

TÜRKİYE'DE ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNÜN TARİHİ GELİŞİMİ  
(KARAYOLLARI-DEMİRYOLLARI)

Y.Doç.Dr.Kurban ÜNLÜÖNEN(\*)

GİRİŞ:

Günümüzde ülkelerin gelişmesinde ve kalkınmasında ulaştırma sektörünün önemi gün geçtikçe artmaktadır. Ulaştırma sektörünün milli gelirimizin içindeki payı 1907 yılında % 3,1(1) iken, cari üretici fiyatları ile (2) 1923 yılında % 5,1 1940 yılında % 4,9 1945 yılında % 5,0 1950 yılında % 5,1 1955 yılında % 6,2 1960 yılında % 7,2 1965 yılında % 7,6 1970 yılında % 7,6 1975 yılında % 8,2 1985 yılında % 9,9 ve 1990 yılında (3) % 10,1 olmuştur. Buna paralel olarak bu sektörde yatırımlar ve istihdam da hızlı bir artış göstermektedir.

1842-1924 yılları arasında yaşamış bulunan ünlü İngiliz iktisatçısı Alfred MARSHALL da günümüzde hakim olan iktisadi hadise imal sanayinin değil, ulaştırma sanayinin gelişmesidir diyerek ulaştırma sektörünün önemine dikkatleri çekmek istemiştir.

Ulaştırma sektörü gelişmeyen ülkelerin kalkınmasından bahsetmek güçtür. Ulaştırma ağını bir vücudun kan dolaşımına benzetirsek ulaştırma ağı yetersiz olan ülkelerin solunum yetmezliği yüzünden hayatiyeti tehlikeye girer.

Ulaştırma sektörünün yurt savunması için büyük önem arzemesi yanında günümüzde "bacasız sanayi" olarak isimlendirilen ve ülke ekonomilerinde büyük yer tutan turizm sektörünün gelişmesi de tamamen ulaştırma sektörünün gelişmesine bağlı olarak gelişmektedir.

Biz burada dar bir çerçeve içersinde ulaştırma sektörünün tarihi gelişmesini sadece karayolları ve demiryolları alt sektörleri ile sınırlayarak incelemeğe çalışacağız. Cumhuriyetten önce durum ne idi? Cumhuriyet döneminde de planlı kalkınma dönemine kadar ve planlı kalkınma döneminde ne gibi gelişmeler oldu? Bu gibi sorulara cevap aramaya çalışacağız.

(\*) Dicle Üniversitesi Hukuk Fakültesi Öğretim Üyesi.

## I- KARAYOLLARI:

### A- CUMHURİYET ÖNCESİ DURUM:

Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönemlerinde yokluğu iyice hisdedilen karayollarının yapımına 1910(1326) yılında çıkartılan kanun ile milli bir karayolu politikası çizilmiş ve yol için ayrılan tahsisat arttırılmıştır. Bu kanun ile karayollarının yapının finansmanı için emlak ve temettü vergilerinde zamlar yapılmıştır. Memleketin yolları 1908 yılında iki guruba ayrılır. Devellet yolları (Turuku Umumiye) ve vilayet yolları (Turuku Hususiye). Bu yollardan 435 km. Rumeli'de ve 7200 km. Anadolu'da olmak üzere 7635 km. lik yol inşaatı yapılması kararlaştırılır. Trakya ve Anadolu'nun doğusundaki yolların ilk iskeletleri bu devirlerde yapılmaya başlanır. Ülke için büyük önem arzeden bu yolların inşaaası **Regie Generale** adlı Fransız şirketi tarafından yapılmak üzere ihale edilir ve hemen çalışmalara başlanır. Ancak Balkan Savaşı, Birinci Cihan Savaşı, İstiklâl Savaşı sebepleriyle bitirilemez ve yarım kalır(4).

Osmanlı İmparatorluğu'ndan Cumhuriyet Türkiye'sine 18.335km.lik bakımsız bir karayolu ağı devredilmiş oluyordu (Tablo 1). Bu rakama 2.450 km, lik toprak tesviye halindeki yollar ile 2.000 km. lik ham yollar da dahildir. Üst yapılı kırma taş yol miktarı bu tarihlerde 13.885 km. den ibarettir. Ayrıca bu yollarda geçişi sağlayan 94 köprü mevcuttur.

### B- CUMHURİYET DÖNEMİ:

Osmanlı imparatorluğu'ndan savaşlar sebebiyle iyice yıpranmış ve bakımsız olarak devralınmış olan yolların genişletilmesi Cumhuriyetin ilanından sonra da maalesef yetersiz olmuştur(5). Cumhuriyetin ilk yıllarında demiryollarına büyük bir önem verilmiş bu sebeple de karayolları ihmal edilmiştir.

Cumhuriyet döneminde karayolları ile ilgili olarak alınan tedbirlerden ilki 21 Şubat 1921 (1337) yılında çıkarılan 102 sayılı Tarik Bedeli Nakdisi Hakkında Kanun'dur. T.B.M.M. tarafından çıkarılan bu kanuna göre Meşrutiyet devrinde kabul edilen Turuku Umumiye (Devlet Yolları) ve Turuku Hususiye (Vilayet Yolları) ayrımı devam etmiştir. Devlet ve vilayetlerin ayırdığı ödeneklerle Kars-Ardahan-Hopa, Çanakale-Balıkesir, Keller-Bayramiç, Susurluk-Biga, Merzifon-Havza, Silifke-Taşucu, Mut-Karaman, Afyon- Baladız, Ordu-Sivas-Gaziantep yollarının açılması kanunlaşmıştır(6). Yine bu 102 sayılı kanuna göre yol

mükellefiyeti esası devam etmiştir. Bu mükellefiyetin miktarı her mahallin amele rayıcı gözetilmek ve dört amele yevmiesi esas alınmak üzere, vilayet meclisi umumiyesince takdir ve tayin olunurdu(7). Yolda çalışma ise parayı ödeyemeyecek durumda olanlar için söz konusu idi.

Daha sonraları 19 Ocak 1925(1341) tarihinde çıkarılan 543 sayılı Mükellefiyeti Bedeniye Kanunu ile 102 sayılı Tarik Bedeli Nakdisi Kanununun 1. maddesine göre Türkiye'de sakin bilimüm erkek nüfus 18 yaşından 60 yaşına kadar yol mükellefiyetine tâbi tutulmuştur. Ancak maluliyeti sabit olan fakirlerle bilimüm talebe ve silah altında bulunan ordu ve jandarma efradı ve hayatta altı evladı olanlar bu mükellefiyetten müstesna tutuluyordu. Yol mükellefiyeti yılda en az 6, en çok 12 gündür. Yine bu mükellefiyet o yerin ortalama işçi yevmiesinden az olmamak üzere nakten de ödenebiliyordu. Bu kanun da karayollarımızın yapılmasında iyi bir netice vermemiştir.

22 Haziran 1927(1343) tarihinde çıkarılan 1131 sayılı Tevhidi Turuk Kanunu (Devlet ve Vilayet Yollarının Tevhidi Hakkında Kanun) ile Turuku Umumiye ve Turuku Hususiye ayrımı kaldırılıp, yolların bakım ve onarım işleri vilayet özel idarelerine verilmiştir. Ancak bu kanun ile de istenilen verim sağlanamamıştır.

Nihayet yollar, 2 Haziran 1929(1345) tarih ve 1525 sayılı Şose ve Köprüler Kanunu ile Milli Şoseler ve Vilayet Yolları olarak iki gruba ayrılmıştır. Bunlardan birincilerinin inşası Nafia Vekaleti'ne (Bayındırlık Bakanlığı'na), ikincilerin inşası da vilayetlere bırakılmıştır. Bu kanun ile tespit edilen gelir kaynaklarından senede 8 lira olan yol vergisinin % 50'si milli şoseler (veya devlet yolları) için Nafia Vekaletine ve % 40'ı programlara göre genişletilecek olan vilayet yollarının inşasına, geri kalan % 10'u da verginin tahsil masrafları için il özel idarelerine bırakılacaktı. Köy yolları ise eskisi gibi köylülerin gayretlerine terkedilmiş bulunuyordu (8).

1525 Sayılı Kanuna göre vilayetler üçer senelik yol programları yapacaklardı. Nafia Vekaleti 45 milyon TL karşılığında 3600 km.lik yol inşaatını kararlaştırmıştı. Daha sonraları il özel idarelerinin mali sıkıntıları sebebiyle 15 Ağustos 1931(1347) tarih ve 1882 sayılı kanunla yol vergisi 4 liraya, Nafia Vekaleti hissesi % 15'e düşürülmüş, kalan kısım da il özel idarelerine devredilmiştir. Vilayetler de bu geliri esas gayeleri dışında kullanmağa başlayınca, yol inşaatları da tamamen alt üst olmuştur.

Bu kanunların dışında 26 Mayıs 1934 tarih ve 2443 sayılı Nafia Vekaleti Teşkilat ve Vazifelerine Dair Kanun, 14 Haziran 1935 tarih

ve 2799 sayılı Nafia Vekaleti Teşkilat ve Vazifelerine Dair Ek Kanun, 22 Haziran 1936 tarih ve 3447 sayılı İzmir Vilayeti, Turistik Yolların İnşası Hakkında Kanun, 26 Mayıs 1939 tarih ve 3611 sayılı Nafia Vekaleti Teşkilatı ve Vazifelerine Dair kanunlar çıkarılmışsa da istenilen hedeflere ulaşılamamıştır.

Bu süre içerisinde Nafia Vekaleti, 200 kadar köprü, İstanbul-Edirne yolunun asfaltlama işlemleri, 2300 km.lik milli şose yapmış ve 2500 km. civarında vilayet yollarının bakımı ve yapımı için 65 milyon TL. vilayetlere yardım yapmıştır.

Bu yıllarda yapılan yolların vasıfları kalite ve standartlara uymadığından yetersiz kalmıştır. Üst yapıllı yollardaki artış daha fazla olmakla birlikte yapılan bu 20041 km. yoldan 12269 km.'sinin iyi ve geri kalan ise bozuk olarak değerlendirilmektedir. Bu yıllardaki önemli gelişme parke yolların 352 km. den 805 km.'ye çıkmasıdır(9).

1923 yılında 18335 km. olan karayolları uzunluğu 1930 yılında 29636 km.'ye, 1935 yılında 39538 km.'ye 1940 yılında 41582 km.'ye, 1945 yılında ise 43511 km.'ye ulaşmıştır(Tablo 1).

1947 yılında 43997 km. olan karayollarının 932 km.'si asfalt 11292 km.'si iyi şose, 8221 km.'si bozuk şose, 12308 km.'si tesviye yol, 11026 km.'si ise ham yol şeklindedir(10).

1940'lı yıllardan itibaren iç ve dış turizmin hızlı gelişmesi, savaş sebebiyle milli bütünlüğümüzün korunması, milletlerarası iktisadi ve sosyal ilişkilerimiz sebebiyle karayollarının önemi kendini daha bariz bir şekilde hissettirmiştir. 1941-1942 yıllarında T.B.M.M.'sinde bütçe görüşmeleri sırasında üyeler yolların önemine o günkü durumuna önem verilmesini istemişlerdir.

İkinci dünya savaşı sırasında bütün devletler karayollarının önemini daha iyi anlamışlar ve savaştan sonra yolların yapımı için büyük bir çaba sarfetmeye başlamışlardır. Savaş bittikten sonra Türkiye'nin karayolları meselesi bütün ağırlığı ile varlığını sürdürdüğünden ekonomik gelişmeyi engelleyen belli başlı bir faktör olduğu daha iyi anlaşılabilir oluyordu(11).

Savaştan sonra A.B.Devletleri'nin Türkiye'ye yaptığı askeri ve ekonomik yardım programına yol konusu da dahil edilmiş ve yollarımızın modernleşmesi konusunda da imkanlar sağlanmıştır. A.B.D. Federal Karayolları Teşkilatı (Federal Bureau Of Public Roads) Genel Müdür Yardımcısı H.G. Hilts başkanlığında Türkiye'ye gelen uzmanlar grubu yapmış



olduğu inceleme ve araştırmalar sonucunda 1948 yılında hazırlanmış oldukları rapor, özet halinde aşağıda sıralanmıştır(12).

- Doğrudan doğruya Bayındırlık Bakanlığına bağlı bir Yollar Genel Müdürlüğü kurulması,

- Yollar fonunun tesis edilmesi ve bu fona % 50'sinin Devlet Yollarına, % 50'sinin de yol yapımında kullanılmak üzere Özel İdarelere verilmesi,

- Yolların yapımı için her yıl genel bütçeden belli bir ödenek ayrılması,

- Motorlu taşıtlarla ilgili olarak alınacak olan resim ve harçların yollar fonuna yatırılması,

- Ticari nakliyat araçlarından ton-kilometre vergisi alınması,

- Yoğun nüfuslu merkezleri birbirine bağlayacak 35000 km. lik yol şebekesinin yapılmasını ve Devlet yolları için istimlakın en az 35 metre, şehir içi yolları için istimlakın ise en az 55 metre olması,

- Mevcut yol ve köprülerin envanterinin yapılması,

- İşleyen bütün taşıtların hakkında seyrüsefer etüdü yapılması,

- Yol gelir kaynakları ve bu yolların Türkiye ekonomisine etkilerinin tespiti,

- Yolları yapacak olan müteahhitlerin teknik elemanları ile makina teçizatı ve mali durumlarının bilinmesi,

- Yol emniyet heyetinin teşkil edilmesidir.

Hilts'in raporuna göre Bayındırlık Bakanlığı gerekli kanuni düzenlemeler yapıncaya kadar Şose ve Köprüler Reisliği'ne bağlı bölge sayısını 10'a çıkararak, Vilayet Nafia Müdürlüklerini de teknik yönüyle Bölge Müdürlüklerine bağladı.

Amerika'dan gelen modern makina ve teçizat ile teknik personelin yardımıyla da yurdumuzda stabilize yol yapımına başlanmış ve ilk defa 1948 yılında 430 km. stabilize yol yapılmıştır(13).

11 Şubat 1950 tarihinde kabul edilen 5539 sayılı Kanun ile Bayındırlık Bakanlığı'na bağlı olarak Karayolları Genel Müdürlüğü kurulmuştur. Bu tarihten sonra yolların ve köprülerin yapım, onarım ve genişletme görevleri Karayolları Genel Müdürlüğü'ne devredilmiştir. Genel Müdürlüğe bağlı bölge sayısı 1950 yılında 10 iken 1954 de 11'e, 1957 de 12'ye, 1960 da 13'e, 1965 de 16'ya ve 1967 de de 17'ye yükseltilmiştir.

Kuruluş Kanunu ile yollar Devlet Yolları, İl Yolları ve Köy Yolları olarak üçe ayrılmıştır. 1964 yılına kadar sadece Devlet Yollarının yapımı, bakım ve onarımını üstlenen Karayolları bu tarihten sonra il yollarının devlet yolları kapsamına alınmasıyla il yollarının bakım ve onarımını üstlenmiştir. Köy Yollarının yapımı, bakımı ve onarımı ise Yol Su ve Elektrik Genel Müdürlüğü'nce yürütülmektedir. Bu tasnifin dışında yollar ayrıca Ana İstikamet Yolları, Ekspres Yollar, Uluslararası Yollar ve Turistik yollar olarak da dörde ayrılmıştır.

Karayolları Genel Müdürlüğü'nün kuruluşu ile birlikte 1950 yılından itibaren yol yapım işleri artış göstermeye başlamıştır. 1950 yılında Devlet ve il yolları uzunluğu 47080 km. iken 1955 yılında 55008 km. ye, 1960 yılında da 61542 km.'ye ulaşmıştır (Tablo 1). Buna paralel olarak 1950 yılında Devlet Yolları uzunluğu 24306 km. iken 1955 yılında 24553 km.'ye 1960 yılında ise 26711 km.'ye ulaşmıştır (14).

Karayolları Genel Müdürlüğü'nce 1950 yılından itibaren Devlet Yolları ile İl ve Köy Yolları üzerinde yapılmış olan 10 metreden uzun köprüler, 1950 yılında 23 adet, 1952 yılında 114, 1954 yılında 163, 1956 yılında 162, 1958 yılında 80, 1960 yılında 132, 1961 yılında 177 ve 1962 yılında 130 adettir (15).

1950 yılından itibaren karayolu yük taşımacılığında da önemli gelişmeler olmuştur. Yük taşımacılığı 1950 yılında 957 milyon ton-km. iken, 1955 yılında 2.406 milyon ton-km.'ye, 1960 yılında 3 678 milyon ton-km.'ye ve 1962 yılında da 5.247 milyon ton-km.'ye ulaşmıştır (16).

Yolcu taşımacılığı ise 1950 yılında 2.597 milyon yolcu-km. iken, 1955 yılında 10.831 milyon yolcu-km.'ye, 1960 yılında 10.880 milyon yolcu-km.'ye ve 1962 yılında ise 15.590 milyon yolcu-km.'ye ulaşmıştır (17).

Cumhuriyet'in ilânından itibaren yollardaki gelişmeye paralel olarak motorlu taşıtlar sayısında da gelişmeler kaydedilmiştir. 1923 yılında motorlu taşıt sayısı 7.133 iken, 1939 yılında bu sayı

11.362'ye, 1950 yılında 32.564'e, 1955 yılında 71.247'ye, 1960 yılında 114.208'e ve 1962 yılında ise 150.491'e yükselmiştir.

### C- PLANLI DÖNEM:

Planlı dönemden önce 1960 yılında 61.542 km. olan devlet ve il karayolları uzunluğu Birinci Beş Yıllık Kalkınma Plânının başlangıç yılında(1963) karayollarının uzunluğu 58.451 km.'ye düşmüştür. Yol uzunluğunun kısılması, yapılan yeni yollarla eski uzun ve dolambaçlı yollardan vazgeçilmiş ve yolların kalitesi giderek artış göstermiştir. Üst yapılu yol uzunluğu 1960 yılında 42.039 km. iken, 1963 yılında 44.152 km.'ye, 1968 yılında 48.187 km.'ye, 1973 yılında 49.870 km.'ye, 1977 yılında 52.021 km.'ye, 1980 yılında 54.318 km.'ye, 1984 yılında 54.685 km.'ye ve 1990 yılında da 56.400 km.'ye ulaşmıştır. Üst yapılu yolların artması yanında toprak tesviye ve ham yollar giderek azalmıştır. 1963 yılında toprak tesviye yol uzunluğu 6.832 km. iken, 1990 yılında 1.356 km.'ye düşmüştür. Ham yolların uzunluğu 1963 yılında 7.467 km. iken, 1990 yılında 1.372 km.'ye düşmüştür(Tablo 1 ve 2).

Bu rakamlar da gösteriyor ki yeni yolların yapımı km. olarak uzamamış aksine kısalmıştır. Ancak planlı dönemde mevcut yollar büyük ölçüde modernleştirilmiştir. Bu dönemde 1973 yılında ulaşım açılan İstanbul Boğaz Köprüsü ve daha sonra ulaşım açılan Haliç Köprüsü ile çevre yolları yapımı Avrupa'ya Asya'ya bağlamış ve trafikte büyük rahatlık sağlamıştır. Büyük tartışmalara sebep olan Boğaz Köprüsü'nün yapımı sonucu sağlanan rahatlık ve ihtiyacın giderek şiddetle artması sebebiyle ikinci boğaz köprüsünün de yapımına başlanmıştır. Fatih Sultan Mehmet adıyla yapılan bu ikinci boğaz köprüsünün de 1988 yılında tamamlanarak trafiğe açılması İstanbul ve transit taşımacılık açısından büyük rahatlık sağlamıştır. Bu dönemdeki önemli bir köprü de Malatya-Elazığ karayolunda Fırat Nehri üzerinde Karakaya Barajı sebebiyle su altında kalan eski köprünü yerine yapılmış olan ve 1986 yılında ulaşım açılan Kömürhan Köprüsü'dür. 1970 yılında karayolları üzerinde bulunan köprü sayısı 2.757 iken, 1976 yılında 3.151, 1980 yılında 3.021 ve 1988 yılında ise 4.878 olmuştur(18).

1980'li yıllardan itibaren otoyol yapımına büyük önem verilmeye başlanmıştır. 1991 yılı sonu itibariyle tamamlanan otoyol ağı 380 km'ye ulaşmıştır(19).

Planlı dönemde karayolu yük taşımacılığındaki durum 1963 yılında 6.417 milyon ton-km. iken, 1968 yılında 14.838 milyon ton-km.'ye, 1979 yılında 37.119 milyon ton-km.'ye, 1980 yılında 38.603 milyon

ton-km.'ye, 1984 yılında 43.878 milyon ton-km.'ye, 1990 yılında ise 61.800 milyon ton-km.'ye ulaşmıştır(20).

Yolcu taşımacılığındaki artışlar ise 1963 yılında 19.369 milyon yolcu km. iken, 1979 yılında 75.770 milyon yolcu-km.'ye, 1980 yılında 79.204 milyon yolcu-km.'ye, 1984 yılında 87.539 milyon yolcu-km.'ye ve 1990 yılında da 108.200 milyon yolcu-km.'ye ulaşmıştır(21).

Planlı dönemdeki taşıt artış hızı önceki dönemlerden daha da hızlı bir artış göstererek 1963 yılında 171.998 adet olan(22) motorlu taşıt sayısı 1970 yılında 297.549 adet, 1980 yılında 1.170.456 adet, 1985 yılında 1.536.515 adet ve 1990 yılında da 2.359.738 adet olmuştur(Tablo 3). Bununla birlikte uluslararası kara taşımacılığında kullanılan Türk TIR filosunun yaş ortalaması oldukça yüksektir.

Motorlu kara taşıtlarının böyle hızlı bir artış göstermesi ülkemizde otomobil sanayinin gelişmesine de büyük katkılar sağlamıştır. Ancak karayollarının, motorlu kara taşıtları sayısındaki artışa cevap verebilecek seviyede -gerek kalite, gerekse uzunluk olarak geliştiğini söylemek oldukça güçtür.

## II - DEMİRYOLLARI:

### A- CUMHURİYET ÖNCESİ DURUM:

Ülkemizde demiryolu ilk olarak 1836 yılında İngilizlerin, Türkiye üzerinden yol açmak suretiyle Ortadoğu ve Asya'ya ulaşmak fikriyle başlamış ve olumlu sonuçlanmamıştır.

1856 yılında 609 km. uzunluğundaki İzmir-Aydın tren hattı için İngilizlere imtiyaz verilmiş ve ilk tren 1866 yılında işletilmeğe başlanılmıştır(23). Daha sonra 1863 de İzmir-Kasaba hattının yapımına başlanmış ve 703 km. olan bu demiryolu hattı 1893 yılında açılmıştır. 1856 yılından sonra bir Fransız şirketi tarafından İzmir-Manisa-Alaşehir ve Manisa-Tire-Soma demiryolları tamamlandı. Daha sonra bu güzergah Afyon'a ve Bandırma'ya kadar uzatıldı. Diğer bir Fransız şirketi de Mersin-Adana ile Bursa-Mudanya güzergahını tamamladı. 1869 'da Baron Heiresch adındaki Avusturya'lı İstanbul-Edirne-Filiba-Sofya-Niş-Pıristina güzergahını Bosna-Hersek üzerinden Avusturya'ya bağlamayı üzerine almıştır. **Rumeli Demiryolları Şirketi Şahanesi** adlı bu şirket 1869- 1875 yılları arasında yaklaşık 1250 km. lik demiryolu yaparak işletmeye açmıştır.

Bu yabancı şirketlerin yapmış oldukları demiryolları, ülkenin coğrafi bölgelerini birbirine bağlamak, askeri ve ekonomik amaçlara yönelmek yerine, yalnız kendi çıkarlarına hizmet edecek olan hatları yapıyorlardı. Bu halde bile ülkeye çok pahalıya mal oluyordu.

Daha sonraki yıllarda hükümet kendi imkanları ile demiryollarını yapmağa başlar. 1871-1873 yılları arasında 91 km.lik Haydarpaşa-İzmit, 76 km.lik Turgutlu-Alaşehir güzergahını yaptırmıştır. İzmit-Ankara arasındaki demiryolu **Anadolu Demiryolları Şirketi** adlı bir Alman şirkete satılmıştır. Bu şirket 1892 'de Ankara'ya, 1896'da Konya'ya ulaştı. 1903 yılında da Bağdat'a ulaşacak hattın yapımına başladı.

Hükümet kendi imkanları ile 1911 yılında Samsun-Sivas arasındaki demiryolu güzergahına başladı, ancak Balkan Harbi sebebiyle tamamlanmadan **Regie Generale** adlı bir Fransız şirketine devredildi.

Birinci Cihan Harbi sırasında Almanlar Bağdat güzergahını yaparken, hükümette Ankara-Sivas ve Samsun-Sivas güzergahlarının tamamlanmasına hız verdi.

Osmanlı İmparatorluğu'nun Türkiye Cumhuriyeti'ne yaklaşık 3.783 km.si imtiyazlı şirketlere yaptırılan ve 355 km.si Osmanlı İmparatorluğu'na Rusya'dan devreden hatlarla birlikte toplam 4.138 km. demiryolu kalmıştır(24).

## **B- CUMHURİYET DÖNEMİ:**

Osmanlı İmparatorluğu'ndan Cumhuriyet Türkiye'sine 3.783 km.'si imtiyazlı ve 355 km.si de Rusya'dan geri alınan topraklarda bulunan 4.138 km. demiryolu kalmıştır. Bunun 232 km.'si (Erzurum-Sarıkamış hattı) dar hattır. Henüz Cumhuriyet kurulmadan T.B.M.M. Hükümetince 19 Temmuz 1920'de Anadolu hattının 926 km.'si, Bağdat hattının 325 km.'si ve İzmir-Kasaba hattının 223 km.'si toplam 1.474 km. demiryolu hattı millileştirilmiştir. Bu hatların idaresi de Eskişehir'de kurulan Umum Müdürlüğe devredilmiştir.

Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasından sonra hükümetler, aktif bir demiryolu politikası uygulamaya başlamışlardır. Bu politikanın temel prensipleri ülkenin uzak şehirlerini yeni hatlarla merkeze bağlamak ve imtiyazlı hatları millileştirmektir(25). Millileştirme işlemlerine hızla başlanmış ve ilk olarak 1928 yılında Anadolu hattı devletleştiri-



rilmiştir. 1929 yılında Mersin-Adana, 1931 'de Samsun-Çarşamba ile Bağdat hattının Adana-Fevzipaşa kısmı ve Mudanya-Bursa demiryolları devletleştirilmiştir.

24 Nisan 1924 tarih ve 506 sayılı Kanunla Umum Müdürlük, Devlet Demiryolları Müdüriyeti Memuriyeti adıyla yeniden teşkilatlandırılmıştır. Daha sonra bu teşkilat 31 Mayıs 1927'de kabul edilen 1092 sayılı Kanunla Devlet Demiryolları ve Limanları İdareyi Umumiyesi adıyla yeniden düzenlemiştir.

1929 'da işletilmekte olan 5.144 km. uzunluğundaki demiryollarının 2.766 km.si devlete ve 2.378 km.'si imtiyazlı şirketlere ait bulunuyordu(26). 1935'de imtiyazlı şirketler tarafından işletilen demiryolu uzunluğu 815 km.'ye , 1941'de 401 km.'ye düşmüş ve 1948 yılında yabancı şirketlerce işletilen demiryolu kalmamıştır. Bu hatlar için toplam 112.347.210 lira ödenmiştir(27). Türkiye Cumhuriyeti bu millileştirmeler sebebi ile önemli derecede borçlanmıştır.

#### **CUMHURİYET DÖNEMİNDE İNŞAA EDİLEN BAŞLICA DEMİRYOLU HATLARI:**

- **Ankara-Kayseri-Sivas-Erzurum Hattı:** 1.149 km. olan bu hattın yapımına 1924 yılında başlamış, 1927 yılında Kayseri'ye, 1930 yılında Sivas'a, 1939 'da Erzurum'a ulaşarak işletmeye açılmıştır. Daha sonra 165 km. uzunluğundaki Erzurum-Sarıkamış hattına 1948'de başlanmış ve 1961'de işletmeye açılmıştır. Yine Sarıkamış-Kars-Rus sınırını arasındaki dar hattın genişletilmesine 1960 yılında başlanmış ve 1961 yılında tamamlanmıştır.

- **Çetinkaya-Malatya-Diyarbakır-Kurtalan Hattı:** 552 km. olan bu hattın yapımına 1935 yılında başlanmış ve 1944 yılında Kurtalan'a ulaşılmıştır.

- **Yolçatı-Genç-Muş-Tatvan Hattı:** 354 km. olan bu hattın Yolçatı-Elazığ arasındaki kısmı 1940 yılında diğer kısmına ise 1944 yılında bağlandı ve 1964 yılında işletmeye açıldı.

- **Boğazköprü-Kardeşgediği Hattı:** 172 km. uzunluğunda olan bu hattın yapımına 1930 yılında başlanmış ve 1932 'de işletmeye açılmıştır. Bu hat Ankara-Kayseri hattı ile Konya-Adana hattının birbirine bağlar.

- **Samsun-Kalın Hattı:** 378 km. uzunluğunda olan bu hattın yapımına 1926'da başlanmış ve 1932 yılında işletmeye açılmıştır. Bu güzergâh Ankara-Erzurum hattını Samsun'a bağlamıştır.

- **Fevzipaşa-Malatya Hattı:** 251 km. uzunluğunda olan bu hattın yapımına 1929 da başlanmış ve 1931 yılında bitirilerek işletmeğe açılmıştır. Bu hat Çetinkaya-Diyarbakır-Kurtalan hattını Adana-Nusaybin hattına, Diyarbakır yöresini de İskenderun'a bağlamıştır.

- **Alayunt-Balıkesir Hattı:** 276 km. uzunluğunda olan bu hattın yapımı bu yıllarda tamamlanarak hizmete açılmıştır.

- **Baladız-Burdur-Eğirdir-Isparta Hattı:** 84 km. olan bu hattın yapımına 1934 yılında başlanmış ve 1936 yılında işletmeğe açılmıştır. Bu hat daha sonraları Antalya sahil şeridine bağlanması düşünülmüş ise de bu güne kadar gerçekleştirilememiştir.

- **Köprüağzı-Kahramanmaraş Hattı:** 28 km. olan bu hattın yapımına 1946 yılında başlanmış ve 1948 yılında tamamlanmıştır.

- **Narlı-Gaziantep-Karkamış Hattı:** 180 km. olan bu hattın yapımına 1947 yılında başlanmış ve Narlı-Gaziantep hattı 1953 yılında tamamlanarak hizmete açılmıştır. Bu hat başlangıçta sadece Gaziantep'i Fevzipaşa-Malatya hattına bağlamak için yapılmıştır. Ancak daha sonraları sınır ile olan bağlantıyı sağlamak için 1960 yılında Gaziantep-Karkamış hattı da hizmete açılmıştır(28).

Daha sonra 1960 yılında Küçükçekmece-Soğuksu ve Sincan-Ankara-Cebeci çift hatları ile 1961 yılında Pendik-Gebze çift hatları tamamlanarak hizmete açılmıştır.

Bu yıllarda ayrıca toplam uzunlukları 40 km.'yi bulan muhtelif küçük birleştirme hatları da yapılmıştır. Bunlar; Çukurhisar, Adana, Afyon, Halkapınar, Söke, Elazığ, Balıkesir, Niğde, Konya, Batman hatlarıyla yaklaşık 14 km. uzunluğundaki Ereğli-Armutçuk hattı ile yaklaşık 10 km.lik Malatya-Malatya Şehir Hattı, Malatya-TPAO deposu arasındaki birleştirme hattı ve 6 km. uzunluğundaki Yarımca-İpraş rafinerisi birleştirme hattıdır.

Demiryolu ağının gelişmesine paralel olarak taşınan yolcularda da büyük bir artış sağlanmıştır. 1923 yılında taşınan yolcu 1.919.000 iken, 1925'de 3.685.000'e, 1930'da 5.453.000'e, 1935'de 11.565.000'e, 1940'da 30.326.000'e, 1945'de 29.179.000'e, 1950'de 53.130.000'e, 1955'de 61.966.000'e, 1960'da 96.798.000'e ulaşmıştır (Tablo 4 ).

Buna paralel olarak yük taşımacılığında da yıllar itibariyle artışlar meydana gelmiştir. 1923 yılında taşınan yük 313.000 ton iken, 1925 yılında 791.000 tona, 1930'da 1.973.000 tona, 1935'de 3.099.000 tona, 1940'da 6.585.000 tona, 1945'de 4.876.000 tona, 1950'de 8.681.000 tona, 1955 yılında 12.981.000 tona, 1960 yılında ise 14.248.000 tona ulaşmıştır(Tablo 4).

Yolcu ve yük taşımacılığındaki bu gelişme mutlaka tehzatlanma bakımından da bir artış gerektirir. Ancak Cumhuriyet'in kuruluşundan 1940 yılına kadar lokomotif ve vagonlar konusunda yeterli istatistiki bilgi mevcut değildir. 1940 yılında 684 olan lokomotif sayısı 1960 yılında 983, 922 olan yolcu vagonu sayısı 1.316 ve 12.225 olan diğer vagonlar sayısı da 18.097 'ye yükselmiştir(Tablo 4).

### C- PLANLI DÖNEM:

**Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'na göre:** "Demiryolları yapımının eski tekniğe dayandığı, yol boylarında ileri işletmeciliğin gerektirdiği düzeltemelerin yapılmamış olduğu, mevcut demiryollarında standartların yurt şartlarına uygun bulunmadığı; demiryollarında uygulanan tarife sisteminin milli ekonomi hiç gözönünde bulundurulmadan yapıldığı ve bu yüzden ulaştırma alt sektörleri arasında büyük bir rekâbet yaratmış olduğu"(29) şeklindedir. B.B.Y.K. Planına göre demiryolları fabrikalarının takviyesi, yeni vagonların imali, 40'ı ithal, 50' si Türkiye'de üretilecek 90 adet dizel lokomotifin işletmeye alınması ve buharlı lokomotiflerle değiştirilmesi planlanmıştır. Ancak birinci planda bu hedeflerin çok gerisinde kalınmıştır. Bu dönemde önemli gelişme Sivas ve Adapazarı fabrikalarında olmuştur. Bu fabrikalarda yurt içi talebi ve ihracaatı karşılayacak kapasiteye ulaşılmıştır.

**İkinci plan döneminde** de demiryolu yapımı, modernizasyon ve yerli imalat hedeflenmiştir. Bu dönemde ithal ağırlıklı olsa dizel ve elektirikli lokomotif sayısı artmıştır. Bu plan döneminde Tatvan-Van-İran hududu, Pehlivan köy-Edirne-Bulgaristan hududu hatları tamamlanarak işletmeye açılmıştır. Ayrıca Gebze-Arifiye çift hattı, Ankara banliyo hattı elektirikfikasyonu ve Samsun-Bafra demiryolu inşaatı devam ettirilmiştir(30).

**Üçüncü plan döneminde** de aynı problemler tekrarlanmış ve bu problemlerin çözülmesi hedeflenmiştir. Özellikle demiryollarında alt yapının eksikliği, hatların gereksiz yere uzun olduğu böyle devam ettiği takdirde karayollarının lehine değişimin engellenemeyeceği

belirtilmiştir. Bu planların uygulama yıllarında demiryollarına ulaştırma sistemimiz içinde sahip olması gereken yer temin edilememiştir(31). Bu dönemde belli bir oranda modernizasyon yapılmış ve lokomotif ve vagon sayısında artışlar sağlanmıştır.

**Dördüncü ve Beşinci plan döneminde** de demiryolu alt sektöründe yolcu ve yük taşımacılığının diğer alt sektörlerle olan nisbi azalmasının önlenmesi için çeşitli tedbirler alınması ve mevcut standartların yükseltilmesi, ana hat dizel lokomotifi imal edilmesi, elektrikli ana hat lokomotifleri satın alınması, mevcut demiryolları ağının standartlarının yükseltilmesi, sinyalizasyon ve telekomünikasyon yatırımlarının hızlandırılması ile çağdaş işletmecilik yaklaşımına önem verilmesi planlanmıştır.

Ayrıca demiryolları yapımında Tecer-Kangal, Arifiye-Sincan, Aliğa-Memenemen gibi projelere devam edilmesi, Hanlı-Bedirli-Bostan-kaya bağlantılarının ve Narlı-Toprakkale demiryollarının yapılması planlanmıştır.

Dördüncü ve beşinci plan dönemlerinde istenilen hedeflere tam olarak ulaşamamıştır. Beşinci plan döneminde yük taşımacılığında 1983 yılında % 80,9 olan karayolu taşımacılığının payı % 65,7'ye indirilmesi ve demiryollarının payı ise, % 18,3'e yükseltilmesi beklenirken(32), karayollarının payı % 70 ve demiryollarının payı ise % 9 olarak gerçekleşmiş ve hedeflere ulaşamamıştır(33).

**Altıncı plan döneminin** ilk yılı olan 1990 yılında yolcu ve yük taşımacılığında program hedeflerine ulaşamamıştır.

1960 yılında demiryolu hat uzunluğu 7.895 km. iken, birinci plan dönemi başında (1963) 7.911 km.'ye, ikinci plan dönemi başında (1968) 8.008 km.'ye, üçüncü plan dönemi başında (1973) 8.141 km.'ye, dördüncü plan dönemi başında (1979) 8.132 km.'ye, beşinci plan dönemi başında (1985) 8.169 km.'ye ve altıncı plan dönemi başında da (1990) 8.163 km. olmuştur(Tablo 5).

Dizel ve elektrikli lokomotifler başta olmak üzere demiryollarındaki techizatta önemli gelişmeler sağlanmıştır. 1960 yılında 51 olan dizel lokomotif sayısı 1963'de 67'ye, 1968'de 108'e 1973'de 176'ya, 1983'de 485'e, 1985'de 604'e, 1990 yılında ise 678 adete ulaşılmıştır(Tablo 5).

Bu dönemde yük vagonlarının büyük bir kısmı yenilenmiştir. Taşınan yolcu sayısında ve yük miktarında mutlak rakamlar olarak artış

olmasına rağmen, diğer ulaşım alt sektörlerine oranla nisbi olarak azalmalar meydana gelmiştir.

Demiryolu taşımacılığı hem plan hedeflerinin hen de gelir ve üretim artış seviyelerinin çok gerisinde kalmıştır.

### S O N U Ç:

Cumhuriyetin ilk yıllarında demiryollarının yapım ve millileştirilmesine büyük önem verilirken, 1950'li yıllardan itibaren ise karayollarının yapımına büyük önem verilmiştir. Planlı dönemde demiryolları ve karayollarında yeni yolların yapımına gidilmesinden ziyade mevcut yolların yapım ve standartlarının yükseltilmesi yoluna gidilmiştir. Demiryollarında banliyö hatları için çift hatların yapımı ve elektrifikasyon önem kazanmıştır. Yük ve yolcu taşımacılığında daha pahalı olmasına rağmen karayolu taşımacılığı lehine, demiryolları aleyhine gelişmeler olmuştur.

Karayolları içinde de son yıllarda önem verilmeye başlayan otoyol yapımı ile birlikte diğer karayollarının yapım ve bakımı konusuna gerekli önem verilmediği için karayolları taşıtlarının da artmasıyla yollar ihtiyaca cevap vermekten uzak kalmıştır. Bunun için otoyolların yapımı yanında diğer yolların bakım ve standartlarının yükseltilmesi hususu dikkatten kaçırılmamalıdır.

Dünyada demiryolu konusunda büyük gelişmeler görülürken ülkemizde halen demiryolu taşımacılığında istenilen kalite, konfor ve hız ulaşılamamıştır. Demiryolları genellikle Cumhuriyetin ilk yıllarında ve dolambaçlı olarak yapılan şekliyle kalmış olup, günümüz Türkiye'sinin ulaştırma ihtiyaçlarını karşılayamamaktadır. Bunun için yolcu ve yük taşımacılığı açısından merkezi durumda olan yerleşim yerlerine demiryolu hatlarının daha kısa ve çift hat olarak döşenmesi büyük önem arz etmektedir. Bu takdirde yolcu ve yük taşımacılığı açısından ülke ekonomisine büyük katkılar sağlayacaktır.



TABLO: I

SATICI CİNSLERİNE GÖRE DEVLET VE İL KARAYOLLARI UZUNLUĞU (Km.)

## ÜST YAPILI KARAYOLU

YILLAR	ÇİMENTO		PARKE(1)	KIRMAŞ	STABİLİZE	ÜST YAPILI YOLLAR TOPLAMI	TOPRAK		GENEL TOPLAM
	BETONU	BİTÜMLÜ KAPLAMA					TESVİYE YOLLAR	HAM YOLLAR	
1923			-	13.885	-	13.885	2.450	2.000	18.335
1930			-	13.696	-	13.696	8.819	7.121	29.636
1935			26	16.337	-	16.363	13.448	9.772	39.583
1940			352	17.879	-	18.231	13.171	10.180	41.582
1945			805	19.236	-	20.041	13.385	10.085	43.511
1950	22	1.425	177	17.965	4.625	24.214	10.311	12.555	47.080
1955	12	2.703	189	9.049	19.926	31.879	8.956	14.173	55.008
1960	13	6.880	156	4.068	30.922	42.039	9.168	10.335	61.542
1965	7	11.852	200	1.393	29.135	42.587	7.318	8.887	58.792
1970	27	18.988	211	2.841	26.058	48.125	5.403	5.925	59.453
1975	29	25.272	205	859	25.174	51.539	2.888	4.642	59.069
1976	31	26.714	189	410	24.599	51.943	2.921	4.751	59.615
1977	22	28.778	154	337	22.730	52.021	2.544	4.842	59.407
1978	35	31.597	130		20.913	52.675	3.072	3.971	59.718
1979	40	34.022	116		18.745	52.923	2.687	4.449	60.059
1980	43	35.627	140		18.508	54.318	2.427	4.016	60.761
1981	48	36.936	117		17.258	54.359	4.153	2.200	60.712
1982	44	38.288	118		16.169	54.619	4.180	2.155	60.954
1983	35	39.423	128		14.715	54.301	3.331	1.665	59.297
1984	35	40.771	129		13.750	54.685	2.757	1.670	59.112
1985	32	42.120	125		13.019	55.296	2.440	1.566	59.302
1986	28	43.566	139		12.020	55.753	1.812	1.574	59.139
1987	-(2)	45.002	177		10.767	55.946	1.510	1.459	58.915
1988	-	45.408	186		10.293	55.887	1.417	1.547	58.851
1989	-	46.296	-(3)		9.558	55.854	1.234	1.450	58.538
1990	-	47.597	-		8.803	56.400	1.356	1.372	59.128

KAYNAK: DİE, Türkiye İstatistik Yıllığı 1959, 1977, ve 1985; Türkiye İstatistik Cep Yıllığı 1978 ve 1990, s. 165 ve s.209; DPT, 1978 Programı, s.260; Karayolları Genel Müdürlüğü, Envanter Bilgileri, Şubat, 1991, s.5-6.

(\*) Otoyollar dahil edilmemiştir.

(1) 1923-1945 yılları arasında parke, beton ve asfalt kaplama toplamıdır.

(2) Kırmataş ve stabilize içinde gösterilmiştir.

(3) Bitümlü kaplama içinde gösterilmiştir.

TABLO: 2

## PLANLI DÖNEM DEVLET VE İL YOLLARI AĞININ SATIŞ CİNSLERİNE GÖRE DAĞILIMI (Km.)

	I. Plan Dönemi		II. Plan Dönemi		III. Plan Dönemi		IV. Plan Dönemi		V. Plan Dönemi		VI. Plan Dönemi	
	1963	1967	1968	1972	1973	1977	1979	1983	1985	1989	1990	1994
<b>1. DEVLET YOLLARI</b>	34.536	34.502	34.502	35.005	34.815	32.501	32.208	31.210	30.997	31.034	31.149	-
a) Üst Yapılı Yollar	29.503	30.761	31.211	32.160	32.168	30.773	30.522	30.185	30.219	30.561	30.690	-
1) Çimento Betonlu	7	9	9	20	19	11	20	15	14	...	...	-
2) Bitümlü Kaplama	9.721	13.682	15.064	18.771	19.527	22.596	24.469	26.250	27.242	28.687(*)	28.952(*)	-
3) Parke	198	200	183	133	123	80	56	59	48	...	...	-
4) Kırmataş ve Stabilize	19.577	16.870	15.955	13.236	12.499	8.086	5.977	3.861	2.915	1.874	1.738	-
b) Toprak Tesviye Yollar	2.519	1.731	1.506	1.151	1.076	438	612	630	405	80	77	-
1) Drenaj Yapılı	1.226	781	706	548	636	145	278	...	...	...	...	-
2) Drenaj Yapısız	1.293	950	800	603	440	293	334	...	...	...	...	-
c) Ham Yollar	2.514	2.010	1.785	1.694	1.571	1.290	1.074	395	373	393	382	-
<b>2. İL YOLLARI</b>	23.915	24.290	24.290	24.443	24.464	26.906	27.851	28.087	28.305	27.504	27.979	-
a) Üst Yapılı Yollar	14.649	16.511	16.976	16.924	17.702	21.248	22.401	24.116	25.077	25.293	25.710	-
1) Çimento Betonlu	-	4	4	6	5	11	20	20	18	...	...	-
2) Bitümlü Kaplama	380	665	971	2.260	2.608	6.182	9.553	13.173	14.878	17.609(*)	18.645(*)	-
3) Parke	-	43	43	73	68	74	60	69	77	...	...	-
4) Kırmataş ve Stabilize	14.269	15.799	15.958	14.585	15.021	14.981	12.768	10.854	10.104	7.684	7.065	-
b) Toprak Tesviye Yollar	4.313	5.332	5.092	3.919	3.498	2.106	2.075	2.701	2.035	1.154	1.279	-
1) Drenaj Yapılı	-	944	864	1.975	1.644	783	698	...	...	...	...	-
2) Drenaj Yapısız	4.313	4.388	4.228	1.944	1.854	1.323	1.377	...	...	...	...	-
c) Ham Yollar	4.953	2.447	2.222	3.600	3.264	3.552	3.375	1.270	1.193	1.057	990	-
<b>3. TOPLAM</b>	58.451	58.792	58.792	59.448	59.279	59.407	60.059	59.297	59.302	58.538	59.128	-

KAYNAK: DİE, Türkiye İstatistik Yıllığı 1971, 1975 ve 1985, s. 282, 261 ve 300; DİE, Ulaştırma ve Trafik Kazaları İstatistikleri 1985, s. 2; Karayolları Genel Müdürlüğü, Envanter Bilgileri, Şubat 1991, s. 5-6.

(\*) Çimento betonu, bitümlü kaplama ve parke yollar toplamıdır.

(\*\*) Otoyollar dahil edilmiştir.

TABLO: 3  
KARAYOLU MOTORLU TAŞIT SAYISI

YILLAR	TOPLAM	OTOMOBİL	MINİBÜS	OTOBÜS	KAMYON	KAMYONET
1923	7.133	4.257		315		2.561
1939	11.362	5.713		1.297		4.352
1950	32.564	13.405		3.755		15.404
1955	71.247	29.970		6.848		34.429
1960	114.208	45.767		10.981		57.460
1965	188.874	87.594		22.169		79.121
1970	297.549	137.771	20.916	15.980	70.730	52.152
1975	647.897	383.385	39.924	22.928	108.614	93.052
1976	779.111	471.456	46.575	24.581	124.569	111.930
1977	885.943	536.155	52.610	26.261	143.664	127.253
1978	972.043	597.530	57.568	27.666	152.334	136.945
1979	1.093.290	688.687	61.596	30.634	157.095	155.278
1980	1.170.456	742.252	64.707	32.783	164.893	165.821
1981	1.221.426	776.432	66.514	33.839	172.372	172.269
1982	1.276.029	811.465	69.598	35.432	180.772	178.762
1983	1.345.117	856.350	73.585	38.478	190.277	186.427
1984	1.439.739	919.577	80.697	43.638	197.721	198.106
1985	1.536.515	983.444	87.951	47.119	205.496	212.505
1986	1.677.815	1.087.234	97.914	50.798	217.111	224.755
1987	1.812.241	1.193.021	106.314	53.554	225.872	233.480
1988	1.954.198	1.310.257	112.885	56.172	234.166	240.718
1989	2.101.674	1.434.830	118.026	58.859	241.392	248.567
1990	2.359.738	1.649.879	125.399	63.700	257.353	263.407

KAYNAK: 1923-1939: DPT, Kalkınan Türkiye, Ankara, 1969, s. 81; 1950-1970: Bayındırlık Bakanlığı, 1976 Türkiye Karayolları İstatistik Yıllığı, Ankara, 1976, s. 61; 1975-1978: DİE, Ulaştırma İstatistikleri Özet Tabloları 1975-1978, Ankara, 1979, s. 1; 1979-1990: DİE, Türkiye İstatistik Yıllığı 1985, Ankara, 1985, s. 302; DİE, Motorlu Kara Taşıtları İstatistikleri 1985, 1987, 1988, 1989; DİE, Ulaştırma İstatistikleri Özeti 1990, Ankara, 1992, s. 3.

TABLO: 4

DEMİRYOLU ULAŞTIRMASINDA SAĞLANAN GELİŞMELER  
(1923-1960)

	1923	1925	1930	1935	1940	1945	1950	1955	1960
Demiryolu Uzunluğu (Km.)(* )	3.756	3.957	5.639	6.639	7.381	7.515	7.671	7.802	7.895
Lokomotif Adedi	...	...	...	...	684	...	999	998	983
Buharlı Lokomotifler	...	...	...	...	...	...	...	952	929
Dizel Lokomotifler	...	...	...	...	...	...	...	43	51
Elektrikli Lokomotifler	...	...	...	...	...	...	...	3	3
Elektrikli Trenler	...	...	...	...	...	...	...	18	18
Motorlu Trenler	...	...	...	...	...	...	1	35	17
Otoray	...	...	...	...	11	...	17	35	33
Vagonlar									
Yolcu Vagonları	...	...	...	...	922	...	1.238	1.230	1.316
Diğer Vagonlar	...	...	...	...	12.225	...	15.513	17.779	18.097
Taşınan Yolcu (Bin Adet)	1.919	3.685	5.453	11.565	30.326	29.179	53.130	61.966	96.798
Banliyö	593	2.510	3.551	6.305	16.339	16.682	32.234	38.342	69.217
Anahat	1.326	1.175	1.902	5.260	13.987	12.497	20.895	23.624	27.581
Yolcu Kilometresi (Milyon)	172	224	326	630	2.113	1.545	2.515	3.893	4.396
Banliyö	...	25	34	57	170	172	333	407	763
Anahat	172	199	292	573	1.943	1.373	2.182	3.486	3.633
Taşınan Yük (Bin Ton)	313	791	1.973	3.099	6.585	4.876	8.681	12.981	14.248
Yük Ton/km. (Milyon)	167	192	384	653	2.005	1.356	3.078	4.366	4.632

KAYNAK: DİE, İstatistik Yıllığı 1959, s. 480-487; DİE, İstatistik Yıllığı 1960-1962, s. 518.

(\* ) Demiryolu uzunluğu 1923 dahil olmak üzere, fiili uzunluk yerine işletilmekte olan hat uzunluğunu vermektedir.

TABLO: 5

## PLANLI DÖNEMDE DEMİRYOLU ULAŞTIRMASINDA SAĞLANAN GELİŞMELER

	I. Plan Dönemi		II. Plan Dönemi		III. Plan Dönemi		IV. Plan Dönemi		V. Plan Dönemi		VI. Plan Dönemi	
	1963	1967	1968	1972	1973	1977	1979	1983	1985	1989	1990	1994
Demiryolu Uzunluğu (Km.) (1)	7.911	8.008	8.008	8.132	8.141	8.139	8.132	8.169	8.169	8.164	8.163	-
Elektriksiz	7.883	7.980	7.980	8.024	8.033	7.935	7.928	7.965	7.878	7.873	7.749	-
Elektrikli	28	28	28	108	108	204	204	204	291	291	414	-
Lokomotif ve Vagon Adedi												
Buharlı Lokomotifler	873	857	852	819	781	603	537	488	429	242	58	-
Dizel Lokomotifler (2)	67	106	108	154	176	342	420	485	604	572	678	-
Elektrikli Lokomotifler	3	3	3	12	18	18	18	18	18	32	33	-
Elektrikli Trenler	30	30	30	30	30	30	35	70	78	86	88	-
Yolcu Vagonları	1.232	1.218	1.260	1.175	1.078	1.065	1.43	1.054	1.095	1.037	1.049	-
Yük Vagonları	16.119	16.489	16.779	16.036	15.989	17.781	19.115	20.931	21.134	20.719	20.453	-
Yasınan Yolcu (Bin Adet)	78.471	92.352	98.120	112.957	117.501	112.608	126.553	124.606	136.354	146.358	139.089	-
Banliyö	58.256	68.665	72.943	90.801	100.422	97.690	102.701	104.544	113.846	122.886	115.702	-
Anahat	21.215	23.687	25.117	22.156	17.079	14.918	23.852	20.162	22.508	23.472	23.387	-
Yolcu Kilometresi (Milyon)	3.631	4.301	4.539	5.536	5.215	5.087	6.799	5.722	6.489	6.845	6.410	-
Banliyö	626	753	896	2.425	2.682	2.592	2.762	2.698	2.934	3.164	2.931	-
Anahat	3.005	3.548	3.643	2.911	2.533	2.495	4.037	3.024	3.555	3.681	3.479	-
Yasınan Yük (Bin Ton) (3)	12.002	14.776	15.054	17.042	15.023	13.938	12.427	13.181	14.263	13.103	-	-
Yük Ton/km. (Milyon)	4.111	5.476	5.681	7.218	7.222	6.367	5.814	6.301	7.958	7.521	6.958	-

KAYNAK: TCDD, Ticari Faaliyetler ve Taşıma Sonuçları (1960-1990), Ankara; DİE, Türkiye İstatistik Cep Yıllığı 1990, Ankara, 1991; DPT, 1991 ve 1992 Yılı Programı.

1) İşletilen hat uzunluğu (2. ve 3. hatlar ile tali hatlar hariç).

2) Anahat ve manevra lokomotifleri toplamıdır.

3) Mesajeri bagajı ve idari nakliyat dahil değildir.



## D İ P N O T L A R :

- (1) DİE, Türkiye'de Toplumsal Ekonomik Gelişmenin 50 Yılı, Ankara, 1973, s. 21.
- (2) Memduh Yaşa ve diğerleri, Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi 1923 - 1978, İstanbul: Akbank Kültür yayını, 1980, s. 44-45.
- (3) DİE, Gayri Safi Milli Hasıla Dokuz Aylık Verilerle Hesaplanan İkinci Geçici Sonuçlar 1990, Ankara, Ocak 1991, s. 7.
- (4) Süleyman Barda, Münakale Ekonomisi, İstanbul: İsmail Akgün Matbaası, 1964, s. 293.
- (5) Barda, a.g.e., s. 294.
- (6) Barda, a.g.e., s. 295.
- (7) Yaşa ve diğerleri a.g.e., s. 272.
- (8) Barda, a.g.e., s. 296.
- (9) Yaşa ve diğerleri a.g.e., s. 283.
- (10) Barda, a.g.e., s. 297.
- (11) Yaşa ve diğerleri a.g.e., s. 283.
- (12) Karayolları Genel Müdürlüğü, Cumhuriyetin 50. Yılında Karayollarımız, Ankara: Karayolları Genel Müdürlüğü Matbaası, 1973, s. 45.
- (13) Barda, a.g.e., s. 297.
- (14) Karayolları Genel Müdürlüğü, a.g.e., s. 83.
- (15) Karayolları Genel Müdürlüğü, a.g.e., s. 216.
- (16) Karayolları Genel Müdürlüğü, a.g.e., s. 97.

- (17) Karayolları Genel Müdürlüğü, a.g.e., s. 101.
- (18) DİE, Türkiye İstatistik Yıllığı 1989, s. 282.
- (19) DPT, 1992 Yılı Programı, s. 279.
- (20) DPT, a.g.e., s. 273.
- (21) DPT, a.g.e., s. 274.
- (22) Yaşa ve diğerleri a.g.e., s. 306.
- (23) Halûk Cillov, Türkiye Ekonomisi, İstanbul: Sermet Matbaası, 1962, s. 359.
- (24) Barda, a.g.e., s. 186.
- (25) Yaşa ve diğerleri a.g.e., s. 274.
- (26) DİE, Türkiye İstatistik Yıllığı 1959, s. 480.
- (27) Demiryolu Dergisi, 1952, 25. Özel Sayı, s. 43'den zikreden Cillov, a.g.e., s. 360.
- (28) DİE, Türkiye İstatistik Yıllığı 1964/65, Ankara, 1967, s. 22.
- (29) DPT, Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Ankara, 1963, s. 384.
- (30) Yaşa ve diğerleri a.g.e., s. 308.
- (31) Yaşa ve diğerleri a.g.e., s. 309.
- (32) DPT, Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Ankara, 1985, s. 112.
- (33) DPT, 1991 Yılı Programı, s. 270-271.