

TÜRKİYE'DE ULAŞIM MODLARI: TARİHSEL BİR PERSPEKTİFFatma Büşra KURT¹Taner AKÇACI²**Özet**

Bu çalışmanın amacı, Türkiye'de ulaşım modlarının tarihsel bir perspektifini sunmaktır. Çalışmada, Türkiye Cumhuriyeti kurulmadan önce ve Cumhuriyetin kurulmasından sonra ulaşım modlarının tarihsel gelişimi üzerine genel bir bakış açısı sunulmaktadır. Bu noktada Karayolu, Demiryolu, Denizyolu ve Havayolu ulaşım modlarının cumhuriyet öncesi dönemdeki durumu ile cumhuriyet kurulduktan sonraki dönemin mevcut durumu ve gelişmeleri verilerek sonuca ulaşılmıştır. Sonuç olarak karayolu taşımacılığı cumhuriyet öncesinde savaşın da etkisiyle oldukça yıpranmış durumdayken cumhuriyet sonrasında kısıtlı kaynaklara sahip olduğu için iyileştirme çalışmaları yapılarak geliştirilmeye çalışılmıştır. Demiryolu taşımacılığı Osmanlı döneminde yabancı sermayenin hâkim olduğu bir yapıdaydı. Cumhuriyetin ilanından sonra en fazla sermaye demiryollarının düzeltilmesine ve inşasına harcanmış ve yabancı sermayenin elinde olan demiryolu işletmeleri satın alınmıştır. Denizyolu taşımacılığı cumhuriyet öncesinde yok olmaya yakın bir sektör konumundaydı. Cumhuriyet sonrasında kısıtlı kaynaklardan dolayı yatırımlar yapılamasa da kabotaj kanunu çıkarılarak millileştirme ve denizlerdeki hakimiyet arttırılmaya çalışılmıştır. Yeni gemilerin inşası ve satın alınmasına öncelik verilerek dönemin denizcilik sektörüne yaklaştırma yönünde ihya çalışmaları yapılmıştır. Havayolu taşımacılığında ise Osmanlı devletinde uçuş ile ilgili çok fazla çalışma yürütülmediği görülmüştür. Cumhuriyetin kuruluşunun ardından Türk Teyyare Cemiyeti gibi kuruluşların kurulmasıyla havacılığın temelleri atılmıştır.

Anahtar Kelimeler: ULAŞIM MODLARI, KARAYOLU TAŞIMACILIĞI, DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI, DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI, HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI

Jel Sınıflandırması: N7, R4

¹ Arş. Gör., Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniv., İİBF, Uluslararası Ticaret ve Lojistik Bölümü, f.busraa.kurt@gmail.com, ORCID: 0000-0003-4528-9381

² Prof. Dr., Gaziantep Üniv., İİBF, Uluslararası Ticaret ve Lojistik Bölümü, akcaci@gantep.edu.tr, ORCID: 0000-0002-5343-0894

TRANSPORTATION MODES IN TURKEY: A HISTORICAL PERSPECTIVE

Abstract

This paper aims to present a historical perspective of transportation modes in Turkey. This paper presents a general perspective on the historical development of transportation modes before and after the establishment of the Republic of Türkiye. At this point, a conclusion was reached by giving the situation of road, railway, maritime, and air transportation modes in the pre-republican period and the current situation and developments of the period after the establishment of the republic. As a result, while road transportation was quite worn out before the republic due to the effects of the war, it was tried to be improved by making improvements after the republic due to restricted capital. Railway transportation was in a structure dominated by foreign capital during the Ottoman period. After the proclamation of the Republic, most of the capital was spent on the repair and construction of railways, and railway enterprises owned by foreign capital were purchased. Maritime transportation was a sector close to extinction before the republic. Although investments could not be made after the Republic due to restricted capital, efforts were made to increase nationalization and dominance in the seas by enacting the cabotage law. By giving priority to the construction and purchase of new ships, revival efforts were made to bring them closer to the maritime sector of the period. In air transportation, it has been observed that not much work was carried out on flights in the Ottoman Empire. Following the establishment of the Republic, the foundations of aviation were laid with the establishment of organizations such as the "Türk Teyyare Cemiyeti" (Turkish Aircraft Association).

Keywords: TRANSPORTATION MODES, ROAD TRANSPORTATION, RAIL TRANSPORTATION, MARITIME TRANSPORTATION, AIR TRANSPORTATION

Jel Classifications: N7, R4

GİRİŞ

Dünya ekonomisindeki küreselleşme ile birlikte üretilen mal ve hizmet sayısında epeyce bir artış gözlenmektedir. Bu mal ve hizmet üretenlerin sayısına da yansımaktadır. Rekabet şartları yoğunlaştıkça mal ve hizmetlerin ulaşımı da önemli hususlardan biri olmuştur. Bu noktada ulaşımın emniyeti ve hızı da önemli hususlar olmaktadır (Şenol, 2023: 31). Ulaştırma modlarının çeşitliliği ve gelişmişliği uluslararası ticaret ve ekonomi başta olmak üzere sosyal ve kültürel anlamda da toplumların gelişmesini sağlamaktadır. Ulaşımın gelişmesiyle birlikte doğal kaynakların etkin ve verimli kullanılması sağlanabilmekte, mal ve hizmetlerin hızlı dağıtılması söz konusu olmakta ve iç ve dış ticaret gelişmektedir. Ulaştırma sistemlerinde temel amaç talebi en hızlı, maliyetsiz ve güvenli şekilde karşılamaktır. Bu amaca yönelik sadece bir ulaştırma modunun değil aynı zamanda ulaştırma modları arasındaki koordinasyonun da sağlanması gerekmektedir. Koordinasyonun sağlanması için ise iyi bir ulaşım altyapısında sahip olunması gerekmektedir (Akgüngör ve Demirel, 2004: 424). Günümüzde çok çeşitli bir ulaşım altyapısı bulunmaktadır ve ulaşım modları sürekli gelişmektedir. Gerek maliyet gerekse hız açısından ulaşım modları tarihten bu yana iyileşerek devam etmektedir. Ulaşım, ulusal ve uluslararası ticaretin de gelişiminin temel nedenleri arasında yer almaktadır. Ulaşım tarihine bakıldığında her ulaşım modunun gelişimi durumunda uluslararası ticaretin de geliştiği görülmektedir.

Ulaşım sistemleri tarih boyunca insan hareketliliğinin önemli bir parçası olmuştur. Özellikle son iki yüzyılda ulaştırma sistemlerinde önemli gelişmeler ve sıçramalar olmuş ve günümüzdeki ulaşım sistemlerinin temelini oluşturmaya yardımcı olmuştur. Cumhuriyet tarihine bakıldığında yirminci yüzyıl demiryolu ulaştırmasında başarının elde edildiği bir yüzyıl olurken yirmi birinci yüzyıl uçak ve otomotiv teknolojileri aracılığıyla karayolu ve havayolu taşımacılığının gelişimine tanıklık etmiştir (Tutulmaz, 2013: 112). Yine ulaştırma tarihine bakıldığında ulaştırma

faaliyetlerinin yıllarca süregelen bir gelişim içerisinde olduğu görülmektedir. Ulaştırma sistemlerinin etkinliği hem ekonomik hem de sosyal anlamda ülkelere önemli bir avantaj sağlamaktadır. Gerek ticaret gerek turizm açısından Türkiye coğrafi konumu nedeniyle önemli bir ulaşım güzergahı arasında yer almaktadır (Turgut ve Ekici, 2019: 6784). Türkiye Cumhuriyeti kuruluşunun başlangıç yıllarında kalkınmanın belkemiği olarak ulaşım hizmetleri görülmekteydi. Özellikle demiryolları yapımına ve yabancı şirketlerin elinde bulunanların millileştirilmesine özel bir önem verilmiştir (Durmuş ve Aydemir, 2016: 161). Bu noktada bu çalışmada, Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluş döneminde ulaşım ile ilgili yapılmış olan gelişimleri ve cumhuriyet öncesinde ulaşımın durumunu, ulaşım modlarına göre bir inceleme sunulmaktadır. Çalışmada ulaşım modlarının cumhuriyet dönemi öncesi ve sonrasının ayrı ayrı karşılaştırmalı bir şekilde verilmesi planlanmaktadır. Araştırmanın organizasyonunda ulaşım modlarından ilk olarak karayolu taşımacılığının cumhuriyet dönemi öncesindeki ve sonrasındaki durumu verilmektedir. Daha sonra demiryolu, denizyolu ve havayolu taşımacılığı verilmektedir. Bu bölümden itibaren sonuç kısmı verilerek araştırma sonlandırılmaktadır. Çalışmamızın ulaşım modlarının cumhuriyet öncesi ve sonrası döneminin karşılaştırmasını sunması noktasında literatüre katkı sunması beklenilmektedir.

I. ULAŞIM MODLARI

Ulaşım modları ulaşımın gerçekleştirilebileceği türleri kastetmektedir. Bu türler karayolu taşımacılığı, demiryolu taşımacılığı, denizyolu taşımacılığı ve havayolu taşımacılığıdır. Çalışmanın bu bölümünde de ulaşım modlarına kısaca değinilerek, cumhuriyet öncesi ve sonrasındaki durumunun verilmesi planlanmaktadır.

Ulaşım modlarının durumu Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulduğu ilk yıllarda ülkenin ihtiyaçlarını karşılama noktasında oldukça kısıtlı bir durumdaydı. Ulaşım imkanları savaşın da etkisiyle insan ihtiyaçlarını karşılamaktan çok uzak ve kötü

durumdaydı. Ulaşım modlarının eksikliği ve ulaşım araçlarının azlığı yeni cumhuriyetin önemli sorunları arasında yer almaktaydı (Yıldırım, 1996:387). Zaten eksik ve bozuk olan ulaşım modları uzun süren savaşların da etkisiyle birçoğu iyice kullanılamaz hale gelmiştir. Karayolları oldukça harap durumdaydı ve demiryolları da yabancı şirketlerin işletiminde yer almaktaydı. Türkiye Cumhuriyeti kurulduğu ilk yıllarda ulaşım modlarının çeşitlenmesine ve gelişimine katkıda bulunmak için politikaları oluştururken bu duruma özel önem vermek durumunda kalınmıştır (Çolak, 2013: 347).

Cumhuriyetin kurulduğu ilk yıllarda birçok yetersizliğin yanı sıra ulaşım da oldukça yetersizdi. Nitekim ulaşım gelişmediği takdirde gerek maliyet gerek ulaşım ağının eksikliği konusunda mevcut sektörlerin rekabet gücü elde edemeyeceği sonucu ortaya çıkmaktaydı. Özellikle tarım sektöründe çiftçilerin isteği ulaşımın geliştirilmesi yönünde olmuştur (Sarıçoban, 2020: 228-234).

Aşağıdaki başlıklar altında ulaştırma modlarının gelişimi kısaca verilerek cumhuriyet öncesi dönemde ulaşımın mevcut durumu ve cumhuriyetten sonraki dönemde yapılan gelişmeler sunulmaktadır.

A. KARAYOLU TAŞIMACILIĞI

İnsanlık tarihine baktığımızda tekerin icat edilmesinden önce insanların seyahat biçimleri ve yolların genel tarihi bir merak konusu olmuştur. İlk Avcı toplayıcılar genellikle savanlarda hareket etmekte ve hayvanların açtığı yolları kullanmaktaydılar. Büyük sürüler tarafından oluşan hayvan yolları ilk yerleşimci topluluklar tarafından keşfedilmiştir. İnsanlar şehirler kurarak yerleşik hayata geçene kadar yollar ve yol kavramı genel olarak ortaya çıkmamıştır. Yolların gelişimi daha büyük siyasi toplulukların gelişmesiyle hız kazanmıştır. Böylelikle askeri veya ticari amaçlarla çok sayıda insanı bir yerden diğerine taşımakla ilgilenen bölgesel beylikler, krallıklar ve ilk imparatorluklar oluşmuştur. Yollar kasabaları ve bölgeleri birbirine

bağlayarak büyümelerini kolaylaştırmış ve günümüzde yollar ulaşımın en temel yapısını oluşturmaktadır (Schiller, 2021: 306). Ekonomiler ve toplumlar ortaya çıktıkça ticaret ve dolaşım eksenine ortaya çıkmıştır. İlk büyük uluslararası ticaret yollarından biri olan ve Asya'dan Orta Doğu'ya ve Avrupa'ya akan ipek yolu faaliyete geçmiştir. Bu yol kervanların takip ettiği bir patikadan oluşmaktaydı ve taşıma kapasitesi ve yolun durumundan dolayı yalnızca lüks malların taşınması sağlanıyordu. Ayrıca bu yol dinlerin ve medeniyetlerin de kıtalar arasında yayılmasını sağlamıştır (Rodrigue, 2021: 38). Aşağıda karayolu taşımacılığının Cumhuriyetten önceki durumu ve cumhuriyetten sonraki gelişimi yer almaktadır:

- **Cumhuriyet öncesi karayolu taşımacılığı**

Osmanlı devletinde karayolu ulaşım modu, yük ve insan nakliyesi için Anadolu Selçuklu devletinden alınan mirasın üzerine eklenerek geliştirilmiştir. Genellikle savaş dönemlerinde mühimmat, erzak ve cephane taşınması için karayolları yenilenmekteydi. Bu nedenle sulh zamanlarında yol yapım çalışmalarına pek rastlanılmamaktaydı. Ayrıca köprüler gibi ordunun geçişini kolaylaştıracak birçok ulaştırma altyapısı da oluşturulmuştur (Kuşdoğan, 2018: 143-144).

Osmanlı Devleti, Beylikten imparatorluk ölçeğine ulaştığı için, hükmünü geniş coğrafyalarda hissettirebilen bir büyüklüğe ulaşmıştı. Osmanlı devleti kurulduğu ilk yıllardan itibaren miras aldığı yol sistemini daha da geliştirmiştir. Yolların sayesinde devlet gücünü uzak eyaletlerde bile gösterebilmekteydi. Bunun yanı sıra yeni topraklar kazanmak ve mevcut topraklarını korumak için de yollar oldukça büyük bir öneme sahipti. Temelde savunma ve savaş amacıyla kullanılsa da yollara büyük önem verilmiştir. Bu kapsamda yollara kaldırım döşemesi yapılmış, bazı yollar genişletilmiş, yıpranan yollar tamir edilmiş ve köprü inşaları gerçekleştirilmiştir. Sonuç olarak çok işlevli bu yollar gerek seferlerin düzenlenmesinde ve gerekse ekonominin gelişmesinde oldukça büyük bir katkı sağlamıştır (Ertaş, 2011: 647-648). Ancak yollara verilen bu önem giderek azalmış ve 16. yüzyıldan 19. Yüzyıla kadar olan

seyahatnameler incelendiğinde de özellikle Anadolu ve Balkanlarda yer alan yollardan dolayı çekilen sıkıntıların bu eserlerde önemli bir yer tuttuğu görülmüştür (Ekin, 2017: 389). Bu dönemde Osmanlı Devleti'nin ulaşım ile ilgili politikaları sadece mevcut yolları geleneksel yöntemlerle korumak üzerineydi. Mali yetersizlikler başta olmak üzere 19. yüzyılın ortalarına kadar ulaşımın gelişiminde büyük bir girişime rastlanılmamıştır (Göçer, 2016: 150).

- **Cumhuriyet sonrası karayolu taşımacılığı**

1923 yılında Osmanlı Devleti'nden yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti Devletine 4000 km'si iyi durumda olan 18.000 km uzunluğunda yol miras kalmıştır. Cumhuriyetin ilk yıllarında karayolları ile ilgili çalışmalar yapılsa da öncelik demiryoluna verilmiştir (Çetin vd., 2011: 124). Nitekim karayollarının inşasında cumhuriyet ilanından 1930'lu yıllara kadar büyük bir gelişme kaydedilememiştir. Türkiye Cumhuriyeti 1923-1929 yılları arasında toplam 1500 km civarında karayolu ulaşım ağı inşa edebilmiştir (Akgüngör ve Demirel, 2004: 424). Önceliğin demiryollarına verilmesinin temel nedenleri arasında genç cumhuriyetin mali kaynaklarının kısıtlı olması yer almaktaydı. Bu nedenle karayollarının geliştirilmesi ikinci plana atılmıştır. Demiryollarının bu zaman diliminde gelişimi oldukça yüksek olsa da malları nihai varış noktalarına ulaştıramama gibi bir dezavantaja sahipti. Üstelik kısa mesafelere giden az miktardaki mala hizmet vermek de ekonomik değildi. Karayolları bu iki soruna da çözüm sunmaktaydı ve karayollarına duyulan ihtiyaç gün geçtikçe artmaktaydı. 2. Dünya savaşından sonra tüm dünyada olduğu gibi karayollarına daha fazla önem verilmeye başlanmıştır. Hatta 1950 yılında Karayolları Genel Müdürlüğü kurularak bu ihtiyacı gidermek üzere çalışmalara başlanmıştır (Adak, 2019: 2).

Cumhuriyetin ilk yıllarında mali kaynakların çoğunluğu demiryolu inşası için kullanılsa da demiryolu taşımacılığından sonra en çok kaynak karayolları için

ayrılmıştır. Ancak karayolu inşasından ziyade mevcut yolların iyileştirilmesi temelinde çalışmalar yürütülmüştür.

Ulusal kalkınmanın bir şartı olarak köylerin kalkındırılması ve köylülere cumhuriyetin daha iyi anlatılabilmesi amacı başta olmak üzere cumhuriyetin kurucu kadrosu, köylere ulaşılması için ulaşım koşullarının iyileştirilmesi üzerine çalışmalar gerçekleştirmişlerdir. Köylülerin kolay bir şekilde kasabalara ulaşımının sağlanabilmesi için köy yollarına stabilize yani oturtulmuş kaplama yöntemi ile iyileştirmeler yapılmıştır. Daha sonra yollara toprak ve kum karışımı dökülmüştür. Devlet kanalı ile çukur ve tümsekleri düzeltme işlemleri ise köylülere yaptırılmıştır. Bu şekilde uzun zamandır bakımsız olan köylerin karayolları kullanışlı bir forma dönüşmüştür (İnce, 2012: 182).

Taşımacılık bir nesnenin veya bir insanın ulaşımını kolaylaştırmada büyük bir rol oynamaktadır. Karayolları bu noktada günümüzde en fazla kullanılan ulaşım modu olarak karşımıza çıkmaktadır. Ancak farklı taşımacılık türleri de bulunmaktadır. Bir sonraki başlık altında bu ulaşım modlarından biri olan demiryolu taşımacılığının kısa bir tarihi ve cumhuriyet öncesi durumu ile cumhuriyet sonrasındaki gelişimi sunulmaktadır.

B. DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI

Demiryolları ilk olarak belirli bir nesnenin bulunduğu yoldan şaşmaması ve sürtünmenin azaltılarak hızın artırılması yönünde yapılan çalışmaların bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır. Modern anlamda günümüzde kullandığımız demiryolları, maden ocaklarındaki raylı sistemlere bağlı olarak gelişmiştir. Modern anlamda bildiğimiz ve buharlı makinelerin icadına paralel olarak gelişen demiryollarının 1550'li yıllarda Fransa'da yer alan maden ocaklarında kullanıldığı bilinmektedir. Maden ocaklarından çıkarılan hammaddeler raylarla bir at veya insan gücü yardımıyla taşınmaktaydı. Bu dönemden sonra daha kapsamlı demiryolu taşımacılığı

günümüzdeki modern formuna, 19. yüzyılın yarısından itibaren ulaşmıştır (Tamçelik, 2000: 484). Günümüzdeki modern formuna ulaşımındaki en büyük etken Sanayi Devrimidir. Sanayi Devrimi'nin mihenk taşı olan buharın sanayide kullanılması birçok yeniliğin ortaya çıkmasında öncü olmuştur. Buhar makinesinin icadı birçok alan gibi bu alanda da oldukça önemli bir konuma sahiptir. Buhar gücü üretimden ziyade trenin ilerlemesi için de kullanılmış ve demiryolunun gelişimini hızlandırmıştır. Sonraki yıllarda elektrikli hızlı trenler de hayatımıza girmiş ve günümüz demiryolu altyapısının oluşumuna katkıda bulunmuştur.

Bu çalışmanın amacı doğrultusunda Demiryolu taşımacılığının Cumhuriyetin kurulmasından önceki durumu ve Cumhuriyetten sonra yapılan çalışmalar aşağıda incelenmektedir:

- **Cumhuriyet Öncesi Demiryolu Taşımacılığı**

Demiryollarının bu coğrafyaya ilk girişi 19. Yüzyılın sonlarında olmuş ve bu dönem içerisinde farklı nedenlerle başta İngiltere ve Almanya olmak üzere Rusya, Fransa ve İtalya gibi devletler bu demiryolu ağlarının yapılmasına öncülük etmiştir. Osmanlı Devleti yabancı ortaklara kar garantisi vererek işletme hakkını uzunca bir süre bu ortaklarına devretmiştir (Akgüngör ve Demirel, 2004: 424).

Osmanlı Devleti, Sanayi Devriminin ardından birçok yeniliğe göre demiryollarını daha erken aşamalarda kullanmaya başlamıştır. Bu dönemde, Avrupa, Anadolu, Mısır dahil diğer Avrupa ülkelerine ulaşacak şekilde demiryolları projeleri yapılmış ve inşa edilmiştir. Böylelikle Osmanlı Devleti'nin dünya ekonomisine olan bağı güçlenmiş ve uzak ve huzursuzluk yaşadığı vilayetlerde de otoritesi daha sıkı hale gelmiştir. Nitekim demiryollarının yapılması ve işletilmesi yabancı sermayeye ait olduğu için bu durum Osmanlı Devleti'nin Avrupa'ya olan bağımlılığını daha da arttırmıştır (Tamçelik, 2000: 487). Yapılan demiryolları Osmanlı ekonomisine katkıda bulursa da sanayileşmenin ve ekonomik kalkınmanın bir parçası olarak inşa

edilmemişlerdir. Yapılış amaçları daha çok yabancı sermayenin çıkarları doğrultusundadır. Başta İngiltere, Almanya ve Fransa olmak üzere demiryollarındaki gelişmeler bu ülkelerin yatırımları ve beklentileriyle şekillenmiştir. Demiryolları bu ülkelerin çıkarları doğrultusunda inşa edilse de Osmanlı Devleti'nin stratejik ve idari hedeflerine de hizmet etmiştir (Coşkun vd., 2023: 921). Demiryollarının inşası Osmanlı Devleti'nin ekonomisinin dünya pazarındaki yerini güçlendirmesine sebep olmuştur. Demiryollarının inşa edilmesi sonucunda Osmanlı İmparatorluğunda üretim artmış, ticaret gelişmiş ve sosyal ve kültürel anlamda ilerlemeler gerçekleşmiştir. Demiryolları gerçekten de Osmanlı ekonomisinin modernleşme sürecini hızlandırmıştır. Ancak geleneksel yaşam tarzlarının bir bütün olarak değişime uğradığını iddia etmek gerçekçi değildir. Modern ve geleneksel yaşam kalıpları arasında ikisinin de var olduğu (dualistik) bir yapı varlığını sürdürmüştür (Demirci ve Coşar, 2021: 691).

- **Cumhuriyet Sonrası Demiryolu Taşımacılığı**

Osmanlı döneminde inşa edilen 6.296 km demiryolundan 4.112 km'si sınırlar çizildikten sonra Türkiye Cumhuriyeti sınırları içerisinde kalmıştır. Ancak bu demiryolları milli mücadele döneminde oldukça hasar almış ve zarar görmüş durumdaydı. Cumhuriyetin ilk yıllarında her ne kadar maddi imkanlar elverişsiz olsa da hükümet yöneticileri ulaşım modlarını geliştirmek için çalışmalar yapmaya odaklanmıştır. Özellikle demiryollarını geliştirmek için oldukça yüksek önem verilmiş ve ülke genelinde bir demiryolu seferberliği başlatılmıştır (Çakıcı, 2023: 435). Hükümet yetkilileri eldeki bu kıt kaynaklarla Cumhuriyetin ilan edilmesinden hemen sonra demiryolu ağı oluşturma düşüncesiyle çalışmalara başlamıştır. Ekonomik, siyasi ve askeri sebeplerle demiryolu politikaları ve çalışma planları oluşturulmuş ve bu planlar sürece göre değişerek çalışmalar devam etmiştir. Atatürk döneminde demiryollarının gelişimi için kongreler yapılmış ve bu kongrelerin demiryolu çalışmalarında önemli bir etkisi olmuştur. Bu demiryolu kongrelerinde hatların uzunluğu, kurulacak olan atölyelerin yerleri, Demiryolu hatlarının genişliği gibi

konular tartışılmıştır. Sonuç olarak, bu kongrelerde alınan kararlar neticesinde demiryollarının gelişimi artmış ve gelecekte yapılacak demiryolu çalışmalarına da bir temel oluşturmuştur (Haykır, 2021: 2647-2648). Atatürk bu dönemde milli ve bağımsız bir demiryolu ağı oluşturmak üzere bir takım demiryolu politikaları geliştirilmesine öncülük etmiştir. Bu politikalardan ilki yeni demiryolu ağı inşasını hızlandırarak demiryollarını geliştirmektir. İkincisi ise yabancı işletmeler tarafından inşa edilen demiryollarının satın alınarak milli sermayeye kazandırılması yönündedir. Demiryolu politikalarının ana amacı ekonomik kalkınmayı sağlayarak siyasi istikrarı gerçekleştirmek ve savunmayı güçlendirmek üzerinedir (Avcı, 2014: 49).

Demiryolu ağının geliştirilmesi üzerine yapılan çalışmalar neticesinde Ekim 1923'te Türkiye Cumhuriyeti'nin ilanından sonra Osmanlı Devleti'nden devralınan 4.112 km'lik demiryolu ağı 1940 yılına gelindiğinde 8.637 km'ye çıkarılmış ve ülkede ekonomik ve idari bir ağ kurulmuştur (Coşar vd., 2023: 921). Ulaşım modlarından bir diğeri olan denizyolu taşımacılığına ilişkin kısa bir tarih ve cumhuriyet öncesi ve sonrası döneme ilişkin bilgiler ise bir sonraki başlık içerisinde açıklanmaktadır.

C. DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI

İnsanlık tarihinde en eski seyahatlerin denizler, akarsular veya dereler üzerinden yapıldığı söylenilmektedir. Bunun temel sebebi ilk insan yerleşkelerinin birçoğunun kıyı şeritlerinde bulunmasından kaynaklanmaktadır. Ayrıca ilk avcı toplayıcı gruplar genellikle hayvanların açtığı yolları kullanarak ilerlemekteydi ve yol kavramı henüz oluşmamıştı (Schiller, 2021: 306). 19. ve 20 yüzyıllarda yapılan arkeolojik çalışmalarda da insanların genellikle nehir, göl ve deniz gibi kıyı kenarlarına yerleştikleri görülmüştür. Kıyı kenarlarında yaşayan insanlar ilk olarak ilkel kürekleri kullanarak deniz ulaşımını sağlarken, bilimin gelişmesiyle birlikte hem ticarete hem savaşlarda denizyollarında etkinliklerini arttırmışlardır (Engin, 1984: 12). Türk toplumlarında ilk olarak liman ve denizyolu taşımacılığı, yaklaşık 11. yüzyıldan itibaren askeri amaçlarla kullanılmaya başlanmasıyla gelişmiştir. 15.

yüzyıla gelindiğinde ise Türkler hatırı sayılır denizci ülkeler arasında yerini almıştır (Özdemir, 2015: 438). Bu bağlamda Türklerin Cumhuriyet kurulmadan önceki ve sonraki denizyolu taşımacılığının durumu aşağıda verilmektedir:

- **Cumhuriyet Öncesi Denizyolu Taşımacılığı**

Türklerde Çaka Bey döneminde başlayan Anadolu'daki batı kıyılarında denizcilik faaliyetleri Osmanlı Devleti'nin bölgedeki kontrolü sağlamasıyla Osmanlılara geçmiştir. Osmanlılar denizlerdeki donanmalarını güçlendirmiş ve yeni teknolojileri kullanarak gelişime önem vermiştir. Böylece 15. yüzyılda hızla yükselen bir denizcilik gücü oluşturmuşlardır. Bu dönemde yatırımlar yapılmış ve sonuçları 16. yüzyılda hissedilmeye başlamıştır. Türkler bu dönemde denizci devletlerle boy ölçüşecek seviyeye ulaşmıştır. Zamanla nitelikli denizciler yetiştirerek iç denizlerde de hâkim konuma gelmişlerdir. Ayrıca bu durum dünya ticaretinin büyük bir kısmının yürütüldüğü bu bölgede, Türklere ekonomik bir güç de sağlamıştır (Fidannaz, 2017: 222).

Osmanlı Devleti girilen savaşlar ve verilen kapitülasyonlar nedeniyle kuruluş ve yükseliş dönemindeki denizyolu taşımacılığı dinamizmini koruyamayarak bu alanda geri kalmasından dolayı yetersiz bir denizyolu filosu potansiyeline sahipti (Yurtoğlu, 2019: 95). Ayrıca verilen kapitülasyonlar neticesinde denizlerdeki üstünlük zamanla yabancı gemilere geçmiş ve özellikle Sanayi Devriminden itibaren buharlı ve çelik gövdeli gemilere geçilmesiyle Osmanlı Devleti'nin ticaret filoları denizlerdeki hükmünü giderek yitirmeye başlamıştır (Özdemir, 2015: 438).

- **Cumhuriyet Sonrası Denizyolu Taşımacılığı**

Denizyolu taşımacılığı Türk toplumlarında çok eskilere dayansa da modern anlamda denizyolu taşımacılığı ve ticareti Cumhuriyet döneminde gelişmeye başlamıştır. Cumhuriyetin ilk yıllarında Kabotaj hakkının kazanılması ile birlikte denizyolu taşımacılığı ve ticaretinin bağımlılığının kırılıp atılması sayesinde modern

denizyolu taşımacılığının gelişiminin temelleri atılmıştır. Kabotaj kanunun yanı sıra denizyolu taşımacılığının gelişmesi ve filoların arttırılması için atılan adımlardan bir diğeri ise, Türk limanlarında ve iskelelerinde ihtiyacı karşılayabilecek bir işletmenin kurulmasıdır. Böylece yabancı sermayenin elinde olan denizyolu işletmeleri Türk işletmelere verilmiştir. Denizyolu taşımacılık faaliyetlerinde devlet ve özel sektör birlikte çalışmıştır. Bu dönemde özellikle yolcu taşıma işi devlet tarafından yürütülürken, yük taşıma işlemleri özel teşebbüsler tarafından yürütülmekteydi. Seyrisefain İdaresi bu noktada devlet hizmeti görürken Denizbank, Denizcilik bankası ve Deniz Yolları Genel Müdürlüğü adı ile kurulan kuruluşlar da denizyolu ulaşımının gelişiminde büyük bir rol oynamıştır (Kopar, 2016: 485-486).

Kabotaj kanunu sayesinde yabancı gemilerin Türk gemilerine sağladığı üstünlük yer değiştirmiştir. Kabotaj hakkının Türk gemilere geçmesiyle birlikte deniz filosu yükü artmış ve başta Almanya'dan olmak üzere yeni tipte gemiler ithal edilmiştir. Seyrisefain idaresi ise 1933 yılına gelindiğinde kaldırılmış ve yerini Fabrika ve Havuzlar Müdürlükleri, Akay İşletmesi ve Denizyolları İşletmesine bırakmıştır (Yurtoğlu, 2019: 95).

Daha önce de belirtildiği gibi yeni kurulan Cumhuriyet'in kısıtlı kaynakları bulunmaktaydı. Yeterli sermaye bulunmamasından dolayı öncelik demiryolu ve karayollarına verilmiştir. Bu nedenle Kabotaj Kanunu çıkarılmış ve kısıtlı sermaye liman ve deniz taşımacılığına yatırımdan ziyade mevcut işletmelerin satın alınmasında kullanılmıştır. Osmanlı devletinde giderek yok olmaya başlayan sektörün, İkinci Dünya Savaşına kadar olan süreçte diğer dünya devletleri karşısında yeniden var olabilmesi için çalışmalar yapılmıştır. Bu noktada yukarıdakileri özetlemek gerekirse deniz taşıtları millileştirilerek ve eski gemilerin tasfiyesi gerçekleştirilerek yeni gemiler ya satın alınarak ya da inşa edilerek, Türk Denizciliği belirli bir noktaya taşınmak istenmiştir. Bu hedefler imkân dahilinde gerçekleştirilmeye çalışılmıştır (Özdemir, 2015: 438). Denizyolu ulaştırma modunun

gelişiminde yapılan katkılar bu bölümde açıklanmış ve bir sonraki başlık altında Havayolu taşımacılığında bahsedilerek Cumhuriyet dönemi öncesi ve sonrası durumu verilmektedir.

D. HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI

Tarihte bilinen ilk uçan insan Hezarfen Ahmet Çelebinin 17. yüzyılın başlarında gerçekleştirdiği uçuş yaklaşık 3.5 km olarak gerçekleşmiştir. Bu uçuşun ardından bilinen ilk uçan hava aracı ise 18. yüzyılın sonlarında icat edilen hidrojen balonu olmuştur. Bundan sonraki tarihsel süreçte insanlık, zeplini (1852), planörü (1853) ve yelkeni (1890) icat ederek havayolu taşımacılığının günümüze kadar gelişmesini sağlamıştır (Şenol, 2023: 31).

Havayolu taşımacılığı başlangıçta yolcu taşımaktan daha karlı olduğu için hava posta hizmetleri olarak kullanılmaktaydı. 1919 yılında İngiltere ile Fransa arasındaki ilk ticari hava taşımacılığı hizmeti ortaya çıkmıştır. Pervaneli uçakların 1930'lu yıllarda icadı ile birlikte Avrupa ve Amerika Birleşik Devletleri'nde bölgesel ve ulusal hava taşımacılığı hizmetlerini genişletmiştir. İkinci Dünya Savaşı sonrası dönemde giderek artan sayıda insan, hava taşımacılığını hız ve rahatlığı için kullanmaya başlamıştır. 1958 yılında ilk ticari jet uçağı icadı ile birlikte yolcuların uluslararası hareketlerinde bir devrim yaratmıştır (Rodrigue, 2021: 39).

Türkiye'de havayolu taşımacılığının tarihi ise 1911 yıllarına dayanmaktadır. 20. yüzyılın başından itibaren başlayan insan taşımacılığı 1980'li yıllara kadar devletin tekel kontrolündeydi. 1980 yıllarında çıkarılan yasa ile birlikte devletle birlikte özel sektöre de hava taşımacılığı yetkisi verilmiştir. Özel havayolu şirketlerinin havayolu taşımacılığına katılmasıyla birlikte rekabet giderek artmaya başlamıştır (Canöz, 2017: 193).

- **Cumhuriyet Öncesi Havayolu Taşımacılığı**

Uçak ve Uçmak ile ilgili tarihi bilgilere bakıldığında ilk olarak karşımıza Hezarfen Ahmet Çelebi'nin yaptığı uçuş çıkmaktadır. Osmanlı Döneminde geliştirmiş olduğu takma kanatlarıyla uçan ilk insan olarak tarihe geçmiştir. Bu uçuştan sonra Osmanlı Devleti'nde Uçmak veya uçuşla ilgili başka bir gündem bilinene göre olmamıştır. Uçağın icadından sonra batıda daha çok sivil havacılıkta kullanılan uçakların Osmanlı Devleti'nde askeri amaçlarla kullanımı planlanmıştır. Uçak kullanımı askeri amaçların yanı sıra daha sonraki aşamalarda posta ve propaganda için de düşünülmüştür. İstanbul'dan Kahire'ye 1914 yılında 2500 kilometrelik bir uçuş planlanarak gerçekleştirilmiştir. Bu uçuşta rota denizlerin üzerinden değil de karalar üzerinden gerçekleşmiştir. Yaklaşık 14 noktada planlanan güzergâh neredeyse bir ay sürede tamamlanmıştır (Göçer, 2016: 155).

- **Cumhuriyet Sonrası Havayolu Taşımacılığı**

Cumhuriyetin kurulduğu ilk yıllarda yeni devletin sağlam temeller üzerinde var olması için birçok alan gibi havacılık alanında da yenilikler yapılmıştır. Bu dönemde Türk Tayyare Cemiyeti (Türk Hava Kurumu'nun eski adı) kurulmuştur. Ayrıca Kayseri ve Ankara (Etimesgut'ta) illerine uçak fabrikaları kurulmuştur. Atatürk döneminde havacılık sektörüne yatırımlar yapılmış ve açılan fabrikada bu dönemde bir adet uçağın üretimi tamamlanmıştır. Ancak Atatürk'ün ölümünün ardından havacılık sektörü sekteye uğramıştır (Aydoğan, 2020: 70-71). Bu dönemden itibaren havacılık sektörü ancak 80'li yıllardan itibaren gelişimine devam edebilmiştir. Havayolu taşımacılığı 1983 yılında oluşturulan kanunla birlikte daha da geliştirilmeye başlanmış ve 2003 yılında Bölgesel Havacılık Projesi başlatılarak gelişimini sürdürmeye devam etmiştir. Havayolu işletim hakkı 1983 yılında özel işletmelere verilmiş ve 2003 yılında da iç hatlardaki havayolu taşımacılığı serbest bırakılmıştır (Sarılğan, 2011: 83). Özel sektörün havayolu taşımacılığına katılmasına izin vermesiyle birlikte rekabet artmış ve havayolu taşımacılığı gelişimini sürdürmeye başlamıştır.

Günümüzde havayolu sektörü yalnızca ülkemizde değil dünyada da rekabet eden bir sektör haline gelmiştir (Canöz, 2017: 193).

SONUÇ

Ulaşım, medeniyetlerin gelişmesinde ve bir topluluğun diğer toplulukla etkileşim içerisinde olabilmesini sağlamasından dolayı önemli bir konumda yer almaktadır. Ayrıca ulaşımın ticaret ve ekonomik kalkınmada da önemli bir yeri bulunmaktadır. Bu noktada ulaşımında belirli bir seviyeye gelmiş toplumların diğer toplumlardan daha hızlı geliştiğini ve rekabet noktasında da ciddi bir avantaj elde ettiğini söyleyebiliriz.

Bu çalışmada ulaşımın cumhuriyet öncesi ve sonrasındaki durumu sunulmaktadır. Sonuçlara göre savaşın da etkisiyle yeni kurulan genç cumhuriyetin Osmanlı Devletinden miras aldığı ulaşım altyapısının oldukça yıpranmış durumda olduğu görülmüştür. Cumhuriyetin ilk yıllarında kısıtlı kaynaklara sahip olunsada ulaşım büyük bir önem verilmiş ve en çok sermaye demiryolu taşımacılığı altyapısında harcanmıştır. Karayolu taşımacılığı da demiryolu taşımacılığından sonra en çok sermaye harcanan alanlardan birisi olmuştur. Kara yolu taşımacılığında mevcut yolların iyileştirme çalışmalarının çoğunlukta olduğu görülmüştür.

Deniz yolu taşımacılığında da yine kısıtlı imkanlardan dolayı yatırım anlamında projeler yürütülemez de kabotaj kanunun çıkarılması gibi millileştirme hareketleri gerçekleştirilerek denizyolu taşımacılığında da belirli bir seviyeye gelinmek istenmiştir.

Türk havacılık sektörünün gelişiminde de Atatürk döneminde yapılan icraatların başarısı oldukça büyüktür. Mustafa Kemal Atatürk *“İstikbal göklerde dir. Göklerini koruyamayan uluslar, yarınlarından asla emin olamazlar”* sözüyle havacılığın önemini vurgulayarak, bu alanın gelişiminde birçok yeniliğin temelini atılmasını sağlamıştır.

KAYNAKÇA

- Adak, M. (2019). Railway vs Highway Transportation and Economic Growth: The Case of Turkey. *Alphanumeric Journal*, ULUK 2018 Congress Special Issue, 1-10. DOI: 10.17093/alphanumeric.505636.
- Akgüngör, A, P, Demirel, A. (2004). Türkiye'deki Ulaştırma Sistemlerinin Analizi ve Ulaştırma Politikaları. *Pamukkale Üniversitesi Mühendislik Bilimleri Dergisi*, 10 (3), 423-430. Retrieved from <https://dergipark.org.tr/en/pub/pajes/issue/20527/218646?publisher=pamukkale?publisher=pamukkale>.
- Aydoğan, A. (2020). Atatürk Dönemi Türk Havacılık Faaliyetleri ve Havacılık Faaliyetlerinin Gelişi Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi (UTAD), 4(2), ISSN: 2618-5873.
- Avcı, M. (2014). Atatürk Dönemi Demiryolu Politikası. *Atatürk Yolu Dergisi* 14 (2014): 39-58.
- Canöz, N. (2017). Türkiye'deki Havayolu İşletmelerinin Hizmet Anlayışlarının Belirlenmesine Yönelik Bir Araştırma Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu Dergisi 20 (2), 192-205, DOI: 10.29249/selcuksbmyd.349602.
- Coşar, N, Doygun, E, Demirci S. (2023). The Role of Railways in the Ottoman Empire During the First World War, *Journal of Balkan and Near Eastern Studies*, 25:5, 906-922, DOI: 10.1080/19448953.2023.2167180.
- Çakıcı, D. (2023). Atatürk Dönemi Demiryolu Politikalarında Karadeniz Bölgesi (1923-1938), *Karadeniz Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, 9/19, ss.417-438. DOI: 10.31765/karen.1265809.
- Çetin, B, Barış, S, Saroğlu, S. (2011). Türkiye'de Karayollarının Gelişimine Tarihsel Bir Bakış. *Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 1 (1), 123-150. Retrieved from <https://dergipark.org.tr/tr/pub/ckuiibfd/issue/32888/365355>.
- Çolak, F. (2013). Atatürk Dönemi'nde Türkiye Cumhuriyeti'nin Ulaşım Politikasına Genel Bir Bakış. *Turkish Studies*. DOI: 10.7827/TurkishStudies.4549.

- Demirci, S, Coşar, N. (2021). Modernisation through Railways: Economic and Social Change in the Ottoman Empire in the Nineteenth Century, *Journal of Balkan and Near Eastern Studies*, 23:5, 684-694, DOI: 10.1080/19448953.2021.1935079.
- Demirtaş, B. (2017). Cumhuriyet Döneminde Demiryolu Siyasetinin Malatya Durağı. *Journal Of Eurasia Social Sciences*, 8(26), 9.
- Durmuş, S. ve Aydemir, N, K. (2016). Atatürk Dönemi Türkiye Ekonomisi (1923-1938), *KAÜİİBFD* 7(12), 155-167.
- Ekin, Ü. (2017). Klasik Dönemde Osmanlı İmparatorluğu'nda Karayolu Ulaşımını ve Nakliyatı Etkileyen Faktörler (1500-1800). *BELLETEREN* 81 (291), 387-418. DOI: 10.37879/belleteren.2017.387.
- Engin, N. (1984). Osmanlılarda İlk Denizcilik Hareketleri ve Tuna Donanmasının Kurulması (Doctoral dissertation, Marmara Üniversitesi (Turkey)).
- Ertaş, M. (2011). Savaşlarda şekillenen yollar; Osmanlı Devleti'nde yol sistemi. *CIEPO* 6. Ara Dönem Sempozyumu, 1, s. 625-652. İzmir.
- Fidannaz, P. (2017). İmparatorluğa Geçiş Sürecinde Osmanlı Denizciliği. *Journal of International Social Research*, 10
- Göçer, K. (2016). Osmanlıda cumhuriyete Ulaşım ve Servet-i Fünun Dergisi Ulaşım bibliyografyası, *Bilgi Ekonomisi ve Yönetimi Dergisi*, Cilt XI, Sayı II.
- Haykır, Y. (2021). Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Yapılan Demiryolu Kongreleri ve Atatürk Dönemi Demiryolu Politikalarına Katkısı. 2603-2652. 10.51824/978-975-17-4
- İnce, E. (2012). Cumhuriyetin İlk Yıllarında Türkiye'de Karayolu Ulaşımına Genel Bir Bakış ve Köyde Ulaşım. *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, 12/24, 171-188.
- Kopar, M. (2016). ATATÜRK DÖNEMİ DENİZ TAŞIMACILIĞI (1923-1938) Adıyaman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, (22), 465-492, DOI: 10.14520/adyusbd.76036.
- Kuşdoğan, H, İ. (2018). Osmanlı Devleti'nde kara taşımacılığı, *Genç Kalemler Tarih Araştırmaları Dergisi*, Cilt 4, Sayı 5.
- Özdemir, Ü. (2015). TarihtE Türk Denizcilik Faaliyetleri ve Günümüz Limanlarının Gelişim Sürecine Olan Etkisinin İncelenmesi. *Ordu Üniversitesi Sosyal*

- Bilimler Enstitüsü Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi, 5 (12), 421-441. Retrieved from <https://dergipark.org.tr/tr/pub/odusobiad/issue/>.
- Rodrigue, J. P. (2021). Transport Modes and Globalization, Editor(s): Roger Vickerman, International Encyclopedia of Transportation, Elsevier, Pages 38-44, ISBN 9780081026724, <https://doi.org/10.1016/B978-0-08-102671-7.10403-8>.
- Sarıçoban, G. (2020). Atatürk Döneminde 1923-1929 Türkiye Ekonomisi. Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, (44), 222-236. Retrieved from <https://dergipark.org.tr/tr/pub/susbed/issue/61826/925103>.
- Sarılgan, E. A. (2011). Türkiye'de bölgesel havayolu taşımacılığının geliştirilmesi için yapılması gerekenler. Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 11(1), <http://www.trdizin.gov.tr/publication/paper/detail/TVRFd056QXINZz09>.
- Schiller, P. L. (2021). The Future of Road Transport, Editor(s): Roger Vickerman, International Encyclopedia of Transportation, Elsevier, 2021, Pages 306-314, ISBN 9780081026724, <https://doi.org/10.1016/B978-0-08-102671-7.10442-7>.
- Şenol, C. (2023). Tarihi, Coğrafi ve Jeopolitik Yönleriyle Kıbrıs Adası'nda Havayolu Ulaşımının Analizi. Gelecek Vizyonlar Dergisi (fvj: Future Visions Journal) 7(1): 2023, 30-51. E-ISSN:2602-4225.
- Tamçelik, S. (2000). Osmanlı Dönemi Demiryollarının Tarihi Gelişimi İçerisinde Siyasî, İktisadî ve Sosyal Etkiler. Erdem, 12 (35), 483-535. Retrieved from <https://dergipark.org.tr/tr/pub/erdem/issue/44364/548596>.
- Tutulmaz, O. (2013). Ulaştırma Modları İçinde Bir Başarı Hikayesi: 21. Yüzyılın Başında Havayolu Ulaştırması Sektörü. Türkiye Sosyal Araştırmalar Dergisi, 172 (172), 89-116. <https://dergipark.org> adresinden alındı.
- Turgut, A, Ekici, M. (2019). Türkiye Ekonomisi Açısından Ulaştırma Sektöründe Havayolu Taşımacılığının Önemi ve Ekonometrik Analiz. SOCIAL SCIENCES STUDIES JOURNAL (SSSJournal). 6783-6792, DOI: 10.26449/sss.1873.
- Yıldırım, İ. (1996). "Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış". Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi 12 (1996): 387-396.
- Yurtoğlu, N. (2019). Atatürk Dönemi'nde Türkiye'de Denizyolları Politikası (1923-1938). Akademik Tarih ve Düşünce Dergisi, 6 (1), 69-103. <https://dergipark.org.tr/en/pub/atdd/issue/44170/545622> adresinden erişildi.