

## ATATÜRK DÖNEMİNDE BAYINDIRLIK FAALİYETLERİNE BİR ÖRNEK: TARİHİ KÖPRÜLERİN BAKIM ve YENİ KÖPRÜLERİN İNŞA ÇALIŞMALARI

**Bahattin DEMİRTAŞ**

Gazi Üniversitesi, Polatlı Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü,  
Tel: 05438857864, E-posta: [bdemirtas@gazi.edu.tr](mailto:bdemirtas@gazi.edu.tr)

### Özet

Atatürk döneminde ulaştırma sisteminin geliştirilmesi konusundaki gayretlerin oldukça yoğunlaştığı görülmüştür. Cumhuriyet'in ilk yıllarında karayolları inşa ve bakımı için devlet bütçesinden ihtiyaç ölçüsünde kaynak ayırmanın imkânsızlığı, İmparatorluktan kalma bir yapım ve finansman sisteminin kısmen değiştirilip yeniden denenmesine sebep olmuştur. İlk olarak 1921 yılında kabul edilen 102 sayılı Tarik Bedeli Nakdisi Hakkında Kanunu'nun aksayan yönlerinin düzeltilmesi için 19 Ocak 1925'de Yol Mükellefiyeti Kanunu çıkarılmıştır. Bunu 22 Haziran 1927 tarihli Tevhid-i Turuk Kanunu izlemiştir.

Yol inşaatları için yeni Yol Mükellefiyeti Kanunu'nun da yeterli olmadığı anlaşılınca, Haziran 1929'da Şose ve Köprüler Kanunu kabul edilmiştir. Bu kanun ile devlet ve il yollarının birleştirilmesine dair uygulamadan vazgeçilmiş ve eski sisteme dönmüştür. Kanunun yayınlanmasından sonra yol ve köprü yapımına özen gösterilmiş, bayındırlık çalışmaları bir disiplin altına alınmış ve planlı, programlı çalışma düzenine girilmiştir. Atatürk döneminde son olarak Nafia Vekâlet'inin 1914 yılındaki nizamname ile saptamış olan örgütte yönetilmesi bir takım güçlükler doğurunca 26 Mayıs 1934'te Nafia Vekâleti Teşkilat ve Vazifelerine Dair Kanun kabul edilmiştir.

Görüldüğü gibi cumhuriyetin ilk yıllarında bir taraftan yukarıdaki hukuki düzenlemeler yapılırken diğer taraftan da demiryolu, yol ve köprü yapımı konusunda TBMM'de görüşmeler olmuştur. Bu tür görüşmelere yapılmak istenen yeni yol, köprü, inşası veya bunlardan mevcut olanlarının tamiri ve bakımındır. Hükümet politikaları ve bakanlık çalışmaları sonrasında Atatürk döneminde karayolları şebekesinin uzunluğunda ve vasıflarında önemli bir gelişme olmamasına, bir önceki dönemde olduğu gibi bu dönemde de yolların, hatta bunlardan üst yapılı şose sayılanların mühim bir kısmının sadece haritada mevcut bulunmasına rağmen, köprü bakım ve inşaatında gelişme sağlanmıştır. Nitekim 1923'ten 1939'a kadar 217'si beton, 6'sı da çelik olmak üzere ülkemizde 223 yeni köprü inşa edilmiş, çok sayıda eski köprüde bakıma alınmıştır.

## Osmanlı Devleti Dönemi

Osmanlı Devleti'nin fetih dönemlerinde Anadolu'dan doğuya gidip gelen Türk orduları, buralarda önemli yollar ve köprüler yapmıştır. Yol yapımı konusunda sağlanan olumlu gelişmeler devletin gerileme dönemlerinde devam ettirilememiştir. Osmanlının, XVII. yüzyılda, büyük devletler karşısında almaya başladığı askeri yenilgiler ve ardından başlayan çöküş dönemi, her alanda olduğu gibi yol örgütünde de kendini göstermiştir. Bozulmaya başlayan yol örgütlerinin yeniden düzenlenmesi için ilk adımlar Tanzimat Döneminde atılmıştır. 1848 yılından sonra yapılacak her türlü yol çalışmaları Ebniye Nizamnamesi'ne göre yapılmıştır. Yapılan yolların harcamaları için bütçeden para ayrılmıştır. Aynı tarihte İstanbul şehri ve çevresinin yol, su ihtiyacını karşılamak amacıyla bir Nafia Nezareti (Bayındırlık Bakanlığı) kurulmuştur. Bu nezaretin sorumluluk alanına ticaret, tarım, posta, orman ve telgraf hizmetleri verilmiştir (Karacan, 2005).

Osmanlı Devleti'nde etkin bir karayolu politikasından da söz etmek mümkün değildir. Bu konuda 1866 tarihinde çıkarılan Turuk-u Muabir Nizamnamesi ilk özelliği taşımaktadır. Nizamname ile vatandaşlara yılda 10 gün müddetle yol inşaatında çalışmak yahut karşılığını, yol inşaatına harcamak üzere, para olarak ödemek mükellefiyeti getirilmiştir. Bu uygulama devletin bazı ehliyetli valileri sayesinde başarılı bir şekilde uygulanmıştır (Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi, 1980).

Turuk-u Muabir Nizamnamesine göre, büyük ve küçük yollar dört sınıfa ayrılmıştır:

\*Birinci Sınıf Yollar: İl merkezlerinden İstanbul'a, limanlara ve demiryollarına ulaşan yollar. Genişliği onbeş arşın olarak hesaplanmıştır.

\*İkinci Sınıf Yollar: İl ve liva merkezleri arasındaki il yolları. Genişlik oniki arşın.

\*Üçüncü Sınıf Yollar: İlçeleri birbirine ve birinci sınıf yollar ile demiryollarına ve limanlara bağlayan sancak yolları. Genişlik dokuz arşın.

\*Dördüncü Sınıf Yollar: İlçelerden ilçelere giden yolların aynı olmakla birlikte daimi surette gidış ve gelişe açık olmayan yollar. Genişlik altı arşın (Bayındırlıkta 60. Yıl, 1983).

Turuk ve Meabir işlerine ait nizamnameler düzenlenirken köprülerin nasıl ve ne şekilde yapılacağı da nizamnamede yer almaktadır. Buna göre 22 Zilhicce 302/19 Eylül 301 tarihli Tahrir'e göre; Yapılacak köprü ve menfezler için gerekli olan taş, kereste ve kirecin zamanında sağlanması ve amelenin işe sevk edilmeden önce bunların tedarik edilmesi gerekmektedir. Bir diğer maddede ise, yapılacak köprülerin temellerinin gayet derin, ayakları metin bir şekilde ve üzerileri ağaç olarak yapılacaktır. Nizamnemeye göre, büyük köprülerin, kasislerin, menfezlerin ve harçlı duvarların yapımından hükümet birinci derecede sorumludur. Mühendisler her yıl vilayet, sancak ve kazaları için gerekli olan Nafia cetvellerini düzenler. Bu cetvellerdeki bilgiler doğrultusunda merkez, vilayet ve civar mahallelerdeki talip olan müteahhitlere gönderilerek Nafia Komisyonları ve Vilayet İdare Meclislerince tasdik edilerek kontratlarına ilave edilmektedir (Erdem, 2010).

Sultan II. Abdülhamid devrinde bayındırlık zihniyeti, düşünceden uygulamaya geçiş dönemi olmuştur. Sultan Abdülhamid tahta çıktığı sıradaki toplam yol uzunluğu 3327 kilometre 643 metre uzunluğundadır. Saltanatın ilk yıllarından 1297 yılı başına kadar toplam 1270 kilometre yol inşa edilmiştir. 1307 yılına gelindiğinde Hicaz, Bağdat, Trablusgarb ve Zor Sancağı hariç 11.220 kilometre yeni yol yapılmıştır. Yollarla birlikte büyük küçük köprülerde yapılmış bazıları ise tamir edilmiştir (Erdem, 2010).

Karayollarının gelişmesi için 1870 yılından sonra, 1879, 1910 ve 1913 yıllarında yeni düzenlemelere ihtiyaç duyulmuştur. Bu düzenlemelerden biri olan 1913 yılında, dört sınıf yoldan birinci sınıf olanı turuk-u umumiye (devlet yolu) olarak, diğerleri ise turuk-u hususiye (il yolları) olarak isimlendirilmiştir. Turuk-u umumiye'den olan yollar, genel bütçedeki ödenek ile, turuk-u hususiye'den olan yollar ise il özel idarelerinin bütçesinden yapılacaktır (Karacan, 2005). Toplamda 7635 km.lik bir yol yapımının planlandığı bu proje, birbiri arkasından gelen olumsuzluklar, savaşlar, kargaşalıklar yüzünden gerçekleştirilememiştir.

Milli Mücadele yıllarına gelindiğinde Ankara hükümeti, 23 Nisan 1920'de, İstanbul hükümetinin Nafia Nezaretine karşılık, Ankara'da yeni bir Nafia Vekaleti kurmuştur. Bu Vekaletin merkez ve taşra teşkilatı, İstanbul'daki Nezaretin yapısına benzer şekilde oluşturulmuştur. Bu yapı içerisindeki, karayolu teşkilatının adı "Turuk-u Maabir Müdüriyeti Umumiyesi (Yollar ve Geçitler Genel Müdürlüğü)"dir. Milli Mücadele yıllarında, herhangi bir yatırıma yönelmek mümkün olmadığı için Turuk-u Maabir mevcut bütçe olanaklarıyla yol bakım ve onarım işlerini yürütmüştür. Bu tür faaliyetlerde yollar, Kurtuluş Savaşı'nda orduyu lojistik anlamda destekleyen ve gerekli olan yerlerde yapılmıştır (Şen, 2003).

Ankara hükümetinin 21 Şubat 1921 tarihinde çıkardığı Türk Bedeli Nakdisi Hakkında 102 sayılı kanun ulaştırma alanında atılan bir adım olmuştur. Bu kanuna göre mükellefiyetin miktarı her mahallin amele rayıcı gözetilmek ve dört amele yevmiyesi esas olmak üzere, vilâyât mecalisi umumiyesince takdir ve tayin olunurdu. Yolda bedenen çalışma, ancak söz konusu parayı ödeyemeyenlerin yapması gereken bir işti (Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi, 1980).

Ülkenin yeniden imarı ve iktisadi kalkınması için toplanan İzmir İktisat Kongresinde ulaştırma geniş bir yer almıştır. Mustafa Kemal kongreyi açış konuşmasında garbın ve cihanın vasıtası olan şimendifer ve şoselerin tüm memlekete yayılmasının gerekli olduğunu bildirmiştir. Aynı kongreye katılan çiftçi, tüccar ve sanayi gruplarının temsilcileri de ulaşım ve demiryolları ile ilgili eksikliklere değinerek bu konunun önemini ortaya koymuşlardır. Kongre sonunda alınan kararlarda ulaşım meselesi de yer almıştır (Ökçün, 1981).

İzmir'deki kongrede Atatürk'ün yabancı sermaye konusundaki düşünceleri Amerikalıları etkilemişti. O'nun 26 Şubat 1923'de Amerikan Milletine yayınladığı ve Amerika'ya "Türk halkına kalbinizi açık tutun" diyen demeci de ilginçtir. Bu iyi ilişkiler atmosferinde 9 Nisan 1923 tarih ve 327 sayılı kanunla Şark Demiryollarına dair TBMM ile imzalanan Chester Projesi Ankara'dan

başlayıp Doğu Anadolu'da Musul'a kadar yaklaşık 4.000 km.'lik bir demiryolu inşasını mümkün kılmıştır (Armaoğlu, 1991).

### 1923-1927 Dönemi

Cumhuriyet idaresini diğer konularda olduğu gibi karayolları konusunda da çok büyük atılımlar bekliyordu. Bu atılımları yapabilmek ve ülkeyi çağdaş ülkelerle yarışır seviyeye getirmek için, ekonomik kaynak, teşkilat ve yetişmiş insan gücüne ihtiyaç vardı. Bunlar ise 1923 yılında yok denilebilecek kadar azdı. Nitekim Türkiye Cumhuriyeti, kurulduğunda imparatorluktan miktar olarak çok yetersiz, kalite bakımından çok düşük bir ulaştırma sistemi devralmıştı. Ülkenin zaten eksik ve bozuk olan ulaştırma şebekesi, uzun süren harplerin sebebiyet verdiği aşırı kullanma, bakımsızlık ve ihmâl eksikliğinden dolayı yıpranmış büyük oranda bozulmuştu. İmparatorluğun büyük fedakârlıklarla inşa ettirdiği demiryolları ile karayollarının en önemli kısmı da Balkan ve I. Dünya Savaşı mağlubiyetlerinde kaybedilen topraklarda kalmıştı (Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi (1923-1978), 1980). Osmanlı İmparatorluğu döneminde ihmale uğrayan ulaştırma faaliyetleri ancak Cumhuriyet döneminde ele alınmış ve bu konuda çok önemli adımlar atılmıştır (Hiç, 1990).

Cumhuriyet hükümetleri ulaştırma sisteminin geliştirilmesi konusundaki gayretlerini, daha çok demiryolları alanında yoğunlaştırmıştır. Demiryolu politikasının birinci evresi diye-bileceğimiz 1920'lerde, milli savunma ve fiziksel, psikolojik anlamda ülke bütünlüğünü sağlama yönelimli yeniden inşa prensibi ile hareket edilmiştir. Demiryolu yapımında öncelik böyle belirlense de yapılan hatlarda, sınırlara doğru gidilirken, demiryolunun maden bölgelerinden, tarıma elverişli yörelerden ve hayvancılık potansiyeli yüksek olan alanlardan geçirilmesine dikkat edilmiştir. Netice olarak Osmanlı'dan yaklaşık 4 bin km. olarak devralınan demiryolları Cumhuriyetin ilk yıllarında 8 bin km.'nin üstüne çıkmıştır (Şen, 2003).

1923 yılına gelindiğinde Cumhuriyet Hükümeti Osmanlı yönetiminden toplam 18.335 km. uzunluğunda yol devralmıştır. Fakat devralınan bu yolların sadece küçük bir bölümü her mevsim kullanılabilirdi (Türkiye'de Ulaştırma Politikası, 1977). İstanbul-Ankara arasında karayolu ile 80 saatte gidilebilmekteydi. Atatürk döneminde, çoğunluğu bozuk olan karayolu şebekesinin de fiziki ve geometrik standartları yükseltilmiştir (Hiç, 1990). Ancak demiryolunda olduğu gibi karayolu yapımında da ülke savunmasına göre yapılandırma politikasına Cumhuriyet kurulduktan sonra da devam edilmiştir. Cumhuriyet döneminin yapılan ilk yollarının Balya-Çanakkale, Hopa-Borçka, Ankara-İstanbul, İstanbul-Edirne, Trabzon-İran Transit Yolu olması bu önceliği doğrular nitelikte olmuştur (Şen, 2003).

1923'den itibaren karayolları inşa ve bakımı için devlet bütçesinden ihtiyaç ölçüsünde kaynak ayırmanın imkânsızlığı, İmparatorluktan kalma bir yapım ve finansman sisteminin kısmen değiştirilip yeniden denenmesine sebep olmuştur (Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi, 1980). 1921 yılında kabul edilen 102 sayılı Tarik Bedeli Nakdisi Hakkında Kanunu'nun aksayan yönlerinin düzeltilmesi ve Cumhuriyet anayasasının ilkelerine göre yeniden düzenlenmesi gerekli

görülerek, bunun yerine 19 Ocak 1925'de Yol Mükellefiyeti Kanunu çıkarılmıştır (Düster, 1925). 1921'deki kanunda öncelikle bedel söz konusu iken, bu yeni kanunda bedelden önce bedeni yükümlülük, yani yol inşaatında çalışma öngörülmüştür. Kanunda belirtildiği üzere bu yükümlülük, özellikle Turuk-u hususiye denilen il yollarının yapımı içindir. Ancak bunun istisnaları da düşünülmüş ve devlet yolları için de bedeni çalışma mümkün kılınmıştır. Bilindiği üzere, Turuk-u umumiye denilen devlet yollarında; yeni inşaat ile acilen yapılması gereken onarımlar, devlet yolları ile il yolları üzerindeki büyük köprülerin yapımı ve silindirler, genel bütçedeki yol ve köprüler ödeneğinden karşılanmaktadır (Mutlu, 1989).

Tevhidi Turuk Kanunu (Devlet ve Vilâyet Yollarının Tevhidi Hakkında Kanun, 22 Haziran 1927 No: 1131) ile Turuku Hususiye ayrımı kaldırılıyor, devlet ve il yolları birleştirilip tümünün yapım, onarım ve bakımları vilâyet özel idarelerine bırakılıyordu. Vilâyetlerin mühendis ve fen memurları Nafia Vekâletince atanacaktı: 1927 yılı sonuna dek Vilâyet Genel Kurullarınca hazırlanacak beş yıllık planlar Nafia ve Dahiliye Vekâletlerinin onayına sunulacak ve Planlar 1929 mali yılından başlamak üzere uygulanacaktı. Her yıl Nafia bütçesinden yol ve köprüler için ayrılan ödenekler, önemli köprülerin yapımı, onarım giderleri ile yol makineleri ve silindir alımı, bakımı, korunması gibi işlerde, makinist okulu ve tamirhanesi masraflarına harcanacaktı (Cumhuriyetin 50. Yılında Karayollarımız, 1973; TBMM ZC, 1927).

Yollar ve köprüler için çıkarılan kanunların yanısıra Bayındırlık Bakanlığı'nca bütçeden ayrılan kısım 1925'de 3.000.000 TL, 1926'da 2.150.000 TL olmuştur. Bayındırlık Bakanlığı bütçesinin yıllara göre dağılımında demiryolları yol ve şose yapımına göre daha ağırlıklı olmuştur. Bayındırlık yatırımlarının özellikle ulaştırma alanında olmasının çeşitli sebepleri vardır. Ulaştırma konusunda ülke coğrafyasından kaynaklanan sorunların, Türkiye tarihinde toplumsal ve iktisadi yapıların şekillenmesinde büyük etkisi olmuştur. Arazinin genellikle dağlık oluşu, taşımacılığa uygun nehirlerin bulunmaması ulaşımda pahalılığa sebep olmuş, Anadolu'daki toplumsal ve ekonomik olguların bütünlüşmesini büyük ölçüde engellemiştir (Karacan, 2005).

Demiryolu, yol ve köprü yapımı konusunda TBMM'de bazı görüşmeler olmuştur. Bu konuda 1923 yılında Muş Mebusu Osman Kadri Bey, Muş-Hınıs arasındaki köprü ile Muş-Erzurum ve Muş-Diyarbakır arasındaki şoseler hakkındaki sorusuna Nafia Vekili Muhtar Bey verdiği cevapta Şark vilayetlerindeki yolların uzun süredir bozuk olduğunu ve bu yolların inşaatlarının başlaması için gerekli hazırlıkların yapıldığını belirtmiştir (BCA MGMK).

Bu tür görüşmelere ilave edilecek örnekler çok olmakla birlikte yapılmak istenen yeni yol, köprü, inşası veya bunlardan mevcut olanlarının tamiri ve bakımındır. Ayrıca birçok yolun da Turuku umumiye sınıfına alınması için başvurunun yapıldığı görülmektedir. Öyle ki yol ve ulaşım durumu bölgede sadece kalkınmaya engel teşkil etmiyor, birçok sorunun da kaynağını teşkil ediyordu. Ağır kış şartları, arazi yapısı ile aylarca kapanan bozuk yollar bir yerden bir yere ulaşmak çok zor oluyordu.

## 1928-1939 Dönemi

Cumhuriyetin kuruluşundan bu yana, alt yapı yatırımları olarak büyük bir yoğunlukla demiryollarına önem verildiğini belirtmiş idik. Demiryolu politikasının ikinci evresi diyebileceğimiz 1930'lu yıllarda, yeniden inşa prensibi tek başına yeterli görülmemiş ve bu prensibe, entegre sanayi kurma boyutu da eklenmiştir. 1930'ların geniş çaplı sanayi programı, demiryolu politikasını ekonomik zemine oturtan araç olarak görülmüştür. Demiryolu yapımı, savunma güdümlü anlayıştan ekonomi yönelimli olmaya başlamıştır (Şen, 2003).

Karayolu çalışmalarına 1928 yılına gelindiğinde hız verildiği görülmektedir. Bunda öşürün yerine getirilen yol vergisinin etkisi önemlidir. Bu vergi yoluyla sağlanan iş gücü getirdiği nakdi paradan daha önemlidir. Vergi aslında bütün yetişkin erkekleri belirli sayıda işgünü çalışmakla yükümlü tutuyordu. Ancak bu yükümlülüğü yerine getirmeyenler nakden ödeme yapmak zorundaydılar. Yoksul köylüler para vermek yerine fiilen çalışmayı tercih ettiler. Cumhuriyetin karayolu ağının genişlemesine bu yöntemin önemli etkisi olmuştur (Karacan, 2005).

Yol inşaatları için 1921'de ve 1925'de çıkarılan Yol Mükellefiyeti Kanunlarının yetersizliği üzerine, bu mükellefiyeti de ihtiva edecek şekilde yeni bir yol yapımı kanununun çıkarılması gerekmiştir. Bunun için Haziran 1929'da Şose ve Köprüler Kanunu kabul edilmiştir (Düstur, 1929). Bu kanun ile devlet ve il yollarının birleştirilmesine dair uygulamadan vazgeçilmiş ve eski sisteme dönülmüştür. Devlet yolları ve il yolları. Her ikisinin bütçeleri de farklıdır. Devlet yolları genel bütçeden, il yolları ise özel idarelerinden ödenek alacaktır. Yol yapımı için gereken para kaynağı ise vatandaştan toplanacak özel yol parasıdır. 1925 kanununda olduğu gibi bu kanunda da, illerin silindir ihtiyacını devletin karşılayacağı belirtilmiştir. Bu yeni kanun ile devlet yollarının ismi milli şose olmuştur (Mutlu, 1989). Kanunun vilayetleri ilgilendiren, işgücü ve parasal kaynak sağlayan maddesi şöyledir (Düstur) :

Madde 2. Devletçe mühim görülen şoselerin umumi istikametleri, iktisadi ve askeri noktai nazarlara tevafuk edecek tarzda alakadar makamlarla tespit olunur. Bu hususta halen mevcut şoseler göz önünde tutulacağı gibi hiç olmayanlar da hesaba katılır. Bu şoselerden inşa ve ikmal edilenler milli şose ismini alır.

Madde 7. Vilayetler aşağıda gösterilen işlerle meşgul olurlar:

A.Mevcut ve üzerinden geçilmekte veya başlanmış olan şoselerle mücavir vilayetlerin hudutlarına takarrüp etmiş olan aksam arasındaki irtibat yolları,

B.Mevcut olmayıp da vilayet hususi idareleri tarafından yapılması mahalleri için faydeli görülen yeni yollar.

C.Devletçe görülecek lüzum üzerine inşası vilayetlere tevdi edilecek yollar.

Madde 9. Türkiye'de sakin on sekiz yaşından (18 dâhil) altmış yaşına (altmış yaşına (altmış dahil) kadar her erkek nüfus yol mükellefiyetine tabidir. Yol mükellefiyeti bedenlen ve bizzat çalışmak istemeyenler tarafından nakten ifa edilir ancak maluliyeti sabit olan fakirlerle hayatta

beş evladı olanlar ve bilimüm mekteplerde tahsilde bulunanlarla silah altındaki ordu ve asker efradı yol zorunluluktan muafıtır.

- Madde 10. Bir senelik bedeni mükellefiyet vasatı kuvveti haiz bir amelenin on günde yapabileceği iş miktarından ibarettir. Bir günlük iş miktarı fenni bir surette Nafia Vekâletince tespit olunur. Bu hususta Nafia Meclisinin reyı alınır.
- Nakti mükellefiyet senede maktuan 8 liradır. Buna yol parası denir. Ve vilayetler umumi meclislerince tespit edilecek zamanlarda ve iki müsavi taksitte alınır. Taksit zamanları valiler tarafından bir ay evvel neşrü ilan olunur.
- Madde 12. Mükellef amele, bulunduğu vilayet dâhilinde ikametgâhından nihayet on iki saat mesafe dâhilindeki yol ve köprü işlerinde çalıştırılır. Bu mesafe dâhilinde yol ve köprü işleri bulunmadığı halde bunlar vilayet dâhilinde ve aynı mesafede Nafia Vekâletinin müsaadesi ile su işlerinde vesair lüzumlu Nafia inşaatında da çalıştırılabilirler.

Bu kanunun hükümlerine dayanarak Nafia Vekâleti 3594 km'lik bir yol ağını 45 milyon lira harcama ile gerçekleştirmek üzere iki ayrı kararnameyi yürürlüğe koydu. Kanunun yayınlanmasından sonra yol ve köprü yapımına özen gösterildi, bayındırlık çalışmaları bir disiplin altına alındı ve planlı, programlı çalışma düzenine girildi. Ancak 1929 Dünya Ekonomik buhranı Türkiye'yi de etkisi altına almış ve Şose ve Köprüler Kanunu'nda öngörülen program yeterince uygulanamamıştır. Buna rağmen bu zor koşullar altında 1923-1933 yılları arasında yaklaşık 2200 km uzunluğunda yeni üst yapılı yol (kıрма taş) inşa edilmiştir (Ergün, 1985).

16 Eylül 1929 tarih ve 8381 sayılı kararname ile doğu ve batı bölgelerimiz arasında düzenli yol ağının kurulması gereği üzerinde durulmuştur. Bu amaçla 1929 yılından başlamak üzere on iki yıllık bir plan çerçevesinde 3.594 km yolun yapım ve onarım işi düşünülmüş, bunun içinde 45.000.000 TL lik masraf öngörülmüştür. Yolların birbirine bağlanmasını sağlayan köprülerin yapımı konusunda da on iki yıllık bir plan hazırlanmıştır. Bu dönemde bazı önemli yolların yapımına başlanmış, bazılarının da bakım faaliyetleri yapılmıştır (Şen, 2003).76

1525 nolu kanunun kabulünden sonra 19 Mayıs 1930'da 1698 nolu yol mükellefiyetinden alınacak maarif vergisi hakkında kanun kabul edilmiştir. Kanunla maarif geliri yeterli olmayan vilayetler yol ve köprüler kanunu gereği ile mükellef olanlardan vergi alabildiği gibi, bedenlen görevi ifa ettirebileceklerdir. 15 Temmuz 1931 tarihinde 1882 nolu kanun ise Şose ve Köprüler kanunundaki yol vergisini 8TL'den 4TL'ye, Nafia Vekâleti payını da %50'den %15'e indirmek suretiyle, özel idare payını artırmış oldu.

Nafia Vekâletinin 1914 yılındaki nizamname ile saptamış olan örgütte yönetilmesi bir takım güçlükler doğurmuştur. Bu sebeple 26 Mayıs 1934'te 2443 nolu Nafia Vekâleti Teşkilat ve Vazifelerine Dair Kanun kabul edilmiştir. Bu kanuna göre Nafia Vekâleti, İcra Vekilleri Heyetine dâhil bulunan bir vekilin emir ve idaresi altında bir Müsteşarlık, bir Yüksek Fen Heyeti, Bir Teftiş Heyeti, Bir Hususi Kalem Müdürlüğü, üç İdare Reisliği, iki Umum Müdürlük, bir Yüksek Mühendis

Mektebi Rektörlüğü ile bir Nafia Fen Mektebi Müdürlüğü'nden oluşuyordu (Cumhuriyetin 50. Yılında Karayollarımız, 1973).

Yapılan bu düzenlemelere rağmen karayollarındaki gelişme demiryolları gibi olmamıştır. Nafia Vekili Ali Çetinkaya 29 Mayıs 1934'te TBMM'deki konuşmasında "Ülkemizin yol ihtiyacı büyüktür. Bütün yolları birbirine bağlayarak iktisadi yapıyı geliştirmek hedeflerimizden biridir. Bu hedefe varabilmek için planlı bir yol siyasetinin takibi temennilerin başında gelir" diyerek iktisadi ve askeri açıdan yolların önemini dile getirmiştir.

Bayındırlık işleri kapsamında yapılan veya tamir edilen köprü adedi yol yapımından daha iyi durumdadır. Doğu illerinde köprü çalışmalarının yapıldığı yerlerde dikkati çeken unsur demiryolu hatlarının geçeceği yerlere inşaat işlerinin daha fazla yer ayrılmasıdır. Bu bölgedeki köprülere ilk örnek Diyarbakır-Bitlis ve Diyarbakır-Siirt yolları üzerinde 1924 senesinde tamamlanan Garzan köprüsüdür. Ancak Cumhuriyet devriminin ilk büyük ve mühim olan bu köprüde yolsuzluk yüzünden çimentonun inşaat mahalline naklindeki müşkülât sebebiyle horasan nevi'nden kireç harcı istimaline zaruret olmuştur (On Senede Türkiye Nafiası (1923-1937), 1933). Ayrıca yapılan köprülerden bazıları imkânsızlık ve malzemenin çalma dolayısıyla ilk fırsatta yıkılmıştır. 1935 Şubatında sel sularının Mardin-Diyarbakır yolu üzerindeki iki köprüyü yıkması (BCA MGMK, 1935) örneğinde olduğu gibi yeni yapılan köprüler en hafif bir su taşkınında hasara uğrayabilmiştir. Hilmi Uran döneminde Malatya-Elazığ şosesi üzerinde yapılan Kömürhan Köprüsü (İsmetpaşa Köprüsü) ise hükümete 322.400 liraya mal olmuş ve Cumhuriyet ülkesinin şarkını garbına bağlayan ilk karayolu köprüsü olmuştur. Köprü Asya'nın ve hatta dünyanın sayılı tek gözlü büyük köprülerindedir.

1931, 1933 ve 1934 yıllarında yapılan çalışmalar neticesinde 1078 adet yeni köprü menfez inşası, kırk sekiz adet köprünün tamiri ve 150 km yeni şose yapılmıştır. Bu işler için 3.150.000 lira harcanmıştır. 1935-1936 senelerinde Gümüşhane vilayeti kısmında 215.000 lira bedelle kırk sekiz km. yeni şose inşaatı ve Horasan-Karaköse arasında 250.000 lira bedelle altmış km. yeni şose inşaatı ikmal edilmiştir. 1937 yılında Trabzon-Karaköse yolu otomobil seyrüseferine uygun hale getirilerek ilk hedefe ulaşılmıştır.

Köprü inşaatındaki nispi gelişmeye ve az da olsa karayolları uzunluğunun artmış olmasına rağmen 1933-1939 dönemi içinde Türkiye'nin karayolu şebekesi, memleketin ihtiyaçlarına nazaran fevkalâde yetersiz bir durumda kalmıştır. Bu durum Türkiye'nin o dönemde de mali kaynak yetersizliğine, çok iptidai ve verimsiz olan yol vergisine bu zaman zarfında da finansman vasıtası olarak bel bağlamasına ve zaten kıt olan kaynakların geniş mikyasta demiryollarına kaydırılmış olmasına bağlamak mümkündür. Ne var ki karayollarının yetersizliği, demiryollarını tamamlayıcı ve sosyal maliyetlerini düşürücü bir sistemden mahrum bırakmış, verimliliklerinin düşük ve gelişmelerinin sınırlı kalmasına sebebiyet vermiştir (Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi, 1980).



Başbakan Celal Bayar'ın 1937 yılındaki hükümet programında yol politikası ile ilgili kısım şöyledir: "Şef'in, yol inşaatı hakkındaki işaretlerini gerçekleştireceğiz. Bunun için yüz kilometre kadar bir kısmı kalmış olan 652 kilometrelik İran transit yolunun memlekette başlanmış ve başlanacak asfalt yolların, geçit vermeyen nehirler ve büyük sular üzerinde yapımı, onarımı veya tadili gerekli olan köprülerin ve diğer genel ve özel kara yollarının yapım plânlamasını vücuda getireceğiz. Bütçe imkânları nispetinde peyderpey gerçekleştirmeye çalışacağız. Bu meyanda, Şose ve Köprüler Kanununda çeşitli bakımlardan zaruri gördüğümüz bazı değişiklikler için Yüksek Meclise bir tasarı ile başvuracağız. Yol yapımı bakımından Özel İdarelerin durumlarını, daha faydalı ve pratiğe uygun bir şekle koymak için tekliflerimiz olacaktır."

Bu son dönemde Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk de ileri görüşlülüğü ile yolların önemini 1937'de ifade etmiştir. Ona göre, demiryolu hatlarını iç sahalara bağlayacak ve bu hatların azami hizmetini temin edebilecek olan karayolu inşaatının ileriki devrelerde teksif ve bir plan dâhilinde tevsi edilmesi lazımdır (Ergün, 1985).

Özellikle Doğu vilayetlerindeki yol yapımı ve bakımı hakkında bölgede umumi müfettişlerin de çalışmaları olmuştur. Ocak 1936 yılında kurulan 4. Umumi Müfettişlik mıntikasındaki bayındırlık işleri için Nafia Vekâletinin verdiği yasa güvenlik ve bayındırlık işleri arasındaki ilişkiyi ortaya koymuştur. Bu yasada "Yol ve köprülere iktisadi bakımdan ihtiyaç olduğu kadar, Tunceli kanunu hükümlerini devamlı ve tesirli bir surette yürütebilmek için de zaruret vardır. Hükümet kuvvetlerinin bütün mıntika dâhilinde her tarafa kolayca ve süratle gidip gelebilmelerini temin edecek yol ve köprülerin kısa bir zamanda yapılması çok lüzumludur. Bunlardan başka, asayiş ve emniyet temini içinde muhtelif yerlerde kışlalara ve yollardan gidip gelme emniyeti için müdafaalı karakollara ve devlet teşkilat ve için hükümet konakları, mektep ve hapishaneler sahasına ihtiyaç vardır." yazılıydı. Yol ve köprü yapımı bu örnekte olduğu gibi bölgenin güvenliği zorunlu (Koçak, 2003).

Dersim olayları öncesi Ağustos 1936'da Elazığ-Pülümür yolunun inşasına başlanmış ve Hozat'a kadar olan kısım bitirilmiştir. Pertek-Tunceli yolu da bu vilayete ait bir çalışma olmuştur. 1936 senesi bütçesi fevkalade tahsisat rakamlarına bakıldığında I. Umumi Müfettişlik 280.000 lira, Üçüncü Umumi Müfettişlik 240.000 lira alırken, Dördüncü Umumi Müfettişliğe imar ve inşa işleri için 500.000 lira verilmişti (Aydın Tarihi, 1936). Yine Dersim olayları sırasında ve sonrasında bizzat başbakanın gerekli tüm tahsilâtın Tunceli'ye yapılması için direktifleri olmuştur. Böylece askeri ve siyasi açıdan gerekli olan imar ve yol çalışmaları bölgede ağırlık kazanmıştır.

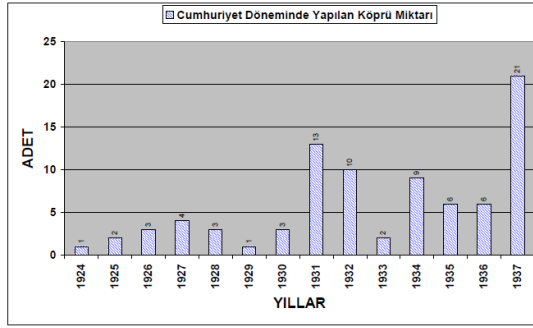
Dönem içinde karayolları şebekesinin uzunluğunda ve vasıflarında önemli bir gelişme olmamasına, bir önceki dönemde olduğu gibi bu dönemde de yolların, hatta bunlardan üst yapılı şose sayılanların mühim bir kısmının sadece haritada mevcut bulunmasına rağmen, köprü inşaatında nisbi bir gelişme sağlanmıştır. Gerçekten, 1923-1933 ve 1933-1939 arasında bölünüşleri tespit edilememekle beraber 1923'ten 1939'a kadar 217'si beton, 6'sı da çelik olmak üzere ülkemizde 223 yeni köprü inşa edilmiştir (Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi, 1980).

Elazığ-Pertek yolundaki Pertek köprüsü, Elazığ-Palu yolunda, Murat nehri üzerinde Külüşgür köprüsü, Diyarbakır-Urfa yolunda Hacıkamil köprüsü, Erzurum-Karaköse yolunda Horasan köprüsü 1938'e kadar doğuda yapılan köprülerdir.

## Sonuç

Atatürk döneminde ekonomik gelişmenin temelini oluşturan ticaret ve ziraatın gelişmesi yanında yeni yollar yapılmıştır. 15 yıllık süre zarfında yapılan bu yolların uzunluğu 20.000 kilometreye ulaşmıştır. Bu yolların 3.000 km.'si kırma taş, geriye kalanları ise toprak yoldur.

Cumhuriyet Hükümetleri yol konusunda gösterdikleri gayreti köprüler konusunda da göstermiş ve bu dönemde toplam doksan altı adet köprü inşaatı tamamlamıştır. Yapılan köprüler ilk yıllarda kargir olmakla beraber sanayideki gelişmelerle birlikte çoğunluğu betonarme olarak inşa edilmiştir.



Kaynak, (Karacan, 2005)

Atatürk Döneminde yapılan ve tamir edilen bazı köprüler:

Ek 1:

Adagide Köprüsü	Dalaman Köprüsü
Akçaağıl Köprüsü	Etlık ve Ziraat Mektebi Köprüleri
Akçaova, Elekçi, Cevizdere-Curidere Köprüleri	Garzan Köprüsü
Anamur Köprüsü	Gediz Köprüsü
Arapsun Köprüsü	Gezer Köprüsü
Akçaağıl Köprüsü	Göksu Köprüsü
Akçaova, Elekçi, Cevizdere-Curidere Köprüleri	Irva Köprüsü
Anamur Köprüsü	Karabekir Köprüsü
Arapsun Köprüsü	Keban Madeni Köprüsü
Arif Köprüsü	Kemah Köprüsü
Arslan Köprüsü	Kirazlık Köprüsü
Bayburt, Ostok, Maden Köprüleri	Körkün Köprüsü
Beygircioğlu Köprüsü	Menemen Köprüsü
Bolaman Köprüsü	Munzur Suyu Köprüsü
Borçka Köprüsü	Onuncu Yıl Köprüsü
Çetinkaya Köprüsü	Orman Çiftliği Köprüsü
	Ovaçay Köprüsü
	Paşur Köprüsü
	Sakarya Köprüsü
	Sarayköy Köprüsü
	Singeç Köprüsü
	Tüney Köprüsü
	Zigdi Köprüsü

### Kaynaklar

1. Karacan, Ö., (2005). "Atatürk Döneminde Yapılan Karayolları, Barajlar ve Limanlar (1923-1938)", Ankara Üniversitesi, TİTE Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
2. "Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi (1923-1978)", (1980). Akbank Yayınları, İstanbul.
3. "Bayındırılıkta 60. Yıl", (1983). Bayındırılık Bakanlığı Yayınları, Ankara.
4. Erdem, S., (2010). "Sultan II. Abdülhamit Devri (1876-1908) Osmanlı Devleti'nde Bayındırılık Faaliyetleri", Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, Elazığ.
5. Erdem, S., (2010). "Sultan II. Abdülhamit Devri (1876-1908) Osmanlı Devleti'nde Bayındırılık Faaliyetleri", Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, Elazığ.

6. Karacan, Ö., (2005). "Atatürk Döneminde Yapılan Karayolları, Barajlar ve Limanlar (1923-1938)", Ankara Üniversitesi, TİTE Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
7. Şen, L., (2003). "Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci", Toplumsal Ekonomik Siyasal Araştırmalar Vakfı, Ankara. "Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi (1923-1978)", (1980). Akbank Yayınları, İstanbul.
8. Ökçün, G.,(1981) "Türkiye İktisat Kongresi (1923-İzmir)", Ankara.
9. Armaoğlu, F.,(1991) "Belgelerle Türk-Amerikan Münasebetleri", Ankara.
10. "Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi (1923-1978)", (1980). Akbank Yayınları, İstanbul.
11. Hiç, S.,(1990) "Türkiye Ekonomisi II", İstanbul.
12. Şen, L., (2003). "Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci", Toplumsal Ekonomik Siyasal Araştırmalar Vakfı, Ankara.
13. "Türkiye'de Ulaştırma Politikası", (1977). İnşaat Mühendisleri Odası Yayınları, Nüve Matbaası, Ankara.
14. Hiç, S.,(1990) "Türkiye Ekonomisi II", İstanbul.
15. <sup>1</sup> Şen, L., (2003). "Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci", Toplumsal Ekonomik Siyasal Araştırmalar Vakfı, Ankara.
16. "Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi", (1923-1978) (1980). Akbank Yayınları, İstanbul.
17. Düstur, (19 Ocak 1925) D. 2, c. 6.
18. Mutlu, Y.,(1989) "Bayındırlık Bakanlığı Tarihi (1920-1988)", Ankara.
19. "Cumhuriyetin 50. Yılında Karayollarımız",(1973) Ankara; TBMM ZC (21.6.1927)D.2, iç.4, i.79, C.33.
20. Karacan, Ö., (2005). "Atatürk Döneminde Yapılan Karayolları, Barajlar ve Limanlar (1923-1938)", Ankara Üniversitesi, TİTE Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
21. BCA MGMK, 030.10./6.34.7.
22. Şen, L., (2003). "Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci", Toplumsal Ekonomik Siyasal Araştırmalar Vakfı, Ankara.
23. Karacan, Ö., (2005). "Atatürk Döneminde Yapılan Karayolları, Barajlar ve Limanlar (1923-1938)", Ankara Üniversitesi, TİTE Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
24. Düstur, (2 Haziran 1929) D.2, c.10.
25. Mutlu, Y., (1989) "Bayındırlık Bakanlığı Tarihi (1920-1988)", Ankara.
26. Düstur, D.2. c.10.
27. Ergün, İ.,(1985) "Türkiye'nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü", Ankara.
28. "Cumhuriyetin 50. Yılında Karayollarımız",(1973) Ankara.
29. "On Senede Türkiye Nafiası (1923-1937)", (1933) İstanbul.
30. BCA MGMK, (16.2.1935)030.10./117.821.14.
31. "Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi (1923-1978)", (1980). Akbank Yayınları, İstanbul.
32. Ergün, İ.,(1985) "Türkiye'nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü", Ankara.
33. Koçak, C., (2003) "Umumi Müfettişlikler", İstanbul.
34. Ayın Tarihi, (Temmuz 1936) Sayı: 31.

35. “Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi (1923-1978)”, (1980). Akbank Yayınları, İstanbul.

**Anahtar Sözcükler:** Atatürk, Bayındırlık, Hükümet, Köprüler.