

## TÜRKİYENİN YOL SİSTEMİ

Prof. Dr. H. Sadi SELEN, Ankara

### I

İstanbul ile Ankara arasında yapacağımız bir uçak yolculuğu bize ülkemizin bu köşesindeki tabiat şartlarını, bu arada insan eliyle meydana gelmiş tesisleri hep birden görmek fırsatını verir. Yolculuğumuzun hemen başlangıcında Haydarpaşa liman ve garını, bir oyuncak kadar küçük tirenlerin üzerinde yürüdüğü demiryollarını görüyoruz. Yolumuza devam ettikçe şehirler arasında bir şerit gibi uzanan şoseleri, biraz daha dikkat edecek olursak kıvrıla kıvrıla uzanan âdi yolları fark ederiz. Şose ve yolların bir kısmı deniz kenarındaki iskelelere varır, bir kısmı da içerdeki büyük merkezlere doğru uzanıp gider. Nihayet bir hava meydanına ineriz. İşte ister kara, ister deniz, ister havayollarına ait olsun, bütün bu tesisleri biz yol sistemi adı altında toplamaktayız.

Türkiyenin yol sistemi bir coğrafya konusu olarak henüz esaslı bir şekilde incelenmiş değildir. Bu vadide yazılar daha ziyade sırf amelî faydalar gözetilerek meydana getirilmiş yol tariflerinden ibarettir. Bir de bazı yabancı bilginler kendi siyasetleri bakımından Türkiye yollarını incelemişlerdir ki bunlar da asıl mevzu ile pek ilgili sayılmaz, az çok mevzuumuza yaklaşan başlıca yazılar tetkikimizin sonunda konan bibliyografyada gösterilecektir.

Köyler ve şehirler gibi yollar da insan yaşayışının bir neticesidir, onu sırf bir ekonomi hâdisesi olarak görmek bir taraflıdır; yollar ticarete yardım etmekle beraber kültür münasebetlerinde, hususiyle memleket müdafaasında büyük bir rol oynar. Şehirler gibi birçok yollar da başlangıçta müdafa maksadiyle vücuda getirilmiş olup sonraları ticaret işlerinde kullanılmıştır.

Umumiyetle münakale ile yerleşme şekilleri arasında sıkı bir münasebet vardır. Yalnız köylerden ibaret olan bir yerde yollar basit olduğu gibi gidiş geliş de azdır, fakat büyük şehirlerin bulunduğu yerlerde yollar büyük tesisler halini alır, gidiş geliş çoğalır. Yol sistemi

zamanla da birçok değişikliğe uğramıştır. Eski zamanlarda yolların yeryüzündeki izleri o kadar kuvvetli değildi, fakat son zamanlarda yolların hem çeşitleri, hem de yeryüzündeki tesisleri çoğaldı.

Yollarda en büyük değişiklik taşıt vasıtalarından ileri gelmiştir. Makine devrinin süratli vasıtaları birçok ülkelerde yepyeni bir yol sistemi meydana getirmiştir. İlk yollar insanların ve hayvanların ayak izleriyle meydana gelmiş adi yollardı; denizyollarının uğrağı da basit iskelelerden ibaretti. Bu yollar az emekle meydana getirilir ve düzeltilir, yalnız pek ağır gidildiğı için sık, sık konak ve menzillere lüzum görüldü. Biz eski yolları daha ziyade duraklar, bazan da köprülerle takip edebiliyoruz. Tirenler ve motörlü vasıtalarından sonra yolların daha esaslı bir şekilde yapılmasına, döşenmesine, hattâ beton veya asfalt ile kaplanmasına, neticede pek çok emek sarfına lüzum hâsil oldu. Denizyolları için büyük limanlar, hava seferleri için uçak meydanları kuruldu, yeryüzünde yollara ait tesisler çoğaldı.

Yollar bir yandan tabiat şartlarına bağı olduğu ve onun tesiri altında bulunduğu gibi, diğer taraftan milletlerin kültür seviyesine göre de değişir. Türkiyenin yol sistemini incelemeye başlamadan önce *tabiat şartlarını*; Türkiye topraklarının, hava ve sularının münakale üzerindeki tesirlerini araştırmamız, aynı zamanda Türkiyedeki yol tesislerinin geçirdiğı safhalar üzerinde bir fikir edinmemiz faydalı olacaktır.

Genel olarak diyebiliriz ki, Türkiyede arazinin dağılık olması, meyillerin çokluğu, hususiyle demiryolu ve motörlü vasıtalar yolları için birçok güçlükler gösterdiği gibi yazla kış arasındaki sıcaklık farkı ve sağnak halindeki yağmurlar, âni seller yolların sık sık bozulmasına sebep olur. Kışın hususiyle kenar bölgelerde ve denizlerdeki şiddetli fırtınalar hava ve deniz münakalelerini çok güçleştirir.

Buna karşı Türkiye toprakları sık ormanlar ve devamlı bataklıklarla örtülü olmadığı gibi çok kurak bölgeler de azdır. Çok yüksek veya çok sarp dağ bölgeleri hariç, ülkemizin dolaşulamıyacak yeri yoktur. Tabiatıyla insan eliyle meydana gelmiş yol tesisleri çoğaldıkça münakale şartları büsbütün kolaylaşacaktır. Türkiyenin yarımada olması, memleketin üçte ikisinin denizlerle çevrili olması da münakaleyi kolaylaştıran âmillerden sayılır.

Ülkemizin *yol tarihi* çok eski devirlerden başlar. Meşhur hükümdar caddesi Cenubi İran'da Sus'dan başlayarak Batı Anadolu'da Sart ve Efes'e kadar uzanıyordu. Eski İran istilâsı esnasında canlanan bu yol onların bir eseri diye gösterilirse de bazı tarihçilerin pek güzel izah et-

tiği üzere bu yol daha eski devirlere aittir. Salihli civarında Sart'dan (Sardis) başlayarak bir müddet Gediz vâdisi boyunca gittikten sonra Afyon, Sivrihisar, Ankara, Tokat, Malatya, Diyarbakır üzerinden Susa'ya varan ve 2600 kilometreyi bulan bu yol daha ziyade hayvanla gidilir adı bir yoldu. Üzerindeki emniyet tertibatı ve menzil yerlerinin çokluğu bu yola şöhret kazandırmıştır. Karayollarının canlandığı sıralarda Ege havzasında ve diğer kıyılarımızda canlı bir denizcilik göze çarpıyordu.

Anadoluda ikinci bir yol hareketi *helenistik devirde* ve onu takiben Romalılar devrinde görülür. Bu devirde ülkemizi aşan büyük yol, İç Anadolunun güneyinden ve Külek boğazından geçiyordu. Bu devirde Efes Anadolu yollarının başlangıcını teşkil ederdi. Ankara, Konya, Amasya, Kayseri, Tarsus, Antakya en mühim münakale merkezleriydi. Bizans 'bu yıllarda ve bu merkezlerdeki faaliyeti İstanbula çekmekle iktifa etti.

Anadolu'da yeni bir yol faaliyeti *Selçuklular devrinde* kendini gösterir. Bu devirde İstanbul'dan Konyaya, buradan sonra ya Külek boğazından geçerek Tarsus, Payas ve Antakya veyahut Kayseri, Sivas ve Erzurum üzerinden Erzuruma giden yollar üzerinde büyük hanlar ve kervansaraylar vücuda getirildi, aynı zamanda Karadeniz ile Akdeniz arasında da bağlantı temin edildi.

*Osmanlılar* kısmen Selçuklu tesislerinden istifade etmişler fakat aynı zamanda yeni askerî yollar vücuda getirmişlerdir. Ayrıca kuzey Anadolu'daki vâdiler boyunca Bolu, Amasya üzerinden Erzuruma kadar uzanan bir kuzey yolu meydana getirmişler, sulak yerlerden geçen bu yol üzerinde birçok köprüler yapmışlardır. Osmanlı devri yollarını krokilerle gösteren iki değerli eser, Mırrakçı Nasuh'un karayollarına ait *Menazil*, Piri Reis'in denizyollarına dair *Bahrise* adlı eseri o zamanki yol sistemini pek güzel izah etmektedir.

Eski yollara ait tesisler tamamiyle harab olmuş, pek az iz kalmış, ne eski hükümdar caddesine, ne de Romalıların meydana getirdiği yollara ait irtada pek az eser görülmektedir. Buna mukabii Selçuklar ve Osmanlı devirlerine ait yol tesislerine, hanlara, kervansaraylara, köprü ve çeşmelere hemen her tarafta raslanır. Bununla beraber bizim burada incelemek istediğimiz yol tesisleri şoseler, demiryollar, limanlar, rıhtımlar ve hava meydanları olup bunlar daha yakın bir devirde, hemen bir asırdan beri vücuda gelmiş şeylerdir.

Bugün yeryüzünde yol sisteminin hafif veya kuvvetli olduğu yerler vardır. İleri memleketlerde yollar hem çeşitli, hem sık ve kat kat

bir ağ halindedir. Bunda insan enerjisiyle beraber arazi şekillerinin büyük bir rolü vardır, dağlık yerlerde yollar seyrekleşir; buna mukabil düzlüklerde, göl ve deniz kenarlarında sıklaşır. Aynı suretle denizlerde, hattâ havalarda böyle bir fark göze çarpar.

Şimdi biz Türkiyenin yollarını karada, denizde ve havadaki bütün çeşitleriyle beraber bir sistem halinde görmeye ve diğer ülkelerle karşılaştırmaya çalışalım. Şunu da söyliyelim ki bütün beşerî hâdiselerde olduğu gibi yol sisteminde yalnız bugünkü çizgileri değil, az çok gelişme seyrini gözönünde bulundurmak icabeder; diğer taraftan yol sistemi yalnız bir ülke içindeki gidiş gelişi değil, aynı zamanda ülkeler aşırı bağlantıları da ihtiva eder. Bu sebeple önce ülkemizin yol sistemini elemanlara ayırarak incelemek, sonra da muhtelif bölgelerin yol tiplerini ve dünya yollarıyla olan bağlantılarını araştırmak faydalı olacaktır.



Yol dendiği zaman daima karayolları hatıra gelir. İnsan hayatı karalarda geçtiği, daha doğrusu insan bir kara mahlûku olduğu için böyle olması pek tabiidir. Karayollarında da önce büyük şehirleri birbirine bağlayan ana caddeler, sonra da bunları küçük şehirlere ulaştıran kenar yollar üzerinde durmamız icabeder.

Ülkemizde köyleri şehirlere bağlayan yollar daha ziyade adi yollardır, çoğu yalnız hayvanla taşıta elverişli olup bir kısmı tesviye edilerek araba yolu haline getirilmiştir. Bu yollarda köprü ve saire eksik olduğundan kışın gidiş geliş güçleşir. Küçük şehirleri büyük şehirlere ve ana caddelere bağlayan yolların çoğu şosedir, bunların bir kısmında otobüs seferleri yapılmaktadır. Vaktiyle bu yolların tâli hatlarla demiryollarına bağlanması için çalışılırdı, bugün daha ziyade iyi şoseler haline getirilmesi doğru görülmektedir.

Büyük şehirlerimiz demiryollarıyla birbirine bağlanmış bulunmaktadır, yapılmakta olan hatlar da bittikten sonra demiryollar dışında pek az büyük şehir kalacaktır. Bugün ülkemizi baştan başa aşan demiryolları bulunduğu halde aynı mahiyette şoseler mevcut değildir; demiryolları çoğaldıkça şoseler tâli bir duruma düşmüştür. İleri memleketlerde demiryolu ile beraber motörlü vasıtalara elverişli beton veya asfalt kaplamalı yollara büyük önem verildiğine göre bizim de bu

nevi şoseleri çoğaltacağımız şüphesizdir. Bugün bizim için karayolları olarak demiryolları başta gelmektedir. Bu bakımdan Türkiyeye «demir-yolu memleketi» demek çok yerinde olur.

**ŞOSELER.** — Türkiye'de önceleri yol yaptırma işi bir devlet işi olmaktan ziyade hayır sahiplerinin, vakıfların eseri idi. Devlet daha ziyade askerî yollara ehemmiyet verirdi. Ticaret kervanları da ilk zamanlarda bu askerî yolları takibetmişti. Devletin yol işleriyle doğrudan doğruya meşgul olması 1870 den başlar. İlk hareket olmak üzere bütün erkek nüfusa yol mükellefiyeti kondu. Bu suretle valilerin gösterdikleri gayretlerle mütenasip olmak üzere memleketin muhtelif köşelerinde daha ziyade kazaları vilâyet merkezine bağlamak için idari maksatlarla birtakım yollar meydana geldi. 1908 de yolları umumi, hususi diye iki kısma ayrıldı. Birinci Cihan Harbi sonuna kadar birçok şoseler yapıldı, fakat yapılan yolların çoğu bugünkü hucutlarımız dışında kalmıştır. 1923 den beri Cumhuriyet Hükümeti bütün yol işlerinde olduğu gibi şose ve adi yol inşasına ehemmiyet verdi. bugün mevcut şoselerin uzunluğu 18.230 kilometreyi bulmuştur.

Bunlardan başka 26.000 kilometre kadar da bir kısmı tesviyeli, bir kısmı ham yol halinde adi yol vardır. Zamanla bunların şose haline getirileceği şüphesizdir. Bütün yolları memleket mesarasına nispet edecek olursak 1000 km<sup>2</sup> ye 60 kilometre, 10.000 nüfusa da 25 kilometre yol düşer. Bununla beraber henüz Türkiye yol bakımından dünavasatinin dunundadır, yeryüzünde ortalama 1000 km<sup>2</sup> yere 100 kilometre, her 10.000 nüfusa da 65 kilometre yol düşer.

Türkiye'de yolların azlığı ile beraber büyük bir kısmından da yalnız yazın faydalanılır. Kışın yüksek bölgelerdeki yolları kar kapladığı gibi yağmurlar da münakaleyi güçleştirir. Bu esnada yalnız hayvan ve araba ile gidilebilir. Şoselerin değeri geçtiği arazinin verimi, nüfusun sıklığı, uğradığı köy ve şehirlerin ticari değeri, demiryol ve denizyollarıyla birleşmesine göre ölçülür. Bu arada nakil vasıtalarının bulunup bulunmadığını da hesaba katmak icabeder. Bizde en çok faydalanılan şoseler kalabalık ve verimli yerlerde, İstanbul, İzmir, Bursa, Ankara, Samsun, Trabzon, Diyarbakır, Antalya etrafında bulunur.

*Marmara ve Ege havzalarındaki* büyük yollar doğu-batı istikametine uzanan vâdileri takibeder; demiryolları ve şoselerde de bu uygunluk göze çarpar. Ergene vâdisi, İzmir körfezinin devamı sayılan Sapanca gölü havzaları, Ulubad-Manyas çukuru, Bakır çayı, Gediz, küçük ve büyük Menderes vâdileri boyunca demiryolları ve şoseler uzanır. Buna

karşı diğer taraflarda yollar arızaları aşmak zorunda kalır. *Kuzey Anadolu*da hususiyle doğuya doğru 4000 metreye yaklaşan yüksek sıra dağlar bulunur. Buralarda vâdiler derin ve dardır, yollar sayılı birkaç geçitten geçer. Meselâ Trabzon-Erzurum yolu 2030 metre yüksek Zigana geçidini aştıktan sonra Kop dağı üzerinde 2400 metre yükselir. Ortada Kızıl ve Yeşilirmak vâdilerinin bulunduğu yerde yine yollar çoğalır ve vâdileri takibeder. Kastamonu ve Bolu taraflarında vâdiler daha ziyade doğu-batı istikametinde uzanır, denizden içeri doğru münakaleye bir yardımcı olmaz, yalnız buradaki geçitler pek yüksek değildir.

Güneyde *Toroslar* daha ehemmiyetli bir münakale engelidir. Bu yüksek sıra dağlar üzerinde geçitler nadirdir, çoğu dar ve derin boğazlar halindedir. Ancak Gülek boğazı 1160 metreye kadar iner, yolun darlığı ise bazı yerlerde 5,5 metre olup kenarlarında birkaç yüz metrelik dik kayalıklar yükselir. Demiryolu bu geçidi bırakarak Çakıt vâdisini takibetmiştir. Buna karşı batıda Karaman ile Silifke arasındaki *Yellibel*; doğuda Kayseri ile Maraş arasındaki *Gözbel* 2000 metreye yükselir. Doğu Toroslar da aynı surette münakaleyi güçleştirir, Fıran geçtiği ve Dicle'nin çıktığı yerlerde alçalır; doğuya doğru tekrar yükselir, burada Bitlis boğazı yegâne büyük geçittir.

*Doğu Anadolu*da yollar arızaların umumi istikametini takibetmekle beraber bazı büyük geçitleri aşmak mecburiyetinde kalır. Bu arada yukarı Murat ile Aras havzası arasında Tahir geçtiği 2255 metreye yükselir. Doğu Anadolu esasında bir geçit yolu olduğundan münakale bakımından büyük değeri vardır. *Orta Anadolu* düz olmakla beraber Irak istepi; bazı göl ve bataklıklar münakaleyi güçleştirir. Büyük yollar istepin kenarını takibeder. Aynı zamanda demiryolu da istepin etrafında bir halka çevirmiştir ki bunda da tabii şartların bâriz tesiri görülür.

Ülkemizin etrafını çeviren deniz kıyılarını takibeden yollar azdır. Bunda kıyıların çok engebeli olmasının da tesiri vardır. Az çok devamlı kıyı yollarına Doğu Karadenizde; hususiyle Samsun bölgesinde; Üsküdar'la İzmit arasında, İzmir körfezi etrafında, Antalya ile Alanya, Silifke ile Mersin arasında raslanır.

Şoselerimiz üzerinde umumi bir fikir edinmek için memleketi baştan başa aşan büyük yolları kısaca şu şekilde sıralıyabiliriz. *Trabzon-Erzurum-Tebriz* yolunun yeniden düzeltilmesi ve muntazam otobüs ve kamyon seferleri kurulması bu yolun tekrar canlanmasına sebep olmuştur. Yine eski bir kervan yolu olan *Samsun-Sivas-Diyarbakır* yolu demiryolunun yapılmasıyla bir dereceye kadar eski faaliyetini kaybet-

miştir. *İstanbul-Konya-Tarsus* yolu da demiryolları yapıldıktan sonra ihmal edilmişti. Bu defa Tarsus'tan başlayarak bu yolun iyi bir şose haline getirilmesine çalışılmaktadır; İstanbul ile Edirne arasındaki yollar da bunu tamamlayacak mahiyettedir. İzmir'i Marmara havzasına bağlayan yollar da İzmir-Bandırma hattı yapıldıktan sonra canlılığını biraz kaybetmiştir, yalnız İzmir'i yakın kazalara bağlayan yollar iyi bir şekildedir. *Denizli-Antalya* arasında batı Torosları aşan yeni bir şosenin yapılması Egeyi Akdeniz kıyılarına ulaştırmak bakımından önemlidir.

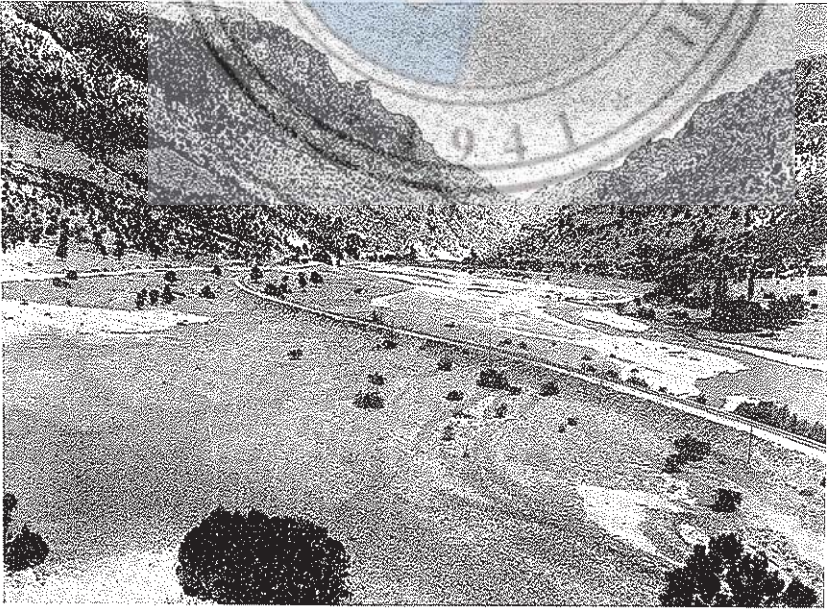
Batıdan doğuya giden yolların bir kısmını kuzey yolları, diğerlerini güney yolları diye ikiye ayırabiliriz. Şimalde *Ada-pazarı-Bolu-Ge-rede-Merzifon* üzerinden *Tokat*'a giden yolun daha ilerilere uzatılması için çalışılmakta ve Kelkit vâdisi boyunca yeni bir şose yapılmaktadır. Bu yolun devamı sayılan *Erzurum-Sarıkaya-Kars* yolu da tiren hattına rağmen işlek bir yol halindedir. Doğu Torosların cenubunda *Gaziantep-Urfa* üzerinden Diyarbakıra giden yol işlek yollardandır. Diyarbakırdan sonra Bitlis üzerinden Van'a, Mardin üzerinden de Musul'a gider. Van gölü kenarından ayrılan *Erciş-Karaköse* yolu kuzey ve güney yollarını birleştirir.

Bu uzun şoselerden pek çoğu yalnız yazın aşılabildiği gibi büyük bir kısmı da tamire muhtaçtır. Zaten daima işlemiyen yollar ekseriya bozuk bir halde bulunur. Buna mukabil küçük merkezleri istasyonlara ve büyük şehirlere bağlayan şoseler az çok iyi bir halde olup bir çoğunda yaz kış sefer yapılmaktadır. Şimdiki halde şoselerimiz demiryolu şebekesini tamamlayan bir sistem halindedir. Halbuki demiryollarının yanında şoselerin de muntazam bir şebeke halini alması şüphesiz çok yerinde olur. Üzerinde otobüs seferi yapılan yolları bir harta üzerinde gösterecek olursak Türkiye'nin yol sistemi hakkında iyi bir fikir edinmiş oluruz; fakat eldeki malûmat buna pek az müsaade etmektedir. Bugün memleketimizde 5000 kadar yolcu ve yük kamyonu vardır. Çoğu demiryollarından uzaktaki küçük şehirlere işlemektedir. Bunlar ekseriya 100 kilometrelik yerlere gider. Bu otobüs ve kamyon seferleri üzerinde esaslı araştırmalar yapılmamıştır.

**DEMİRYOLLAR.** — Demiryolların bütün dünyada ancak bir asırlık tarihi vardır, bugünkü Türkiye topraklarında ilk tiren 1866 da işlediğine göre bu işte pek gecikmiş sayılmayız. 1923 yılında, yani Cumhuriyetin kuruluşuna kadar demiryollar işi yabancı sermaye ve teşebbüslerle çok ağır ilerlemiş, yarım asırdan fazla bir zaman içinde an-



1 — Ankara - Yozgat yolu üzerinde  
Anadoluda şoseler kıvrım çizgiler şeklinde vadileri ve sırtları aşar.  
(1927 S. Selev)

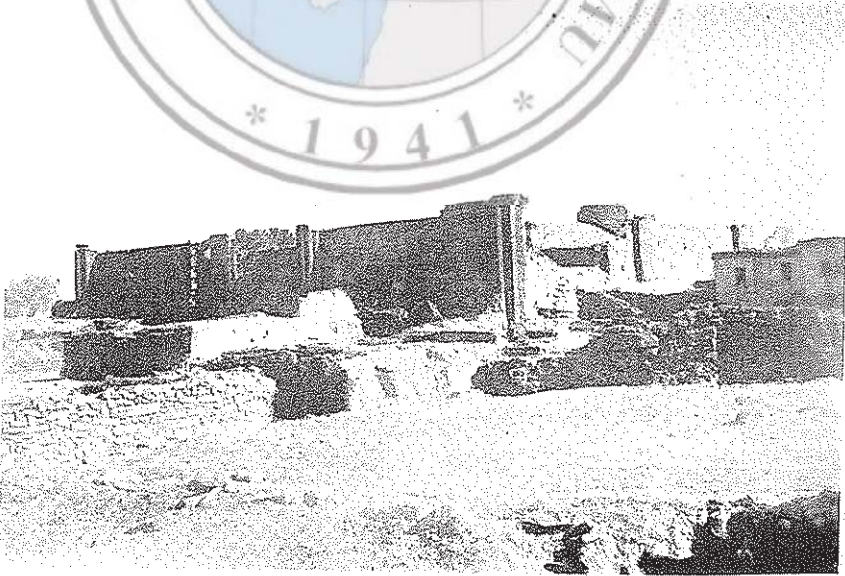


2 — Torosların Akköprü vâdisinde demiryolu  
Demiryolları daha ziyade vâdileri takip ederek dağların arasına sokulur.





3 — Aras ırmağı üzerinde Çobandede köprüsü  
Eski yollar üzerinde yapılmış taş köprüler arasında mimarlık bakımından değeri olanlar vardır. Aras'ın yukarı kısmında, Pasinler ovasının doğusundaki Çobandede köprüsü bunlardandır.

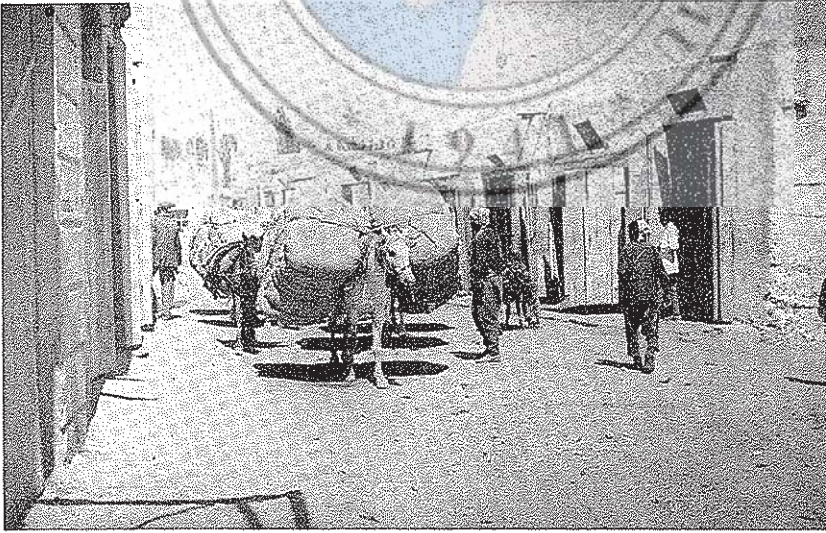


4 — Kayseri - Sivas yolu üzerinde Sultan hanı  
Eski yollar üzerinde bir takım kervansaraylara rastlanır ki bunlar sağlam yapıları ile, asırların yıkıcı tesirlerine hâlâ göğüs germektedir.

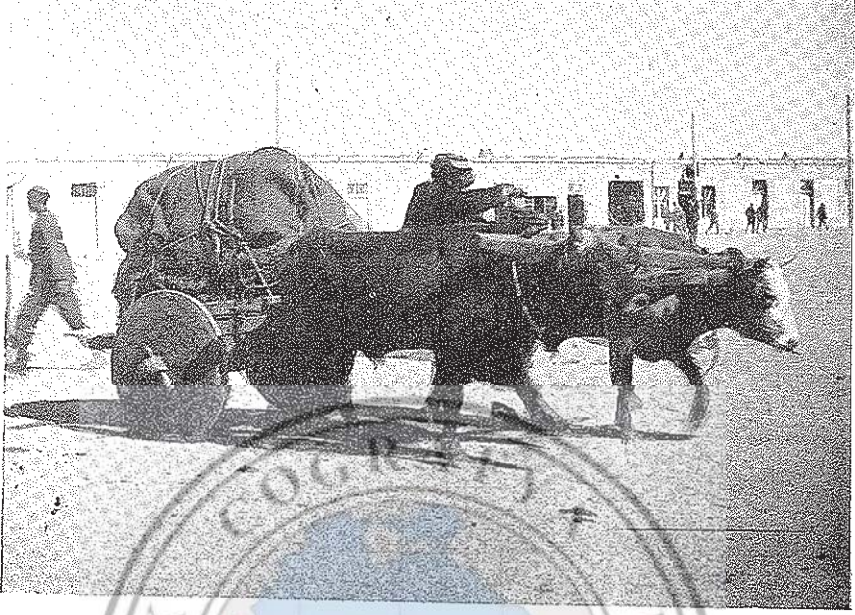
(1927 S. Selen)



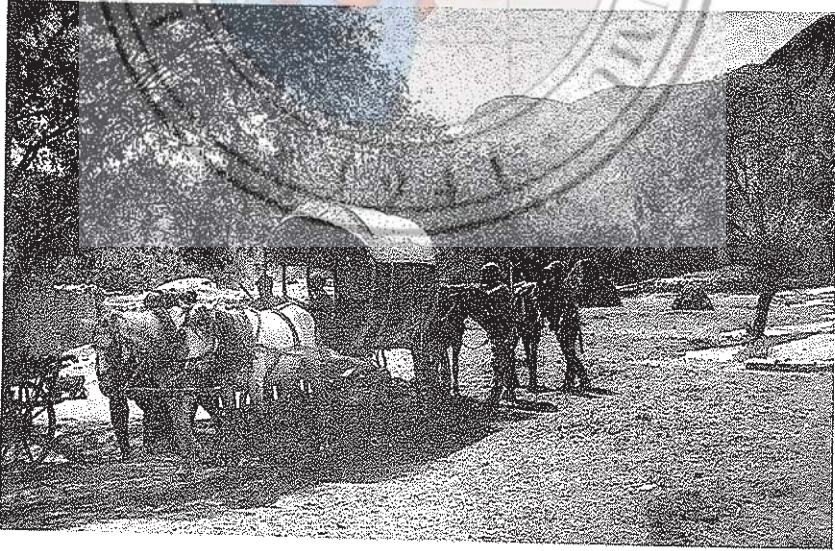
5 — Tokat - Samsun yolunda Deve kervanları  
Samsun bölgesinde, hususiyle tütün taşınmasında develerden çok faydalanılır.  
(1927 S. Silen)



6 — Iğdır'da at sırtında pamuk taşınması



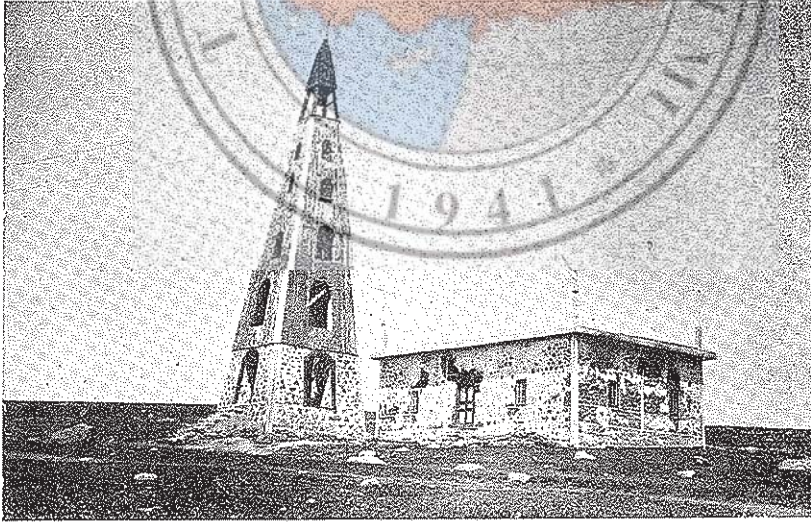
7 — Karaköse'de Kağı  
Anadolunun bir çok yerlerinde bugün de kağı ile eşya taşınmaktadır.  
(1937 S. Selen)



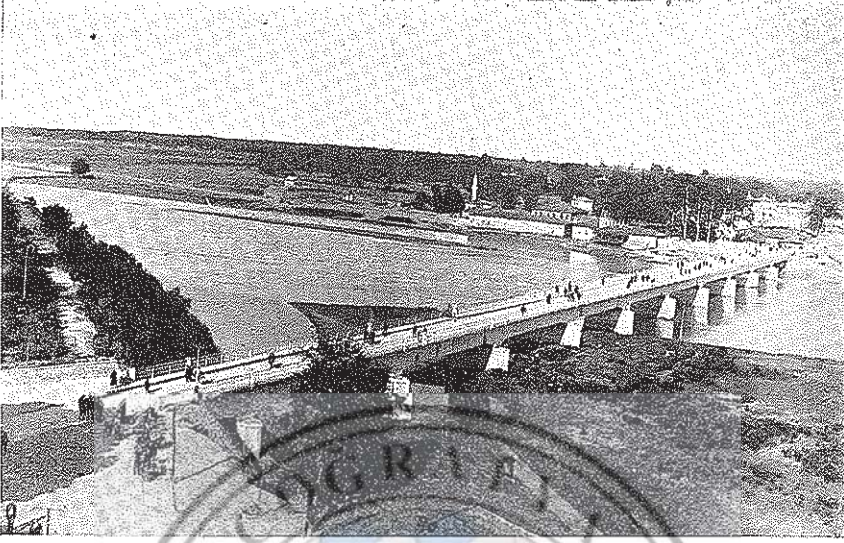
8 — Kağızman civarında yolcu arabası  
Demiryollarından önce Anadoluda hemen hemen bütün yolculuklar arabalarla yapılırdı. Bngün de, demiryolu olmayan yerlerde, arabalarla yolcu ve eşya taşınması devam etmektedir.



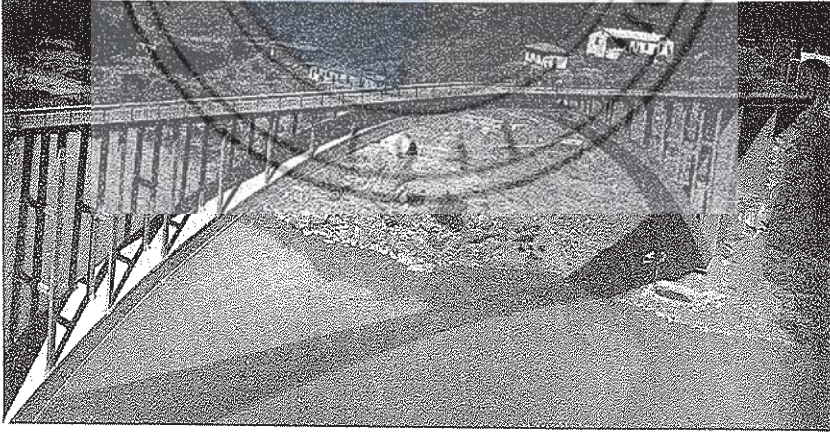
9 — Akşehir civarında şose  
Arabalar gibi otobüsler de çeşme veya kuyu başlarında dururlar.



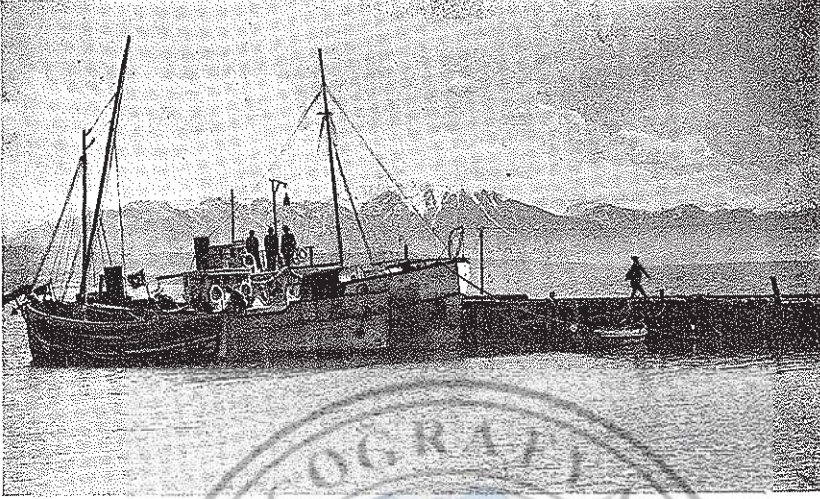
10 — Artvin - Ardahan yolunda Yalnızçam cən kurtaranı  
Kışın çok karlı ve fırtınalı günlerde yolcular çan seslerine koşarak sığınakları bulurlar.



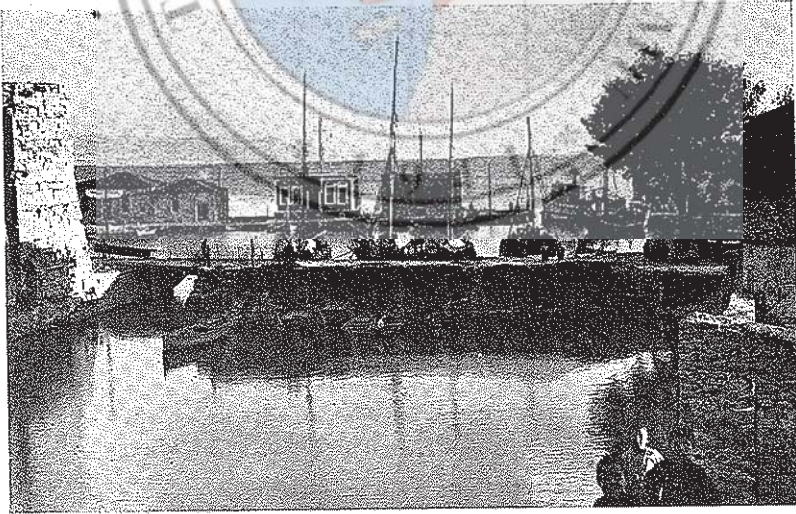
11 — Çarşambada Yeşilirmak köprüsü  
Samsun - Çarşamba-Terne yolu üzerindeki bu beton köprü 274 metre uzunluğundadır.



12 — Kömürhan: İsmet Paşa köprüsü  
Fırat üzerindeki bu demiryolu köprüsü, son zamanlarda memleketimizde yapılan büyük köprülerdendir.



13 — Van gölünde Van iskelesi  
Van gölünde vapurlar ve motörlerle yapılan eşya ve yolcu taşınması devamlı bir gelişme halindedir.



14 — Gelibolu iskelesi  
Eski bir deniz mevki olan Geliboluda eski eserler bulunur.



cak 4000 kilometrelik hat yapılabilmişti. Türkiye Cumhuriyeti kurulduktan sonra bu iş ön plânda tutularak son 20 yıl içinde bir o kadar demiryol yapılmakla beraber eski hatlar da devir alınmıştır.

Bugün ülkemizdeki demiryolların uzunluğu 7500 kilometreyi geçmiştir. Her 100 km<sup>2</sup> ye 1 kilometre, her 10.000 nüfusa da 4 kilometre demiryolu düşmektedir. Bu oran meselâ Sovyetler Birliğindeki rakamlara yakınsa da Batı Avrupa ve Amerikadaki miktarların yanında büyük bir şey tutmaz (10.000 nüfusa Fransa'da 12, Birleşik Devletlerde 37, Arjantin'de 39 kilometre demiryolu düşmektedir).

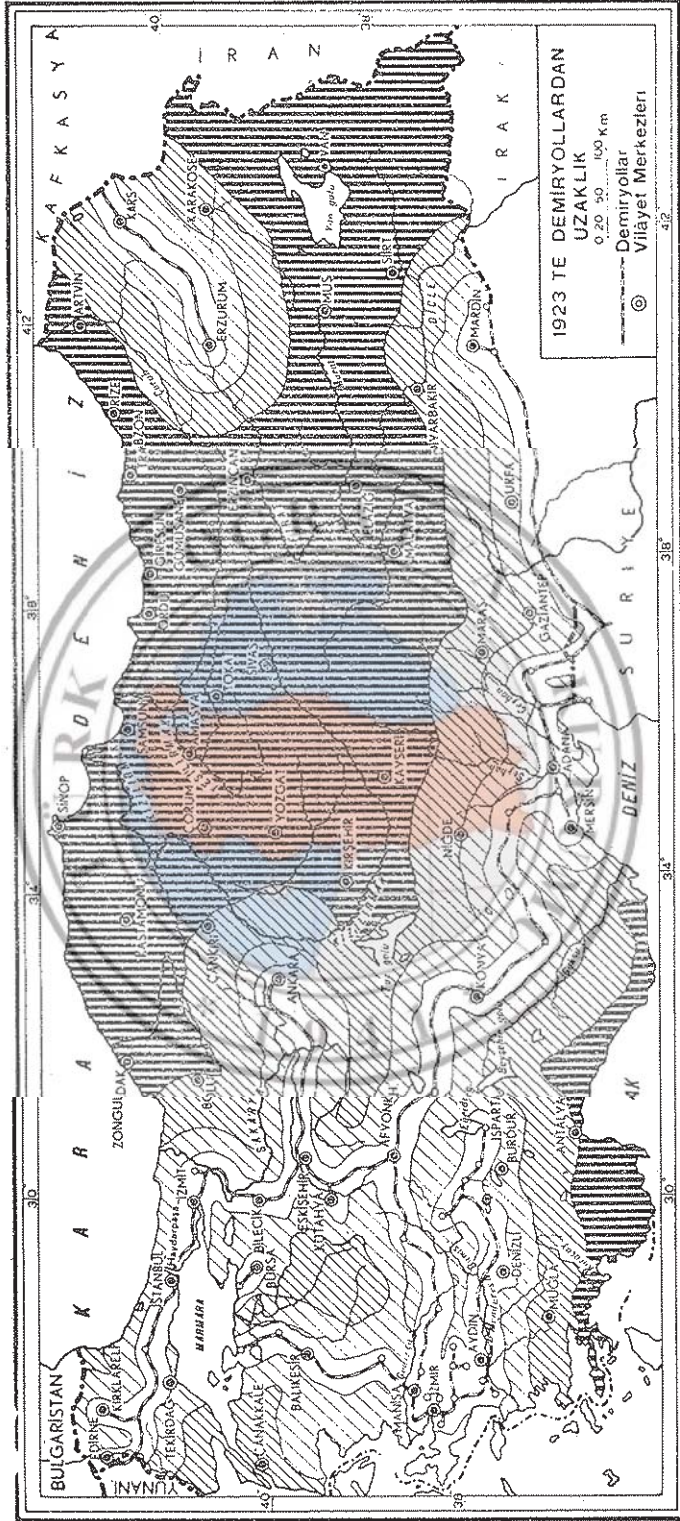
Türkiye demiryolları başlangıçta daha ziyade Türkiyeyi dünya yollarına bağlamak gayesiyle yapılmıştır; ancak Cumhuriyet devrinden sonradır ki demiryolları memlekete hizmet eder bir şekil almaya başladı. İlk zamanlarda demiryolu siyaseti şu idi: eski kervan yollarının yerini tutmak üzere İç Anadoludan geçerek bir taraftan Suriye ve Hicaza, diğer taraftan Musul ve Bağdada giden büyük hatlar; yihut da dış pazarlara bağlı büyük limanları besliyecek küçük hatlar yapılması düşünülüyordu.

Topraklarımızda ilk işliyen demiryol bir İngiliz şirketi tarafından yapılan *İzmir-Aydın* hattıdır, bunu *İzmir-Kasaba* hattı takip etti. Bundan sonra Avusturyalıların teşebbüsüyle İstanbulu Balkanlara bağlayan *Şark demiryolları* yapılmaya başlandı (1873). Osmanlı Devletinin kendi teşebbüsüyle yaptığı *Haydarpaşa-İzmit hattı* da bu zamana raslar. 1888 de Alman şirketleri *Haydarpaşa-İzmit* hattını *Anadolu hattı* adıyla Eskişehir ve Ankaraya kadar uzatma imtiyazını aldılar, 1892 de demiryol Ankara vardı. Bu arada Fransız şirketleri de *İzmir-Kasaba hattını* bir taraftan Afyona, diğer taraftan Bandırmaya doğru uzattılar.

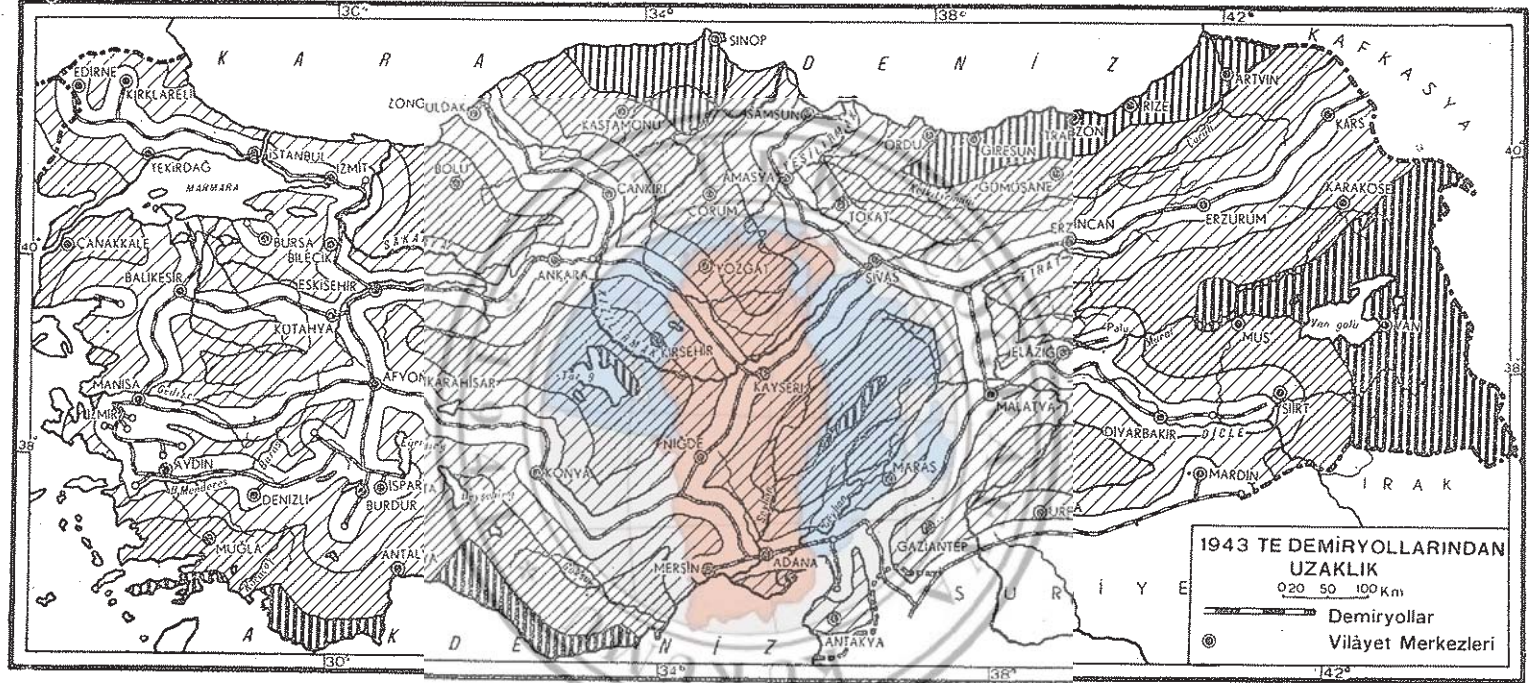
Süveyş Kanalı açılmadan önce bütün Avrupa devletleri Anadoludan geçmek ve kendi kıtalarını Hint denizine bağlayan bir demiryolu ile yakından ilgileniyorlardı; fakat kanal açıldıktan sonra diğer devletler işlek limanlar gerisindeki küçük hatlarla iktifa ettiler halde Almanlar *Bağdat hattını* tamamlamaya çalıştılar. Bağdat hattının önce Ankara-Sivas-Malatya-Diyarbakır üzerinden geçmesi düşünülmüştü, fakat sonra Konya üzerinden ve Toroslardan geçmesi daha uygun görüldü. Hat 1896 da Konyaya, Amanoslardaki 5,5 kilometrelik büyük tünelin açılmasıyla 1918 de Nusaybine vardı, fakat bu hattın Irak demiryollarıyla bağlanması 1940 a kadar uzamıştır.

Osmanlı Devleti bir zaman, demiryollar inşasını yabancı şirketlere vermiyerek doğrudan doğruya yapmayı ve idare etmeyi istemişse de çoğunda güçlkle karşılaşmış, yalnız, bugün tamamiyle hudutlarımız





Şekil - 1



Şekil - 2

dışında kalan Şam'dan Medine'ye kadar 1302 kilometreyi bulan *Hicaz demiryolunu* büyük bir emekle meydana getirebilmiştir.

Türkiye Cumhuriyeti demiryolu siyasetinde yeni bir devir açtı. Millî müdafaa ve millî birlik ülkesiyle beraber iç pazarları ve büyük şehirleri birleştirir bir demir ağ kurulmasına doğru gidildi. 1924 ten itibaren önce *Ankara-Sivas, Samsun-Sivas* hatları yapılmaya başlandı, bunu bakır hattı denilen *Diyarbakır-Ergani* demiryolu ile *Kayseri-Ulukışla* birleştirmesi ve krom hattı diyebileceğimiz *Kütahya-Balıkesir* ve kömür hattı denilen *Ankara-Zonguldak* demiryolları takibetti. Daha sonra doğu bölgelerini bağlayan *Sivas-Erzurum* hattı *Malatya*'ya uzanan bir kol ile beraber yapıldığı gibi Afyondan *Antalya*'ya doğru giden bir cenup hattına da girildi.

İstanbul Boğazındaki küçük fasılaya bakmazsak bugün Edirne'den Karsa kadar doğudan-batıya 2360 kilometre demiryol meydana geldi. Kafkasya ile bağlantı temin edildi, aynı zamanda Anadolu üzerinden geçip Suriye ve Irak'a giden hatlar kol saldı. Fakat asıl mühim nokta demiryollarımızın memleketin her köşesini birbirine bağlayan bir şebeke haline gelmiş olması, bütün hatların tek bir elden idaresidir.

Bugün yapılmakta olan hatlar arasında *Elâzığ* üzerinden Van gölü kenarına yaran *İran hattı*yle cenup doğuda Diyarbakırdan *Cizre*'ye giden *Irak hattı* bilhassa dikkati çekmektedir. Güzergâh etütleri yapılmış olan *Bozöyük-Bursa-Mustafa Kemalpaşa* hattıyle Adapazarından Bolu ve Geredeye ve daha ilerilere gidecek olan hattın da memleket ekonomisinde büyük rolü olacağında şüphe yoktur. Hâsılı, demiryolu siyasetimizde millî ideallerle beraber ekonomik ihtiyaçlar da gözönünde tutulmuş, aynı zamanda devlet merkezi olan Ankaranın memleketin her köşesiyle olan bağlılığına ehemmiyet verilmiştir.

Demiryollar diğer karayolları kadar kesif olmamakla beraber taşıt hacmi diğer kara vasıtalarından üstündür. Birçok memleketlerde nüfusun ve endüstrinin demiryollarıyla beraber hızla arttığı görülmektedir. Demiryollarımız çoğaldıkça bunlardan faydalanan yolcu ve eşya taşıtı da artmaktadır. 1937 de ana hatların taşıdığı yolcu 7.2 milyon, eşya 3.2 milyon ton iken, 1940 yılında yolcu 15 milyonu, eşya da 5.1 milyon tonu bulmuştur. Uzun yolculuk ve ağır eşya taşıtında dünyanın her yerinde olduğu gibi bizde de demiryolları en büyük hizmeti görmektedir.

Demiryolların münakalâta yaptığı en büyük yenilik yüksek tonaj ve sürattir. İlk zamanlar tirenler yalnız 50 ton eşya taşırlarken bugün bu miktar 5000 tona yükselmiştir. Fakat Türkiyede arızaların çok-

luğu bu hususta tam faydalanmaya mâni olmaktadır. Tirenlerin saatte gittikleri ortalama mesafe birçok memleketlerde 60-80 kilometre iken bizde umumiyetle 32-38 km. den fazla değildir.

Demiryollarımız üzerinde işliyen katarların çokluğuna göre çizilmiş bir hartada muhtelif hatları karşılaştıracak olursak önce Haydarpaşa-Eskişehir, İzmir-Aydın, Mersin-Adana hatları dikkati çeker. Bunlardan sonra İstanbul-Edirne, İzmir-Afyon hatları gelir. Ankara eşya katarları bakımından Kayseri ve Filyosa bağlıdır. Diğer işlek hatlar Adana-Fevzipaşa, Samsun-Sivas, Ergani-Diyarbakır, Erzurum-Kars hatlarıdır. İşlek hatların bilhassa büyük limanlar yakınındaki verimli ve kalabalık ovalarda ve maden bölgelerinde bulunduğu, aynı zamanda hattın eskiliğinin de bunda bir rolü olduğu dikkati çekmektedir. (Şekil 3).

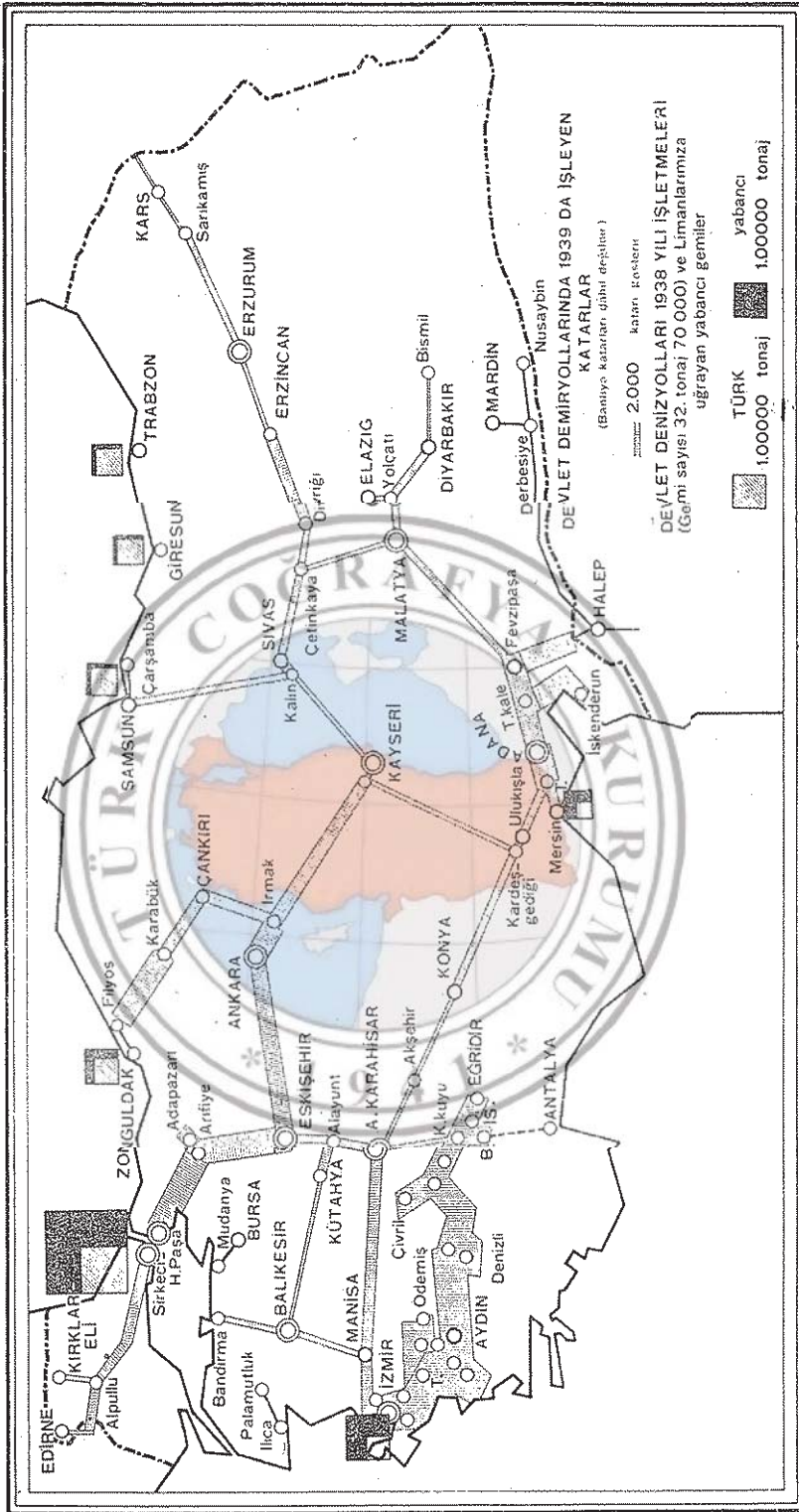
### COĞRAFYA III DENİZYOLLARI

Ülkemizde karayollarını güçleştiren engellerin çokluğuna karşı kıyıların uzunluğu, memleket münakalâtında denizyollarının payını çoğaltmıştır. Eskiden beri, büyük ölçüde eşya taşıtı için daima deniz yollarına baş vurulmuştur. Vapurlar deniz münakalâtında karada demiryollarının yaptığı kadar hızlı bir değişiklik yapmamıştır; fakat denizyollarında intizamı ve sürati temin etmiştir, bugün denizyolları denince vapur seferleri hatıra gelmektedir.

Denizyollarının biri *memleket kıyılarını birbirine bağlamak*, diğeri de *Türkiyeyi deniz aşırı ülkelere ulaştırmak* gibi iki büyük rolü vardır. Henüz Türk denizciliği açık denizlere doğru devamlı ve muntazam seferler yapmadığı için biz daha ziyade kıyılarımızdaki denizyolları üzerinde duracağız.

Denizyollarının başlıca tesisleri fırtınalı havalarda gemilerin barınmasına, yolcu ve yüklerin kolay boşaltılıp kolay alınmasına elverişli iskele ve limanlardır. Yelken gemileriyle sefer yapıldığı zamanlarda küçük koylar ve iskeleler bu iş için kâfi geliyordu, fakat vapur seferleri başladıktan sonra büyük gemilerin barınmasına elverişli aynı zamanda yolcu ve eşyayı süratle alacak ve boşaltacak vasıtalara malik geniş ve derin limanlara lüzum görüldü.

Denizyollarını tamamlayan ve kuvvetlendiren bir şey de karaların içerilerine doğru sokulan *nehir yollarıdır*. Fakat Türkiye ırmaklarının çoğu sefere elverişli değildir, ancak bazı nehir ağızlarında su ke-



Şekil - 3

simi az küçük gemiler işliyebilirse de buraların da sık sık temizlenmesi icabetmektedir; bu sebeple doğrudan doğruya nehir ağızlarında kurulmuş limanlar yok gibidir. Bizdeki denizyolları iç kısmı denize bağlayan demiryolları ve şoselerle tamamlanmaktadır. Bütün Türkiye kıyıları girinti ve çıkıntılılarıyla beraber Anadoluda ve Trakya'da 7268 kilometreyi bulur. Birbirinden farklı şekiller gösteren bu kıyıları denizyolları bakımından Marmara, Karadeniz, Ege ve Akdeniz olmak üzere dört kısma ayırabiliriz.

En işlek denizyolları *Marmara ve Boğazlarda* bulunur. Marmaranın bütün kıyıları hudutlarımız içinde bulunduğundan burası tamamıyla bir iç deniz sayılır. Marmara havzası ekonomi bakımından yüksek olduğu gibi coğrafi durumu, İstanbul gibi büyük ve kalıtalık bir şehrin bulunması dolayısıyla deniz münakalatında aslan payı buraya düşer. İstanbul ve Çanakkale Boğazları Karadenizi Akdenize bağlayan yol üzerinde bulunur. Balkan Yarımadasını Anadoluya bağlayan karayolları da buralardan geçer.

Marmara havzasının en büyük limanı İstanbul aynı zamanda bütün denizyollarımızın başı sayılır. İstanbul limanına girip çıkan gemilerin 1913 te bir yıllık tonajı 17,5 milyon tonilâtoya kadar yükselmmişti. Bu miktar Birinci Cihan Harbinden sonra azaldı, 1938 de 6,4 milyon tonilâtoya düştü; bunun da yarısından ziyadesi yabancı genilerdir. Marmara havzasındaki denizyollarımız daha ziyade yolcu taşıma ile temayüz eder. Bu denizdeki eşya ve hayvan nakliyatına kısmen yelken gemileri de iştirak eder. İstanbuldan sonra en işlek liman ve iskeleler Bandırma, Tekirdağ, ve Çanakkaledir.

Marmaradan sonra en işlek denizyolları *Karadeniz* kıyıları boyunca giden hatlardır. Burada vapurlar biri İneboluya giden Bartın hattı, diğeri Hopaya kadar giden Trabzon hattı olmak üzere iki denizyolu üzerinde işlerler, asıl büyük faaliyet Trabzon hattı üzerinde toplanır. Burada bilhassa hayvan nakliyatının çokluğu dikkati çekmektedir.

Karadeniz limanları arasında Trabzon, Samsun gerilerindeki araziye muntazam şose ve demiryollarıyla bağlı olduklarından mühim ihracat iskeleleri halini almışlardır. Giresun ve Zonguldak faaliyetlerini dolaylarındaki maden ve mahsullere borçludurlar. Sinop ve Ereğli limanları daha elverişli oldukları halde Zonguldağın gittikçe inkişaf etmesi buranın uğrak bir yer olması, maden kömürünün en çok bu liman etrafından çıkması ve buradan vapurlara yükletilmesinden ileri gelmektedir. Son zamanlarda demiryolu ile gerisine bağlanması vaziyetini bir kat daha kuvvetlendirmiştir.

*Ege kıyılarında* liman olma elverişli yerler çoksa da Ege bölgesinin zengin ovalarına ve hattâ İç Anadoluya doğru uzanan şoseler ve demiryolları İzmir limanına bağlı olduğundan Egenin deniz faaliyeti burada toplanmıştır. Yakın yürelerin iskeleleri olarak da Edremit, Ayalık, Kuşadası, Küllük, Bodrum dikkati çeker. Ege havzası Bandırma üzerinden Marmara havzasına bağlı olduğundan bu kısımdaki hatlar üzerinde yolcu ve esya nakliyatı birdenbire düşer. Buna mukabil İzmir'e uğrayan yabancı gemiler çoğalır. İzmir tonaj bakımından epey bir ara ile İstanbuldan sonra gelir, burası yalnız Ege havzasının limanı olmakla kalmaz, demiryolları ile bir taraftan İç Anadoluya, diğer taraftan Marmara havzasına kadar etkisini uzatır. Yıllık tonaj 1913 te 2,5 milyona yükseldiği halde 1938 de 1,6 milyon idi.

Cenupta *Akdeniz* kıyıları dik ve düzdür, yalnız her iki ucunda derin koylar ve körfezler bulunur. Batı köşesinde Fethiye ve Marmaris koyları Türkiyenin en kuytu yerleridir, fakat sarp dağarla çevrili olduklarından yalnız civarlarının iskelesi sayılırlar. Doğu köşesinde İskenderon körfezi liman olma çok elverişli bir yerdir, aynı zamanda gerisindeki araziye de demiryolu ve şose ile bağlıdır. İskenderon Türkiyenin Akdenizde en işlek limanı olma namzettir. Burada Mersin ve Antalya da denizyollarının uğrağı limanlardır.

*Mersin*in pek sığ açık bir limanı vardır. Ancak iyi havalarda su kesimi az gemilerin yanaşabileceği birkaç iskelesi bulunur. Fakat hinterlandına demiryolu ile bağlı olması buranın faaliyetini artırılmaktadır. Buraya uğrayan vapurların tonajı 600 bin kadardır; bunun üçte ikisi yabancı gemilerdir. *Antalya* limanında sular kâfi derecede derindir, fakat liman tesisleri yalnız yelken gemilerine elverişli olduğu, büyük vapurlar açıkta demirlediği gibi hinterlandına da henüz demiryolu ile bağlanmamıştır.

Denizyollarını ve limanları incelerken kıyı şekillerini ve gerilerindeki araziye gözönünde tutmak icabeder. Her hangi bir limanın gelişmesi için birçok şartların bir araya gelmesi lâzımdır. Her şeyden önce birçok gemileri barındırabilecek derecede derin ve geniş, rüzgâr ve dalgalara karşı saklı olması, aynı zamanda hinterlandı dediğimiz art ülkelerle kolayca bağlantılı bulunması.

Büyük limanlar seyrüsefere elverişli olsun olmasın ekseriya irmak ağzlarına yakın yerlerde, yahut gerisindeki araziye demiryolu ve şoselerle bağlı koy ve körfezlerde, karayollarının denizyollarını kestiği yerlerde, büyük ölçüde maden veya başka mahsul alanlarında raslanır. Umumiyetle yarımadaaların karaya bittiği yerlerde veyahut uç

taraflarında denizyollarına hâkim noktalarda yalnız mahalî münakalâtın değil ülkeler aşırı münakalâtın da uğrak yerleri yani transit limanları bulunur.

Kıyılarda ve limanlarda münakalâtı kolaylaştıracak tesislerin kâfi olmadığı şüphesizdir, bununla beraber birçok şeyler yapılmıştır; bütün sahillere deniz fenerleri konmuştur, fakat vapurların doğrudan doğruya yanaşabilecekleri, hattâ demiryolu vagonlarına eşya boşaltabilecekleri limanlar pek azdır, hattâ bundan dolayı vapur seferlerinde intizam temin edilememektedir.

Bugün denizyollarımızda işleyen gemilerin tonajı 200,000 kadardır. Vapurların ortalama sürati saate 18 km. dir. Fena havalar için muntazam bir tarife yapmak imkânsız gibidir.

## COĞRAFYA IV HAVAYOLLARI

Denizleri ve karaları aynı zamanda aşan, yolculukta büyük sürat temin eden uçak seferleri şimdiye kadar teknik eksikliklerini tamamlamak yolunda idi. Uçakların memleket münakalâtındaki mühim rolü yeni başlamıştır. Birinci Cihan Harbinden sonra birçok memleketler uçak seferlerinden faydalanmaya başladılar, bunda daha ziyade yolcu ve posta nakliyatı gözönünde tutuluyordu. Kısa bir zamanda kıralar ve denizler aşırı ülkeler arasında uçak seferleri kuruldu. İkinci Cihan Harbi havacılıkta büyük ilerlemeler meydana getirdiğinden bu harbden sonra hava seferlerinin pek çok artacağı, havayollarının büyük önem kazanacağı anlaşılıyor.

Kara ve denizyollarında süratli vasıtalara ve tesislere malik olmayan geri memleketlerin doğrudan doğruya havayollarına baş vurduğu görülmektedir, fakat bütün yolların ölçülü bir şekilde gelişmesi daha doğrudur. Uçak seferlerine asıl kalabalık ve geniş memleketlerde ihtiyaç görülmektedir. Havayolları düz bir yerde muhtelif istikamette uzanan yollar gibidir, bununla beraber uçaklar da kuşlar gibi havada belli yolları takibeder, hava cereyanlarını gözönünde tutarak en kısa yolu seçer, fakat arazi şekillerini de ihmal edemez, değları aşarken vâdileri ve geçitleri araştırır. Hâsılı belli denizyolları gibi belli havayolları da vardır.

Türkiye havacılığa başlamakta diğer memleketlerden geri kalmıştır. Birinci Cihan Harbini mütaakıp bizde de yolcu ve posta taşı-



ları için hava seferleri tertibedilmiştir. İlk teşebbüsler yabancı şirketler tarafından yapılmış, daha ziyade Türkiyeyi Bükreş ve Atina üzerinden Avrupa şebekesine bağlamaya çalışılmıştır. Bu arada memleket içindeki büyük merkezleri birbirine bağlayan hava seferleri asıl Türk havacıları tarafından kurulmuş ve bugün de Devlet Havayolları tarafından işletilmektedir.

Havayolları denizyollarından daha ziyade karaya bağlı bir yoldur. Benzin tedariki vesaire dolayısıyla uçaklar ancak kısa bir zaman havada kalabilmektedir. Bu sebeple hava seferleri için uçakların inip kalabileceği hava meydanlarına lüzum vardır ki havayolları da buralara göre taayyün eder. Memleketimizde ekseri büyük şehirler civarında hava meydanları vücade getirilmiştir. Bu arada İstanbul'da Yeşilköy ve Büyükderede, Eskişehirde, İzmirde, Ankarada, Adanada, Elâzığ ve Diyarbakırdaki meydanlar yerli ve yabancı uçaklar için uğrak yerleridir.

Bugün Devlet Havayolları tarafından daha ziyade yaz mevsimine mahsus olmak üzere *İstanbul-Ankara-Elâzığ* arasında hava seferleri yapılmaktadır, zaman zaman buna *Ankara-İzmir*, *Ankara-Adana* postaları da ilâve edilmektedir. Uçak seferlerinin daha çoğulması ve dahilî mümakalâtta daha büyük bir yer alması beklenir. İyi bir hava şebekesi Türkiyeyi kültür ve bir birlik haline koyacaktır.

Türkiye Avrupa kalabalığını Cenup Asyaya bağlayan en kısa yol üzerinde bulunur, bu sebeple birçok havayollarının uğraşı olması icabeder. Ülkemizden geçecek havayolları deniz ve karayollarına nazaran daha az bir fayda temin edecekse de ülkemizin siyasi ehemmiyetini artıracaktır. Bu bakımdan İstanbul-Ankara havayolunun Halep ve Musula kaclar uzatılması faydalı görülmektedir. Suriye ve Mısır seferleri için Adana, Irak ve İran seferleri için de Diyarbakır diktati çeker, bu hatları Kafkasyaya bağlanması dahi düşünülebilir.

## V

### MÜNAKALE HAREKETLERİ

Türkiyenin kara, deniz ve havayolları üzerinde ayrı ayrı bir fikir edindikten sonra hangi yollar üzerinde canlı bir hareket beklendiğini araştıralım ve bunu önce memleket içi bakımından inceliyelim: Nüfus kesafeti hartasını gözönüne getirecek olursak başlıca kesafet böl-

gelerinin kuzeyde Doğu Karadeniz kıyıları, Yeşilırmak havzası ve Marmara havzası olduğu görülür. Marmara havzası en canlı bir münakale köşesi olmakla kalmaz, diğer bölgelerle de en çok münasebette bulunan bir yerdir. Marmara havzasıyla, yani İstanbul ile Doğu Karadeniz arasındaki kuvvetli bir münakalenin bulunduğu, bunun daha ziyade denizyollarında toplandığı dikkati çeker. Yeşilırmak havzasının Marmara havzasıyla bağlantısı iki yoldandır, biri Samsun üzerinden deniz yoluyla, diğeri Sivas-Kayseri-Ankara üzerinden karayolu ile. Karayolu pek dolambaçlı olduğundan o kadar kuvvetli değildir.

İkinci bir münakale hareketi Batı Anadolu'da hususiyetle Marmara ile Ege havzası arasında görülür. Marmara havzasının Ege havzasıyla bağlantısı hem deniz hem kara yoluyla. Karayolu Bandırmaya kadar denizden, ondan sonra Balıkesir-Manisa yoluyla karadan gider. Bu yarı kara, yarı deniz yolu asıl deniz yolundan daha canlıdır, yolcular en çok bu yolu tercih ederler.

Marmara havzası Ankaraya, dolayısıyla doğu ve cenup bölgelerine demiryolu ile bağlıdır. Bu demiryolu Eskişehirden sonra ikiye ayrılır: Konya üzerinden giden yolla Ankara üzerinden giden yol rekabet halinde. Daha doğuda tekrar ikiye ayrılarak biri Diyarbakır ve Irak, diğeri Erzurum ve Kafkasya istikametinde uzanır.

Bu umumî görüşten sonra bölgelerin yol bakımından gösterdiği hususiyetleri araştıralım: *Kıyı bölgelerinde* hem deniz hem karayollarından faydalanmak hatıra gelir, hususiyetle kış aylarında deniz seferleri güçleştiği için karayollarına ihtiyaç görülür, ülkemizde sahil boylarını takibeden demiryolu ve şoseler azdır. Mevcut kıyı şoseleri devamlı değildir, ancak sahile civar büyük düzlüklerde şoseler ve demiryolları bir dereceye kadar çoğalır.

Denizyollarının canlı olduğu kıyıları Karadeniz ve Marmara kıyılarıdır. Ege havzasında içerilere doğru uzanan vâdiler dolayısıyla buradaki karayolları kadar hareketli değildir. Akdeniz boyunca dağlar denizi yakından takibettiği gibi nüfusu seyrek olduğundan münakalât da azdır, yalnız yarımadanın karaya bittiği köşede Adana ve Hatay bölgesinde kara ve denizyollarının canlandığı görülür.

*Kenar dağlar*, yolların en çok güçlüğe uğradığı bir sahadır. Büyük şehirler bu dağların ya denize bakan eteklerinde, yahut da iç kısma bakan yamaçlarında sıralandığı için büyük karayolları bu dağların iç ve dış eteklerini takibederler. Bu kenar dağlar üzerindeki başlıca büyük yollar iç şehirleri kıyı şehirlerine, dolayısıyla denize bağlayan arzani yollarıdır, bir kısmı oldukça yüksek geçitlerden geçen bu şose

yolları bilhassa önemlidir. Kenar dağları iç kısmında yalnız Şimalî Anadolu'da uzunlama yola elverişli bir şekil vardır.

Asıl iç bölgeler büyük yolların uğrağıdır. İç Anadolu'da kurak bir istepin bulunması yolların burada bu istepin şimal veyahut cenup kenarını takibetmesini icabettirmiştir, sonra yollar birleşir, fakat doğuya doğru ülkemizin kara ile irtibatı genişlediği için bunlar tekrar ayrılırlar. İç Anadolu yolları eskiden beri ülkemizi baştan başan aşan ana yollar halinde inkişaf etmiştir. Demir yollarıyla bağlanan bu yolu şimdi hava yolları takibetmektedir.

Türkiye yollarını *dünya yollarıyla* bağlılık bakımından inceliyecek olursak şu noktalar göze çarpar: Karadenizle Akdeniz arasında doğudan batıya doğru bir köprü gibi uzanan ülkemizde büyük yolları kendine çekken bir vaziyet bulunmakla beraber deniz ve karayolları arasındaki rekabet ve mücadeleleri şiddetlendiren bir durum da vardır.

Umumiyetle yarımada'nın cihan münakalâtına iştirakleri az olur, asıl karaya bitiştigi sahalar bu hususta ehemmiyetlidir. Fakat Anadolu'nun dar boğazlarla Balkan yarımadasına birleşmesi, Ege kıyıları'nın denizyollarına çok elverişli olması buranın cihan yolları dışında kalmamasına yardım etmiştir.

Doğu Anadolu, kara transiti bakımından çok önemlidir. Buralar İran ile Karadeniz, hattâ Akdeniz arasında bir güzergâh vazifesi gördüğü gibi Kafkasya ile Irak ve Suriye arasında da bir geçit yeridir. İstanbul ve Çanakkale Boğazları ise deniz transiti bakımından eşsiz bir durumdadır. Genel olarak Türkiye Avrupa kalabalığına güney Asya kalabalığına bağlayan bir kısım kara ve denizyolları üzerindedir, diyebiliriz.

Anadolunun dünya münakalâtındaki rolü pek eski devirlerden başlar. Yol tarihi ilk örneklerini Anadolu'da alır; Hititler, eski İranlılar, ve Romalılar devrinde olduğu gibi Selçuk ve Osmanlı devirlerinde de karayolları üzerinde büyük hareketler olmuştur. Aynı zamanda denizyolları da karayollarını tamamladığı için bütün sahillerde, hususiyile Ege kıyılarında zamanına göre oldukça büyük şehirler meydana getirilmiştir. Türkiyenin yol tarihi incelenirken en çok dikkate çarpan nokta kara ve denizyolları arasındaki bağlılıktır. Bu bağlılık iyi bir şekilde temin edildiği zamanlar ülkemizde refah kendini göstermiştir.

Türkiyenin yol sistemi hakkında buraya kadar yaptığımız tetkik ve izahlara göre münakale şebekesi tabiat şartlarının birçok güçlüklerine rağmen süratle gelişmektedir. Bugün demiryolları bütün iç pazarları ve büyük şehirleri (şekil 2 ve 3 te görüldüğü üzere) birbirine bağ-

lıyan bir ağ haline gelmektedir. Demiryollarına uzak yerler 20 yıl önce çok geniş bir yer tuttuğu halde bugün bu ücra yerler azalmıştır.

Demiryollarını tesir sahası dünyanın her yerinde az çok mahduttur. Ancak iyi şoseler ve otobüs ve kamyon seferleriyle tesir sahası pek içerlere kadar sokulur. Bugünkü şoselerimizin bir kısmı bu işi üzerine almıştır.

Son zamanlarda birçok memleketlerde asfalt veya beton kaplamalı yolların çoğaldığı görülmektedir. Bunlar demiryollarından ayrı bir sistem halinde ve yol şebekesine yeni bir kat ilâve eder, şekli meydana getirilmektedir. Önümüzdeki yıllarda Türkiye topraklarında da asfalt veya beton yolların çoğalması beklenir.

### BİBLİYOGRAFYA

- L. Scheidl, *Die Verkehrsgeographie kleinasiens* (Mitt. d. Geogr. Ges. Bd. 73) Wien 1930. — W. Ramsay, *Historical geography of Asia Minor*, London 1890. — H. S. Selen, *Anadolundan geçen kadim transit yolları* (Türk Yurdu, C 5, No. 28) İstanbul 1928. — Täschner, *Die Verkehrsanlage und das Wegenetze Anatoliens im Wandel der Zeiten*. Peterm. Mitt. H. 9, 1926. — Türkçesi, S. Selen, Muhtelif devirlerde Anadolu yolları, Edebiyat Fakültesi Mecm. C 5, S. 12, 1926). — M. Ete, *Transport Ekonomisi*, İstanbul 1935. — *Devlet Demiryolları İstatistikleri*, sayı 29, Haydarpaşa 1940. — *İstatistik Yıllığı* No. 12, Ankara 1942. — *Türkiye yolları haritası*, makyası 1:800,000, Ankara 1943. — *Türkiye Hawayolları haritası*, makyası 1:1.000.000, Ankara, 1940.