

# MİLLİ MÜCADELEDE ULAŞIM

Arş.Gör. İskender Yılmaz\*

Ülkemiz asırlardan beri kıt'alararası ulaşım yönünden elverişli bir coğrafi duruma sahip olmuştur. Hemen hemen her devirde ticaret ve yolcu ulaşımı Anadolu'nun çeşitli limanlarına yapılmış ve bu limanlardan karayolu ile Anadolu içlerine ve diğer ülkelere ulaştırılmıştır.

Millî mücadele sırasında ulaşım imkanlarının sınırlı olması, Türk istiklal savaşının en önde gelen problemlerinden biri idi. Bilindiği gibi, İstanbul ile Anadolu arasında ve kıyı bölgeleri ile iç bölgeler arasında ulaşım oldukça zor şartlar içinde yapılmaktaydı. İşte Mustafa Kemal bir nebze olsun bu problemi çözmek için Ankara'yı Millî Mücadele'nin başkenti yapmıştır. Genç Türk devletinin savaştan sonra çözmeye çalıştığı konulardan biri de hiç şüphesiz modern ulaşım ağını kurmak olmuştur.

## A) KARAYOLU

Osmanlı İmparatorluğu'nun yol yapımına daha çok askeri görüşler hakim olmuştur. Orduların en kısa zamanda sınırlara nasıl ulaştırılabileceği her düşünceden önce geliyordu. Fakat bu görüşün devlet ekonomisine hiçbir yarar sağlamadığı anlaşıldıktan sonra ekonomik amaçlarla kervan yolları yapımına başlanmıştır.

19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren memleketin muhtelif bölgelerinde kasabaları başlıca şehirlere, şehirleri de iskelelere veya en yakın istasyonlara bağlayan bir takım şoseler inşasına girilmiş, hatta bu işleri kolaylaştıracak

---

\* Atatürk Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü Müdürlüğü

düşüncesi ile, memleketin erkek nüfusuna her sene birkaç gün fiilen yol inşasında çalışmak, yahut vergi ödemek mecburiyeti de yüklenmişti.

Esasen Osmanlı İmparatorluğu'nda devletin belirli bir yol siyaseti mevcut değildi. Karayolları daha ziyade bölgenin ileri gelenleri tarafından yaptırılır, devlet yalnız askeri bakımdan ehemmiyet arzeden anayollarla alakadar olurdu. Devletin doğrudan doğruya yol işiyle meşgul olması 1870 yılına raslar <sup>(1)</sup>.

Modern anlamda karayolu yapımına ilişkin ilk adım, 1866 yılında yürürlüğe giren "Turuk u Muabir Hakkında Nizamname" ile atılmıştır. Bu nizamname ile karayolları yapımı bakım ve onarımı teknik kurallara bağlanıyor ve gerekli örgüt kurulmuş oluyordu <sup>(2)</sup>.

Osmanlı İmparatorluğu üç tür yol yapımına yönelmişti <sup>(3)</sup>:

a) İl merkezini en yakın demiryolu istasyonuna bağlayan beş metre genişliğindeki yollar.

b) İl merkezleri arasındaki başlıca kasaba ve limanları bağlayan dört metre genişliğindeki yollar.

c) İl içerisindeki kasaba ve köyler arasındaki üç metre genişliğindeki yollar.

Bununla beraber Osmanlı İmparatorluğu'nun son yıllarında uzun harp devreleri içinde bu yollar bakımsız kaldılar. Öyle ki, Cumhuriyetin kuruluşunda

---

(1) Haluk CİLLOV, Türk Ekonomisi, İstanbul, 1965, (Kıs. Cillov, Türk Ekonomisi) s. 361.

(2) Alptekin MÜDERRİSOĞLU, Kurtuluş Savaşı Malî Kaynakları, İstanbul 1988, (Kıs. Müderrisoğlu, Kurtuluş Savaşının Malî Kaynakları) s. 86

(3) Tefik ÇAVDAR, 'Millî Mücadele Başlarken Sayılarla Vaziyet ve Manzara-i Umûmiye. (Kıs.Çavdar, Millî Mücadeleye Başlarken) s.82

imparatorluk yıllarından hemen hemen hepsi de bozuk olmak üzere 14.000 km. şose ile 4.000 km. kadar toprak yol kalmıştı (4).

Anlaşıyor ki, ortada bir karayolu mevcut fakat bu ağı oluşturan yollar yol özelliğini taşımaktan uzak bir vaziyette idi. Resmi kayıtlara göre yol sayılan ve bir programa göre gerçekleştirildiği belirtilen yollar aslında yüzyıllar boyunca göçlerle, kervanlarla iç ve dış ticaretle ve Osmanlı ordularının akınlarıyla kullanılagelen toprak parçalarının ve geçitlerin uzun yıllar kullanılma sonucu yola dönüşen araba, kağnı ve kervan izleriydi. Gidiş gelişlerle yola dönüşen bu izlerden yılın her mevsimi yararlanmak mümkün değildi.

O günlerdeki karayollarımızın gerçek durumu, o günleri yaşamış bir tarihçimiz şöyle dile getiriyor (5):

"Kısacası, yollarımız yoktu. Şose denilen çizgiler orta çağ kervan yollarından farksızdı. Bunlar da sellerle, yağmurlarla her yıl bozuluyordu. Köprüler, menfezler dayanıksızdı. Bu durum Birinci Dünya harbinde karşımıza cephe tutan düşmanlar kadar bizi yoruyordu.

...Yol görünüp kenarına varılınca, bütün yürüyüş koluna bir karışıklık yayıldı. Hiç kimse ayağının değdiği bu bozuk düzen yolun üstünden ayrılmak istemiyordu. Hele atlı subaylara, kıtalarını da bırakarak bu yol çizgisi üstünde, bir aşağı bir yukarı at koşturduklarını hâlâ rüya gibi hatırlarım. Çünkü bunların hemen hepsi, dağlık doğu cephesinde, meselâ, iki yıldan beri böyle bir yol parçası dahi görmemişlerdi. Bu dar ve harap şoseye ulaşmak herkeste, dünya ve

---

(4) Besim DARKOT, Türkiye'nin İktisadi Coğrafyası, İstanbul 1955, s.162.

(5) Şevket Süreyya Aydemir, Enver Paşa, C.III, İstanbul 1972, s.271-278.

medeniyete kavuşmak gibi hisler uyandırmıştı. Evet Anadolu'nun en büyük hasreti yola idi. Ülkeye girecek her şey, yani toprak ürünlerinin kıymetlenmesi, ticaret, sanat mektep, fabrika yeni bir idare ve yerleşme, eşkiyalığın kalkması ve nihayet ülkenin savunulması ancak yol olursa başarılabilirdi. Bize o zaman öyle geliyordu ki insanoğlunun en mucizeli eseri yoldur.

Motorlu kara taşıtlarına gelince o yıllarda karayollarının en öncmli aracı olan ve orduların ulaşım işlerinde kullanılan kamyonlardan söz etmek gereksizdir. Zira 1919 Mayısı Türkiyesi'nde motorlu ulaşırma birliğı yoktur. Birinci Dünya savaşından arta kalan birkaç kamyon kullanılmaz haldedir. Mevcut 1000 adede yakın otomobilin 800 adedi İstanbul'dadır. İzmir'dekilerin dışında Anadolu illerindeki otomobil sayısı 100 civarındadır (6).

Türkiye'de otomobil ve kamyon işletmeciliğini teşvik etmek amacıyla icra vekilleri heyeti tarafından 29 Temmuz 1917 tarihinde aşağıdaki nizamname yayınlanmıştır:

Türkiye dahilinde otomobil ve kamyon işletmesi ve nakliyatı umumiyeye mahsus otomobil ve kamyonlar levazımının gümrük resminden muafiyeti hakkında nizamname (7)

29 Temmuz 1937 (1921) - NO : 1073

MADDE 1- Türkiye dahilinde yolcu ve eşya nakliyatında lastik tekerlekli olmak şartıyla otomobil ve kamyon işletmekte bilumum (tebaayi devlet serbestir) yalnız muafiyeti rüsumiye ve askeriye temin etmek isteyenler ve otomobil ve

---

(6) Çavdar, Milli Mücadele Başlarken, s.82.

(7) Düstur, III. Tertip, C.2, İstanbul 1929, s. 130

kamyonlarına nakliyatı umumiyeye tahsis edecekler şeraiti atıye dairesinde iktisad vekâletine bilmüracaa ruhsatname almaya mecburdudr.

MADDE 2- Nakliyatı umumiyeye mahsus olarak getirilecek kamyonlarla otomobiller gümrük resminden muaf tutulacaktır.

MADDE 3- Keza nakliyatı umumiyeye mahsus otomobil ve kamyonlar için lüzumu fenni dairesinde yedek âlât ve edevatı ile tamirat levazımı evvelce vekâleti müşarunileyhaca tetkik olunacak defterleri dairesinde gümrük resminden muaf olacaktır.

MADDE 4- Kamyon ve otomobillerin istimaline muktezi benzin ve makina yağı gibi mübayaattan miktarı istihlâkâtı bilhesab gümrük resminden muaf tutulacaktır.

MADDE 5- Nakliyata istihdam olunacak şoförlerle makinistlerin hizmeti askeriyeleri seferberlik müddetince tecil olunacaktır.

MADDE 6- Memlekette her nevi tamir tezgahları tesis etmek isteyenler bulunduğu surette arazii emiriyeden miktarı kâfi yer meccanen tefrik ve teshilatı kanuniye temin olunacaktır.

MADDE 7- Nakliyatı umumiyeye münhasır bu gibi kamyon ve otomobillere hükümetçe vaz'iyet olunmayacaktır.

MADDE 8- Nakliyat için azamî tarife İktisat ve Maliye vekâletlerince tetkik ve tanzim olunarak ilan edilecek ve devlet nakliyatı için bundan %25 raddesinde bir tenzilât taahhüd edilecektir. Hükümet nakliyatı umumiyenin %50 sinden fazlasının tenzilâtı tarife ile işgal etmeyecek ve bedelini peşin olarak tesviye edecektir.

MADDE 9- Bervechi bâlâ nakliyat kamyon ve otomobilleri ile devletin posta çantaları meccanen naklonulacaktır. Çantaların ton başına 25 kiloyu tecavüz etmemesi şarttır.

MADDE 10- Kamyonlar iki tonluktan fazla olmayacaktır.

MADDE 11- Nakliyatı umumiye ile iştigal eden eşhas veya şirketler gümrük resminden muaf addedilen malzeme ve mayeatı muharrikenin istihlâk miktarları hakkında Maliye Vekaletinin kontrolünü kabul edeceklerdir.

MADDE 12- İşbu nizamname ile temin edilen müsaadattan istifade edecek otomobiller ve kamyonların nakliyatı umumiyede istimali mecburidir. Bir ay bilâ mazeret terki faaliyet eden vesaiti nakliye eshabından müsaadat istirdad olunur.

MADDE 13- İşbu nizamnamenin icrasına İktisat ve Maliye Vekâletleri memurdur.

MADDE 14- İşbu nizamname tarihi neşrinden muteberdir.

İcra Vekilleri Heyeti Reisi	Şer'iyeye Vekili	Adliye Vekili
Ve Müdafaayı Milliye V.	Fehmi	Refik Şevket
Fevzi		

Dahiliye Vekili	Hariciye Vekili	Maliye Vekili	Maarif Vekili
Rafet	Yusuf Kemal	Hasan Hüsni	Hamdullah Suphi

Nafia Vekili	İktisat Vekili	Sıhhiye ve Muaveneti İctimaiye Vekili
Ömer Lütfü	Mahmut Celal	Dr. Refik

Erkânı Harbiye Umumiye Vekâleti Vekili	Türkiye Büyük Millet Meclisi Reisi
Fevzi	Mustafa Kemal

1919 yılında Anadolu'da Kayseri-Sivas arasında işleyen otobüslerin haricinde otobüs seferi yoktur. Kayseri-Sivas arasında işleyen Amerikan otobüsleridir. Amerikalıların Ermenilere yardım amacıyla kurdukları örgüt, Ermeni kadın ve çocuklarını açılan yetimhanelere taşımak amacıyla 1919 yılında Kayseri-Sivas arasında otobüs işletmektedir (8).

## B) DEMİRYOLU

19. yüzyılın ortalarından sonra bütün dünyada güçlü bir ulaşım aracı olmaya başlayan demiryolu, Birinci Dünya savaşından sonra da önemini korumakta idi. Bu yıllarda motorlu kara taşıtlarının az olması nedeniyle demiryolu yine ön plâna gelmekteydi. Ülkemizde mevcut olan demiryollarının yabancı şirketlerin elinde olmasının faturasını gerek Birinci Dünya savaşında, gerek kurtuluş savaşında milletçe ödemek zorunda kaldık. Milli Mücadele yıllarındaki demiryolu durumuna geçmeden önce, demiryolunun Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönemlerinden Yeni Türk devletine gelinceye kadar olan gelişimine göz atmakta büyük yarar vardır.

Avrupa'da 1825 senesinde ilk demiryolu vücuda getirilerek 1840 senesinde ise Avrupa hatı çoğaltılmış ve hizmet-i umumiyenin ihtiyacatına kifayet edebilecek şekil ve kabiliyete getirilmiştir. Bizde ise ilk demiryolu Tuna-Karadeniz namıyla bilinen 66 km. uzunluğundaki hatın imtiyazı bir İngiliz heyeti namına gelen temsilciye 1856 senesinden 99 sene müddetle teminatsız olarak ihale edilmiştir ki bu hat 4 Teşrinievvel (Ekim) 1860'da işletmeye açılmıştır (9).

---

(8) Müderrisoğlu, Kurtuluş Savaşının Mali Kaynakları, s.89.

(9) Behiç Bey, Demiryolları Hakkında Konferanslar, Demiryolları Matbaası, (Kıs. Behiç Bey, Konferanslar) 1341, s. 74.

Yine 1856 senesinde İzmir-Aydın demiryollarının imtiyazı teminatsız olarak bir İngiliz şirketine ihale olunmuşsa da, bazı malî sebeplerden dolayı inşaat tehire uğramış ve aynı şirketin talebi tarafımızdan olumlu karşılanmasından sonra işe başlanmıştır. Anadolu hattının Eskişehir-Konya kısmının imtiyazı Şubat 1922 de verilmiştir. Haydarpaşa-Ankara kısmına harbi umûmiye kadar hükümet kâr almadıktan başka 4.5 milyon lira teminat vermiştir. Bu dönemde yapılan hatların tamamına yakını geniş hatır <sup>(10)</sup>.

Osmanlı İmparatorluğu'nda yabancı şirketlere verilen imtiyaz akıl almaz bir şekilde idi. Bu hususta, Üsküp Mebusu bulunan Necip Bey'in meclisin 14 Mayıs 328 (1912) tarihli içtimasında beyan eylediği mütalaayı aynen vermekte fayda vardır:

"Bizim memleketimizde akd edilen mukavelelerin herhangi birini tetkik edersen orada muhakkak olarak görülecek bir şey varsa o da şimendiferlerin kâfesi devlet parasıyla yapılmıştır. Ve yalnız devlet parasıyla yapılmış değil, devlet parasıyla yapıldıktan sonra 99 sene müddetle işletecek olan şirkete behemehal ticaret etmesi de temin edilmiştir. Yani hem şimendifer yapıyoruz hem de 99 sene müddetle katıyen zarar etmeyeceğini temin ediyoruz " <sup>(11)</sup>. Birinci Dünya savaşında ekonomik çabalar doğal olarak kısıtlanmıştır. Bununla birlikte askerlik işleri dolayısıyla Bağdat Demiryolunun elden geldiği kadar uzatılmasına çalışılmıştır. Toros ve Amanos tünellerinin en büyük kısmı bu sırada açılmıştır <sup>(12)</sup>.

---

(10) Behiç Bey, Konferanslar, s. 75.

(11) Tan, 6 Nisan 1339, sayı : 66

(12) Yusuf Hikmet BAYUR, Türk İnkılâbı Tarihi, C.III, Kısım 4, Ankara 1983,s. 545.



Mondoros Mütarekesi'nden sonra hissedarları bizim müttefiklerimiz bulunan Alman ve Avusturyalıların memleketimizdeki şimendiferlerine düvel-i itilâfiye vaz'yed etmişti. İngilizler şartname ahkâmını asla nazarı dikkata almayarak bilcümle muamelatı kendi bildiklerine göre tebdil ve altun piyasasına göre keyfi bir tarife koydular. Konya'dan ilerisini de Fransızlar işletiyordu. Bu hal 1920 sonuna kadar devam etti.

Demiryolu ağının tamamlayıcı unsurlarının 19 Mayıs 1919 daki Misak-ı Milli sınırları içindeki durumu ise şöyle özetlenebilir: Bütün hatlardaki çeşitli güçlerdeki lokomotif sayısı 720, yük vagonu sayısı ise 4500 civarındadır. Bunların da en iyimser tahminlerle %25'i tamire muhtaç olup, eldeki yedek parça ve olanaklarla ancak 100 lokomotif sürekli olarak çalıştırmak mümkündür (13).

19 Mayıs 1919 Türkiyesi'nin demiryolu ağının toplu olarak durumu ve Kurtuluş Savaşı'nda yararlanma imkanları (14) :

1. Edirne-Istanbul hattı : İstanbul, İngiliz, Fransız ve İtalyanların ortak işgali altındadır ve Edirne'de Fransız, Çatalca'da İngiliz birlikleri vardır.. Daha sonra Yunanistan Trakya'yı kısmen işgal edecektir.

2. İstanbul-İzmir-Eskişehir-Ankara hattı : Bu hattın İzmit'e kadar olan kesimi İngilizlerin kontrolü altındadır. İngiliz kontrolü alanı daha sonra Geyve'ye kadar uzanacaktır. (1921 Haziranında başlayacak olan büyük Yunan taaruzu ile Eskişehir'den itibaren Polatlı yakınlarına kadar olan demiryolu Yunanlıların eline geçecektir).

---

(13) Müderrisoğlu, Kurtuluş Savaşının Mali Kaynakları, s. 94.

(14) Müderrisoğlu, Kurtuluş Savaşının Mali Kaynakları, s.94

3. Ankara İzzettin dar dekovil hattı : Ankara istasyonu İngiliz ve Fransızların kontrolü altındadır. (Bu hat Kurtuluş Savaşı boyunca işgallerden uzak tek hat olarak hizmet görecektir).

4. Eskişehir-Afyon-Konya hattı : Afyon tren istasyonunda İngiliz ve İtalyan birlikleri vardır.

5. Mersin-Tarsus-Adana hattı : Fransızların işgali altındadır.

6. İzmir-Aydın, İzmir- Salihli- Alaşehir- Uşak- Afyon, İzmir-Manisa-Soma-Bandırma hatları : Bu hatların düğüm noktası olan İzmir Yunan işgali altındadır.(19 Mayıs 1919 dan sonra Yunan işgali genişleyecek, Aydın, Manisa ve Ayvalık Mayıs sonuna kadar Yunanlıların eline geçecektir.)

7. Erzurum-Kars dar dekovil hattı : Hattın Erzurum'dan başlayarak Sarıkamış yakınlarına kadar uzanan kısmı Türklerin, Sarıkamış yakınlarından Kars ve Gümrü'ye uzanan kısmı Ermenilerin elindedir.

Bu manzaradan, milli sınırlar içinde bulunan demiryolunun Kurtuluş Savaşına katkısının son derece sınırlı olduğu anlaşılmaktadır. 4000 km.lik demiryolunun yalnızca ve zaman zaman Konya-Afyon , Eskişehir-Ankara hattı Kurtuluş Savaşı'nda kullanılabilmiştir.

Istanbul'un düveli itilâfiye tarafından işgalini müteakip hükümeti milliyet Anadolu'daki hatlara hakim oldu ve düveli itilâfiye kıtaatı teşkilâtı milliyet karşısında geri çekildiler. Anadolu'daki demiryollara vaz'yed keyfiyeti 23 Mart 1920 tarihinde vuku bulmuştur. Vaz'yed edilen hatlar şunlardır:

Büyük Derbend'den itibaren Anadolu hattı (926 km.)

Bağdat hattı, Konya'dan itibaren (325 km.)

İzmir hattı, Afyonkarahisar'dan Uşak'a kadar (135 km.)

Bunların merkezi idareleri sırasıyla; Haydarpaşa, Halep, İzmir ve Frankfurt'ta olduğundan elimize geçen aksam başsız kalmıştı. Bunlara yeni bir baş lazımdı. Bidayeten bu dört kısım şirketlerin bıraktıkları müfettiş, mühendis gibi ikinci derece memurlardan birer komisyon ile idareye başlandı. Ve bu komisyonların teftişine de, o zaman Ankara-Sivas hattı müdürü olan Vasfı Bey tayin edildi. Bu şekli idare ile bir müddet tekerlek döndü. Fakat bu büyük müesseselerin devairi merkeziyeleri ve muntazam bir teşkilâtı olmadığından idare makinesi günbegün bozulmağa başlamıştı. Esasen işlerin bu kadar devamı da eski ve tecrübeli memurların vücuduyla olabilmışti. Bu tarzın devam edemeyeceği anlaşıldığından (336) 1920 Temmuzunda merkezi Eskişehir'de olmak üzere bir müdiriyyat-ı umumiye tekarrür etmiştir (15).

Türkiye Büyük Millet Meclisi tarafından vaz'ed edilen hatların işletilmesinde çok büyük sıkıntılar çekilmiştir. Ankara-Sivas hattının kömür ve odun ihtiyacı için Nafia bütçesine zamaim icrasına dair kanun (16) teklifinin görüşülmesi sırasında Nafia Vekili Ömer Lütfü Bey şunları söylemiştir (17):

"Ankara-Sivas hattının kömür ve odun ihtiyacı dolayısıyla trenlerin haftada iki kez olan seferleri de tadil olma tehlikesi ile karşı karşıyadır. Ankara-Sivas hattında asker nakli yapan trenlerin sefer sayısının haftada yedi güne çıkarılabilmesi için mutlaka paraya ihtiyaç vardır"

---

(15) Behiç Bey, Konferanslar, s. 78-79

(16) T.B.M.M Kavanin Mecmuası, C.I, İstanbul 1929, (kıs. K.M.), s.92.

(17) T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, C.7, Devre I (Kıs. Z.C.) s.431.

Yine mevcut şimendifer seferlerinin işletilebilmesi için halk da büyük fedakarlıkta bulunmuştur. Büyük ölçüde artan nakliyat tarifelerine uymak zorunda kalmıştır. Anadolu-Bağdat demiryolları nakliyat tarifesi 9 Nisan 1337 (1921) tarihinde çıkarılan bir kanunla altı misline yükseltilmiştir.

Anadolu Bağdat Demiryolları nakliyat tarifesinin altı misline iblağına dair kanun<sup>(18)</sup>

9 Nisan 1337 (1921) ve 2 Şaban 1339

Kanun no: 110

Madde 1 - Anadolu-Bağdat ve İzmir-Kasaba ve temdidi demiryollarının hükümet tarafından işletildiği müddetçe bilumum nakliyat tarifeleri 22 Eylül sene 1304 ve 3 Şubat sene 1308 ve 20 Şubat 1318 ve 10 Şubat sene 1308 tarihli şartnamelerde musarrah tarifeler mekadiri altı misline iblağ edilmek suretiyle tezyid olunmuştur.

Madde 2 - İşbu kanun tarih-i neşrinden muteberdir.

Madde 3 - İşbu kanunun icrasına Nafia Vekili memurdur.

Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin vaz'yed ettiği hatların çoğu iyi bir bakıma ve yeniden ilavelere muhtaç bir durumda idi. Erzurum-Sivas ve Samsun-Havza şimendifer hututunun inşaatı ve Kızılırmak nehrinin masarif-i istikşâfiyesi hakkında kanun teklifinin görüşülmesi sırasında nafia vekili Ömer Lütfü Bey bu hatların durumunu şu şekilde dile getirmiştir <sup>(19)</sup> :

---

(19) Z.C., Devre 1, C. 10, s. 118-119.

(18) K.M., C.2, s. 118.

"Malumalinizdir ki muharebe zamanı Ruslar Sarıkamış'tan Erzurum'a ve Erzurum'dan Karabıyık hanlarına kadar bir şimendifer hattı inşa etmişlerdi. Karabıyık Hanlarından Tercan civarına kadar tesviye-i terabiyesini de kısmen yapmışlardır. Karabıyık Hanlarından Erzincan'a kadar imalâtı sanaiyesi yapmışlardır. Bu hatlara konulacak ray vesaire gibi malzeme dahi Kars civarında mevcuttur. Eğer bu mevcut olan tesviye-i terabiye ve imalat-ı sanaiye bakılıp da ikmal-i inşaat atıye terk olunacak olursa yapılmış olan ve mevcut bulunan şeyler de hedar olup gidecektir ve gitmektedir. İkinci hat; Samsun'dan Sivas'a gidecek olan şimendifer hattıdır. Bu hat, Samsun'dan başlamak üzere muharebeden önce hükümetçe inşasına teşebbüs edilmiş ve o zamanki para ile 300 kûsur bin altun sarf olunmuştur. Bu 300 kûsur bin altun bugünkü para piyasası ile liraya tahvil olunursa öyle tahmin ediyorum ki 5.3 milyon lira etmektedir. Bu hattın el-yevm ne halde olduğunu keşif ettirdim. Raporu da dün geldi. Ve bugün okudum. Bu hattın tesviye-i terabiyesi sağlam kalmış denecek derecededir. Fakat bazı döküntüler ve yıkıntılar hasıl olmuştur..."

Milli Mücadelenin bitiminden sonra Lozan Konferansı'nda Türkiye Cumhuriyeti'ne , Osmanlı İmparatorluğu'ndan 4018 km. uzunluğunda bir demiryolu şebekesi devredilmiştir. Takribi kıymeti 39 milyon sterling olan bu demiryolu şebekesinin muhtelif kısımları itibariyle hat uzunlukları aşağıda gösterilmiştir (20) :

Anadolu hattı	:	1032 km.
Bağdat hattı	:	346 km.
Adana-Fevzipaşa hattı	:	140 km
Mersin-Adana hattı	:	68 km,

---

(20) Cillov, Türk Ekonomisi, s. 374-375,

Türk-Rus hudut hattı	:	356 km.
Şark demiryolları	:	337 km.
İzmir-Kasaba hattı	:	703 km.
İzmir-Aydın hattı	:	610 km.
Fevzipaşa-Nusaybin hattı	:	426 km.
		-----
Yekûn		4018 km.

Cumhuriyetin ilanından sonra, Osmanlı İmparatorluğu'ndan devralınan yukarıdaki hatların millileştirilmesine başlanmış ve evvelâ, 1923 de Anadolu hattı devletleştirilmiştir.

### C) DENİZ ULAŞIMI

18. yüzyılın başına kadar Karadenez ve Akdeniz Türk denizciliğinin hakimiyet alanı içinde idi.

Kapitilasyonların Osmanlı ekonomisine olumsuz etkileri denizcilik ve deniz ulaşımında da kendini göstermiş, zamanla Marmara denizi bile yabancı bayraklı gemilerin çoğunlukta bulunduğu bir deniz haline gelmişti.

Osmanlı İmparatorluğu, kapitilasyonlarla yabancılara tanınan kabotaj hakkını kaldıramayınca, deniz ticaretini devlet olanakları ile güçlendirme yolunu seçti 1844 yılında "İdare-i mahsusa" bir kuruluş kurularak deniz ticaretinde buharlı gemilerden yararlanılması, devlete ait deniz ulaşımının bu kuruluş tarafından yürütülmesi kararlaştırıldı. Fakat çeşitli nedenlerle bu girişimlerden olumlu sonuç alınamadı.

Daha sonra devlet bütçesinden devamlı yardım alan "Seyrüsefain" kuruldu. Bütün çabalara rağmen, Seyrüsefain gemilerini düzenli işler bir hale getiremiyordu. Bu gemileri, genellikle asker ve askeri malzeme ulaşımında kullanıyordu. Üç günde, yedi günde varılabilecek yerlere; gemilerin arızalanmaları, limanlarda durarak kömür ve para beklenilmesi gibi çeşitli nedenlerle üç hafta, üç ay, hatta bazen yedi ayda varılabiliyordu (21).

Osmanlı İmparatorluğu Birinci Dünya savaşına çok zayıf bir donanma ve yok denecek kadar bir ticaret filosuna sahip olarak katılmıştı. Donanmamızın ve ticaret filomuzun zayıf olması nedeniyle, Yemen gibi uzak yerlere bile karayolu ile asker ve malzeme nakli yapmak mecburiyetinde kaldık.

Birinci Dünya savaşı bitiminde mevcut harp ve ticaret gemilerinin de yarından çok fazlası yok olup gitmişti.

İstiklâl savaşı sırasında elde mevcut gemilerin olmamasına karşılık yine de Türk denizcileri çok büyük işler başarmışlardır.

İstiklâl savaşında Türk-Yunan silahlı mücadelesi denizden yapılarak taşımaya çok muhtaç bulunuyordu. Bu nakliyatı Yunanlılar büyük ticaret gemileriyle ve hiçbir askeri tehlike içinde kalmadan yapacaklar; buna karşı Türkler Yunan ve Yunan taraflısı İngiliz savaş gemilerinin yapacağı çok sıkı "Savaş kaçağı nakliyat" kontrolü altında ufak teknelerle yapacaklardı. Bundan ötürü cinsleri ne olursa olsun, denizdeki Türk vasıtalarının yaptığı görev, ilk önce hareket sonra nakliyattı. Benzetmek gerekirse, o karada kağı arabalarıyla yapılan nakliyata değil, karadaki Gerilla savaşlarına benzetilirdi (22).

---

(21) Müderrisoğlu, Kurtuluş Savaşının Mali Kaynakları, s.97.

(22) Afif BÜYÜKTUĞRUL, Büyük Atamız ve Türk Denizciliği, 1969, Ankara, s.60.

İstiklâl savaşı sırasında, elimizde bir kaç parça ticaret filosu olsa bile bunları koruyacak savaş gemimiz olmaması nedeniyle deniz ulaşımının yapılması mümkün olamamıştır.

Cumhuriyet ilan edildiği zaman Seyrüsefain denizyolları idaresinin elinde Reşitpaşa, Giresun, Tirmüjgân, Akdeniz, Gülcemal ve Gülnihal adlı büyük yolcu gemileriyle parmakla sayılacak kadar küçük gemiler kalmıştı (23). Şunu da belirtmek gerekir ki 1923 yılında ne devlet ne de armatörlerimiz dışpazarlardan yeni bir gemi alacak mali kudrette bulunmuyorlardı. Memleket içinde de, deniz kuvvetlerinin inşaiye subaylarından başka gemi yapacak bilgide yüksek mühendisi yoktu.

Milli Mücadele döneminde, mali yetersizlikler ve içinde bulunulan olağanüstü şartlar ulaşım hizmetlerinin yurt sathına yayılmasına büyük ölçüde engel olmuştur. Fakat şunu da belirtmek gerekir ki bütün olumsuz şartlara rağmen yine de bu dönemde yapılan çalışmaları küçümsememek gerekir.

Büyük Türk zaferi kazanıldıktan sonra büyük önder Mustafa Kemal, modern ulaşım ağını kurabilmek için büyük çalışmalara girişmiş ve yapmış olduğu konuşmalarında ulaşımın önemini her fırsatta dile getirmiştir:

Mustafa Kemal Paşa'nın 15.1.1339 (1923) tarihinde Eskişehir'de Mutasarrıfla yapmış olduğu konuşma: (24)

Gazi Paşa - Yollar nasıldır?

Mutasarrıf - Yol yok gibidir.

Gazi Paşa - Bu işle kim meşgul oluyor?

---

(23) Büyüktuğrul, Büyük Atamız ve Türk Denizciliği, s. 269.

(24) Arı İNAN, Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün 1923 Eskişehir-İzmit Konuşmaları, Ankara 1982, s. 20-21



Mutasarrıf - Nafi'a teşkilatı yoktur.

Gazi Paşa - Burada bu işle meşgul kimse yok mu?

Mutasarrıf - Maatteessüf... Nafi'a dairesi olacak. Fakat askerlik dolayısıyla memur yok.

Gazi Paşa - Bir büro yok mu?

Mutasarrıf - Askere gitmişler. Tekrar teşkil edilememiş.

Gazi Paşa - Mutasarrıf dairesinde yollarla iştigal eden bir masanız yok mudur?

Mutasarrıf - Bundan sonra nazar-ı itibare alacağız.

Gazi Paşa - Bu işle hiç alâkadar olmamışsınız!

Mutasarrıf - Oldum.

Gazi Paşa - Olsaydınız bir memurunuz olurdu.

Mutasarrıf - Bendeniz esirlerle uğraşım.

Gazi Paşa - Esirler başka...Memleketin iktisadiyatında en mühim, yollardır.

Mutasarrıf - Yollar hakkında tetkikatta bulundum.

Gazi Paşa - Bu tetkikatınız mazbut mudur?

Mutasarrıf - Mazbuttur.

Gazi Paşa - Mazbut değilse tetkikatınız yok demektir.

Mutasarrıf - Bunun için vesait lazımdır. Halbuki vesait yoktur.

Gazi Paşa - Evet. Fakat yapmadan evvel yolların ahvalini tanımak ve bilmek lazımdır. Bir programa lüzum vardır. Evvelce bir mutasarrıfı bir köprü yaptırıldı, diğeri onu beğenmez başkasını başlatırdı. Ve hepsi de nâtamam kalırdı. Binaenaleyh muayyen bir program icab eder.

Mutasarrıf - Liva dahilindeki yollar hakkında malumatım: Çifteler'e kadar bir şose var ki tamire muhtaçtır. Sivrihisar'dan Sarıköy'e bir yol başlanmış ve nâtamam kalmış. Sivrihisar-Mihalıççık yoluna başlanmış ve yapılamamış.

Gazi Paşa : Ne vakit başlanmış?

Mutasarrıf : Muharebeden evvel: Burada idare-i hususiye 332 de teşekkül etmiştir. Tabii elimizde fen memurları da yoktur. İnşaat zamanı da değildir. Marta kadar tetkikat-ı lazimeyi yaparak, Mart'ta inşaata başlamak tasavvurundayım. Livanın varidatı müsait olmadığından evvela köprülerden başlayacağım.

Gazi Paşa - Evvelki mutasarrıfların köprüsü gibi olmasın! Bizim milletimiz zengin idi. Fakir düştü. Memleketimiz harap olmuştur. Fakat çok mamur idi. Memleketin harabisi ve halkın fakr u zarureti muhtelif esbabdan neş'et eder. Bu esbab meyanında mühim ve tarihi olanlar da vardır. En mühim bir sebep de iktisadidir. Bunun da en mühimi yolsuzluktur. Biz yollarımızı yapamadık. Buna mukabil bütün dünya yol yapmıştır, demiryolu yapmıştır karayolu yapmıştır. Servesait istimal etmiştir. Size yakın bir misal tahattur ettireyim. Memleketimizde zahire var. Fakat bir yerden .bir yere nakilde dûçâr-ı müşkilât oluyoruz. Vesaitimiz yok. Bu suretle İzmir'e Amerika un getiriyor ve biz İzmir'e un gönderemiyoruz. Ve Amerika unu daha ucuz getiriyor. Şüphe yok ki, iktisat yollarını asrın icab ettirdiği derecede yapabilmek için umumi bir plân dairesinde hareket etmek lazımdır. Fakat küçük devair dahilinde de bu ehemmiyet takdir olunmak lazımdır.

Mustafa Kemal Paşa, Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin dördüncü toplanma yılını açarken ( 1 Mart 1923) yapmış olduğu konuşmada ulaştırma hakkında yapmış oldukları çalışmaları şu şekilde özetlemiştir (25) :

---

(25) Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, C.I, İstanbul 1945, s. 283-285

"Efendiler, vesait-i nafiamızın en mühim aksamını şimendiferler teşkil etmektedir. Bu babta maruzatta bulunmazdan evvel düşman tahribatından ve malzeme fıkdanından mütevellit her türlü müşkilata rağmen şimendiferlerimizin orduya ve memleketin hayat-ı iktisadiyyesine ifa ettikleri ve etmekte oldukları hidematı şükranla yad eylerim.

Erzurum-Erzincan hatından Kükürtlü civarındaki linyit madenlerine temdid edilmekte olan şube hattı itmam edilmek üzeredir. Kop ve Deveboynu geçitlerinin istikşafatı icra edilmiştir. 339 senesi bidayetinden itibaren Nafi'a vekaletince ciheti askeriyyeden devren alınan ve cem'an 500 km. ye baliğ olup tamiratı esasiye muhtaç bir vaziyette bulunan Arpaçay-Sarıkamış-Erzurum-Kükürtlü ve Geliran-Beyazıt-Hanzir hauları mülhak bir bütçe ile idareye başlanacak ve nevakısı inşaatın itmamı ve işletmenin intizamı ve linyit ocakları daha fenni bir şekilde işletilerek mahrukat ihtiyacatının tehvini temin olunacaktır.

Gebze-Eskişehir-Ankara ve Eskişehir-Yenice demiryollarının tulu kamili olan yedi yüz elli kilometrelik bir saha dahilinde düşman tarafından tahrip olunan yirmiye müteccaviz cesim köprü ile her ray ikişer üçer mahallinden atılmak suretiyle yüz elli kilometre tul üzerinde icra edilen tahribat nisbeten cüz'î bir zamanda tamir edilerek münakalatı umumiyeye iadeten tesis edilmiş olan menatik-ı muhtelifede tamirat-ı mukteziye icrasına devam edilmektedir.

...Aydın demiryolları ile İzmir-Kasaba ve temdidi, Soma-Bandırma ve Mudanya-Bursa demiryolları ve İzmir rıhtım ve tramvayları istihlası müteakip imtiyazlı şirketlerine teslim ve tarafımızdan komiserler ikame edilmek suretiyle idare ve işletmelerine devam edilmektedir. Düşman tarafından işbu hudud üzerinde yapılan tahribat sür'atle tamirle münakalat iadeten tesis edilmiştir.

... Yollara gelince: Anadolu ve Rumeli'de işgal altındaki sancaklarımızın istirdadıyla tariki umumiyemiz sekiz bin yüz kilometreye ve tariki hususiyemiz de on altı bin kilometreye baliğ olmuştur. Yollar hakkında şimdiki mesaimiz bazı mevzii tamirata inhisar etmektedir. Vasi bir yol inşaat plânının tatbikatı için henüz bir fırsat zuhur etmemiştir."

Genç Türkiye Devletinin kurucusu Mustafa Kemal Atatürk, Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin ikinci dönem ikinci toplanma yılını açarken 1 Kasım 1340 (1924) yapmış olduğu konuşmada : " Milletimizin medeniyet yolunda inkişafı için bilimum şubau devlette derpiş ettiğimiz maddi ve manevi bütün tedbirler, ancak şimendifer ve yollarla semeratı hakikiye verebilir."<sup>(26)</sup> sözünü söyleyerek ulaşturmaya ne kadar önem verdiğini açıkça ortaya koymuştur.

---

(26) Atatürk'ün S.D., C.I, s.323.