve programlar hazırlanmıştır. Ülke jeopolitiği, askeri ve siyasi öncelikler doğrultusunda

---

[134] "*Yol Hakkında Umumi Malumat*", **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl:4, Sayı:2, Temmuz 1937, s.82.

yol yapım çalışmaları başlamış ve istikametlerin tespitinde Genel Kurmay Başkanlığı ve İktisat Bakanlığı'nın da görüşleri alınmıştır. Ulusal birliğin sağlanması için doğu-batı bölgeleri arasında bağlantıyı sağlayan, ülkeyi baştanbaşa birbirine bağlayan, Başkenti bütün komşu ülke sınırlarına ulaştıran, Doğu Karadeniz'i, Orta ve Doğu Anadolu'yu Suriye sınırına bağlayan, Trabzon-İran arasında transit bağlantı kuran, stratejik ve ticari istikametleri içeren bir karayolu planı hazırlanması fikri benimsenmiştir. Bayındırlık Bakanlığı'nca; Şose ve Köprüler Kanunu hükümlerine dayanılarak Milli Şoseler ağını ve bu ağa giren yolların yapım sıralarını düzenlenerek bir yol programı hazırlanmış ve hükümetin onayına sunulmuştur. Programa göre; on iki yıllık bir plan çerçevesinde 3.594 km.lik bir yol ağının ve bu ağ üzerindeki büyük köprülerin 45.000.000 lira harcanarak bitirilmesi öngörülmüştür. Program, 16 Eylül 1929 tarihli Bakanlar Kurulu'ndan da geçerek onaylanmıştır.[135]

Bayındırlık Bakanlığı; daha sonraki yıllarda devam edecek yatırımlar için 1930 yılı başından 1942 yılı sonuna kadar vilayetlerden alacağı yol vergisine karşılık 60.000.000 liraya kadar TBMM'den aldığı harcama yetkisi ile Programı uygulayabilmek için gereken ödeneği temin etmiş ve karayolu çalışmalarına hemen başlamıştır.

Programa paralel olarak başlatılan karayolu çalışmaları şunlar olmuştur: [136]

1-Balya-Çanakkale Yolu

2-Hopa-Borçka Yolu

3-Ankara-İstanbul Yolu

---

[135] **C.A.**, Fon Kodu:30..18.1.2., Yer Kodu:5.47..8., Sayı:8381, 16.9.1929.

[136] **C.A**., Fon Kodu:30..18.1.2., Yer No:8.9..8., Sayı:8896, Dosya:159-102., **On Yılda Türkiye Nafiası 1923–1933**, T.C. Nafia Vekaleti Yayınları, İstanbul 1933, s.41-45.

4-Trabzon-Erzurum-İran Transit Yolu

Bu istikametler üzerinde çalışmalar devam ederken 1929 Dünya Ekonomik Krizi nedeniyle 1931 yılında Şose ve Köprüler Kanunu'nun mali hükümlerinde değişikliğe gidilmesi yol programını sekteye uğratmıştır. Bütün engellere rağmen Bayındırlık Bakanlığı'na ayrılan pay ile; 200'e yakın köprü yapılmış ve Balya-Çanakkale, Hopa-Borçka, Ankara-İstanbul ve Trabzon-Erzurum-İran Transit Yolu tamamlanmıştır.[137] Bu yollar üzerinde yapım çalışmaları şu şekilde gelişmiştir:

Balya-Çanakkale Yolu: 160 km. uzunluğunda yol ile Çanakkale'yi Balıkesir üzerinden iç bölgelere bağlamak amaçlanmıştır. Yerel kaynaklarla yolun yapımına 1928 yılında başlanmış, 1929 yılında on iki yıllık yol programına alınmıştır. Balıkesir ili içerisinde Balya Kazasından başlayıp, Çanakkale'de son bulan yolun yapımı, Bayındırlık Bakanlığı tarafından müteahhitler aracılığıyla sürdürülmüş ve 1933 yılında da tamamlanmıştır. Yapımına 2.811.4000 TL harcanmış, yolun üzerinde pek çok menfez, köprü, istinat duvarı, çeşme de yapılmıştır.

Hopa-Borçka Yolu: 36 km uzunluğunda olan yol ile Artvin ve çevresini en kısa bir şekilde Karadeniz'e bağlamak amaçlanmıştır. Artvin-Borçka arasında yol yapılırken Borçka-Hopa arası son derece engebeli olduğundan, kötü arazi koşullarından dolayı yol yapılamamış yıllarca hayvanlarla patikalar üzerinde ulaşım sağlanmıştır. Yerel kaynaklarla yolun yapımı için 1925 yılında girişimde bulunulmuş, 1930 yılında 12 yıllık yol programına alınmıştır. Bayındırlık Bakanlığı tarafından müteahhide ihale edilerek 1933 yılı ortalarında bitirilmiştir. Toplam 655.000 lira harcanmıştır.

[137] **Cumhuriyetin 70. Yılında Bayındırlık ve İskan Bakanlığı**, s.174.

At sırtında 10-12 saat süren bazı yerlerde ise yolcuların 1-2 saat yürüdüğü Hopa-Borçka yolunun yapılmasıyla, ulaşım otomobille bir saatte sağlanmıştır. Nakliye ücretleri düşmüş ve bölgede ihracat başlamıştır. Artvin ve Borçka'da tütün, ceviz ve ceviz kütüğü ihracı yapılmıştır. Hopa iskelesinden yabancı ülkelere 1933 yılında 32.400 kg. ceviz ve 320.000 kg. ceviz kütüğü ihraç edilmiştir.[138]

Ankara-İstanbul Yolu: 450 km uzunluğunda olan yolun 1931 yılında güzergah tespiti yapılarak yapım çalışmalarına başlanmıştır. Ankara-Sincan-Ayaş-Beypazarı-Nallıhan-Mudurnu-Adapazarı-İzmit güneyinden Beykoz'a ulaşan yol Demiryolu güzergahı uzunluğuna göre 130 km daha kısa olarak planlanmıştır.

Trabzon-Erzurum-İran Transit Yolu: 610 km uzunluğunda olan yol iki ülke arasındaki ticari ilişkileri geliştirmek ve İran'ı Karadeniz'e bağlamak amacıyla yapılmıştır. Trabzon'dan başlayıp Gümüşhane-Erzurum-Karaköse-İran sınırında Tebriz yolu ile birleşmiştir. Yol transit nakliyat açısından önemli olduğu kadar Doğu Anadolu'yu Karadeniz'e ulaştıran tek bağlantı ve ticaret yolu olması nedeniyle önemlidir. Trabzon-Hopa arasında Karadeniz sahilinin dağlarla çevrili olması ve dağların denize paralel uzanması bölgede başka düzgün yol yapılmasına imkan vermemiştir. Gümüşhane-Erzurum-Karaköse'den başka Kars ve çevresinin ulaşımı da Trabzon yolundan sağlanmıştır. Trabzon-İran sınırı yolunun Vilayet bütçesi ile ıslah ve inşasının mümkün olamayacağı görüldüğünden 1931 yılında merkezden yönetilen ve ödeneği Bayındırlık Bakanlığı'ndan verilmek üzere yol yapım ve

[138] "*Artvin Yolunda*", **Nafia İşleri Dergisi**, Eylül 1934, Yıl:1, Sayı:4, s.49-50.

ıslahına başlanmıştır. Yol çalışmaları 1934 yılına kadar sürdürülerek, yapımı büyük ölçüde tamamlanmıştır.[139]

Trabzon-İran Transit Yolu, Şose ve Köprüler Reisliği için adeta yol mühendislerini yetiştirme merkezi olarak görev yapmıştır. Karayolları Genel Müdürlüğü'nde son derece önemli işler yapacak olan pek çok karayolcu burada yetişmiş, tecrübe sahibi olmuştur.[140]

Bu yollardan başka; Malatya-Elazığ, Maraş-Kayseri yolu ve önemli köprüler inşaa edilmiş, Edirne, İstanbul ve Ankara'da asfalt yol yapımına başlamıştır. Bu çalışmalar sonucunda 2.300 km.lik bir Milli Şose ağı yapılmıştır. Ayrıca Bayındırlık Bakanlığı 2.500 km. uzunluğunda önemli istikametlerdeki vilayet yollarının yapımını da üstlenmiştir. Bu işler için vilayetlerin gönderdiği %15'lik payın toplamı olan 21 milyon liraya ek olarak 65 milyon lira daha harcanmıştır.[141]

Türkiye'de 1923–1938 yılları arasında karayollarının uzunluğu şu şekildedir:[142]

---

[139] **Karayolları Genel Müdürlüğü'nün Kurucusu Vecdi Diker'in Ardından**, Yollar Türk Milli Komitesi Yayınları, Ankara1998, s.72., **On Yılda Türkiye Nafiası 1923-1933,** s.46-52.

[140] **Karayolları Genel Müdürlüğü'nün Kurucusu Vecdi Diker'in Ardından**, s.72.

[141] **Karayolları Çalışmaları ve Alınan Neticeler**, KGM Planlama ve Fen Heyeti, Nisan 1953, s.2., Sevük, **a.g.m.**, s.12. **Cumhuriyetin 70. Yılında Bayındırlık ve İskan Bakanlığı**, s.174.

[142] **Karayolları İstatistik Bülteni 1957**, KGM Planlama ve Fen Heyeti, Ankara 1957, s.5.

Yıl	Uzunluk-km
1923	18.335
1927	22.053
1929	23.670
1930	29.936
1931	34.312
1932	36.941
1933	37.409
1934	37.976
1935	39.583
1936	38.864
1937	39.653
1938	40.235

Yol Ağı uzunluğu 1923 yılında 18.335 km. iken 1938 yılında 40.235 km.ye yükselmişse de her mevsim geçide elverişli ve ülke ihtiyaçlarını karşılamaktan oldukça uzak kalmıştır. Yeni yollar yapılmış ancak bakım işlerine önem verilmediğinden kısa sürede tahrip olmuştur. Bu nedenle yolların sağlam ve iyi bir şekilde kalabilmesi için sürekli bakıma önem verilmesi gerekliliği görülmüş ve 1939 yılından sonra bakım işleri ağırlık kazanmıştır.[143]

[143] "*Cumhuriyetin 17 nci Yılında Şoseler*", **Bayındırlık İşleri Dergisi,** Ekim 1940, Yıl:7, Sayı:5, s.88.

3. Karayollarına Ağırlık Verilmeye Başlanması

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. Eskişehir milletvekili Emin Sazak:[144]

> *"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 Meclise ve muvaffakiyetli Hükümete yakışır mı? Yol parası diye al, tenis oyununa sarf et, bu olmaz. "*

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 belirtmiş ve Meclis'te gülüşmelere neden olan şunları söylemiştir:[145]

> *"Bunun iki çaresi var: Ne kadar yol yapılacaksa, kaç senede ikmal edilecekse, diğer sanayi işlerinde yaptığımız programlar gibi bunu da programlaştırırız veyahud 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... Nafia Vekaleti de bir silindir ve fen memuru gönderecektir. Bu işi yapacaktır diye yol seferberliği*

---

[144] **TBMM Zabıt Ceridesi**, Devre: V, C.XVIII, İçtima:65, 26.5.1937, s.264.

[145] **a.g.e.**, 264.

yaparak, çoluk çocuk, kadın erkek toplanıp bu işi yapacağız veyahud bulunursa her şeyi düşünen muvaffakiyetli Maliye Vekilimiz bu yol işine de senede 10 milyon lira tahsis ediverirse o vakit Nafia vekilimiz de bunu program dahilinde muntazaman yapar. Bendenizce bu yapılmayacaktır. Bunu yapmadığımız gibi bu yol işi Hazreti Adem'e kalacak demektir."

Gümüşhane milletvekili Durak Sakarya da: [146]

…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."

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.

Karayolu konusundaki eleştirilerin haklılığı karşısında Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya ise şunları söylemiştir. [147]

"…tıpkı şimendifer siyasetinde olduğu gibi muntazam program dahilide hareket etmemiz ve bu programa esaslı olarak başlanması lazım gelecektir, bugünkü ihtiyacı karşılamak için, vilayetlerin yaptıkları yolları şu veya bu suretle yapıyoruz farzetmekliğimiz yanlıştır."

Ülkenin karayolu ihtiyacı dikkate alınarak yol vergisi gelirlerinin karayollarına harcanması ve demiryolu politikasında olduğu gibi düzenli bir program

[146] **a.g.e.,** 265.

[147] **a.g.e.**, s.264.

dahilinde hareket edilip hemen çalışmalara başlanması gerekliliği Hükümet tarafından da uygun görülmüştür.

Demiryollarını destekleyecek şekilde yapılacak karayollarının ülkenin gelişmesine yardımcı olacağını düşünen Mustafa Kemal Atatürk, 1 Kasım 1937 tarihinde TBMM'nin Beşinci Dönem Üçüncü toplanma yılını açış konuşmasında:*"...Demiryol hatlarımızı iç sahalara bağlayacak ve bu hatların bir an evvel milli ekonomik kalkınmaya azami hizmetini temin edecek olan karayolu inşaatı önümüzdeki devrelerde teksif ve bir plan dahilinde tevsi edilmek lazımdır."*[148] sözleriyle demiryollarını destekleyecek karayollarının yapımına bundan sonra ağırlık verileceğini ifade etmiştir. Mustafa Kemal Atatürk'ün bu görüşüne Kasım 1937'de kurulan Bayar Hükümeti, Programında aynen yer vermiş ve karayolları konusundaki kararlılık vurgulanmıştır.[149]

Türkiye'nin savunma, ekonomi ve turizm gibi öncelikli ihtiyaçları düşünülerek bir yol ağı programı geliştirilmeye çalışılmıştır. Ülkede bulunan 38.000 km den fazla yolun ıslah ve inşası uzun zaman ve mali kaynak gerektireceğinden, ülke savunması, ekonomisi ve turizm bağlamında birinci derece önemli olan 22.000 km uzunluğunda bir yol ağının acilen tamamlanması öngörülmüştür. 175.000.000 lira ödenek gerektiren yol programının uygulanmasına 1938 yılında başlanmıştır. Yapımı Şose ve Köprüler Reisliğince yapımı gerçekleştirilecek olan devlet yollarını önemli derecede destekleyecek olan birinci sınıf vilayet yollarının da istenilen ölçüde yapılması için vilayetlerin üçer yıllık çalışma programlarını hazırlarken bu yolların yapımına öncelik vermeleri, bedeni yol yükümlülüğünü mümkün olduğunca bu

[148] Atatürk, **a.g.e.**, C.I, s.417.

[149] Arar, **a.g.e.**, s.102.

yolların yapımında kullanmaları istenmiştir. Ayrıca Vilayetlere bütçelerindeki yol yapım ve onarımı için gerekli olan nakdi ödeneğin en az %60'nı bu yollara harcamak zorunluluğu getirilmiştir. Karayolu çalışmalarının hız kazanması için alınan önlemlerin uygulanması yönünde Vilayetlere genelge gönderilmiş, ancak II. Dünya Savaşı'nın çıkmasıyla bu uygulamadan vazgeçilmiştir. [150]

[150] Şen, **a.g.e.**, s.81.

IV. II. DÜNYA SAVAŞI DÖNEMİ KARAYOLU POLİTİKASI

A. II. Dünya Savaşı'nda Karayolları

1. Karayolu Programları ve Yasal Düzenlemeler

Türkiye'nin savaşa girme ihtimaline karşı, ülke savunması açısından büyük önem taşıyan karayolu çalışmalarına bir program çerçevesinde ağırlık verilmesi görüşü benimsenmiş, arka arkaya pek çok yol plan ve programı hazırlanmıştır. Savaş koşullarına bağlı olarak Türkiye'nin askeri stratejisinin, dış politik ilişkilerinin ve kalkınma tercihlerinin sürekli değişiklik göstermesi yol programlarının da kısa zamanda önemli değişikliklere uğramasına neden olmuştur.[151] Programların hiçbiri uygulanamamıştır.

İlk karayolu programı, savaş başlarken Türkiye'nin 44.000 km.lik bir karayolu ağına ihtiyacı olduğu göz önünde tutularak, 1940 yılında hazırlanmıştır. Programda; birinci sınıf ve ikinci sınıf yol ayrımı yapılmış, 16.500 km. olan birinci sınıf yolların inşası ile 27.500 km.lik ikinci sınıf yolların tamirinin on yılda tamamlanması ve yılda ortalama yirmi adet büyük köprü yapılması hedeflenmiştir. Ayrıca trafiğin yoğun olduğu yolların asfalt ve katranla kaplanması kararlaştırılmıştır. Programı uygulayabilmek için toplam 370.000.000 lira harcama

[151] Tekeli-İlkin, **a.g.e.**, C.II, s.390.

yapılması, buna ek olarak yapılan yolların bozulmaması için 2.500.000 lira sürekli bakım ödeneği aktarılması öngörülmüştür.[152]

Yöneticiler, yol programını uygulayabilmek için gereken tedbirlerin alındığını belirtmişse de Türkiye'nin savaşa girme ihtimali ve karayolu çalışmalarının ülke savunmasına hizmet edecek şekilde sürdürülmesi zorunluluğu karşısında program uygulanamamıştır. [153]

Savaş yıllarında karayollarına duyulan ihtiyacın artmasıyla yasal düzenlemelere gidilmesi ve bir karayolu programı hazırlanması zorunluluğu giderek daha çok duyulmuştur. Bayındırlık Bakanlığı'nca Türkiye'nin 1942 yılında en az 50.000 km.lik bir yol ağına ihtiyacı olduğu tespit edilmiş, 1929 yılından itibaren yürüklükte olan Şose ve Köprüler Kanununu kaldırma kararı alınmıştır. Karayolu çalışmalarını düzene sokacak yeni bir kanun tasarısı ile on yıllık yol programı hazırlanmıştır[154]

Bu tasarıya göre:

1-Türkiye'nin ihtiyaç duyduğu yollar Milli Şoseler (Devlet Yolları), birinci sınıf il yolları, ikinci sınıf il yolları ve köy yolları olarak dört gruba ayrılmıştır. İlk üç yol grubunun yapım, onarım ve bakım işlerinden doğrudan doğruya Bayındırlık Bakanlığı sorumlu tutulmuştur.

Uzunluğu 8.000 km tutan ve ülkeyi doğudan batıya, kuzeyden güneye bağlayan devlet yollarıyla, il merkezlerini birbirine bağlayan ve uzunluğu 12.000 km

---

[152] "*Nafia Vekili Ali Fuat Cebesoy Anlatıyor*", **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl:6, Sayı:10, Mart 1940,s.18

[153] **a.g.m**., s.18.

[154] Mutlu, **a.g.e.**, s.114., **Cumhuriyet'in 70. Yılında Bayındırlık ve İskan Bakanlığı**, s.178.

tutan birinci sınıf toplam 20.000 km yolun 10 yılda tamamlanması ve ikinci sınıf il yollarının ise 30 yılda yapılması öngörülmüştür.

2-Yol inşaatında işçi ve elaman sıkıntısı yaşandığı göz önünde tutularak Amerika ve Avrupa ülkelerinde olduğu gibi makine gücünden faydalanarak zaman ve masraftan tasarruf etmek amaçlanmıştır.

3-Yol vergisinin her vatandaşın geliri oranında alınarak, hem daha adilane bir vergi sistemi kurmak hem de yıllık yaklaşık 18–20 milyon lira gelir elde etmek hedeflenmiştir.

4-Yol ağının planlanması işi Bayındırlık Bakanlığı'na bırakılmıştır. Böylece yol tipinin gelişmiş ileri tekniklere uygun bir şekil alması ve yapılan yolların il sınırlarında kesilmeyerek sonraki merkeze kadar devam etmesi istenmiştir. Yol kaplama tiplerinde değişiklik yapılması önerilerek yol yapımında bakım sisteminin kurulması ve özellikle de yerel malzemeyi kullanarak yolları geçide açmak amaçlanmıştır.[155]

Türkiye'de yıllarca temel malzeme olarak taşın kullanıldığı makadam yol tekniğiyle karayolları yapılmıştır. 10–15 cm kalınlığında ve 4-5 cm genişliğinde makadam ve bazen yalnız 10-15 cm. blokajlı şoseler, bakım yapılmadığından kağnı ve demir tekerlek altında kısa zamanda bozulup geçit vermez duruma gelmiştir. Yol çalışmalarında kazma kürekle hafriyat yapılmış ve taştan başka malzeme kullanılmamıştır. Dolayısıyla taş olmayan yerlerde yol yapılamamıştır. Çoğu zaman kazma kürekle ülke çapında yol yapmak iğne ile kuyu kazmak kadar imkansız hale gelmiştir. Örneğin Ankara-Konya, Adana-Karataş, Adana-Yenice, Adana-Ceyhan

---

[155] "*Cumhuriyetin 19 ncu Yılında Nafıa Çalışmaları*", **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl:9, Sayı:5-6, Ekim-Kasım 1942, s.12-13.

yollarının yapılmaması, makadam yol için gerekli taşın, çok uzak mesafeden; Torosların eteğinden getirilmesinde yaşanan güçlükten kaynaklanmıştır.[156] Bu nedenle ülkede karayolu çalışmalarında istenilen sonucun elde edilebilmesi için makadam yol yapım tekniğindeki ısrardan vazgeçilerek, yerel malzemeye dayanan stabilize yol yapım tekniğinin benimsenmesi yönünde tartışmalar başlamıştır. Şose ve Köprüler Reisliği'nde ABD de karayolu konusunda eğitim görmüş Mühendis Vecdi Diker[157] ve arkadaşları yurtta yol yapılamamasının nedenlerinin başında yol

---

[156] **Karayolları Genel Müdürlüğü 25 Yaşında**, Karayolları Matbaası, Ankara 1975, s.8.

[157] Vecdi Diker (1908-1997); meslek eğitimine Robert Kolej Mühendis Mektebi'nin inşaat bölümünde başlamış, Amerika'da sürdürmüştür. Önce New York'da Columbia Üniversitesi'nde daha sonra devlet bursuyla Missouri Üniversitesi'nde eğitim görmüştür. İnşaat mühendisliği bölümünü bitirdikten sonra master derecesini de aynı üniversitede tamamlayarak 1935 yılında mezun olmuştur. Daha kolej öğrencisi iken yaptığı bir Anadolu seyahatinde ülkenin en çok yola ihtiyacı olduğunu görmüş ve Üniversitede okurken *yol mühendisliği* konularıyla ilgilenmiştir. Okulu bitirdikten sonra Jefferson City'de Yol Dairesi'nde bir süre çalışmış, 1936 yılı sonunda Türkiye'ye dönerek Bayındırlık Bakanlığı Şose ve Köprüler Reisliği'nin Köprüler Fen Heyeti Müdürlüğü'nde çalışmaya başlamıştır. 1945 yılında yol kuruluşlarını incelemek göreviyle Amerika'ya gönderilmiş ve dönüşünde Bayındırlık Bakanlığı'na izlenimlerini içeren bir rapor sunmuştur. Yol bakımının önem kazanmasıyla Bakım ve Makine Fen Heyeti Müdürlüğünü kurmuştur. 1947 yılında Şose ve Köprüler Reisliği Müdür yardımcılığına, 1949 yılında Şose ve Köprüler Reisliğine daha sonra da Bayındırlık Bakanlığı müşavirliğine atanmıştır. 1950 yılında Karayolları Genel Müdürlüğü'nün kuruluşunda görev yapmış ve ilk genel müdür olarak atanmıştır. Bir yıl genel müdürlük yaptıktan sonra istifa ederek kamu hizmetinden ayrılmıştır. Danışman mühendis olarak yıllarca çeşitli sanayi kuruluşlarında çalışmış; Türk Traktör, Türk Otomotiv Sanayi Kuruluşu gibi pek çok kurumun oluşumunda kuruculuk yapmıştır. Ayrıca ODTÜ ve Boğaziçi Üniversitesi'nin kuruluşunda da

yapım tekniğinin geldiğini öne sürerek makadam yol yerine stabilize yol yapımını savunmuşlardır.[158] Daha çok ve daha dayanıklı yol yapmak için makadam yerine stabilize yol yapım tekniğinin kullanılması görüşü Şose ve Köprüler Reisliği tarafından da benimsenmiştir. Makadam yoldan vazgeçilerek, yol boylarına yakın stabilize malzeme; taş yerine toprak kullanılmış ve yapılan yolun ağır nakliye araçlarının tahribatına dayanabilmesi için toprak sağlamlaştırılmıştır. Yol yapım tekniğinde yaşanan değişimle taş olmayan bölgeler yola kavuşmuştur. Örneğin, taş ocaklarına uzak olan Çukurova bölgesi stabilize yollar yapılarak 1943 yılından sonra batak yollardan kurtulabilmiştir.[159] Yolların yapımında Nafia Birlikleri de çalıştırılarak kazma-kürekle önce Adana-Karataş yolu stabilize olarak yapılmış, sonra da Kayseri'den Adana'ya geçmek için Feke-Saimbeyli yolunda geçit sağlanarak Ulukışla-Niğde-Kayseri yolu yapılmıştır. Birbirinden kopuk, 1–2 km uzunluğundaki yollara yatırım yapmak yerine bölgede bir yol ağı oluşturmak için çaba gösterilmiştir.[160]

1942 tarihli Yol Tasarısı, savaş koşulları ve ödenek sıkıntısı gibi nedenlerle kanunlaşamamış, dolayısıyla 1942-1952 yıllarını kapsayan on yıllık yol programı uygulanamamıştır. Ancak, karayolu çalışmalarının niteliğinde önemli değişime neden olmuş, karayolu yapımında yeni tekniklerin kullanılması gerekliliği görülmeye başlanmıştır. Özellikle makadam yol yapım tekniği yerini stabilize yola bırakmıştır.

---

görev yapmıştır. Bkz. **Vecdi Diker'i Anma Toplantısı**. **(28.02.1998)**, Yollar Türk Milli Komitesi Yayınları, Ankara 1998.

[158] Mutlu, **a.g.e.**, s.129., **Cumhuriyet'in 70. Yılında Bayındırlık ve İskan Bakanlığı**, s.178.

[159] **Karayolları Genel Müdürlüğü 25 Yaşında**, s.8.

[160] **Karayolları Genel Müdürlüğü'nün Kurucusu Vecdi Diker'in Ardından**, s.71.

On yıllık yol programı uygulanamadığından Bayındırlık Bakanlığı, 1942-1952 yılları arasında gerçekleştirilmesi düşünülen yol ağına paralel olarak, ihtiyaç duyulan yolları kısa zamanda yurda kazandırmak amacıyla 1943 yılında yeniden bir kanun tasarısı hazırlamak zorunda kalmıştır. Buna göre yol makinelerinden büyük ölçüde yararlanarak Avrupa ülkelerinde olduğu gibi Türkiye'de de ileri tekniklerle yapılmış 25.000 km.lik bir yol ağının on beş yıl gibi kısa bir sürede tamamlanması hedeflenmiştir. Ancak bu düzenleme de tasarı olarak kalmış ve kanunlaşamamıştır.[161]

2. Karayolu Çalışmaları

Savaş yılları boyunca Türkiye'nin savaşa girme olasılığı karşısında karayolu çalışmalarında öncelikli amaç ülke savunması olmuştur. Daha savaş başlarken, 1939 yılında Trakya-İstanbul çevresi ve Güney bölgelerinde bazı önemli yol ağlarının acilen yapımı askeri açıdan gerekli görülmüş, ülke genelinde karayolu çalışmaları Vilayetler tarafından sürdürülmüştür Özellikle Türkiye savunmasını Trakya'da kurduğu Çakmak Hattı ile yapmak isteyince Trakya yollarının yapımına hemen başlanması zorunluluğu duyulmuştur.[162] Savaş koşulları içinde yol yapımını ihaleyle alacak müteahhitlerin bulunmasında büyük sıkıntı yaşanmış, kısa süre içerisinde çalışmalara başlanamamıştır. Zaman kaybetmemek için askeri birliklerden amele taburları oluşturularak karayolu yapımına gidilmiştir.[163]

---

[161] "*Cumhuriyetin XV-XX nci Yıllarında Nafia Çalışmaları*", **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Ekim 1943, Yıl:10, Sayı: 5-6, s.7.

[162] Tekeli- İlkin, **a.g.e.**, C.III, s.391.

[163] **C.A.**, Fon Kodu:30.10.0.0, Yer No:155.92..12., Dosya:15977, 26.9.1939.

II. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla askeri ihtiyaçlar için yol, iskele ve hava meydanları yapım işi ile Bayındırlık Bakanlığı görevlendirilmiştir. Normal bütçe programının dışında olan bu hizmet için 1.500.000 lira ek ödenek konmuştur. Ayrıca savaşın getireceği ekonomik sıkıntıları önlemek ve iktisadi bakımdan korunma önlemleri almak zorunluluğu karşısında, 18 Ocak 1940 tarihinde TBMM Milli Korunma Kanunu'nu çıkartmıştır. Bu kanunun gereği olan koordinasyon hizmetleri arasında, söz konusu yol, köprü, hava meydanı ve iskele inşaatı için gerekli iş gücü ile iş makineleri ve taşıma açlarının temini de yer almıştır.[164]

Savaş yıllarında kaynaklar savunma harcamalarına aktarılarak savaşa her an hazırlıklı olma düşüncesiyle binlerce insan silah altına alındığından makineli yol yapımına geçilmediği, yollar kazma kürekle insan gücüyle yapıldığı için karayolu yapım çalışmalarında büyük işçi sıkıntısı ortaya çıkmıştır. Yaşanan işçi sıkıntısını gidermek amacıyla şu önlemler alınmıştır:

1-Nafia birlikleri oluşturulmuştur: Ordu hizmetinde bulunan er ve subayların bir kısmı 1 Haziran 1941 tarihinden itibaren Bayındırlık Bakanlığı emrine verilerek bayındırlık hizmetlerinde kullanılmıştır. Erlerden oluşan askeri nafia birlikleri yedek subay mühendis ve fen memurlarının denetimi altında ülkenin on bir bölgesinde işe başlamışlardır. Nafia birlikleri, 1941–1944 yılları arasında önemli hizmetlerde bulunmuşlar, kendi araç ve gereçlerini de üretecek şekilde örgütlenmişlerdir. Ancak savaş yıllarında yaşanan malzeme kıtlığı ile Bayındırlık Bakanlığı'nın böyle büyük bir kitleyi çalıştıracak şekilde organize olamaması nafia birliklerinden istenildiği şekilde verim alınamamasına neden olmuştur. Avrupa ülkelerinde de benzerlerine rastlanan bu birlikler savaş yıllarında müteahhitlerin işçi bulmada sıkıntı yaşadıkları

[164] Mutlu, **a.g.e.**, s.112-113.

karayolu, su, demiryolu yapım çalışmalarında yardımcı güç olarak kullanılmışlardır. Ayrıca, nafia birlikleri ile iki liraya yapılacak iş bir liraya yapılarak savaş yıllarında ülke ekonomisine büyük katkı sağlanmıştır.[165]

2-Ücretli iş mükellefiyeti kanunu çıkartılmıştır: Yol, köprü, meydan ve iskele inşaatlarının yapımında yaşanan işçi sorununu çözmek amacıyla Bayındırlık Bakanlığı'nın isteğiyle Milli Korunma Kanununda 10 Haziran 1940 tarihinde düzenlemeye gidilmiştir. Tarımdaki üretimi aksatmadan bayındırlık işlerinde *ücretli iş mükellefiyeti* konmuştur. Yol, köprü meydan ve iskele inşaatlarda çalışmakta bulunanlardan esas işi ziraat olmayanlar; İstanbul belediye sınırları içinde oturanlar hariç olmak üzere, inşaat işlerinde çalışabilir işsizler; zirai iş durumları yerlerinden ayrılmalarına müsait olan ziraatla uğraşan kimseler ücretli iş yükümlülüğüne tabi tutulmuşlardır. Yükümlülük yılda beş aydan ibaret olup, yükümlü, süresini tamamladıktan sonra isterse daha fazla da çalışabilecekti. Yükümlüler, Bayındırlık Bakanlığı'nca tespit edilen ücretleri alacak ve ücrete hak kazanma bilfiil çalışmaya bağlı olacaktı. Yükümlü toplanması ve iş yerlerine sevki Bayındırlık Bakanlığı'nın direktifleri üzerine ilgili mülkiye amirleri tarafından yapılacaktı. Yükümlülüğe tabi kimselerin toplandıkları yerlerden çalışacakları iş yerlerine kadar yol masrafları idare veya müteahhit tarafından temin edilecek ancak daha sonra işçilerin yevmiyelerinden alınacaktı. Kararnamede yazılı esaslar çerçevesinde yükümlülüğünü yapan işçilerin yevmiyelerinden alınan yol masrafları yükümlülük süresinin sonunda kendilerine iade edilecekti. Yükümlüler, çalıştıkları iş yerlerini, kendilerini çalıştıran idare veya müteahhitlerin diğer iş yerlerine geçmek suretiyle olsa dahi ilgililerden izin almadan

---

[165] "*Nafia Birlikleri*", **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Haziran-Temmuz 1942, Yıl:9, s.311-313.

terk edemeyeceklerdi. Milli korunma Kanununun 10. maddesine göre mazeret halleri yükümlünün ikametgahının bulunduğu bölgedeki en büyük mülkiye memuru tarafından kabul ve tasdik olunan hususlar ve hastalıklardı.[166]

Beş ay olarak öngörülen yükümlülük süresi, Şubat 1941 de iki aya indirilmiş ve bu uygulama Nisan 1951 tarihine kadar yürürlükte kalmıştır. [167]

3-Nafia İşleri Cezaevleri oluşturulmuştur: Bayındırlık Bakanlığı ve Adliye Bakanlığı'nın işbirliğiyle hazırlanan bir talimatnameye göre cezaevlerinde bulunan mahkumlardan da yol işlerinde yararlanmak amaçlanmıştır. Buna göre Nafia İşleri Cezaevinde ilk parti olarak Haziran 1940 tarihinden itibaren 600 kişilik bir mahkum grubu işe başlamıştır. Zamanla bu grupların sayısını artırmak suretiyle yol inşaatlarında çalışan mahkumların sayısının 2500'e çıkarılması hedeflenmiştir.[168]

---

[166] "*Nafia İşlerinde Ücretli İş Mükellefiyeti*", **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl:7, Sayı:3, Ağustos 1940, s.6-7.

[167] Mutlu, **a.g.e**., 113.

[168] "*Cumhuriyetin 18 nci Yılında Şoseler*", **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Eylül 1941, Yıl:8, Sayı:5, s.84-85.

4-Varlık Vergisi yükümlüleri çalıştırılmıştır: Varlık Vergisi[169] borcunu ödemediğinden çalışma yükümlüğüne tabi olanlar bayındırlık hizmetlerinde çalıştırılmak üzere polis veya jandarma eşliğinde Bayındırlık Bakanlığı'nca tespit edilen iş yerlerine gönderilmiştir. Zorunlu çalışma yeri olarak Erzurum-Aşkale seçilmiştir. Aşkale'de yollar kar yüzünden kapandığı için yükümlülerin kar temizleme işinde çalıştırılması düşünülmüştür. Aşkale'ye bol miktarda kazma, kürek, el arabası, küskü, balyoz, vb. yol malzemesi gönderilmiştir.[170] Aşkale'ye sevk edilen yükümlüler önce İran-Trabzon Transit yolunda kar temizlemişler, daha sonra da Erzurum-Sivas yolunun yapımında toprak kazıp taş kırmışlardır.[171] Vergi, 15 Mart

---

[169] Varlık Vergisi Kanunu savaş yıllarında elde edilen haksız kazançları vergilendirmek amacıyla 12 Kasım 1942'de çıkartılmıştır. Servet ve kazanç sahiplerinin servetleri ve fevkalade kazançları üzerinden bir defaya mahsus olmak üzere alınan vergi, takdir esasına dayandırılmış ve yükümlülere vergilerini ödemelerini için on beş gün tanınmıştır. Verilen süre içerisinde vergilerini ödemeyenlerin mallarına haciz konularak satışa çıkartılmış ya da vergi borçları hacizlerden elde edilen gelirle de karşılanmayan yükümlülere bedenen çalışma yükümlülüğü getirilmiştir. Borçlarını ödemeyen yükümlülerin borçlarını tamamen ödeyinceye kadar Türkiye'nin herhangi bir yerinde, bedeni yeteneklerine göre askeri özelliği olmayan genel hizmetlerde veya belediye hizmetlerinde çalıştırılması öngörülmüştür. Bkz: **Resmi Gazete**, "*Varlık Vergisi Hakkında Kanun*", Kanun No:4305, 12 Kasım 1942.

[170]**Tan,** *"Aşkale'ye Gönderilecek İlk Kafilenin Sevki Çarşambaya Kaldı"*, 25 Ocak 1943, s.2.

[171]Cemil Koçak, **Türkiye'de Milli Şef Dönemi (1938-1945)**, C.II, İletişim Yayınları, Ankara 1986, s.500.

1944 tarihinde tasviye edilmiş ve çalışma yükümlüğü uygulamasına da son verilmiştir. [172]

Savaş yıllarında karayolu çalışmalarında işçi sıkıntısının yanında nakil araçlarının askeri işlere tahsisi ile karayolu yapımında ihtiyaç duyulan araç gerecin temininde de sıkıntı yaşanmıştır. Yol işlerinde ihtiyaç duyulan malzemenin temini için ise şu önlemler alınmıştır:

1-Nakil vasıtalarına çalışma yükümlülüğü getirilmiştir: Milli Korunma Kanununa uygun olarak çıkartılan 35 ve 65 sayılı koordinasyon kararlarıyla yol işlerinde çalışabilecek vatandaşlarla nakil vasıtaları da mecburi yükümlülüğe tabi tutulmuş ve bu suretle başlanmış olan inşaatların vaktinde bitirilmesi sağlanmıştır.[173] 1940 Eylülünde gerçek ve tüzel kişilerin elinde bulunan sondaj makinesi, artezyen makinesi, taş kırma makinesi, beton karıştırma makinesi, kompresör elektrojen grubu, ekskavatörlerle ilgili olarak ayrıntılı bilgilerin, bu aletlerin bulunduğu vilayetin valiliklerine bir beyanname ile bildirilmesi istenmiştir. Yararlanılması düşünülen aletlerin değerleri karşılığında Milli Savunma Bakanlığınca satın alınması kararlaştırılmıştır. 11 Ekim 1940 tarihli kararnameyle söz konusu inşaatlar için gerekecek ulaşım araçlarını sağlamak amacıyla canlı ve cansız her türlü taşıma aracı ve yapım için gerekli malzeme ve eşya nakline yarayacak her türlü araca ücreti karşılığında çalışma yükümlülüğü getirilmiştir. Bakanlıkça saptanan bu araçların bulundukları bölgenin tarım ve ekonomisini etkilemeyecek şekilde, vilayetler

[172]**Resmi Gazete,** "*Varlık Vergisi Bakayasının Terkine Dair Kanun*", Kanun No:4530, 15 Mart 1944.

[173] "*Cumhuriyetin 18 nci Yılında Şoseler*", s.85.

tarafından bakanlık emrine verilerek uygun görülen iş yerlerine gönderilmesi öngörülmüştür.[174]

2-Yol Yapımında gerekli malzeme halktan toplanmıştır: Malzeme sıkıntısını gidermek için 1941 yılı Mayıs ayında kazma, kazma sapı, kürek, kürek sapı, 6–10 kiloluk varyoz, 3–5 kiloluk tokmak, 8–12 kiloluk çelik manivela, 20–25 mm. kalınlığında baramin çeliği, balast çekici, konkasör, demir ve ahşap el arabaları, her türlü çadır gibi yol yapımıyla ilgili malzemeyi elinde bulunduran gerçek ve tüzel kişilerin bulundukları il valiliklerine bir beyanname ile bunları bildirmeleri karalaştırılmıştır. Ancak bu uygulamadan sekiz ay sonra Ocak 1942'de vazgeçilmiştir. [175]

3-Bayındırlık Bakanlığına vergi muafiyeti getirilmiştir: Savaş yıllarında ithalata dayalı inşaatların maliyetlerini artırmamak için, 1942 yılında Bayındırlık Bakanlığı'na muafiyet tanınmıştır. Buna göre ülkenin ekonomik yararları veya olağanüstü ihtiyaçları bakımından gerekli olacak her çeşit yol, liman, iskele, köprülerin bir an önce yapılması, onarılması, tamamlanması, cihazlandırılması için dış ülkelerden gelmesi gereken her türlü makine, alet, malzeme ve sabit vasıta ile bu işlerde çalıştırılacakların barınmaları, korunmaları, yiyecekleri ve giyecekleri için gerekli olan her türlü maddeleri; taşıma için gerekli her cins vasıtaları ve bunların yakıtları ile yedek ve yenileme parçalarını; gümrük vergileri ve hazineye, özel idarelere, belediyelere ait her türlü vergi, resim ve harçlarından muaf olarak yurda sokmaya Bakanlar Kurulu yetkili kılınmıştır. Bunların söz konusu işlerde kullanılması Bayındırlık Bakanlığı'nın kontrolüne bırakılmıştır. Bu kanuna göre

---

[174] **Cumhuriyetin 70. Yılında Bayındırlık ve İskan Bakanlığı**, s.117-118., Mutlu, **a.g.e.**, s.113.

[175] **a.g.e.**, 113.

yurda girmiş maddelerden ihtiyaç kalmamış olanları, Bayındırlık Bakanlığı'nın beyanı üzerine tekrar yurt dışına çıkarabilmesi öngörülmüştür.[176]

II. Dünya Savaş'ının Türkiye üzerindeki olumsuz etkileri ve özellikle inşaat için gerekli malzeme ve taşıtların teminindeki zorluklara rağmen Hükümetler yukarıda anlatıldığı üzere bir takım tedbirler alarak yol inşaat programlarını uygulamaya çalışmışlardır. Savaş yıllarında savunma stratejisine uygun yol yapımı için kaynak yaratmak amacıyla her türlü çareye başvurulmuştur.

Karayolu çalışmalarına dış yardım teminiyle de destek bulunmaya çalışılmıştır. Savaş başladıktan sonra Türkiye-Fransa arasında yapılan yardım anlaşmasıyla askeri amaçlı yol yapımı konusu gündeme gelmiştir. Şose ve Köprüler Reisliği'nde özel bir büro oluşturularak Edirne-Çanakkale arasında yol yapımına başlanmıştır. Ancak, Alman Ordusu Fransa'yı işgal edince Edirne'den Çanakkale'ye yapılacak yol da yarım kalmış ve yol çalışmaları ülkenin güneyine kaydırılmıştır. 1942–1944 yıllarında Toroslar ve Çukurova Bölgesinde İngiliz işbirliğiyle bazı stratejik yolların yapımı çalışmalarına ağırlık verilmiştir. İngiliz yardımıyla sağlanan üç kamyon ve eldeki birkaç silindirle yol çalışmaları başlamış ve 150 km. uzunluğunda bir geçit yolu beş ay gibi kısa bir zamanda yapılmıştır. Bu yol yapımında nafia birlikleri de kullanılmıştır. Yolun yapımında kazma kürekle 8.000 işçi çalışmıştır.[177]

Savaş yıllarında dışarıdan alınan demir gibi birçok malzemenin teminin edilememesi köprü çalışmalarının da niteliğini değiştirmiştir. Köprü yapımında demir bulamayınca ahşabın kullanılması zorunluluğu ortaya çıkmış ve savaşın ilk

---

[176] **a.g.e.**, s.114.

[177] **Karayolları Genel Müdürlüğü'nün Kurucusu Vecdi Diker'in Ardından**, s.71.

yıllarında uzunluğu yaklaşık 2.130 metre olan 28 ahşap köprü yeniden yapılmış ve yenilenmiştir.[178]

Genel olarak II. Dünya savaşı koşulları karayolu çalışmalarını olumsuz etkilemiştir. Ülke ihtiyaçları doğrultusunda hazırlanan 1942 ve 1943 Yol Tasarısı Kanunları savaş koşulları nedeniyle kanunlaşamamasına rağmen karayolu politikasında anlayış değişikliği yaratmıştır. Özellikle makadam yerine stabilize yol yapım tekniğinin benimsenmesi karayollarında yaşanan zihniyet değişikliğinin en önemli göstergesi olmuştur.

II. Dünya Savaşı yıllarında askeri açıdan stratejik öneme sahip olan bazı yolların yapımıyla karayolu uzunluğu ve standartlarında da önemli bir değişim yaşanmıştır. Savaşın başladığı 1939 yılında Türkiye karayollarının uzunluğu 40.932 km iken yapılan çalışmalar sonucunda 1945 yılında 43.511 km. ye ulaşmıştır. Ancak ihtiyaçları karşılayacak yeterli bir karayolu ağı kurulamamıştır.

3. Karayollarının Finansman Kaynakları

II. Dünya Savaşı yıllarında askeri ihtiyaçlara hizmet eden yol yapım çalışmalarında en önemli finansman kaynağı olarak, Kurtuluş Savaşı yıllarından itibaren uygulanan *yol yükümlülüğü* ya da *yol vergisi* görülmüştür. 1931 yılında dört liraya indirilmiş olan yol yükümlülüğünde düzenlemeye gidilerek 4227 sayılı 1 Haziran 1943 tarihli yasayla olağanüstü savaş koşullarının devam ettiği sürece yol

[178] "*Cumhuriyetin 18 nci Yılında Şoseler*", s.11.

vergisinin nakden ödeme kısmına % 100 zam yapılarak sekiz liraya çıkartılmıştır.[179] Bu düzenleme halkın ödeme gücünün oldukça üstünde olduğundan daha çok bedenen çalışma tercih edilmiştir.

Devlet, ekonominin olumsuz etkilendiği savaş yıllarında en önemli finansman kaynağı olan yol vergisinin toplanmasına büyük özen göstermiş, vergisini ödemeyenlere yaptırım gücü uygulamıştır. Örneğin yol parasını ödeyemeyen köylüye gazyağı verilmemiştir. Bu nedenle vergiden muaf olmanın çaresi aranmış, tek çıkar yol altı çocuğa sahip olmak olarak görülmüştür. Çünkü ülkede nüfus artışını özendirmek amacıyla altı çocuğu olanlardan yol vergisi alınmamaktadır. Bedenen çalışarak vergisini ödemek zorunda olanlar, Hükümetin Milli Korunma Kanununa dayanarak aldığı kararla; yol, köprü, liman ve meydan yapımı gibi işlerde aylarca düşük ücretlerde çalıştırılmışlardır.[180] Halkın şikayetleri ve savaşın sona ermesiyle, Haziran 1945 tarihinde yol vergisinin paralı kısmı yeniden yılda dört liraya indirilmiştir[181] Halkın yıllarca büyük tepki göstermesine rağmen ülkenin içinde bulunduğu ekonomik güçlükler nedeniyle yol vergisi uygulamasından vazgeçilememiştir.

Savaş yıllarında (1939–1945) toplanan yol vergisi miktarı:[182]

Yıllar	Yol Vergisi (TL)
1939	8.614.060
1940	10.773.521

[179] **Karayollarının Finansman Kaynakları**, Bayındırlık Bakanlığı, Ankara 1958, s.2.

[180] Akandere, **a.g.e.**, s.185-186.

[181] **Karayollarının Finansman Kaynakları**, s.3.

[182] **Motorlu Taşıt ve Akaryakıt Geliri İstatistiği 1934–1951**.

1941 10.090.581

1942 11.866.021

1943 21.327.281

1944 34.295.722

1945 34.830.562

II. Dünya Savaşı yıllarında iki katına çıkarılan yol vergisi yol yapım ve bakım çalışmaları yerine vilayetlerin kendi açıklarını kapatmalarında kullanılamamıştır. [183]

Karayolu yapım çalışmalarının finansmanı esas olarak genel bütçeden sağlanmıştır. Ancak savaş ekonomisinin yaşanmasından dolayı bütçeden ayrılan ödenek ihtiyaçların karşılamamıştır. Savaş yıllarında da kaynaklar demiryolu çalışmalarında kullanılmış ve karayollarına ayrılan ödenek oldukça cüzi kalmıştır.

1939–1945 yılları arasında genel bütçe içerisinde karayollarının ve demiryollarının aldığı pay şu şekilde olmuştur:

Yıllar	**Bütçe**	**Karayollarına Verilen ödenek**	**Demiryollarına Verilen ödenek**
1939	319.981.192 TL	2.150.538 TL	17.471.000 TL
1940	442.398.321 TL	4.803.596 TL	19.781.000 TL
1941	309.740.396 TL	4.310.311 TL	6.571.841 TL
1942	394.326.938 TL	5.916.247 TL	6.671.841 TL
1943	486.717.349 TL	6.596.049 TL	8.127.761 TL
1944	952.434.417 TL	8.551.323 TL	8.097.761 TL
1945*	603.404.824 TL	4.978.200 TL	10.089.000 TL

***** Haziran'da başlayan mali yıl ocak ayı başına çekildiğinden 1945 yılının bütçesi 7 aylık bütçe olarak hazırlanmıştır.

[183] Sevük, **a.g.m**., s.12.

II. Dünya Savaşı yıllarında genel bütçeden en büyük pay savunma harcamalarına ayrılmış, 1944 yılında % 54'e ulaşmıştır. Savaşın ilk yıllarında askeri ihtiyaçlardan dolayı karayollarına önem verilmiş ve karayollarına ayrılan ödenekte önceki yıllara kıyasla büyük artış yaşanırken, demiryollarına ayrılan ödenek de önemli ölçüde azalma olmuştur. Cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren büyük bir hızla sürdürülen demiryolu yapım politikası savaş yıllarında sekteye uğramıştır. Yeni yatırımlar yapılmazken geçmiş yıllardan kalan projelerin tamamlanmasına çalışılmıştır.[184]

Savaş yıllarında Bayındırlık Bakanlığı ve Vilayetlerin karayollarına önemli miktarda finansman tahsis etmişlerdir. Bayındırlık Bakanlığı ve vilayetlerin karayolu harcamaları şu miktarlarda olmuştur:[185]

Yıl	Bayındırlık Bakanlığı	Vilayetlerce		
		Para	Çalışma	Toplam
1939	5.458.698	2.082.869	1.415.832	3.498.701
1940	5.573.818	1.464.685	6.028.012	7.492.697
1941	6.621.634	648.751	11.219.396	11.868.147
1942	5.725.809	180.493	7.658.364	7.838.857
1943	14.505.923	186.840	9.267.264	9.454.104
1944	10.929.527	376.308	9.204.272	9.580.580
1945	6.441.799	130.179	7.802.250	7.932.474

[184] Mutlu, **a.g.e.**, s.116-118.

[185] **Cumhuriyetin 50. Yılında Karayollarımız**, s.40.

Savaşın başladığı 1939 yılında Bayındırlık Bakanlığı ve Vilayetlerce toplam 8.957.399 TL harcanırken savaşın sona erdiği 1945 yılında 14.374.273 lira harcanmıştır. Savaş yılları içerisinde 1943 yılı karayolu çalışmalarının en yoğun olduğu yıl olmuş, diğer yıllara oranla en çok harcama yapılmıştır. Bayındırlık Bakanlığı ve vilayetler tarafından karayollarına yapılan masraf 23.960.027 TL ye yükselmiştir. Savaş yıllarının en önemli finansmanı yol vergisi ve çalışma yükümlülüğü olmuştur.

V. II. DÜNYA SAVAŞI SONRASI KARAYOLU POLİTİKASI

A. Savaş Sonrası Karayolu Çalışmaları

Türkiye'nin II. Dünya Savaşı ertesinde uygulayacağı iktisat politikasına yön vermek amacıyla daha 1944 yılında savaş sonrası kalkınma plan ve programlarının hazırlanması çalışmalarına başlanırken ulaşım politikasının da yeniden gözden geçirilmesi zorunluluğu ortaya çıkmıştır.[186] Bayındırlık Bakanlığı, planlı kalkınmaya geçiş isteği doğrultusunda ulaşım sistemi içerisinde geri durumda kalmış ancak motorlu araçların kullanımında yaşanan artışla büyük ihtiyaç duyulan karayollarının yapım çalışmaları üzerinde yoğunlaşmıştır.

II. Dünya Savaşı yıllarında ardı ardına pek çok karayolu programı hazırlanmasına rağmen uygulanamadığından, bundan sonra başarıyla sonuçlanacak programlı yol çalışmalarına başlayabilmek için ABD'nin karayollarında yaşadığı kalkınma örnek alınmıştır. Şose ve Köprüler Reisliği'nce 22 Mart 1945 tarihinde Yüksek Makine Mühendisleri Vehbi Ekesan ve Vecdi Diker ABD'ye yol işleri üzerinde araştırma ve inceleme yapmaya gönderilmişlerdir.[187]

İki Türk mühendisi ABD'de beş ayda otomobil ile 25.000 km tutan bir inceleme seyahati yapmışlardır. Kısa zamanda yol işlerini başarmaları ve coğrafi özellikleri ile Türkiye'ye benzerlikleri bakımından ABD'nin, 11 eyaletinin (New Jersey, North Carolina, South Carolina, Georgia, Ala Bama, Texas, California, Colorado, Kansas, Missouri ve Kentucky) yol dairelerinde araştırma ve

---

[186] Tekeli-İlkin, **a.g.e.**, C.II, s.372-374.

[187] Vecdi Diker, **Amerika Birleşik Devletleri Yol İşlerinde Yapılan Tetkikat Hakkında Rapor**, 20.9.1945, s.2.

incelemelerde bulunmuşlardır.[188] Prinston Üniversitesi Toprak Laboratuarı, Teksas Üniversitesi Yol Şubesi, Missouri Üniversitesi Yol Şubesi; Amerika Yol Araştırma Kurulu, Kaliforniya Asfalt Enstitüsü ve yol işleriyle ilgili makineleri yapan 25 fabrikada inceleme yapmışlardır. Bu incelemeler sırasında Amerika'da karayolu işiyle görevli yaklaşık 150 yönetici, uzman, mühendis, akademisyen, müteahhit ve fabrikatörle görüşmüşlerdir.

İncelemeler, iklim, toprak ve arazi yapıları Türkiye'ye çok benzeyen Missouri, Kansas ve Kolorado Eyaletlerinde yoğunlaştırılmıştır. Washington'da iki ay kadar süren inceleme sırasında Amerika'nın en eski ve ileri yol idaresi olması dolayısıyla New Jersey eyaletinin yol teşkilatı ve çalışmaları da incelenmiştir.[189] ABD'nin Yollar İdaresinin kuruluş yılı 1893 olup eyaletlerden ilk kurulan New Jersey Devlet Yol İdaresinin kuruluş tarihi 1892 olduğundan burada yapılan incelemelere ağırlık verilmiştir.[190]

Türk Mühendislerin Washington'da temasa geçtikleri en önemli mercilerden biri *Yol Yapıcılar Kurulu* olmuştur. Yol işleriyle ilgili mühendis, müteahhit, yol malzeme ve inşaat makinelerini yapan fabrikaların katıldığı Yol Yapıcılar Kurulunun başkanı uzun yıllar Amerika'da yol işlerinin başında bulunmuştur. Kurul başkanı; yapılan görüşmelerde, Güney Amerika ülkeleri, Çin gibi pek çok yerden her yıl 100–150 yol mühendisinin ABD'de yollar hakkında incelemelerde bulunmak üzere davet edildiğini, mühendislerden bir kısmının Amerika'da kaldığı sürede masraflarının Kurul tarafından karşılandığını söylemiş ve Türk mühendislerine de bu şekilde

[188] **a.g.r.**, s.6.

[189] **a.g.r.**, s.5.

[190] **a.g.r.,** s.8.

Amerika'da incelemede bulunma imkanının sağlanabileceğini belirtmiştir.[191] Böylece başlayacak karayolu çalışmaları için teknik personelin ABD'de yetiştirilmesi yönünde ileriye dönük önemli bir söz alınmıştır.

Bu gezinin en önemli sonuçlarından biri ABD'nin Türkiye'ye yol kalkınmasında her zaman tecrübe, teknik bilgi ve eleman yetiştirme konusunda yardım edebileceği mesajının alınması olmuştur.[192] ABD'de yapılan inceleme seyahatinden Ekesan ve Diker; Türkiye'de teknik bakımdan ileri yöntemleri benimseyen, yetenekli elemanlarla donatılmış bir karayolu teşkilatıyla; rasyonel bir program çerçevesinde, ihtiyaç duyulan yol ağının kısa zamanda ve ekonomik bir şekilde kurulabileceği inancıyla dönmüşlerdir.

Mühendis Vecdi Diker seyahat sonrasında ABD'nin yol işleri üzerinde yapılan incelemelerle ilgili bilgi vermek amacıyla 20 Eylül 1945 tarihinde Şose ve Köprüler Reisliği'ne bir rapor sunmuştur. Raporda; Amerikan Yol işleri ana hatları ile mümkün olduğu kadar detaya girmeden izah edilmeye çalışılmıştır. Türkiye'nin ihtiyacı olan yol kalkınması göz önünde tutularak gerekli incelemelerin, etüt ve temasların yapıldığından söz edilmiştir. Raporun son kısmında, yol davasının kısa zamanda çözümü için gerekli görülen çalışma şekli ve incelemeden çıkarılan sonuçlar çerçevesinde genel düşünceler belirtilmiştir. Buna göre:[193]

1-ABD'dekine benzer yapılandırılmış modern bir yol teşkilatı kurulmalıdır.

2-Yol kalkınması ancak güçlü elemanlarla başarılabileceğinden yetişmiş eleman önemlidir. Modern yol teşkilatında görev alacak yaklaşık 300 birinci sınıf mühendise ve makine işleri için yaklaşık 1000 tane makinist, bakım ve inşaat teknik

[191] **a.g.r.,** s.5.

[192] **a.g.r.,** s.7.

[193] **a.g.r.**, s.2.

elemanlarına ihtiyaç olacaktır. Bunlar ise gerek kurslarla ve gerek iş başında makinelerle birlikte getirtilecek uzman makinistlerin yardımıyla yetiştirilebilecektir.

3-Yol inşaat programı hazırlanmalıdır. Beton veya beton asfalt yolların yapımı çok masraflı olduğundan ancak günde 3000'den fazla taşıtın kullandığı yolların bu yöntemle yapılması gereklidir. Büyük ve uygulanamayacak programlar yerine mevcut yolları ıslah ederek 15.000 km.lik bir şebekeyi hızla ve beş yıllık kısa bir sürede tesis etmek en pratik çözümdür.

4-Düzenli bir bakım teşkilatı yol ağının kurulmasını sağlayacaktır. Bu nedenle yol bakım teşkilatını kurmak zorunludur. Türkiye'de vilayetlerin elinde büyük emeklerle yapılmış yaklaşık 2.000.000 liralık bir milli servet olan yolların bakımı yapılmadığından her gün daha kötü duruma gelmektedir. Bunun önüne geçmek ve az parayla çok yol yapmak için yol bakım teşkilatı kurulmalıdır.

5-Yol işlerinde makine kullanılması zorunludur. İhtiyaçları karşılayacak bir yol şebekesinin ekonomik bir şekilde hızla yapılması için mutlaka makine kullanılması gereklidir. Ancak inşaat makineleri dışarıdan getirileceğinden döviz sıkıntısı ortaya çıkacak ve yol inşaatında makineleşme konusunda büyük bir engelle karşılaşılabilinecektir. Bu nedenle işe mütevazı bir teşkilatla önce mevcut makinelerle, ihtiyaçları etüt ederek ve eleman yetiştirilmesini ele alarak başlanmalıdır.

6-Araştırma ve etüde ihtiyaç vardır. Yol inşaat programında benimsenecek inşaat usullerinin ve yol tiplerinin bilimsel bir şekilde tespit edilmesi gereklidir. Yolların daha ucuz ve sağlam yapılması için bu konu üzerinde durulmalıdır.

Özetle raporda; ABD örneğinden hareketle; ileri teknik yöntemlerle çalışan, güçlü elemanlarla donatılmış bir karayolu teşkilatının kurulmasıyla rasyonel bir

program çerçevesinde Türkiye'de yol şebekesinin kısa zamanda en ekonomik bir şekilde kurulabileceği görüşü ifade edilmiştir.

Şose ve Köprüler Reisliği bu rapor doğrultusunda karayolu çalışmalarına ağırlık vermiştir. Dünya Savaşı sonrasında Türkiye'nin izlediği karayolu politikası bu rapordaki görüşler çerçevesinde gelişmiştir.

1. Devlet Yol Ağı Programı

II. Dünya Savaşı'nın sona ermesi ve Türkiye'de çok partili hayata geçişin ardından yapılan ilk seçim ertesinde 7 Ağustos 1946'da kurulan, Recep Peker Hükümetinin Programında karayolu konusu önceki hükümetlerden farklı olarak ayrıntılı bir şekilde yer almıştır. Hükümet Programında:

> *"Yurdumuzda yol meselesini esaslı bir iş olarak ele alacağız. Bu işi başarmak için demiryolu yapımında olduğu gibi ciddi ve programlı bir çalışma yapacağız. İlk on beş yıl içinde 20 bin kilometrelik iyi, kuvvetli, fenni bir şose şebekesi kurulması mümkün olduğunu hesapladık. Yeni yollar yapılırken şimdi mevcut iyi, kötü güzergâhlardan da faydalanmak tabiidir. Yeni yolların bakımı için fenni esas tutuyoruz. Başlanmış bulunan Elazığ-Van, Erzurum temdidi, Maraş ve Gaziantep hatlarının yapılmasına, programına göre devam edilecektir. Bunlardan başka yeniden planlanan demiryollarından iki bin kilometreyi aşkın bir kısım, on beş yılda başarılmak üzere iş programına alınmıştır. Trabzon-Erzurum hattı bu programın ön işlerindendir. Böylece cumhuriyet devrinin yüz akı olan demiryolları inşası bütün hızı ile devam edecektir. Karayolları ile demir ve denizyollarımızdan tam verim alabilmemiz için liman işleri de aynı ehemmiyetle ele alınmıştır."* [194]

[194] Arar, **a.g.e.**, s.185.

ifadesiyle ulaşım sistemi ile ilgili çalışmalarda karayolları ön plana çıkartılmış, Hükümetin bu konudaki kararlılığı vurgulanmıştır. On beş yıllık bir Devlet Yol Ağı Programı hazırlanarak karayollarının yapımına öncelik ve önem verileceği ifade edilmiştir.

Çok partili hayata geçişle birlikte yol vergisinden kaynaklanan şikayetlerin halk tarafından dile getirilmeye başlanması ve Demokrat Parti'nin tek parti dönemine yönelik muhalefetinde yol vergisinin önemli yer tutması sonucunda CHP Hükümeti bu uygulamayla ilgili de düzenlemeye gitmek zorunda kalmıştır. Muhalefetteki partilerin önemle üzerinde durukları en temel sorunlarından biri olan yol vergisine Peker Hükümeti Programında, *maliye* başlığı altında: "*Eski bir mesele olan yol vergisinin vergi prensiplerine daha uygun olarak ıslah edilmesi konusu üzerinde çalışacağız."* şeklinde yer verilmiştir.[195] Hükümet, verginin ve vergi ilkelerinin daha adil ve daha uygun olarak düzenlenmesi görüşünü benimsemiştir.

Karayolu çalışmalarında 1946 yılı dönüm noktası olmuştur. Savaş sonrası dönemde Planlı kalkınma sürecini başlatan 1946 İvedili Beş Yıllık Sanayi Planı[196]

---

[195] Mutlu, **a.g.e.**, s.120., Arar, **a.g.e**., s.188.

[196] 1946 yılında on altı yıldır izlenen kapalı, korumacı, dış dengeye dayalı iktisat politikası yavaş yavaş gevşetilmiş, ithalat serbestleştirilerek büyük ölçüde artırılmış, dış açıklar kronikleşmeye başlamış dolayısıyla dış yardım, kredi ve yabancı sermaye yatırımları ile ayakta duran bir ekonomik yapı yerleşmeye başlamıştır. Bu dönemde, serbestleşmeye yönelen dış ticaret rejiminin sonucu olarak iç pazara dayalı bir sanayileşme programı değil, dış pazarlara dönük tarıma, madenciliğe, alt yapı yatırımlarına, inşaat sektörüne öncelik veren bir kalkınma anlayışı gündeme gelmiştir. Bu doğrultuda Maliye, İktisat, Ticaret ve Tarım Bakanlıkları arasında oluşturulun Planlama Komisyonu tarafından *1946 İvedili Beş Yıllık Sanayi Planı* hazırlanmıştır. Planı, Şevket Süreyya Aydemir ve İsmail Hüsrev Tökin gibi eski Kadrocu aydınlar yönlendirmişlerdir. Kalkınma ve sanayileşme hamlelerinde

çerçevesinde, Vecdi Diker'in raporu doğrultusunda ABD yol kalkınması örnek alınarak, beşer yıllık üç devrede uygulanacak olan on beş yıllık bir Devlet Yol Ağı Programı yapılmıştır. Programın amacı; iller arasında bağlantısız kalmış yol parçalarının birbirlerine eklemek, mevcut fakat onarıma muhtaç olan yolların tamirini ve her mevsimde geçit vermeyen yolların bakımını yaparak geçide elverişli bir duruma getirmek olmuştur.[197] Böylece iktisadi bakımdan ihtiyaç duyulan bölgelerarası yol ağının kurulması hedeflenmiştir.

Hükümet, mevcut 43.000 km.lik karayolu üzerinde ülke savunması, ekonomi, sağlık, kültür, turizm bakımlarından incelemeler yapmış ve devletin mali gücü çerçevesinde on beş yılda; beşer yıllık üç devrede yapılacak 20.000 km.lik bir Devlet Yolu Ağı belirlemiştir.[198] Devlet tarafından yapım ve bakım işleri programına göre gerçekleştirilecek olan 20.000 km.nin dışında kalan 23.000 km yoldan 15.000 km.sinin yapım ve bakım işleri Devlet Yol Ağı Programına paralel olarak vilayetlere bırakılmıştır. Bu şekilde vilayetlerin de Bakanlıkça verilecek direktife göre yapacakları On Beş Yıllık Programla vilayet merkezlerini ilçe ve bucaklara ayrıca bu merkezleri Devlet Yolları Ağına ulaştırması hedeflenmiştir.[199]

---

devletin öncülüğü zorunlu görülmüş, dış ekonomik ilişkilere de ekonomik bağımsızlık çerçevesinde bakılmıştır. Bayındırlık Bakanlığı da Plan doğrultusunda karayolu çalışmalarına önem vermiştir. Ancak ulaşımda önceliğin demiryollarına verilmesi anlayışı sürdürülmüştür. Bkz. Korkut Boratav, **Türkiye İktisat Tarihi 1908-1985**, Gerçek Yayınevi, İstanbul 1998, s.74., Tekeli-İlkin, **a.g.e.**, C.II, s.363-407.

[197] **Yol Programı 1946**, s.7.

[198] **a.g.p.**, s.2.

[199] **C.A.**, Fon Kodu:030.10…, Yer No:156.95.17, Dosya:15937, 20.11.1946, s.2.

Bayındırlık Bakanı Cevdet Kerim İncedayı; 20.000.km.lik Yol Programının önemini Vilayetlere, genel müfettişliklere, Başbakanlığa, bütün bakanlıklara ve Genel Kurmay Başkanlığına gönderdiği beyanatta şöyle ifade etmiştir: [200]

> "*Şunu teessür ve ehemmiyetle belirtmek isterim ki 23 yıllık Cumhuriyet Devrinde karayolları için devlet bütçesinden 68, özel idareler bütçelerinden 69 milyon yapımı 13 milyonu bakımı olmak üzere- 82 milyon lira harcandığı halde 23 yıldan sonra bugün ve harcanan 150 milyona mukabil maalesef iki vilayet veya memleketin bir ucu ile bir ucu arasında veya bölgeleri mühim demiryol istasyonlarına bağlayacak yollarımız yok gibidir. Bundan sonra da alınan kararlara sadık kalmaz ve dağınık çalışırsak bir 23 yıl daha geçse karşılaşacağımız manzara bundan farklı bulunmuş olmaz."*

Programı gerçekleştirmek için devlet ve vilayetlerin elbirliğiyle çalışması gerektiği üzerinde duran Bakan İncedayı:[201] "*Yurdun her köşesine ulaşmak imkanı temin edecek ve yurt kalkınmasına büyük bir hız verecek olan yol davasında vali arkadaşlarımızın aynı duyguyu heyecanla yaşatacaklarından eminiz, bu emniyet bu işin tahakkukunda başlıca mesnedimizdir.*" açıklamasıyla, Programla istenilen sonuca ulaşabilmek için devlet yolları dışında kalan yolların vilayetlerin sorumluluğunda olmasından dolayı vilayetlere ve valilere büyük bir görev düştüğünü belirtmiştir.

Beşer yıllık üç devrede toplam on beş yılda uygulanacak Programa göre yapılacak işler şunlardır: [202]

1-Birinci Beş Yıl: Yapılacak yol 2.939 km ve bakıma alınacak yol ise 10 862 km.dir. Yol inşaatı, köprü ve tesis yapımı, bakım ve makinelerin ıslahı, yol, köprü

---

[200] **C.A.**, Fon Kodu:030.10…, Yer No:156.95.17, Dosya:15937, 20.11.1946, s.2..

[201] **C.A.**, Fon Kodu:030.10…, Yer No:156.95.17, Dosya:15937, 20.11.1946, s.3.

[202] **Yol Programı 1946**, s.7-10., On Beş Yıllık Devlet Yol Ağı Programının özeti için bakınız Ekler, Ek-1.

işleri ve yol ağı dışındaki büyük köprüler için her yıla ortalama 41.000.000 lira olmak üzere beş yılda 205.000.000 lira harcanması öngörülmüştür. Birinci beş yılda yapılması planlanan yollar şunlardır:

Edirne-İstanbul-Ankara-Hatay	265 km
Ankara-İstanbul Asfalt kaplaması	500 km
Eskişehir-Geyve	80 km
İzmir-Ankara-Erzurum	427 km
Hakkari-Başkale-Van	205 km
Tuğ-Bitlis-Kurtalan	80 km
Hatay-İslahiye-Maraş	145 km
Ayancık-Sinop-Kargı-Çorum-Çerikli	206 km
Marmaris-Muğla	40 km
Ürgüp-Başköy	30 km
Hopa-Çoruh-Yusufeli-Erzurum	30 km
Diyarbakır-Urfa-Antep-Fevzipaşa	107 km
Manavgat-Beyşehir-Konya-Kadınhan	120 km
Hopa-Sinop	124 km
Gaziantep-Malatya	80 km
Tunceli-Bingöl-Muş	200 km
Elazığ-Selepür Köprüsü	80 km
Kelkit-Koyulhisar-Amasya-Çorum-Çankırı-Bolu-Adapazarı	220 km
Toplam:	2.939 km

2-İkinci Beş Yıl; Yapılacak yol 3.122 km ve bakıma alınacak yol ise14 464 km.dir. Yol inşaatı, köprü ve tesis yapımı, bakım ve makineler ıslahı, yol, köprü

işleri ve yol ağı dışındaki büyük köprüler için her yıla ortalama 41.000.000 lira olmak üzere beş yılda 205.000.000 lira harcanması öngörülmüştür. İkinci beş yılda yapılması planlanan yollar şunlardır:

Ankara-Aksaray-Bor	180 km
Hopa-Sinop-Akçakoca	380 km
Erzurum-Çoruh	84 km
Çanakkale-Gönen-Bandırma	151 km
Ç.kale-Bursa-Bolu-Çorum-Amasya-Kelkit-Kağızman	347 km
Çanakkale-Balıkesir-Kütahya	165 km
Malatya-Pınarbaşı	190 km
Van-Muş-Bingöl	280 km
Denizli-Muğla	100 km
Çerkeş-Karabük	40 km
Ankara-Konya	220 km
Tunceli-Kemah	250 km
Diyarbakır-Bingöl	130 km
Diyarbakır-Tunceli	80 km
Maraş-Pınarbaşı	200 km
İskilip-Germece	125 km
Gaziantep-Malatya	100 km
Toplam:	3.122 km

3- Üçüncü Beş Yıl: Yapılacak yol 2.728 km ve bakıma alınacak yol ise 17.499 km.dir. Yol inşaatı, köprü ve tesis yapımı, bakım ve makineler ıslahı, yol, köprü işleri ve yol ağı dışındaki büyük köprüler için her yıl ortalama 38.000.000 lira olmak

üzere beş yılda 190.000.000 lira harcanması planlanmıştır. Üçüncü beş yılda yapılması planlanan yollar şunlardır:

Silivri-Çerkeşköy-Yassıviran-Saray-Pınarhisar-Demirköy	121 km
Fevzipaşa-Osmaniye	60 km
Afyon-Denizli-Aydın-Kuşadası	260 km
Ulukışla-Karapınar-Konya	160 km
Diyarbakır-Siirt	127 km
Bingöl-Muş	100 km
Eleşkir-Varyantı	35 km
Mersin-Manavgat-Antalya-Muğla	525 km
Muş-Pasinler	190 km
Erzurum-Çoruh	130 km
Siirt-Cizre	127 km
Bingöl-Kagı-Sansabugazı	180 km
Mardin-Nusaybin	63 km
Malatya-Arapkir	70 km
Orsu-Kayulhisar	40 km
Konya-Karaman-Silifke	265 km
Muş-Ağrı	240 km
Isparta-Burdur	35 km
Toplam:	2.728 km

Beş yıllık üç devrede on beş yolda uygulanacak Programla 8.789 km yol yapımı, 51.000 km yol bakımı ve yol ağı dışındaki büyük köprülere toplam 600.000.000 harcanması öngörülmüştür.

Bu programlara göre 98.528.500 lira harcanarak ülkenin devlet ve il yolları üzerindeki 449 büyük köprünün en iyi şekilde yeniden yapılması ve eski köprülerden 69 adedinin de onarılması hedeflenmiştir.[203]

Devlet Yol Ağı Programıyla karayolu yapımına standart getirmek amaçlanmıştır. Buna göre yol tipleri üç kategoriye ayrılmıştır:[204]

1-Şose genişliği 6.00, platform genişliği 9.00 metre olmak üzere 6.088 km.

2-Şose genişliği 5.00, platform genişliği 8.00 metre olmak üzere 6.834 km.

3-Şose genişliği 4.00, platform genişliği 7.00 metre olmak üzere 7.600km.

Yapılan yolların sağlam ve dayanıklı olmasına önem verilmiştir. Ülkenin ihtiyaçlarına ve ekonomik gücüne en uygun olan yol tiplerinin yapılması görüşü benimsenmiştir. ABD'de incelemelerde bulunan mühendis Vecdi Diker'in ABD'nin yol yapım teknikleri ile ilgili incelemeleri Türkiye'de uygulanacak yöntemlerin saptanmasında belirleyici olmuştur.[205]

Devlet yolları çalışma programının teknik ve idari organizasyonu sağlamak üzere; demiryolları teşkilatına benzer şekilde ülke 11 bölge müdürlüğüne ayrılmıştır. Her bölgede yol bakım ve yapım amirliği kurulmuştur. Bu bölge müdürlüklerinin aynı zamanda çevrelerindeki illerin bayındırlık işlerini de teknik bir düzen çerçevesinde yürütmeleri öngörülmüştür.[206]

Programla; on beş yıllık sonuç alındığı zaman sürekli bakımın sürdürülmesiyle ülkenin yol davasının büyük ölçüde çözüleceği ve halkın yaşadığı sıkıntıların giderileceği düşünülmüştür. Yol işlerinde bakımın önemi yıllarca dile

---

[203] **Yol Programı 1946**, s.4.

[204] **C.A**., Fon Kodu: 030.10.., Yer No:156.95.17, 20.11.1946, s.1.

[205] **Yol Programı 1946**. s.2-3.

[206] **a.g.p.**, s.4.

getirilmesine rağmen Şose ve Köprüler Reisliği'nin yeterli teşkilata sahip olmaması nedeniyle yol çalışmalarında istenilen başarı sağlanamadığından, On Beş Yıllık Programın başarıyla uygulanabilmesi için bakım çalışmalarına ağırlık verilmiştir. Bir karayolunun ömrü yol yapım sistemine bağlı olmakla beraber normal yaşama süresi içinde daima iyi halde kalması, yalnız bakım işine verilecek önemle ölçüldüğünden yapılan yollar kısa zamanda bozulmuştur. Bu nedenle 1946 Yol Programının uygulanabilmesi için bakım çalışmalarının önemi üzerinde durulmuştur.

Program çerçevesinde gerek devlet tarafından gerekse iller tarafından bakıma alınacak yollar üzerinde yapılacak işler şunlardır: [207]

1-Yeni yapılmış düzgün yolların bozulmamasını sağlamak

2-Bozulmuş eski yolların bakımla iyileştirilmesine çalışmak

3-Yılın büyük bir kısmında geçit vermeyen toprak yolların yılın daha uzun kısmında geçit vermesini sağlamak.

Ayrıca bakım teşkilatında görev alacak personelin sürekli iş başında ve yol boylarında kalmalarını sağlayacak olan tesislerin yapımı üzerinde durularak, On Beş Yıllık Yol Programı ile 11 bölge, 37 şube, 188 kısım şefliği, 300 yol çavuşu binası yapılması öngörülmüştür.[208]

Programının uygulanabilmesi için bakım kadar karayolu çalışmalarında makine unsurunun da önemli olduğu görülmüştür. Yol işlerinde makinenin kullanılmasıyla pek çok alanda işlerin kolaylaşacağı; yolların tamamen teknik yöntemlere göre inşa edileceği ve el emeği ile yapılacak işlerin maliyetinin en az yarı

[207] **C.A.**, Fon Kodu:030.10…, Yer No:156.95.17, Dosya:15937, 20.11.1946, s.1-2.

[208] **Yol Programı 1946**, s.5.

yarıya ucuzlatılacağından işçi bulmakta yaşanan güçlüklerin önüne geçilebileceği düşünülmüştür. [209]

Bakım ve makine esasına dayanan 20.000 km.lik Devlet Yol Ağının başarıya ulaşabilmesi için finansman ve teknik personelin önemi de görülmüştür. Şose ve Köprüler Reisliği'nde teknik personel sayısı 369 iken programın başarıyla uygulanabilmesi için 664 personele ihtiyaç olduğu saptanmıştır. Bu nedenle yol işlerinde çalıştırmak üzere dışarıdan teknik personel getirilmesi zorunluluğu ortaya çıkmıştır. Mevcut ve alınacak personeli yetiştirmek için bir eğitim programı düzenlenmesine ve makineleşecek yol işlerinin yürütülmesi için yaklaşık 1.500 makiniste ihtiyaç duyulmuştur.[210]

Peker Hükümeti döneminde hazırlanan ve Türkiye'nin özellikle ekonomik kalkınması için önemli görülen Devlet Yol Ağı Programına Demokrat Parti muhalefet etmiş, Programın uygulanmasına karşı çıkmıştır. Meclis görüşmelerinde Demokrat Parti adına konuşan Adnan Menderes; on beş yılda yapılmak üzere planlanan 20.000 km.lik Yol Ağının yaklaşık 4 milyara mal olacağından milletin kıt ekonomik imkanlarıyla bu ağır yükün altına girmesinin ve Programı uygulayabilmesinin Demokratlar tarafından mümkün görülmediğini ifade etmiştir. Basında da bu yönde eleştirilerin olması; 20 Aralık 1946 tarihli Tasvir Gazetesi'nde Cihad Baban imzalı bir makalenin Menderes'in eleştirileriyle örtüşmesi, Bayındırlık Bakanı Cevdet Kerim İncedayı'nın Yol Programına Meclis kürsüsünden açıklama getirmek istemesine neden olmuştur. İmkansız olarak nitelendirilmesine rağmen on

[209] **a.g.p.**, s.5-6

[210] **a.g.p.**, s.6.

beş yılda 2.000.000 lira ile 20.000 km.lik Yol Ağı Programını hayata geçireceklerine dair söz veren Bakan:[211]

> "*Bu millete vaktiyle Serbest Fırkacılar da bu türlü fısıldadılar ve dediler ki; iktisaden bu cılız ve zayıf bünyeli olan milletimiz bu kadar yoğun imar hamlelerini kaldıramaz. Kısaca bu demiryolu masrafları çok ağır gelir. Demiryolları yapılır, biter. Amma o zamana kadar milletin eti dökülür ve geçen lokomotifler kalmış kemiklerini ezerek onların tıkırtısından geçer. Arkadaşlar demiryolları yapıldı, yapılıyor. Herhangi bir Türk'ün bir gram eti dökülmedi. Aksine milletin bünyesi güçlendi."*

şeklindeki açıklamasıyla zamanında demiryolu politikasında gösterilen kararlığın karayollarında da; 20.000 km.lik Yol Ağı Programının uygulanması ile gösterileceğini ifade etmiştir.

Büyük bir kararlıkla hazırlanan 20.000 km.lik Devlet Yol Ağı Programı 1525 sayılı Şose ve Köprüler Kanununa göre Bakanlar Kurulu'nun onayına sunulmuş, ancak 7 Eylül Kararlarını alan Peker Hükümeti'nin düşürülmesi üzerine Program onaylanamamıştır. Program uygulamaya geçirilemese de karayolu politikasında bundan sonra bakım, makine, finansman ve teknik personel konularında 1948 yılından itibaren yaşanacak anlayış değişikliğine zemin hazırlamıştır.

B. Karayolu Politikasında Yaşanan Dönüşüm

Cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren Türkiye'de karayolu çalışmaları yapılmışsa da; yatırımların ağırlıklı olarak demiryollarına aktarılması, yol yapımında modası geçmiş ilkel yöntemlerin kullanılması; makine kullanılmaması, bakım

[211] **TBMM Tutanak Dergisi**, Devre: VIII, C.I, Birleşim:23, 25.12.1946, s.516-518.

işlerinin gerektiği gibi yapılmaması ve etkin bir teşkilatın olmamasından dolayı 1947 yılına kadar karayolları gelişme gösterememiştir.

Türkiye karayollarının durumu 1947 yılına gelindiğinde şu şekildedir:[212]

1-Asfalt yol	825 km
2-Makadam yol	10.955 km
3-Tamire muhtaç yol	7.805 km
4-Köprüleri yapılmış muntazam tesviye	5.360 km
5-Köprüsüz tesviye	8.870 km
6-Islaha muhtaç toprak yol	9.685 km
Toplam	43.500 km

Bu işlerin gerçekleştirilmesi için 1947 yılına kadar harcanan para giderleri ise şu miktarlarda olmuştur: [213]

1-Bayındırlık Bakanlığınca devlet yollarına harcanan ve çeşitli il yollarına yapılan yardımlar	98.772.331 TL
2-İller tarafından nakden harcanan para	93.661.636 TL
3-İller tarafından bedenen harcanan para	97.750.483 TL
Toplam	290.184.450 TL

Bu istatistiklere göre, 1923-1947 yılları arasında, 25.165 km yol ve 214 büyük köprü inşaatı yapılmış 290.184.450 TL harcanmıştır. Ancak karayolu çalışmaları bir plan program dahilinde yürütülmemiştir. Çoğu zaman yapılan yolların istikametleri tesadüfe kalmış, zikzaklı ve hesapsız yapılan yollar ölüm-kalım mücadelesinin verildiği yerler olmuştur. Standardı olmayan ve iyi yapılmayan yeni

[212] **1948-1960 Karayolları Genel Müdürlüğü Çalışmaları Hakkında Rapor**, 5.

[213] Berksan**, a.g.e**, s.124., Ayrıca bkz. **Cumhuriyetin 70. Yılında Bayındırlık ve İskan Bakanlığı**, s.181.

bir yol çoğu zaman daha yapıldığı yıl bozulmuştur. Yol kanunları makineli inşaat dönemine ve motorlu araçların ulaşımına uygun bir şekilde ayarlanmamış, Bayındırlık Bakanlığı yeni yöntemleri izlememiştir. Yol yapımında izlenen strateji; bir müteahhide üstünkörü keşif yaptırmak, onun üzerine harcamaları hesaplamak, olmuştur. Bazen amacı karşılamaya yetmeyen bir para ile belli uzunlukta yol yapılması hakkında üst makamlardan emirler verilebilmiş, projeyi yapan mühendisler, kanunları yolun niteliğinden fedakarlık edecek şekilde hazırlayabilmişlerdir. Genellikle yapılacak işle hiçbir ilgisi olmayan sermaye sahibi müteahhitler yol ihalelerine katılabilmiş ve işi almak için hesapsızca fiyatları düşürmüşlerdir. İşten anlamayan müteahhitlere danışmanlık hizmeti veren mühendisler ise daha çok işin alınması ve maaşlarının çıkmasıyla ilgilendiklerinden herhangi bir müdahalede bulunmamışlardır. Fiyat kırıp işi alan müteahhit; bir süre sonra zarar ihtimali karşısında kalmış, ya iflas etmiş ve işi yarıda bırakıp gitmiş, ya da işçinin hakkını tam olarak ödememiştir.[214] Yıllarca Devlet, vilayet ve belediye bütçelerinden yollara milyonlarca para aktarmasına rağmen bu paralar müteahhitleri milyoner etmeye yaramış, çoğu zaman Devlete bir karış yol yapan müteahhit zengin olmuştur.[215]

Türkiye'de, 1947 yılında ülke ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik bir karayolu politikasının varlığından söz edilemez. TBMM'de Bayındırlık Bakanlığı 1948 yılı Bütçesi görüşmelerinde bu gerçeği Demokrat Parti adına konuşan Kemal Zeytinoğlu:[216]

---

[214] Ahmet Emin Yalman, *"Yol Seferberliği İstikbal İstikametindeki En Büyük Hamlemizdir"*, **Vatan**, 17 Ocak 1949, s.3.

[215] **Akşam**, *"Yollar ve Milyonlar*", 10 Ağustos 1947, s.1.

[216] **TBMM Tutanak Dergisi**, Devre: VIII, C.VIII, Birleşim 26,29.12 1947, s.626.

"İçtimai ve eğitim gelişmemizde, zirai davranışımızda, ticari ve ekonomik kalkınmamızda bir engel teşkil eden yol problemine ehemmiyet ve kıymet verilmemiştir. İlk planda inşasına mecbur olduğumuz anayollarımızın yekunu 20.000 kilometre olduğuna ve normal bütçelerle senede en ilkel sistemde yüz kilometre ve yeni yol yapmaya muktedir bulunduğumuza göre bu memleketin daha iki asır beklemeye mecbur tutulduğunu görürüz. Bu acı hakikat yeni bir hadise değildir. Fakat daima yapılanlardan bahsetmek suretiyle ihtiyaçların azameti gizlenmek ve katedilecek mesafelerin uzunluğu kısaltılmak istenilmiştir. Belirli süreli planlar, ne suretle karşılanacağı izah ve tesbit edilmeden, Hükümetlerin birer propaganda vasıtası olmaktan daha ileri gidememişlerdir."

sözleriyle ifade etmiş, Hükümetin izlediği karayolu politikasıyla ilgili oldukça sert eleştirilerde bulunmuştur.

Bir tarafta çok büyük masraflarla yapılan ancak bakım yapılmadığı için yollar kısa zamanda bozulurken diğer tarafta ise hiç yolu olmayan, son derece ilkel koşullarda ulaşım ihtiyaçlarını karşılamaya çalışan bölgeler vardır. Yol yapım ve bakımı için istikametlerin tespiti ve yol çalışmaları için para harcarken mahalli ihtiyaçlar ve zorunluluklar göz önünde tutulmamış, işin gösterişine gidilmiştir. Çoğu zaman hükümetler yolun niteliğinden çok kilometre hesabı üzerinde durmuşlar ve bunu propaganda malzemesi olarak kullanmışlarıdır. Demiryolu hattına paralel karayolları yapılmış ve hatta karayolu olan bazı yerlere turistik asfalt yol döşenmiştir. Ucuz ve sağlam yol yerine pahalı ve lüks yollar yapılmıştır. II. Dünya Savaşı'ndan sonra motorlu araçların sayısının artmasıyla bazı bölgelerde otomobiller trenle rekabete başlamıştır. Fakat diğer taraftan hiç bir ulaşım aracı ve yolu olmayan bölgeler perişan halde kalmıştır.[217]

[217] **a.g.e.**, s.626.

Örneğin Rize'den 50 metre içeriye gidilmek istendiğinde yol yoktur, hatta hayvanlarla dahi ulaşım imkansızdır. Bu nedenle bölge halkı başka çare olmadığından yiyeceklerini sırtında küfe ile taşımışlardır. Rize'nin en dağlık ve en dik yokuşlu kasabası olan Güneyce'ye ulaşan yol olmadığından sağlık ve eğitim hizmetleri yıllarca aksamış, hayat oldukça pahalılaşmıştır.[218] Nakliye güçlüklerinden dolayı fiyatı 20 kuruş olan mısır Güneyce kasabasında 40 kuruşa satılmıştır. Artvin'e bağlı Yusufeli ve çevresinde de yolsuzluk hayatı olumsuz etkilemiştir. Karın yağmasıyla bütün dünya ile bağlantısı kesilen, yılın altı ayını mahsur durumda geçiren ve yaz aylarında dahi ulaşım imkansızlıkları içerisinde olan Yusufeli halkı ihtiyaç duyduğu gıda maddelerini sırt kervanları oluşturarak üç günlük yolculukla temin edebilmişlerdir.[219] Türkiye'de hiç yolu olmayan tek vilayet olan Hakkari kuş uçmaz kervan geçmez bir yer olarak görülmüş ve ihmal edilmiştir.[220]Ayrıca doğu illerinden de kötü yollara sahip olan ve tek ulaşım aracı karayolu olan Muğla ve çevresi yıllarca görmezlikten gelinmiştir. Bölgede yol adına hemen hemen hiç bir şey kalmamış, halk bu durumdan sürekli şikayetçi olmuştur. [221]

Türkiye'de, 1947 yılında ülke ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik bir karayolu politikasının varlığından söz edilemez. Türkiye'nin 1947 yılı karayolu durumu diğer ülkelerle kıyaslandığında da oldukça geri durumda olduğu görülmektedir. Yollar üzerinde yapılan ulaştırma hacmi hakkında hiçbir bilgi olmaması nedeniyle sadece

---

[218] **a.g.e.**, s.639.

[219] "*Çoruh-Yusufeli*", **Karayolları Bülteni**, Yıl:3, Sayı:27, Ocak 1953, s.4-5.

[220] **TBMM Tutanak Dergisi**, Devre:VIII, C.VIII, Birleşim 26,29.12 1947, s.651.

[221] **a.g.e.,** s.642-643., **TBMM Tutanak Dergisi**, Devre:VIII, C.I, Birleşim:3, 25.12.1946, s.480., **TBMM Tutanak Dergisi**, Devre:VIII, C.XVI, Birleşim 53, 26.2. 1949, s.722.

yol uzunlukları ile yüz ölçümü arasında bir kıyaslama yapıldığında 1 km'ye düşen yol uzunlukları şöyledir:[222]

İngiltere	:1210 metre yol
Fransa	:1100 " "
İtalya	:1050 " "
Almanya	:1240 " "
Çekoslovakya	: 750 " "
Romanya	: 580 " "
Yugoslavya	: 270 " "
Yunanistan	: 170 " "
İran	: 16 " "
Afganistan	: 12 " "
Habeşistan	: 14 " "
Türkiye	: 17 " "

Türkiye; yol durumu itibarıyla gelişmiş ülkelerle kıyaslanmayacak kadar kötü durumdadır. Ayrıca Mithat Paşa gibi Osmanlı devlet adamları tarafından önemli yol çalışmaları yapılan eski Osmanlı vilayeti olan Romanya'dan da oldukça geridir.[223] Doğu komşuları İran, Afganistan ve Kuzey Afrika ülkesi olan Habeşistan ile ise neredeyse eşit durumdadır.

[222] **1948–1960 Karayolları Genel Müdürlüğü Çalışmaları Hakkında Rapor**, s.8.
[223] **a.g.r.**, s.8.

Bu istatistikler, TBMM'de karayollarıyla ilgili görüşmelerde, başka ülkelerle kıyaslama yapılırken sık sık tekrarlanmış, özellikle Habeşistan örneği üzerinde durularak pek çok milletvekili bu durumdan duyduğu üzüntüyü ifade etmiştir.

Demokrat Parti milletvekili Kemal Zeytinoğlu:

> *"..görülüyor ki yakın ve küçük komşularımıza göre 15-20 defa gibi bir gerilik manzarası arzeden yol meselemiz bir Afrika Devleti olan Habeşistan'la eşit hatta genel bakımdan geri durumda bulunmaktadır.Yüksek Meclisin dikkatini çekecek olan şu yüz kızartıcı mukayese tablosunun iktisadi ve ictimai bünyemizdeki aksaklıkların başlıca delillerini de gösterdiğine şüphe yoktur.*"

şeklinde yaptığı kıyaslama ile Türkiye karayollarının geriliğine dikkat çekmiştir.

Türkiye karayollarının ilkelliği ve özellikle gelişmiş ülkeler karşısındaki geriliğiyle ilgili durumun vahameti; Nihat Erim'in Bayındırlık Bakanlığı zamanında hazırlanan *Yol Davamız 9 Yılda 23.054 km* başlıklı broşürde ise şöyle ifade edilmiştir: [224]

> "*Bir memleketin yollarını; bir vücudun kan damarlarına benzetmekte hiçbir hata yoktur. Öyle anlıyoruz ki; milletler camiası içinde; komşularımız Bulgaristan, Romanya, Yugoslavya, Yunanistan kadar olsun kan damarlarımız çalışmamaktadır*."

Bu gerçekler karşısında Hükümet, aşağıda açıklanacak nedenlerin de etkisiyle, karayolu çalışmalarına ağırlık vermek zorunda kalmıştır.

II. Dünya Savaşı'ndan sonra Türkiye'de çok partili siyasi yaşamın kurulması ve demokrasinin yerleşmesiyle muhalefet gelişme gösterdikten sonra *demir ağlarla ördük anayurdu dört baştan* sloganı halk arasında fazlaca bir önem ifade etmemeye başlamıştır. 1946 yılında kurulan Demokrat Parti, ülkenin yola olan ihtiyacını dile

---

[224] **Yol Davamız 9 Yılda 23.054 Kilometre**, s.13., Yalman, **a.g.m.**, s.3.

getirmiş ve *karayolu davasını* programına almıştır. Demokrat Parti Programında CHP Hükümetlerinin öncelik verdiği demiryollarının tersine karayolları üzerinde durularak şu ifadelere yer verilmiştir: [225]

> *"Modern yol yapımı tekniği, büyük vasıtalara ve makinelere ihtiyaç göstermektedir. Köy, bucak yolları dışındaki yapımın merkezden idaresini, esaslı bir plan içinde büyük yol şebekeleri kurulmasını zaruri görüyoruz. Bu bakımdan, kanunlarımızda değişiklikler yapılmalıdır. Özel kanuna göre köy ve bucak yollarının da süratle yapılması da göz önünde tutulmalıdır.(Madde 80)*
>
> *Demiryollarımızın inşasına devam olunmalıdır. Demiryollarımızı besleyecek, karayolları ile limanlar, depolar ve antrepoların birbirlerini tamamlayıcı surette yapılmalarını, ulaştırma sistemimizin içinde görüyoruz. (Madde 81)*
>
> *Ulaştırmada ucuzluğu sağlamak için her türlü taşıt vasıtalarının ve yedek parçalarının memlekete getirilmesinde kolaylıklar gösterilmesini, akaryakıt fiyatlarının ucuzlatılmasına çalışılmasını zaruri bulmaktayız. (Madde 82)"*

Hükümet, Demokrat Parti'nin karayolu ulaşımı konusundaki görüşleri ve halktan gelen istekler karşısında, karayolu çalışmalarını programa bağlamak zorunluluğu duymuştur. II. Dünya Savaşı sonrasında başlayan planlı kalkınma sürecinde dış kaynak arayışıyla hazırlanan 1947 Türkiye Kalkınma Planında da ulaşım meselesine öncelik verilmesi ve karayollarının iyileştirilmesi üzerinde durulmuştur. Uygulamaya geçilemeyen 1946 Yol Programı doğrultusunda karayolu çalışmaları yeniden ele alınarak yapılacak işlerle ilgili Kalkınma Planı'nda şunlar yer almıştır:[226]

---

[225] Mustafa Albayrak, **Türk Siyasi Tarihinde Demokrat Parti (1946-1960)**, Phoenix Yayınevi, Ankara 2004, s.609-610.

[226] İlhan Tekeli-Selim İlkin, **Savaş Sonrası Ortamında 1947 Türkiye İktisadi Kalkınma Planı**, ODTÜ Yayınları, Ankara 1974, s.78-80.

"Halen mevcut şose ve köprülerin esaslı bir tamire tabi tutulması ve 10 bin kilometrelik yol ve 10.700 metrelik köprü inşaatının ele alınması ve böylece toplam 20 bin kilometrelik bir şose şebekesinin yaz kış geçit verir bir halde bulundurulması maksatlarıyla 5 yılda toplam 262,3 milyon lira sarfedilecektir."

Plan doğrultusunda karayolu çalışmalarının sürdürülebilmesi dış finansman teminine bağlanmıştır. Bu nedenle 1947 yılında başlayan ABD askeri yardım programı karayollarında yaşanan dönüşümde itici güç olmuştur. 1947 Kalkınma Planı genel olarak uygulamaya konulamasa da ABD yardımları ile karayolu çalışmaları ağırlık kazanmıştır.

II. Dünya Savaşı sonrasında dünya genelinde karayolu ağırlıklı ulaşım politikası izlenmiş, en gelişmiş karayollarına sahip olan ABD karayolu çalışmalarını yönlendirici olmuştur.[227] Habeşistan'dan Seylan'a, Mısır'dan Afganistan'a,

[227] Dünyada kısa zamanda yol konusunda büyük başarılar elde eden ve en gelişmiş karayolu ağına sahip olan ülke ABD olmuştur. Bir program dahilinde ABD'de karayolu çalışmalarına 1936 yılında başlanmış ve Yollar İdaresi Başkanı Thomas H. Mac.Donald'ın rehberliğinde karayollarında büyük bir gelişme yaşanmıştır. Türkiye gibi pek çok ülke demiryolu yaparak ulaşım sorununu çözmeye çalışırken ABD sahip olduğu gelişkin demiryollarına alternatif karayolu yapım faaliyetlerinde bulunmuştur. ABD'de 1920'li yıllarda Ford Şirketi'nin ilk kez otomobil üretimine başlamasıyla taşımacılıkta dolmuşların tercih edilmesi ve çok kısa sürede tüm ülkede yaygınlaşması karayolu yapım çalışmalarını hızlandırmıştır. Bu durum karşısında güçlü demiryolu kumpanyaları dolmuş kullanımını kaldırmaya yönelik mücadele vermişlerse de II. Dünya Savaşı sonrası koşulları demiryollarının aleyhine gelişmiştir. Savaştan son derece karlı çıkan otomotiv tekelleri ulaşımda yeni tercihlerin temsilcileri olmuşlar ve karayolu ulaşımını yaygınlaştırmayı amaçlamışlardır. Demiryollarının varlığına son vermek için General Motors 1945 yılında ABD'nin tüm raylı sistemini satın almıştır. Bundan sonra ABD'nin en ücra

Hindistan'dan Yeni Zelanda'ya kadar pek çok ülke II. Dünya Savaşı sonrasında ülke kalkınmasında yolların birici derecede önemli olduğu düşüncesinden hareketle uzun vadeli karayolu programları hazırlayarak ABD destekli karayolu çalışmalarına başlamıştır.[228]

ABD Yollar İdaresi, Uluslararası İmar ve Kalkınma Bankası (I.B.R.D.) ve Ekonomik İşbirliği İdaresi gibi Amerikan kuruluşları öncelik karayoluna sloganıyla az gelişmiş ülkelerin ulaşım sistemleri üzerinde etkin politikalar izlemişlerdir. Modern bir yol ağının kurulmasında ABD öncülüğünde Türkiye'de de yapılacak yol programının benzerleri Kolombiya, Bolivya, Guatemala, Güney İtalya gibi ülkelerde de uygulanmıştır. Ekonomileri Amerikan denetimine giren azgelişmiş ülkelerde, ulaşım sistemleri yön değiştirerek kapsamlı bir dönüşüme uğramıştır. Bu durum II. Dünya Savaşı'ndan oldukça karlı çıkan ve artan üretimlerine dış pazarlar arayan Amerikan Otomotiv ve Petrol tekellerine büyük çıkarlar sağlamıştır. Amerikan otomotiv ve petrol çevreleri kendilerine yeni pazarlar arama yarışına girmiş ve kapalı köy ekonomilerini dağıtarak, Amerikan mallarını en uzak köşelere kadar ulaştırmayı hedefleyen bir politika izlenmişlerdir.[229] Bolivya'daki Cochabamba-Santa Kruz Karayolu, Guatemala'daki Atlantik ve Pasifik Karayolları, El Salvador'daki Littorol Karayolu, Taylan'daki Friendship Karayolu, Venezuella'daki Pan-Amerikan

---

köşelerine kadar karayolları yapılmıştır. Bkz. Hasan Taşan, "*Türkiye'de Ulaşım Politikası ve Demiryolları*", **1.Ulusal Demiryolu Kongresi (Bildiriler)**, 9-10-11 Ocak 1979, s.233-234.

[228] Kemal Cündübeyoğlu, "*Şark, Garp, Şimal, Cenup Hepsi Vatan…*", **Karayolları Bülteni**, Yıl:3, Sayı:36, Ekim 1953, s.1.

[229]Sami Güven,**Türkiye'de Ulaşım Sistemi ve Karayolu Ulaştırma Kooperatifleri**, Ankara 1982, s.1-2., *Dış Memleketlerden Yol Haberleri*", **Karayolları Bülteni**, Yıl:3, Sayı:36, Ekim 1953, s.8.

Karayolu ve daha pek çoğu Amerikan kuruluşlarının telkin ve yakın denetimlerinde oluşturulmuştur. Dünyanın en pahalı karayolları az gelişmiş ülkelerde yapılmıştır[230]

Örneğin Amerikan Yollar İdaresi'nden bir Karayolu Heyeti Bolivya karayollarında 1945 yılında yaptığı incelemeler sonucunda bir rapor hazırlamış ve ilerleyen yıllarda bu rapor doğrultusunda Amerika'dan sağlanan krediler ve yardımlar ile Cochabamba-Santa Kruz Karayolu yapılmıştır. Ulaşım imkanın artmasıyla ülkenin en başta ihraç ürünlerini oluşturan şeker ve pirinç üretiminde büyük artışlar olmuştur.[231]

Ancak ABD'nin Türkiye karayollarındaki yönlendiriciliği diğer ülkelerden farklı bir nitelik taşımış, ekonomik çıkarlardan çok askeri kaygılarla hareket edilmiştir. Türkiye'de karayolu politikası; ABD yardım kuruluşlarının karşı çıkmalarına rağmen, ABD'li müteahhitlere yol yaptırmak yerine ABD'nin yol yapım tekniğini almak ve etkin bir karayolu teşkilatı kurmak yönünde gelişme göstermiştir.

C. Soğuk Savaşın Karayolu Politikasına Etkisi

II. Dünya Savaşı'ndan sonra ABD-Sovyetler Birliği arasında başlayan Soğuk Savaşla birlikte Ortadoğu bölgesinin önemi giderek artmıştır. Dolayısıyla Türkiye'nin Ortadoğu'daki jeo-stratejik konumu Soğuk Savaş sürecinde Türk-Amerikan ilişkilerinin sürekli bir gelişme göstermesinde en önemli etken olmuştur.

Sovyet Hükümeti, II. Dünya Savaşı sonrasında ortaya çıkan değişikliklerden dolayı, 17 Aralık 1925'te Sovyetler Birliği ile Türkiye arasında imzalanan Türk

[230] Güven, **a.g.e.**, 24-26.

[231] **a.g.e.**, 25.

Dostluk ve Tarafsızlık Antlaşmasının süresini uzatmayacağını bildirmiştir. Yeni bir antlaşmanın yapılabilmesi için ise Türkiye'den; Türk Sovyet sınırında değişiklik, herhangi bir saldırı karşısında ortak savunmayı sağlamak üzere Boğazlarda üs verilmesi ve Montrö Boğazlar Sözleşmesinin yeniden gözden geçirilmesini istemiştir. [232] Türk Hükümeti savaş riskini göze alarak Sovyetlerin bu isteklerini reddetmiş, 1945 yılında II. Dünya Savaşı bitmesine rağmen 600.000 kişiden oluşan ordusunu terhis etmeyerek silah altında tutmak zorunda kaldığından 1946 bütçesinin önemli bir bölümü ordunun Sovyetlerle yapılacak olası bir savaşa hazır tutulmasına harcanmıştır. Ülke kaynaklarının savunmaya aktarılması ve gittikçe artan askeri harcamalar karşısında, Hükümet yatırım yapacak ya da ülkeyi kalkındıracak maddi olanaklardan yoksun kalmıştır. Dolayısıyla da dış yardıma büyük ihtiyaç duyulmaya başlanmıştır.[233]

Sovyet tehdidi karşısında Türkiye'yi yalnız bırakmanın kendi çıkarlarına da aykırı olduğunu gören ABD Soğuk Savaş sürecinde Türkiye'yi desteklemiştir. Sovyet tehditleri ve iç ekonomik-siyasi gelişmeler ABD ile sıkı askeri, siyasi iktisadi ilişkiler ağının kurulmasında önemli rol oynamıştır.[234] Soğuk Savaş sürecinde Türkiye, Sovyetlere karşı Batı bloğu içinde yer alarak, Truman Doktrini ve Marshall Planı çerçevesinde Amerika'dan askeri ve iktisadi amaçlı yardım sağlamıştır. ABD'nin Türkiye'ye yardım etmesinde Türkiye'nin yaşadığı sıkıntılardan çok

---

[232] Oral Sander, **Siyasi Tarih 1918-1994**, İmge Kitabevi Yayınları, Ankara 1989, s.252-253.

[233] Ayşegül Sever, **Soğuk Savaş Kuşatması'nda Türkiye, Batı ve Ortadoğu 1945-1958**, Boyut Kitapları, İstanbul 1997, s.43-44.

[234] Oral Sander, **Türk Amerikan İlişkileri 1947-1964**, A.Ü.S.B.F. Yayınları, Ankara 1979, s.6.

Türkiye üzerindeki olası bir Sovyet kontrolünün ABD için yaratacağı sorunlar etkili olmuştur. Stratejik bakımdan, Yunanistan'ı denetimi altına alan Sovyetler Birliği, batıdan Boğazları sararak, Türkiye'yi de kontrol altına alacak olursa, ABD ve Batı Avrupa için yaşamsal öneme sahip olan Ortadoğu bölgesi Sovyet etki alanı içine girebilirdi.[235]

II. Dünya Savaşı'ndan sonra, ABD'nin dış politikasının temel direği *komünizme* karşı açılan savaş olmuştur. Sovyetler Birliği'nin yayılmacı tutumu ABD'yi Sovyetler Birliğine karşı önlem almaya itmiş ve *Truman Doktrini* ilan edilmiştir.[236]

ABD Başkanı Harry Truman 12 Mart 1947'de Kongre'de yaptığı konuşmasında; Amerikan dış politikasının; kendilerini boyunduruk altına almak için silahlı azınlıklarca harcanan çabalara (Yunanistan kastediliyor) ve dış baskılara karşı koymaya çalışan özgür ulusları (Türkiye kastediliyor) desteklemek amacına yönelmesi gerektiği kanısında olduğunu söylemiştir. Yunanistan ve Türkiye'nin ABD ve Avrupa için taşıdığı öneme dikkat çeken Truman Kongre'den Hükümete, Yunanistan ve Türkiye'ye 400 milyon dolarlık askeri ve ekonomik yardım yapmak, bu devletlerin isteği üzerine sivil ve askeri personel göndermek, Türk ve Yunan personelinin ABD'de yetiştirilmesini sağlamak yetkilerinin verilmesini istemiştir.[237]

Başkan Truman'ın isteklerine uygun olarak hazırlanan ve Soğuk Savaşın resmi başlangıcı olarak kabul edilen Truman Doktrini adıyla anılan *Yunanistan ve Türkiye'ye Yardım Kanunu* Kongre tarafından kabul edildikten sonra 22 Mayıs 1947'de Başkan Truman'ın onayıyla yürürlüğe girmiştir.

---

[235] **a.g.e.**, s.16.

[236] **a.g.e.**, s.12.

[237] **a.g.e.**, s.21.

ABD Başkanı Truman'ın yardım programında, 300 milyonu Yunanistan'a ve 100 milyonu Türkiye'ye verilecek olan toplam 400 milyon dolarlık ekonomik yardımın yanı sıra, askeri ve sivil danışmanların bu ülkelere gönderilmeleri de öngörülmüştür. Yapılan yardımla Türk ordusunun güçlendirilmesi ve modernizasyonuna katkı sağlamak amaçlanmıştır. Truman Doktrini'ne göre, Türkiye askeri gücü kuvvetlendirilirse Sovyet tehdidine karşı dayanabilirdi. Özellikle Doğu Akdeniz'in Sovyetlerin etkisi altına girmemesi açısından Türkiye'nin bölgede güçlü olması üzerinde durulmuştur.[238]

Yardım programının onaylanmasıyla Amerikan Dış İşleri Bakanlığı hemen verilen ödeneğin nereye harcanacağı konusunda bir rapor hazırlamıştır. Rapora göre; Türkiye'ye yapılacak yardımın askeri araç, ekipman ve donanım ile Türkiye'nin ulusal güvenliğiyle doğrudan ilgili olan demiryolu ekipmanı gibi ekonomik projelere harcanması öngörülmüştür. Yardımın yeniden yapılanma yardımı olmadığının altı çizilerek demiryoluna yapılacak olan yardıma genel olarak ulaşım sisteminin zayıflığı, tarım ve sanayinin acil ihtiyaçları, demiryollarının çok fazla yüke sahip olmaları gibi gerekçelerle meşruiyet kazandırılmıştır.[239]

Kongre'nin Türkiye'ye yardım programını kabul etmesi üzerine, Türk ordusunun ihtiyaçlarını tespit etmek ve ülkenin genel ekonomik durumunu incelemek üzere Amerikan ordu, deniz ve kara kuvvetlerine mensup 22 subay ve Dış İşleri

---

[238] Hüseyin Bağcı, **Türk Dış Politikasında 1950'li Yıllar**, ODTÜ Geliştirme Vakfı Yayınları, Ankara 2001, s.7-8., Duygu Bazoğlu Sezer, "*Soğuk Savaş Dönemi ve Türkiye'nin İttifaklar Politikası*", **Çağdaş Türk Diplomasisi:20 Yıllık Süreç**, 15-17 Eylül 1997, TTK Yayınları, Ankara 1999, s.444., **Vatan**, "*Amerika'dan Askeri Heyet Geliyor*", 18 Mayıs 1947, s.1.

[239] Şen, **a.g.e.**, s.117-118.

Bakanlığı'nın (Department of State) iki iktisat danışmanından oluşan bir tetkik heyeti General Lansford Oliver başkanlığında 1947 yılının Mayıs ayında Türkiye'ye gönderilmiştir.[240]

Heyetin Türkiye'ye gelişi ve çalışmaları kamuoyu tarafından da dikkatle takip edilmiş ve gündem yaratmıştır.[241] Türkiye'de altı hafta kalan Oliver Heyeti de sık sık izlenimlerini kamuoyuyla paylaşmıştır. Bir gazetecinin yapılan incelemeler sonucunda görüşlerinin neler olduğu ve II. Dünya Savaşı'ndaki tecrübeler çerçevesinde Türk ordusunda başlıca ne gibi eksiklikler gördüğüne yönelik sorusuna General Oliver'in cevabı tek kelime ile *malzeme* olmuştur. Ancak bu cevabın genişletilmesi istenince de:

> *"...Türk ordusunun her sahada her türlü malzemeye ihtiyacı vardır. Gönül bu güzide unsurun modern malzeme ile teçhizini candan arzu ediyor. Fakat bu malzeme ile beraber yollara da çok ihtiyacınız var. Sadece askeri lüzum ve zaruretler için değil, iktisadi bakımdan, mesela üretim bölgelerinizden merkezlere nakliyat için de..."*[242]

açıklamasını yapmış ve Türkiye'de karayolu eksikliği ve yolun önemine dikkat çekmiştir.

---

[240] **Amerikan Türk Yardım Programı (The Turkish Aid Program)**, Çev:Yd. Atgm. Cenan Sahir Silan, Genkur. Bşk. Yayınları, Ankara 1948 s.10.

[241] **Vatan**, "*Amerikan Yardım Heyeti Geliyor*", 18 Mayıs 1947, s.1,3., **Vatan**, "*Amerikan Heyeti Üç Ay Kadar Türkiye'de Kalacak*", 11 Mayıs 1947, s.1., **Cumhuriyet**, "*Amerikan Heyeti Tetkik Seyahatlerine Başladı*", 30 Mayıs 1947, s.1., **Vatan**, "*Ankara'da Bulunan Amerikan Heyeti Başkanı Gl. Oliveri'in Gazetemize Demeci*", 1 Haziran 1947 s.1,3., **Vatan**, "*Amerikan Heyeti'nin Yurttaki Tetkikleri*", 5 Haziran 1947, s.1,3.

[242] **Vatan**, "*Amerikan Heyetinin Tetkikleri Oliver'in Basına Demeci*", 18 Haziran 1947,s.1,5.

Türkiye yollarını oldukça kötü ve geçilmez olarak nitelendiren General Oliver, Türkiye'de her şeyden önce, her türlü kalkınma planlarından önce yol ve limana ihtiyaç olduğunu belirtmiştir. Amerikan yardımı hakkında Türk kamuoyunda, bütün yolların asfalt yapılacağı, Amerikan yardımıyla Türkiye'nin çehresinin değişeceği gibi görüşlerin hakim olduğunu, ancak buna Amerika'nın gücünün yetmeyeceğini belirtmiştir. General Oliver, heyetin ortak görüşünün, Türkiye'de karayolu yapımının zorunlu ve kaçınılmaz olduğu şeklinde olmasına karşın, yardım programından bir ödenek ayrılıp ayrılamayacağı konusunun Amerikan ilgili bakanlığı ile ABD'nin Türkiye Büyükelçiliği arasında tartışılması gerektiğini söyleyerek heyet görüşünün bağlayıcı olmadığına açıklık getirmiştir. [243]

Oliver Heyetinin yaptığı incelemelerden sonra Truman Doktrini çerçevesinde, Türkiye ve ABD arasındaki yardım anlaşması 12 Temmuz 1947 tarihinde Dış İşleri Bakanı Hasan Saka ile ABD Elçisi Edwin C. Wilson arasında Ankara'da imzalanmış ve Edwin C. Wilson *Türkiye'ye Yardım Kurulu* başkanlığına tayin edilmiştir.[244] Bu anlaşma, Türk-Amerikan iş birliğinin giderek gelişmesinde bir başlangıç noktası olmuş, ayrıca bundan sonra yapılacak birçok ikili anlaşmaya da temel oluşturmuştur.[245]

General Oliver Heyetini, 1947 Eylül ayında ABD Yardım Misyonu Başkanı General Horace Bride başkanlığındaki bir diğer ABD heyeti izlemiştir. Bride'a karayolları için ödenek yönündeki istek iletildiğinde, ABD'nin Türkiye'ye yaptığı yardımın Türkiye'nin askeri ihtiyaçlarını bile karşılamaya yetmediğinden karayolu

---

[243] **Cumhuriyet**, "*Amerikalı İktisatçılar Bizi Nasıl Buldular*", 15 Haziran 1947, s.1-3., Şen, **a.g.e.**, s.119.

[244] **Amerikan Türk Yardım Programı**, s.3.

[245] Sander, **a.g.e.**, s.26.

programına yönelik bir ödeneğin ayrılmasının mümkün olamayacağını belirtmiş ve bu isteği reddetmiştir. Bunun üzerine, aralarında Şose ve Köprüler Reisliği Müdür Yardımcısı Vecdi Diker'in de bulunduğu askeri bir heyet, lobi yapmak üzere, ABD'ye gönderilmiştir. Yaptığı çeşitli temaslardan olumsuz yanıt alan Türk Heyeti, General Oliver başkanlığında Türkiye'ye gelen ilk Amerikan heyetinde bulunan Amerikan Dış İşleri Bakanlığı, Yakın Doğu ve Afrika Dairesi Koordinatörü Herbert. J.Cummings'e başvurmuş ve yardım istemiştir. Cummings'in de desteğiyle Türk Heyeti, karayolları programı için gerekli ödeneğin verilmesi yönünde ABD'de olumlu bir atmosfer yaratmıştır.[246]

Türkiye'de incelemelerde bulunan Amerikan heyetlerinin Türk Genel Kurmay heyetinin de katıldığı, tavsiyelerine uygun olarak yardım parasından hemen hepsinin Türkiye'nin askeri ihtiyaçlarına harcanmasına karar verilmiştir. Yardım esasına göre temin edilecek olan modern Amerikan malzemesinin kullanılmasını Türklere öğretmek ve uygun eğitim programlarının gerçekleştirilmesine yardım etmek üzere Amerikan ordu, deniz ve hava personelinden faydalanılması ve Türkiye'nin karayollarının geliştirilmesi için yardım yapılması fikri benimsenmiştir. Buna göre, yapılacak harcama şu şekilde olacaktır: [247]

Kara kuvvetleri için	48.500.000
Deniz kuvvetleri için	14.500.000
Hava kuvvetleri için	27.000.000
Karayolu programı için	5.000.000

[246] Şen, **a.g.e.**, s.118-119

[247] **Amerikan Türk Yardım Programı,** s.10-11.

Askeri Fabrikalar için	5.000.000
Toplam	100.000.000 Dolar

Yardım Programı planlanırken karayollarından bahsedilmemekle birlikte verilecek paranın askeri malzemeye ve demiryollarının ıslahına harcanması öngörülmüştür Ancak Türkiye'nin ihtiyaçlarıyla ilgili incelemelerde bulunan Amerikan Heyetlerinin Türkiye'nin yol ihtiyacına dikkat çekmeleri ve Türkiye'nin karayolu çalışmalarına ağırlık vermek istemesiyle ABD yardımının 5.000.000 doları karayollarına ayrılmıştır. ABD'nin Türkiye karayollarına yaptığı askeri yardımın temelindeki stratejik düşünce, Sovyetler Birliği ile savaş yaşanırsa Boğaz ve Ege'deki limanların, Karadeniz'dekiler gibi çok az askeri öneme sahip olması olmuştur. Olası bir Sovyet saldırısının esas durdurabileceği hat olarak Toros Dağlarının Güneyi ile İskenderun Limanı'nın önemi üzerinde durulmuştur. Ancak, İskenderun Liman'ından kuzeye doğru uzanan karayolları modern askeri trafik için çok yetersiz olduğundan 5.000.000 dolar ile İskenderun Limanı'ndan Doğu Anadolu'nun en stratejik bölgesi olan Erzurum'a ayrıca Ankara ve İstanbul'a doğru uzanan stratejik önemi olan bazı askeri yolların yapılması amaçlanmıştır. Dolayısıyla Türkiye'de yapılacak karayolu ile ilgili işlerle Amerikan Milli Savunma Bakanlığı'nın ilgilenmesi görüşü benimsenmiştir. [248]

Karayolu çalışmaları askeri yardım programının içinde yürütüleceğinden Amerikan yardım kuruluşlarınca Türkiye'de karayolu yapımında Amerikan askeri inşaat kıtalarının görev alması öngörülmüştür. ABD, Türk ordusu içindeki istihkam kıtaatı gibi istihkam yapmak üzere Türkiye'ye böyle bir kıt'a göndererek II. Dünya

[248] Sander, **a.g.e.**, s.54.

Savaşı yıllarında Trakya'da yapılan askeri yolların benzeri yollar yapmak istemiştir. ABD askeri yetkilileri, karayolu programının yalnız İskenderun-Erzurum gibi askeri yardım için gerekli stratejik istikametlerle sınırlı kalmasında ısrarcı olmuşlardır. Vecdi Diker başkanlığında Türk Heyetinin Washington'da yaptıkları uzun süreli çalışmalar sonucunda, Türkiye'nin amacının istihkam teşkilatı kurmak olmadığı, devlet yol ağını yapacak bir yol teşkilatı kurmak olduğu vurgulanarak, 5.000.000 dolarlık ABD yardımıyla Amerikanın yol bilgisini, yol tekniğini almak ve bir yol programı üzerinde çalışmak istenildiği bildirilmiştir. ABD askeri makamları Türkiye'nin yetersiz ekonomisiyle yol teşkilatı kurarak ülke çapında bir karayolu programını gerçekleştirilemeyeceği ve bunun gereksiz olduğu konusunda ısrar etmişlerdir. Bunun üzerine daha önce ABD'de öğretim görmüş ve ABD Yollar İdaresini (ABD Federal Karayolları Örgütü-Federal Bureau of Public Roads) yakından tanıyan Mühendis Vecdi Diker Amerikan Yollar İdaresi Başkanı Mc. Donald'ın bu konuda desteğini sağlamaya çalışmıştır. Geniş kapsamlı bir yol programı uygulama ve yol teşkilatı kurma yönünde Mac.Donald'ın desteği sağlandıktan sonra, askeri makamları ikna etmek ve bu konuya dikkatlerini çekmek için Türk Dış İşleri görevlileri devreye sokulmuştur. Amerika'da büyük bir otelde Amerikan Yollar İdaresi Genel Müdürü, Dış İşleri mensupları ve askeri yetkililer davet edilerek bir kokteyl parti düzenlenmiştir. Bu girişimlerle ortam yaratılmaya çalışılmış ve Amerikan Dış İşleri Bakanlığının da yardımıyla karayolu yapım çalışmaları için askerlerin isteği bertaraf edilerek sivil bir kuruluş olan Amerikan Yollar İdaresi ile anlaşılmıştır.[249]

[249] Şen, **a.g.e.**, s.119., **Karayolları Genel Müdürlüğü'nün Kurucusu Vecdi Diker'in Ardından**, s.76.

Dünyanın en gelişmiş karayolu uzmanlığı bilgisine sahip olan ABD Yollar İdaresi'nin yardımının temin edilmesiyle bu işin Amerikan askeri yönetiminin elinden alınması sağlamıştır. Yollar İdaresi, projelendirme, keşif, hesablama, malzeme, inşaat ve bakım alanlarında uzmanlar görevlendirmiş ve Türkiye'de ulusal bir yol programının uygulanmasını sağlamak üzere ihtiyaç duyulan çeşitli konularda uzman yetiştirmek için anlaşma yapmıştır. Yaklaşık 5000 ton tutarında, motorlu tesviye makineleri, taş kırıcıları ve benzeri ağır yol inşaat makinelerinden oluşan yol malzemesinin hemen Türkiye'ye gönderilmesi kararlaştırılmıştır.[250]

Türk-Yunan Askeri Yardım Programı ile ilgili 15'er tonluk üç tane ekskavatör, 50 tonluk bir vinç, iki yükleyici traktör, dokuz greyder tesviye makinesi ve iki yıllık yedek parçasıyla birlikte yaklaşık 350 ton olan yol inşaat makinelerinden oluşan ilk Amerikan malzemesi 22 Ekim 1947'de İskenderun Limanına gelmiştir.[251] Bundan sonra aralıklarla yardım malzemesi İskenderun limanına gelmeye devam etmiş, karayolu ıslah programına ayrılan 5.000.000 dolarlık ödenekle 306 taşıt ve 277 yol makinesi verilmiştir. Amerika'dan gelen malzeme için İskenderun da yirmi adet büyük hangar yapılmıştır.[252]

Türkiye'ye verilen malzemenin büyük bir bölümü savaş artığı olup, ikinci el yol makinesi ve taşıtlardan oluşmuştur. Buna rağmen II. Dünya Savaşı'nın son yıllarında üretilmiş olduklarından, Türkiye'deki mevcut malzemeden çok daha modern olma özelliği taşımışlardır. Ancak askeri malzemede olduğu gibi yol

---

[250] **Amerikan Türk Yardım Programı**, s.11., **Vatan**, "*Amerikan Yardımı*", 26 Kasım 1947, s.1.

[251] **Vatan**, "*İlk Parti Amerikan Malzemesi Dün İskenderun'a Geldi*", 23 Ekim 1947, s.1-3.

[252] **Akşam**, "*Amerikan Malzemesi Birbirini Takip Ediyor*", 28 Ekim 1947, s.1.

malzemesinin de bakım ve onarım masrafları, yedek parça ihtiyaçlarının sadece bu ülkeden sağlanabilmesi, yardımların astarının yüzünden pahalı hale gelmesine neden olmuştur. Türkiye'nin askeri ve ekonomik olarak dışa bağımlılığının temelleri Truman Doktrini ile atılmıştır.[253]

ABD'den gelen makinelerle ilk planda ABD için askeri açıdan stratejik önemi olan İskenderun-Malatya-Elazığ-Erzurum yolunun yapımı öngörülmüştür. 1200 km uzunluğunda ve 9 metre genişliğinde İskenderun-Erzurum yolunun yapılması için çalışmalara hemen başlanmıştır. Bu yolun makine kullanılarak yapılmaya başlanmasıyla Türkiye'de kol gücünden makineli yol yapımına geçiş olmuş, karayolu çalışmalarında büyük bir devrim yaşanmıştır.

Truman Doktrini çerçevesindeki Türkiye ve Yunanistan'a yardım kanunu kısa ömürlü olmuş ve Marshall Planı ile sürdürülen Amerikan yardımlarının yönetimi Nisan 1948'de Ekonomik İşbirliği İdaresi'ne geçmiştir. Geçen dokuz aylık süreçte 400.000.000 doların 337.000.000 u harcanmış ve bunun 268.000.000 u Yunanistan'a, 69.000.000 u ise Türkiye'ye gitmiştir. Bu paranın Yunanistan'da %59'u, Türkiye de ise % 100'ü askeri amaçlarla kullanılmış, yardım hibe şeklinde olmuştur. Türkiye'de incelemelerde bulunan Amerikan heyetleri, silahlı kuvvetleri modernleştirerek orduda insan gücünü azaltmak yoluyla Türkiye'nin ekonomik durumunun düzelebileceğini tavsiye ettiğinden, Truman Doktrini çerçevesinde Türkiye'de faaliyet daha çok yol yapımı ve bakımı, kargo ulaşımının geliştirilmesi, silahlı kuvvetlerin eğitilmeleri ve silahlandırılmaları ile hava alanlarının onarılması

[253] Baskın Oran (Ed.), **Türk Dış Politikası 1919-1980**, C.I., İletişim Yayınları, Ankara 2002**,** s.535-536.

şeklinde olmuştur.[254] Türkiye, Truman Doktrini'nden kısa bir süre sonra Amerikan'dan, Marshall Planı adı verilen başka bir yardım programı çerçevesinde daha fazla yardım sağlama fırsatı bulmuştur.

Harvard Üniversitesi'nde 5 Haziran 1947 tarihinde yaptığı konuşmasında ABD Dışişleri Bakanı General George Marshall, ABD'nin II. Dünya Savaşı yüzünden ekonomileri çöken Avrupa ülkelerinin ekonomilerinin iyileştirilmesine yardımcı olacağını bildirerek Avrupa ülkelerini bu konuda işbirliği yapmaya davet etmiştir.[255] Marshall bu konuşması ile bütün Avrupa Devletlerini istisnasız işbirliğine ve birbirlerine yardıma davet ederek olası bir Sovyet tehdidine karşı bu ülkelerin direnme gücünü artırmayı amaçlamıştır.

Marshall Planı gündeme gelince ekonomik sıkıntılar yaşayan Türkiye de yardıma dahil olmak istemiştir. Marshall Planı'nın savaştan büyük zarar gören ülkelerin ekonomilerini canlandırmaya yönelik bir program olması nedeniyle başlangıçta altın ve döviz stoklarıyla dış ticaret dengesi Avrupa Ülkelerine göre çok daha iyi durumda olan Türkiye'nin isteği kabul edilmemiştir. Ancak daha sonra Türkiye'ye Marshall Planı çerçevesinde Avrupa ülkelerine hammadde ihraç etme görevi yüklenmiş ve Türkiye de programa alınmıştır. Dolayısıyla Türkiye'ye sadece kısa vadede Türk ekonomisinin mevcut düzeyini korumasına yardımcı olacak mamul maddelerin gönderilmesi esası benimsenmiştir. Bu nedenle Türk-Yunan Askeri Yardımının aksine Marshall Planı içinde Türkiye'ye küçük bir yer ayrılmıştır. Türkiye'den istenen, Avrupa'nın imarı sırasında gerekli tarımsal ürünlerin ve

[254] Sander, **a.g.e.**, s.23-24.

[255] Sever, **a.g.e.**, s.54.

madenlerin sunulması olduğundan yardımın, bu ürünleri çoğaltmak için yapılması hedeflenmiştir. [256]

Dört yıllık bir dönemi kapsayan (1948–1951) ve Marshall Planı adı verilen Avrupa Kalkınma Projesine 4 Temmuz 1948'de yapılan Ekonomik İşbirliği anlaşması ile Türkiye dahil edilmiştir. Marshall Planı çerçevesinde tahsis edilen yardımların dağıtımı için, ABD bünyesinde Ekonomik İşbirliği İdaresi (Economic Cooperation Administration- ECA) adında bir örgüt oluşturulmuştur. Kamu kuruluşu niteliği taşıyan Ekonomik İşbirliği İdaresi'nin onayı olmadan, hiçbir yardımın yapılmaması ve kullanılmaması öngörülmüştür.[257]

Marshall Planı gereğince ilk olarak1949 Haziran'ına kadar harcanmak üzere 5.000.000 dolarlık bir ödenek ayrılmıştır. Bununla satın alınması düşünülen yol makinelerine ait liste Türkiye'de bulunan ABD Yol Grubu'nun görüşü alınarak Bayındırlık Bakanlığı tarafından hazırlanmıştır. Listede 1 adet komple bölge atölyesi, 1 lastik kaynak ve kaplama makinesi ve malzemesi, 40 akaryakıt pompası (dizel ve benzin), 150 Pikap, 50 jeep 4X4 Pikap, 350 adet 2 tonluk hidrolik dökme tertibatlı kamyon, 20 platform kamyon, 10 çakıl makinesi, 50 kar kürüyücü gibi çok sayıda yol makinesi yer almıştır. Ancak listede yazılan malzemenin Türk Hükümeti tarafından satın alınması yoluna gidildiğinde 1949 Haziranı'na kadar satın alma işinin bitirilmesi mümkün olmayacağı ve yol makinelerinin önemli bir bölümünün Amerikan fabrikalarından 1-2 yıl gibi uzun bir süreden önce teminin imkansız olduğu anlaşılmıştır. Bu makinelerin Amerikan Hükümeti Yollar İdaresince satın alması yoluna gidildiği taktirde Amerikan fabrikalarının kısa zamanda

[256] Oran (Ed.), **a.g.e.**, s.539-540.

[257] **a.g.e.**, s.540.

veremeyecekleri makinelerin Amerikan Yollar İdaresice daha önce fabrikalara verilmiş siparişlerden tercihen veya stoklarından karşılanması suretiyle ihtiyaç duyulan malzemenin eksiksiz olarak ve zamanında temin edilebileceği görüşü benimsenmiştir. Türkiye ile ABD arasında imzalanan 12 Temmuz 1947 tarihli anlaşmaya dayanarak Marshall Planı gereğince 1949 yılı için yol işlerine tahsis olunacak 5.000.000 dolarlık yardımdan sağlanacak makinelerin Amerikan Yollar İdaresince Türkiye Bayındırlık Bakanlığı adına satın alması yoluna gidilmesi Bakanlar Kurulunun 4 Mart 1949 tarihli toplantısında kabul edilmiştir. [258] Bu yöntem daha sonraki yardım malzemesi alımlarında da izlenmiştir.

Türk-Yunan Askeri Yardımı ve Marshall Planı ile başlayan ve sonraki yıllarda da;

1- Ekonomik İşbirliği İdaresi (Economic Cooperation Administration-ECA)

2- Karşılıklı Güvenlik İdaresi (Mutual Security Agency- MSA)

3- Dış Faaliyetler İdaresi (Foreign Operation Agency- FOA)

4- Uluslararası Kalkınma Dairesi (Agency Fo İnternational Cooperation Agency- AID)

yardımları şeklinde devam eden Amerikan yardımları Türkiye'ye farklı şekillerde yapılmıştır. Bunlar: [259]

---

[258] **C.A.**, Fon Kodu:30..18.1.2, Yer No:118.104.9, Sayı:3/8868, Dosya:7-167, 4.3.1949.,

[259] **Türkiye'ye Amerikan İktisadi Yardımları (1949-1968)** Maliye Bakanlığı Yayınları, Ankara 1968, s.1., **C.A.**, Fon Kodu:30..1.0.0, Yer No:80.507..5, Dosya:E12, 1950, s.1.

a-Doğrudan Doğuya Dolar Olarak Yapılan Yardımlar: Ya bağış esasına ya da kredi esasına göre yapılan yardımlardır. Amerika'dan yapılacak mal ve hizmet satışı için kullanılmıştır.

b-Tiraj Hakları Şeklinde Uygulanan Yardımlar: Avrupa ülkelerinin kendi ararındaki ticari ilişkileri teşvik için uygulanmıştır. Çeşitli Avrupa ülkelerinde Türkiye'ye temin edilen satın alma imkanlarıdır.

c-*Teknik İşbirliği Yardımları*: Bağış esasına göre yapılan yardımladır. Uzman temin edilmesi, eğitim bursları verilmesi, araç-gereç sağlanması için ödemeleri içine almıştır.

Türkiye diğer üye ülkelerin birçoğundan farklı olarak, yardımın büyük bir bölümünü, tarımın makineleştirilmesi, yeraltı kaynaklarının işletilmesi, mevcut işletmelerin modern araçlarla donatılması, karayollarının süratle iyileştirilmesi ve genişletilmesi, ulaşım araçlarının yenilenmesi gibi çeşitli kalkınma konularına tahsis etmiş, geri kalanını da zaman zaman acil ihtiyaç duyulan tüketim maddelerinin temininde kullanmıştır.[260]

Türk-Yunan Askeri Yardım Anlaşması ile başlayan ABD'nin karayolu konusundaki yardımları;

1-Amerikan Askeri yardımı ve Marshall Planıyla maddi yardım yol yapımı, ıslahı bakımı için makine temini

2-Yol sorunun çözümünde Amerikalı uzmanların Türkiye'ye gelmesi ve Amerika'nın bu alandaki geniş tecrübelerinden faydalanmak imkanına sahip olmak şeklinde olmuştur.

[260] **C.A**., Fon Kodu:30..1.0.0, Yer Kodu:125.801..5, Dosya:M, 4.1.1952, s.11.

1. Amerikan Yol Grubu ve Çalışmaları

Türkiye'ye yapılan Amerikan yardımları askeri amaçlı olduğundan genel olarak yardım işiyle ABD askeri makamları ilgilenmiştir. Ancak yukarıda anlatıldığı üzere Türkiye'nin talebi doğrultusunda, ABD ile yapılan 12 Temmuz 1947 tarihli yardım anlaşmasına ek olarak imzalanan bir anlaşmayla, karayolu çalışmalarından, bu konuda uzmanlık sahibi bir sivil kuruluş olan, ABD Yollar İdaresinin sorumlu olması kabul edilmiştir. Bu anlaşma gereğince Amerika Yollar İdaresine mensup *Amerikan Yol Grubu* (Amerikan Yol Misyonu) adı altında uzmanlar Türkiye'ye gelmiş, gerek yeni yoların yapılması gerekse mevcut yolların ıslah ve bakımı konusunda ayrıntılı bir program hazırlayarak, ABD'den gelen yol makinelerinin kullanımı için Türk personelin yetiştirilmesi üzerinde çalışmışlardır.

Türk-Yunan Askeri Yardımı başlarken ABD'den gönderilen yol makinelerinin ve uzmanlarının Türkiye'de pek çok sorunu da beraberinde getireceği Şose ve Köprüler Reisliğince görülmüş ve daha yol çalışmalarına başlamadan çeşitli önlemler alınmıştır. Gelen uzmanlara tercüman ve makineleri kullanacak İngilizce bilen mühendis bulmak zorunluluğu karşısında Şose ve Köprüler Kanunu'nun sınırlı çerçevesi içerisindeki kadro cetvelleriyle iş yapmakta zorlanan yöneticiler Amerika'da eğitim görmüş genç birkaç makine ve inşaat yüksek mühendisini bulup, emrivaki yaparak, yüksek ücret vermek için yevmiye ile çalıştırmak gibi yasal olmayan yöntemlerle işe almak mecburiyetinde kalmışlardır. Böylece Amerika'dan Türkiye limanlarına gelen makinelere önce mühendis bulunmuş, sonra onları çalıştırmak imkanı sağlanmıştır. Amerika'dan gelen heyetler, bu genç mühendisler tarafından karşılanmıştır. Şose ve Köprüler Reisliği kadrosunda yeterli tercüman

olmadığından Amerikan yol uzmanlarının Türkiye'de yapacakları çalışmalar süresince yaşanabilecek güçlükler ortadan kaldırılmıştır. Amerikalı uzmanlar dil bakımından yeterli ancak mesleki bakımdan henüz yetişme çağında olan bir ekip ile çalışmaya başlamışlardır.[261]

Amerikan yardımı ile Türkiye'de yapılacak yolların plan ve programını yapmak amacıyla Amerikan Federal Yollar İdaresi Genel Müdür Yardımcısı H. E. Hilts'in başkanlığında yol uzmanlarından oluşan dokuz kişilik ilk grup Mühendis Vecdi Diker'le birlikte 1 Aralık 1947 tarihinde Türkiye'ye gelmiştir. Heyet dört ay süreyle yol yapılacak yerleri görüp Bayındırlık Bakanlığı ile işbirliği yaparak yolların plan ve programını hazırlamıştır.

Heyet başkanı Hilts, Türkiye'de yapılacak işler hakkında Vatan Gazetesi muhabirine verdiği beyanatta; Amerika'da olduğu gibi Türkiye'de de nakliyat bakımından karayollarına büyük ihtiyaç duyulduğunu ifade ederek uzun süre Amerika'da bulunan ve aralarında Vecdi Diker'in de bulunduğu Türk mühendislerinden Türkiye'deki yolların durumu hakkında yeterli bilgi aldığını belirtmiştir. Ancak kağıt üstünde çalışılarak sorun tam olarak anlaşılamayacağından Heyetin, bizzat Türkiye'de yol yapılacak yerleri görmesi ve Türk Bayındırlık Bakanlığı ile işbirliği yaparak yol plan ve programlarını hazırlaması düşüncesiyle hareket ettiklerini belirtmiştir[262]

Hilts başkanlığındaki Amerikan Yol Grubunun Türkiye'ye gelişi ve çalışmaları Türk kamuoyu tarafından dikkatle takip edilmiş ve basında geniş yer

---

[261] Berksan, **a.g.e.**, s.106.

[262] **Vatan**, "*Amerikan Yol Heyeti Dün Geldi*", 2 Aralık 1947, s.1-3.

almıştır[263] Heyet başkanı Hilts bu ilgiden duyduğu memnuniyeti Vatan Gazetesi muhabirine: "…*gazetenizin Newyork muhabiri heyetimizi Amerika'dan uğurlamıştı, şimdi İstanbul muhabiri burada karşıladığından dolayı memnunum*." şeklinde ifade etmiştir.[264]

Amerikan Şose ve Yollar Planlaştırma Genel Müdür Yardımcısı M. Willams'ın başkanlığında beş kişiden oluşan ikinci yol heyeti ise 22 Aralık 1947 tarihinde Türkiye'ye gelmiştir. M. Williams Vatan Gazetesi muhabirine yaptığı açıklamada: "*Memleketinizde yol yapılacak yerleri görecek ve Nafia Vekaleti ile işbirliği yaparak plan ve programları hazırlayacağız. Bizler burada inşaat yapacak değiliz, vazifemiz Türk mühendisleri ve Nafia Vekaleti ile istişarelerde bulunmak ve inşaat planın hazırlanmasında işbirliği yapmaktır."* diyerek heyetin Türkiye'de bulunuş amacını izah etmiştir. M. Willams başkanlığındaki heyet daha önce Türkiye'ye gelmiş ve incelemelere başlamış olan Hilts başkanlığındaki heyet ve Türk mühendislerle hemen temasa geçmiştir. [265]

Zamanla sayıları artan Amerikan yol uzmanları Hilts başkanlığında Türkiye karayollarında uzun süren incelemelerde bulunmuşlardır. Hilts; Türkiye'nin mevcut yol durumunun 1910'lu yıllar Amerikasına benzediğini gördüğünü söyleyerek, bir zamanlar Amerika'da olduğu gibi hem atlı araba hem de motorlu araçların işleyeceği bir yol ağının yapılması gerektiğine ve bunun için çok paraya ihtiyaç olduğuna dikkat çekmiştir. Bu nedenle Amerika'daki gibi yavaş yavaş mevcut yolların ıslahı

---

[263] **Cumhuriyet**, "*Türkiye'de Modern Şoseler*", 1 Aralık 1947, s.1., **Vatan**, "*Amerikan Yol Heyeti Dün Geldi*", 2 Aralık 1947, s.1-3., 14., **Vatan**, "*Amerikan Yol İnşaat Heyeti Başkanının Beyanatı*"**,** Şubat 1948, s.1, 3.

[264] **Vatan**, *"Amerikan Yol Heyeti Dün Geldi"*, 2 Aralık 1947, s.3.

[265] **Vatan**, *"Bir Amerikan Nafia Heyeti Daha Geldi"*, 23 Aralık 1947, s.2.

yapılarak en ekonomik şekilde yolların yapılabileceğini ifade etmiştir. Hilts, Amerika'da 1870'de bir karış bile yol yokken Türkiye'de yaptığı incelemeler sırasında 5000 yıllık yollara rastladığını, yol yapma bilgisinin Türkiye'de Amerika'dan çok köklü ve eski olduğunu, bu nedenle Türkiye'nin kısa zamanda yol konusunda büyük ilerleme kaydedebileceğine inandığını belirtmiştir. Nasıl ki Amerika zamanla örümcek ağı gibi yollarla örülmüşse, bu sonuç Türkiye'de de uygulanacak sistemle elde edildiğinden kısa zamanda her mevsim geçit veren, doğuyu batıya, kuzeyi güneye bağlayan bir yol ağının kurulacağını söylemiştir.[266]

Basında Amerikan Yol Grubu'nun çalışmaları günü gününe yer alıp, Türk kamuoyunun Amerikalı yol uzmanlarının Türkiye'ye gelişini memnuniyetle karşıladığı ve yapacakları işlerle ilgili büyük bir beklenti içinde olduğu havası eserken, TBMM'de Muhalifler Amerikalı yol uzmanlarının Türkiye'deki varlıklarından rahatsız olduklarını dile getirmekten çekinmemiştir. TBMM'de zaman zaman Amerikan Yol Grubu'nun Türkiye'deki varlığı ve çalışmalarını eleştiren sert tartışmalar yaşanmıştır.

Bayındırlık Bakanlığı 1948 yılı bütçe görüşmelerinde Demokrat Parti Samsun Milletvekili Yakup Kalgay; Bayındırlık Bakanı'ndan "*Türkiye'ye gelen Yol Grubu kimlerdir, bunların amaçları nedir, ülkede yol karakterini değiştirecekler midir?"* sorularını yanıtlamasını isteyerek bu yönde tartışmaları başlatmıştır.[267] Karayolları Genel Müdürlüğü'nün kuruluş ve görevleri hakkında kanun tasarısı 1 Şubat 1950'de Meclis'te görüşülürken Türkiye'de görev yapan Amerikalı uzmanlar en çok üzerinde durulan konulardan biri olmuştur. Demokrat Partili Emin Sazak "*Bizim mühendisler*

[266] **Vatan**, *"Amerikan Yol İnşaat Heyeti Başkanının Beyanatı"*, 14 Şubat 1948, s.1-3.
[267] **TBMM Tutanak Dergisi**, Devre:VIII, C.VIII, Birleşim 26,29.12 1947, s.637.

kaldırmış kendini salıvermiş, bir ecnebi geldi mi bizimkiler benliğini kaybediyor." sözleriyle geçmişteki deneyimlerine dayanarak bu durumdan büyük acı duyduğunu ifade etmiştir.[268] Emin Sazak'ın yabancı uzman kullanımı ve bütün yol işlerini yabancı uzmanların idare ettiği yönündeki eleştirilerine dönemin Bayındırlık Bakanı Şevket Adalan şiddetle karşı çıkmış ve yabancı uzmanların *müşavir* olarak kullanıldığına ve onların bilgi ve deneyimlerinden yararlanıldığına dikkat çekmiştir. Bakan, Emin Sazak'ın ifade ettiği gibi Türk mühendislerin bir kenara çekilip kendini kaybetmediğini aksine Türk mühendislerin yabancı uzmanlarla işbirliği yaparak yol davası uğrunda canla başla çalıştıklarını belirtmiş, Türk mühendislerinden övgü dolu sözlerle bahsetmiştir. Ayrıca Bakan en kıymetli yol uzmanlarını Türkiye'ye gönderdiği için Amerika Hükümetine teşekkür etmiştir.[269]

Türkiye Yolları üzerinde yapılan çalışmalar bitip, yolların plan ve projeleri hazırlandıktan sonra Amerikan Yol Grubu Başkanı M. Hilts; yardımcısı M. Williams ve Şose ve Köprüler Reisliği Müdür YArdımcısı Vecdi Diker'le birlikte bir basın toplantısı yaparak şunları söylemiştir:

> *"Tetkikatımız bitmiş, yapılacak yolların plan ve projeleri hazırlanmıştır. Yapılacak olan ilk iş memleketin çeşitli yerlerini birbirine bağlayacak yolların inşasıdır. Bunlar Amerika'da olduğu gibi kurulacak ve devlet yolları ismi verilecektir. Mesela Edirne'den başlayarak, İstanbul, Ankara, Kayseri, Ulukışla, Adana ve İskenderun'a kadar uzanan şoseye bir numaralı devlet yolu denecektir. Şarktan garba ve Karadeniz ile Akdeniz'e paralel olarak giden yollar da vardır. Bunlar da onar onar numaralandırılmıştır. Bir de*

[268] **TBMM Tutanak Dergisi**, Devre: VIII, C.XVII, Birleşim:, 1.2.1950, s.16.

[269] **a.g.e.,** s.38.

İskenderun'dan Malatya ve Orta Anadolu'yu Erzurum'a bağlayacak bir yol da yapılacaktır."[270]

Bu sözleriyle Hilts Türkiye'de yapılması düşünülen yollar hakkında bilgi vermiş ve izlenimlerini anlatmıştır.

Dört ay süreyle Türkiye karayollarını inceleyen Amerikan Yol Grubu başkanı Hilts; Türkiye'nin ihtiyacı olan karayolu programıyla ilgili görüşlerini Bayındırlık Bakanlığı'na Türkçe ve İngilizce sunulmak üzere hazırlanan bir raporda toplamıştır. *Türkiye'nin Yol Durumu* başlığını taşıyan rapor 26 Şubat 1948 tarihinde mahrem ve zata mahsus olduğu belirtilerek Bayındırlık Bakanı Kasım Gülek'e sunulmuştur. Bu rapor daha sonra *Hilts Raporu* adıyla anılmıştır.

Hilts raporda; Türkiye karayollarında yaptığı incelemeler sonucunda mevcut karayolu politikasıyla, kısa zamanda, birbirleriyle bağlantısı sağlanmış, her mevsimde geçit veren iyi bir yol ağının kurulamayacağı sonucuna ulaştığını açıklamıştır. Türkiye'de 1923–1947 yılları arasında yapılan karayolu çalışmalarını değerlendirirken bu yıllar arasında oldukça fazla para ve emek harcayarak pek çok yolun iyileştirildiğini ancak yolların büyük ölçüde bakım ve ıslaha muhtaç olduğunu belirmiştir.

Raporda Türkiye'nin yol ihtiyacı konusunda demiryolundan ziyade karayoluna ihtiyaç duyulduğuna dikkat çekilmiştir.[271] Hilts'e göre Demiryolu

---

[270] **Akşam**, "*12.500 Kilometrelik Yol 3 Yıl Sonra Seyrüsefere Açılacak*", 14 Şubat 1948, s.1., **Vatan**, "*Amerikan Yol İnşaat Heyeti Başkanının Beyanatı*", 14 Şubat 1948, s.1, 3.

[271] Türkiye'de demiryolu politikasından ziyade karayolu ulaşımının benimsenmesi yönünde telkinlerde bulunan sadece Hilts olmamıştır. ABD devlet başkanlığının Petrol danışmanlığı ve Standart Oil Şirketinin yönetim kurulu başkanlığı görevlerini

sisteminin Doğu Bölgesinde Van'a kadar uzatılmasından başka genişletilmesine ihtiyaç yoktur. Ana hatları besleyen şube hatları yapımıyla karşılaştırıldığında çeşitli ulaşım sistemleri içinde karayolları daha ucuza yapılabilir. Gerek yolcu otomobili ve otobüs gerekse kamyon nakliyatı demiryolu ulaşımından daha hızlı ve kapıdan kapıya servis sağlayan bir ulaşım sistemidir. Türkiye'de ekonomik yolların eksikliği nedeniyle endüstri ve tarım ürünleri taşınmasında sıkıntı yaşanmaktadır. 500 kg ağırlığındaki yüklerin zorlukla ve yavaş yavaş araba veya hayvanlarla taşınmasında ürün ve paraca edilen zarar gerek iş gerekse zaman açısından büyük bir israftır. Dünyanın bazı yerlerinde sanayi ve tarım ürünlerinin öküz arabaları ile taşınmasındaki maliyet her ton-km için yaklaşık 2 lira iken aynı ağırlıktaki eşya kamyonla her ton-km 2 kuruş kadar az bir ücretle taşınmaktadır. 1920–1943 yılları arasında karayolu nakliyatının ucuz olması nedeniyle ABD'nin bazı bölgelerinde demiryolu ulaşımı büyük ölçüde terk edilmiştir. Tüm ulaşım araçlarını gerek milli ekonomi gerekse ülke güvenliği açısından rasyonel bir şekilde koordine etmek amacıyla Türkiye'nin demiryolu, karayolu, denizyolu ve havayolu ulaşım sistemleri

---

üstlenen Yirminci Asır Vakfı başkanı iktisatçı Max Weston Thornburg da daha Truman Doktrini yayınlanmadan 1947'de Türkiye'ye yapılacak yardımla ilgili önbilgi toplamak amacıyla yaptığı incelemeler sonucunda *Thornburg Raporu* adıyla anılan gözlemlerinde Türkiye'nin ekonomik kalkınmasına yönelik çeşitli önerilerde bulunurken karayollarının önemine dikkat çekmiştir. Thornburg raporunda; kamyonla yük taşıma işinde Amerikan tecrübe ve girişimciliğinden yararlanılmasını önerirken Türkiye'nin dışa bağımlılığını en aza indirecek bir ulaştırma sistemi olan denizyolu taşımacılığına ve demiryollarına karşı çıkmıştır. bkz. M.W.Thornburg **Türkiye'nin Bugünkü Ekonomik Durumunun Tenkidi**, Çev:Nail Artuner, Ankara 1950, s.122-127.

ekonomilerinin incelemesi ve milli ulaşım politikasının tespitine başlanması gerektiğini ifade etmiştir. [272]

Raporda yer alan en önemli önerilerden biri de *askeri malzeme* başlığı altında yapılmıştır. II. Dünya Savaşı yıllarında karadaki bütün savaş alanlarında yol nakliyatının, büyük ölçüde yeni yollar, yeni köprüler ve mevcut yolların iyi bir şekilde ıslahıyla mümkün olduğu görüldüğünden askeri malzeme taşımada karayollarına önem verilmesi gerekliliği üzerinde durulmuştur. Büyük miktarda asker ve malzemenin sadece demiryolu ile savaş alanlarına ulaştırılması ve bu gibi nakliyeyi bertaraf edebilecek kadar hava gücüne sahip bir ordu tarafından izin verilmeyecektir. Karada yapılacak savaşlar hareket kabiliyeti yüksek ve her bakımdan takviye edilebilecek küçük birliklere ihtiyaç gösterecektir. Malzeme temini genel olarak havadan ve karadan temin edileceğinden kara malzeme yollarının ihtiyaçlara cevap verecek şekilde olması gerekmektedir. Bu ise yüksek standartlı az yoldan çok her mevsimde geçit veren uzun mesafeli yollara ve bir tek gelişkin yoldan başka aynı istikamette kullanılabilecek çeşitli yollara ihtiyaç gösterecektir.[273] Bu öneriler Türkiye'de demiryollarını besleyecek karayolların yapımı yerine çoğu zaman demiryollarıyla aynı istikamette giden karayollarının yapımında etkili olmuştur.

Hilts; Türkiye'nin uzun vadeli yol ihtiyacını tahmin ederken, aynı ölçekteki Türkiye ve Amerika haritalarını üst üste koyarak Ankara'nın Denver şehrine isabet eden, iklim ve toprak şartları oldukça Türkiye'ye benzeyen Kolorado Eyaleti'ni incelemiştir. Amerika'da bu bölgede ilk başta önemli bir karayolu ağı olmayıp nüfus

[272] **Türkiye'nin Yol Durumu**, TC Bayındırlık Bakanlığına Sunulan Rapor, Şubat 1948, s.32-33.

[273] **a.g.r.**, s.81-82.

çok dağınık bir durumdayken demiryolu ve karayolu yapımıyla büyük bir gelişme yaşanmıştır. Türkiye'nin yüzölçümüne eşit olan Kolorado Eyaleti'nde (Türkiye'de yapılması teklif edilen 20.000 km.lik devlet yoluna karşılık 34.200 km, 21.795 km il yoluna karşılık da 53.600 km lik il yolu mevcuttur.) yol durumunu göz önünde tutarak görüşlerini ve Türkiye karayolu davasının çözümü için düşündüklerini raporda belirtmiştir. [274]

Hilts Raporunda ülke kalkınmasında iyi planlanmış ve geliştirilmiş bir ulaşım sisteminin önemi üzerinde durarak, yiyecek maddeleri üretimi ve dağıtımı, endüstriyel girişimler, öğretim fırsatları, ülke bağımsızlığı ve savunmasının doğrudan doğruya iyi bir karayolu ağına bağlı olduğunu belirtmiştir. Bu nedenle Türkiye'de uzun vadeli bir karayolu ıslah programının ve yeterli bir devlet yolları sisteminin işlemesi için gerekli yönetimin oluşturulması gerekliliğine dikkat çekmiştir. Raporda, özellikle teşkilat, finansman, yol ihtiyacı, planlaştırma ve programlaştırma, etüd ve planlar, maliye ve denetim, malzemenin kontrolü, mühendislik standartları, muhasebe, emniyet başlıkları altında çeşitli tavsiyeler yer almıştır. Bu tavsiyeler özetle şu şekildedir:

1-Teşkilat:

a)Doğrudan doğruya Bayındırlık Bakanına karşı sorumlu Yollar Genel Müdürünün yönetiminde tüzel kişiliği olan bağımsız bir Yollar Genel Müdürlüğü kurulmalıdır.

b)Yollar Genel Müdürlüğü şu üç bölümden oluşmalıdır: Planlama ve Araştırma Dairesi, Bakım ve İnşaat Dairesi, Finansman ve Denetleme Dairesi.

---

[274] **a.g.r.**, s.35-36.

c) Yollar Genel Müdürlüğü taşrada başlangıçta en fazla on adet Bölge müdürlüğüne ayrılmış bir teşkilatı içermelidir.

2-Finansman:

a)Maliye Bakanlığı'nda, Yollar Genel Müdürlüğü'nün kullanımına tahsis edilmiş bütün gelirleri kapsayacak bir *Yollar Fonu* tesis edilmelidir.

b)Karayolları için tahsis olunan yol vergisi gelirleri Maliye Bakanlığı nezdindeki Yollar Fonuna yatırılmalıdır. Bu verginin tahsil masrafları düşüldükten sonra %50 si Devlet yolları sistemine, kalan %50 ise, her yıl Yollar Genel Müdürlüğü'nün inceleme ve onayına sunulan yol programlarına harcanmak şartıyla, Özel idarelere tahsis edilmelidir. Özel İdareler her yıl Yollar Genel Müdürlüğü'ne bu gibi gelirlerin harcama yerlerini gösterir hesap vermelidir.

c)TBMM Devlet yollarının günlük bakım masrafları için her yıl asgari 10.000.000 lira, ıslah ve inşası için de asgari 15.000.000 lira tahsis etmelidir.

d)Motorlu araçlardan, yedek parçalarından, akaryakıt, gümrük vs. vergilerin tahsil masrafı düşüldükten sonra Yollar Genel Müdürlüğü tarafından Devlet Yolları için kullanılmak üzere Maliye Bakanlığı'nın Yollar Fonuna yatırılmalıdır.

e)Türkiye'de üretilen yukarıda yazılı maddelerin ithal edilenlerinden alınan gümrük vergilerine karşılık bir vergi alınmalı ve bu verginin geliri Devlet Yolları için kullanılmak üzere Maliye Bakanlığı'nın Yollar Fonuna yatırılmalıdır.

f)Maliye ve Bayındırlık Bakanları tarafından ortak özel otomobil, otobüs, kamyon vs.nin işletilmesi için bir devlet sicil harcı tesis edilmeli, ticari nakliyat işlerinde kullanılan ve Maliye Bakanlığı tarafından bu suretle tescil edilen taşıtlardan ton-kilometre vergisi alınmalıdır. Bu harç ve vergiler geliri tahsil masrafı

düşüldükten sonra Yollar Genel Müdürlüğü tarafından Devlet Yolları için kullanılmak üzere Maliye Bakanlığı'nın nezdindeki Yollar Fonuna yatırılmalıdır.

Bütün bu harç ve vergiler 1946 yılı içerisinde tahsil edilmiş olsaydı yaklaşık aşağıdaki miktarlar elde edileceğinden; yol ıslah, bakım ve yapım işlerine ayrılacak 55.000.000. TL.lık bir bütçe Türkiye'nin karayolu davasının çözümüne yardım edeceği öngörülmüştür.

	Devlet Yolları Sistemi	İl Yolları Sistemi
Yol Vergisi	TL 15.500.000	TL 15.500.000
TMMM Tahsisatı	25.000.000	
Gümrük Resimleri	13.000.000	
Ruhsatiye (Tescil harçları)	1.900.000	
Toplam:	55.400.000	15.500.000

g)Motorlu taşıtların tescilinde kullanılan yöntemler ülke savunması bakımından mevcudun heran anlaşılabilmesine yarayacak bir envanterin elde bulundurulması düşüncesiyle tetkik edilmelidir.

h)Maliye Bakanlığı motorlu araçları işletenlerin ve şoförlerin ülke ölçüsünde bir sicilini tutmalı ve makul bir tescil ücreti tespit etmelidir. Bu tescil ücretleri tahsil masrafları düşüldükten sonra Devlet yolları üzerindeki gidiş gelişin güvenliğini sağlayacak emniyet teşkilatının tesisi için İç İşleri Bakanlığına tahsis edilmelidir.

3-Yol ihtiyacı:

a)Türkiye'nin Devlet yolları, bütün yoğun nüfuslu merkezleri birbirine bağlayacak ve memleketin can damarlarını teşkil edecek yaklaşık 35.000 km.lik bir yol sisteminden ibaret olmalıdır.

b)Kademeli inşaat sistemi uygulanarak, her mevsim geçit veren ve her iki istikamette gidiş ve gelişe elverişli, gerekli köprüleri kapsayan mümkün olduğu kadar fazla uzunlukta yolların biran önce inşası prensip olarak kabul edilmelidir. Yolların stabilize toprak, çakıl veya makadam kaplama tekniğiyle yapılması zorunludur. Mevcut kaplamaların ve yeni yapılan kaplamaların korunup ihtiyaç duyulanların hemen bitümlü *sathi kaplama* işine tabi tutulmalıdır. Bütün mevcut devlet yollarının istimlak genişliği en aşağı 35 metre olmalıdır. Belediye sınırları içerisine girişte bu yollarlın genişliği 55 metre olmalıdır.

4-Planlaştırma ve Programlaştırma:

a)Demiryolu, denizyolu, karayolu ve havayolu taşımacılığı ekonomisi bu dört önemli nakil imkanlarının uygun bir şekilde birbirleriyle koordine edilmesi ve gerek sivil gerekse askeri güvenlik açısından ilk fırsata tetkik edilmelidir.

b)Bayındırlık Bakanlığı ile Genel Kurmay Başkanlığı tarafından ortaklaşa bütün devlet yol ve köprüleriyle bu yollara yakın kültürel önem taşıyan alanların derhal bir envanteri yapılmalıdır.

c)Devlet yolları üzerinde işleyen bütün nakil araçlarının hacim, sınıf, ağırlık mevcut ebatları, orijin ve istikametleri hakkında derhal bir trafik etüdü yapılmalıdır.

d) Bütün yol gelir kaynakları hakkındaki mali etüdüler genişletilmeli ve yollardaki gidiş gelişin Türk ekonomisi üzerindeki etkisi tespit edilmelidir.

e) Devlet yolları Programı; Yollar Genel Müdürlüğü teşkilatı tarafından günlük bakıma, mevcut yolların ıslahına, iki istikamette, her mevsimde kullanılabilen

yolların genişletilmesine, gerekli köprülerin yapımına büyük önem verilmesi suretiyle ve yapıldıkça üzerinde işleyen nakil araçlarıyla bunların sarfettiği akaryakıt ve malzemeden alınan vergilerle amorti edilmek esasına dayandırılmalıdır. Bakım ve ıslah programları mali imkanlar oranında genişletilmelidir.

5-Etüd ve Planlar:

Bütün yol keşif çalışmaları, etüt ve planlar Yollar Genel Müdürlüğünün kendi teşkilatı tarafından yapılmalıdır. Genel müdürlük bir yol ve köprü planları arşivi oluşturmak için gerekli çalışmalara bütün gücüyle başlamalıdır.

6-Maliye ve Denetim:

a)İyi personel temin ve kullanma politikası güçlendirilmeli ve kadrolar meslek esası üzerine oluşturulmalıdır.

b)Yöntem, teknik işler ve uygulamalar hakkında idari muhtıralar hazırlanmasına, merkez ve taşra teşkilatında konferanslar düzenlenmesine başlanmalıdır.

c)Ordu ile teknik yol mühendisi, uzman işçi, makinist ve şoför yetiştirilmesi için işbirliği sağlanmalıdır.

d)Ülkedeki yol ihtiyacı ve yollardan azami istifade edilmesi için yapılan etütlerde bütün bakanlıklar teşkilatıyla sürekli olarak işbirliği yapılmalıdır.

6-Denetim ve Malzeme:

Yollar Genel Müdürlüğü tarafından kullanılan bütün yol malzemesi laboratuarlarda teknik tecrübe ve etüde tabi tutulmalıdır.

7-Mühendislik Standartları:

a)Yol Plan ve Projeleri hazırlanmasıyla bakım ve inşaatın bütün aşamalarını ilgilendiren bütün mühendislik standartlarının incelenmesi sürekli olarak yapılmalı

ve bu standartlar bütün genel müdürlük dairelerine ve bölge müdürlüklerine teknik notlar şeklinde bastırılarak gönderilmelidir.

b)Standart şartnameler ve mukavele projeleri hazırlanmalıdır.

c)Bütün inşaat teknik bir biçimde kontrole tabi tutulmalıdır.

d)Yol inşaatı ihalesine katılmak isteyen müteahhitler ihale öncesinde Yollar Genel müdürlüğü tarafından belirtilen direktiflere göre doldurulmak üzere verilecek olan Müteahhit Ehliyet Beyannamelerinde önceki çalışmalarını, mevcut teknik elemanlarını, makine ve teçhizatlarını ve mali güçlerini bildirmelidir. Her müteahhidin iş yapma yeteneği, bir mevsimde yapabileceği işe göre sınırlandırılmalıdır. Yetki belgeleri bir yıllık dönem için geçerli olmalıdır.

e) Müteahhitlerden aldıkları işte kullanacakları elemanları, makine techizatını gösteren ve giriştikleri çeşitli inşaat eksiltmelerindeki mali sorumluluğunu belgeleyen bir durum beyannamesi istenmelidir.

8-Muhasebe:

a)Devlet yolları sistemi, muhasebe ve idari denetim bakımından 100'er km.lik kontrol merkezlerine ayrılmalıdır.

b)Gelecek bütçe ve yol programlarının hazırlanmasında esas olacak ve aynı zamanda kontrol kesimleri tarafından masrafların amaca uygun bir şekilde daraltılmasını sağlayacak maliyet ve dayanma donelerinin tutulmasına imkan verecek bir muhasebe sistemi kurulmalıdır.

9-Güvenlik:

a)Yollarda trafik güvenliğini sağlamak amacıyla tavsiyelerde bulunmak üzere Yollar Genel Müdürlüğünün başkanlığında İçişleri, Maliye ve Milli Eğitim Bakanlıkları temsilcilerinden oluşan bir *Yol Emniyet Heyeti* kurulmalıdır.

b)Yollarda emniyetin ve yolların iyi işlemesini temin amacıyla İç İşleri Bakanlığı'nda özel olarak yetiştirilmiş personelden oluşan bir trafik bürosu oluşturulmalıdır.

c)Yol Emniyet Heyeti ülkenin her tarafında aynı şekilde uygulanacak bir trafik rehberi hazırlamalıdır.[275]

Hükümet, *Türkiye'nin Yol Durumu* hakkında Hilts'in bu görüş ve tavsiyelerini göz önünde tutmuş ve 1948 yılından itibaren karayolu çalışmaları bu rapor doğrultusunda yürütülmüştür.

Raporun yayınlanmasının ardından Bayındırlık Bakanlığı ile Amerikan Yardım Heyeti arasında 12 Temmuz 1947 Yardım anlaşması gereğince 26 Nisan 1948 tarihinde Ankara'da bir anlaşma imzalanmıştır. ABD Yollar İdaresinden uzun vadeli bir yol ıslah programının oluşturulması ve yeni bir karayolu teşkilatının kuruluşunda işbirliği temin edilmiştir.

Yapılan anlaşma hükümlerine göre, Amerikan Yollar İdaresi Türkiye Bayındırlık Bakanlığı ile sıkı işbirliği kuracak, Türkiye'de görev yapan Amerikan Yol Grubu acilen yol inşa ve bakım programına başlayarak verilecek bazı yol malzemenin kullanımı ve bakımını Türk vatandaşlarına öğretmek için Bayındırlık Bakanlığına yardım edecekti. Yollar için ihtiyaç duyulan laboratuar ihtiyaçlarını inceleyecek, projelerin planlanmasında ve uygulanmasında işbirliği yapacaktı. Bayındırlık Bakanlığı bu program gereğince ABD parası ile satın alınan bütün malzeme, makine ve araçların uygun şekilde ambarlanması, bakılması, güvenli bir

[275] **a.g.r.**, s.1- 6.

duruma getirilmesi ve hesaplarının tutulmasında 12 Temmuz 1947 anlaşması gereğince bütün tedbirleri alacaktı. [276]

Bayındırlık Bakanlığı, Amerikan Yol Grubundan bu anlaşmada tasarlanan yol programının tamamlanmasına kadar Türkiye yol ıslah programında işbirliğine devam edilmesini istemiştir. Yollar Grubu Başkanı ile mahiyetindeki memurların ücretlerinin dolar olarak ve diğer masrafları da fiilen yapılış şekline göre dolar veya Türk lirası olarak, bütçesine konacak ödenekten ödemeyi kabul etmiştir. [277]

Bütün masrafların, Bayındırlık Bakanlığı tarafından ödenmesi şartıyla kararlaştırılacak sayıda Türk mühendis ve teknisyenin bu anlaşma süresince Amerika'da yetiştirilmesi öngörülmüştür.[278] Ayrıca anlaşma hükümleri gereğince Türkiye'de görev yapacak olan ABD memur ve görevlilerinin mevcut mevzuat dairesinde serbestçe Türkiye'ye girmelerine, Türkiye'den çıkmalarına ve Türkiye dahilinde dolaşmalarına izin verilmiştir. [279]

Türkiye, Amerikan Yol Gurubuyla yapılan işbirliği sonucunda karayolu faaliyetinde inisiyatifi büyük ölçüde ABD'ye vermiştir. ABD Yol Grubu; Hilts raporu doğrultusunda imzalanan anlaşmaya göre uzun vadeli bir yol programı hazırlanması, programı uygulayacak bir yol teşkilatının kurulması, makine, teknik personel temini ve yetiştirilmesi konusunda çalışmalarına hemen başlamıştır.

---

[276] **Türkiye Bayındırlık Bakanlığı ile Türkiye Amerikan Yardımı Heyeti Arasında 12 Temmuz 1947 Anlaşması Gereğince Yapılan Anlaşma**, Bayındırlık Bakanlığı Şose ve Köprüler Reisliği, 6 Mayıs 1948, s.13.

[277] **a.g.a.**, s.5.

[278] **a.g.a.**, s.6.

[279] **a.g.a.**,.s.8.

2.Dokuz Yıllık Yol Programı

a.Yol Programının Hazırlanışı ve Kapsamı

ABD ile yapılan 26 Mayıs 1948 tarihli anlaşmanın hemen ardından, karayolu çalışmaları ülke ihtiyaçlarını karşılayacak bir yol programının tespiti üzerinde yoğunlaşmıştır. Ancak yol programının hazırlanması sürecinde Amerikan Yol Grubu, Bayındırlık Bakanlığı ve Türk Genel Kurmay Başkanlığı arasında zaman zaman görüş ayrılıkları yaşanmıştır. İlk görüş ayrılığı Amerikan Yol Grubu ile Bayındırlık Bakanlığı arasında uzun vadeli plan hazırlanması konusunda olmuştur. Bayındırlık Bakanlığı 1946'da yapılan 22.000 km.lik Devlet Yol Ağı Programında olduğu gibi beş yıllık değil, üçer yıllık üç devreden oluşan ayrıntılı ve geniş bir program hazırlamıştır. Programın beş değil de üç yıllık devrelere ayrılması ABD'nin askeri yardıma ilişkin karar sürecine uyum sağlamak için düzenlenmiştir. ABD, genel olarak dokuz yıllık planı kabul etmekle birlikte, ayrıntılı bir programın ancak personel, techizat ve özellikle para fonlarının temini gibi kesin olarak bilinen şartların mevcudiyeti halinde hazırlanabileceğinde ısrar etmiş, uzun vadeli planlamaya sıcak bakmamıştır. Amerika'da o dönemde uzun vadeli planlamaya karşı çıkılmış, bir yıllık kesin planlar yapıp gelecek yıl için ise geçici programlar hazırlamak anlayışıyla hareket edilmiştir.[280]

Yol Programının kapsamı ve yol ağının şekli üzerinde de Türk Genel Kurmay Başkanlığı ile Amerikan Askeri Yardım Teşkilatı arasında görüş ayrılıkları çıkmıştır. Amerikan Askeri Yardım teşkilatı Sovyet tehdidi karşısında savunma stratejisi

[280] Tekeli-İlkin, **a.g.e**., C.III., s.405.

paralelinde İskenderun ile Sovyet sınırı arasında, Trakya'da ise Bulgar sınırına ulaşan sınırlı sayıda askeri açıdan önem taşıyan stratejik yolun yapımını savunmuştur.[281]

Askeri hedeflerin yanı sıra yol ıslah ve yapım programından; Türkiye'nin Marshall Planı yardımlarından yararlanan, katılımcı bir ülke olarak verdiği taahhüdü, yani 1952 yılı sonunda 1.000.000 ton ekmeklik buğday ihraç etmesine hizmet edecek yolların yapılması beklenmiştir. Amerikan Ekonomik İşbirliği İdaresi'nin Türkiye'deki Yol Programından beklentisi, yıkıntı halindeki Avrupa'ya buğday tedarik etme sorumluluğuna sahip olan Türkiye'nin, bu sorumluluğu gerçekleştirmesine en fazla hizmet edecek güzergahları yapmak yönünde olmuştur.[282]

Türk Genel Kurmay Başkanlığı tarafından ise herhangi bir askeri seferberlik halinde Türkiye'nin bütün kaynaklarını seferber edecek bir yol ağının geliştirilmesi istenmiştir. Örneğin Orta Anadolu'nun buğdayı ordu birlikleri Türkiye'nin hangi bölgesinde olursa olsun oraya ulaştırılabilmeliydi. Türk Genel Kurmay Başkanlığının görüşleri Türkiye'de tarımsal kalkınmayı yol yapımı ile teşvik etmek isteyen yardım teşkilatının ekonomistleri ile de paralel düşmüştür.[283]

Ancak Türk Genel Kurmay Başkanlığı ülke savunması kaygısıyla sınırlara ulaşan geniş kapsamlı Yol Programına müdahale edip çeşitli taleplerde bulunmuştur. Türk Genel Kurmayınca savunulan görüş, iyi bir yol sisteminin, Türkiye'yi olası saldırılara karşı daha savunmasız yaparak, düşmanın başarı şansını artıracağı olmuştur. Tüm yurdu baştanbaşa kaplayan bir ağdan ziyade Türk ordusuna, bir

[281] **a.g.e.**, s.406.

[282] Şen, **a.g.e.**, s.134.

[283] Tekeli-İlkin, **a.g.e.**, C.III., s.406.

saldırı karşısında ülke savunmasını daha kolay hale getirecek şekilde, Orta Anadolu'da iyi yolların bulunmasını yeterli bulmuş ve bu konuda ısrarcı davranmıştır.[284]

Yol Programının hazırlanması safhasında ABD Yol Grubuyla birlikte çalışan Şose ve Köprüler Reisliği Müdür Yardımcısı Vecdi Diker, Türk Genel Kurmay Başkanlığı'nın Yol Programına müdahalesinin önüne nasıl geçildiği, askerilerin nasıl ikna edildiğini şöyle anlatmıştır:

> *"…Rus sınırına yol yapıyorsunuz. Kars'a, oralara yol yapıyorsunuz. Öyle olursa biz bu memleketi müdafaa edemeyiz dediler. Biz de, Biz yol yapmazsak, memleketi kalkındırmazsak, geliştirmezsek, memlekette hayat kalmaz dedik sert tartışmalar oldu. Bu ağ sizin de işinize yarayacak, bu ihtiyacınız olan şebeke. Bu yollar Genel Kurmay'ın hizmetlerinde de faydalı olacak, ayrıca Amerikalılar yine en sonunda askeri yardım yapacaklar filan… dedik ve sonunda askerler kabul etti."*[285]

Bayındırlık Bakanlığı, Türk Genel Kurmay Başkanlığı ve Amerikan Askeri Yardım Heyeti arasında Yol Programı konusunda yaşanan görüş ayrılıklarının sona ermesiyle, ABD Yollar İdaresi Müdür Yardımcısı Hilts'in raporu ile mutabık bulunan Bayındırlık Bakanlığı; ülke savunması, ekonomik ve sosyal ihtiyaçlar, iç ve dış turizmin gelişmesi gibi hususları göz önünde tutarak 23.054 km.lik bir Devlet Yol Ağı Programı hazırlamıştır. Yol Ağının yapımı üçer yıllık üç devre ile dokuz yılda gerçekleştirilmek üzere planlanmıştır. İnşaat programına göre dokuz yılda 22.548 km.lik devlet yolunun yapımı; her üç yıllık üç devrede 6.000 km toplam 18.000 km yolun asfaltlanması ve bakım altına alınması amaçlanmıştır. Ayrıca Yol

---

[284] Şen, **a.g.e.**, s.136.

[285] **Vecdi Diker'i Anma Toplantısı (28.02.1998)**, s.76-77.

Programına paralel olarak köprüler programı da yapılmıştır.[286] Yol programı Bakanlar Kurulunun 3 Ağustos 1948 tarihli 3/7840 sayılı kararnamesi ile kabul edilerek 8 Ağustos 1948 tarihinde yürürlüğe konulmuştur.[287]

Yol Programının TBMM'de görüşülmeden, Bakanlar Kurulu kararıyla yürürlüğe konulması Meclis'de yıllarca sürecek uzun tartışmalara neden olmuştur. TBMM'nin 6 Aralık 1948 tarihli oturumunda Demokrat Partili Maraş Milletvekili Emin Soysal; "*Dokuz yılda 23 bin kilometre uzunluğunda yol programının yapıldığını gazetelerden okundum ve dinledim. Milyonların sarfını gerektiren bu programın daha esaslı tetkik edilerek, Bakanlar değiştikçe keyfi değişikliklere tabi tutulmaması için Büyük Millet Meclisi'nden geçirilerek kanunlaştırılması gerekmez mi?*" diye sorarak Bayındırlık Bakanı Nihat Erim'den cevaplamasını istemiş ve uzun süren tartışmaları başlatmıştır. Soysal, Yol Programının Meclis'in onayı olmadan uygulanmasına ve keyfe tabi olmasına karşı çıkarak şunları söylemiştir:

> *"…Hükümet, Bayındırlık Bakanlığı bu işe başladıktan sonra bir harita taslağı üzerinde karar verdi. Bayındırlık Bakanlığı'nın başladığı ve Hükümetin karar verdiği böyle muazzam bir işten Meclisin haberi yoktur. Yani Hükümet veya Hükümetler 9 yıl içinde kendi ilan ettikleri program gereğince bir milyar beş yüz milyon lirayı sarfedecekler, fakat Meclisin bir kararı ve bilgisi olmayacak. Ama Meclis bu iş için Hükümet ne kadar para isterse istesin verecek, borç alacak demektir. Bu ne demektir. Bu manaya göre Milletin Meclise verdiği yetkiyi Hükümete devretmesi, veyahut Hükütmetin Meclis yetkisini elinden alması demektir. Böyle bir hukuki hataya düşmemek için Hükümetin yollara ait kararı ile taslak planını derhal Meclis'ten geçirmesi lazımgelir kannatindeyim."*

---

[286] Dokuz Yıllık Yol Programının özeti için bakınız Ekler, Ek-2 ve üç yıllık üç devrede yapılacak yolların güzergahı için bakınız Ekler, Harita-2.

[287] **Yol Davamız 9 Yılda 23.054 Kilometre,** s.17.

Soysal, Programın uygulanabilmesi için gereken finansı sağlayacak TBMM'nin Yol Programından habersiz olamayacağını, bunun milletin TBMM'ye verdiği yetkinin Hükümet tarafından geri alınmak demek olduğunu belirtmiş ve Bayındırlık Bakanına hesap sormuştur.[288]

Bayındırlık Bakanı Nihat Erim ise bu eleştiriler karşısında; yolların kanuni dayanağı hakkında Meclis'te bir tereddüde yer vermemek için söz aldığını belirtmiş, şu açıklamada bulunmuştur:[289]

> *"Bayındırlık Bakanlığı'nın kuruluş ve teşkilatına dair olan kanun, Şose ve Köprüler Başkanlığına yapılacak olan devlet yolunun güzergah ve yapım tarzını tesbit etmek üzere yetki vermiştir. Eğer arkadaşım, bu yetkiyi fazla buluyorlarsa, kendi haklarıdır, bir kanun teklifi ile bu yetkiyi geri aldırabilirler."*

Ancak Bayındırlık Bakanı'nın cevabını yeterli bulmayan Sazak "*Bu yol P-planının Meclis'ten geçmesinde bir mahsur görüyor musunuz?*" sorusuyla Bakan'dan daha geniş açıklama getirmesini istemiştir. Bunun üzerinde Bayındırlık Bakanı Erim:[290]

> "*Bunda büyük mahzur vardır. Çünkü yollar zamanın ikdisadi gelişmeleri ve askeri ihtiyaçlarına göre tanzim edilirler. Planları kanunlaştırdık mı dondururuz. Yarın askeri ihtiyaç ve iktisadi gelişmeler yol güzergahı üzerinde hafif veya büyük değişiklikler gerektirdiği zaman, her seferinde Meclis'ten kanun çıkarmak lazım gelecektir. Belki de büyük Meclis o anda toplantıda bulunamayacağına göre bu gecikme aylarca hatta bir sene sürebilir*."

---

[288] **TBMM Tutanak Dergisi**, Devre VIII, C.XII-XIV, Birleşim 15, 6.12.1948, s.15.

[289] **a.g.e.,** s.16-17.

[290] **a.g.e.,** s.17.

yanıtını vermişse de Emin Soysal, Bayındırlık Bakanı'nın açıklamalarını yeterli bulmamış;[291]

> *"...kendi ellerinde katılaşmayan bu plan ve program, Meclis'ten geçince nasıl katılaşır? Mesele buradadır. Bu iş Meclis'ten geçtiği taktirde daha sağlam olur. Biz bu suretle memlekette ne iş yapıldığını öğreniriz. Böyle bir milyar beş yüz milyon lira sarfedilecek bir işin lalettayin bir kararla, plansız, projesiz ve taslak bir proje ile yapılması, tatbiki doğru mudur?*

sözleriyle muhalefetini sürdürmüştür.

Bayındırlık Bakanlığı Yol Programını uygulamaya başladıktan sonra da muhalefetin eleştirileri durulmamıştır. Ahmet Ali Çınar 26 Şubat 1949 tarihli Meclis görüşmelerinde Yol Programının yeniden düzenlenip Meclisin onayına sunulması gerektiği üzerinde durarak:

> "*…1.500.000 liranın Meclisin onayına sunulmadan harcanması paradoksaldır. Bayındırlık Bakanlığı yol güzergahlarını Meclisin ilgilendirmeyeceği kanaatindedir. Güzergahlar için fikir doğrudur. Fakat menziller için asla. Menzilleri yüksek Meclisin tasvip ve tayin etmesi bir zarurettir. Bu hadisede Meclis yetkilerine riayetsizlik vardır. Büyük Meclis Hükümetin organı haline düşürülmesini reddeder. Bu sebeple program yeniden, daha ciddi şekilde düzenlenerek Yüksek Meclisin onayına yeniden sunulmalıdır.*"

Programın Meclis'ten geçmemesini hata olarak değerlendirmiştir. [292]

Program gereğince hemen ele alınacak yollar arasında 1948 yılı başında yapımına başlanan İskenderun-Erzurum ve İstanbul-Ankara yollarından başka şu önemli yollar yer almıştır. Antalya-Afyon-Eskişehir-Bilecek-Geyve (yol burada

---

[291] **a.g.e.,** s.17.

[292] **TBMM Tutanak Dergisi**, Devre: VIII, C.XVI, Birleşim:53, 26.2.1949, s.716.

Ankara-İstanbul yoluna bağlanır), Mersin- Ulukışla- Kayseri- Samsun, Ankara- Erzincan- İzmir- Afyon, Eskişehir- Ankara, Balıkesir - Kütahya-Afyon…[293]

Devlet ana yollarıyla esas itibariyle iki veya daha fazla büyük merkezleri birbirine bağlamak amaçlanmıştır. Birbirine bağlanacak olan merkezlere en kısa yoldan en ucuz bir inşa masrafı ile gitmek hedef olarak kabul edilmiştir.[294]

Yol Programı 1946 yılında hazırlanan ancak uygulanamayan On beş Yıllık Yol Programı esas alınarak hazırlanmıştır. Devlet Yol Ağının seçiminde ana yönlerin bağlanması, nüfus ölçeği, ticari ürün değer ölçeği ve ayrıca turistik önemi olan yerler gibi özellikler değerlendirilmiştir. Bu unsurların mümkün olduğu kadar birbirleriyle uyum içinde bulunmasına çalışılmış, Genel Kurmay ile ilgili Bakanlıkların ve Amerikalı Yol uzmanlarının görüşleri alınarak sonuca ulaşılmıştır.

Bayındırlık Bakanlığı ve Genel Kurmay Başkalığı arasında yapılan istişareler sonucunda Genel Kurmay Başkanlığı 1948 Yol Programını onaylamıştır. Ancak Programın uygulanma sürecinde özellikle ülke savunmasını destekleyen yolların yapımına dair taleplerde bulunularak yeni yollar dahil edilmiştir. Genel Kurmay Başkanı General Omurtak; Bayındırlık Bakanlığı'na gönderdiği 23 Mart 1948 tarihli gizli mektupta, İskenderun-Malatya-Erzurum; İskenderun-Kayseri-Konya-İstanbul; Ankara-Karataş Bağlantı yolunun, Dokuz Yıllık Programın ilk üç yıllık kapsamına alınarak, 1948 yılında yapılması için tüm çabaların harcanmasını istemiştir. Genel Kurmay Başkanlığınca ilk planda yapımı istenen ve kısmen devlet yolları ağına dahil

---

[293] **Vatan**, "*Devlet Yolları Programı Kabineden Geçti*", 8 Ağustos 1948, s.1.

[294] **1948-1960 KGM Çalışmaları Hakkında Rapor**, s.11, **Yol Davamız 9 Yılda 23.054 Kilometre**, s.17.

olan 543 km.lik yol, 11 Ağustos 1949 tarihli ve 3/9756 sayılı kararname ile Programa dahil edilmiştir. [295]

Yol Programının Bakanlar Kurulu'ndan geçmesinin hemen ardından Ankara'da Amerikalı uzmanların da katıldığı, ülkenin çeşitli bölgelerinden gelen yol müdürleri ilk toplantılarını yapmışlardır. Toplantıyı açan Bayındırlık Bakanı Nihat Erim, yollara harcanacak paraların boşa gitmemesi için yol inşaatında etkin yöntemlerin kullanılması ve yolların bakımına önem verilmesi gerektiğini anlatmış ve uygulanacak yeni sistemin tayininde Amerikalı Yol Grubu'nun Türkiye'de bulunmasının hayırlı bir tesadüf olduğunu belirtmiştir. Bakan üç yıllık üç devrede uygulanması düşünülen Yol Programının dışarıdan temini ümit edilen kredilerle daha kısa bir zamanda tahakkukunun mümkün olacağını söyleyerek, alınan sonuçlardan duyduğu memnuniyetini ifade etmiş ve 1949 yılının karayolu işlerinde büyük hamleler vaat ettiğini müjdelemiştir.[296]

Üçer yıllık üç devrede yapılması düşünülen yaklaşık 23.000 km.lik Yol Programının uygulanmasına 1949 yılından itibaren başlanmıştır. Geçmişte hazırlanan planların uygulanamaması, dokuz yıl gibi uzun vadede gerçekleştirilecek Yol Programının sonucu hakkında kamuoyunda tereddütlere neden olmuştur. Nadir Nadi Cumhuriyet Gazetesindeki köşesinde yazdığı *Yol* başlıklı makalesinde yol işlerinde değişken politikalara son verilmesini isterken:

> "*Planlar yapılmış, kararlar verilmiş, masraflar yapılmıştır. Yalnız Nihat Erim yalnız Saka Hükümeti değil, bütün Cumhuriyet Halk Partisi Hükümetleri çizilen plandan bir santim ayrılmamalı, işi tavsatmak şöyle dursun, imkan*

---

[295] Şen, **a.g.e.**,s.137., **Devlet Yolları İktisadi Revizyonu**, Karayolları Genel Müdürlüğü Planlama ve Programlama Fen Heyeti Müdürlüğü, Mart 1952, s.1.

[296] **Cumhuriyet**, "*Üç Senelik Yeni Yol Programı*", 28 Ağustos 1948, s.1.

elverdiği nisbette onu hızlandırmaya gayret harcamalıdırlar. Memleket davaları içinde öyleleri vardır ki, parti kavgalarının bile üstündedirler. Hangisi iş başına gelirse gelsin, o davalar mutlaka yürütülmelidir. İşte yol davası da bunlardan biridir. Yarın Demokrat Parti iktidarı ele alırsa, sırf Halk Partisi tarafından başlandı diye, mesela yol politikasını bırakacak, yahud ben daha iyisini yaparım düşüncesiyle o kadar emek sarfedilerek hazırlanan plan ve programları alt üst mü edecektir?"

sorusunu sormuştur. Nadir Nadi ne pahasına olursa olsun iktidarın görevinin bu Programı sonuna kadar uygulamak olduğunu ifade etmiştir.

Meclis'te ülke kalkınmasında büyük rol oynayacak yol planının partiler üstünde ulusal bir dava olarak esaslara bağlanması, Hükümet değişikliklerinden etkilenmemesi için sağlam ilkelere dayandırılmasında büyük yarar görenler olmuştur.[297]

Bayındırlık Bakanlığı 1949 yılı bütçesi görüşmelerinde Isparta Milletvekili Kazım Aydar, Yol Programının uygulanabilmesi için her yıl bütçeye 55 milyon lira ödenek konması gerektiğini ancak 1949 yılı bütçesi için Şose ve Köprüler Reisliğine 38 milyon lira kadar bir ödenek ayrıldığını, eksik olan 17 milyon liranın doğu bölgesindeki yollar için konan 5 milyon lira ve vilayetlerin yol parasından vereceği %15 lerle karşılanıp karşılanamayacağını sorarak Hükümetten programın doğar doğmaz ölmemesinin çarelerinin bulunmasını istemiştir.[298]

Muhalefet ise Devlet Yol Ağı Programının ciddiyetle hazırlanmadığı yönünde eleştiriler getirmiş ve uygulanmasına karşı çıkmıştır. Demokrat Parti Eskişehir milletvekili Kemal Zeytinoğlu dokuz yılda 1.500.000.000 TL harcanacağı, programın başarıyla uygulanabilmesi için ise her yıl 165.000.000 TL ye ihtiyaç

---

[297] **TBMM Tutanak Dergisi**, Devre: VIII, C.XVI, Birleşim:53, 26.2.1949, s.722.

[298] **a.g.e.,** s.723.

olduğunu, buna karşılık 1949 yılı bütçesinden ancak 43.000 TL.lik bir ödenek ayrılabildiğinden, bu koşullarda Programın dokuz yılda değil otuz altı yılda bitirilebileceğini söylemiştir. Bu durumun devlete güveni zedeleyeceğini ancak Programın bir hata eseri olmadığı, politik etkileri düşünülerek Programın bilerek yapılmış olmasının akla geldiğini ifade etmiştir.[299]

Yol Programının uygulanamayacağını, yol işlerinin iyi gitmediğini söyleyenlere karşı Hükümetin en iyi cevabı *cumhuriyet hükümetlerinin demiryolu politikasındaki başarısını* göstermek olmuştur. Yollar Genel Müdürlüğü Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Tasarısı TBMM de görüşülürken Bayındırlık Bakanı Şevket Adalan "*Şimdiye kadar demiryolu davasını halleden cumhuriyet hükümetleri yol davasını da kısa bir zamanda halledecektir*" sözleriyle Meclis'ten Yol Programına güven isterken, Hükümetin kararlığını vurgulamıştır.[300]

Uygulamaya geçerken Demokrat Parti'nin eleştirilerine maruz kalan Devlet Yol Ağı Programı 1950 yılında iktidar değişikliğine yani iktidara Demokrat Parti gelmesine rağmen aynen sürdürülmüştür. Demokrat Parti 1950'de iktidara geldikten sonra CHP döneminde başlatılan pek çok uygulamaya son verirken karayolu politikasını aynen sürdürmüş ve kısa sürede karayollarında yaşanan gelişmeler Hükümetin övünç kaynağı olmuştur.

Şose ve Köprüler Reisliği Türkiye'deki ABD Yol Grubu personeliyle birlikte yaptığı dikkatli bir etüt sonrasında 21.638 km[301] den oluşan bir *Devlet Yol Ağı*

---

[299] **TBMM Tutanak Dergisi**, Devre:VIII, C.XVI, Birleşim 53, 26.1.1949, s.714.

[300] **TBMM Tutanak Dergisi**, Devre:VIII, C.XXV, Birleşim:37, 1.2.1950, s.37.

[301] Dokuz Yıllık Yol Programı hazırlanırken ilk keşif planına göre 23.054 km. yolun yapılması öngörülmesine rağmen inşaat programına 22.548 km yol alınmıştır. Ancak üçer devrelik üç yıllık planlar oluşturulurken 21.638 km.lik bir Devlet Yol Ağının

seçilmiştir. Bu yollardan ekonomik ve askeri açıdan önemlerine göre üç şebeke belirlenmiş ve üç dönemde yapılması öngörülmüştür. Buna göre: [302]

1-Şehirleri, limanları ve üretimi hızla artacak önemli bölgeleri birbirine bağlayan, yani Türkiye'nin her tarafına ulaşan geniş bir can damarı oluşturacak birinci derecede önemli şebeke.

2-Birinci maddede yazılı olan yollardan daha önemsiz, can damarlarının yararlı olmasına hizmet edecek ve bunları tamamlayacak olan şebeke.

3-Devlet Yol Ağının her tarafa, mümkün olan hemen her yere ulaşmasını sağlayacak, geriye kalan şebeke.

Önem derecesine göre sıralanan bu üç yol şebekesinin uzunluğu şu şekildedir:

Birinci Üç Yıllık Devre:

İlk planda can damarları oluşturan 6.395 km.lik yolun yapımı, ıslahı, onarımı ve bakım altında tutulması hedeflenmiş ve bunda Türkiye'nin iktisadi ve askeri ihtiyaçları göz önünde tutulmuştur. Dikkatli bir etüt sonucunda, en kapsamlı şekilde önemli üretim ve nüfus merkezleri arasında sürekli ulaşım imkanı sağlayacak 6.395 km.lik yol on altı esas güzergah olarak planlanmıştır. Yolların önemli bölgeleri, merkezleri ve limanları birbirine bağlayarak, ithalat ve ihracatın yapılması, maden, orman, tarım, sanayi ürünlerinin taşınmasını kolaylaştırması düşünülmüştür. Bu yollardan elde edilecek faydalar ve yolların görevleri şunlardır:[303]

---

yapımı planlanmış, uygulama aşamasında ise 22.826 km.lik Devlet Yol Ağına ulaşmak hedeflenmiştir.

[302] **Türkiye Yol Teçhizatı İhtiyacı Raporu**, Bayındırlık Bakanlığı Şose ve Köprüler Reisliği Şubat 1949, s.8.

[303] **a.g.r.**, s.8., **Bakanlar Kurulunca Tasdik Edilen Devler Yolları Ağı (Marshall Planı İçin Kabul Edilen Devlet Yolları)**, 1949.

1-İstanbul-Beypazarı-Ankara Yolu: Başkent Ankara'yı ve Orta Anadolu'yu İstanbul, İzmit gibi iktisadi, askeri ve turistik bakımdan çok önemli olan limanlara bağlamaktadır. İthalat ve ihracat mallarının naklinin sağlanmasında önemli bir yoldur. Aynı zamanda Avrupa-Asya-Afrika arasında kıtalararası yolların önemli bir parçasını oluşturmaktadır.

2-Ankara-Aksaray-Tarsus Yolu: İstanbul- Beypazarı- Ankara yolunun devamı niteliğinde olup kıtalararası yolun önemli bir bölümünü teşkil etmektedir. Orta Anadolu'nun buğday, meyve, hayvancılık bakımından önemli merkezlerini birbirine ve Mersin, İskenderun gibi önemli limanlara bağlamaktadır.

3-Mersin-Toprakkale Yolu: Mersin ve İskenderun Limalarını birbirine bağlayıp Türkiye'nin en zengin ve verimli bölgelerinden geçmektedir.

4-Ankara-Eskişehir-İzmir Yolu: Ankara ile birinci derecede önemli limanlardan biri olan İzmir arasındaki önemli ticari ve iktisadi merkezleri birbirine bağlamaktadır. İthalat ve ihracat bakımından Orta Anadolu'yu İzmir Limanına bağladığından önemlidir.

5-Geyve-Balıkesir-Afyon-Antalya Yolu: Isparta, Burdur, Antalya gibi merkezleri birbirine bağlamaktadır. Verimli topraklardan geçmesi, Orta Anadolu'yu Akdeniz limanlarına bağlaması, Antalya ve Alanya'nın narenciye ürünlerini iç Anadolu'ya sevkini kolaylaştırması açısından önemlidir. Aynı zamanda Antalya limanı vasıtasıyla ihracatı kolaylaştırmaktadır.

6-Bandırma-Manisa Yolu: Marmara ve Ege Bölgesinin tarım ürünleri bakımından en zengin yerlerinden geçmektedir. Bu ürünlerin ihracatında İzmir limanına ve İstanbul piyasasına sevkinde Bandırma limanına bağlamaktadır. Çok geniş alanları içeren bölgede zeytin, tütün, pamuk yetiştirilmektedir.

7-İzmir-Aydın-Dinar Yolu: Ege'nin güneyini tarım ürünleri bakımından zengin Güney Batı Anadolu'nun önemli merkezlerine bağlamaktadır. Batıdan İzmir Limanına ve doğudan Antalya Limanına ulaşım sağlaması bakımından önemlidir. Tütün, üzüm, incir ve pamuk bölgenin en önemli ürünleridir.

8-Kalaycıdağı-Bolu-Ankara Yolu: Tarım ürünleri ve orman bakımından zengin bir bölgeden geçmektedir. Geçtiği bölgedeki tarım ürünlerini ve keresteyi Orta Anadolu'ya ve İstanbul Limanına ulaştırmaktadır.

9-Yeniçağ-Zonguldak Yolu: Zonguldak kömür havzasını iç bölgelere bağlamaktadır. Bolu ormanlarından Orta Anadolu'nun kereste ihtiyacını karşılamaktadır.

10-Afyon-Ulukışla Yolu: Buğday bakımından zengin olan Konya, Afyon ve çevresini birbirine, bölgeyi İskenderun ve Mersin Limanına bağlamaktadır.

11-Konya-Kulu Bağlantı Yolu: Konya ve Cihanbeyli gibi buğday merkezlerini en kısa yoldan Ankara'ya bağlamaktadır. Bölgedeki hububatın demiryolu istasyonuna nakledilmesi açısından önemlidir.

12-Ankara-Yozgat-Erzincan Yolu: Doğu bölgesini Orta Anadolu'ya ve batı bölgesine bağlamaktadır. Ekonomik, kültürel ve askeri bakımlardan önemlidir. Bu bölgede, buğday, arpa üretimi ve hayvancılık yapılmaktadır. İstanbul'u Ankara üzerinden doğuya bağlayan en kısa yoldur. Aynı zamdan bu yol üzerinde çeşitli madenler de bulunmaktadır.

13-Cerikli-Çorum-Samsun Yolu: Bu yol Karadeniz'in önemli limanı olan Samsun'u Orta Anadolu'ya ve Ankara'ya bağlamaktadır. Özellikle buğday bakımından en zengin bölgeden geçmektedir.

14-Sivas-Kayseri-Kemerhisar Yolu: Tarım ürünleri bakımından çok zengin olan merkezleri birbirine ve İskenderun Limanına bağlamaktadır. Aynı zamanda Kayseri ve Sivas fabrikalarında üretilen malların memleketin çeşitli yerlerine dağıtılmasında kullanılmaktadır.

15-Elazığ-Bingöl-Muş Yolu: Tarım ürünleri ve özellikle hayvancılık bakımından çok zengin olan bir bölgenin önemli merkezlerini birleştirerek ülkenin diğer kısımlarına bağlamaktadır.

16-Bahçe-Gaziantep-Urfa-Diyarbakır Yolu: Tarım ürünleri ve hayvancılık bakımından zengin bir arazinin ortasından geçip bölgeyi İskenderun Limanına bağlamaktadır.[304]

İkinci Üç Yıllık Devre:

İkinci plana alınan ve birinci derecede önemli görülen yolları tamamlayan 21 güzergahta 7.011 km.lik yolun yapılması öngörülmüştür. Bunlar:[305]

1-Bulgar Sınırı-İstanbul Yolu

2-Havza-Eceabat Yolu

3-Çanakkale-İzmir Yolu

4-Aydın-İçel Yolu

5-Konya-Manavgat Yolu

6-Konya-Silifke Yolu

7-Baladız-Çeltikçi Yolu

8-Çanakkale-Bandırma Yolu

9-Sığırcı-Bilecik Yolu

---

[304] **Yol Programı Makine İhtiyacını Muhtevi Rapor**, T.C. Bayındırlık Bakanlığı Şose ve Köprüler Reisliği, Haziran 1948.

[305] **Bakanlar Kurulunca Tasdik Edilen Devler Yolları Ağı.**

10-Bursa-İzmit Yolu

11-İnebolu-Ankara Yolu

12-Gölbaşı-Boğazköprü Yolu

13-Ereğli-Hopa Yolu

14-Merzifon-Malatya Yolu

15-Sarımsaklı-Gaziantep Yolu

16-Adana-Karataş Yolu

17-Hatay Yolları Yolu

18-Elazığ-Mardin Yolu

19-Diyarbakır-Silvan Yolu

20-Muş-Tatvan Yolu

21-Trabzon-Erzurum-İran SınırıYolu

Üçüncü Üç Yıllık Devre:

Üçüncü Plana Alınan ve Devlet yol sisteminin ülkenin her yerine ulaşmasını sağlayacak, servisi genişletecek olan ve daha çok bağlantı yolu olarak 25 istikamette yapılması öngörülen 7.349 km uzunluğunda yollar ise:[306]

1-Maraş-Toprakkale Bağlantı Yolu

2-Silvan-Van-Hakkari Bağlantı Yolu

3-Ayancık-Sinop Bağlantı Yolu

4-Demirköy-Lüleburgaz-Tekirdağ

5-Keşan -Malkara-Tekirdağ Yolu

6-Edirne -İstanbul-Kars Bağlantı Yolu

[306] **Bakanlar Kurulunca Tasdik Edilen Devler Yolları Ağı.**

7-Simav -Uşak-Muğla-Marmaris Yolu

8-Ağva-Kandıra-Adapazarı Yolu

9-Hamidiye-Emirdağ-Bolvadin-Çay Yolu

10-Karabük-Eskipazar-Gerede Bağlantı Yolu

11-Gerede-Ilgaz-Durağan-Havza-Niksar-Ağrı-Iğdır Yolu

12-Boyabat -İskilip-Yozgat –Kırşehir Bağlantı Yolu

13-Çankırı-Çorum-Amasya Bağlantı Yolu

14-Sarız -Saimbeyli-Seyhan Yolu

15-Ordu-Mesudiye-Suşehri Yolu

16-Giresun-Şebinkarahisar Yolu

17-Gaziantep-Kilis-Suriye Sınırı Yolu

18-Çanakkale-Çan-Balıkesir-Kütahya-Gürün-Patnos Yolu

19-Burhaniye-Balya Bağlantı Yolu

20-Kelkit-Erzincan-Keban -Malatya-Urfa-Mardin-Nusaybin Yolu

21-Erzincan -Bingöl-Genç-Diyarbakır Bağlantı Yolu

22-Siirt-Kurtalan Yolu

23-Çoruh-Erzurum-Pasinler-Muş-Garzan-Siirt-Gazze Yolu

24-Sarıkamış-Kağızman Bağlantı Yolu

25-Kars-Kağızman-Patnos-Van-Gevaş Bağlantı Yolu

Tercih sırasına göre düzenlenen, üç yıllık devrelerde yapılacak bu üç yol şebekesi, uzunluğu 883 km olan ve ayrı bir programı bulunan İskenderun-Erzurum yolunu kapsamamaktadır. Bu yolun yapımına 1947 yılında Türk-Yunan Askeri Yardımı çerçevesinde ABD'den yol malzemesinin gelmeye başlamasıyla 1948 yılında hemen başlanmıştır. Soğuk Savaş sürecinde İskenderun-Erzurum Yolu son

derece stratejik öneme sahip olduğundan, Amerikan Askeri Yardım Heyetinin Türkiye'de yapılacak yollar arasında en çok üzerinde durduğu istikamet olmuştur. Özel ödenekle yapım çalışmaları yürütülen 883 km.lik İskenderun-Erzurum yolunun güzergahı ise şöyle olmuştur:[307]

1-İskenderun-Torakkale Yolu

2-Toprakkale-Bahçe Bağlantı Yolu

3-Bahçe -Fevzipaşa Yolu

6-Fevzipaşa-Kömürler İstasyonu-Eloğlu Bağlantı Yolu

7-Eloğlu –Maraş Yolu

8-Maraş-Narlı-Pazarcık-Doğanşehir-Malatya Bağlantı Yolu

9-Akçadağ-Malatya-Elazığ Yolu

10-Elazığ-Tunceli-Pülümür-Selepür Yolu

11-Selepür-Sansa İstasyonu Yolu

12-Sansa İstasyonu-Aşkale Yolu

13-Aşkale-Erzurum Yolu

Özetle 1948 yılında üç yıllık üç devrede 21.638 km.lik Devlet Yol Ağının yapımı programa alınmıştır. Buna göre;

1.DevreX3.Yıl	= 6.395 km.
2.DevreX3.Yıl	= 7.011. km.
3.Devre X3.Yıl	= 7.349. km.
3X3=9	= 20.755 km.
İskenderun- Erzurum Yolu	= 883 km
Genel Toplam	= 21.638 km yol

[307] **Bakanlar Kurulunca Tasdik Edilen Devler Yolları Ağı.**

Hilts raporu doğrultusunda 1948 yılında Türkiye'nin karayolu ihtiyacı; 23.000 km devlet yolu, 27.000 km il yolu ve 150.000 köy yolu olarak tespit edilmiştir. Dokuz Yıllık Yol Programında yaklaşık 23.000 km.lik devlet yoluyla ilgili planlama yapılmış, il ve köy yollarına yer verilmemiştir. Devlet Yol Ağını besleyecek yolların yani tali yolların inşa ve bakımları iller ve köyler tarafından ayrı bir bütçeden sürdürülmüştür. Ancak devlet yolları, il yolları, köy yolları olarak yaklaşık 200.000 km. yol yapılması sık sık ifade edilen bir hedef olmuştur.[308]

Yol Programında en çok, yapımına daha önce başlanan İskenderun-Erzurum Yolu ve Ankara-İstanbul yollarının yapım çalışmaları üzerinde durulmuştur. Genişliği 9 metreye çıkarılacak Ankara-İstanbul yolunun asfalt ve kaplama işlerine büyük önem verilmiştir.[309]

b.Yol Programı Finansmanı

Bakanlar Kurulunun onayıyla 8 Ağustos 1948 tarihinde yürürlüğe konulan Yol programı 1949 yılında uygulanmaya başlanmıştır. İlk yıl harcamaları Türk-Yunan Askeri Yardım Programından karayollarına ayrılan 5.000.0000 dolarla karşılanmış, daha sonraki yıllarda da Marshall Planı ve onun ardılı olan Amerikan yardımları ile sürdürülmüştür. Ancak yapılan bu yardımlar, Programın tüm finansmanını karşılamaya yönelik olmamış, temelde makine ve malzeme temininde kullanılmıştır. Programın yürütülmesi, dış kaynakların yanında iç ödeneklerle; devlet

[308] Tekeli-İlkin, **a.g.e.**, C.III., s.409.

[309] **Akşam**, "*Büyük Yol Programı*", 11 Ağustos 1948, s.1.

bütçeleri ve 1950 yılında Karayolları Genel Müdürlüğü kuruluş ve Teşkilat Kanunu'nda belirtilen yol finansman kaynaklarıyla sağlanmıştır.[310]

Dokuz yıllık (1949-1957) dönemde yapılacak harcamalar şu şekilde planlanmıştır:[311]

Toplam Harcama Özeti

1-Etütler	6.765.000 TL
2-İnşaatlar	649.580.000 TL
3-Asfaltlama	216.000.000 TL
4-Köprüler	310.000.000 TL
5-Tesisler	50.000.000 TL
6-Yeni Makine Alınması	83.000.000 TL
7-Atölye ve Yedek aksamı	40.125.000 TL
8-Beklenmeyen Giderler	32.000.000 TL
Toplam	1.387.450.000 TL
Dokuz Yıllık Bakım	112.550.000 TL
Toplam	1.500.000.000 TL

Dokuz Yıllık Yol Programı hazırlanırken, tüm yolların asfalt olarak kaplanacağı düşünülmüş ve toplam maliyet 1.500.000.000 TL olarak hesaplanmıştır. Buna göre Yol Programında dokuz yılda sonuca ulaşabilmek için her yıl 165.000.000 TL ye ihtiyaç duyulacaktır.

[310] Şen, **a.g.e.**, s.140.

[311] **Yol Davamız 9 Yılda 23.054 Kilometre,** s.19.

Karayollarına genel bütçeden 1949 yılında 43.000.000 liralık ödenek ayrılmasıyla Yol Programının finansmanı meselesi Bayındırlık Bakanlığı 1949 yılı bütçesi görüşülürken, Mecliste yoğun tartışmalara neden olmuştur. Burdur Milletvekili Mehmet Ali Çınar bütçeden ayrılan bu ödenekle Programın dokuz yılda değil ancak otuz altı yılda uygulanabileceğini söylemiştir.[312] Bayındırlık Bakanı Şevket Adalan Mehmet Ali Çınar'a şu cevabı vermiştir:

> *"...yol programını bütçemize koyduğumuz ve koyacağımız ödeneklerle tahakkuk ettireceğiz. Geçen sene yıl içinde verilen ek ödenekle birlikte yol ve köprüler için 24 milyon lira ayırdığımız halde bu yıl bütçesine 40 milyon liraya yakın bir ödenek konmuştur. Bundan başka vilayetlerden %15 Nafia hissesi alacağız. Ayrıca doğu vilayetlerinin yolları için de 5 milyon lira sarf edeceğiz. Demek ki bu yıl yollara tahsis ettiğimiz paranın toplamı 50 milyon liraya yakındır. Ayrıca Marshall Planı mucibince de bu yıl 5 milyon dolarlık yol malzemesi almaktayız, bunun tutarı 13 milyon liradır. Demek ki, bu yıl bütçesine koyduğumuz ödeneklerle, Marshall Planı'ndan sağlayacağımız 5 milyon dolarla, yollarımıza sarfedeceğimiz paranın yekunu 60 milyon lirayı geçmektedir. Bugüne kadar hiçbir yıl Bayındırlık Bütçesine bu miktar ödenek konmuş değildir. Bu da yüksek heyetimizin yol davasına verdiği önemi göstermektedir. bütçeye koyduğumuz bu para ile programımızın bu yıl taalluk eden kısmını tamamen tahakkuk ettireceğiz."*

Bakan; Dokuz Yıllık Yol Programı hazırlanırken, tüm yolların asfalt olarak kaplanacağı düşünüldüğünden toplam maliyetin 1.500.000.000 TL olarak hesaplandığını ancak Yol Programı ile kademeli inşaat uygulaması yapılacağından maliyetin daha düşük olacağını belirtmiş: *"...Bizim dokuz yılda yapacağımız şey evvela ucuz tipteki yollarla geçidi sağlamak ve bunu zamanla tekamül ettirmektir.*

[312] **TBMM Tutanak Dergisi**, Devre:VIII, C.XVI, Birleşim:53, 26.2.1949, s.716.

Yoksa arkadaşımın ifade ettiği gibi biz bu yolları 36 senede yapacak değiliz." cevabını vermiştir. [313]

Karayolu politikasında 1948 yılında yaşanan dönüşümle yol finansmanı sağlama şeklinde de değişim olmuştur. Makineli yol yapım döneminin başlamasıyla Şose ve Köprüler Kanunu'nun çalışma yükümlülüğü önemini kaybedeceğinden yol finansmanı sağlamada çalışma esasından nakit ödeme esasına geçiş kaçınılmaz olarak görülmüştür. Çok partili hayata geçerken Muhalefet özellikle yol vergisinin çalışma yükümlülüğünün angarya özellikleri üzerinde durmuş, az gelirli vatandaş için büyük sıkıntı kaynağı olan yol vergisini geniş halk kitleleri arasında siyasal desteğini artırmakta başarıyla kullanmıştır. Hükümet böyle bir ortamda Programını uygulayabilmek için gerekli finansmanın temininde yol vergisi üzerinde durmamış ancak dolaylı vergi uygulamalarına gitmek zorunda kalmıştır. [314] Hilts Raporunda da belirtilen ve pek çok ülkenin uyguladığı *yollardan faydalananlara yolu yaptırmak ilkesi* benimsenmiştir.[315] Yol Programını uygulayabilmek amacıyla TBMM Şubat 1949'da akaryakıtın her kilogramından 11 kuruş vergi alınması hakkında bir kanun çıkartarak dolaylı bir mali kaynak yaratılmış, toplanan verginin sadece yollara harcanması ilkesi benimsenmiştir.[316] Ayrıca Bayındırlık Bakanlığı Yol Programının hayata geçirilebilmesi için gerekli malzeme ve hizmetlerin ABD'den temini amacıyla gerekli para için Ekonomik İşbirliği İdaresi'nden de talepte bulunulmuştur. [317]

---

[313] **a.g.e.,** s.731.

[314] Tekeli-İlkin, **a.g.e.**, C.III., s.415.

[315] **Yol Davamız 9 Yılda 23.054 Kilometre,** s.32.

[316] **Türkiye Yol Teçhizatı İhtiyacı Raporu**, s.2.

[317] **a.g.r.,** s.2.

c. Kademeli İnşaat Sistemi

Türkiye'de ulaşım sisteminde yaşanan aksamalar nedeniyle olabildiğince hızlı ve ekonomik bir şekilde karayollarının yapılması zorunluluğu içerisinde hareket edilmiştir. Yol Programının uygulanması sürecinde yolların yapılmasında tam anlamıyla ekonomik koşullardan dolayı hiçbir yola gereğinden fazla para yatırılmaması esası benimsenmiştir. Hilts Raporu'nda da Türkiye'nin yol ihtiyacı için önerilen birkaç bölgede az miktarda pahalı yol yapmaktansa *kademeli inşaat sistemi* önerilmiştir.

Amerika'nın en tanınmış yol uzmanlarından oluşan heyetler Türkiye'ye gelirken bunlar arasında yol iktisatçıları da yer almıştır. Bu uzmanlık alanı Amerika'ya özel olup Avrupa'da gelişmemiştir. Yol iktisatçıları her yolun geçeceği yeri iktisadi bakımdan en iyi bir şekilde tespit etmekle birlikte mevcut ulaştırma ihtiyacına göre her alan için en uygununun hangisi olduğunu tayin etmişlerdir. Trafiğin çok olduğu bir istikamette zayıf bir yol yapmak ne kadar hata ise uzunca bir zaman için trafiğin yoğun olmayacağı bir istikamette ağır tipte bir yola para bağlamak da o kadar büyük bir hata olarak görülmüştür. Genellikle yol iktisatçıları hem amacın en uygun ve ucuz bir şekilde teminine, hem de o yol üzerindeki nakliyatın azami derecede ucuza mal olmasına bakmışlardır.[318]

Yol ağı oluşturulurken en iyi standartta ve en pahalı kaplama yapmak yerine yolun niteliğine trafik hacminin karar vermesi ilkesi benimsenmiştir. İlk planda yola çok ihtiyacı olan bölgelerde araçların seyrine imkan verecek geçitler açılması, yolun

[318] **Vatan**, "*Amerikan Yol Heyeti Gelecek Hafta Ankara'ya Geliyor*", 28 Kasım 1947, s.1-2.

bakım altına alınarak kum ve çakıldan oluşan stabilize malzeme ile desteklenmesi öngörülmüştür. Ulaşım sağlandıktan sonra yol üzerinde trafik artıyorsa bu toprak yolların dahil oldukları şebekeye (yollar 1., 2. ve 3. sınıf devlet yolları olarak tasnif edilmiştir.) uygun standartlara göre ıslah ve takviye edilmesi, üzerinden geçen araçlarla zemin iyice oturduktan sonra zamanla asfalt kaplamaya dönüştürülmesi, trafik daha da artmışsa Rodmix veya beton asfalta dönüştürülmesi benimsenmiştir. Bu durumda kademeli inşaat sistemi ile trafiğin gelişme seyrine göre basitten mükemmele doğru şeklinde ifade edilebilecek yol yapımı hedeflenmiştir. Amerika'da uygulanan sistem Türkiye'nin koşullarına da uygun görülmüş, yolun olabildiğince kendi geliriyle yapılması sağlanarak yoldan yararlananlara ödetme biçimi kabul edilmiştir.[319]

d. Doğu Kalkınması Yol Programı

Türkiye'nin Doğu bölgesinin ülkenin diğer bölgelerine göre daha geri durumda olduğu göz önünde tutularak 1948 yılında *Doğu Kalkınması Programı* hazırlanmıştır. Eğitim ve sağlıkla birlikte yol işleri de önde gelen konulardan biri olmuştur. Programın uygulanabilmesi için 1949 yılı bütçesinden 10.000.000 liralık bir ödenek ayrılmıştır. Bu ödeneğin 5.000.000 lirası Bayındırlık Bakanlığı, 3.000.000 lirası Milli Eğitim Bakanlığı ve 2.000.000 lirası Sağlık Bakanlığı'nın kullanımına verilmiştir. Bayındırlık Bakanlığı'na aktarılan 5.000.000 lira ile Dokuz Yıllık Yol Programının üçüncü üç yıllık devresi içinde ya da programın tamamen dışında kalan

[319] "*Yollar 4 üncü Bölge Müdürlüğü Çalışmaları*", **Karayolları Bülteni**, Yıl:1, Sayı:4, Temmuz 1951, s.5-8., **Cumhuriyetin 70. Yılında Bayındırlık ve İskan Bakanlığı**, s.183.

doğu illerinin acil yol ihtiyaçlarını karşılamak için 2.500 km uzunluğundaki Doğu Kalkınması Yol Programı hazırlanmıştır. Program, 10 Mayıs 1949 gün ve 3/9223 sayı, Nisan 1950 gün ve 3/11056 sayı ile Bakanlar Kurulu kararına bağlanmıştır.[320]

Bayındırlık Bakanlığı'nca hazırlanmış olan 2.500 km.lik Doğu Kalkınması Yol Programında sırasıyla şu yollar yer almıştır:[321]

Gaziantep-Urfa-Hilvan-Siverek-Diyarbakır Yolu

Elazığ-Bingöl-Muş-Bitlis-Gevaş-Van Yolu

Hakkari-Van Yolu

Ağrı-Tutak-Patnos-Erciş-Van Yolu

Erzurum-İşbir-Rize Yolu

Diyarbakır-Mardin-Savur- Midyat-Gercüş-Siirt-Kurtalan Yolu

Bingöl-Erzincan Yolu

Muş-Varto-Hınıs-Pasinler Yolu

Patnos-Malazgirt-Bulanık-Muş Yolu

Erzurum-Tortum-Hopa Yolu

Muradiye-Doğu Beyazıt-Iğdır Yolu

Siirt-Eruh-Şırnak-Beytişebap-Hakkari Yolu

Erzurum-Tortum-Yusufeli-Çoruh-Hopa Yolu

Kars-Göle-Ardahan-Şavşat-Çoruh Yolu

Ağrı-Kağızman Yolu

Iğdır-Tuzluca-Kağızman Yolu

---

[320] **Yol Davamız 9 Yılda 23.054 Kilometre**, s.39.**, 1948–1960 Karayolları Genel Müdürlüğü Çalışmaları Hakkında Rapor**, s.34.

[321] **Akşam**, "*Yol Kalkınması*", 3 Eylül 1948, s.1.

Bu istikametler üzerinde yol yapım çalışmalarına 1949 yılında başlanmıştır. Ancak 1951 yılında Doğu Kalkınması Programına son verilmiş olduğundan ayrı bir program dahilinde yapım çalışmaları yürütülen doğu yolları faaliyetleri Devlet Yol Ağı Programına dahil edilmiştir. Karayolları Genel Müdürlüğü, önceki yıllarda başlanmış ve kısmen tamamlanmış Doğu Kalkınması Programı yollarında faaliyete devam edebilmek ve daha önce Devlet Yolları ağına dahil edilmemiş bazı yolları da yol ağına ithal etmek amacıyla, 5539 sayılı kanunun 15. maddesi gereğince devlet yolları ağına yeni yolların eklenmesini önermiş, böylece 24.306 km.ye ulaşan Devlet Yol Ağı 26 Mart 1951 gün ve 3/12760 sayı ile Bakanlar Kurulu onayından geçmiştir.[322]

D. Karayolları Genel Müdürlüğü'nün Kuruluşu

Türk-Amerikan Yardım Anlaşması kapsamında Türkiye'de görev yapan Amerikalı uzmanlar Dokuz Yıllık Yol Programının uygulanabilmesini; hiçbir girişime ve gelişmeye imkan vermeyen mevcut teşkilat kanununun değiştirilmesine bağlamışlardır. Şose ve Köprüler Kanunu Şose ve Köprüler Reisliğine hiçbir yetki ve sorumluluk vermezken, yıllarca kırtasiyeci zihniyet zaman kaybına neden olmuştur. Örneğin; Şose ve Köprüler Reisliği'nin ihtiyaç duyduğu ekipmanı satın alma yetkisi olmadığından en basit bir makine almak istendiğinde dahi Bayındırlık Bakanlığı'na başvurulup Bakanlığın onayı beklenmiştir. Genellikle mali kaynak kısıtlılığına dayanılarak talepler reddedilmiştir. Bu durum karşısında Amerikan Yol Grubu Başkanı Jesse E. Willams; "*bu kadar kısıtlı hareket imkanı veren bir şekil bulmak*

[322] **Devlet Yolları İktisadi Revizyonu**, s.2

istenilseydi bundan iyisini yapmak güç olurdu diyerek." teşkilatın ihtiyaçları karşılamaktan çok uzak olduğuna dikkat çekmiştir.[323]

Dört ay süreyle Türkiye'de karayolları ve karayolu teşkilatı hakkında incelemeler yapan Amerikan Yollar İdaresi Genel Müdür Yardımcısı H. E. Hilts de yaptığı basın açıklamalarında; "*Yollar teşkilatı, bir fabrika, bir banka gibi çalışmalıdır. Yollar İdaresinin muntazam bir kar ve zarar hesabı olmalıdır.*"[324] ve "*Teşkilat olmadıkça yol işlerine bir kuruş dahi sarf etmek zaruridir*" diyerek yol teşkilatının önemini vurgulamıştır.[325]

Hilts; Türkiye Karayollarına dair öneriler içeren Bayındırlık Bakanlığı'na sunduğu Türkiye'nin Yol Durumu başlıklı raporunda da uzun vadeli bir yol programının uygulanabilmesi ve ülke ihtiyaçlarını karşılayan bir devlet yol ağının işleyebilmesini iyi bir yol teşkilatının oluşturulmasına bağlamıştır. Hilts raporda; Türkiye'de kurulacak karayolu teşkilatına dair şu önerilerde bulunmuştur:

1-Doğrudan doğruya Bayındırlık Bakanına karşı sorumlu bir yollar genel müdürünün yönetiminde katma bütçeli, tüzel kişiliği olan bağımsız bir *Yollar Genel Müdürlüğü* kurulmalıdır.

2-Yollar Genel Müdürlüğü şu üç bölümden oluşmalıdır: Planlama ve Araştırma Dairesi, Bakım ve İnşaat Dairesi ve Finansman ve Denetim Dairesi.

3-Yollar Genel Müdürlüğü taşrada başlangıçta en çok 10 adet Bölge müdürlüğüne ayrılmış bir teşkilatı içermelidir.

---

[323] **Amerikalı Uzman Jesse E. Williams'ın Şose ve Köprüler Reisi Vecdi Diker'e Gönderdiği 12 Mayıs 1949 Tarihli Memorandum**, Şen, **a.g.e**., s.154-155.

[324] **Cumhuriyet**, "*M. Hilts'in Yollarımıza Dair Beyanatı*", 8 Nisan 1948, s.1,4.

[325] **Vatan**, "*Memleketin Yol İnşaatını Tanzim*", 26 Mart 1948, s.1, 5.

Amerikalı uzmanların teşkilatla ilgili önerileri Hükümet tarafından dikkate alınmış ve dokuz yılda yapılacak 23.000 km.lik Devlet Yolu Ağı Programının uygulanabilmesi için teşkilatla ilgili düzenlemelere hemen başlanmıştır. Şose ve Köprüler Reisliği'nin varlığına son verilerek, 11 Şubat 1950 tarihinde kabul edilen ve 1 Mart 1950'de yürürlüğe giren 5539 sayılı kanunla tüzel kişiliğe sahip, katma bütçeli bir yönetim öngören *Karayolları Genel Müdürlüğü* kurulmuştur. Karayolları teşkilat kanunun hazırlanmasında, kanunlaşmasında büyük emek harcayan Bayındırlık Bakanlığı Müşaviri Mühendis Vecdi Diker de ilk Karayolları Genel Müdürü olarak atanmıştır.[326]

Teşkilatla ilgili kanun 3 Şubat 1950 tarihinde TBMM'ne; *Yollar Genel Müdürlüğü Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun* başlığıyla sunulmuş ancak Bolu Milletvekili İhsan Yalçın Kanunun başlığının *Yollar Genel Müdürlüğü* yerine *Karayolları Genel Müdürlüğü* şeklinde düzeltilmesini teklif etmiştir. Yalçın; kanunun yol ifadesiyle bütün yolları (havayolu, demiryolu, denizyolu) içine alan bir kanun mahiyeti aldığını, ülkenin yolları; Demiryolları, Denizyolları, Havayolları olarak ayrı birer Genel Müdürlükle yönetilirken, kanun karayollarını kapsadığından Yollar yerine *karayolları* ifadesinin kullanılmasını önermiştir. O döneme kadar *yol* denildiğinde hep karayolları kastedilmiş, eğer karayolu kastedilmiyorsa demir, deniz hava gibi yola bir sıfat verilerek açıklık getirilmiştir. Eskiden karayolundan başka yol kullanılmadığından karayolu sınıflandırmasına ihtiyaç duyulmamıştır. Ancak deniz, demir ve özellikle havayolunda yaşanan gelişmelerin bu ayrımı zorunlu kıldığı düşüncesiyle Yalçın'ın önerisi TBMM'de kabul edilmiştir.[327] Kanun, *Karayolları*

---

[326] **Ulus**, "*Karayolları Genel Müdürlüğü Faaliyete Geçti*", 3 Mart 1950, s.1-2.

[327] **TBMM Tutanak Dergisi**, Devre:VIII, C.XXV, Birleşim:38, 3.2.1950, s.59-60.

Genel Müdürlüğü Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun başlığıyla TBMM'de onaylanmıştır. Bundan sonra *yol* ifadesi kullanımı yerini *karayoluna* bırakmıştır.

Karayolları Genel Müdürlüğü Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Tasarısı TBMM'de görüşülürken ülke ihtiyaçlarını karşılamaktan uzak olduğu düşüncesiyle Muhalefet Kanunu eleştirmiştir. Eskişehir Milletvekili Emin Sazak:

> *"…bu kanun yol derdimize merhem olsaydı, iş tutumu, tertip tarzı yanlış dahi olsa "Amin" derdim. Fakat arzu ettiğimiz maksatları teminden çok uzaktır. Bu kanun ancak bazı askeri yolları istihdaf etmektedir.*" sözleriyle karşı çıkmıştır. Ayrıca *"...Müdürü umumilik lazım mı değil mi? Bilmem. Demiryolu inşaatına verilmeyen bu şekil neden yollara veriliyor? Bunları da ben anlayamadım. Hükümetin içinden birisi bu işi ben yaparım desin, hepimiz de onun peşine takılalım. Yeter ki yol işi hallolsun. Ordusu ile beraber, ihtiyarı ile beraber, genci ile beraber bu işi bir an evvel yapmalıyız. Eğer bu işte geç kalırsak ben 5 sopa yersem, Nafia Vekili yüz sopa yesin..."* [328]

sözleriyle Karayolları Genel Müdürlüğüne ihtiyaç olmadığını, hükümetten birinin bu işi yapmasını ve herkesin de ona yardımcı olmasını savunmuştur. Ayrıca ülkede yolsuz yer kalmaması gerektiğini belirterek il ve köy yollarının da devletçe ele alınması gerektiğini söylemiştir.

Yozgat milletvekili İhsan Olgun da Yollar Genel Müdürlüğü'nün sadece Bayındırlık Bakanlığı'nın denetimine tabi tutulmasının hatalı olduğunu, özellikle de arttırma eksiltme kanunu ile Danıştay'ın kontrolüne tabi tutulmamasının büyük sıkıntılar yaşanmasına neden olacağını belirtmiştir. Yollar Genel Müdürlüğü kuruluş tasarısının ülkenin yol davasını çözmek için bazı ilkeleri ele almasına rağmen, bu

[328] **TBMM Tutanak Dergisi**, Devre:VIII, C.XXV, Birleşim:37, 1.2.1950 s.16.

reçetenin, memleketin yol ihtiyacını tamamen karşılayacağına inanmadığını ifade etmiştir. [329]

Afyon milletvekili Kemal Özçoban ise, Yollar Genel Müdürlüğü kanun tasarısının pek çok eksiği olduğuna dikkat çekmiştir. Kanun ile ülkedeki yolların devlet, il ve köy yolları olarak sınıflandırıldığını, fakat kanunun daha çok devlet yollarını kapsadığını, köy yollarının esaslı bir şekilde ele alınmadığını ve sefalet içinde olan köylüye yeni külfetler yükleyeceğini, köylünün de yol vergisi verdiği halde şehirliden ayrı muameleye tabi tutulmasının yanlış olduğunu belirterek; "*Köy yolları iktisadi düzeni sağlayacak refah ve saadet yolunun ta kendisi olduğunu hala Halk partililerce anlaşılmamak olmasına üzülmemek kabil midir*?" sözleriyle duyduğu üzüntüyü beyan etmiştir.

Elazığ milletvekili Fahri Karakaya; Özçoban'ın köylünün sefalet içinde olduğunu ifade eden sözlerine karşı çıkmış ve ülkenin büyük bir ihtiyacını gidermek için yapılan kanundan dolayı Hükümeti tebrik etmiştir. [330] Bunun üzerine yeniden söz alan Kemal Özçoban köylünün sefalet içinde olduğu yönündeki sözlerine Fahri Karakaya'nın karşı çıkmasını anlayamadığını, gerçekten Türk köylüsünün kendi yollarını yapamayacak kadar fakir olduğunu belirtmiştir. Mecliste Yollar Genel Müdürlüğü yasa tasarısı tartışılırken köy yolları konusunda tartışmaların yoğunlaşması ve köy sorunları üzerinde görüşlerin ifade edilmesi üzerine Meclis Başkanı konunun dışına çıkılmaması konusunda sık sık uyarıda bulunmak zorunda kalmış ve Kemal Özçobanla Meclis başkanı arasında tartışma yaşanmıştır.[331]

---

[329] **a.g.e.,** s.17.

[330] **a.g.e.,** s.17.

[331] **a.g.e.**, s.29.

Köy yolları tartışmalarına Afyonkarahisar milletvekili Ahmet Veziroğlu da katılmış ve Kanunun köy yollarının yapımını köylünün omuzlarına yüklediği için söz aldığını belirterek:

> *"...her işte olduğu gibi İktidar Partisi Hükümeti köy işlerini ve köylüyü daima en sonra nazara almış veya hatırına gelmiştir... Sanki köylü vatandaşlar şehir ve kasabalı vatandaşlardan daha zengin daha müreffeh bir durumda mıdır ki, şehir ve kasabaların yollarını Devlet yapsın, köy yollarını köylü yapsın.... Niçin şehir ve kasaba yolları gibi köy yollarını da Hükümet yaptırmıyor? Ve il yollarına dahil edilmiyor? Köylü vatandaşlar yol vergisi vermiyorlar mı? Hani daha yakın zamana kadar şehir ve kasabalıların mektebini Hükümet yapar köy mekteplerini köylüye yaptırdığınız gibi... İşte yol davasında da İktidar Partisi Hükümeti hala aynı prensibi muhafaza etmekte ve köylü ile şehir ve kasabalı vatandaşlar arasında ayrım yapmaktadır..."*

eleştirilerinde bulunmuştur.[332]

Muhalefetin köy yolları kapsamında yaptığı eleştiriler karşısında Niğde Milletvekili İbrahim Refik Soyer de iktidar partisi mensubu olarak bu tartışmalara dahil olmuş ve iktidarı:

> *"…İktidar partisi hiçbir zaman yalnız şehirleri, kasabaları düşünmüş de köyleri unutmuş değildir. Her gün her saat, her dakika, hatta uykusunun arasında kendi köylüsünü düşünmektedir, her işin başında muhakkak ki, köylüyü hatırına getirmekte ve onun her türlü refahına son derecede çalışmaktadır.*"

sözleriyle savunmuştur. [333]

Köy yolları konusundan başka Kanuna muhalefet özellikle Karayolları Genel Müdürlüğü'nün katma bütçeli özel bir yapıya sahip olması üzerinde yoğunlaşmıştır.

---

[332] **a.g.e.,** s.26.

[333] **a.g.e.,** s.31.

Karayolları Genel Müdürlüğü'nün tüzel kişiliğe sahip ve katma bütçeli bir kuruluş olarak Sayıştay'ın denetimine tabi olmaması, memurlarını kendisinin tayin ve istediği yerde istihdam etmesi, bünyesinde döner sermaye bulundurması bakımından diğer tüm genel müdürlüklerden farklı olması eleştirilmiştir.[334] Ancak Karayolları Genel Müdürlüğü'nün bu şekilde örgütlenmesi daha sonraki dönemlerde karayolu inşaat programlarının gerçekleştirilmesini sağlayan en önemli etkenlerden biri olmuştur. Bu örnek daha sonraki yıllarda Devlet Su İşleri gibi kuruluşların oluşumunda da örnek alınmıştır.[335]

Karayolları Genel Müdürlüğü, bir genel müdürün yönetimi altında olmak üzere; bir genel müdür yardımcısı, İdari İşler Dairesi, Teknik ve İktisadi Etüd İşleri Dairesi, Yapım ve Bakım İşleri Dairesi, Hukuk Müşavirliği, Saymanlık Müdürlüğü ve İllerde bölge müdürlüklerinden oluşmuştur.

Amerikalı yol uzmanı Hilts'in raporunda; Yollar Genel Müdürlüğü'nün taşrada başlangıçta en fazla 10 adet Bölge müdürlüğüne ayrılmış bir teşkilatı içermesi önerisi benimsenmiştir. Bölge teşkilatının kurulması ile yurt çapında planlama, etüt, yapım ve bakım çalışmaları başlamıştır.

Karayolları Genel Müdürlüğü kuruluş kanununa göre ülkedeki karayolları yönetim, maliye ve işletme bakımlarından üç sınıfa ayrılmıştır.

1-Devlet Yolları: Önemli bölge ve il merkezlerini, demir, deniz, hava istasyon, iskele, liman ve alanlarını birbirine bağlayan birinci derecede ana yollardır. Devlet yolları, Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından yapılır ve bakılır.

---

[334] **a.g.e.,** s.17.

[335] Tekeli-İlkin, **a.g.e.**, C.III., s.444.

2-İl Yolları: Bir il sınırı içindeki ikinci derecede öneme sahip yollardır. Şehir, kasaba, ilçe ve bucak merkezlerini birbirine, il merkezlerine, devlet yolları ağlarına, yakın demiryolu istasyonlarına, limanlara, hava alanlarına ve kamu ihtiyacının gerektirdiği diğer yerlere bağlar. Bu yolların yapımı ise İl Özel İdarelerine aittir.

*3-Köy Yolları***:** Devlet ve il yolları ağlarına girmeyen diğer bütün yollardır. Bu yolların yapım ve bakım işleri ise, Köy Kanunu Hükümlerine göre köylü halka aittir.

Bu kanun hükümlerine göre, Karayolları Genel Müdürlüğünün esas görevi Devlet yollarının yapım ve bakımını sağlamak olmuştur. Ayrıca devlet yolları ağının Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından tespit edilmesi, Bayındırlık Bakanlığı Yüksek Fen Kurulunca incelenmesi ve Bakan tarafından Bakanlar Kuruluna sunularak onanması öngörülmüştür. Karayolları Genel Müdürlüğü'nün il yolları ve köy yollarına da gerek teknik bakımdan gerekse malzeme vererek yardım etmesi kararlaştırılmıştır.[336]

Karayolları Genel Müdürlüğü'nün kuruluşuyla yolların finansmanı için; yol vergisi gelirlerinden bir miktar pay, akaryakıttan alınan yol vergisi, gümrük vergisi, tüketim gelirlerinin tamamının kullanılması ve devlet bütçesinden yardım yapılması kararı benimsenmiştir. Çok partili hayata geçerken Muhalefet özellikle yol vergisinin çalışma yükümlülüğünün angarya özellikleri üzerinde durarak bunu siyasal desteğini artırmakta başarıyla kullanmıştır. Makineli yol yapım döneminin başlamasıyla da yol vergisi önemini kaybetmiştir. Bu nedenle Hükümet böyle bir ortamda yol vergisi üzerinde durmamış ancak akaryakıt vergisi gibi dolaylı bir vergi uygulamasına gitmiştir.

---

[336] **Devlet Yolları İktisadi Revizyonu**, s.1., Mutlu, **a.g.e.**, s.128.

Karayolları Genel Müdürlüğü kuruluş kanunun 19. maddesine göre Karayollarının finansman kaynakları şunlardır: [337]

1-Yol vergisinden Şose ve Köprüler Kanununa göre Bayındırlık Bakanlığı'na ayrılan %15'lik pay. (Bu uygulama 29 Şubat 1952 tarihinde yürürlükten kaldırılmıştır.)

2-Dahili İstihlak Vergisi hakkındaki kanuna göre benzin ve benzerlerinden alınan; kiloda 7,50 kuruşun tamamı ve akaryakıttan alınan; mazot ve motorinden 0,55 kuruşun tamamı, ham petrolden 10,00 kuruşun tamamı. (İstihlak Vergisi 1 Mart 1957 tarihinde kaldırılmıştır.)

3–Akaryakıt Yol Vergisi olarak alınan kiloda 11 kuruşun tamamı. (29 Şubat 1952 tarih ve 5889 sayılı kanunla yürürlükten kaldırılmıştır.)

4-Akaryakıtların Gümrük Resimleri:

5-Devlet bütçesinden yapılacak yardımlar

6-Bağış ve diğer çeşitli gelirler

7-Faizler

8-İhtiyaç duyulmayan ya da hurda duruma gelen yol makine ve atölyeleriyle çeşitli gayrimenkullerin satışlarından elde edilen gelirler

9-Yol işleri müteahhitlerine sözleşmeleri gereğince verilecek malzeme, araç-gereç arazi vs. kira bedelleri

10-Taahhütlerini kısmen veya tamamen yerine getirmeyen yol işleri müteahhitlerinden alınan gecikme vs. tazminatı.

Tüm bunlara ek olarak genel bütçeden ayrılan ödenek ve dış yardımlar Türkiye karayollarının yapım ve bakımının finanse edilmesinde kullanılmıştır.

---

[337] **Karayolları Finansman Kaynakları**, 1958, 4-5.

Kuruluş Kanununda belirlenen esaslar çerçevesinde, Karayolları Genel Müdürlüğü'nün görevleri şunlardır: [338]

1-Devlet yolları ve il yolları ağına giren güzergahları tayin ve tespit etmek,

2-Bu ağlar üzerindeki yol, köprü, sanat yapılarını inşa etmek, onarmak ve bu hususlarda teknik esasları belirleyerek, yolların sürekli bakımını sağlamak,

3-Yolların kullanılmasına, teknik emniyet ve korunmasına ait temel kanunları belirlemek, yürütmek ve uygun görülecek yol işaretlemelerini yapmak.

4-Bu işlerin gerçekleştirilebilmesi için gerekli harita, etüt ve proje işlerini yapmak ve yaptırmak,

5-Faaliyetlerin düzenli olarak işleyebilmesi için gerekli tesisleri inşa etmek makine ve personel donanımını sağlamak,

6-Genel Müdürlüğün çalışmalarına ait bilgileri toplamak, basmak ve yayınlamak,

7- Yol ağlarıyla ilgili diğer bütün işleri yapmak ve yaptırmaktır.

Karayolları Genel Müdürlüğü göreve başlarken; karayolu politikasında, *tekerlek dönsün* sloganını benimsemiştir. At arabası tekerleğinin bile güçlükle dönebildiği toprak yollarda, otomobil tekerleğinin dönmesini sağlayacak çalışmalarla bütün yurda sahip olma hedefi doğrultusunda çalışılmıştır.[339] Kazma, kürek ve kol gücü ile yol yapım döneminden makineli yol yapımına; at arabasına göre yapılmış yollardan motorlu taşıtların gideceği ve çağın gelişen koşullarına uygun yol yapımına başlanmıştır. İzlenen karayolu politikasının temel amacı ülke kalkınmasına destek verecek, sosyal niteliği ağır basan, erişebilirlik sağlayacak yol tiplerine öncelik

[338] **Karayolları Genel Müdürlüğü Kuruluş ve Çalışmaları**, Ankara 1987, s.1., **TBMM Zabıt Ceridesi**, Devre:VIII, C.XXIV-1, Birleşim:44, 11.2.1950, s.419-420.

[339] **Karayolları Genel Müdürlüğü Kuruluş ve Çalışmaları**, s.1.

vermek olmuştur. Sağlık, eğitim gibi temel hizmetlerin ülkenin tüm bölgelerine götürülebilmesi için yolların yaz kış geçit vermesi amaçlanmıştır.

Karayolları Genel Müdürlüğü Türk-Amerikan Yardım Anlaşması çerçevesinde 1948 yılından itibaren Türkiye karayolları üzerinde çalışan Amerikan Yol Grubu ile işbirliği yapmıştır. 1948 yılında onaylanan ve 1949'da uygulamaya geçilen Dokuz Yıllık Yol Programı çalışmaları bundan sonra Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından sürdürülmüş, Türkiye karayollarının planlaştırılması, projeleri, yapımı ve bakımı işlerinde kısa zamanda büyük bir ilerleme yaşanmıştır.

VI. DEMOKRAT PARTİ DÖNEMİ KARAYOLU POLİTİKASI

A. Karayolları Genel Müdürlüğü'nün Çalışmaları

Demokrat Parti, 29 Mayıs 1950 tarihinde iktidara geldiğinde CHP'den devraldığı Dokuz Yıllık Devlet Dol Ağı Programını aynen sürdürmüştür. CHP politikalarını eleştiren ve pek çok uygulamaya son veren Demokrat Parti Karayolu konusunda CHP'nin kaldığı yerden devam etmiştir. I. Adnan Menderes Hükümeti Programında: "*Ulaştırma ve bayındırlık işlerimize evvela ziraat ve ekonomi ile çok yakından alakalı mevzular olarak kıymet vermekteyiz. Sonra da ulaştırma ve bayındırlık sahalarındaki faaliyetleri memlekette iktisadi ve manevi bütünlüğü temin edecek mevzular olarak görmekteyiz. Ulaştırmada motorun süratli kolay ve ucuz nakliyatı temin ettiği bu devirde bilhassa karayollarına ehemmiyet vereceğiz, köy yollarının yapılması hususunda umumi bütçeden yardım temini sağlayacağız.*" [340] ifadesiyle karayolu politikasına ağırlık verileceği belirtilmiştir.

TBMM'de 1951 yılı Karayolları Genel Müdürlüğü bütçesi görüşülürken Hükümetin karayolu politikası konusundaki kararlılığı milletvekilleri tarafından da desteklenmiştir. Konya Milletvekili Abdurrahman Fahri Ağaoğlu; bundan sonra *memleketi demir ağlarla öreceğiz* yerine *memleketi kara ağlarla öreceğiz* sloganının benimsenmesi gerekliliği üzerinde durmuş, bir kilometre demiryolu yerine en az 10–15 km karayoluna sahip olunabileceğinden karayollarına önem verilmesi gerekliliğini savunmuştur. Antalya milletvekili Ahmet Tokuş da; "D*emiryolundan 15*

[340] Arar, **a.g.e**., 220.

kat daha ucuz olan karayollarına önem verilmesi isabetli bir karardır." diyerek hükümeti desteklemiştir.[341]

Hükümetin karayolu politikasında gösterdiği kararlılık Karayolları Genel Müdürlüğü'nün çalışmalarını hızlandırmış, Dokuz Yıllık Yol Programında önemli sonuçlar elde edilmiştir. Karayolu davasının ülke için hayati önem taşıdığı düşüncesiyle Karayolları Genel Müdürlüğü kademeli inşaat sistemi gereğince bir taraftan trafik yoğunluğuna uygun olarak yolları ıslah etmiş, diğer taraftan da yeni güzergahlar tespit ederek yapımına başlamıştır. Yol yapımında makineli çalışma ön planda tutulmuş, inşaat faaliyetleri ağırlık kazanmıştır. Demokrat Parti'nin iktidara geldiği ve Karayolları Genel Müdürlüğü'nün kuruluş yılı olan 1950 yılı içerisinde Devlet Yol Ağı Programına uygun olarak devlete ait inşaat makineleriyle 32 farklı bölgede 699 km. yol yapılmış, 23 noktada 1.043 km.lik yol geçit verecek şekilde iyileştirilmiş, trafiği en yoğun olan 15 parça yol üzerinde de asfaltlama çalışması yapılmıştır. Müteahhitlere ihale şekliyle de 375 km tutan 14 parça yol inşaatı tamamlanmıştır. Ayrıca Yol Programını destekleyen çok sayıda köprü yapılmıştır.[342]

Devlet Yol Ağı Programı bu şekilde uygulanırken, Karayolları Genel Müdürlüğü'nün çalışma alanı dışında kalan, il yollarında Özel İdarelerin teknik ve mali imkansızlıklarıyla birlikte programsızlık yüzünden sonuç alınamamış, köy yollarının yapımına ise hiç başlanamamıştır. Bu durum karşısında hükümet; kısa zamanda yol yapım ve bakım işlerinde büyük ilerleme kaydedilmesine rağmen 23.000 km.lik devlet yolunun tamamlanmasıyla ülkenin yol ihtiyacının karşılanamayacağı düşüncesiyle, 27.000 km.lik il yolu ve 150.000 km. köy yolunun

---

[341] **TBMM Zabıt Ceridesi**, Devre:IX, C.V, Birleşim:51, 25.2.1951,s.847.

[342] "*Genel Müdürlüğümüzün 1950-1951 Yılı Faaliyetlerine Toplu Bakış*", **Karayolları Bülteni**, Yıl:1, Sayı:3, Ağustos 1951, s.5.

yapımına önem verilmesi zorunluluğu duymuştur. İlk olarak il ve köy yolları için özel idarelere 1951 yılı bütçesinden 12.000.000 liralık ödenek tahsis edilmiştir. Hükümet, 1951 yılından sonra il ve köy yollarının yapımından Karayolları Genel Müdürlüğü'nü sorumlu tutmuştur.[343]

Özellikle nüfusunun %75'inin oturduğu, sayısı 40.000 olan ve tamamen üretici durumda olan köylerin birbirine ve devlet yollarına bağlanması için gerekli 150.000 km. yolun yapımı üzerinde durulmuştur. Yapılan yollarla köylünün ürününün iç pazarlara veya ihraç liman ve iskelelerine çürümeden ve ucuza taşınması amaçlanmıştır. Karayolları Genel Müdürlüğü'nün köylü halka rehberlik yaparak köy yolu sorununun çözümü hedeflenmiştir.[344] Köy yollarına büyük önem verilmesinde 1950 yılında yaşanan iktidar değişikliğinin de önemli rolü olmuştur. İktidara gelen Demokrat Parti'nin dayandığı taban genelde kırsal kesim olduğundan dolayısıyla bu dönemde köy yolları daha çok ön plana çıkmıştır.

Köy yolları çalışmalarına başlanırken teknik eleman temini konusunda karşılaşılacak sıkıntıları gidermek için; lise ve sanat enstitüleriyle yapı ve usta okulları mezunlarından askerliğini yapmış gençlerin bölge merkezlerinde açılan kurslara alınıp eğitim verildikten sonra kazalara gönderilmiştir.[345]

Bayındırlık Bakanlığı 1951 yılı bütçesinden il ve köy yollarına yardım için tahsis edilen 12.000.000 liralık ödenek; köy yollarında çalışacak teknikerlerin maaşları, il ve köy yollarının etütleri, her bölge için bir jeep satın alınması, il ve köy yollarında çalıştırılmak üzere Türk Hava Kurumu fabrikalarında yaptırılacak

---

[343] **TBMM Zabıt Ceridesi**, Devre:IX, C.V, Birleşim:51, 25.2.1951,s.855., "*İl ve Köy Yollarımız*", **Karayolları Bülteni**, Yıl:1, Sayı:3, Mart 1951, s.1.

[344] **a.g.m**., s.1.

[345] **a.g.m**., s.1.

hayvanla ve kamyonla çekilen Husky greyderler satın alınması ve diğer malzeme ve yardımlar için harcanmıştır.[346]

İl ve köy yollarına ayrılan ödeneklerin yerine harcanıp harcanmadığı TBMM'de zaman zaman tartışılan konulardan biri olmuştur. Ordu milletvekili Atıf Topaloğlu'nun 1953 yılında köy yollarına ayrılan 50 milyon liralık ödeneğin vilayetlere ne şekilde ödendiğine yönelik sorusu karşısında Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu; 50 milyonluk ödeneğin Bakanlar Kurulunca tespit edilen esaslar çerçevesinde vilayetlere dağıtıldığını ve bu dağıtımda vilayetlerin nüfusu, yüz ölçümü, il yolu miktarları, durumu ve harcama imkanlarının göz önüne alındığını belirtmiştir. Karayolları Genel Müdürlüğü Denetleme Şubesinin vilayetlerin il ve köy yolları üzerindeki yapım ve bakım çalışmalarını yerinde denetlediğini, Bayındırlık Bakanlığı'nın bu yardım ödeneklerinin tamamen yerinde sarf edildiğine kani olduğunu, zaten de bu ödeneklerin tahsis yerinden başka bir hizmete sarfına kanunların izin vermeyeceğini belirterek güven vermiştir.[347]

Menderes Hükümetleri döneminde yapılan çalışmalar sonucunda 1960 yılına gelindiğinde; 150.000 km olarak belirlenen köy yollarından sadece 11.000 km.lik kısmın kaplaması tamamlanmış, 28.000 km.si tesviye edilmiş, 111.000 km.si ise patika olarak kalmıştır. Köy yollarının 1958 yılına kadar tamamlanacağı sözünü veren Demokrat Parti, yol çalışmalarının bir program çerçevesinde yürütülmemesi, teknik personel yetersizliği, mali sıkıntılar gibi nedenlerden dolayı köy yollarında hedefine ulaşamamıştır.[348]

---

[346] "*İl ve Köy Yollarına Yardım*", **Karayolları Bülteni**, Yıl:1, Sayı:7, Mayıs 1951, s.3., Mutlu, **a.g.e.**, s.145.

[347] **TBMM Tutanak Dergisi**, Devre:IX, C.XXV, Birleşimi 7, 20.11.1953, s.123.

[348] Şen, **a.g.e.**, s.169.

Köy yolları istenilen düzeyde yapılamasa da Devlet Yol Ağının yapımında önemli sonuçlar elde edilmiş, üçer yıllık üç devreyi kapsayan 22.826 km.lik Yol Ağı Planı uygulamaları başarıyla sürdürülmüştür.

Anadolu halkı memleketlerinin yola kavuşmasını sevinçle karşılamıştır. Yol yapılan köy ve kasabalarda gerçek bir bayram havası esmiş ve yol şenlikleri düzenlenmiştir. Yüzlerce kurban kesilerek meydanlarda toplanan halk türlü oyun ve eğlencelerle bu mutlu günü kutlamışlardır. Örneğin, Dokuz Yıllık Yol Programının önemli bir parçasını oluşturan Artvin-Yusufeli hattında 1500 işçinin çalıştığı yolun, Elkinis Köyüne ulaştığı gün çevre köylerin de katılımıyla büyük bir şenlik yapılmış, kurbanlar kesilmiştir.[349]Bu sevinç gösterilerinin sebebi karın yağmasıyla bütün dünya ile bağlantısı kesilen, yılın altı ayını mahsur bir şekilde geçiren, yaz aylarında dahi ulaşım sıkıntısı yaşayan Yusufeli ve çevresinin bu yolun yapımı ile yepyeni bir hayata kavuşması olmuştur. O zamana kadar yol olmaması yüzünden Yusufeli halkı yıllık ihtiyaçlarını, gıda maddelerini sırt kervanları oluşturarak üç günlük yolculuktan sonra temin edebilmişlerdir.[350]

1. Karayollarında Makineli Çalışmaya Geçiş

Türkiye'de 1947 yılına kadar, karayolu çalışmalarında mazotlu ve buharlı silindirlerle, kamyonlardan başka makine kullanılmamıştır. İstanbul ve İzmir gibi çok sınırlı birkaç yerde asfalt kazanları, çeşitli boyda sabit ve seyyar konkasör, çok az miktarda da kompresör mevcuttur. Makine sayısı az olduğu için bunları kullanacak

[349] "*Çoruh-Yusufeli Yolu*", **Karayolları Bülteni**, Yıl:3, Sayı:25, Kasım 1952, s.3.

[350] "*Çoruh-Yusufeli*", **Karayolları Bülteni**, Yıl:3, Sayı:27, Ocak 1953, s.4-5.

makine personelinin varlığı da söz konusu değildir. Tamir işleri İstanbul-Ankara-İzmir-Trabzon gibi birkaç Bayındırlık Müdürlüğünde bulunan çok kötü teçhiz edilmiş basit garajlarda veya dışarıda yapılmaktaydı.[351] Mühendisler çoğu zaman çalışma alanı ve imkanı bulamamış, modern iş görme yöntemleri de bürokratik sebeplerden dolayı çok fazla geliştirilememiştir. Makine ile Türkiye'de sağlanan verim, genellikle başka ülkelerde sağlananın yarsı kadar bile olamamıştır.[352] Bu nedenle yol yapım çalışmalarında makineden çok insan gücü ön planda olmuş, büyük emek ve masraflar harcanarak yol çalışmaları sürdürülmüştür.

ABD Askeri Yardım Programı gereğince 1947 yılından itibaren çok sayıda yol makine ve aracının Türkiye'ye gelmeye başlamasıyla karayolu çalışmalarında yeni bir dönem başlamış, kazma kürek, 1948 yılından itibaren yerini makineye bırakmıştır. Artık yol yapım ve bakımı, kol gücünden, süpürgeden (silindir) kurtulmuştur. Makinelerin kullanılmasıyla yıllardır yaşanan işçi sıkıntısı önlenmiş, işler daha ucuza mal edilmiş, Devlet Yol Ağı Programının süratle uygulanması sağlanmıştır.

Karayolu yapım ve bakım işlerinde kazma kürekten makineye geçiş, dönemin yöneticileri tarafından *devrim* olarak nitelendirilmiştir. Bayındırlık Bakanı Nihat Erim Vatan gazetesine verdiği bir beyanatta; "*Amerikalıların yol yapımı, bakımı ve ıslahı işlerinde makine kullanılmasını memleketimize sokmasıyla, yol işlerimizde çok hayırlı bir inkılap başlamış oldu. Bayındırlık bakanı olarak bu yeni sistemin*

---

[351] "*Karayollarında Makineli Çalışma*", **Karayolları Bülteni**, Yıl.2, Sayı.3, Kasım 1951.s.8.

[352] Ahmet Emin Yalman, "*Yol Seferberliği İstikbal İstikametindeki En Büyük Hamlemizdir*", **Vatan**, 17 Ocak 1949, s.3.

gelişmesine ve devamına titiz bir itina göstermek azmindeyim." diyerek makineli çalışmanın önemini anlatmıştır.[353]

Türk-Yunan Askeri Yardımı ve onu izleyen Amerikan yardımlarıyla alınan yol makineleri gemilerle İskenderun limanına gelmiş ve buradan dağıtım yapılmıştır. Karayolları Genel Müdürlüğü'nün kuruluşundan sonra İskenderun Makine Grup Amirliği oluşturulmuş ve burada toplanan makineler ihtiyaçlara uygun bir biçimde bölgelere dağıtılmıştır. Türkiye karayollarında ilk makineli yol çalışmalarına *İskenderun-Erzurum* stratejik yolunun yapımıyla başlanmıştır.

Cinslerine göre Karayolları Genel Müdürlüğü'nde bulunan başlıca makineler ve yıllara göre bunların sayısı şu şekildedir:[354]

Cinsi	1950	1956	1957	1959	1960
Kamyon	714	1.605	1.589	1.718	2.024
Kamyonet	145	621	590	715	772
Traktör	63	443	612	733	891
Ekskavatör	15	63	68	73	73
Kompresör	38	140	218	355	357
Konkasör	37	92	140	144	148
Silindir	331	134	205	205	210
Yükleyici	1	85	99	155	232
Greyder	140	334	422	380	380
Kar Mücadele Aracı	101	229	265	312	313
Çeşitli Asfalt Makinesi	81	935	1.516	1.650	1.751

Karayolları Makine parkında bulunun araç sayısı; Türk-Yunan Askeri Yardımı, Marshall Planı, gibi Amerikan yardım programlarıyla verilen ve

[353] **Vatan**, "*Yol, Su ve Liman İşleri*", 12 Temmuz 1948, s.1-4.

[354] **Türkiye Karayolları İstatistik Yıllığı 1962–1963,** Bayındırlık Bakanlığı KGM Planlama ve Fen Heyeti, Ankara 1965, s.42.

Karayolları Genel Müdürlüğü'nün satın aldığı makinelerle Yol Programının genişlemesine paralel olarak her geçen gün artmıştır. Ancak yıldan yıla bazı makine sayılarında görülen azalma ise makinelerin kullanım sürelerinin dolması ve servis dışı kalmasından kaynaklanmıştır. Yukarıdaki tablo incelediğinde makineli yol yapımına geçerken silindir dışında tüm araçların sayısında zamanla büyük artış yaşandığı görülmektedir. Bu artışa karşın silindir sayısında görülen azalma son derece dikkat çekicidir. Bunun sebebi; 1947 yılına kadar yol kaplaması olarak makadam (kırmataş) yol yapım yönteminin kullanılmasından dolayı silindiraj çok önemli olduğundan karayolları makine parkında en fazla bulunan araç silindir olmuştur. Ancak 1948 yılından sonra daha sağlam olması nedeniyle yol kaplama tekniği olarak asfalt yol yapımı benimsenmeye başlandığından silindiraj önemini kaybetmiş ve silindir sayısında düşüş yaşanmıştır.

Karayolları Genel Müdürlüğü makine parkı 1948 yılında 2.433.100 dolar değerinde ve 536 makineden oluşmakta iken 1960 yılında 66.046.900 dolar değerine ve 11.687 adet makineye yükselmiştir. Makine parkına eklenen makinelerin yıllara göre dağılımı ve dolar olarak değeri şu şekilde olmuştur:[355]

Yıllar	Makine Sayısı	Değeri (Dolar)
1948	536	2.433.100
1949	1.310	6.566.500
1950	2.021	9.623.700
1951	2.841	13.025.800
1952	4.256	19.943.100
1953	4.765	22.873.900

[355] **1948–1960 Karayolları Genel Müdürlüğü Çalışmaları Hakkında Rapor**, s.46.

1954	5.567	26.045.600
1955	6.381	30.616.000
1956	7.171	34.808.400
1957	8.248	42.341.100
1958	9.466	50.994.000
1959	10.308	55.435.600
1960	11.687	66.046.900

Bu rakamlara atölyelerde bulunan tezgahlar ve yardımcı makineler dahil edilmemesine karşın kısa sürede çok büyük artış yaşanmıştır. Yol makinelerinin sayısında görülen artışa paralel olarak bölge ve şube atölye sayısında da önemli bir yükseliş kaydedilmiştir. Gelen makinelerin korunması, bakım ve onarımı zorunluluğu karşısında bölgeler ve şubelerinde atölye, garaj, hangar, ambar vs. tesisler için gerekli alanlar temin edilmiş ve önem sırasına göre tesislerin inşası yapılmıştır. İlk olarak Türk-Yunan Askeri Yardımıyla temin edilen portatif atölye ve hangarlar Ankara, İstanbul, Elazığ bölgelerine kurulmuş, atölyelere yerleştirilen tezgahlar faaliyete geçmiştir. Karayolu çalışmalarının başladığı 1949 yılında 3 bölge atölyesi mevcutken 1950 yılında 7 bölge atölyesi, 11 şube atölyesi ve 8 şube garajı tamamlanmış; 1951 yılında da bunlara ek olarak 16 şube garajı yapılarak zamanla bu artış sürmüştür. İş yerlerinde zorunlu olarak sık sık arıza yapan makineleri yerinde tamir edip zaman kaybını önlemek için 1948 yılından itibaren seyyar tamirhaneler de kurulmaya başlanmıştır.[356]

[356] "*Karayollarında Makineli Çalışma*", **Karayolları Bülteni**, Yıl.2, Sayı.3, Kasım 1951.s.8-9. **Yol Davamız**, T.C.Bayındırlık Bakanlığı Köprüler ve Şoseler Reisliği, İzmir Enternasyonal Fuarı, 20 Ağustos 1949, s.13.

Zamanla makineleri kullanacak personelin yetiştirilmesine önem verilmesi, atölyelerin kurulması, tamire giren makine oranının her yıl biraz daha azalmasını sağlamıştır.[357] 1948-1951 yılları arasında tamire giden makinelerin miktarında yaşanan düşüşü göstermesi açısından aşağıdaki değerler son derece dikkat çekicidir:

Yıllar	Tamir yüzdesi
1948	%18.5
1949	%13.57
1950	%12.7
1951	% 7.61

Atölye ve tamirhanelere önem verilmesinin sebebi Türkiye'ye gelen yol makinelerinin çok çabuk bozulmaları olmuştur. ABD yardımı kapsamında hibe ve satın alınarak elde edilen makineler genellikle II. Dünya Savaşı'nda kullanılmış, ikinci el olduklarından çabuk bozulmuşlardır. Ancak yaşlı ve kullanılmış olmalarının yanında kapasitelerinin üzerinde çalıştırılmaları ve kalifiye olmayan elemanlar tarafından kullanılmaları da çabuk bozulmalarında etkili olmuştur. Yol teşkilatı envanterinde bulunan makinelerin yaklaşık yarısı 1950 Mart ayında makinelerin çabuk bozulmasından dolayı kullanım dışı kalmıştır. Bu durumu, makinelere gerekli özenin gösterilmemesine bağlayan ABD, dolaylı bir yaptırım olarak Türkiye'ye yol çalışmaları için istediği makineleri vermemiş ya da geciktirmiştir.[358] İstenilen malzemeyi vermeme ve geciktirmenin yanı sıra, makinelerin nerede kullanılacağı konusunda da zaman zaman ABD'nin müdahalesi olmuştur. Türk-Yunan Askeri Yardımı kapsamında alınan yol makineleri ve ekipman ABD Yollar İdaresi'nin

[357] "*Karayollarında Makineli Çalışma*", s.9.

[358] Şen, **a.g.e.**, s.121.

Türkiye'de bulunan uzmanlarınca tespit edilen yollarda kullanılırken Amerikan yönetimi Marshall Planı fonları ile sağlanacak ekipman ve makinenin sadece öncelikli olarak kabul edilen Devlet Yolları Ağı ve Ekonomik İşbirliği İdaresi açısından önemli bulunarak yapılması istenen yollarda kullanılması konusunda ısrar etmiştir. [359]

2.Personel Durumu ve Eğitimi

Karayollarında makineli çalışma dönemine geçiş makineleri etkin bir şekilde kullanacak personel sorununu da beraberinde getirmiştir. Şose ve Köprüler Reisliği dağ bayır demeden ülkenin her yerinde, zor ve ağır koşullar altında yürütülen yol çalışmaları için personel bulmakta yıllarca büyük sıkıntı yaşamıştır. Türk-Yunan Yardım anlaşması gereğince yol makineleri Türkiye'ye gelmeye başladığı dönemde makine ve teknik personel yok denecek kadar azdır. Örneğin 1947 yılında Şose ve Köprüler Reisliği bünyesinde 3 makine mühendisi görev yapmaktadır.[360] Bu nedenle yapılan Türk-Amerikan Yardım Anlaşması gereğince Türkiye'ye verilecek bazı yol malzeme ve makinelerinin kullanılması ve bakımını Türk vatandaşlarına öğretmek için Amerikan Yol Grubu'nun Bayındırlık Bakanlığına yardım etmesi kararlaştırılmıştır.

Modern yolların yapım ve bakım çalışmalarının hemen hemen her aşamasında karşılaşılan kalifiye personel azlığı gerek Türk ve gerek Amerikan Yol Grubu'nun karşılaştığı en büyük zorluklardan biri olmuştur. Özellikle Amerikan Yol

---

[359] **a.g.e**., s.122.

[360] *Karayollarında Makineli Çalışma*", s.9., Şen, **a.g.e.**, s.172.

Gurubu Türk personel tarafından yapılan yolları gördükten sonra Dokuz Yıllık Devlet Yol Ağı Programının uygulanması aşamasında Türkiye'ye daha fazla Amerikalı uzman gelmesi ve çoğunlukla kalifiye olmayan Türk personelin eğitilmesi gerekliliği üzerinde durmuştur. Amerikan Yardım Programını yürüten Ekonomik İşbirliği İdaresi yönetimi ise bu görüşe karşı çıkarak Türkiye'ye bilgi ve danışmanlık bağlamında destek sağlamaktan çok Amerikalı müteahhit firmaların devreye sokularak işleri yürütmenin daha akıllıca olduğunu savunmuştur. Ancak Amerikan Yollar İdaresi Müdür Yardımcısı Hilts; Türkiye karayollarında yapılan incelemeler sırasında yol işlerinde karşılaştıkları en büyük sorunun yol yapım makinelerini kullanmayı bilmeyen, teknikten habersiz, kalifiye olmayan personel olduğunu ifade etmiş, personel eğitiminin zorunluluğu üzerinde durmuştur. Ekonomik İşbirliği İdaresi'nin başta karşı çıkmasına rağmen Türk personele yönelik eğitim programlarının geliştirilmesine ve uygulanmasına karar verilmiş ve çok sayıda Amerikalı yol uzmanı Türkiye'de görev yapmıştır.[361]

Amerikan Yollar İdaresi Türkiye'ye göndermek için eleman seçerken, yol planlama, yapımı ve bakımı alanlarında iyi bir uzman olmaları kadar bedenen ve ruhen de Türkiye'nin coğrafi ve sosyo-ekonomik koşullarına uyum sağlayabilecek niteliklerde olmalarına dikkat etmiştir. Bu nedenle yol uzmanları iklim ve arazi şatları bakımından Türkiye'ye en fazla benzeyen Batı Amerika'dan seçilmiştir. Ayrıca kendilerinin ve ailelerinin de gidecekleri çevreye uyum sağlama koşulu aranmış, ABD'den ayrılmadan önce nereye ve niçin gidecekleri, Türkiye'de kendilerinden neler beklendiği hakkında çok açık bilgi verilmiştir. Yol uzmanı

[361] **a.g.e.**, s.174-175.

Herbert J. Cummings Türkiye'nin karayolu programını tahlil ederken Amerika'dan Türkiye'ye gelen yol uzmanlarıyla ilgili şu değerlendirmeyi yapmıştır: [362]

> *"...Örneğin bazı uzmanlar Anadolu'da, Elazığ, İskenderun, Konya gibi yerlerde yaşayacaklardı. Köprü mühendisleri ve ailelerinin bazen aylarca bir treyler içinde kalmaları ve Türkiye'nin odun kesen, su taşıyan halkı ile yani gerçek Türk köylüleri ile arkadaşlık etmeleri gerekecekti. Buna karşılık Yollar Misyonuna mensup mühendislerden ve ailelerinden ancak çok azı Ankara'nın kokteyl partilerinin ve bu başkentteki şıklık meraklısı koloninin günlük dedikodularının sıkıntısını çekecekler demekti.*
>
> *Gerçekten istisnasız olarak, Türkiye'deki Amerikan Yollar Bürosu mensupları gerek teknik gerekse şahsi ilişkiler açısından görevlerini çok takdire şayan bir şekilde başarmış olduklarından, bu programın değerini takdire çalışırken hayati bir önem taşıyan bu personeli hesaba katmamak büyük bir eksiklik olur. Ankara'ya tayin edilen muhtelif sefirlerden bir tanesinin dahi adını bilene rastlayamayacağınız uzak ve sapa Türk köylerinde Birleşik Amerika Yollar Grubu'ndan Marsh'ın yahut Burdick'in, yahut Erhart'ın veyahut Hartford'un köylerine en son ne zaman geldiğini, ve asıl önemlisi, köylerinden geçirilen yen yolun ya da iyi bir şekilde tamiri yapılan eski yolun kendileri için neler ifade ettiğini pek güzel anlatan düzinelerce Türk köylüsü görürüsünüz.*
>
> *Amerikan Genel Yollar Bürosunun personelini bu şekilde dikkatle seçmesi birçok faydalar sağlamış olduğundan, dış ülkelerde teknik yardım programlarını yürüten diğer dairelerimizin de Genel Yollar Bürosunun personel seçme politikasını dikkatle inceleyerek bundan yararlanmaları yerinde olacaktır. Kanımca, Genel Yollar Bürosu gerçekten bu kadar isabetli bir personel seçimi yapmamış olsa ve bu Büronun başkan vekillerinden biri de işin başından itibaren programla çok yakından ve bil-fiil yerinde alakadar almamış olsa idi Türkiye yol programı bu kadar başarılı olmazdı. "*

---

[362] Herbert J. Cummings, "*Türkiye'nin Karayolları Programı ve Geçici Bir İktisadi Tahlil*", **Karayolları Bülteni**, Yıl:2, Sayı:14, s.9.

Karayolları Genel Müdürlüğü nezdinde 1949'dan 1959 yılına kadar geçen on yıllık dönemde çeşitli alanlarda toplam 117 Amerikan personeli görev yapmıştır. Bu personelin görev alanlarına göre dağılımı şöyle olmuştur:[363]

Bölge Başkanı	:4
Yol Amiri	:3
Yol Mühendisi	:18
Köprü Mühendisi	:2
Malzeme Mühendisi	:1
Bakım Mühendisi	:2
Makine Eksperi	:41
Yol Makinesi mekaniği ve kullanma öğretmeni	:7
Müfettiş	:1
Muhasip	:1
Teknisyen	:4
Sekreter, daktilo, kartograf vs.	:33

Türkiye'de danışmanlık hizmeti veren Amerikan Yol Grubu'nun başkanlığını uzun süre Jesse, E.Williams, Arthur V. Williamson gibi ABD Yollar İdaresi'nin son derece önemli isimleri yapmışlardır. Amerika'dan gelen yol personelinin ücretleri Amerikan yardımlarından sağlanan paralarla ödenmiştir. 1948-1951 yılları arasında yapılan ödeme şu şekilde olmuştur.[364]

---

[363] "*Amerika B.D. Cumhurreisi Eisenhower'in Memleketimizi Ziyareti Münasebetiyle*", **Karayolları Bülteni**, Yıl:10, Sayı:110, Aralık 1959, s.5.

[364] Berksan, **a.g.e.**, s.122.

Yıllar	Ödenen Dolar	Türk Lirası
1948-1949	500.000	1.410.000
1949-1950	700.000	1.974.000
1950-1951	500.000	1.410.000

Amerikan yol uzmanlarına üç yıl içerisinde toplam 4.794.000 lira ödeme yapılmıştır.

Amerika'dan gelen yol personeli zaman zaman Meclis'te muhaliflerin eleştirisine hedef olmuştur. Burdur milletvekili Ahmet Ali Çınar Amerikalı uzmanların kendi ülkelerinin tarihi, coğrafi, iktisadi koşullarına uygun bir anlayış ve teknikle yol programları hazırladıklarına dikkat çekmiş, Türk mühendislerinin Türkiye'nin coğrafi, iktisadi koşullarına en uygun yol programlarını yapacaklarını belirterek: "*…bu memleketin hudutlarında şerefle can verecek Türk mühendisidir, ecnebi mühendisi bu topraklara aynı şekilde bağlı olamaz. Mütehassıs getirelim; fakat bu mütehassısın ancak fikrini almak için getirelim*." sözleriyle Amerika'dan gelen yol uzmanlarının varlığından duyduğu rahatsızlılığını ifade etmiştir. [365]

Yol çalışmalarında yaşanan bazı sorunlar Ahmet Ali Çınar'ın bu sözlerinde haksız olmadığını zamanla göstermiştir. Amaç birliğinde olsalar da Amerikalı uzmanlar ile Türk personel arasında zaman zaman çalışmayı olumsuz yönde etkileyen durumlarla karşılaşılmıştır. Özellikle lisan sorunu nedeniyle Amerikalı uzmanlar ile Türk personel arasında iletişim sağlanmasında yaşanan güçlükler, Amerikalı uzmanların uygulamak istedikleri yeni metotlara Türk personelinin direnç göstermesi, Amerikalı uzmanların Türkiye'deki yol teşkilatının nasıl işlediğini ve mavzuatı bilmemeleri, ülke farklılığını gözetmeden ABD'deki koşullara göre hareket

[365] **TBMM Tutanak Dergisi**, Devre:VIII, C.XXV, Birleşim:37, 1.2.1950, s.23.

etmek istemeleri beraberinde pek çok sorunu getirmiştir. Kültürel farklılık, çalışma şekli ve iletişim yetersizliği gibi faktörlerle birlikte bazı maddi nedenler de iki grup arasındaki ilişkilerde belirleyici olmuştur. ABD Yollar İdaresi tarafından Türkiye'ye gönderilen uzmanlar başlangıçta Türkiye'de bulundukları için ek bir ücret alırlarken bir süre sonra bu ek ödenti uygulamasına son verilmiştir. Bundan sonra bir Ortadoğu ülkesinde dağda bayırda; kar, yağmur, çamur gibi son derece zor koşullarda çalışmak cazip gelmediği için program uygulamasının belli bir aşamasından sonra Türkiye'ye birinci sınıf Amerikalı yol personeli gemlememeye başlamıştır.[366]

Amerika'da yol yapım ve bakım teknikleri ile ilgili eğitim görmek üzere her yıl Türkiye'den personel gönderilmiştir. ABD Yollar Dairesi ve genel yollar idaresindeki şantiyelerde staj yapan, kurslara katılan karayolu personeli Türkiye'ye döndüklerinde ABD ye ilişkin izlenimlerini raporlarla Karayolu Genel Müdürlüğü'ne sunmuşlardır. Karayolları Genel Müdürlüğü, çok sınırlı imkanlarla ABD'ye gönderilen personelden, teşkilatta en az bir yıl çalışmış olmak, verilen eğitimi anlayabilecek düzeyde bir İngilizceye sahip olmak gibi özellikler aramıştır.[367]

ABD'de çeşitli teknik yardım programlarına tabi tutularak 1949–1959 yılları arasını kapsayan on yıllık dönemde 92 personel yetiştirilmiştir. Bunun yıllara göre dağılımı şöyle olmuştur:[368]

---

[366] Şen, **a.g.e**., s.125.

[367] **a.g.e.**, s.178.

[368] "*Amerika B.D. Cumhurreisi Eisenhower'in Memleketimizi Ziyareti Münasebetiyle*", s.5.

1949	8
1950	27
1951	3
1952	31
1957	8
1958	1
1959	14

Karayolları Genel Müdürlüğü'nün merkezde ve bölgelerde görev yapan personel sayısında da zamanla büyük artış yaşanmıştır. 1950–1959 yılları arasında 10 yıllık dönemde Karayolları Genel Müdürlüğü bünyesinde çalışan personel sayısı şöyledir:[369]

Yıllar	Merkez	Bölgeler	Toplam
1950	487	4.206	4.693
1951	……	……	4.521
1952	651	5.435	6.086
1953	767	5.325	6.092
1954	608	7.681	8.289
1955	657	8.027	8.684
1956	875	10.037	10.912
1957	857	11.225	12.082
1958	913	13.519	14.432
1959	1.310	13.590	14.900
1960	1.272	15.122	15.567

[369] **1960 Karayolları İstatistik Bülteni**, Bayındırlık Bakanlığı Karayolları Umum Müdürlüğü Planlama ve Fen Heyeti, Ankara 1961, s.43., **Türkiye Karayolları İstatistik Yıllığı 1962-**1963, s.44.

Bu istatistiklere görevlendirilmeleri Karayolları Genel Müdürlüğü ve Bölge Müdürlüklerince yapılan il yolları personeli ve geçici personel dâhil edilmemiştir. İstatistiklere göre personel sayısında sürekli bir atış olmuştur. Merkezde ve bölgelerde çalışan toplam personel sayısı 1950 yılında 4.693 iken 1960 yılında bu sayı 15.567'e yükselmiştir.

Karayollarında görev yapan personelin meslek dağılımında da yıldan yıla önemli değişiklikler yaşanmıştır. Ziraat, orman ve kadostro mühendisleri de 1957 yılından itibaren karayolu teknik personeli arasında yer almaya başlamıştır. Yıllara göre Karayolları Genel Müdürlüğü'nde çalışan bazı teknik elemanların mesleklerine göre dağılımı ise şu şekilde olmuştur.[370]

Meslek	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960
İnşaat Y. Mühendisi	227	205	193	210	221	216	151	187	108
Makine Y. Mühendisi	61	65	71	78	80	76	66	81	43
İnşaat Mühendisi	104	108	118	125	137	124	171	187	156
Makine Mühendisi	39	42	51	58	64	61	97	107	52
İnşaat Fen Memuru	100	95	103	105	102	173	97	146	114
Makine Fen Memuru	77	93	129	138	127	129	140	156	153
Mimar	10	6	7	7	8	7	8	17	7
Jeolog	7	5	5	6	4	1	2	3	3
Kimyacı	12	14	12	15	15	28	19	23	12
Ziraat Mühendisi	….	….	….	….	….	3	3	3	2
Orman Mühendisi	….	….	….	….	….	4	8	9	7
Kadastro Mühendisi	….	….	….	….	….	8	6	10	10

[370] **1960 Karayolları İstatistik Bülteni**, s.43., **Türkiye Karayolları İstatistik Yıllığı 1962-1963**, s.44.

Tabloya göre Karayolları Genel Müdürlüğü'nde çalışan teknik personel sayısında dokuz yıllık dönemde artış olmasına karşın özellikle 1960 yılında bazı mesleklerde personel sayısında büyük azalma olduğu son derece dikkat çekicidir. Bunun sebebi çalışma koşulları ve ekonomik nedenlerden dolayı teknik personelin özel iş alanlarında görev için Karayolları Genel Müdürlüğü'nden istifa etmeleri olmuştur. Bu nedenle tecrübeli teknik personelin kamu kesiminde kalması için yasal önlemlerin alınması zorunluluğu en çok üzerinde durulan konulardan biri olmuştur. Karayolları Genel Müdürlüğü emeklilik, çocuk zammı, lojman, harcırah, pirim ve benzeri teşviklerle kalifiye personeli teşkilata bağlamaya yönelik çeşitli çalışmalar başlatmışsa da Genel Barem Yasası ile bunu gerçekleştirememişlerdir. Karayolları Genel Müdürlüğü yöneticileri kalifiye personeli teşkilat içerisinde tutabilmek için zaman zaman mevzuatta bulunmayan uygulamalara gitmek zorunda kalmışlar, Teşkilat bünyesinde verimli çalışmayı sağlamak amacıyla yasalar çerçevesinde bütün olanakları sonuna kadar kullanmışlardır. Örneğin maaşların azlığından dolayı Teşkilatta çalışmak istemeyen kalifiye elemanı çekmek için yevmiyeli eleman çalıştırma yoluna gitmişlerdir. Ancak daha sonra bu uygulamadan dolayı teşkilat yöneticileri özellikle Vecdi Diker mevzuatı bilmemekle suçlanmışlardır. [371]

Daha karayolu çalışmalarına başlarken Hilts yetişmiş kalifiye elemanın çok zor çalışma ortamı olan karayolu teşkilatı içinde tutmanın güçlüğüne dikkat çektiği bir beyanatında: [372]

> *"Türk mühendisine, makine personeline yol davanızı güven içinde teslim edebilirsiniz ancak yetişmiş elemanlarınızı terfih etmezseniz bu dava*

[371] **Bayındırlıkta 60 Yıl**, s.43., Şen, **a.g.e**., s.177-178.

[372] **Vatan,** "*Yol İşlerinde Yetişmiş Personele İhtiyacımız Amerikan Yollar İdarecisi Hilts'in Tenkitleri*", 21 Aralık 1949, s.2.

yürümez. Zaten 18 yıl önce 1131 sayılı kanunla uzmanlık zamlarını vermişsiniz Yol mühendisinin çok ağır yükü dağ başlarındaki mesaisi bu zamanları alan diğer mesleklerden aşağı değil fazladır. Bu itibarla onları da tatmin etmeniz şarttır. Birkaç idealist mühendisle bu iş yürümez. Bugün çalıştırdığınız kalifiye işçilere yevmiye vererek geçici bir formül uyguluyorsunuz. Fakat bu geçici tedbirler yetersizdir ve sürekli değildir. Buna kanuni bir şekil vermek elzemdir. Bizdeki tecrübeye göre geleceğinden emin olmayan mühendis müesseseye bağlı kalamaz. Yetişmiş personel bir yol teşkilatı için çok kıymetli bir kapitaldir. Bunu israf ederseniz bu teşkilat ayakta kalmaz".

sözleriyle Türk yöneticilere uyarıda bulunmuştur.

Türkiye'de karayolu çalışmalarının yoğunluk kazandığı dönemde yetişmiş karayolu personelinin azlığından dolayı yaşanan nitelikli teknik eleman sıkıntısını aşmak için pek çok çareye başvurulmuştur. Bunun için askere alınacak karayollarında çalışan bazı mühendislerin askerliklerinin bir süreliğine ertelenmesi yoluna gidilmiştir. Böylece mevcut personelin en iyi şekilde değerlendirilmesi amaçlanmıştır.[373]

[373] Karayolları Genel Müdürlüğü'nde görevli Y. Müh. Ziya Sarman ile Orhan Pekin'in askere alınmalarının geri bırakılması, **C.A.** Fon Kodu:30..18..1.2., Yer No:124.81..19., Dosya:55-11, Sayı:3/12022, 27.10.1950., Bayındırlık Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğünde görevli 2 Y. Mühendisin askerliklerinin ertelenmesi, **C.A.**, Fon Kodu:30..18..1.2., Yer No:124.94..12., Dosya:55-11, Sayı:3/12275, 29.12.1950., Karayolları Genel Müdürlüğü'nde Mühendis 1922 doğumlu Bahir Ünver'in askerliğinin ertelenmesi, **C.A.**, Fon Kodu:30..18..1.2., Yer No:125.37..19., Dosya:55-11, Sayı:3/13028, 17.5.1951., Karayolları Genel Müdürlüğü'nde görevli Y. Müh. Muzaffer Gazioğlu'nun askerliğinin ertelenmesi, **C.A.**, Fon Kodu:30..18..1.2., Yer No:125.25..16., Dosya:55-11, Sayı:3/12784, 26.3.1951.

Ayrıca Karayolları Genel Müdürlüğü kalifiye eleman temininde teknik eleman yetiştiren eğitim kurumlarıyla sıkı ilişkilere girmiştir. Mühendis ve yüksek mühendis yetiştiren bir kurum olan İstanbul Teknik Üniversitesi ile işbirliğine gidilmiştir. Karayolları Genel Müdürlüğü ile Üniversite arasında bir komisyonun kurulması, üniversite müfredatının karayolu faaliyetinin ihtiyacını karşılayacak şekilde düzenlenmesi ve farklı uzmanlar tarafından konferanslar verilmesi kararlaştırılmıştır.[374]

Yol çalışmalarının sürekliliğini sağlamak ve personel yetiştirme açısından dışarıya bağımlılığı en aza indirecek olan kalifiye elemanın eğitimine de ağırlık verilmiştir. Ayrıca kalifiye eleman yetersizliğinden dolayı Amerikan yardım anlaşması kapsamında yol yapımı için Türkiye'ye gönderilen makinelerin çok çabuk bozulduğuna ve insan faktörünün bunda büyük etkisi olduğunu ortaya koyan Ekonomik İşbirliği İdaresi'nin çoğu zaman talep edilen yol makinelerini geciktirerek vermesi yol personelinin eğitimine önem verilmesinde etkili olmuştur. Tamir atölyeleri açılıp, makineler yerleştirilmesine rağmen tornacı, tesviyeci gibi teknik eleman sıkıntısı yaşandığından Karayolları Genel Müdürlüğü şoför, makinist, tamirci, operatör yetiştirilmesi konusunda sürekli bir faaliyet göstermiştir. Mevcut karayolu personelini yetiştirmek için bölgelerde çeşitli kurslar açılmıştır. Tespit edilen ihtiyaçlar doğrultusunda geliştirilen eğitim programları; operatör, şoför, tamirci, yedek parçacı, araştırmacı yetiştirme, bakım, muhasebe, daktilo ve İngilizce kursları şeklinde düzenlenmiştir.[375] Örneğin 1953 yılında uygulanan İskenderun Kurs Projesi son derece önemli olup iki aylık kurs süresince aynı zamanda İskenderun-

[374] Şen, **a.g.e.**, s.172.

[375] **a.g.e.**, 175., *Karayollarında Makineli Çalışma*", s.9.

Toprakkale arası yol inşaatının da yapılması amaçlanmıştır. Amerikalı uzman Mr.Berry'nin yönetimi altında olan kursta karayollarının ihale işlerinde kontrol mühendisi olarak çalışacak elemanlar yetiştirilmiş, isteğe bağlı olarak müteahhitlerin gönderdiği personelin eğitimi de yapılmıştır. Kurs eğitimi için 8 buldozer, 4 scraper, 2 ekskavatör, 3 kompresör, 1 rutter, 1 keçi ayağı silindir, 1 traktör ve inşaat için gereli diğer makineler tahsis edilmiştir. Kursa bölgelerden çalışmalarında başarı gösteren makinist ve operatörler gönderilerek bunlar yetiştikten sonra bölgelerinde formen ve operatör olarak diğer elemanları yetiştirmesi amaçlanmıştır.[376]

Karayollarının yarattığı iş hacmi ve teknik eleman ihtiyacı karşısında yol makinelerini kullanacak operatör ve tamirci yetiştirmek için Sanat Okullarında *Yol Makineleri* bölümü açılmıştır. Ayrıca Elazığ Erkek Sanat Enstitüsü'nde *Yol Makineleri Tamirciliği ve Operatörlüğü Okulu* kurulmuştur. Öğrenim süresi bir yıl olan bu okul Erkek Sanat Enstitülerinin tesviyecilik, motorculuk ve elektrikçilik bölümlerinden mezun olanları kabul etmiştir.[377]

Açılan bu okullara rağmen özellikle tamir atölyelerinde teknik elaman sıkıntısı sürekli yaşanmıştır. Gazetelerle tornacı, tesviyeci arandığına dair verilen ilanlarda istenilen 20-30 elemana karşılık ancak üç-dört kişi başvuruda bulunmuştur. Sanat okullarından çıkanlar çalışma koşullarının zorluğu ve masa başında çalışmanın çekiciliği karşısında 100 lira maaşa razı olup memuriyeti tercih etmişlerdir. 15-20 lira yevmiyeli tornacılık, tesviyecilik gibi işler rağbet görmemiştir. Bu nedenle

---

[376] "*İskenderun Kurs Projesi Açıldı*", **Karayolları Bülteni**, Yıl:3, Sayı:30, Nisan 1953, s.3.

[377] Tütengil, **a.g.e**., 102.

zaman zaman sanat okullarının yeniden düzenlenmesi gerekliliği gündemi meşgul eden önemli konulardan biri olmuştur. [378]

Yol programlarına katılan teknik elemanların yurt içinde ve yurt dışında gördükleri eğitim, kısa zamanda benimsenen modern yol yapım anlayışı ve ortaya koydukları başarılar zamanla Türkiye Karayolları Teşkilatını komşu ülkeler için *örnek* durumuna getirmiştir.[379] Pek çok Ortadoğu ülkesi Birleşmiş Milletler Teknik Yardım Teşkilatı'ndan[380] karayolları planlaması, yapımı, idaresi gibi konularda modern görüş ve yöntemleri takip edebilmek için teknik yardım istemiştir. Birleşmiş Milletler Yardım Teşkilatı, Ortadoğu ülkelerinin bu taleplerini topluca ve bölgenin ihtiyaçlarına en uygun bir şekilde karşılamak amacıyla uzun süreli incelemeler yapmak zorunda kalmıştır. Türkiye'de uygulanan yol çalışmalarına dair ilke ve yöntemlerin talepleri en iyi şekilde karşılayacak durumda olmasından dolayı Ortadoğu ülkelerine teknik yardım sağlamak amacıyla Türkiye'de bir eğitim merkezi

---

[378] Şevket Rado, "*Teknik Elaman Sıkıntısı Kalkınmamızı Geciktiriyor*", **Akşam**, 17.Ekim.1951. s.1.

[379] Tütengil, **a.g.e.**, s.102-103.

[380] Birleşmiş Milletler Yardım Teşkilatı; küçük, büyük, zengin, fakir bütün ülkelerin sürekli işbirliğine dayanan bir kuruluştur. Gönüllüler tarafından yürütülen yardım programı ile ülkelerin bir araya gelerek insanlığın en büyük sıkıntılarına, fakirliğe, hastalık ve ihtiyaçlarına karşı mücadele etmek için ortaya çıkmıştır. Birleşmiş Milletler üye ülkelerin iktisadi kalkınmalarını gerçekleştirebilmeleri için gerekli uzmanları temin etmelerine, öğrenci burslarını ve gerekli araçları elde etmelerine imkan vermiştir. Teknik yardım sayesinde birçok ülkeye mensup yaklaşık 1500 uzman komşu ülkelere hizmet edebilmiştir. Her yıl yaklaşık 200 öğrenci veya stajyere dış ülkelerde yeni bilgi ve buluşları takip edebilmek için burs verilmiş binlerce dolarlık eğitim ve laboratuar malzemesi temin edilmiştir. "Birleşmiş *Milletler İkinci Yol Eğitim Merkezi*", **Karayolları Bülteni**, Yıl:5, Sayı:55, Mayıs 1955, s.13-14.

açma kararı almıştır. Cumhurbaşkanı Celal Bayar'a Amerika seyahati sırasında iletilen Türkiye'de eğitim merkezi açma isteği Bayar tarafından memnuniyetle karşılanmış, bunun üzerine yapılan anlaşma ile 1954 yılında Birleşmiş Milletler Ankara'da Yol Eğitim Merkezini açmıştır. Birleşmiş Milletler Teknik Yardım Teşkilatı kendi teknik yardım tarihlerinde ilk defa olarak bir devlet dairesinden yani Karayolları Genel Müdürlüğü'nden tek başına bir yol eğitim merkezi kurulmasını istemiştir. Kurs 26 Ağustos 1954'de başlamış, on hafta sürmüştür.[381] Eğitim programına İran, Lübnan, Mısır, Suriye, Ürdün'den yedi mühendis katılmış ve tüm masrafları Birleşmiş Milletler tarafından karşılanmıştır. Daha sonra bu kurstan alınan iyi sonuçların duyulmasıyla Karayolları Genel Müdürlüğü'ne gelen talepler üzerine 16 Mayıs 1955'de İkinci Yol Eğitim Merkezi açılmıştır. On iki hafta sürecek kursa daha çok ilgi gösterilmiş; Pakistan, Irak, Afganistan, Lübnan, Suriye, Mısır, Japonya gibi ülkelerden yirmi beş mühendis katılmıştır.[382]

Yıldan yıla bu kurslara katılım her seferinde artmış ve kurs çalışmaları büyük bir titizlikle yürütülmüştür. Bu eğitim programlarının 1956 yılından itibaren her yıl yapılması yönünde karar alınmış ancak 1960 yılında uygulamadan vazgeçilmiştir. Eğitim faaliyetlerinin organizasyonuna Karayolları Genel Müdürlüğü büyük önem vermiş ve çalışmalar Türkiye'nin edindiği karayolu bilgisini başka ülkelerle paylaşmasına büyük katkı sağlamıştır. Birleşmiş Milletler Ankara Yol Eğitimi Merkezinin çalışmaları Karayolları Genel Müdürlüğü personeli için adeta bir sınav olmuş ve büyük başarılar elde edilmiştir. Bu durum Türkiye karayollarında yaşanan gelişmenin somut göstergelerinden birisi olmuştur. Yol eğitim merkezinin

[381] "*Birleşmiş Milletler Ankara Yol Eğitim Merkezi*", **Karayolları Bülteni**, Yıl, 5 Sayı 17, Eylül 1954, s.3.

[382] "*Birleşmiş Milletler İkinci Yol Eğitim Merkez"i*, s.1.

açılmasıyla Türkiye sürekli olarak dışarıdan yardım görmüş bir ülke olmasına rağmen bu uygulama ile başka ülkelere yardım etme imkanı bulabilmiştir.

3. Uluslararası Yol Çalışmaları

Türkiye Devlet Yol Ağının bir bölümü 1951 yılından itibaren uluslararası karayolları içinde yer almıştır. Avrupa ülkeleri arasında daha sıkı bir ilişki kurmak üzere uluslararası trafiğe açılabilecek karayollarının koordine edilmiş bir şekilde inşa ve ıslah planını hazırlamak, karayolu nakliyatını geliştirmek amacıyla Birleşmiş Milletler Teşkilatına dahil Belçika, Fransa, Hollanda ve Lüksemburg Hükümetleri 16 Eylül 1950 tarihinde Cenevre'de *Avrupa Milletlerarası Büyük Trafik Karayollarının İnşası Beyannamesini* imzalamışlardır. Avrupa karayollarından 54.000 km.lik önemli bir yol ağının belirli standartlara göre yapımı ve bakımı ile üzerindeki trafiğin düzenlenmesi, seyahat ve nakliyat işlerinin kolaylaştırılması konusunda bir anlaşmaya varılmışlardır. Bu beyannameye katılmak üzere başvuran Türkiye Hükümetinin teklifi 15–19 Ocak 1951 tarihinde Cenevre'de toplanmış olan Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu Kara Nakliyat Komitesinin ilgili çalışma grubu toplantısında görüşülmüş ve Türkiye Devlet Yolları Ağına dahil 4.835 km.lik yolun 54.000 km.lik Avrupa Uluslararası Büyük Trafik Karayollarına dahil edilmesi kararlaştırılmıştır.[383]

Buna göre Türkiye'den geçen uluslararası yollar şunlardır:

---

[383] **Devlet Yolları İktisadi Revizyonu**, s.64., **1948-1960 Karayolları Genel Müdürlüğü Çalışmaları Hakkında Rapor,** s.15.

1-(Yunanistan Sınırı)- İpsala- Tekirdağ- Çorlu

2-(Bulgaristan Sınırı)- Edirne- İstanbul- Gebze- İzmit- Beypazarı- Ankara- Aksaray- Adana- İskenderun (Suriye Sınırı)

3-Ankara- Kırşehir- Kayseri- Sivas- Erzincan- Erzurum- Ağrı

4-Kemerhisar- Niğde- Kayseri (138 km)

5-Toprakkale- Maraş- Malatya- Elazığ- Tunceli- Selepür

6-Trabzon- Gümüşhane- Aşkale- Karabıyık

7-Kömürler- Gaziantep- Urfa

8-Urfa- Mardin- Cizre- Hakkari- Bejirge (İran Sınırı)

Türkiye sınırları içinde yer alan güzergahlar E-5, E-97, E-23, E-98, E-99, E-100 ve E-24 şeklinde numaralandırılmıştır. Bu yolların oluşturduğu en önemli hat; Yunanistan sınırından başlayıp Tekirdağ- İstanbul- Gebze- İzmit- Beypazarı- Ankara- Aksaray- Adana- İskenderun- Suriye sınırına ulaşan ve E-5 numarası verilen yol olmuştur.[384]

Türkiye karayollarının uluslararası yollar arasına dahil edilmesiyle Türkiye yollarının sınıflandırılmasında yeni bir dönem başlamıştır. Karayolları; devlet yolu, il yolu, köy yolu şeklinde sınıflandırılırken bundan sonra uluslararası yol ayrımı da yapılmaya başlanacaktır.

Ayrıca Güney-Doğu Avrupa ülkelerinin yol bağlantılarını kurmak amacıyla bir komisyon oluşturulması ve Güney-Doğu Avrupa ülkelerinin iktisadi gelişmesini sağlayacak yollar üzerinde çalışmak amacıyla bir konferansın sürekli olarak çalışması yoluna gidilmiştir. Cenevre'de 1955 yılında yapılan ilk toplantıya İtalya,

---

[384] "*I. ve II. Beynelmilel Yol Konferansı*", **Karayolları Bülteni**, Yıl:8, Sayı:92, Haziran 1958, s.13., Mutlu, **a.g.e.**, 141.

Yunanistan, Yugoslavya ve Türkiye'den karayolu uzmanları katılmıştır. Konferansta Trieste-Belgrat-Selanik-İstanbul-Atina-Roma istikametinde yaklaşık 6.000 km. olan ve konferansa katılan ülkelerin önemli merkezlerini bağlayan bir karayolu ağının biran önce uygulanabilmesi için görüşmeler yapılmıştır. Bu güzergahın tarihi ve kültürel bakımdan zengin bir bölgeyi turistlere tanıtacağı ve uluslararası ticaretin gelişmesine büyük katkı sağlayacağı düşünülmüştür. Selanik'te yapılan ikinci toplantıda ise 6.000 km.lik yollar üzerinden en çok öneme sahip olan E-5 numaralı Uluslararası Avrupa Yolunun üzerindeki yapım çalışmalarına ağırlık verilmesi kararlaştırılmıştır. İlk olarak Belgrat ile İstanbul fakat esas olarak ise Avusturya ve İtalya bağlantılarını dahil ederek Yugoslavya sınırından Türkiye'nin Suriye sınırına kadar uzanan yolun yapımı ve programlaştırılması kararlaştırmıştır.[385] Yapılan çalışmalar sonucunda normal şartlarda 10-15 yılda uygulanacak programların daha kısa zamanda uygulanabilmesi ve yol ağının kısa zamanda, bir işletme haline gelerek verim vermeye başlaması hedeflenmiştir. Bu anlayış Avrupa Yollar Ağı için de ortak bir esas olarak benimsenmiştir.

Güney Doğu Avrupa ülkeleri üçüncü toplantılarını 12 Mayıs 1958 tarihinde Türkiye'de yapmışlardır. İstanbul Üniversitesi Fen Fakültesinde yapılan 3. Beynelmilel Yollar Konferansına; İtalya, Yugoslavya, Yunanistan ve Türkiye delegelerinden başka çok sayıda katılımcı olmuş, Karayolları Genel Müdürlüğü mensupları da dikkatle takip etmiştir. Konferansta ortak karayolu ağına eklenmesi teklif edilen yeni güzergahlar, finansman imkanları, mevcut ve gelecekteki trafik,

---

[385] *I. ve II. Beynelmilel Yol Konferansı*", s.13., "*Güney Doğu Avrupa Ülkeleri 3. Beynelmilel Yollar Konferansı*", **Karayolları Bülteni**, Yıl:8, Sayı:92, Haziran 1958, s.1-7., "*Güney Doğu Avrupa'ya Ait Yol Kalkınma Projesi*", **Karayolları Bülteni**, Yıl:6, Sayı:66, Nisan 1956, s.10.

yolların mevcut durumları, ıslah programları, teknik yardımlaşma imkanları, yollarda turistik otel veya motel tesisi konuları görüşülmüştür. Özellikle Uluslararası Yol Ağının tamamlanmasıyla uluslararası turizmin artacağı düşünülmüştür. E-5 numaralı Londra'dan başlayıp Türkiye üzerinden İskenderun-Suriye sınırına kadar uzanan ana yol üzerinde, Yugoslavya'nın Lubliyana ile Zagreb, Belgrad ile Perçin arasındaki kesimleri, Yunanistan'da İpsala Köprüsü'ne bağlanan kesim, Türkiye'de Tekirdağ-İstanbul arası, Bolu Dağı kesimi, Toros geçidi gibi önemli yolların kısa zamanda iyi bir şekilde geçide açılması için çalışılması kararı alınmıştır. Bu toplantıya diğerlerinden farklı olarak Avusturya ve ABD de katılmış, Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomi Komisyonu ve Uluslararası Karayolu Federasyonu da temsilci göndermiştir.[386]

Bu süreçte Türkiye stratejik konumundan dolayı diğer ülkelerden farklı özel bir konuma sahip olup Avrupa Uluslararası Yol Ağının Güney-Doğu'daki son bağlantısını oluşturmuştur. Avrupa Yollar Ağı Türkiye'de son bulduğu taktirde gerek Avrupa ve gerekse Güney-Doğu Avrupa ülkeleri için sağlanacak faydalar kısıtlı olacağından Türkiye bu yol ağını *çıkmaz sokak* durumundan kurtararak transit durumuna geçirmeye çalışmıştır. Yollar doğuya doğru uzatıldığında Batı ile Doğu arasında fiili köprü görevi yapacağından, bu durumu hayata geçirebilmek için Türkiye, Bağdat Paktı[387] çerçevesinde doğusundaki ülkeleri ilgilendiren bir Uluslararası Yol Ağının kurulmasında büyük çaba gösterilmiştir. [388]

---

[386] *I. ve II. Beynelmilel Yol Konferansı*", s.13.

[387] Bağdat Paktı ilk aşamada Türkiye ve Irak arasında karşılıklı İşbirliği Antlaşması şeklinde 24 Şubat 1955 tarihinde imzalanmıştır. Türkiye ve Irak arasında 5 yıllığına imzalanan Bağdat Paktı'na 5 Nisan 1955'de İngiltere, 23 Eylül'de Pakistan ve 3 Kasım'da İran üye olmuştur. Ayrıca ABD'nin de Pakt Konseyine gözlemci olarak

Türkiye'nin doğudaki komşuları olan Irak ve İran'la yol bağlantılarının sağlanması için Bağdat Paktı çerçevesi için de dolar ve makine yardımı temin edilmiştir. Türkiye-Irak, Türkiye-İran arasında bağlantı yolları hakkında ilgili ülkeler ile bu konuda görevlendirilmiş olan Amerikalı uzmanlar gerekli incelemeleri yaparak raporlar hazırlamışlardır. Amerikalı uzmanların raporları doğrultusunda Amerikan Hükümeti'nin bu yolların yapımı için Türkiye'ye yol yapım makineleri göndermesi görüşü benimsenmiştir. Komşu ülkeler arasındaki yol bağlantılarını kurmak için Irak Hükümeti tarafından Basra-Bağdat-Musul Yolu ve Türkiye Hükümeti tarafından da Urfa-Cizre Yolu üzerinde çalışmalara hemen başlanmıştır.[389]

---

katılması kararlaştırılmıştır. Bağdat Paktı ile karşılıklı işbirliği ve iktisadi gelişme amaçlanmıştır. Bağdat Paktı ülkeleri Paktı, Ortadoğu'nun savunmasını sağlayacak bir kuruluş olmasının yanında bölgenin iktisadi gelişimi için Amerikan yardımını sağlayacak bir araç olarak da görmüşlerdir. Ancak Bağdat Paktı uzun ömürlü olmamıştır. Bağdat Paktı ilk konseyi 21-22 Kasım 1955'de Bağdat'ta toplanmış ve çalışma organları olarak siyasi ve iktisadi komiteler oluşturulmuştur. İktisadi komite ilk toplantısını 10-11 Ocak 1956 tarihinde Bağdat'ta yapmış ve komite kendi içinde de Atom, Ulaştırma, Ticaret, Ziraat, Sağlık, Hayvan Hastalıları, Eğitim vs gibi alt komitelere ayrılmıştır. Ulaştırma komitesi 14 Mart 1956 da Bağdat'ta ilk toplantısını yapmış ve çalışma alanı içine Karayolları yapımı alınmış ve *Karayolları Çalışma Grubu* oluşturulmuştur. Yapılan çalışmalarla Bağdat Paktına dahil ülkelerde karayolu faaliyetlerine ağırlık verilmek istenmiştir. Bkz. Behçet Kemal Yeşilbursa, **The Baghdad Pact:Anglo-American Defence Polices İn The Middle East 1950-1959**, Frank Cass, London 2005.

[388] *Güney Doğu Avrupa Ülkeleri 3. Beynelmilel Yollar Konferansı*", s.8–9.

[389] "*Bağdat Paktı Nafia ve Münakalat Tali Komitesi Toplantısı*", **Karayolları Bülteni**, Yıl:7, Sayı:84, Ekim 1957, s.5.

Ortadoğu'ya uzanan bu yol çalışmalarıyla Avrupa Yol Ağı'nın Türkiye'de gelip tıkanması önlenerek, Türkiye üzerinden önce Ortadoğu sonra Uzakdoğu'ya kavuşma imkanı bulması öngörülmüştür.

Türkiye uluslararası yol çalışmalarına teknik anlamda da büyük destek vermiştir. Yukarıda anlatıldığı üzere Karayolları Genel Müdürlüğü Ortadoğu ülkelerinin yol tekniği konusunda yardım talebi üzerine Birleşmiş Milletler Yardım Teşkilatının isteği üzerine Ankara'da Birleşmiş Milletler Yol Eğitim Merkezi açılmıştır. Türkiye bir taraftan ABD'nin yol bilgi ve tecrübelerinden yararlanmaya devam ederken diğer taraftan da kendi deneyimlerinden yararlanmak isteyen ülkelere hizmet etmiş, bilgi ve tecrübelerini paylaşma imkanı sunmuştur.

Bu çalışmalarla birlikte Karayolları Genel Müdürlüğü 1955 yılında X.Uluslararası Yol Kongresini düzenleme görevini de üzerine almıştır. Beynelmilel Yol Kongreleri, Uluslararası Yol Derneği'ne üye uzmanlık sahibi mühendisleri bir araya toplayarak, yol konusunda sağlanan ilerlemeler üzerinde fikir alışverişinde bulunmak, dünya çapında standartlar oluşturmak ve gelecekte yapılacak çalışmaları bir programa bağlamak amacı ile kurulmuştur. Açılış töreni Dolmabahçe Sarayı'nda yapılan X. Uluslararası Yol Kongresine 45 ülkeden yaklaşık 1500 delege katılmıştır. Delegeler için Kongre sonrasında Türkiye'yi tanıtmak amacıyla biri Ankara diğeri İzmir ve çevresine iki turistik gezi düzenlenmiştir. Delegeler bu gezi sırasında Türkiye karayollarının durumunu da görme imkanı bulmuşlardır. [390]

[390] "*İstanbul Beynelmilel X.Yol Kongresi*", **Karayolları Bülteni**, Yıl:5, Sayı:59, Eylül 1955, s.3.

5. Turistik Yol Çalışmaları

Türkiye, tarihi eserler ve doğal güzellikler bakımından çok zengin bir ülke olmasına rağmen ulaşım imkanlarının sınırlılığı yüzünden 1950'lere kadar bu zenginliklerin çok az bir kısmı turizme açılabilmiştir. Turizmin gelişme göstermesi dolayısıyla ulusal ekonomik kalkınmanın sağlanabilmesinin ancak önemli yolların inşa, ıslah ve bakımı ile mümkün olacağı düşünülmüştür. Turistlerin tarihi ve doğal güzelliklere ulaşmasını sağlamak için her mevsimde geçit veren *tozsuz* iyi yolların yapılması ve bu istikametler üzerinde çeşitli tesislerin kurulmasına büyük önem verilmiştir.

Basın-Yayın ve Turizm Genel Müdürlüğü'nce Şubat 1950 tarihinde Turistik Yollar Kanunu Tasarısı hazırlanmıştır. Tasarı ile 3477 sayılı 22 Haziran 1938 tarihli İzmir Vilayeti Turistik yollarının inşası hakkındaki kanun yürürlükten kaldırılması ve bütün turistik bölgelerdeki yolların yapım, onarım ve bakım işlerinin birleştirilmesi öngörülmüştür. Tasarıya göre turistik yol çalışmaları vilayetlerce yapılacak, vilayetlerin hazırladıkları turistik yol programı Bayındırlık tarafından tasdik edildikten sonra bakanlıkça verilecek direktifler çerçevesinde uygulanacaktır.[391] Ancak Tasarının kanunlaşması 1950 yılında yaşanan iktidar değişikliğine bağlı olarak gecikmiştir.

Menderes Hükümeti ülke kalkınmasında önemli bir dava olarak gördüğü turizmi; otel, yol, nakil araçları, gümrük, seyahat kolaylıkları gibi bütün yönleriyle ele almıştır. Turizmin ülke ekonomisinin gelişmesinde önemli bir unsur olduğunu benimseyen Hükümet, özel teşebbüslere geniş kredi imkanları sağlayan Turizm

[391] **Ulus**, "*Yeni Bir Turistik Yollar Kanun Tasarısı*", 22 Şubat 1950, s.2.

Endüstrisi Teşvik Kanununu da hazırlamıştır.[392] Bu çerçevede Karayolları Genel Müdürlüğü de turizmin gelişmesi yönündeki faaliyetlere büyük destek vermiştir. İlk olarak Basın-Yayın ve Turizm Genel Müdürlüğü ile Karayolları Genel Müdürlüğü uzmanlarından oluşan bir heyet Kasım 1950'de ABD yol uzmanlarının da görüşlerini alarak turistik bölgeleri yerinde tetkik etmişlerdir. Heyet, karayolu bakımından ulaşım imkanlarının sağlanmasıyla turistik merkezlerde hangi tür turizm tesisleri kurulması gerektiği yönünde tespitler yapmış, çalışmalara hız verilmiştir..[393]

Karayolları Genel Müdürlüğü Devlet Yol Ağı güzergahında bulunmayan turistik merkezlere ulaşımı sağlamak amacıyla 1953 yılında Devlet Yol Ağı Programına paralel olarak 11.679 km uzunluğunda bir *Turistik Yollar Programını* hazırlamıştır.[394] Programının hazırlanmasında Karayolları Genel Müdürlüğü, Basın Yayın ve Turizm Genel Müdürlüğü ile işbirliği yapmıştır. Bu program hazırlanırken; tarihi eserlerin, müzelerin ve kaplıca, içme, yayla, plaj, dağ ve deniz sporlarına elverişli doğal güzelliklerin toplu bir halde bulunduğu turistik bölgelere ulaşım göz önünde tutulmuştur. Bu bölgeler şunlardır;

1-Boğazlar ve Marmara Bölgesi: Bölgenin turistik öneme sahip olan yolları şunlardır: İstanbul-Edirne Yolu, İstanbul-Kocaeli Yolu, Kocaeli-Yalova-Bursa Yolu ve Bursa-Uludağ Yoludur. Uzunluğu 338 km tutan turistik yolların asfalta çevrilebilmesi için 3.600.000 lira harcanması öngörülmüştür.

---

[392] **Turistik Yollar Programı**, Karayolları Genel Müdürlüğü Planlama ve Fen Heyeti, Nisan 1953, s.7.

[393] **Akşam**, "*Turistik Bölgelerde Tetkik*" , 9 Kasım 1950, s.2.

[394] **Turistik Yollar Programı**, s.8., Kemal Cündübeyoğlu, "*Türkiye'nin Yol Davası*", **Karayolları Bülteni**, Yıl:5, Sayı:60, Ekim 1955, s.5-7.

2-Ege Bölgesi: Ege Bölgesinin bütün yolları turistik öneme sahip olup, asfalt olarak inşa olunması gereken yolları; Truva-Bergama Bağlantı Yolu, Bergama-İzmir Yolu, Çandarlı Bağlantı-Çandarlı Yolu, Menemen-Bürüncük Bağlantı -Bürüncük Yolu, İzmir-Çeşme Yolu, Selçuk-Efes-Didim Yolu, Aydın-Yatağan Yolu, Yatağan-Bodrum Yolu, Karacasu-Kuyucak Yoludur. Uzunluğu 761 km tutan Ege Bölgesi turistik yollarının tamamen asfalta çevrilebilmesi için 14.750.000 lira harcanması öngörülmüştür.

3-Akdeniz Bölgesi: Bölgenin tamamen asfalta çevrilmesi gereken turistik yolları; Antalya-Mersin Yolu, Antalya Bağlantı-Belkıs Yolu, Manavgat Bağlantı-Eski Antalya Yolu, Silifke-Uzunburç Yolu, Kanlıgeçit-Haruniye Yolu, Haruniye-Kadirli Yoludur. Bu yolların uzunluğu 609 km olup yapımı için 13.190.000 lira harcanması öngörülmüştür.

4-Orta Anadolu Bölgesi: Bölgenin en önemli turistik yolları; Bolu-Abant Yolu, Düzce-Üsküb-Akçakoca Yolu, Çorum Bağlantı-Alacahöyük Yolu, Kayseri-Ürgüp-Göreme Yoludur. Bu yolların uzunluğu 132 km olup, tamamen asfalta çevrilebilmesi için toplam 2.250.000 lira harcanması öngörülmüştür. [395]

Turistik yolların yapımının 1956 yılına kadar tamamlanması hedeflenmiştir. Turistik yoldan amaç her mevsim geçit veren, tozsuz yol olduğundan tesbit edilen istikametlerin asfalt olarak yapılması kararlaştırılmıştır. Yolların yapılması için gereken finansmanın genel bütçeden, yerel yönetimlerin gelirlerinden veya dış kaynaklardan sağlanması uygun görülmüş, ihtiyaç duyulan yaklaşık 40.000.000 liralık finansmanın sağlanmasından sonra önem sırasına göre, turistik yolların

[395] **Turistik Yollar Programı**, s. 21-29.

yapımına başlanmıştır. Yollar kademeli inşaat yöntemi ile önce geçit verecek duruma getirilmiş, sonra stabilize daha sonra da asfalt ile kaplanmıştır.[396]

Hem turistik yolların yapımı hem de ülke genelinde ulaşım imkanlarının artmasıyla iç turizm görülmemiş kadar genişlemiştir. Tarihi şehirler, doğal güzellikler, içmeler, ılıcalar, sergi ve panayırlar, festivaller, kermesler, spor müsabakaları, iş seyahatleri yolculuklara konu olmuştur.[397]

5. Karayolu Propagandası

Dokuz Yıllık Yol Programının hazırlanması ve uygulanması sürecini Basın, büyük bir dikkatle izlemiş, günü gününe gelişmeler hakkında kamuoyunu bilgilendirmiştir. Basının karayolu çalışmalarına olan ilgisiyle birlikte Karayolları Genel Müdürlüğü de bünyesinde *neşriyat bürosu* oluşturarak gazete ve dergilerde çıkan eleştiri ve uyarıları büyük bir titizlikle takip etmiştir. Ayrıca, karayolu çalışmalarını mahalli gazeteler aracılığıyla halka duyurmak bölge müdürlüklerinin en önemli görevlerinden biri olmuştur. Anadolu'da çıkan gazete sütunlarında en fazla karayolu çalışmalarıyla ilgi yazı ve haberler yer almıştır.[398]

Karayolları Genel Müdürlüğü, dokuz yıllık plana bağlanan Devlet Yol Ağı hakkında bilgi vermek ve tamamlanmış bölümlerini kamuoyuna duyurmak amacıyla bir gezi programı hazırlayarak ülke genelindeki karayolu çalışmaları hakkında kamuoyunu bilgilendirmeyi amaçlamıştır. Kamuoyunun tercümanları olarak görülen

---

[396] **a.g.p.,** s.19.

[397] Tütengil, **a.g.e.**, s.81.

[398] Kemal Cündübeyoğlu, "*İkinci Cilde Başlarken*", **Karayolları Bülteni**, Kasım 1951, Yıl:2, Sayı:13, s.1-2.

Ankara ve İstanbul gazetecilerinden oluşan heyetler devlet karayolu ağına eklenen yollarda gezilere davet edilmiş, çalışmalar hakkında yerinde gözlem yapmak imkanı sunulmuştur.

Gezilerin düzenlenmesiyle ilgili Karayolları Genel Müdürlüğü teşkilatında şu görüş hakim olmuştur:[399]

> *"Demokrasilerde, halkın devlet işlerine olan alaka ve hassasiyeti fazladır. Devlet kuvvetleri halkın hizmetinde olduğu için çalışmaların nihai değeri de halk tarafından takdir edileceği için, meydana getirilen eserlerin her fırsatta halka tanıtılmak, arz edilmek zarureti vardır.*
>
> *Bu faaliyeti "propaganda şeklinde isimlendirmek de kabildir. Şu var ki hürriyet rejimlerinde propaganda meşru ve mubah bir mahiyet taşımaktadır. Çünkü diktatör idarelerinde olduğu gibi reklamı yapılan işi olduğu şekilde kabul etmek mecburiyeti yoktur. İleri sürülen fikir ve düşüncelerin aksini söylemek ve ispat etmek mümkün olduğundan demokrasilerde propaganda "empoze" ye değil "ikna yolu" esasına dayanmaktadır.*
>
> *Diğer taraftan hizmetler hemen daima iyi niyetle yapılır. Hizmeti görenler muhtelif his ve düşüncelerin tesiri altında, umumiyetle samimi olarak, yaptıkları işin doğruluğuna kanidirler. Halbuki icraatın büyük veya küçük çapta noksan veya aksak tarafları bulunabilir. Hizmetler tanıtılmadıkça, taktire arz edilmedikçe, bunların anlaşılmasına çok kere imkan bulunmaz. Şu halde tanıtma ve göstermenin hizmetlerin doğru esaslar dahilinde yürüyüp yürümediği hakkında efkar-ı umumiye ye malumat vermek kadar bizzat hizmeti görenlerin bilgi edinmeleri bakımından da ehemmiyeti vardır..."*

Ankara ve İstanbul gazetelerinden oluşan 12 kişilik ilk basın heyeti, Karayolları Genel Müdürlüğü Etüd Dairesi Başkanı Orhan Mersinli'nin misafiri olarak İskenderun-Erzurum yolunun İskenderun-Elazığ kısmını görmek üzere 7 Ekim 1950'de otomobille Ankara'dan yola çıkmış, Koçhisar-Aksaray-Mersin-

[399] **a.g.m.**, s.1.

Adana-Ceyhan-İskenderun-Elazığ istikametinde 1.450 km.lik karayolu üzerinde incelemeler yapmıştır. Heyette; Akşam Gazetesi'nden Şevket Rado ve Cemal Refik, Cumhuriyet Gazetesi'nden Fethi Pirinççioğlu, Zafer Gazetesi'nden Hayri Alpar, Hürriyet Gazetesi'nden Ahmet İhsan, Yeni Sabah Gazetesi'nden Necdet Selçuker gibi dönemin son derece önemli gazetecileri yer almıştır. Bir hafta süren gezi sonrasında Heyet Elazığ'dan uçakla Ankara'ya dönmüştür. [400]

Akşam Gazetesi'nden Şevket Rado; Karayolları Genel Müdürlüğü'nün düzenlediği gezinin önemini şöyle ifade etmiştir:[401]

> "*İç politika hayatının gündelik gazetelere akseden çehresi insana bu memlekette hiçbir iş yapılmadığı hissini verebilir. Hatta yalnız lafla vakit geçirdiğimize sahiden inanarak üzüldüğümüz günler yok değildir. Halbuki memlekette senelerden beri birçok işler yapıldı muhakkaktır. Ama iş yapmak sanatı ile yapılan işi göstermek sanatı ayrı ayrı işlerdir.*"

Gezi sonrasında gazetelerindeki köşelerinde yayınladıkları dizi makalelerle izlenimlerini anlatan gazeteciler karayolu çalışmalarından övgüyle söz etmişlerdir. Son derece çarpıcı ifadelerle gözlemlerini kamuoyu ile paylaşan yayınlar gündem oluşturmuştur. Bu durum Karayolları Genel Müdürlüğünce dikkatle takip edilmiş ve memnuniyetle karşılanmıştır. Genel Müdürlük tarafından çıkartılan Karayolları Bültenlerinde bu yayınlara ve gazetecilerin beyanatlarına büyük bir gururla yer verilmiştir. Gazetecilerin seyahatle ilgili görüşleri şunlar olmuştur:

Hürriyet Gazetesi'nden Ahmet İhsan:[402]

---

[400] **Akşam**, "*İskenderun-Erzurum Yolunda İnşaat Faaliyeti*", 8 Ekim 1950, s.2.

[401] Şevket Rado, "*Yol Davası Yürüyor*", **Akşam**, 11 Ekim 1950, s.2.

[402] "*Gazetecilerimizin Seyahat İntibaları*", **Karayolları Bülteni**, Kasım 1950, Yıl:1, Sayı:1, s.2.

"Karayolları Umum Müdürlüğü yaptırdığı ve yaptırmakta olduğu yolları basın mümessillerine göstermek maksadıyla tertip ettiği memleket gezisinde yol davasında kat edilen merhaleleri ve açılan yeni ufukları gözlerimizin önüne sermiş oldu. Yol mevzuunda bugüne kadar pek az şey bildiğimizi bu seyahat esnasındaki müşahedelerimden sonra anladığımı itiraf etmeliyim. Yurdumuzun asırlar boyunca çektiği yol derdinin bugün ele alınan esaslara yakın bir istikbalde ortadan kalkacağına inanmış olarak bu seyahatten dönmüş bulunuyorum. Türk yurdunu imar ve vatandaşlara refah getirecek olan bu mühim meseleyi tebrik etmek benim için bir vazifedir."

Cumhuriyet Gazetesi'nden Fethi Prinççioğlu:[403]

"Cumhuriyet neslinin genç mühendisleri memleketi karayolları ağı ile örerlerken, gösterdikleri feragat ve fedakarlık fenni aletlerle ölçülemez. Onların çalışmalarını anlamak için, herhangi bir dağ başında, birkaç saat geçirmek kafidir. 2000 metre yüksekliğindeki bir dağın zirvesinde veya korkunç bir derenin kenarında rastlayacağınız şantiyede azimli bir mühendisin odasını gezin, en basit bir amelenin çalışma şevkini müşahede edin, büyüğün küçüğe, küçüğün büyüğe olan sevgi, saygı, ve arkadaşlık hislerini anlayın. İşte o zaman Türk mühendisinin memleket için neler yapabileceğini, çok daha iyi taktir etme imkanını bulacaksınız."

Akşam Gazetesi'nden Şevket Rado:[404]

"*Yol davasının gerçeklere dayanan hal yolunu tuttuğunu gözlerimizle gördük. Türk mühendislerinin kuş uçmaz kervan geçmez yerlerde sarp kayaları oymak, dağları traş etmek, uçurumları doldurmak için geceli gündüzlü çalışmalarını zevkle seyrettik. Açılan yollardan içi vatandaşlarla veya mal dolu kamyon, otobüs ve kaptıkaçtıların vızır vızır işlediğini görerek keyiflendik. Türkiye yol davasının medeniyet davası olduğuna bir kere daha*

[403] "*Gazetecilerimizin Seyahat İntibaları*", **Karayolları Bülteni**, Yıl:1, Sayı:1, s.2.

[404] Rado, **a.g.m.**, s.2.

iman ederek şehirlerimize döndük. Yol davamızın bütün hızıyla yürümekte olduğunu vatandaşlara haber vermek isterim."

Karayolları Genel Müdürlüğü 1950 Kasım ayında düzenlediği gezi ile ilgili olumlu sonuçlar elde edince 1951 yılında Kırıkkale-Cerikli yoluyla Çorum, Amasya, Trabzon, Erzurum, Tunceli, Elazığ, Malatya, Maraş, Adana ve Mersin'e kadar devam 2500 km.lik bir istikamet üzerinde ikinci kez gezi düzenlemiştir. Geziye İstanbul'dan Vatan Gazetesi Başyazarı Ahmet Emin Yalman, Akşam Gazetesi yazarı Şevket Rado, Yeni Sabah yazarı Muzaffer Kayar, Cumhuriyet Gazetesi'nden Nuyan Yiğit gibi dönemin son derece önemli isimleri katılmıştır. Ayrıca gazetecilere Birleşik Amerika Ticaret Dairesi Yakın Şark ve Afrika Şube Müdürü Cummings ve eşi de eşlik etmişlerdir.[405]

Gazetecilerin gezi ile ilgili yaptığı yayınların gerek Karayolları Genel Müdürlüğü gerekse halk tarafından büyük bir dikkatle takip edilmesi gazetecileri daha çok yazmaya itmiştir. İkinci seyahat basında daha geniş yer bulmuş, gazetelerde geziyle ilgili gözlemleri anlatan dizi makaleler yer almıştır.

Yeni Sabah Gazetesin'den Muzaffer Kayar *Karayollarında 2500 Kilometre* başlıklı yazılarıyla:[406] "*Geçtiğim yollarda son sistem makineleri süren ve beşer üstü bir kuvvet ve takatla çalışan Türk mühendis ve işçilerini gördükçe hepsini ayrı ayrı kucaklamak ihtiyacını hissetim ve sevinçten gözlerim yaşardı."* şeklinde gördükleri karşısında nasıl etkilendiğini aktarmıştır.

---

[405] "*Gazetecilerimizin Tetkik Gezisi*", **Karayolları Bülteni**, Yıl:1, Sayı:12, Kasım 1951, s.2.

[406] Muzaffer Kayar, "*Karayollarında 2500 Kilometre Yurdun Kalkınmasında En Mühüm Unsur :Yol*", **Yeni Sabah**, 18 Ekim 1951, s.2,4.

Geziye ikinci kez katılan Şevket Rado Karayolları Bülteni'ne yaptığı beyanatta: "*Türkiye'nin karayollarını tamamlamak üzere girişilen çalışmları biri sene ara ile tekrar gördüm. Dava gittikçe arta bir şevk ve gayretle yürmektedir. Müreffeh ve mesut Türkiye yolları yapanların eseri olacaktır. Var olsunlar.*" sözleriyle Karayolu çalışmalarında yaşanan ilerlemeler ve elde edilen başarılara dikkat çekmiştir. Bu görüşler doğrultusunda Rado da *Karayollarında 2500 Kilometr*e başlıklı makaleleriyle izlenimlerini kamuoyuyla paylaşmıştır.[407]

Geziler karayolu çalışmaları ve Karayolları Genel Müdürlüğü lehine kısa sürede çok fazla yayın yapılmasına neden olmuştur. Gazeteciler yolların geçtikleri yerlerde nasıl bir canlılık yarattığı yönündeki izlenimlerini yazdıkları makale dizileriyle kamuoyuyla paylaşmışlar, Karayolları Genel Müdürlüğü'nün çalışmalarını övgüyle anlatarak yol davasının çözülmekte olduğu müjdesini vermişlerdir. Böylece kamuoyunda yol sorununun çözüldüğüne dair olumlu bir görüş hakim olmaya başlamıştır.

Gazetecilerin karayollarıyla ilgili olumlu izlenimleri gazetelerde yer alırken Hürriyet Gazetesi'nde Sedat Simavi imzasıyla çıkan bir makalede ise yol çalışmaları eleştirilip Türk mühendislerinin yol yapımını bilmediği ve yolların bir şeye benzemediği iddia edilmiştir. Sedat Simavi'nin görüşleri basında tartışmalara neden olmuş, Karayolları Genel Müdürlüğü'nün Anadolu seyahatine katılıp karayolu çalışmalarını yerinde gören Ahmet Emin Yalman; "*Sedat Simavi, masa başında ezberden malumat savuracak yerde Türk akıncılarının büyük himmetlerle yarattıkları eseri görmek üzere bize verilen fırsattan hepimiz gibi istifade etseydi ve memleketi*

[407] *Gazetecilerimizin Tetkik Gezisi*", **Karayolları Bülteni**, Yıl:1, Sayı:12, Kasım 1951, s.2., Şevket Rado, "*Karayollarında 2500 Kilometre*", **Akşam**, 18 Ekim -19 Ekim 1951 (Yazı serisi).

yeni bir talihe kavuşturan yol mucizesini yakından görseydi, yazdığına mutlaka utanır. Türk Fen ailesinin önünde diz çökmek ve özür dilemek ihtiyacını duyardı." sözleriyle Sedat Semavi'yi eleştirmiş, Karayolları Genel Müdürlüğü'nü savunmuştur.[408]

Gazeteciler için düzenlenen gezilerle sonrasında yapılan yayınların kamuoyunda büyük ilgi görmesi sonucunda 1952 yılında 3500 km. karayolu üzerinde üçüncü kez gezi düzenlenmiştir. Geziye; Vatan Gazetesi'nden Tunç Yalman, Yeni İstanbul Gazetesi'nden Mahir Özgüğümcüoğlu, Son Posta Gazetesi'nden Mustafa Yücel, Dünya Gazetesi'nden Vural Çilgiroğlu gibi gazetecilerden oluşan on sekiz kişilik bir heyet katılmıştır.[409] Gazeteciler için düzenlenen bu geziler 1952 yılında son bulmuştur. Ancak Karayolları Genel Müdürlüğü bünyesi içerisinde düzenli olarak çıkartılan Karayolları Bülteni ve Karayolları İstatistik Bültenleri karayolu çalışmaları hakkında kamuoyuna sürekli bilgi akışı sağlamıştır. Türk Kamuoyu da karayollarının gelişimi ile gelişmeleri büyük bir dikkatle takip etmiştir.

B. Devlet Yol Ağı ve Karayolu Yapımında Elde Edilen Sonuçlar

1. Devlet Yol Ağının Durumu

Dokuz Yıllık Yol Programı uygulamaya geçildikten sonra kısa zamanda önemli sonuçlar elde edilmeye başlanmıştır. Türkiye karayollarında incelemelerde bulunup ülkesine dönen ve birkaç yıl sonra tekrar gelen Amerikalı uzmanlar Yol

[408] Ahmet Emin Yalman, "*Akıncılar Aleminde Bir Seyahat*", **Vatan,** 21 Ekim 1951, s.3.

[409] "*3500 km.lik Karayolu*", **Karayolları Bülteni**, Ekim 1952, Yıl:2, Sayı:24,s.4-5.

Programının uygulamaya geçilmesiyle kaydedilen ilerlemeler karşısında hayret ve takdir duygularını şöyle ifade etmişlerdir:

Amerikan Yollar İdaresi Başkan Vekili Mr. Hilts:

"Türkiye'ye tekrar gelmekle çok memnunum. Memleketinize son 20 ay evvel gelmiştim. Bu süre içerisinde yol çalışmalarında ortaya çıkan ilerlemeyi hayretle müşahede ettim desem yeridir. Bu şaşkınlığım sadece yeni yollar yapılmasından değil, eski yolların da iyi bir duruma getirebilmiş olunmasından da ileri gelmektedir." [410]

Amerikan Yollar İdaresi Başkanı Thomas H. Mac. Donald,[411]

"*Türkiye'de derin intiba bırakan ilk müşahedem Türk ve Amerikan halkının esas düşünüş ve gayretleri arasındaki benzerlik ve bunun neticesi olarak karayolları faaliyetlerindeki şayan-ı takdir inkişaftır. Coğrafi olarak birbirinden uzak olmakla beraber karakteristikleri arasında bu kadar yakınlık ve benzerlik bulunan iki millet daha bulunacağını zannetmiyorum."* [412]

Türkiye Amerikan Yol Gurubu başkanlığını yapmış olan Arthur V. Williamson;

---

[410] "*Mr. H.E. Hilts Tetkiklerde Bulunmak Üzere Memleketimize Geldi*", **Karayolları Bülteni**, Yıl:1, Sayı:6, Nisan 1951, s.3.

[411] ABD Yollar İdaresi Başkanı ve Amerika da "yol lideri" olarak anılan Mr. Thomas H. Mac.Donald'ın Türkiye'ye gelmesi tüm karayolu çalışanları için büyük bir mutluluk kaynağı olmuştur. Mr. MacDonald; Karayolları Genel Müdürü Daniş Koper ve Türkiye Yol Grubu sorumlusu Mr. Willionsom ile Çorum-Samsun-Trabzon-Erzurum-Elazığ-Maraş-İskenderun-Adana-Mersin istikametinde yapılan yolları ve teşkilatı yerinde incelemek üzere uzun bir yolculuk yapmıştır. *"Amerikan Genel Yollar Bürosu Başkanı T. H: Mac. Donald Memleketimizde*"**, Karayolları Bülteni**, Haziran 1952, Yıl:2, sayı:20,s.4.

[412] "*Misafirimiz T.H. Mac.Donald'ın Demeci*", **Karayolları Bülteni**, Haziran 1959, Yıl:2, Sayı:20 s.1

"Yol davanızdaki ilerlemeyi her sene etraflıca tetkik eden bir kimse orada gördüğü farklar karşısında şaşırmaktan kendini alamaz. Amerikan yol misyonunun Türkiye'de bulunduğu beş sene içinde çok iş yapılmıştır." [413]

Yol Programının başarıyla uygulanması, Programın daha da genişletilmesi yönünde istekleri de beraberinde getirmiştir. Ancak, Amerikalı yol uzmanları Dokuz Yıllık Yol Programının aksamadan başarıyla uygulanabilmesi için plan kapsamında tanımlanan 22.826 km.lik Devlet Yol Ağının hiçbir şekilde genişletilmemesi önerisini sık sık tekrarlamak zorunda kalmışlardır. Genişlemenin öncelikli ihtiyaçlardan çok politik çıkarlar ve hesaplar nedeniyle olabileceği olasılığına dikkat çekerek yöneticileri uyarmışlardır. Karayolları Genel Müdürlüğü yöneticileri zaman içerisinde Amerikalı uzmanların bu görüşlerinin hiç de haksız olmadığını görmüşlerdir. Karayolları Genel Müdürü Vecdi Diker, 1950 yılında ABD Yollar İdaresi Başkanı MacDonald'a yazdığı mektupta; Yol Programının başarılı sonuçlarının görülmeye başlanmasıyla halkın yola olan talebinin arttığı ve bu taleplerin politik destek de bulmasıyla Programın genişletilmesi yönündeki baskıların yol faaliyetine yönelik bir tehdit olabileceğinden endişe duyduğunu belirtmişse de bu kaygılar Yo Programının yeniden gözden geçirilmesinin önüne geçememiştir.[414]

Üçer yıllık üç devrede yapılacak 22.826 km.lik Devlet Yol Ağında ilk değişiklik 1951 yılında yapılmıştır. Karayolları Genel Müdürlüğü'nün 1951 yılında Doğu Kalkınması Programına son vermesi üzerine önceki yıllarda başlanmış ve kısmen tamamlanmış Doğu Kalkınması Programı yollarında faaliyete devam

---

[413] "*Mr. A.V.Williamson'un Bültenimize Beyanatı*", **Karayolları Bülteni**, Temmuz 1953, Yıl:3, Sayı:33,s.1.

[414] Şen, **a.g.e.**, s.147.

edebilmek ve daha önce Dokuz Yıllık Programa dahil edilmemiş 1.480 km.lik bazı yollar da 22.826 km.lik Devlet Yol Ağı kapsamına alınmıştır. Buna göre Programa eklenen yeni yollar şunlardır:[415]

1-Urfa-Mardin-Cizre

2-Van-Erciş-Patnos

3-Doğubayazıt-Iğdır-Kas-Sarıkamış-Karaurgan

4-Tortum-Oltu-Göle

5-Rize-İkizdere-İspir-Erzurum

Devlet Yol Ağının uzunluğu Bakanlar Kurulu'nun 3/12760 sayılı 26.3.1951 tarihli kararıyla 24.306 km.ye ulaşmıştır. 1953 yılında yapılan küçük eklemelerle 24.431 km.ye yükselmiş, 1954 yılında ise yeniden revizyona tabi tutulmuştur.[416] İl ve köy yolları olarak tanımlanan Türkiye karayollarından yaklaşık 200.000 km yolun tahminen 20.000 km sinin Devlet Yolu olarak seçilebileceği görüşü üzerinde durulmuştur. Dokuz Yıllık Programın üç yıllık ilk uygulama devresinde yani 1949–1954 yılları arasında standarda göre yapılmış yolların uzunluğu 6.000 km olduğundan ikinci üç yıllık devrede de yaklaşık 6.000 km daha yol yapılabileceği hesaplanmış ve buna göre ilk planda 22.476 km.lik Devlet Yolu Ağından 12.000 km.lik bir yol ağının seçilmesi kararına varılmıştır. Mevcut ilçe merkezlerinin %60'ı ve bucak merkezlerinin de %28 inin bu yol ağının üzerinde veya çok yakınında bulunduğundan seçilen 12.000 km.lik ilk plan yol ağı 1953 yılı trafik yoğunluğu bakımından da en ağır trafiği taşıyan yollardan oluşmuştur.[417]

---

[415] **Devlet Yolları İktisadi Revizyonu,** s.61.

[416] **Devlet Yolları İktisadi Revizyonu,** s.62.

[417] **1948–1960 Karayolları Genel Müdürlüğü Çalışmaları Hakkında Rapor,** s17.

Bundan sonra karayolu çalışmaları ve etütleri aralıksız olarak devam etmiş Devlet Yol Ağı üzerinde ufak tefek ilaveler ve çıkarmalar birer teknik ve iktisadi zaruret olarak görülmüştür. Dokuz Yıllık Programın 1957 yılında tamamlanmasının ardından beş yıllık bir program daha hazırlanmış ve 1960 yılında Devlet Yol Ağı 26.711 km.ye yükselmiştir.[418]

1948-1960 yılları arasında her mevsimde geçit veren Devlet ve İl yollarının uzunlukları şu şekildedir:[419]

Yıllar	Ağ		Toplam
	Devlet Yolları	İl Yolları	
1948	22.826	21.360	44.186
1949	**22.826**	**22.077**	**44.903**
1950	**24.306**	**22.774**	**47.080**
1951	**24.306**	**24.942**	**49.248**
1952	**24.306**	**25.495**	**49.801**
1953	**24.431**	**25.833**	**50.264**
1954	**24.431**	**26.693**	**51.124**
1955	**24.553**	**30.455**	**55.008**
1956	**24.459**	**32.327**	**56.786**
1957	**24.624**	**32.874**	**57.498**
1958	24.800	33.712	58.512
1959	26.783	33.840	60.623
1960	26.711	34.831	61.542

Dokuz Yıllık Yol Programının uygulanması ile 1948 yılındaki yol durumu ile 1957 yılı karşılaştırılınca devlet yollarındaki uzunluk olarak programlanandan %8

[418] **a.g.r.**, s.18.

[419] **Türkiye Karayolları İstatistik Yıllığı 1962-1963**, s.5., **Karayolları İstatistik Bülteni 1957**, s.1.

daha fazla yol yapılmıştır. 1948 yılında yapılması planlanan devlet yolu 22.826 km iken daha sonraki yıllarda ihtiyaçlar doğrultusunda Devlet Yol Ağına eklemlerle 1957 yılında 24.624 km.lik bir Devlet Yol Ağına ulaşılmıştır.[420] Bu çerçevede planın başarıyla uygulandığını söyleyebiliriz.

Yol uzunluğunda görülen artışla birlikte yolların niteliğinde de büyük bir değişim yaşanmıştır. Makadam yollar yerini büyük ölçüde stabilize ve asfalt kaplama yollara bırakmıştır. Yüzey cinslerine göre Yol Ağının durumu şu şekildedir:[421]

Yıl	Üst Yapılı Yollar				Toprak Tesviye Yollar			Ham Yollar	Genel Toplam
	Beton-Asfalt Kaplama	Parke-Kırmataş (Makadam)	Stabilize Çakıl	Toplam	Drenaj Yapılı	Drenaj Yapısız	Toplam		
1948	1.816	13.715	430	14.961	1.846	2.093	3.939	3.926	22.826
1949	**1.186**	**11.802**	**2.630**	**15.618**	**1.064**	**1.923**	**2.987**	**4.221**	**22.826**
1950	**1.196**	**12.136**	**4.126**	**17.458**	**1.197**	**1.873**	**3.070**	**3.778**	**22.826**
1951	**1.299**	**10.818**	**5.673**	**17.790**	**1.121**	**1.877**	**2.998**	**3.518**	**24.306**
1952	**1.593**	**9.129**	**8.206**	**18.928**	**1.218**	**1.124**	**2.342**	**3.056**	**24.306**
1953	**1.815**	**6.735**	**10.648**	**19.198**	**1.234**	**1.436**	**2.670**	**2.563**	**24.431**
1954	**1.785**	**6.515**	**11.195**	**19.495**	**1.034**	**1.400**	**2.434**	**2.502**	**24.431**
1955	**2.409**	**3.721**	**13.679**	**19.809**	**946**	**1.547**	**2.493**	**2.251**	**24.553**
1956	**3.230**	**2.620**	**14.842**	**20.792**	**950**	**1.011**	**1.961**	**1.706**	**24.459**
1957	**4.123**	**1.445**	**15.698**	**21.266**	**987**	**770**	**1.757**	**1.601**	**24.624**
1958	4.775	1.117	16.167	22.059	726	657	1.383	1.358	24.800
1959	5.634	1.061	16.695	23.390	717	664	1.381	2.012	26.783
1960	6.243	376	17.083	23.702	712	449	1.161	1.848	26.711

[420] Tekeli-İlkin, **a.g.e**., C.III., s.417-418., Tütengil, **a.g.e.**, s.22., 1957 yılı Türkiye Karayollarının durumu için bakınız Ekler, Harita-4.

[421] **Türkiye Karayolları İstatistik Yıllığı 1962–1963**, s.4.

Kademeli inşaat sistemine geçişle trafik hacminin arttığı yollar daha dayanıklı olan asfalt kaplamaya çevrilmiştir. İlk planda yola çok ihtiyacı olan bölgelerde araçların seyrine imkan verecek geçitler açılmış, yol bakım altına alınarak kum ve çakıldan oluşan stabilize malzeme ile desteklenmiştir. Üzerinden geçen araçlarla zemin iyice oturmuş ve zamanla asfalt kaplamaya dönüştürülmüştür. Trafik hacmi daha da yoğunlaşınca ise Rodmix veya beton asfalta dönüştürülmüştür.

Ancak 1957 yılında Dokuz Yıllık Yol Programında öngörülen asfaltlama hedeflerinin büyük ölçüde gerisinde kalınmıştır. Programda dokuz yılda 18.000 km yolun asfaltlanması öngörülürken 1957 yılına gelindiğinde ancak 4.123 km yol asfaltlanabilmiştir. Bunun sebebi asfalt için gerekli malzeme temininde yaşanan sıkıntı olmuştur. Asfaltlama için gerekli katranın Karabük'ten, yol kaplamasında kullanmaya elverişli asfaltın ise Raman'dan 1952 yılından itibaren teminiyle bir ölçüde asfalt sıkıntısı aşılmaya çalışılmışsa da yeterli olmamıştır. Böylece Türkiye yollarının gelişmesi daha az döviz harcanarak sağlanarak, asfalt yolların sağladığı tasarruflarla yeni döviz kazancı elde edilmek istenmiştir. [422]

Ayrıca devlet ve il yolları ağında motorlu araçlara geçit vermeyen pek çok bölümün olduğu göz önünde tutularak bu kesimlerde hemen geçidi sağlamak ve yılın hiç olmazsa belirli mevsimlerinde motorlu araçların geliş ve gidişine imkan vermek üzere 1956 yılında *Geçit Yolları Programı* adıyla üç yıllık bir planın uygulanmasına karar verilmiştir. Böylece düşük standartlı bir yol tipi ortaya çıkmıştır. Bu Programa göre devlet ve il yolları ağında geçit vermez durumda olan veya bazı yerlerinde motorlu araçların hareketine imkan vermeyen yol kesimleri belirli kıstaslara göre tespit edilmiş ve bir sıra dahilinde ele alınmıştır. Devlet Yol Ağı kapsamında olan

[422] Tekeli-İlkin, **a.g.e**., C.III., s.417-418., Tütengil, **a.g.e.**, s.22.

geçit yolları Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından, il yolları ağına dahil geçit yolları da vilayetler tarafından yapılmıştır. Yaklaşık 3800 km. uzunluğunda yol yapımını içeren Geçit Yolları Programıyla, kısa zamanda az para ile bütün devlet yolları ve il yolları ağının tamamını geçit verir bir hale getirmek ve bu şekilde ulaşım kolaylıklarını arttırmak amaçlanmıştır. Bu Programla yollar ilk yılda geçide açılmış, ardından onarımlarla devamlı olarak iyileştirilmiştir.[423]

Dokuz Yıllık Programın başarıyla uygulanmasına rağmen oluşturulan Devlet Yol Ağının ihtiyaçları karşılamaya yetmeyeceği görüldüğünden Karayolları Genel Müdürlüğü 1958 yılında beş yıllık yeni bir programı uygulamaya koymuştur. Bu programla 24.000 km.lik Devlet Yol Ağının karayolu trafiğinin %90'ını kapsayan 16.067 km.lik kısmının standardının yükseltilmesi ve modern bir hale getirilmesi amaçlanmıştır. İl yollarından 12.000 km.sinin bakımının beş yılda Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından devralınması öngörülmüştür. Ayrıca devlet ve il yollarında en yoğun trafik hacmine sahip olan kısımlarını kapsayan beş yıllık bir asfalt programı yapılarak 12.000 km yolun asfaltlanması amaçlanmıştır. Ayrıca Karayolları Genel Müdürlüğü ülkede özel girişimi destekleyerek yol makineleri ve yedek parçalarının yurt içinde üretilmesi için özendirici olmayı benimseme yoluna gitmiştir. [424]

---

[423] **1948–1960 Karayolları Genel Müdürlüğü Çalışmaları Hakkında Rapor,** s.24.25., **Karayolları Faaliyetimiz (**1958 Bütçe Müzakereleri Münasebetiyle Karayolları Umum Müdürü Orhan Mersinli'nin Bütçe Encümeninde 17-20 Ocak 1958 tarihlerinde Karayolları Programları, Çalışma Usulleri ve Faaliyet Neticeleri Hakkında Verdiği İzahat), Ankara 1958, s.14.

[424] **a.g.e.**, s.13-15., Tekeli-İlkin, **a.g.e.**, C.III., s.428-429.

2. Yol Finansmanı

Dokuz Yıllık Yol Programının uygulanmaya başlanmasıyla yol finansmanını oluşturan kaynaklar genel bütçeden ayrılan ödenek ile yolu kullananlardan alınan istihlak, yol, gümrük, istihsal vergileri olmuştur.

Demokrat Parti döneminde karayollarının finansmanı ile ilgili en önemli çalışma geçmiş dönemlerin meşhur yol vergisinin sistem değiştirmesi olmuştur. Demokrat Parti seçim propagandasında özellikle kırsal kesimin şikâyet konusu olan yol vergisini kaldıracağı yönünde söz vermiş, karayolu çalışmalarının en temel finansman kaynağı olan yol vergisi Şubat 1952'de çıkartılan Akaryakıttan Alınacak Yol Vergisi Kanunu ile tamamen kaldırılmıştır. Yol vergisinin o zamana kadar toplanamamış miktarı da bu kanun ile affedilmiştir. [425]

Karayolları bütçesi içerisinde yol ve akaryakıt vergilerinin gelirleri daha az olmasına karşılık genel bütçeden ayrılan ödenek büyük bir yekûn oluşturmuştur. Karayollarına aktarılan kaynak 1950–1960 yılları arasında şu şekilde olmuştur:[426]

[425] Mutlu, **a.g.e.**, s.136.

[426] **Türkiye Karayolları İstatistik Yıllığı 1962-1963** s.58.

Yıl	İstihlak, Yol, Gümrük ve İstihsal Vergisi ile tahsis edilen Gelir Toplamı	Bütçe Ödeneği	Toplam Harcama
1948	5.178.000	23.863.000	28.861.000
1950	56.021.200	_	55.740.626
1951	68.121.178	15.942.703	84.063.881
1952	76.646.288	57.007.771	133.654.059
1953	85.290.139	62.855.173	148.145.312
1954	94.538.609	45.251.453	139.790.062
1955	93.409.249	147.398.887	240.808.136
1956	85.954.801	196.089.146	282.043.947
1957	83.580.652	292.655.921	376.236.573
1958	75.259.266	362.731.897	437.991.123
1959	143.595.602	483.584.697	627.180.299
1960	122.114.021	446.338.342	568.452.363

Karayollarına ayrılan ödeneğin devlet bütçesindeki payı artarken yolu kullananlardan alınan yol, gümrük, istihlak ve istihsal vergilerinin yıllık harcamaya oranı azalmaktadır. Bu durum aldatıcı bir görünüş olup tahsil edilen vergi miktarının azalmasından değil, hazine yardımında ki artış sebebiyle bu gelirlerin daha düşük bir oranla ifade edilmesinden ileri gelmektedir.1954 yılında akaryakıtlardan alınan vergiler toplamı 94.538.609 lira iken 1955 yılında 93.409.249 liradır. Ancak 1954 yılında bütçe ödeneği 45.251.453 lira iken 1955 yılında yaklaşık üç kat artmış ve 147.398.887 liraya ulaşmıştır. Vergi gelirleri 1950 yılından 1954 yılına kadar sürekli artış göstermiştir. 1950 ve 1951 yılı gelirlerine 1525 sayılı kanuna göre alınmakta iken daha sonra kaldırılan yol vergisi de eklendiği düşünüldüğünde yalnız akaryakıtlardan sağlanan gelirlerin devamlı bir artış gösterdiği görülmektedir. Ancak taşıt sayısındaki ve iş hacmindeki artışa rağmen akaryakıtlardan sağlanan gelirlerde

1955 yılından başlayarak düşüş yaşanmıştır.1955 yılının geliri 1954 yılından, 1956 yılının geliri de 1955 yılının gelirlerinden mutlak rakamlarla daha azdır. Artan iş hacmine rağmen akaryakıttan sağlanan gelirlerde azalma görülmesi ilk bakışta şaşırtıcıdır. Ancak, yol standartlarının yükselmesi ve asfalt kaplama akaryakıttan tasarruf sağladığından bu durum vergilerde azalmaya neden olmuştur. [427]

Devlet yolları harcamalarının genel bütçeden içerisinde aldığı pay ise şu şekildedir:[428]

Yıl	Devlet Yollarına Harcanan %
1950	2.90
1951	4,03
1952	4,93
1953	5,45
1954	4,54
1955	7,17
1956	7,12
1957	7,53
1958	7,67
1959	7,81
1960	7,89

Genel Bütçeden karayollarına ayrılan ödenekte her yıl büyük artış yaşanmıştır. Karayollarına artan bütçe yardımları Demokrat Parti Hükümetlerinin karayollarına verdiği önemin en temel göstergesi olarak yorumlanmıştır. Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu giderek artan bütçelerle ilgili; *"...demokrat iktidarın menziline daha evvel varması ve programı tahakkuk ettirtmesi bir emritabiidir."*

[427] Tütengil**, a.g.e**., s.86-87.

[428] **1960 Karayolları İstatistik Bülteni**, s.57.

açıklamasını yapmış ve Hükümetin Yol Programını uygulamada başarısının anahtarı olarak görülmüştür.[429]

ABD yardımları ve bütçeden ayrılan ödenekle 1948-1960 yılları arasında yapılan karayolu harcamaları şu şekilde olmuştur:[430]

Yıllar	Yapılan Harcamalar				Toplam
	Devlet Yolları	İl Yolları	Amerikan Yardımı		
			Dolar	Lira	
1948	28.861.000	_	5.000.000	14.100.000	42.961.000
1949	63.169.000	_	5.000.000	14.100.000	77.269.000
1950	55.740.626	13.320.947	9.000.000	25.380.000	94.441.573
1951	84.063.881	17.587.471	4.500.000	12.690.000	114.341.352
1952	133.624.059	16.155.830	3.369.000	9.500.580	159.280.469
1953	148.145.312	63.666.680	5.287.000	14.909.340	226.721.332
1954	139.790.062	60.046.058	5.700.000	16.074.000	215.910.120
1955	240.808.136	76.057.724	2.500.000	7.050.000	323.915.860
1956	282.043.947	94.058.456	214.900	606.018	376.708.421
1957	376.236.573	133.023.848	1.563.250	4.408.365	513.668.786
1958	437.991.123	107.614.443	800.000	2.256.000	547.861.566
1959	627.180.300	167.067.083	2.130.000	19.170.000	813.417.383
1960	568.452.363	55.082.154	_	_	623.534.517

[429] **TBMM Tutanak Dergisi**, Devre:IX, C.XVIII, Birleşim 12, 3.12.1950, a.49.

[430] **1948-1960 Karayolları Genel Müdürlüğü Çalışmaları Hakkında Rapor.** s.7.

Dokuz Yıllık Yol Programının uygulanmasıyla etüt, inşaat, asfaltlama, köprü yapımı, makine alımı gibi işler için 1.500.000.000 TL harcanması öngörülmüştür. Yapılan çalışmalar sonucunda 1957 yılında çeşitli vergiler, devlet bütçesinden aktarılan ödenek ve Amerikan yardımlarından sağlanan paralarla büyük ölçüde hedefe ulaşılmış olduğu görülmektedir. 1949–1957 yılları arasını kapsayan dokuz yıllık dönemde devlet yollarına 2.714.937.322 lira harcanmıştır. Devletin karayollarına yaptığı harcama ABD'den sağlanan yardım miktarına oranla oldukça fazla olmasına karşın bu durum çoğu zaman tam tersi olarak algılanmıştır. Bütün karayolu harcamalarının ABD tarafından karşılandığı görüşü oldukça yaygındır.

Karayolları harcamaları için 1950-1960 yılları arasında her yıl artan bir ödenek aktarılırken paranın satın alma gücünde yaşanan düşüş göz ardı edilmemelidir. Pahalanan her türlü malzemenin seyrine karayolları bütçeleri ayak uyduramamış, özellikle 1958 yılında Türk parasının değerindeki düşürülmeyle dış para karşılığı, bütçelerden karşılanamaz hale gelmiştir. Bu durumdan en çok zarar gören Karayolları Genel Müdürlüğü makine parkı olmuş, yenilenmesi, yedek parça ikmali imkansız hale gelmiş, ancak kredi ile ve krediyi veren kurumun satmayı istediği makineler alınmak zorunda kalınmıştır.[431]

3. Köprü Yapımı

Türkiye'nin çeşitli bölgelerinde; Fırat, Murat, Dicle, Aras, Çoruh, Kelkit, Yeşilırmak, Kızılırmak, Sakarya, Büyük Menderes, Küçük Menderes, Seyhan,

[431] **1948–1960 Karayolları Genel Müdürlüğü Çalışmaları Hakkında Rapor**, s.40.

Meriç, Ergene gibi büyük nehirlerle Karadeniz sahilinde çok sayıda akarsu bulunmaktadır. Bu suların kestiği yollar üzerinde yeter derecede köprü bulunmadığından tarih boyunca ulaşımda güçlük yaşanmış ve bölgelerin birbirileriyle bağlantısı sağlanamamıştır. Yaz ve kış geçit vermeyen büyük sular çoğu zaman iki kıyıyı birbirinden uzaklaştırdığı gibi bölgeleri de birbirinden ayırmıştır. Geçidi olmadığı için iktisadi bir merkeze ulaşamayan köy ve şehir halkı için köprü hava ve ekmek kadar önemli bir ihtiyaç olmuştur. Özellikle I. Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşı yıllarında köprü olmamasının ne büyük bir eksiklik olduğu ordunun kısa sürede istenilen yere nakil edilememesinde görülmüştür. [432]

Cumhuriyet yönetimi Osmanlı Devleti'nden 124 büyük köprü devralmıştır. Bunların bir kısmı Osmanlı bir kısmı da Selçuklu zamanında yapılan köprülerdir. Cumhuriyetin ilanından sonra köprü işleri dikkatle ele alınmış ancak ülkenin içinde bulunduğu zor iktisadi koşullar nedeniyle köprü yapımında istenilen gelişme sağlanamamıştır. Kıt bütçe imkanlarıyla yılda ancak bir ya da iki büyük köprü yapılarak işe başlanmıştır. 1924–1947 yılları arasında; 24 yılda yapılan köprü sayısı 166, uzunlukları toplamı ise 10.851 m iken 1948-1952 arasında; 5 yılda yapılan ve köprü sayısı 298, uzunlukları toplamı ise 18.177 m.ye ulaşmıştır. Dokuz Yıllık Yol Programı hazırlanırken bir de köprüler programı yapılmıştır.[433] 1949–1960 yılları içinde toplam 48.491 metre uzunluğunda 1255 adet köprü yapılmıştır. Karayolları Genel Müdürlüğü'nün kuruluşuyla köprü sayısında çok büyük artış yaşanmıştır. Bütçe imkanları arttıkça köprü yapım sayısında da o oranda artış olmuştur.[434]

---

[432] "*Şose ve Köprü İşlerimiz*", **Bayındırlık Dergisi**, Aralık 1949, s.25.

[433] Köprüler Programı için bakınız Ekler, Ek-2.

[434] **1948-1960 Karayolları Genel Müdürlüğü Çalışmaları Hakkında Rapor**, S.44.

Devlet yollarında 1949–1959 yılları arasında yapılan 6 metreden büyük köprülerin sayısı, yapım şekli ve uzunluklarının dökümü şu şekildedir:[435] (Geçit yollarında emaneten yapılan ahşap köprüler de dahil edilmiştir.)

Yıllar	İhale Yoluyla		Emaneten		Toplam	
	Adet	Uzunluk (m)	Adet	Uzunluk (m)	Adet	Uzunluk (m)
1949	25	1.885	4	146	29	2.301
1950	18	1.390	. …	…..	18	1.390
1951	31	2.284	4	128	35	2.412
1952	62	2.841	43	808	105	3.649
1953	55	1.902	25	647	80	2.549
1954	99	3.126	22	395	121	3.521
1955	69	3.415	20	639	89	4.054
1956	48	1.691	37	818	85	2.509
1957	22	900	48	1.625	70	2.525
1958	22	1.089	17	561	39	1.650
1959	58	1.869	29	1.014	87	2.883
Toplam	509	22.662	249	6.781	758	29.443

Köprüler yapılırken mümkün olduğu kadar süratle inşaası ve mevcut yerel malzemenin kullanılarak ucuza mal edilmesine dikkat edilmiştir.

Devlet Yol Ağına dahil köprüler üç sınıfa ayrılmıştır:

1-Yeni yerlere kurulacak 110 adet köprü

2-Kullanılmakta olan ancak daha ağır yükleri taşımaları için takviye gerektiren köprüler

3-Dayanıklılık bakımından iyi durumda olup daha iyi bir servis tesis edebilmeleri için (genişletilmek vs gibi) tadilata lüzum gösteren köprüler.

[435] **1960 Karayolları İstatistik Bülteni**, s.34.

Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından yapılan köprülerin en uzunlarından biri 720 metre uzunluğunda olan *Birecik Köprüsü* olmuştur. Köprünün yapımı 1956 Nisan'ında tamamlanmış ve açılış törenine cumhurbaşkanı Celal Bayar ve Başbakan Adnan Menderes de katılmıştır. Batı ve Ortadoğu ile Doğu Anadolu'nun kara bağlantısını sağlayacak olan köprünün yapımında 250 kişi çalışmış ve 3.200.000 lira harcanmıştır.[436]

İl ve köy yolları üzerinde Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından yapılan köpülerin sayısı şu şekilde olmuştur:[437]

Yıllar	**Sayı**	**Uzunluk**
1950	5	279
1951	10	426
1952	9	495
1953	25	1.084
1954	42	1.693
1955	67	2.788
1956	77	2.415
1957	49	1.554
1958	41	1.305
1959	56	2.037
1960	58	2.203

[436] "*Birecik Köprüsü Trafiğe Açıldı*", **Karayolları Bülteni**, Yıl:6, Sayı:66, Nisan 1955, s.3.

[437] **Türkiye Karayolları İstatistik Yıllığı 1962-1963**, s.41.

4. Yol Bakımı ve Karla Mücadele

Karayolları Genel Müdürlüğünün kuruluşuyla *her ne pahasına olursa olsun bir karış fazla yol* anlayışından vazgeçilerek tekerlek *dönsün* anlayışı benimsenmiştir. Yeni yollar inşa edilirken mevcut yolların bakım altında tutulmasının gerekliliği görülmüş ve karayolu politikası içinde yol bakımı önemli bir yer tutmuştur. Yol yapmakla işin bitmediği, kendi haline bırakılmış, standart itibarıyla yüksek tipte bir yolun bile ömrünün sanıldığından çok kısa olduğu bilindiğinden yol bakımına büyük önem verilmeye başlanmıştır. Yol teknisyenleri; "*…yol tıpkı hergün ötesinde berisinde yaralar açılan yaramaz bir çocuk gibi dikkat ve itinaya muhtaçtır. Bu nedenle yolun asıl masrafı yol yapıldıktan sonra başlar*." görüşüyle hareket etmişlerdir. Yol bakım çalışmalarında *Bakarsan yol olur, bakmazsan çöl olur* sözü slogan olarak benimsenmiştir.[438].

Dokuz Yıllık Yol Programının uygulamaya konulmasıyla bakım işlerinde giderek artış yaşanmıştır. Bakım Masası'nın kurulmasıyla 1943 yılında başlayan bakım işleri 1948 den sonra büyük gelişme göstermiştir. Yıllara göre devletçe bakımı yapılan yol uzunluğu (km) şu şekilde olmuştur :[439]

---

[438] "*Yollar 4 üncü Bölge Müdürlüğü Çalışmaları*", **Karayolları Bülteni**, Yıl:1, Sayı:9, Temmuz 1951, s.5.

[439] **1960 Karayolları İstatistik Bülteni**, s.40.

Yıllar	El ile	Makine ile	Toplam
1943	-	-	830
1946	-	-	5.063
1947	-	-	10.849
1948	-	-	12.590
1949	-	-	15.474
1950	10.339	8.024	18.363
1951	11.856	9.464	21.320
1952	4.190	15.984	20.174
1953	2.182	18.676	20.858
1954	536	20.404	20.940
1955	763	20.716	21.479
1956	563	21.137	21.700
1957	385	22.307	22.692
1958	333	22.896	23.229
1959	-	23.222	23.222
1960	-	23.316	23.316

Dokuz Yıllık Yol Programında 22.548 km. yolun bakım altına alınması öngörülürken. 1957 yılında 22. 692 km. yol bakım altına alınabilmiştir.1950 yılından itibaren bakım işlerinde büyük bir gelişme yaşanmıştır. Bunda insan gücüne dayanan

yol bakım işlerinde 1950 yılından itibaren makine kullanılmaya başlanması etkili olmuştur.

Türkiye'de 1959 yılına kadar makineyle insan gücü yol bakımında birlikte kullanılmışsa da 1959 yılından sonra tamamen makine ile yol bakım işlerine devam edilmiştir. Bakım altına alınan yol 1943 yılında 830 km iken 1960 yılında 23.336 km ye yükselmiştir. Tamamen makineli yol bakımına geçilmesiyle hem yolların bakımı daha mükemmelleşmiş ve hem de maliyet fiyatları oldukça düşmüştür.

Karayolları Genel Müdürlüğü, yol yapım ve bakım işleriyle birlikte yapılan yolların korunmasına da özen göstermiştir. Asfalt yollarda seyreden traktör, pulluk gibi araçlar paletleri ile kaplamayı dilim dilim kesmek suretiyle telafisi büyük emek ve masraflara neden olan zararlar verdiğinden Karayolları Genel Müdürlüğü yol boylarına asfalttan *traktör, pulluk ve silindirlerin geçmesi yasaktır* gibi levhalar koyarak traktör, pulluk, silindir gibi araçların yoldan geçişine izin vermemiş, yolları korumak için uyarılar da bulunmuştur.[440]

Kış mevsiminde yolların geçit vermesini sağlamak amacıyla kar mücadelesine de büyük önem verilmiştir. Yolların her mevsimde geçit sağlaması özellikle karlı bölgelerde yola düşen veya rüzgar tarafından etraftan savrularak yol üzerine yığılan karın temizlenmesine bağlı olduğundan karla mücadele karayollarının en önemli görevleri arasında yer almıştır. Yollarda 1948 yılı öncesinde kar temizleme işi tamamen amele gücüyle yapılıp bir programa bağlı yürütülmediğinden karla mücadelede vilayetlerin yerel çalışmalarından öteye gidilememiştir. Yağan veya yığılan kar miktarına bağlı olmak üzere, kar içinde bir geçit açılması, yüzlerce amelenin ahşap kar kürekleriyle günlerce çalışmasını gerektirmiş, birçok durumda

[440] "*Yollarımızı Koruyalım*", **Karayolları Bülteni**, Y.1,Sayı:6, Nisan 1951, s.2.

açılan geçit yalnız tek bir aracın geçebileceği genişlikte olduğundan, yolda sıra ile önce bir istikametteki sonra da aksi istikametteki trafiğin geçmesine izin verilmiştir. Karlı bölgelerde seyahat edecek kimselerin, gidecekleri yerlere ne kadar zamanda varabilecekleri tamamıyla tesadüfe kalmıştır. Ayrıca yolun açılmasından sonra yağan ilk karda yol tekrar kapandığından yeniden açılması uzun zaman almıştır.[441] Bu durumu değiştirecek ve karlı bölgelerde trafiğe daima geçit sağlayacak makineli kar temizleme çalışmalarına 1948 yılında başlanmıştır. Bayındırlık Bakanlığı'nca satın alınmış Dodge kamyonların önüne takılan 5 adet düz bıçak, 5 adet Oshkosh kamyon ve V bıçak, Amerikan Askeri Yardımından gelen 10 adet V bıçaklı FWD kamyon ve bazı buldozerlerle kar temizleme işlerine başlanmıştır. Bu makineler Ankara'dan çeşitli istikametlere giden yollarla, Trabzon-İran Transit Yolu ve diğer birkaç yolda kullanılmıştır.[442]

Karayolları Genel Müdürlüğü Makine Parkında bulunan kar mücadele araçları 1950 yılında 101 iken 1956 'da 229'a 1959 yılında da 312 ye yükselmiştir. Kışları yağışlı geçen Türkiye'de yaz kış trafiğe açık tutulması gereken yolların uzunluğu 25.000 km. iken 1950 yılında Marshall Yardımıyla gelen kar mücadele araçlarıyla 1951 yılında kış programına alınan yolların uzunluğu 15.915 km ye yükselmiştir. Yıldan yıla kar mücadelesi yapılan yol miktarında artış olmuştur.[443] 1950 yılında kış bakımı (kar temizleme) yapılan yolların uzunluğu 9.624 km. iken 1960 yılında 21.870 km.ye yükselmiştir. [444]

---

[441] Halit Ziya Sarman, "*Karayollarımızda Kar Mücadelesi*", **Karayolları Bülteni**, Yıl:5, Sayı:52, Şubat 1955, s.3.

[442] **a.g.m**., s.3.

[443] **a.g.m.**, s.3.

[444] **1948–1960 Karayolları Genel Müdürlüğü Çalışmaları Hakkında Rapor**, s.43.

Kar makineleri ve üzerinde çalışılan yol miktarında her yıl artış yaşanırken bir taraftan da rüzgarın savurduğu karın yol üzerinde birikmesini önleyen ve bu şekilde kar temizleme işlerini kolaylaştıran kar siperleri yapma yoluna gidilmiştir. 1950 yılında Amerika'dan çıtalı *Kanada tipi* kar siperleri örnek olarak getirtilmiş, kullanma talimatı ile beraber bölgelere gönderilmiştir. 1951 yılında çeşitli tip kar siperlerini ve bunların kullanılış şekilleri konusunda bölgeler bilgilendirilmiştir. 1951 yılında çok sınırlı ölçüde kullanılan kar siperleri 1952'de 39.000 m.yi bulmuş, 1954 yılı sonunda ise toplam kar siperleri uzunluğu yaklaşık 204.000 m.ye yükselmiştir. Kar mücadele işlerinde makinelerin güvenle çalışmalarını kolaylaştıran kar kazıklarıyla yolların işaretlenmesi işine de 1952 yılında başlanmıştır. [445]

[445] Sarman, **a.g.m.**, s.4.

VII. KARAYOLU POLİTİKASINDA YAŞANAN DÖNÜŞÜMÜN SOSYO-EKONOMİK SONUÇLARI

A.Taşımacılık

Türkiye'de, arazinin engebeli yapısı, taşımacılığa elverişli nehirlerin bulunmaması gibi coğrafi yapıdan kaynaklanan nedenlerle yük ve yolcu taşımacılığı her dönemde çok zor ve pahalı olmuştur. Şehirler, kasabalar ve köyler arasında taşımacılık 1947 yılına kadar ağırlıklı olarak at, merkep, katır, deve, gibi hayvanlarla yapılmıştır.

1947 yılında 190 yol durağında yapılan sayımda yolu kullanan araçların cinslerine göre kullanım yüzdeleri şu şekilde tespit edilmiştir:[446]

Hayvanla çekilen……:%70.7

Motorlu araçlar……%10.9

Kamyonlar……...%18.4

Hayvanlarla yapılan taşımacılık 1948 yılından itibaren yerini kısmen veya tamamen motorlu taşımacılığa terk etmeye başlamıştır. Uzun mesafede yük taşımacılığında deveye rakip olarak kamyon sayısında büyük artış yaşanmıştır. Birçok deve sahibi develerini satarak kamyon almışlardır.[447] Ancak kamyon sayısının artmasına rağmen uzun yıllar yük ve yolcu taşımacılığında deve, katır, at

---

[446] **Yol Programı Makine İhtiyacını Muhtevi Rapor**, s.7.

[447] Tütengil, **a.g.e.**, .s.75.

gibi hayvanların kullanımına devam edilmiştir. Taşımacılıkta kullanılan hayvanlarla kamyon sayısı 1948-1957 yılları arasında şu şekilde gelişme göstermiştir:[448]

Yıllar	Deve sayısı	Katır sayısı	At sayısı	Kamyon
1948	108.852	102.572	1.164.026	10.596
1952	95.502	116.887	1.215.818	18.352
1955	72.034	125.142	1.218.980	30.520
1957	54.587	138.146	1.291.264	35.070

Deve sayısında on yıllık süreçte yarı yarıya düşüş olmuş, deve; zamanla bir taşıma aracı olarak ulaşımda oynadığı rolü uzak mesafelerde yitirmiştir. Deve sayısındaki azalmaya karşılık at özellikle de katır sayısında önemli artış yaşanmıştır. Bunda gelişen ulaşım faaliyetlerinin kısa mesafelerde at ve katırla yük taşımayı arttırması etkili olmuştur.[449]

Hayvanlarla yapılan taşımacılığın yerini motorlu taşıtlara bırakması ve ülke genelinde yaygınlaşmaya başlaması üzerine ülke ekonomisinin temelini oluşturan tarım alanında büyük gelişmeler yaşanmıştır. Cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren ülke kalkınmasında tarıma önem verilmesine rağmen istenilen düzeyde bir gelişme sağlanamamıştır. Bunda; makineli tarıma geçilmemesi ve su işlerinde yaşanan sorunlar kadar ürünün pazara kısa zamanda ucuz bir şekilde nakli için yeterli bir karayolu ağının ve nakil araçlarının bulunmaması da etkili olmuştur.

Türkiye'de karayollarının yetersizliği yıllarca tarımsal faaliyeti, çiftçi ve köylüyü olumsuz etkilemiştir. Halk ürününü pazara hayvanlarla nakletmek zorunda olduğundan hem büyük nakil masrafları ödemiş hem de çok zaman kaybetmiştir.

[448] Tütengil, **a.g.e.**, .s.72.

[449] **a.g.e.**, .s.75.

Nakliyede yaşanan sıkıntılar ve ücretlerin yüksek olması nedeniyle bir bölgede bazı ürünlerin kıtlığı çekilirken bir başka bölgede ürünler tarlada çürümüştür. Ya da yolların yetersizliğinden dolayı pazarlara ulaştığında ürünlerin fiyatlarında büyük artış olmuştur. Örneğin 1938 yılında bir kilo buğday Urfa'da 3 kuruşken Hakkari'de 10 kuruşa satılmıştır.[450]

Türkiye'de 1950 yılından itibaren Marshall Yardımına bağlı olarak tarımda makineli dönemin başlaması ve özellikle traktör kullanımına bağlı yaşanan teknik değişmelere paralel olarak tarım alanında önemli gelişmeler yaşanmıştır. Türkiye'de tarımın gelişme göstermesinde; makineli tarıma geçilmesi, ekili alanların genişlemesi ve yeni toprakların tarıma açılmasının yanında ürünlerin tarladan ambarlara, silolara, istasyonlara, pazarlara taşınmasını sağlayacak yol ağının kurulması ve motorlu araçların sayısında yaşanan artış da oldukça etkili olmuştur. Yola kavuşan bölgeler ürününü daha kolay ve ucuz fiyatla pazarlara sevk edebilmiştir. Kısa sürede tarım yapılan arazinin yaklaşık %89 ve tarım ürünlerinin %53 oranında artış göstermesinde karayollarının büyük rolü olmuştur.[451]

Karayollarında yaşanan gelişme ve motorlu araçlarının sayısının artmasına bağlı olarak eşya ve yolcu taşıma ücretlerinde büyük bir düşüş kaydedilmiştir. Karayolları taşımacılığımda yaşanan kolaylık ve ucuzluk taşıma hacmini artırmış, daha geniş alanlar içerisinde sosyal ve iktisadi hareketlerin yayılmasını sağlamıştır.[452] Örneğin; Ankara-Adana istikametinde Kırşehir-Kayseri-Niğde üzerinden Adana'ya geçen yola göre daha kısa olan Koçhisar-Aksaray yolunun

---

[450] **a.g.e**., s.44-45.

[451] "*1948-1955 Yıllarında Karayolu Faaliyeti ve Elde Olunan Neticeler*", **Karayolları Bülteni**, Haziran 1956, Yıl:6, Sayı:1956.s.3-9., Tütengil, **a.g.e**., s.46.

[452] **a.g.e.**, s.75.

yapılması, yeni yolun daha kısa ve virajsız olması ayrıca motorlu araçlara fazla sürat yapma imkanı vermesi Ankara-Adana yolunda trafik hacminin birdenbire yükselmesine neden olmuştur. Buna bağlı olarak taşıma fiyatlarına düşüş yaşanmıştır. Otobüsler Ankara caddelerinde reklam gezileri yaparak Ankara-Adana arası ücrette indirim yapıldığını Ankaralılara duyurmuşlardır.[453]

Başkent Ankara ile Türkiye'nin tarım, ticaret ve maden yönünden önemli beş şehri arasında seyahat süreleriyle eşya ve yolcu taşıma maliyetlerinde yaşanan düşüş 1949–1951 yılları arasında şu şekilde olmuştur:[454]

Ankara' dan	Yol otobüsle Saat olarak		Ton Başına TL		Yolcu başına TL		Azalma Miktarı		Azalış Yüzdesi	
	1949	1951	1949	1951	1949	1951	ton	yolcu	ton	yolcu
İstanbul'a	18	14	120	45	15	10	75	5	62	33
Kayseri'ye	11	9	55	30	8.5	6	15	2.5	33	30
Zonguldak'a	14	9	100	50	15	9	40	6	40	40
Samsun'a	20	16	150	50	16	11	100	5	66	31
Konya'ya	9	5	100	30	10	5	70	1	70	50

Yukarıdaki verilere göre yolların iyileştirilmesi ve buna bağlı olarak trafik hacminin artmasıyla Ankara ile İstanbul, Kayseri, Zonguldak, Samsun ve Konya şehirleri arasında otobüsle yolculuk süresinde önemli bir kısalma yaşanırken buna

[453] "*Kırşehir Aksaray Yolunda Trafik Arttı*", **Karayolları Bülteni**, Yıl:1, Sayı:8, Haziran 1951, 2.

[454] Cummings, **a.g.m.**, s10.

bağlı olarak yük ve yolcu taşıma ücretlerinde de önemli ölçüde düşüş olmuştur. Karayollarında eşya ve yolcu nakli maliyetlerinde yaşanan bu düşüş sadece yol durumundaki gelişmelere bağlı kalmamıştır. 1948 yılından sonra otobüs ve kamyonlarla nakliyat yapanlar arasında gelişen rekabet de fiyatların düşmesin, mutlaka etkilemiştir.[455]

Tablodaki şehirlere giden yollardan hiçbiri 1948 yılı öncesinde yılın on iki ayında kesintisiz geçit vermezken 1951 yılından itibaren kar mücadele makinelerinin karayolları bakım teçhizatının en önemli parçalarından biri olarak bulundurulmasından sonra karayolları tarihinde ilk defa olarak her mevsimde geçide elverişli kaplamalı yollar, bütün yıl trafiğin aksamadan işlemesine imkan vermiştir. Yol durumunda yaşanan bu gelişmenin bir sonucu olarak motorlu araçların ömründe de önemli bir uzama kaydedilmiştir. Büyük şehirler arasında otobüs ve kamyon işleten büyük firmalar tarafından; yolların iyi yapılması ve bakılması sayesinde ellerindeki araçların ortalama ömürlerindeki kaydettikleri uzamanın eskisine göre en aşağı bir misli olduğu ifade edilmiştir. Böylece araçların ömürlerinde yaşanan artış yalnız taşıma ücretlerinin düşmesinde değil yedek parça ve yeni araç getirtmek için ihtiyaç duyulan döviz miktarının da büyük ölçüde azalmasında etkisini göstermiştir.[456]

Yük ve yolcu taşıma ücretlerinde 1949 yılından itibaren görülen düşüşle birlikte taşımacılıkta karayolları demiryollarının da önüne geçmiştir. Ancak 1957 yılında yaşanan enflasyonist gelişmelerle birlikte 1958 yılında akaryakıt fiyatlarına yapılan zam taşıma ücretlerinin yeniden yükselmesine neden olmuştur. Zammın

---

[455] **a.g.m.**, s.10.

[456] **a.g.m.**, s10-11.

Güney Anadolu'daki otobüs ücretleri üzerindeki etkisi son derece dikkate değerdir. Bölgede; otobüslerde yolcu ücretleri zamdan önce ve zamdan sonra şöyle gelişmiştir:

Yerler	Zamdan Önce	Zamdan Sonra
Adana-Mersin	2.50 TL.	3.00 TL
Tarsus-Namrun	5.00 TL.	6.00 TL
Mersin-Gözne	2.75 TL	3.50 TL
Mersin-Silifke	2.50 TL	3.00 TL
Silifke-Anamur	9.00 TL	11.00 TL

Otobüs ücretlerine yapılan zamlar karşısında tren ücretleri ise Adana-Mersin arasında 2. mevkide 310 kuruş, 3. mevkide ise 185 kuruş iken otobüs ücreti 2. mevki tren ücretine çok yaklaşmış, 3. mevki tren ücreti ise otobüse göre oldukça ucuz kalmıştır. Buna rağmen otobüslerin şehrin merkezinden geçmesi, kısa aralıklarla kalkması, istenilen yerde inebilme ve binebilme imkanlarına karşılık, trenin seyrek ve istasyona kadar gidip gelme zorunluluğu nedeniyle külfetli oluşu taşımacılıkta otobüslerin tercih edilmesine neden olmuştur. [457]

1948 yılından itibaren km ye düşen yolcu ve yük (Yolcu-Km ve Ton-Km) taşıma ücretlerindeki düşüş ve yükselişi göstermesi açısından aşağıdaki tablo son derece dikkate değerdir:[458]

[457] Tütengil, **a.g.e.**, s.79.

[458] **Karayolları Çalışmaları ve Alınan Neticeler**, s.10.

	Ton-Km	Yolcu-Km
Yıllar	Ücret (krş)	Ücret (krş)
1948	25	2
1949	20	2
1950	18	1.9
1951	16	1.8
1952	13	1.7
1953	14.5	1.7
1955	25	2.9
1957	33	3.4
1958	47	5.2

Yukarıdaki tabloda 1948 yılından itibaren yük ve yolcu taşıma ücretlerinde düşüş görülmekle birlikte 1955 yılından sonra yine artış yaşanmıştır. Enflasyonist hareketler, yedek parça ve lastik bulmada yaşanan sıkıntılar, akaryakıt fiyatlarına yapılan zamlar fiyat yükselişlerine neden olmuştur.[459] Bu durum taşıma hacminde de daraltıcı etkiler yapmakta gecikmemiştir. [460]

Çeşitli ulaşım sistemleri içerisinde yıllık yük ve yolcu taşıma miktarlarında 1948 yılından itibaren demir ve deniz yollarında genel toplama göre sürekli bir düşüş olmasına karşılık karayollarında sürekli bir artış görülmektedir. Buna göre demir, deniz, hava ve karayollarında taşınan eşya (ton)-km miktarı şöyledir:[461]

[459] **Karayolları Çalışmaları ve Alınan Neticeler**, s.10.

[460] Tütengil, **a.g.e.**, s.78.

[461] **Karayolları Çalışmaları ve Alınan Neticeler**, s.12, **Türkiye Karayolları İstatistik Yıllığı 1962–1963**, ,s.26.

Yıllar	Karayolları Ton-Km	Demiryolları Ton-Km	Denizyolları Ton-Km	Havayolları Ton-Km
1948	160.000.000	2.723.000.000	320.000.000	-
1949	620.000.000	3.496.000.000	444.000.000	-
1950	957.000.000	3.078.000.000	262.000.000	-
1951	1.167.000.000	3.147.000.000	273.000.000	-
1952	1.319.000.000	3.646.000.000	281.000.000	-
1953	1.761.000.000	3.954.000.000	244.000.000	-
1954	2.209.000.000	4.166.000.000	303.000.000	-
1955	2.406.000.000	4.366.000.000	305.000.000	-
1956	2.262.000.000	4.812.000.000	291.000.000	-
1957	2.234.000.000	5.371.000.000	291.000.000	1.000.000
1958	2.419.000.000	5.522.000.000	243.000.000	1.000.000
1959	3.254.000.000	5.242.000.000	218.000.000	1.000.000
1960	3.678.000.000	4.632.000.000	164.000.000	2.000.000

Karayollarındaki eşya nakliyatı, 1948 yılında 160.000.000 ton-km iken düzenli bir artışla 1960 yılında 3.678.000.000 ton-km ye ulaşmıştır. Bunda kısa mesafeler, küçük çapta taşıma için karayollarının demiryollarına üstünlüğü, yükleme ve boşaltma, istasyona kadar yapılan taşımadan tasarruf, ambalaj kolaylığı gibi sebepler rol oynamıştır. Karayollarının iyileştirilmesi ve kamyon nakliyatının gelişmesi pazarlama işlerinde nakliye fonksiyonunun maliyetini düşürmüş, tarım

ürünlerinin daha bol ve ucuza pazarlara, sanayi ürünlerinin de kasaba ve köylere daha ucuza daha az masrafla ulaştırılmasını sağlamıştır. [462]

Ancak istatistiklere göre yıllar içerisinde ilk defa 1957 yılında, karayollarında 1955 yılı seviyesinin daha altında taşıma yapılmıştır. Havayolu taşımacılığının da başladığı 1957 yılında demir ve denizyollarında taşıma hacmi artarken, karayollarında bir gerileme olmuştur. Bunda mevcut motorlu araçların yıpranması ve enflasyonist gelişmelere bağlı olarak motorlu araç ve yedek parça ithalindeki zorluklar etkili olmuştur.[463] Karayolu taşımacılığında yaşanan artışa paralel olarak demiryolu taşımacılığında da önemli ve sürekli bir artış yaşanmıştır. Bunun sebebi karayollarının ilk gelişme yıllarında demiryollarına ulaşımı artırdığından demiryolu taşımacılığında da artış yaşandığı söylenebilir. Ancak 1948–1957 yılları arasında yaşanan artışa karşılık 1958 yılından sonra karayollarının demiryollarına talebi artırma etkisi sona ermiş ve düşüş olmuştur. [464]

Karayolu taşımacılığında yaşanan gelişmelerin en önemli sonuçlarından biri basın sanayi için yeni bir dönemin başlaması ve ülkenin sosyo-kültürel hayatı açısından gazete-dergi okuma etkinliğinin gelişme göstermesi olmuştur. Türkiye'nin kitap, gazete ve dergi tirajları, dolayısıyla okuma oranları bakımından çok geri bir düzeyde oluşunun birinci derecede sebebi okur-yazarlığın azlığı olmuşsa da gazete, dergi dağıtım sisteminin yetersizliği de göz ardı edilememelidir. Anadolu'da yüzlerce kasabada bayi teşkilatı olmadığından halk gazeteye ulaşmakta zorlanmıştır. Bayi bulunan kasabaların çoğunda da nakliyede yaşanan güçlükler nedeniyle halk

[462] Tütengil, **a.g.e.**, s.78.

[463] **a.g.e.**, s.78.

[464] Tekeli-İlkin, **a.ge.**, C.III., s.426.

gazeteleri haftalık olarak satın almak zorunda kalmıştır.[465] Bütün bunlar okuma etkinliğini güçleştirmiştir. Kısıtlı ulaşım araçlarının etkisiyle aynı günkü gazete sadece yakın birkaç ilde okunabilirken karayollarındaki gelişme ile birlikte hızlı ve etkin bir dağıtım sistemi kurulabilmiş, gazete ve dergiler zamanında okuyucuya ulaştırılmaya çalışılmıştır.

İstanbul gazeteleri 1948 yılından itibaren 474 km mesafede olan Ankara'ya otomobillerle, kamyonlarla nakledilmeye başlanmıştır. Böylece Ankaralılar İstanbul gazetelerini yaz- kış günü gününe okumak imkanına kavuşmuşlardır. Karakteristik niteliğini aktüel haberlerin oluşturduğu gazetelerin okuyucuya gününde sunulması satışı arttıran önemli bir faktör olmuştur. [466] Karayollarının genişlemesiyle daha fazla okuyucuya ulaşmak isteğiyle *Hürriyet Gazetesi* önderliğinde dağıtma servisi tesisi kurulmuş ve Türk basın sanayinin gelişme göstermesinde son derece önemli bir adım olmuştur. 1955 yılında Edirne'ye özel bir kamyonetle gazete gönderilmesi Trakya'daki satış 25.00'den 65.000'e kadar yükselmiştir. Sabah saat 03'te İstanbul'dan hareket edip, yol boyunda gazeteleri dağıtarak saat 7 de Edirne'ye ulaşan kamyonet, bütün Trakya'da Hürriyet Gazetesi'nin günün erken saatlerinde okunmasını sağlamıştır. Bu uygulama daha sonra Bursa, Eskişehir gibi şehirlerde de yapılmıştır.[467] Zamanla diğer gazeteler de benzer uygulamaya gitmişlerdir. Daha fazla okuyucuya günü gününe ulaşmak isteğiyle gazeteler arasında büyük rekabet yaşanmıştır.

---

[465] "*Yol Davamızın Gerçek Manası*", **Karayolları Bülteni**, Nisan 1953, Sayı:30, Yıl:3, s.6.

[466] **a.g.m.**, s.6.

[467] Tütengil, **a.g.e.**, s.81

B. Motorlu Taşıtlar ve Trafik Kazaları

Türkiye'de 1948 yılında karayolu çalışmalarının başlamasıyla motorlu araçların sayısında ve çeşidinde büyük artış yaşanmıştır. 1948-1960 yılları arasında Türkiye'de bulunan motorlu araçların sayısı şu şekildedir: [468]

YIL	OTOMOBİL	YÜK KAMYONU	OTOBÜS	TOPLAM
1948	5.803	10.596	2.198	18.597
1949	8.012	11.403	2.622	22.037
1950	10.071	13.201	3.185	26.457
1951	13.405	15.404	3.755	32.564
1952	16.427	18.536	4.569	39.352
1953	23.938	24.722	5.550	54.170
1954	27.692	27.688	5.933	61.293
1955	28.599	30.250	6.671	65.250
1956	29.970	34.429	6.848	71.247
1957	33.377	35.070	7.914	76.361
1958	36.755	36.919	8.291	81.965
1960	37.616	48.094	8.881	94.591

(X) Motosiklet hariç

Motorlu taşıtlarda yaşanan artışın trafiğe etkisi ve yarattığı trafik hacmini göstermesi açısından devlet ve il yollarında yıllık taşıt X km, ton X km ve yolcu X km (Milyon) değerleri son derece dikkate değerdir:[469]

[468] **Motorlu Taşıt ve Akaryakıt Geliri İstatistiği (1934-1951)**, **1948–1960 Karayolları Genel Müdürlüğü Çalışmaları Hakkında Rapor.**

[469] **a.g.r.**

YIL	TaşıtXKm		TonXKm		YolcuXKm		
	Devlet Yolu	İl Yolu	Devlet Yolu	İl Yolu	Devlet Yolu	İl Yolu	Toplam
1950	529	28	957	50	2.484	113	2.597
1954	1.030	105	2.008	201	8.256	826	9.082
1958	1.084	108	2.199	220	8.078	808	8.886
1959	1.260	126	2.958	300	9.063	900	9.963
1960	1.385	139	3.534	353	9.715	971	10.686

1950 yılına oranla taşıt X km artışı 2.75 kat olduğu halde ton X km.deki artış 4.05 ve yolcu X km deki artış ise 4.12 olmuştur. Taşıt X km.deki artış düşük olduğu halde ton X km ve yolcu X km.nin yüksekliği Türkiye'de daha ağır tonajlı kamyonlarla; fazla kapasiteli otobüslerin ithalinin çok fazlalaştığının açık bir göstergesidir. Kamyonlarındaki tonaj artışı karayolları için büyük bir tehlike haline gelmiş, ABD ve Avrupa'da kamyon üreticilerinin, kendi ülkelerinde bile satılması yasak olan çok ağır dingil sıkletli araçları Ortadoğu ve özellikle Türkiye'ye satmışlardır. Bu durum yeni yapılmakta olan Türkiye karayollarında büyük tahribata neden olmuştur.[470]

Otobüs ve kamyonların taşıma kapasitesi artarken işletme masrafları ise kapasiteye uygun artmadığından işletme masraflarından büyük tasarruflar sağlanmıştır. Motorlu taşıtların taşıma kapasitesini artıran ve tasarruf sağlayan önemli unsurlardan biri de *hız* olmuştur. Türkiye'de ortalama hız 1948 yılında 30 km. iken yollarda yapılan iyileştirme sonucunda 1952 yılında 45 km.ye çıkarak %50 artış göstermiştir. [471]

[470] **a.g.r.**

[471] **Karayolları Çalışmaları ve Alınan Neticeler**, s.9.

Karayollarında taşıtların çoğalmasıyla akaryakıt tüketimi miktarında da büyük artış görülmüştür. Ancak petrol tüketimindeki artış sadece taşıt sayısına bağlanamaz. Çünkü petrol tüketimi makinelerde, fabrikalarda, gemilerde, uçaklarda, aydınlatma için köylerde de yaygınlaşmıştır. 1948–1956 yılları arasında Türkiye'de petrol tüketimi ve artış oranı şöyledir: [472]

Yıllar	Tüketim miktarı (ton)	Artış oranı
1948	348.000	-
1949	430.000	124
1950	502.000	144
1951	653.000	188
1952	854.000	245
1953	950.000	273
1954	1.037.000	298
1955	1.191.000	342
1956	1.155.000	331

Türkiye'de kullanılan petrolün büyük bir bölümü dışarıdan alınmış bir bölümü de Batman rafinerisinden sağlanmıştır. Karayolu ulaşımının düzenlenmesiyle Türkiye'ye ithal edilen yabancı otomobil, otobüs ve kamyon sayısı ve buna bağlı olarak petrol ve yedek parça ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Yedek parça, bakım ve onarım ihtiyaçları dışarıya bağımlılığı artırmıştır. Bu durumda uzun vadede Amerikan yardımlarının büyük bir bölümü dolaylı olarak ABD 'ye geri dönmüştür. Türk-ABD

[472] Tütengil, **a.g.e**., s.58.

işbirliği ile benimsenen karayolu ağırlıklı ulaşım politikası ile Türkiye diğer alanlarda olduğu gibi ulaşım sektöründe de dışa bağımlı hale gelmiştir.[473]

Karayollarında yaşanan gelişmeye bağlı olarak motorlu araçlarının sayısının artması ve trafik hacminin genişlemesi trafik kazalarında büyük artış yaşanmasına neden olmuştur. Trafik kazaları; şoförün, yolcunun, araç veya karayolunun kusurlu olmasından kaynaklanmıştır.

Trafik kazaları ve kazalardaki ölü ve yaralı sayısı 1945-1960 yılları arasında şu şekildedir: [474]

Yıl	Kaza	Yaralı	Ölen
1945	957	740	217
1948	3.065	3.194	514
1949	4.460	4.314	696
1950	3.625	3.451	376
1951	6.094	7.004	940
1952	7.451	9.108	1.283
1953	6.743	8.414	1.214
1954	5.619	7.214	1.096
1955	7.493	8.673	1.247
1956	7.397	7.370	1.083
1957	7.816	8.157	1.329
1958	6.856	6.636	1.206
1959	7.578	7.573	1.301
1960	7.986	7.897	1.552

Yukarıdaki verilere göre Türkiye karayollarında büyük bir gelişmenin yaşandığı 1950 yılından itibaren trafik kazalarıyla, kazalarda ölen ve yaralanan

[473] Oran (Ed.), **a.g.e.**, s.542.

[474] **Türkiye Karayolları İstatistik Yıllığı 1962–1963**, s.32.

sayısında büyük artış yaşanmıştır. Makineli tarıma geçişle birlikte 1950 yılından itibaren yaygınlaşan traktörün aynı zamanda bir ulaşım aracı olarak da kullanılmasıyla trafik kazaları içerisinde traktörlerin yaptığı kazalar önemli yer tutmuştur. 1952 yılında traktörlerin yaptığı kaza sayısı iki katına çıkmış, bu artışta traktör kullananların ehliyetsiz ve trafik kurallarından habersiz olması etkili olmuştur. 1955 yılında kazaların %4.9 u traktörle yapılmıştır. Bu oranın içerdiği 370 kazanın 122'si şehir içinde, geri kalan 248'i de şehir dışında olmuş, kazalarda 404 kişi yaralanmış 143 kişi ölmüştür. Aynı yıl otomobil kazalarında ölenlerin sayısı 144, otobüs kazalarında ölenlerin sayısı ise 155 tir. Şehir içi traktör kazalarında oluş şekli sırası ile; yaya çarpma, taşıttan düşme ve devrilme iken, şehir dışında devrilme başta gelmiş bunu taşıttan düşme ve yayaya çarpma izlemiştir. Görülüyor ki traktör kazaları, traktörün bir taşıt aracı olarak, yetkin olmayan kimseler tarafından kullanılması gibi sebeplerle, otomobil ya da otobüs kazalarındaki ölçülerle kıyaslanacak bir önem kazanmıştır.[475]

Trafik kazalarının oluşumunda karayolundan kaynaklanan kusurlar, motorlu taşıtların durumundan ya da şoförden kaynaklanan hatalar kadar etkili olmuştur. Türkiye'de karayolundaki kusurdan kaynaklana trafik kazaların oranı şu şekildedir:[476]

1956 yılında %1.7

1957 yılında % 0.5

1958 yılında %1.0

1959 yılında %0.4

[475] Tütengil, **a.g.e.**, s.107-108.

[476] **1948–1960 Karayolları Genel Müdürlüğü Çalışmaları Hakkında Rapor**, s.46.

Yolların standart bir şekilde yapılması ve yaşanan gelişmeler paralelinde yoldan kaynaklanan kusur oranında düşüş olmuştur. Ancak yolların standart bir şekilde yapılmasıyla bu sefer de aşırı hız ve trafik kurallarına riayetsizlikten dolayı kazalarda artış yaşanmıştır. Ayrıca taşıttan kaynaklanan kazaların oranı da artış artmıştır. 1955 yılında bu tür kazalar %8'den %9.3'e çıkmıştır. Yol standardının yükselmesine karşılık yedek parça eksikliği kazaları arttırıcı etki yapmıştır.1956 yılında şehir dışında meydana gelen kazaların %18.7'si, ölümlerin %20.6'sı ve yaralanmaların %31.9'u taşıttan kaynaklanan sebeplerden olmuştur. Bu sebeplerin başında frenler, rot, lastikler, tekerlekler önemli rol oynamıştır. Ayrıca kazaların yaşanmasında etkili olan bir diğer faktör de 1950-1960 döneminde Türkiye'de kullanılan taşıtların büyük bir bölümünün yaşının10'un üstünde olması olmuştur.[477]

Türkiye'deki trafik kazalarında ölüm ve yaralı oranları başka ülkelerle kıyaslandığında oldukça yüksektir. ABD'de yaşanan trafik kazaları ile bir kıyaslama yapıldığında, kazaların vahameti açıkça görülmektedir Trafik kazalarının en iyi kıyaslama yöntemi olan taşıt X km esasına göre 1957 yılında trafik kazalarında Amerika'da 39.628, Türkiye'de ise 1.329 kişi ölmüştür. Türkiye'de Amerika'daki oranla kaza yaşanmış olsaydı sadece 112 vatandaşın ölmesi gerekirken bunun tam tersi olduğunda ABD'de Türkiye'deki oranda kaza olsaydı 464.820 kişinin ölmesi gerekirdi.[478]

Eğitim ve öğretim yetersizliği, ekonomik güçlükler, trafik denetim sisteminin tam olarak kurulamaması nedeniyle kazaların sayısı yıldan yıla büyük artış göstermiş ve kazalarda Türkiye maddi manevi çok büyük değerler kaybetmiştir. Trafik

[477] Tütengil, **a.g.e.**, s.109.

[478] **1948–1960 Karayolları Genel Müdürlüğü Çalışmaları Hakkında Rapor,** s.43.

kazalarında, ölüm ve yaralanmalardan dolayı ortaya çıkan kayıplar ile araçların hasarları göz önünde tutularak yapılan hesaplama sonunda; 1956 yılında 300.000 lira ve 15.000.000 liralık döviz, 1957 yılından 454.000.000 lira ve 26.000.000 liralık döviz, 1959 yılında 545.000.000 lira ve 55.000.000 liralık döviz kaybı olmuştur.[479]

Karayollarının standardı yükseltilip yol üzerinde trafik hareketi arttıkça motorlu taşıtların ve halkın güvenliğini sağlamak ülkenin en önemli sorunlarından biri olmuştur. Karayolları Genel Müdürlüğü trafik kazalarında yaşanan artış üzerine kazaları önlemeye yönelik bir takım çalışmalarda bulunmuştur. Bu yönde ilk iş olarak standart bir işaretleme sağlamak amacıyla karayollarında kullanılacak trafik işaretleri tespit edilmiş ve hemen uygulamaya konmuştur. Karayollarında tehlikeli bölgeleri gösteren işaretlerin yanında yol üzerinde seyahat edenlerin gidecekleri yere ne kadar mesafeleri kaldığını anlamaları amacıyla mevki ve mesafe işaretleri de kullanılmıştır. Aynı amaçla yollardan gidiş ve gelişi ayırmak amacıyla şerit çizgilerine ait standartlar tespit edilmiştir. Ayrıca trafiği düzenlemek amacıyla ışık cihazlarının ülke çapında kullanımı artırılmıştır.[480]

Her ne kadar trafik kazalarını önlemeye yönelik 1950 yılından itibaren karayolu güvenliği konusu Türkiye gündeminde önemli ölçüde yer almışsa da her yıl trafik kazalarından dolayı büyük can ve mal kaybı yaşanmıştır.[481] Motorlu taşıtların

---

[479] **a.g.r.**, s.43.

[480] **a.g.r.,** s.43

[481] Trafik kazalarının artmasıyla birlikte yaşanan kazalardan sorumlu tutulan *trafik terörü* ya da *trafik canavarıyla* ilgili; alkollü sürücüler, uykusuz otobüs kaptanları, kamyon şoförleri, cezaların azlığı, rüşvetin çokluğu yıllarca tartışma konusu olmuştur. Can Dündar trafik kazalarında yaşanan artışa dikkat çektiği *Canavar* başlıklı makalesinde; Türkiye'de trafik kazalarında yaşanan artışın sorumlusu olarak 1948 yılında Türkiye'de karayolu öncelikli ulaşım politikasına geçişte yönlendirici

sayısın artmasına bağlı olarak trafik kazaları giderek artan bir tehlike halini almış ve Türkiye'nin 1960 sonrasında karşı karşıya kaldığı en önemli sorunlarından biri olmuştur.

C. İstihdam

Türkiye'de 1948 yılından itibaren sürekli artış gösteren karayolu çalışmaları yeni istihdam alanlarının ortaya çıkmasına neden olmuştur. Yol yapım ve bakım çalışmaları için gerekli personel ve işçi temini, yedek parça satışı, tamir işleri, akaryakıt dağıtımı ve satışı, otobüs ve kamyon işletmeciliği bir taraftan ticaret hayatında ve sanat kollarında diğer taraftan devlet ve özel sektörde yeni çalışma alanları yaratmıştır.[482]

Makineli yol yapım çalışmalarının ağırlık kazanmasıyla karayolu yapım ve bakımında en önemli unsur olan işçi ihtiyacında geçmişe oranla büyük ölçüde azalma olmuş ve buna bağlı olarak geçici teknolojik işsizlik yaşanmıştır. Ancak ABD yardımlarıyla gelen makineler işçi yerine vasıflı işçi, makinist, operatör, şoför olarak yeni meslekler gündeme getirmiştir. Makineli çalışmaya geçiş işçileri vasıflı işçi olmaya zorlarken, yol yapımı ve onarımının yanında, gittikçe artan bakıma alınan ve kar mücadelesi yapılan yollar ağı sürekli bir çalışma sahası yaratmıştır. İhtiyaçların doğurduğu kurslar, Sanat Okullarına eklenen yeni bölümler iş hacminin

---

olan ABD Yollar İdaresi Müdür Yardımcısı Hilts'in olduğunu ifade etmiştir. Yol boylarına konulan *trafik canavarı olmayın* uyarı levhalarının ise yanlış ulaşım politikası izleyen yöneticilerin ve otomobil üreticilerinin boynuna asılması gerektiğini belirtmiştir. Can Dündar, "*Canavar*", **Milliyet**, 3 Şubat 2004, s.5.

[482] Tütengil, **a.g.e.**, s.60.

genişlemesinin önemli bir göstergesi olmuştur. Karayolları Genel Müdürlüğü Makine Parkında 1948 yılında 536 makine mevcutken 1960 yılında bu sayı 11.687'e ulaşmıştır. Bu artışa paralel olarak makineleri kullanacak personele ihtiyaç doğrultusunda 1950 yılında Karayolları Genel Müdürlüğü teşkilatında görev yapan personel sayısı 4.693 iken 1960 yılında bu sayı 15.567'e yükselmiştir. Ayrıca yol işleriyle uğraşan müteahhitler ile Karayolları Genel Müdürlüğü dışında bazı resmi dairelerin de yol makineleri olduğundan gittikçe artan şoför ve makinist talebi ortaya çıkmıştır. [483]

Milli gelir içerisinde tarım, sanayi ve ulaştırma sektörleri içerisinde en fazla artış ulaştırma alanında yaşanmıştır.[484] Bu durum ulaştırma sektörünün kısa sürede büyük bir gelişme yaşadığının en önemli göstergesi olmuştur. 1950-1960 yılları arsında milli gelir, milli gelirde ulaştırma ve karayolu payında artış şu şekildedir:[485]

[483] Tütengil, **a.g.e.**, 65-66, **1960 Karayolları İstatistik Bülteni**, s.43., **Türkiye Karayolları İstatistik Yıllığı 1962–1963**, s.44, **1948–1960 Karayolları Genel Müdürlüğü Çalışmaları Hakkında Rapor**, s.46.

[484] Tütengil, **a.g.e.**, 65.

[485] **Türkiye Karayolları İstatistik Yıllığı 1962–1963,** s.61.

YIL	Milli Gelir (1000 TL)	Milli Gelirde Ulaştırma Payı		Ulaştırma Gelirinde Karayolları Payı		Milli Gelirde Karayolları Payı %
		1000 TL	%	1000 TL	%	
1950	8.964.200	976.900	5,3	277.418	58,2	3,1
1951	10.693.800	559.500	5,2	292.300	52,2	2,7
1952	12.424.100	791.800	6,4	448.316	56,6	3,6
1953	14.696.400	863.100	5,9	515.379	59,7	3,5
1954	14.785.000	1.030.900	7,0	597,152	57,9	4,0
1955	18.219.700	1.243.500	6,8	577.430	46,4	3,2
1956	21.196.900	1.452.700	6,9	676.203	46,5	3,2
1957	26.623.200	1.774.500	6,7	782.069	44,1	2,9
1958	33.873.100	2.007.600	5,9	908.819	45,3	2,7
1959	41.777.800	2.803.400	6,7	1.339.608	47,8	3,2
1960	44.358.700	3.028.900	6,8	1.898.400	62,7	4,3

On yıllık dönemde ulaştırma geliri içinde karayolları payında sürekli bir artış yaşanmıştır. Ancak, 1958 yılında artış oranında diğer yıllara göre düşüş olmuştur. 1958 yılında yaşanana enflasyonist gelişmeler nedeniyle akaryakıt, lastik ve yedek parça açısından dolara bağlı olan karayolu taşımacılığı olumsuz etkilenmiştir. Bu nedenle 1957 -1958 yıllarında ulaştırma geliri içerisinde karayollarının payında azalma yaşanmıştır.

Karayollarında yaşanan dönüşüme bağlı olarak ticaret ve sanayi sektörlerinde özellikle küçük sanat kolları içinde yer alan faaliyetler de dikkate değer bir hacim kazanmıştır. Yedek Parça, benzin ve taşıt aracı satışı 1950 yılından itibaren

perakende ticarette büyük yer almaya başlamış, oto sanayiler kurulmuştur. Küçük ticaret burjuvazisi ortaya çıkmıştır.

Karayollarının geliştirdiği iş alanları, karayolu ağının sağladığı iktisadi yayılma ve ticaret burjuvazisinin doğuşu Türkiye'de sosyal yaşamda son derece önemli değişiklikler yaratmıştır. Öncelikle sosyal yaşamda sınıf düzeninin değişmesini etkilemiş ve karayolu taşımacılığı sektöründe faaliyet gösteren bir ara tabakanın ortaya çıkmasında belirleyici olmuştur.

Özellikle 1950 yılından itibaren tarımda makineli döneme geçişin doğurduğu işsizlikle birlikte karayolu taşımacılığı, nispeten küçük sermaye ile girilebilir bir iş kolu olması nedeniyle geniş halk kitlelerinin tercih ettiği bir sektör haline gelmiştir. İlkokul diplomasıyla kısa bir şoförlük eğitimi bu işi yapmaya yetmiştir. Pazar bulma yarışına giren Otomotiv şirketlerinin ve dağıtıcılarının araçları taksitle satıp, çalıştıkça ödeme imkanı veren politikaları da bu alana girişleri hızla arttırmıştır. 1960 yılında sayıları 70.226 olan karayolu taşıyıcıları giderek toplumsal yapı içerisinde önemli bir kesimi oluşturmuşlardır. Bu sayıya karayolu sisteminde yer alan araç, tamir ve bakımcıları, akaryakıt satıcıları ve çalışanları, dolmuşçularla, şehirler arasında sefer yapan şoförler, şoför muavinleri, garaj bekçileri, yedek paça, lastik satıcıları da eklendiğinde sosyal yaşamda oldukça geniş bir ara tabaka ya da orta sınıf ortaya çıkmıştır.[486]

Karayolu taşımacılığı 1960 sonrası büyük hız kazanmış ve demiryollarını ezici bir dinamizmle büyük gelişme göstermiştir. Kredi ile aldığı aracın bedelini ödemek ve kar elde etmek amacıyla kıyasıya rekabet içine giren taşımacılar rakip

[486] Gülten Kazgan, "*Demiryolları, Karayolları Rekabeti, Etkenler, Sorunlar ve Sonuçlar*", **1.Ulusal Demiryolu Kongresi (Bildiriler)**, 9-10-11 Ocak 1979, s.288., Güven, **a.g.e.**, 118.

firmadan müşteri çalmak için yaptığı hizmeti ellerinden geldiğince cazip kılmışlar ve yasal sınırlandırmalara karşın günde 18-20 saat çalışmak zorunda kalmışlardır. Gerek yolcu gerek yük taşımada hizmeti cazip kılabilmek için müşteriye her türlü kolaylık sağlanmıştır. Buna karşın demiryolları, 1950 sonrasında teknolojinin, örgütlenmenin, pazarlama yöntemlerinin yenilenmemesinden dolayı kaza ihtimalinin düşüklüğü dışında halk tarafından tercih edilmemiştir. Karayollarının demiryollarına öldürücü rekabeti sonucunda herhangi bir önlem alınmamıştır. Demiryollarının dışı bağımlılığı en aza indirmesi, toplu taşımada sağladığı kolaylıklar ve güvenli bir ulaşım aracı olması göz ardı edilmiştir. Karayolu taşımacılığı sektöründe çalışanlarının sayısının giderek yükselmesi karşısında siyasal iktidarlar da politik kaygılarla sektörü zedeleyecek herhangi bir girişimde bulunmaktan kaçınmışlardır.[487]

D. Köy -Şehir İlişkisi

Türkiye'de şehirli ve köylü yıllarca sosyal yaşamda iki ayrı dünyanın temsilciliğini yapmıştır. Bu iki yaşam biçimi arasında köprü kurmak, yakınlaşma meydan getirmek Türkiye'nin en önemli sosyal sorunlarından biri olmuştur. Özellikle nüfusun büyük çoğunluğunun köylerde yaşaması köyleri kapalı toplum olmaktan açıklığa, gelenekçilikten yeniliğe yöneltme meselesine ağırlık verilmesi sürekli gündeme gelmiştir.[488] Bir ülkede köy ve şehirler arasında var olan sosyo ekonomik uçurumların ortadan kaldırılabilmesi ve köy-şehir ilişkilerinin gelişme gösterebilmesi büyük ölçüde iyi bir ulaşım sisteminin kurulmasına bağlı olmuştur.

[487] Kazgan, **a.g.m**., s.288-289.

[488] Tütengil, **a.g.e.**, s.116.

Köyün kalkınması; şehir hayat tarzının köylere kadar nüfuz ederek; örf ve adetlerde, tüketim ihtiyaçlarında şehir standartlarına doğru bir yönelmenin gerçekleşmesi ile mümkün görülmüştür. Şehir ve köy hayat biçimlerinin birbirine yaklaşabilmesi; köyün iktisadi bakımdan kapalı bir yer olmaktan çıkmasına, şehire tarım ürünleri sevk edebilmesine ve böylece köy ve şehir arasında mal ve hizmet değişiminin sağlanmasına bağlı olup bu iktisadi ilişkilerin başlayabilmesi için ise iyi bir yol ağına ihtiyaç duyulmuştur. Özellikle üretim merkezlerine daha kolay sokulma imkanına sahip olan karayolları önem kazanmıştır.[489]

Karayolları köylü için ürününü satabileceği ya da ihtiyaçlarını karşılayabileceği bir araç olmakla birlikte aynı zamanda daha iyi okula, sağlık hizmetlerine ulaşmada ve daha iyi tohum, ziraat aletleri, giyecek, yiyecek ve içecek maddeleri temin etmede önemli bir unsur olmuştur.

Türkiye'de 1950 yılından itibaren karayolu ağının köyleri, kasabaları, şehirleri birbirine bağlamaya başlamasıyla köy ve şehir ilişkilerinde önemli değişiklikler ortaya çıkmıştır. Marshall Planı kapsamında makineli tarıma geçişle 1950 yılından itibaren artış gösteren üretimin karayollarının yapılmasıyla pazarlara nakledilmeye başlanması özellikle kırsal kesimde kullanımı artan traktörün sadece tarım aracı olarak değil aynı zamanda nakil ve ulaşım aracı olarak da sağladığı kolaylıklar köyle şehir arasında ilişkilerin artmasına neden olmuştur. Bunun sonucu olarak köyler zamanla kasabalaşmıştır.

Kapalı köy topluluklarının pazara açılmasıyla kırsal kesim yabancı kökenli mallar için yeni pazarlar haline gelmiştir. Karayolu ağının sağladığı iktisadi yayılma,

---

[489] Amiran Kurktan Bilgiseven, **Köy Sosyolojisi**, Filiz Kitabevi, İstanbul 1988, s.250-251.

ticaret burjuvazisinin hızla gelişmesine ve yabancı kaynaklı malların ülkenin en ücra köşelerine kadar ulaşmasında etkili olmuştur. Geniş piyasa için yapılan üretim reklamı gerekli kılmış Anadolu'nun neredeyse dünyayla tek bağlantısı olan Radyo ile desteklenen reklamlara dayanan; Amerikan temizleme tozları, gazozlar, sabunlar, margarin ve makarna çeşitleri köy bakkallarına kadar ulaşmıştır. Yiyecekten giyeceğe, ilaçtan boncuğa, dikiş ipliğinden su bardağına kadar çok çeşitli malları satan köy bakkallarının sayısı zamanla artmıştır.[490] Buna bağlı olarak kırsal kesimde giyim kuşamdan başlayan, ev düzeninde, yemeklerde, düşünce tarzında etkisi görülen sosyo-kültürel değişmeler hızlanmıştır.[491]

Köy yaşamında 1950 sonrasında başlayan değişimin Türkiye'nin her tarafında aynı ölçüde olduğunu söylemek mümkün değildir. Ancak ana çizgileri ile Doğu Anadolu'dan Batı'ya doğru daha çok yaygınlık kazanan, şehir ve kasabalara olan yakınlık ölçüsünde kendini gösteren bir gelişmeden söz edilebilir. [492]

Köy yaşamında yaşanan dönüşümle birlikte şehir hayatı da değişime uğramıştır. Yapılan yollarla kısa zamanda uzun mesafelerin ulaşılabilir duruma gelmesinin gurbet kavramında yaptığı değişim Türkiye'de göçü artıran etkenlerden biri olmuştur. Kırsal kesimde makineli tarıma geçişle yaşanan işsizlik köyden kente göçü başlatmıştır. Göç olgusuyla birlikte ortaya çıkan gecekondulaşma ve sosyal sorunlar şehir yaşam biçiminde de önemli değişim yaratmıştır.

---

[490] Tütengil, **a.g.e.**, s.43-81, 125.

[491] **a.g.e.**, .s.75.

[492] **a.g.e.**, s.117.

SONUÇ

Bir ülkenin ekonomik kalkınmasında, savunmasında, kültürel gelişmesinde, sağlık, eğitim gibi hizmetlerin halka en iyi şekilde sunulabilmesinde rol oynayan unsurların başında iyi bir ulaşım sistemine sahip olmak gelmektedir. Ulaşım sistemi oluşturulurken kara, demir, deniz ve hava yolları birbirini destekler nitelik taşımalı, alt yapı tesisleriyle ülke koşullarına uygun bir bütünlük göstermelidir. Hızlı, güvenli ve en ekonomik ulaşım sisteminin kurulabilmesi için ülke gerçekleri doğrultusunda bir ulaşım politikası oluşturulmalıdır. Ancak, Türkiye'de tarihsel süreç içerisinde dönemin koşulları ulaşım sistemlerinden sadece birine öncelik ve önem verilmesini zorunlu kılmış, ulaştırmanın diğer kolları ihmal edilmiştir. Cumhuriyetin ilk yıllarında demiryolu, 1947 sonrasında da karayolu ağırlıklı ulaşım politikası izlenmiştir.

Yeni Türkiye Devleti'nin kuruluşunda ulaşım sistemi; dönemin en etkin ve ülke koşulları açısından da en uygun ulaşım aracı olarak görülen demiryolları üzerine kurulmuştur. Denizyolları ve karayolları, daha çok demiryollarını bütünleyecek bir yaklaşımla ele alınmıştır. Cumhuriyet Hükümetleri, Osmanlı Devleti'nden oldukça kötü bir durumda devralınan kara, demir ve denizyollarının mali kaynakların kısıtlılığına bağlı olarak aynı anda geliştirmenin imkansızlığı karşısında önem ve önceliği demiryollarına vermişlerdir. Karayollarına göre daha iyi durumda olması, ülke savunmasında kolaylık sağlaması, daha az arazi üzerinde kurulması, petrole dayanmadığından dışa bağımlılığı azaltması, düşük maliyetli olması ve batılı devletlerin sahip oldukları hatların bağımsızlığını yeni ilan etmiş Cumhuriyet için tehdit oluşturmasından dolayı demiryolu çalışmaları ağırlık kazanmıştır. II. Dünya

Savaşı sonrasına kadar demiryolu yapımı birinci sırada yer almıştır. Karayolu çalışmaları ise yerel yönetimler tarafından sürdürülmeye çalışılmıştır.

Bir karış fazla şimendifer anlayışıyla 1924 yılından itibaren izlenen demiryolu öncelikli ulaşım politikası içinde karayolları geri planda kalmış ve 1923-1948 yılları arasında önemli bir gelişme olmamıştır. Bunda, kaynakların demiryollarına aktarılmasının yanında motorlu araçların sayısının az olmasıyla karayollarına çok fazla ihtiyaç duyulmaması ve yol yapımında kullanılacak teknolojinin yetersizliği de etkili olmuştur.

Cumhuriyetin ilanından itibaren karayolu çalışmaları ülkeyi baştan başa saran, her mevsim geçit veren bir karayolu ağı oluşturmaya yönelik belli bir plan program dahilinde yürütülmemiştir. Mevcut yolları geçit verir bir halde korunmak ve demiryollarını destekler nitelikte karayolu yapmak amacıyla bir takım yasal düzenlemeler yapılmış, karayolu çalışmalarında değişken politikalar izlenmiştir. Yapılan düzenlemelerle 1925–1929 yılları arasında, dört yıl içerisinde karayolu politikasında üç kez değişim yaşanmıştır. Önce, Yol Mükellefiyeti Kanunu ile yollar devlet ve vilayet yolları olarak ayrılmış, sonra devlet ve il yollarının birleştirilmesi hakkında kanunla devlet ve il yollarının inşa, tamir, idare ve korunması Bayındırlık Bakanlığı'na verilmiştir. Şose ve Köprüler Kanunu ile ise devlet ve il yollarının birleştirilmesine dair uygulamadan vazgeçilmiş ve eski sisteme dönülmüştür. Değişken politikalarla son derece ilkel yöntemlerle ve yerel imkanlarla yürütülen karayolu çalışmaları sonucunda standardı olmayan, birbirinden kopuk, 1-2 km uzunluğunda bağlantısız yollar yapılmıştır. Bakım işlerine önem verilmediğinden çoğu zaman yapılan yollar kısa sürede kullanılamayacak duruma gelmiştir.

Türkiye'de ilk defa programlı bir şekilde karayolu çalışmalarının yürütülmesi, 2 Haziran 1929'da çıkartılan Şose ve Köprüler Kanunu ile gündeme gelmiştir. Ancak, 1929 Dünya Ekonomik Krizi karayolu çalışmalarını olumsuz etkilemiştir. 1931 ve 1934 yıllarında yapılan yasal düzenlemelere rağmen, birkaç yol yapımı dışında karayolu çalışmalarında teknik imkansızlıklar ve finansman yetersizliği nedeniyle başarı sağlanamamıştır.

Motorlu taşıtların kullanımında yaşanan artışla birlikte 1937 yılından itibaren, geçit veren yollara büyük ihtiyaç duyulmaya başlanması demiryolları karşısında geri planda kalan karayolu çalışmalarına ağırlık verilmesi zorunluluğunu ortaya çıkartmıştır. Demiryolu politikasının başarıyla yürütülmesi ve ana hatların büyük oranda yapımı demiryollarını sahillere, limanlara bağlayacak karayollarının yapımını gündeme getirmiştir. Bu süreçte planlı yol çalışmalarının başlaması için çeşitli çalışmalar yapılmış, programlar hazırlanmışsa da II. Dünya Savaşı'nın çıkması üzerine uygulanamamıştır.

II. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla birlikte askeri açıdan stratejik öneme sahip yolların yapılması zorunluluğu ortaya çıkmış ve savunma amaçlı karayolu çalışmalarına hemen başlanmıştır. Ancak, savaş koşullarında finansman temininde büyük sıkıntı yaşanmıştır. Kurtuluş Savaşı yıllarında çıkartılan ve karayolu çalışmalarını finanse eden çalışma yükümlülüğü ve yol vergisi uygulamasında düzenlemeye gidilerek finansman sorunu aşılmaya çalışılmıştır. Stratejik nitelik taşıyan karayolu yapım çalışmaları için kaynak yaratmak amacıyla yol vergisine %100 zam yapılmıştır. Bu düzenleme ile yol vergisi halkın ödeme gücünün oldukça üstünde kaldığından, halk daha çok bedenen çalışma şeklinde vergiyi ödeme yoluna gitmiştir. Bu uygulama savaş yıllarında büyük ekonomik sıkıntılar yaşayan halk

tarafından sürekli şikayet konusu olmuş ve Türkiye'de 1950 yılında yaşanan iktidar değişikliliğini de etkilemiştir. Yol Vergisi, halkın CHP'ye tepki duymasında dolayısıyla Demokrat Parti'nin desteklenmesinde etkili olmuştur. Halkın tepkisine rağmen bu uygulama1952 yılına kadar sürmüştür.

II. Dünya Savaşı sonrasında motorlu araçlarda yaşanan artış, ulaşım sistemi içerisinde karayolu çalışmalarına ağırlık verilmesi zorunluluğunu ortaya çıkartmıştır. Ülke savunması başta olmak üzere sanayi ve önemli tarım merkezlerinin iskele ve istasyonlara bağlanması, ülkenin bir baştan diğer başına kadar kesintisiz seyahat imkanlarının sağlanması için ihtiyaç duyulan karayolu ağının bir plan program çerçevesinde oluşturulması amaçlanmıştır. II. Dünya Savaşı yıllarında yol programları hazırlanmasına rağmen uygulanamadığından, başarıyla sonuçlanacak programlı yol çalışmalarına başlayabilmek için, ABD örnek alınmıştır. Savaş sonrasında planlı kalkınmaya geçiş sürecinde hazırlanan planlar doğrultusunda karayolu çalışmaları için de dış kaynak bulma görüşü benimsenmiş ve 1947 yılından sonra karayolu çalışmalarını ABD yardımları yönlendirmiştir.

Türkiye'nin ABD'den karayolları için de dış yardım bulmasında Soğuk Savaşın başlaması etkili olmuş, Amerika için askeri açıdan önem taşıyan stratejik yolların yapımı gündeme gelmiştir. Truman Doktrini ile başlayan ABD yardımlarından karayollarına aktarılan kaynaklarla önce İskenderun-Erzurum stratejik yolunun yapımına başlanmıştır. ABD, bu yolun yapımına büyük önem vermiş, olası bir Sovyet tehdidinin bu hat üzerinden önlenmesi düşünülmüştür. Başlangıçta tamamen askeri amaçlı karayolu yapmaya yönelik ABD yardımları daha sonra Türkiye'nin ihtiyaç duyduğu karayolu ağının kurulabilmesi yönünde ABD desteğinin sağlanması ile gelişmiştir. Türkiye sivil bir kuruluş olan ABD Yollar

İdaresinin karayolu çalışmalarında desteğini sağlamıştır. ABD Yollar İdaresi Müdür Yardımcısı Hilts başkanlığında bir ABD heyeti tarafından Türkiye karayolları üzerinde incelemeler yapılmış ve Türkiye'nin ihtiyaçlarına yönelik bir rapor hazırlanmıştır. *Hilts Raporu* doğrultusunda Türkiye'de demiryolu ağırlıklı ulaşım politikası terk edilerek karayolu ağırlıklı ulaşım politikası benimsenmiştir

Dokuz yılda uygulanmak üzere 23.054 km.lik bir devlet yol ağı programı yapılmış ve 1949 yılından itibaren çalışmalara başlanmıştır. Karayolu çalışmalarında büyük eksikliği duyulan teşkilatlanmaya gidilerek; tüzel kişiliğe sahip, katma bütçeli bir yönetim olan Karayolları Genel Müdürlüğü 1 Mart 1950'de kurulmuştur. Dokuz yıllık Yol Programı ve karayolu çalışmaları bu kuruluş tarafından yürütülmüştür.

Karayolları Genel Müdürlüğü; karayolu politikasında, *tekerlek dönsün* sloganını benimsemiştir. Araba tekerleğinin bile güçlükle dönebildiği toprak yollarda, otomobil tekerleğinin dönmesini sağlayacak çalışmalarla bütün yurda sahip olma hedeflenmiştir. Kazma, kürek ile yol yapımından makineli yol yapımına; at arabasına göre yapılmış yollardan motorlu taşıtların gideceği ve çağın gelişen koşullarına uygun yol yapımına başlanmıştır. İzlenen karayolu politikasının temel amacı, ülke kalkınmasına yardımcı olacak, sosyal niteliği ağır basan, erişebilirlik sağlayacak yol tiplerine öncelik vermek olmuştur. Sağlık, eğitim gibi temel hizmetlerin ülkenin tüm bölgelerine götürülebilmesi için yolların yaz kış geçit vermesi hedeflenmiştir.

Dokuz Yıllık Yol Programının 1957 yılında tamamlanmasıyla, 24.624 km.lik bir Devlet Yol Ağına ulaşılmıştır. Cumhuriyet tarihinde ilk defa bir karayolu programı uygulanabilmiştir. Dokuz Yıllık Yol Programının ardından, beş yıllık bir program daha hazırlanmış ve 1960 yılında Devlet Yol Ağı 26.711 km.ye

yükselmiştir. Karayolu uzunluğunda görülen artışla birlikte yolların niteliğinde de büyük bir değişim yaşanmıştır. Makadam yollar yerini büyük ölçüde stabilize ve asfalt kaplama yollara bırakmıştır. Avrupa'daki uluslararası karayolu çalışmalarına Türkiye'nin de katılmasıyla karayollarında; devlet yolları, il yolları, köy yolları, geçit yolları, turistik yollar şeklinde yapılan sınıflandırmaya uluslararası yollar da eklenmiştir.

Türkiye'nin karayolu çalışmaları istatistiklerde yer alan uzunluk artışı ya da standart gelişiminin çok üstünde ülke hayatının her alanında büyük etkiler bırakmıştır. Yurdun her köşesine uzanan her mevsimde geçit veren bir karayolu ağı Türkiye'de sosyo-ekonomik ve kültürel bir kalkınma unsuru olmuştur.

Karayolu ağı şehirleri kasabalara, kasabaları da köylere bağlamıştır. Köylerin şehir ve kasabalarla teması kolaylaşmış ve böylece köylü ürettiği malı pazara ulaştırma imkanı bulabilmiştir. Nakliye imkanlarının artmasıyla köylerde hububat üretimi yanında sebzecilik ve meyvecilik de gelişme göstermiştir. Yol, köylü için en temel ihtiyaçlarını karşılayabileceği ya da ürününü satabileceği bir araç olmakla birlikte aynı zamanda daha iyi okula, sağlık hizmetlerine, iyi tohum ve ziraat aletlerine vs. ulaşmasında önemli bir unsur olmuştur.

Motorlu araçların sayısının artmasıyla gelişen karayolu taşımacılığı Türkiye'nin sosyal yapısını derinden etkilemiştir. Taşıma birlikleri kurulmuş, lastik, yedek parça, akaryakıt satışının artmasıyla küçük ticaret burjuvazisi ortaya çıkmıştır. Karayolu ağının sağladığı iktisadi yayılma, ticaret burjuvazisinin hızla gelişmesine ve yabancı kaynaklı malların ülkenin en ücra köşelerine kadar ulaşmasında etkili olmuştur. Öyle ki, Amerikan temizleme tozları, gazoz, sabun, margarin ve makarna çeşitleri köy bakkallarına kadar ulaşmıştır. Yiyecekten giyeceğe, ilaçtan boncuğa,

kadar çok çeşitli malları satan köy bakkallarının sayısı zamanla artmıştır. Buna bağlı olarak kırsal kesimde giyim kuşamdan başlayan, ev düzeninde, yemeklerde, düşünce tarzında etkisi görülen sosyo-kültürel değişim ve köy-şehir etkileşimi hızlanmıştır.

Türkiye'de 1948 yılından sonra karayolu öncelikli ulaşım politikasının benimsenmesinde ABD dayatmalarının etkin olduğu düşünülmüştür. Ancak ulaşım politikasında yaşanan kırılma uluslararası konjonktür, ülkenin ihtiyaçları ve önceliklerinde yaşanan değişimle ilgili gelişme göstermiştir. II. Dünya Savaşı'nın hemen sonrasında o zamana kadar finansman sıkıntısından dolayı yapılamayan karayollarının dış yardım temini ile yapılması anlayışı benimsenmiştir. Türkiye'nin karayolu çalışmaları için ABD'den dış yardım temininde Soğuk Savaş sürecinde oynadığı uluslararası rol etkili olmuştur. ABD tarafından Türkiye'ye yapılan ilk yardım programı olan Truman Doktrini ile Türkiye karayollarına finansman sağlaması için Bayındırlık Bakanlığı çok yoğun çalışmıştır.

Türkiye karayollarının finansmanında asıl kaynak, ABD yardımlarının yanı sıra genel bütçeden ayrılan ödenek ve yolu kullananlardan alınan istihlak, yol, gümrük, istihsal vergileri olmuştur. Hükümetlerin Bütçeden karayollarına tahsis ettikleri ödenek ABD'den sağlanan yardım miktarına oranla oldukça fazla olmasına karşın bu durum çoğu zaman tam tersi olarak algılanmıştır.

ABD'nin Türkiye karayolu çalışmalarına verdiği destek, malzeme ve teknik yardım temini şeklinde olmuştur. Malzeme yardımı hibe olarak yapılırken, Türkiye karayollarında danışmanlık hizmeti veren ABD yol personelinin ücretleri karayolları bütçesinden ödenmiştir. Türkiye'ye verilen malzemenin büyük bir bölümü atıl kalmış ve ikinci el yol makinesi ve taşıtlardan oluşmuştur. Buna rağmen malzemenin bir bölümü, Türkiye'deki mevcut malzemeden çok daha modern olma özelliği

taşımaktadırlar. Askeri malzemede olduğu gibi yol malzemesinin de bakım ve onarım masrafları, yedek parça ihtiyaçlarının bu ülkeden sağlanabilmesi, yardımların oldukça pahalı hale gelmesine yol açmıştır. Türkiye'nin askeri ve ekonomik olarak dışa bağımlılığının temelleri Truman Doktrini ile atılmıştır

Amerika'dan Türkiye'ye ithal edilen çok çeşitli motorlu araçlar; akaryakıt, lastik, yedek parça konusunda Türkiye'yi dışa bağımlı duruma getirmiştir. II. Dünya Savaşı ertesinde büyük gelişme gösteren ABD Otomotiv Sanayi için iyi pazar haline gelmiş ve Türkiye ekonomisinin dışa bağımlılığında karayolları önemli bir yere sahip olmuştur.

Türkiye'de, 1948 yılında ulaşım politikasında yaşanan dönüşümle 1950 yılından itibaren gelişme gösteren karayolu ulaşımı, 1960'lı yıllarda büyük hız kazanmış ve 1980'lere gelindiğinde otoban yapımıyla diğer ulaşım sistemlerine fark atan bir dinamizme erişmiştir. 1923–1950 döneminde yapılan ve millileştirilen demiryolları teknolojik gelişmelere bağlı olarak yenilenmemiş, çalışmalar neredeyse durmuştur. 1948 tarihinden sonra ulaşımda öncelik demiryoluna mı yoksa karayoluna mı verilmeli tartışması başlamış, sistemlerin birbirini tamamladığı bir ulaşım politikası göz ardı edilmiştir. Bunun sonucu olarak sadece karayollarına ağırlık veren ulaşım politikasının benimsenmesinden kaynaklanan sağlıksız ulaşım sisteminin bedelini Türkiye yıllarca trafik kazalarında canı ve malı ile telafisi olmayan kayıplar vererek ödemiştir ve hala ödemektedir.

Türkiye ulaşım alt sistemleri olan kara, demir, deniz ve havayollarını birbirini destekler nitelikte geliştirmeye yönelik coğrafi imkanlara sahip olmasından dolayı oldukça şanslı bir ülke konumundayken bunu değerlendirememiştir. Özellikle üç tarafı denizlerle çevrili bir ülke olmasına rağmen denizyolları gelişme

gösterememiştir. Demiryolları uzun yıllar kendi kaderine bırakılmıştır. Havayolu ulaşımı son yıllarda gelişme göstermesine karşılık politik kaygılarla büyük masraflarla yapılan bazı havaalanları yeterli kapasiteye sahip olmamasından dolayı kapatılmıştır. Ulaşım sistemleri birbirini tamamlamadığından başta ülke ekonomisine fayda sağlayan bir ulaşım politikası izlenememiş, sağlıksız ulaşım politikası ülke ekonomisini olumsuz etkilemiştir.

Kara, demir, deniz ve hava yollarının birbirini destekleyip, bütünlemesi ve hızlı, konforlu ve düşük maliyetli ulaşım sisteminin kurulması Türkiye'nin öncelikli işlerinden biri olmalıdır. Böylece, hem büyük can ve mal kaybına neden olan trafik terörünün önüne geçilebilecek, hem de ekonomik güçlüklerle karşı karşıya olan Türkiye'de ulusal kaynakların sarfı önlenecek ve ülke ekonomisine büyük katkılar sağlanacaktır…

ÖZET

Cumhuriyetin ilk yıllarında; ülke koşullarına en uygun ve dönemin en etkin ulaşım sistemi olan demiryollarının yapımına ağırlık verilmiştir. Demiryolu öncelikli ulaşım politikası ile ülkenin en ücra köşelerine ulaşmak; ülke savunması, ekonomik kalkınma, sosyal ve kültürel gelişmeyi sağlamak hedeflenmiştir. Dış etkilerden uzak, ülke ihtiyaçlarını karşılayacak bağımsız bir demiryolu politikası izlenmiştir. II. Dünya Savaşı'na kadar yapımı hızla sürdürülen demiryolları altın çağını yaşarken karayolları geri planda kalmıştır. Karayolu ulaşımının petrole dayanması, motorlu araçların sayısının az olması ve kaynakların demiryolu yapımına aktarılmasıyla karayollarında önemli bir gelişme yaşanmamıştır.

II. Dünya Savaşı yıllarında motorlu araçların sayısında ortaya çıkan artış ve savaş sonrası petrol fiyatlarında yaşanan düşüşle birlikte karayolu öncelikli bir ulaşım politikası benimsenmiştir. Türkiye'nin ulaşım politikasında yaşanan bu dönüşümde dış yönlendirmelerin de etkisi olmuştur. Soğuk Savaş sürecinde Sovyet tehdidine karşı ABD'nin sağladığı finansman ve teknik yardımların öncülüğünde karayolu çalışmalarına hız verilmiştir. ABD'nin Türkiye üzerinden Sovyetler Birliğini durdurmak isteğiyle ilk olarak askeri açıdan, stratejik önem taşıyan yolların yapımına başlanmıştır.

Bu tez çalışmasında 1923-1960 yılları arasında karayollarının tarihi gelişimi üzerinde durularak 1948 yılında büyük dönüşüm yaşayan karayolu politikası irdelenmiş ve buna bağlı olarak sosyal, kültürel ve iktisadi yaşamda görülen değişim de anlatılmıştır.

ABSTRACT

In the first years of the Republican era, the construction of the railway, which is the most effective and the most suitable way of transportation at that time, have gained primary importance. With this primary railway politics, it was intended to reach the remotest parts of the country, to improve the defense system, to maintain economic growth, to help social and cultural development. Independent railway politics have been followed in order to meet the needs of the country. While the railway construction was in its golden age until the II. World War, the construction of highways was secondary. Important progress was not made because the highway transportation depends on petrol, the number of motor vehicles was small, and the sources were transferred to railway construction.

Because of the increase in the motor vehicles in the aftermath of the II. World War and the decrease in the price of petrol, highway politics have gained primary importance. This transformation from the railway to the highway was under the influence of the outside forces. During the cold war, highway construction gained speed thanks to the financial and technical support on the American government against the Soviet threat. Firstly, the highways of strategic and military value to stop Soviet Unions in Turkey were constructed.

In this thesis study, the highway politics, which transformed dramatically in the year 1948, have been analyzed by focusing on the chronological progress of the highways between years 1923 and 1960. Changes in link with this in the social, cultural and economic life have been explained.

KAYNAKÇA

A. RESMİ YAYINLAR:

1-Ayın Tarihi

2-Düstur

3-Resmi Gazete

5-TBMM Tutanak Dergisi

6-TBMM Zabıt Ceridesi

B. SÜRELİ YAYINLAR

1.Gazeteler

1- Akşam

2- Cumhuriyet

3- Milliyet

4- Tan

5- Ulus

6- Vatan

7- Yeni Sabah

8-Zafer

2.Dergiler

1-A.Ü.Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi

2- A.Ü.Hukuk Fakültesi Dergisi

3-Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi

4-Demiryolları Dergisi

5- Kebikeç

6- Karayolları Bülteni

7- Karayolları İstatistik Bülteni

8-Nafia (Bayındırlık) İşleri Dergisi

9-Tarih ve Toplum

10-Türkiye Karayolları İstatistik Yıllığı

D.RAPORLAR, PROGRAMLAR, BROŞÜRLER ve İSTATİSTİKLER

Amerikalı Uzman Jesse E. Williams'ın Şose ve Köprüler Reisi Vecdi Diker'e Gönderdiği 12 Mayıs 1949 Tarihili Memorandum. (Karayolları Genel Müdürlüğü Tarihçe Arşivi -KGMTA)

Appendix to A 10 Year Program For Turkish Higways, Ankara 1955. (KGMTA)

Bakanlar Kurulunca Tasdik Edilen Devler Yolları Ağı (Marshall Planı İçin Kabul Edilen Devlet Yolları), 1949.(KGMTA)

Bayındırlık Bakanlığı'nın 15 Yıl İçinde Yapmayı Planladığı Karayolları ile İlgili Genelge ve Haritalar, 20.11.1946. (Cumhuriyet Arşivi-C.A.)

Devlet Yolları İktisadi Revizyonu, Karayolları Genel Müdürlüğü Planlama ve Programlama Fen Heyeti Müdürlüğü, Mart 1952. (KGMTA)

General Directorate of Higways Higway Statistics, Ankara 1953. (KGMTA)

Karayolları Çalışmaları ve Alınan Neticeler, KGM Planlama ve Fen Heyeti, Nisan 1953. (KGMTA)

Karayollarının Finansman Kaynakları, Bayındırlık Bakanlığı, Ankara 1958. (KGMTA)

Marshall Planı ve Türkiye'deki Tatbikatı Hakkındaki Muhtıra, 4.1.1952.(C.A.)

Motorlu Taşıt ve Akaryakıt Geliri İstatistiği 1934–1951.(KGMTA)

Karayolları Faaliyetimiz (1958 Bütçe Müzakereleri Münasebetiyle Karayolları Umum Müdürü Orhan Mersinli'nin Bütçe Encümeninde 17-20 Ocak 1958

tarihlerinde Karayolları Programları, Çalışma Usulleri ve Faaliyet Neticeleri Hakkında Verdiği İzahat), Ankara 1958. (KGMTA)

Turistik Yollar Programı, Karayolları Genel Müdürlüğü Planlama ve Fen Heyeti, Nisan 1953. (KGMTA)

Türkiye Bayındırlık Bakanlığı ile Türkiye Amerikan Yardımı Heyeti Arasında

12 Temmuz 1947 Anlaşması Gereğince Yapılan Anlaşma, Bayındırlık Bakanlığı Şose ve Köprüler Reisliği, 26 Mayıs 1948 (KGMTA)

Türkiye'nin Yol Durumu (Hilts Raporu), TC Bayındırlık Bakanlığına Sunulan Rapor, Şubat 1948. (KGMTA)

Türkiye Yol Teçhizatı Raporu, Bayındırlık Bakanlığı Şose ve Köprüler Reisliği, Şubat 1949. (KGMTA)

Vecdi Diker, **Amerika Birleşik Devletleri Yol İşlerinde Yapılan Tetkikat Hakkında Rapor**, 20.9.1945. (KGMTA)

1948–1960 Karayolları Genel Müdürlüğü Çalışmaları Hakkında Rapor, Bayındırlık Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü Planlama Fen Heyeti, Nisan 1961. (KGMTA)

Yol Davamız 9 Yılda 23.054 Kilometre, Bayındırlık Bakanlığı Yayını, Ekim 1948.(TBMM Kütüphanesi)

Yol Programı 1946. (KGMTA)

Yol Programı Makine İhtiyacını Muhtevi Rapor, T.C. Bayındırlık Bakanlığı Şose ve Köprüler Reisliği, Haziran 1948. (KGMTA)

Yol Programı- 20 000 km lik Devlet Yolları Ağı Dosyası, 1949. (KGMTA)

C.TELİF ESERLER

I. Kitaplar

AKANDERE, Osman, **Milli Şef Dönemi**, İz Yayıncılık, İstanbul 1998.

ALBAYRAK, Mustafa, **Türk Siyasi Tarihinde Demokrat Parti (1946-1960)**, Phoenix Yayınevi, Ankara 2004.

Amerikan Türk Yardım Programı (The Turkish Aid Program), Çev:Yd. Atgm. Cenan Sahir Silan, Genkur. Bşk. Yayınları, Ankara 1948.

ARAR, İsmail, **Hükümet Programları 1920-1965**, Burçak Yayınevi, Ankara 1968.

ATATÜRK, Mustafa Kemal, **Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri**, C.I, II, III, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1997.

……., **Atatürk'ün Tamim Telgraf ve Beyannameleri (IV),** Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 1991.

AYDEMİR, Şevket Süreyya, **İkinci Adam**, C.I, II, III, Remzi Kitabevi, İstanbul 1991.

BAĞCI, Hüseyin **Türk Dış Politikasında 1950'li Yıllar**, ODTÜ Geliştirme Vakfı Yayınları, Ankara 2001.

BARDA, Süleyman, **Münakale Ekonomisi**, İsmail Akgün Matbaası, İstanbul 1958.

BAŞAR, Ahmet Hamdi, **Atatürk'le Üç Ay ve 1930'dan Sonra Türkiye**, Ankara İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi, Yayınları, Ankara 1980.

Bayındırlıkta 60 Yıl, Bayındırlık Bakanlığı Yayınları, Ankara 1983.

Bayındırlıkta 50 Yıl, Bayındırlık Bakanlığı Yayınları, Ankara 1983.

BERKSAN, Nazım, **Yol Davamız Nerede?** , Ankara 1951.

BİLGİSEVEN, Amiran Kurktan, **Köy Sosyolojisi**, Filiz Kitabevi, İstanbul 1988.

BORATAV, Korkut, **Türkiye'de Devletçilik**, Savaş Yayınları, Ankara 1982.

……., Türkiye **İktisat Tarihi 1908-1985**, Gerçek Yayınevi, İstanbul 1998.

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

CİLLOV, Haluk, **Türkiye Ekonomisi Bünyesi**, Özel İktisadi ve Ticari İlimler Yüksekokulu, İstanbul 1967.

Cumhuriyetin 50. Yılında Karayollarımız, Bayındırlık Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara 1973.

Cumhuriyetin 75. Yılında Ulaştırma ve Haberleşme, Ulaştırma Bakanlığı Yayınları, Ankara 1998.

Cumhuriyetin 70. yılında Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, Bayındırlık Bakanlığı Yayınları, Ankara 1993.

ÇETİN, Mustafa, **Avrupa Topluluğu ve Türkiye'de Ulaştırma Politikaları**, TCDD Yayınları, Ankara 1992.

DEMİRKAN, Nezahat, **Atatürk Dönemi Ulaştırma Politikası ve Demiryolları**, Yıldız Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul 1995.

Devlet Demiryollarının Durumu ve Karayolları Rekabeti, Ulusoğlu Matbaası, Ankara 1968.

DUMAN, İsmet, **Demiryollarında Verimlilik ve Enerji Tasarrufu**, TCDD Yayınları, Ankara 1992.

EARLE, Edward Mead, **Bağdat Demiryolu Savaşı**, (Çeviren: Kasım Yargıcı) İstanbul 1972.

ELDEM, Vedat Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik, TTK Yayını, Ankara 1994, s.95.

ERGUN, Murat, **Bir Demiryolcunun Kurtuluş Savaşı Hatıraları, Milli Demiryollarımızın Kısa Bir Tarihçesi**, Ahenk Matbaası, İstanbul 1966.

ERGÜN, İsmet, **Türkiye'nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü**, Hacettepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Yayınları, Ankara 1985.

EVREN, Güngör, **Demiryolu**, Birsen Yayınevi, İstanbul 1999.

GÜREL, Ziya, **Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk**, TTK Yayınları, Ankara 1989.

GÜRSES, Rifat, **Münakale Coğrafyası**, TCDD Matbaası, İzmir 1960,

GÜNÇAN, Ömer Kamil, **Demiryollarının Ülke Stratejisine ve Ekonomisine Etkinliği**, Ankara 1992.

GÜVEN, Sami, **1950'li Yıllarda Türk Ekonomisi Üzerine Amerikan Kalkınma Reçeteleri, Hilts Raporu, Thornburg Raporu, Barker Raporu**, Ezgi Kitabevi Yayınları, Bursa 1998.

……., **Türkiye'de Ulaşım Sistemi ve Karayolu Ulaştırma Kooperetifleri**, Ankara 1982.

İLTER, İsmet, **Türkiye Karayollarının Tarihsel Gelişimi**, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi Yayınları, İstanbul 1985.

İnönü'nün Söylev ve Demeçleri 1919-1946, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1946.

KARAL, Enver Ziya, **Osmanlı Tarihi**, C.VI-VII, TTK Yayınları, Ankara 1995.

Karayolları Faaliyetleri, KGM Matbaası, Ankara 1970.

Karayolları Genel Müdürlüğü 25 Yaşında, Karayolları Matbaası, Ankara 1975.

Karayolları Genel Müdürlüğü'nün Kurucusu Vecdi Diker'in Ardından, Yollar Türk Milli Komitesi Yayınları, Ankara 1998.

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

KOÇAK, Cemil, **Türkiye'de Milli Şef Dönemi (1938-1945)**, C.2, İletişim Yayınları, Ankara 1986.

MELZİG, Herbert, **İnönü Diyorki**, Ülkü Basımevi, İstanbul 1944.

MUTLU, N. Yücel, **Bayındırlık Bakanlığı Tarihi (1920-1988)**, Bayındırlık Bakanlığı Matbaası, Ankara 1989.

MÜDERRİSOĞLU, Alptekin, **Kurtuluş Savaşı'nın Mali Kaynakları**, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 1990.

NOVİÇEV, A.D., **Osmanlı İmparatorluğu'nun Yarı Sömürgeleşmesi**, Onur Yayınları, Ankara 1979.

On Yılda Türkiye Nafiası 1923-1933, TC Nafia Vekaleti Yayınları, İstanbul 1933.

ONUR, Ahmet, **Türkiye Demiryolları Tarihi 1860-1953**, KKK İstanbul Askeri Basımevi, İstanbul 1953.

ORAN, Baskın (Ed.), **Türk Dış Politikası 1919-1980**, C.I., İletişim Yayınları, Ankara 2002.

ÖZTÜRK, Kazım, **Türkiye Cumhuriyetleri Hükümetleri ve Programları**, Ak Yayınları, İstanbul 1968.

SANDER, Oral, **Siyasi Tarih 1918-1994**, İmge Kitabevi Yayınları, Ankara 1989.

……..,**Türk Amerikan İlişkileri 1947-1964**, AÜ SBF Yayını, Ankara 1979.

SARIASLAN, Ümit, **Demir Ağlardan Örümcek Ağlarına**, Otopsi Yayınları, İstanbul 2004.

SEVER, Ayşegül, **Soğuk Savaş Kuşatması'nda Türkiye, Batı ve Ortadoğu 1945-1958**, Boyut Kitapları, İstanbul 1997.

ŞEN, Leyla, **Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci**, TESAV Yayınları, Ankara 2003.

T.C. İkinci Sanayi Planı (Önsöz Afet İnan), Ankara 1973.

TEKELİ, İlhan-Selim İLKİN, **Cumhuriyet Harcı,** C.II-III, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2004.

……, **1929 Dünya Buhranında Türkiye'nin İktisadi Politika Arayışları**, ODTÜ Yayınları, Ankara 1983.

……..., **Savaş Sonrası Ortamında 1947 Türkiye İktisadi Kalkınma Planı**, ODTÜ Yayınları, Ankara 1974.

……, **Uygulamaya Geçerken Türkiye'de Devletçiliğin Oluşumu**, Ankara 1982.

TEZEL Yahya, **Cumhuriyet Dönemi İktisat Tarihi (1923-1950)**, Ankara 1986.

THORNBURG Max Weston, Graham Spay ve George Soule, **Turkey: An Economşc Appraisal, The Twentieth Century**, Newyork 1949.

THORNBURG Max Weston, **Türkiye'nin Bugünkü Ekonomik Durumunun Tenkidi**, çev:Nail Artuner, Ankara 1950.

TOKGÖZ, Erdinç, **Türkiye'nin İktisadi Gelişme Tarihi (1914-2001)**, İmaj Yayıncılık, Ankara 2001.

TOPRAK, Zafer, vd., **Demir Yol-Tren Çağı**, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2003.

TÜMERTEKİN, Erol, **Ulaşım Coğrafyası**, İ.Ü. Yayınları, İstanbul 1976.

Türkiye Karayolları 1950-2001, KGM Matbaası, Ankara 2001.

Türkiye'de Toplumsal ve Ekonomik Gelişmenin 50 Yılı, DİE Yayınları, Ankara 1973.

Türkiye'de Ulaşım Politikası, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Yayınları, İstanbul 1977.

Türkiye'nin Gelişimi İçin Demiryolları, (haz:Fettullah Akın), Polimer Matbacılık, Ankara 2003.

Türkiye'ye Amerikan İktisadi Yardımları (1949-1968), Maliye Bakanlığı Yayınları, Ankara 1968.

TÜTENGİL, Cavit Orhan, **İçtimai ve İktisadi Bakımdan Türkiye Karayolları,** İstanbul 1961.

Ulaştırmada 50. Yıl, T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Ankara 1973.

Ulaştırma ve Haberleşme (1983-1990), Ulaştırma Bakanlığı Yayını, Ankara 1991.

Vecdi Diker'i Anma Toplantısı (28.02.1998), Yollar Türk Milli Komitesi Yayını, Ankara 1998.

YEŞİLBURSA, Behçet Kemal, **The Baghdad Pact:Anglo-American Defence Polices İn The Middle East 1950-1959**, Frank Cass, London 2005.

YETKİN, Çetin, **Karşı Devrim 1945-1950**, Otopsi Yayınları, İstanbul 2003.

……., **Serbest Cumhuriyet Fırkası Olayı**, Karacan Yayınları, İstanbul 1982

YILDIRIM, İsmail, **Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)**, Atatürk Kültür Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 2001.

Yollar Türk Milli Komitesi (YTMK), **Vecdi Diker'in Ardından**, Ankara 1998.

2.Makaleler:

ABİSEL, M. Arslan, "*Demiryollarımızın 25. Yıldönümü*", **Demiryollar Dergisi**, Sayı:285-287, Eylül 1949, ss.53-59.

……., "*Demiryollarının Modası Geçmiş midir*?", **Demiryollar Dergisi**, sayı:291-293, Mart 1950, ss.6-10.

ADIVAR, Adnan, "*Şimendifer, Otomobil ve Uçak*", **Cumhuriyet,** 18 Temmuz 1953, s.2.

AKÇADURAK, Zübeyr, "*Cumhuriyet Devrinde Türkiye Demiryolları*", **Demiryolları Dergisi**, Sayı:293, Mart 1950, ss.4-65.

ALAÇAM, Sabih. "*Nafiası Olan Devlet İleri Memleket; Nafiası Olmayan Devlet Geri Memleket!*", **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl:7, Sayı:1, Haziran 1940, ss.52-60.

ALBAYRAK, Mustafa, "*D.P. Hükümetlerinin Politikaları (1950-1960)*", **Türkler Ansiklopedisi**, C.16, ss.855-877.

ARAS, Askeri, "*Büyük Köprülerimiz*", **Karayolları Bülteni**, Ağustos 1952, Yıl:2, Sayı:22, ss.1-2.

ARI, Kemal, "*Samsun-Çarşamba Demiryolu'nun Temel Atma Töreni ve Reisicumhur Gazi Mustafa Kemal Paşa'nın Samsun Gezisi*", **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, Sayı 21, Temmuz 1991, ss.609-622.

ARSLAN,A M., "*Münakalat Bakımından Anadolu*", **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl:3, Sayı:7, Aralık 1936, ss.26-30.

ARTAM, Nurettin; "*6 Günde 2500 Kilometre*", **Ulus**, 4-14 Kasım 1951. (Yazı Dizisi)

ASLANTEPE, Cengiz, "*Türk Demiryolu Tarihinden 100 Günlük Bir Kesit Serbest Cumhuriyet Fırkası ile Cumhuriyet Halk Fırkası Tartışmalarında Demiryolları*", **Kebikeç İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırmaları Dergisi**, Sayı:11, Yıl:2001, ss. 205-22,

ATAÇ, Kuter, "*Atatürk Döneminden Günümüze Hizmetler, Ulaştırma ve Bankacılık Sektörleri*", **Atatürk'ten Günümüze Türkiye Ekonomisi,** Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü , Ankara 2002, ss.97-111.

ATİK, Saffet, "*Türkiye'de Demiryollarının Tarihi Gelişim Süreci ve Mekan Organizasyonuna Etkileri*", **1. Ulusal Demiryolu Kongresi (Bildiriler)**, 9-10-11 Ocak 1979, Ankara 1979, ss.112-149.

ATAY, Falih Rıfkı, *"Demiryollarımızın Ağır Vazifeleri Var",* **Demiryollar Dergisi**, Yıl:19, Sayı:221-222-223, Temmuz-Eylül 1943, s.1.

AYDIN, Suavi, "*Türkiye,nin Demiryolu Serüvenine Muhtasar Bir Bakış*", **Kebikeç İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırmaları Dergisi**,, Sayı:11, Yıl:2001, ss.49-93.

BERKSAN, Nazım, "*Yol Kanunu Görüşmeleri Dolayısıyla:23.000 km.lik Yol Programının Gayesi*", **Ulus**, 1 Şubat 1950, s.2.

CUMMİNGS, Herbert J., "*Türkiye'nin Karayolları Programı ve Geçici Bir İktisadi Tahlil*", **Karayolları Bülteni**, Yıl:2, Sayı:14, Aralık 1951, ss.8-12.

CÜNDÜBEYOĞLU, Kemal, "*Şark, Garp, Şimal, Cenup Hepsi Vatan…*", **Karayolları Bülteni**, Yıl:3, Sayı:36, Ekim 1953, ss.1-2.

……., "*Türkiye'nin Yol Davası*", **Karayolları Bülteni**, Yıl:5, Sayı:60, Ekim 1955, ss.5-8.

ÇAĞLAR, Şükran, "*Cumhuriyetimizin 80 Yıllık Tarihinde Demiryolu Politikaları*", **Demiryolu** , Sayı:7, Ekim 2003, ss.4-8.

ÇETİNKYA, Ali, "*Türkiye'de Başarılan Nafia İşleri ve İleride Yapılacak İşler*" (Finansal Times'da yayınlanan makale), **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Sayı: 9, Şubat 1937. ss.42-49.

DÜNDAR, Can, "*Canavar*", **Milliyet**, 3 Şubat 2004, s.5.

ESİRCİ, Şükrü, "*Karayolları ve Ekonomi*", **Karayolları Bülteni**, Yıl:5, Sayı:48, Ekim 1954, s.9.

İLKİN, Selim, "*1922-1923 Yılları Türkiye'sinde Bir Yabancı Sermaye Girişimi: Chester Demiryolu Projesi*", **Türkiye İş Bankası Uluslararası Atatürk Sempozyumu 17-22 Mayıs 1981**, İstanbul 1983, ss.739-781.

KALKAY, Yakup, "*Cumhuriyetin 19 uncu Yılında Demiryollarımız*", **Demiryollar Dergisi**, Sene:212-213-214, Ekim-Aralık 1942, ss.23-29.

KARAY, Refik Halit, "*Yol Durumumuz*", **Akşam**, 29 Ağustos 1947, s.1.

KAYAR, Muzaffer, " *Karayollarında 2500 Kilometre*", **Yeni Sabah**, 18 Ekim 1951-27 Ekim 1951. (Yazı Dizisi)

KAZGAN, Gülten, "*Demiryolları, Karayolları Rekabeti, Etkenler, Sorunlar ve Sonuçlar*", **1.Ulusal Demiryolu Kongresi (Bildiriler)**, 9-10-11 Ocak 1979, Ankara 1979 ss.265-317.

KİPER, Niyazi, *"İl Yolları Pro*gramı", **Karayolları Bülteni**, Yıl:2, Sayı:16, Şubat 1952, ss.1-2,8.

KOÇAK, Şükrü, "*Ulaştırma Politikamız*", **Demiryollar Dergisi**, Sayı:266, Aralık 1947, ss.3-5.

KOZİKOĞLU, Sahir, "*Ulaştırma Politikasının Esas Faktörleri*", **Demiryollar Dergisi**, Sayı:272-274, Haziran-Ağustos1948, ss.42-43.

MERDOL, Arif, "*Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Modelleri*", **Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi**, C. 10, İletişim Yayınları, İstanbul 1983, ss.2769-2772.

Nadir Nadi, "*Amerikan Yardımı*"**, Cumhuriyet**, 15 Temmuz 1947, ss.1-4.

……., "*Yol*",**Cumhuriyet**, 27 Kasım 1948, ss.1-3.

PAMUK, Şevket, "*Türkiye'deki İlk Demiryolu:İzmir-Aydın*", **Tarih ve Toplum**, Mayıs 1994, ss.35-37.

RADO, Şevket, "*Teknik Elaman Sıkıntısı Kalkınmamızı Geciktiriyor*", **Akşam**, 17.Ekim1951. s.1.

……., "*Karayollarında 2500 Kilometre*", **Akşam**, 18 -19 Ekim 1951 (Yazı serisi).

……., "*Yeni Bir Zihniyet*", **Akşam**, 13 Ekim 1950, s.2.

……., "*Yol Davası Yürüyor*", **Akşam**, 11 Ekim 1950, s.2.

……....., "*Türkiye'nin Yol Davası Hal Yoluna Girmiştir*", **Akşam**, 12 Ekim 1950, s.1,4.

SARC, Ömer Celal, "*Atatürk Döneminde Türkiye Ekonomisi ve İktisat P*olitikaları", **Çağdaş Düşüncenin Işığında Atatürk**, Dr.Nejat Eczacıbaşı Yayınları, İstanbul 1983, ss.335-378.

SARMAN, Halit Ziya, "*Karayollarımızda Kar Mücadel*esi", **Karayolları Bülteni**, Yıl:5, Sayı:52, Şubat 1955, ss.3-6.

SARPEL, N., "*Dünyada ve Bizde Yol*", **Vatan**, 5 Temmuz 1947, s.2.

……., "*Yol Şebekesi ve Değişen Dünya Tekniği*", **Vatan**, 7 Temmuz 1947, s.2.

……., *Bozulan Yollar*, **Vatan**, 10 Temmuz 1947 s.2. 1

SEZER, Duygu Bazoğlu "*Soğuk Savaş Dönemi ve Türkiye'nin İttifaklar Politikası*", **Çağdaş Türk Diplomasisi:20 Yıllık Süreç**, 15-17 Eylül 1997, TTK Yayınları, Ankara 1999, ss.441-464.

SEVÜK, Nebahat, "*Türkiye Karayolları İnşa Tarihçesi*", **D.T.C.Fakültesinde Verilmek Üzere Hazırlanan Konferans**, Karayolları Genel Müdürlüğü Planlama Fen Heyeti, Ankara.

SUNGUR, Orhan "*Yol Davamız ve Finansman Meseleleri*", **Karayolları Bülteni**, Ağustos 1957, Yıl:7, Sayı:82,.ss.6-17.

ŞEN, Leyla, "*Merkez-Çevre İlişkilerinin Önemli Bir Dinamiği Olarak Osmanlı İmparatorluğu'nda Ulaştırma Sistemleri*, **Kebikeç İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırmaları Dergisi**,, Sayı:11, Yıl 2001, ss.95-124.

TANİ, Nemci, "*Ulaştırma Politikamız ve Yol Davamız*", **Karayolları Bülteni**, Ocak 1952, Yıl:2, Sayı:15, ss.2-4.

TAŞAN, Hasan, "*Türkiye'de Ulaşım Politikası ve Demiryolları*", **1.Ulusal Demiryolu Kongresi (Bildiriler)**, 9-10-11 Ocak 1979, Ankara 1979, ss.227-250.

TEKELİ, İlhan- Selim İLKİN, "*Cumhuriyetin Demiryolu Politikalarının Oluşumu ve Uygulanması*", **Kebikeç İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırmaları Dergisi**, Sayı:11, Yıl:2001,ss.125-163.

……....., "*Cumhuriyetin Demiryolu Politikalarının Oluşumu ve Uygulanması*", **Bilanço:1923-1998: "Türkiye Cumhuriyeti'nin 75 Yılına Toplu Bakış" Uluslar arası Kongresi**, C.II, İstanbul 1999, ss.359-378.

……, "*Türkiye'de Ulaştırmanın Gelişimi*", **Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi**, C. 10, ss.2758-2768.

TURNER, E.M., "*Ankara'nın Doğusundaki 2 No.lu Devlet Yolu İnkişaf Ediyor"*, **Karayolları Bülteni**, .Yıl:2, Sayı:17, Mart 1952, s.5.

TUNCER, Erol-Leyla Şen, "*Cumhuriyet Döneminde K*arayolları", **Bilanço:1923-1998: "Türkiye Cumhuriyeti'nin 75 Yılına Toplu Bakış" Uluslararası Kongresi**, C.II, İstanbul 1999, ss.379-390.

YALMAN, Ahmet Emin, "*Akıncılar Aleminde Bir Seyahat*", **Vatan**, 20 Ekim–4 Kasım 1951. (Yazı Dizisi).

……..., "*Münakalat İşlerinde Yeni Gelişmeler"*, **Demiryollar Dergisi**, Yıl:19, Sayı:221–222-223, Temmuz-Eylül 1943, ss.2-3.

……., "*Yol Seferberliği İstikbal İstikametindeki En Büyük Hamlemizdir*". **Vatan**, 17 Ocak 1949, s.3.

YALMAN, Tunç, "*Yol…Yol…Yol…",* **Vatan**, 3 Eylül- 1 Ekim 1952. (Yazı Dizisi)

YAVUZ, Ünsal, "*Cumhuriyet Devri Demiryolu Politikasına Yaklaşım Biçimi*", **IX Türk Tarih Kongresi**, 21-25 Eylül 1981, TTK Basımevi, Ankara 1989, ss.1641-1648.

YILDIRIM, İsmail, "*Cumhuriyet Dönemi Demiryolu İnşaatlarının Mali Kaynakları ve İç Borçlanmalar (1923–1950)*", **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, Sayı:44, Temmuz 1999, ss.603-626.

ZARAKOĞLU, Avni, "*Memleketimizde Demiryolu Politikası*", **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Sayı:3-4, Ankara 1950, ss.573-589.

EK-1 **ON BEŞ YILLIK DEVLET YOL AĞI PROGRAMININ ÖZETİ**

DÖNEMLER	YOL, KÖPRÜ ve TESİSLER YAPIMI		BAKIM ve MAKİNE		YOL, KÖPRÜ TEVSİ ve ISLAHLAR		YOL AĞI DIŞINDA BÜYÜK KÖPRÜLER	TOPLAM	HER YILDA ORTALAMA
	Km	Lira	Km	Lira	Km	Lira	Lira		Lira
1- I. 5 Yıl	2.939	125.000.000	14.000	50.000	1.700	20.000.000	10.000.000	205.000.000	41.000.000
2-II. 5 Yıl	3.122	125.000.000	17.000	50.000	1.700	20.000.000	10.000.000	205.000.000	41.000.000
3-III.5 Yıl	2.728	110.000.000	20.000	50.000	1.600	20.000.000	10.000.000	190.000.000	38.000.000
	8.789	360.000.000	51.000	150.000	5.000	60.000.000	30.000.000	600.000.000	

Kaynak: **Yol Programı 1946.**

EK-2 **BAYINDIRLIK BAKANLIĞI DOKUZ YILLIK YOL PROGRAMI'NIN ÖZETİ**

Keşif Programı:23.054 km.X 300 TL/km=6.916.200
İnşaat Programı:Cetveli aşağıda gösterilmiştir.

Yolun Cinsi	Km Tutarı	Birinci 3 Yıl		İkinci 3 Yıl		Üçüncü 3 Yıl		Yekun	
		Km.	Tutar	Km.	Tutar	Km.	Tutar	Km.	Tutar
Parke…….	25.000	15+000	375.000	44+000	1.100.000	29+000	725.000	. 88+000	2.200.000
Asfalt……	20.000	165+000	3.000.000	90+000	1.800.000	366+000	7.320.000	. 621+000	12.000.000
İyi Şose…….	15.000	2.732+000	40.980.000	2.556+000	38.340.000	2.515+000	37.725.000	. 7.803+000	117.000.000
Bozuk Şose……..	26.000	1.856+000	48.265.000	1.551+000	40.326.000	2.318+000	60.268.000	.5.725+000	148.000.000
Köprülü Tesviye..	30.000	622+000	18.660.000	710+000	21.300.000	962+000	28.860.000	.2.294+000	68.000.000
Köprüsüz Tesviye	40.000	722+000	28.800.000	717+000	28.680.000	607+000	24.280.000	.2.046+000	81.000.000
Ham Yol…….	55.000	1.072+000	58.960.000	1.343+000	73.865.000	1.556+000	85.580.000	.3.971+000	218.000.000
Yekun		7.184+000	199.411.000	7011+000	205.411.000	8.353+000	244.758.000	22.548+000	649.580.000
Asfaltlama		6.000+000	72.000.000	6000+000	72.000.000	6.000+000	72.000.000	18000+000	216.000.000

Köprüler Programı:

Devlet Yollarında Yeni Yapılacak köprüler	:26.120X8.000=	208.000.000 TL
Devlet Yollarında Onarım yapılacak köprüler	: 9.610X2.000=	19.220.000 TL
İl Yollarında Yeni Yapılacak Köprüler	: 1.000X5.000=	50.000.000 TL
Ahşap Köprüler Tamiri	: =	15.000.000 TL
İl Yollarında Onarım Yapılacak Köprüler	: =	1.000.000 TL
Toplam		293.000.000 TL
Dokuz Yıllık Bakım ve Tamir		16.000.000 TL
Genel Toplam		310.000.000 TL

Bakım programı:

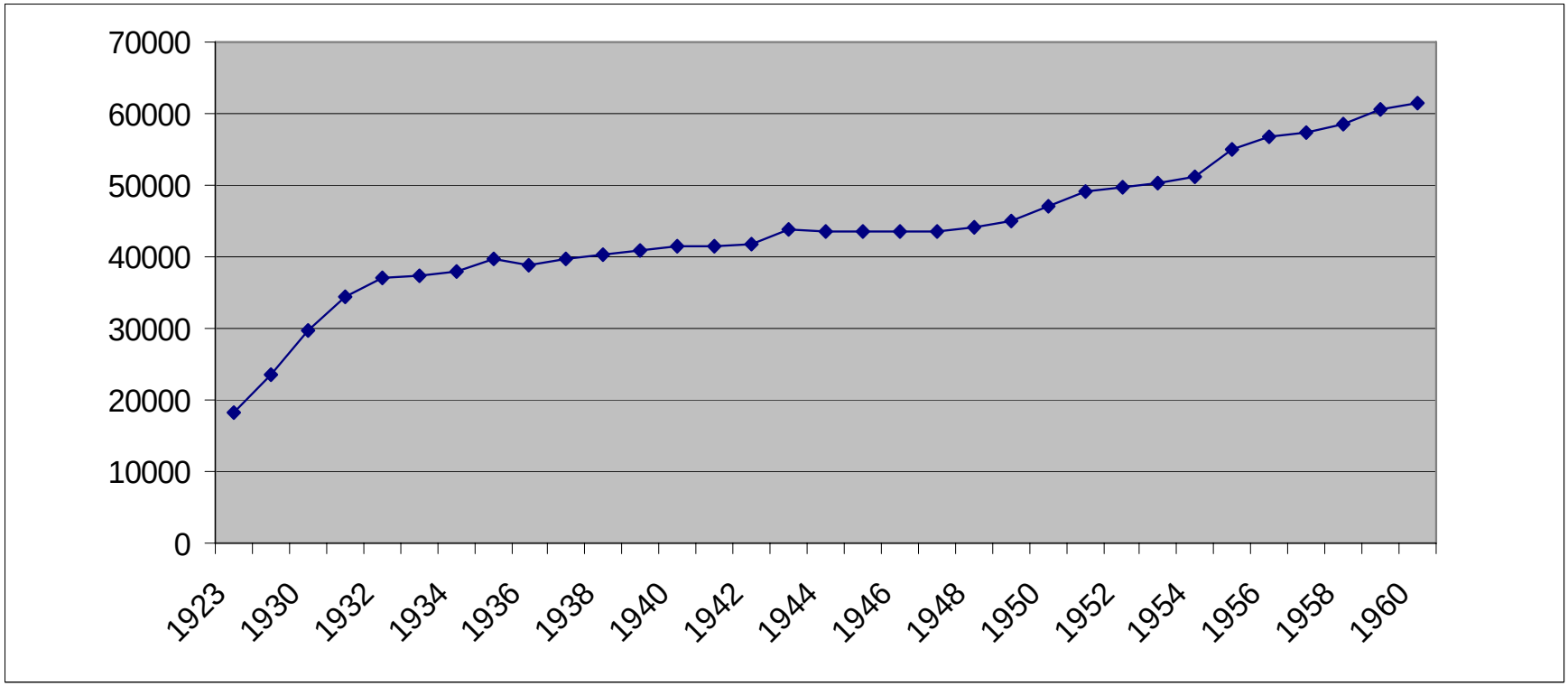
Yıl	Tutar	Uzunluk(km)	Bakım Gideri TL
1949	800.000	12.750	10.200.000
1950	800.000	13.000	10.400.000
1951	800.000	13.500	10.800.000
1952	800.000	14.000	11.200.000
1953	800.000	14.195	11.200.000
1954	800.000	14.195	11.356.000
1955	800.000	17.000	13.600.000
1956	800.000	19.500	15.600.000
1957	800.000	22.548	18.038.400
Toplam			112.550.400

Toplam Harcama Özeti

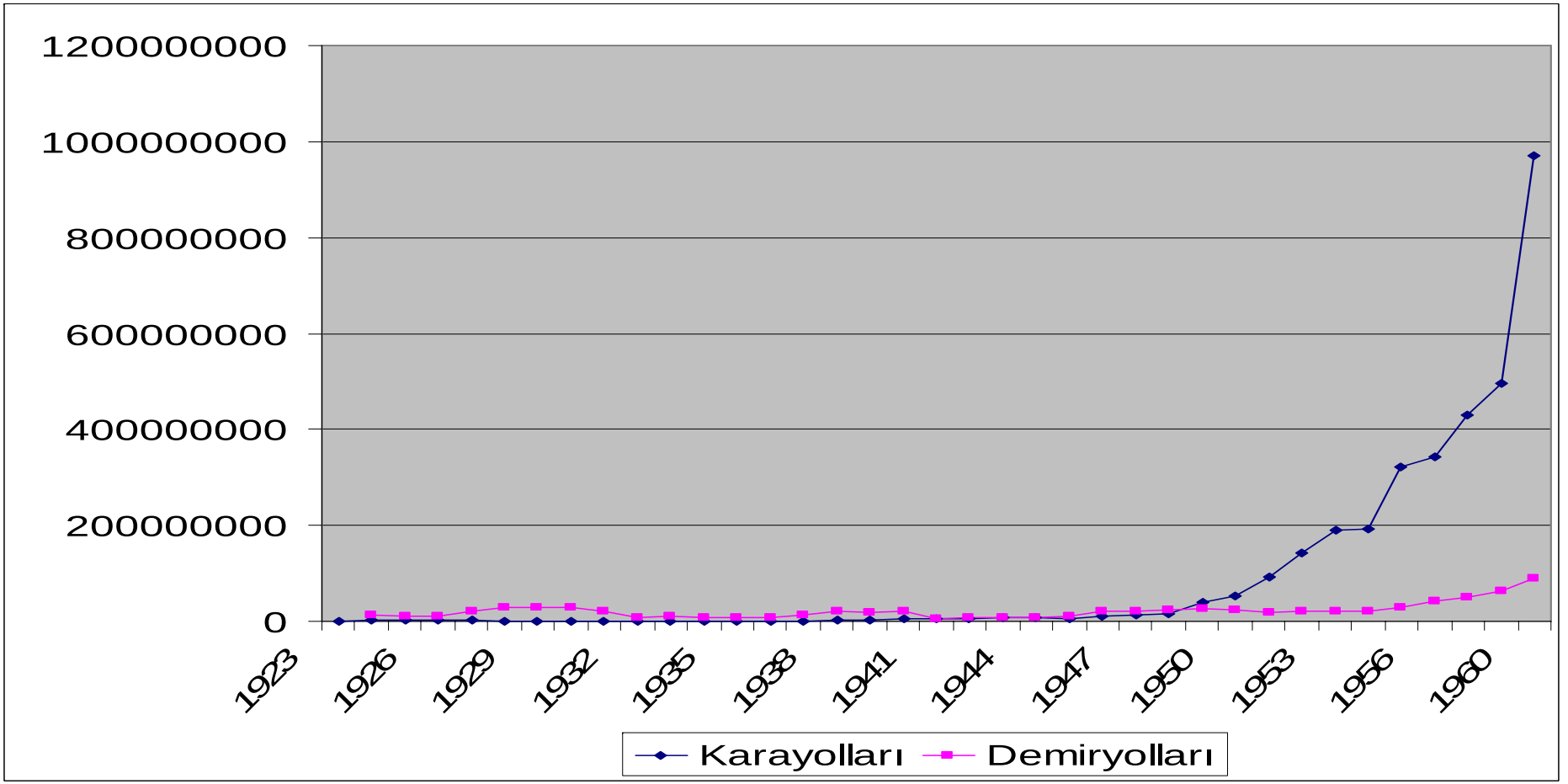
1-Etütler	6.765.000 TL
2-İnşaatlar	649.580.000 TL
3-Asfaltlama	216.000.000 TL
4-Köprüler	310.000.000 TL
5-Tesisler	50.000.000 TL
6-Yeni Makine Alınması	83.000.000 TL
7-Atölye ve Yedek aksamı	40.125.000 TL
8-Beklenmeyen Giderler	32.000.000 TL
Toplam	1.387.450.000 TL
Dokuz Yıllık Bakım	112.550.000 TL
Toplam	1.500.000.000 TL

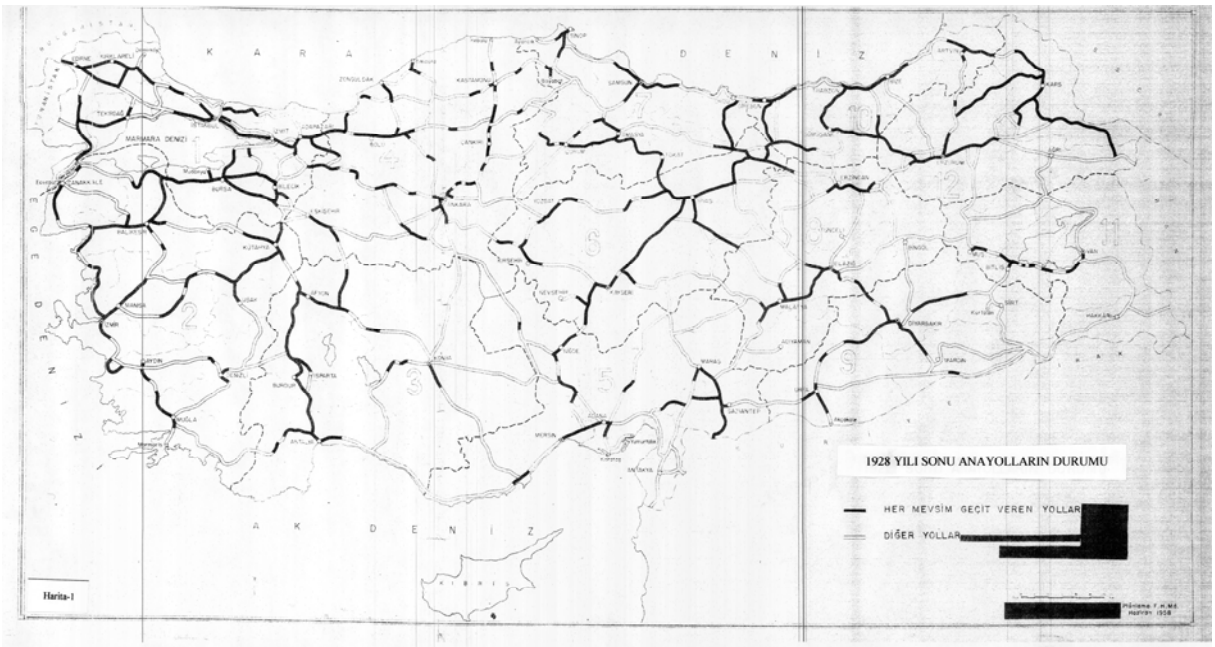
Kaynak: **Yol Davamız 9 Yılda 23.054 Kilometre.**

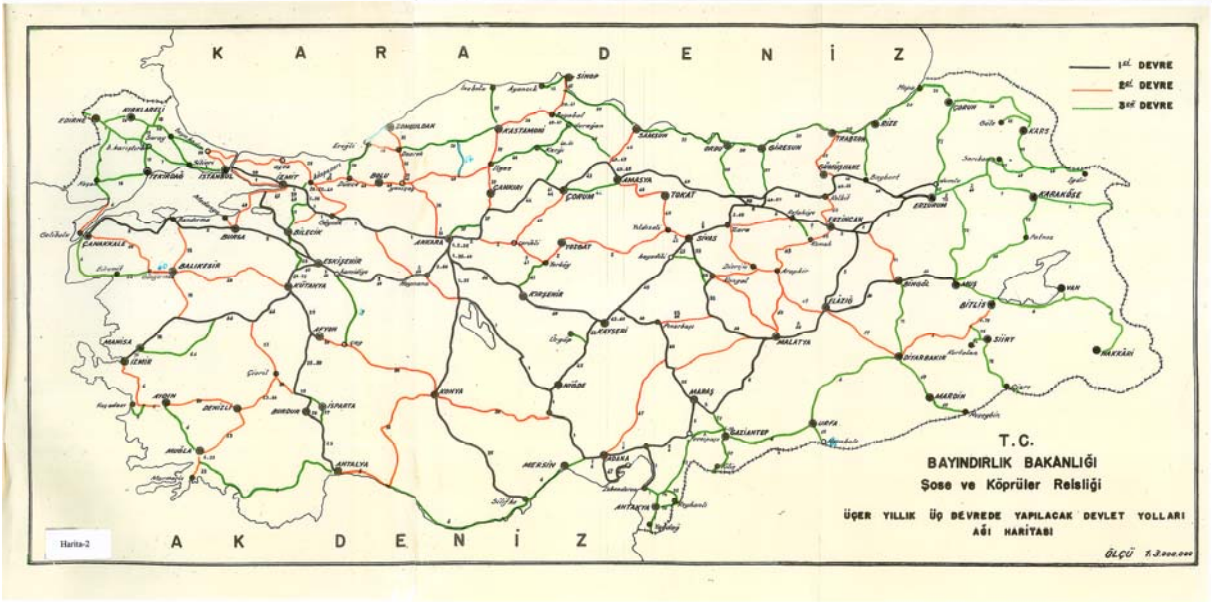
EK-3 1923-1960 DÖNEMİ TÜRKİYE KARAYOLLARININ DURUMU

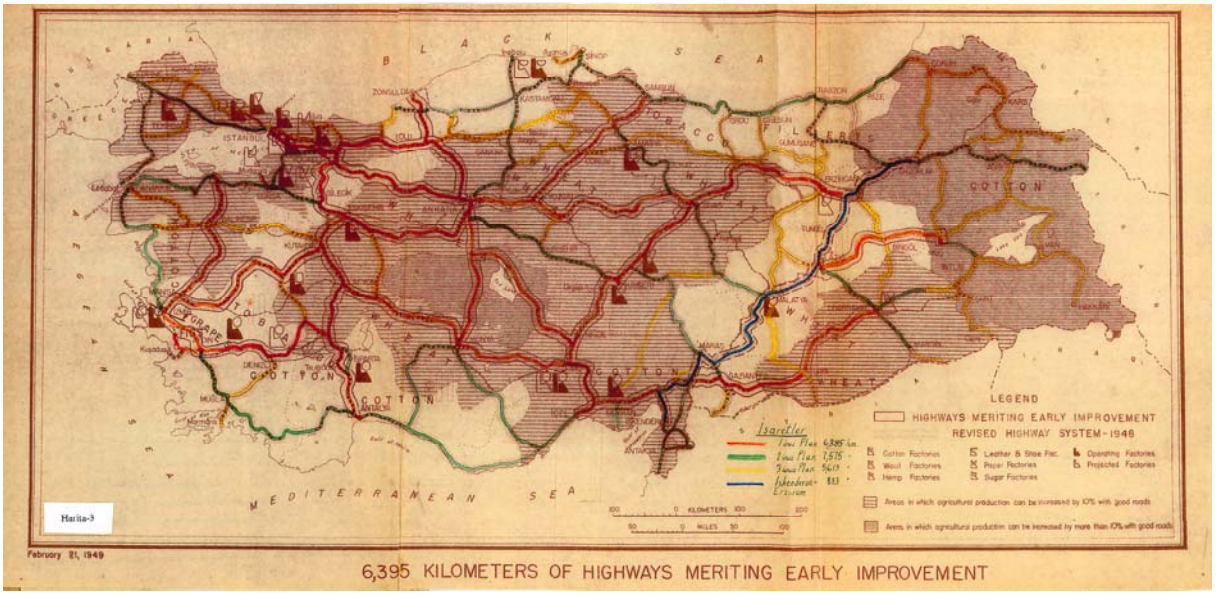


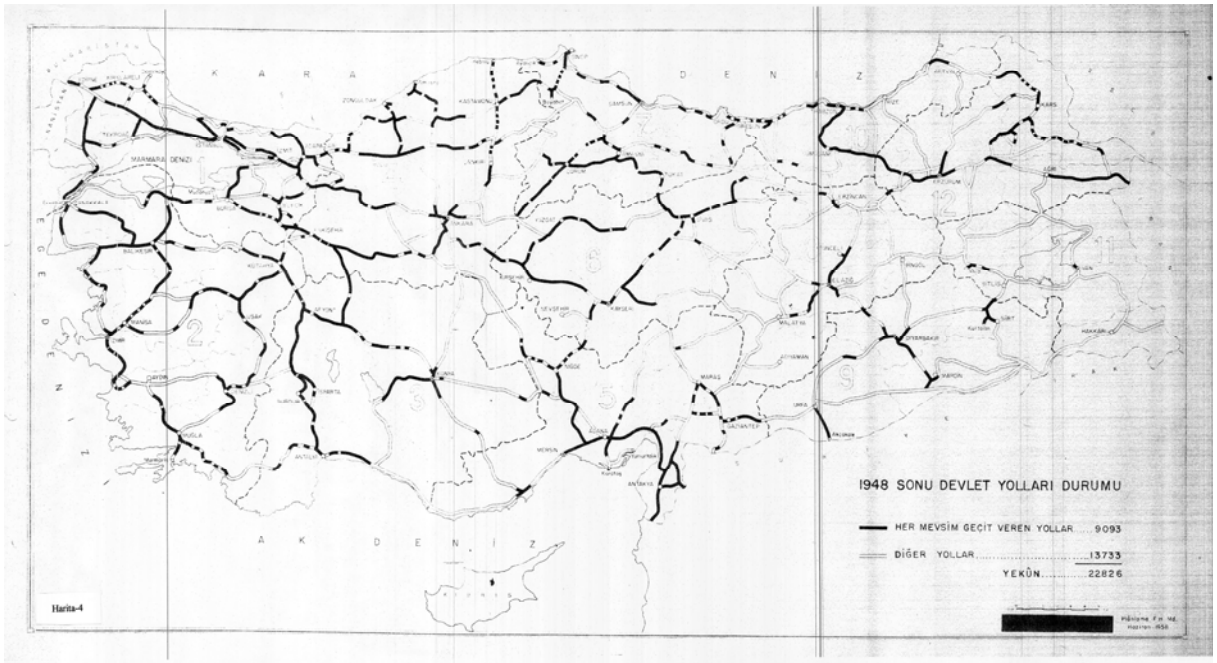
EK-4 YILLARA GÖRE KARAYOLLARI VE DEMİRYOLLARININ BÜTÇEDEN ALDIĞI PAY

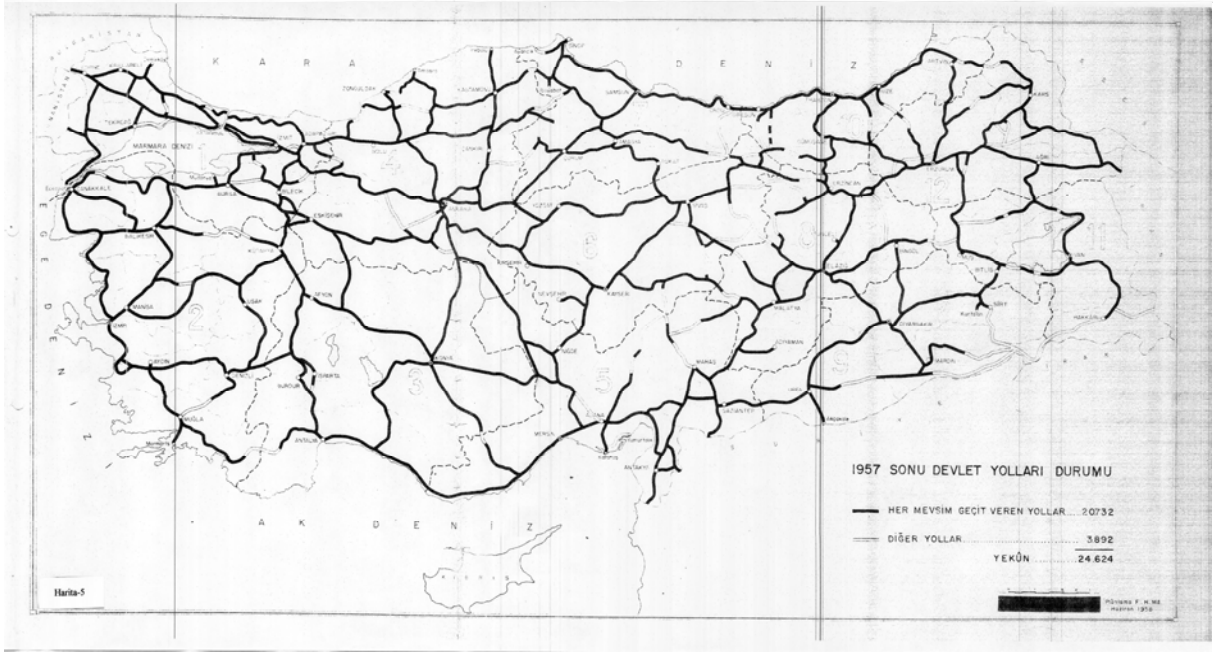



K A R A D E N İ Z
A K D E N İ Z
1928 YILI SONU ANAYOLLARIN DURUMU
HER MEVSİM GEÇİT VEREN YOLLAR
DİĞER YOLLAR
Harita-1


K A R A D E N İ Z
A K D E N İ Z
1. DEVRE
2. DEVRE
3. DEVRE
T.C.
BAYINDIRLIK BAKANLIĞI
Şose ve Köprüler Reisliği
ÜÇER YILLIK ÜÇ DEVREDE YAPILACAK DEVLET YOLLARI AĞI HARİTASI
Harita-2


B L A C K S E A
M E D I T E R R A N E A N S E A
LEGEND
HIGHWAYS MERITING EARLY IMPROVEMENT
REVISED HIGHWAY SYSTEM - 1948
Harita-3
February 21, 1949
6,395 KILOMETERS OF HIGHWAYS MERITING EARLY IMPROVEMENT


K A R A D E N İ Z
A K D E N İ Z
1948 SONU DEVLET YOLLARI DURUMU
HER MEVSİM GEÇİT VEREN YOLLAR.... 9093
DİĞER YOLLAR.... 13733
YEKÛN.... 22826
Harita-4


K A R A D E N İ Z
A K D E N İ Z
1957 SONU DEVLET YOLLARI DURUMU
HER MEVSİM GEÇİT VEREN YOLLAR.... 20732
DİĞER YOLLAR.... 3892
YEKÛN.... 24.624
Harita-5