





## Erken Cumhuriyet Dönemi Demiryolu İşlerinin Nafia Mecmuası Üzerinden İncelenmesi

Mine POLAT ALPAN<sup>\*1</sup>, Aysun AYDIN SANCAROĞLU<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Zonguldak Bülent Ecevit Üniversitesi, Mühendislik Fakültesi, İnşaat Mühendisliği Bölümü,  
Zonguldak, Türkiye

<sup>2</sup> Karadeniz Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü, Trabzon, Türkiye

\*minepolat@beun.edu.tr

(Alınış/Received: 05.09.2023, Kabul/Accepted: 22.09.2023, Yayımlama/Published: 31.01.2024)

**Öz:** Bu çalışmada, Erken Cumhuriyet Dönemi'nde yapılan tüm demiryolu çalışmaları 1934-1949 yılları arasında yayınlanan Nafia İşleri Mecmuası isimli dergi üzerinden incelenmiştir. Dönemin hükümeti tarafından aylık olarak çıkarılan dergide, demiryolu ile ilgili yapılan tüm işlerin detayları bildirilmekte ve halkın bu sayede ülkede yapılan işlerden ve bunların detaylarından haberdar olması sağlanmaktaydı. Bu çalışma, Cumhuriyet'in kurulmasının hemen ardından izlenen demiryolu politikasının detaylarını görmek, adımlarını izlemek, ülkede ne gibi faydaların sağlandığını tespit etmek ve bu politikanın hedefine ulaşması noktasındaki başarısını inceleyebilmek amacıyla yapılmıştır. Nafia İşleri Mecmuasının incelemeleri kantitatif yöntemle yapılmış, dergi okumaları yapıp demiryolu ile ilgili başlıklar ayıklanmış, yıllık olarak içerikler belirlenmiş, tablolaştırılmış ve yorumlanmıştır. Çalışmada sonuç olarak, Nafia İşleri Mecmuası aracılığıyla, Erken Cumhuriyet Dönemi'nde yapılmış demiryolu işlerinin karar, uygulama ve işletme süreçlerindeki tüm detayları belirlenmiştir. Bu teknik detayların yanı sıra devletin benimsediği demiryolu politikası ve izlenen politikanın başarısı da gözlemlenmiştir.

**Anahtar kelimeler:** Erken Cumhuriyet Dönemi, Ulaştırma, Nafia İşleri Dergisi, Bayındırlık İşleri, Demiryolu

### An Examination of Early Republic Period Railway Projects Through the Nafia Journal

**Abstract:** In this study, all railway works carried out during the Early Republican Period have been examined through the journal "Nafia İşleri Mecmuası" published between 1934 and 1949. In the journal, which was published monthly by the government of the period, detailed information about all railway-related projects was reported, allowing the public to be informed about the works conducted in the country and their specifics. This study aims to investigate the details of the railway policy pursued immediately after the establishment of the Republic, trace its steps, determine the benefits achieved in the country, and assess the success of this policy in reaching its objectives. The examination of the Nafia İşleri Journal was conducted using a quantitative method, involving reading the journal, extracting headings related to railways, categorizing content annually, creating tables, and interpreting the data. As a result of the study, all the details of railway works conducted during the Early Republic Period in terms of decision-making, implementation, and operational processes have been identified through the Nafia İşleri Journal. In addition to these technical details, the railway policy adopted by the government and the success of the policy pursued have also been observed.

**Keywords:** Early Republican Period, Transportation, Nafia İşleri Journal, Public Works, Railway

## 1. Giriş

Türkiye Cumhuriyeti kurulduktan hemen sonra devletin en önem verdiği işlerden birisi, hatta en önemlisi ulaştırma ile ilgili olan işler olmuştur. Çünkü hükümet siyasal, ekonomik, kültürel ve ticari gelişim için ulaştırmanın önemini bilmektedir. Bu bilinçle, ulaştırma yatırımları dönemin ekonomik yetersizliğine rağmen ilk sıralara konulmuştur. Ülkenin en batısıyla en doğusunu birbirine bağlama fikri, başta Atatürk olmak üzere tüm yöneticiler tarafından önemsenmiş ve hiç

Atıf için/Cite as: M. Polat Alpan, A. Aydın Sancaroğlu, "Erken Cumhuriyet Dönemi demiryolu işlerinin Nafia Mecmuası üzerinden incelenmesi," *Demiryolu Mühendisliği*, no. 19, pp. 27-55, Jan. 2024. doi: 10.47072/demiryolu.1355476

durmadan harekete geçilmiştir. Öncelik, merkeze uzak olan ve neredeyse merkezle hiçbir bağlantısı bulunmayan, doğunun batıyla bağlanması olmuştur.

Cumhuriyetin ilk yıllarındaki ulaşım politikalarının ağırlığı demiryolları üzerinden ilerlemiştir. Demiryolları politikasında esas olan konulardan biri İmparatorluktan kalan ve yabancıların elinde bulunan hatların satın alınması, bir diğeri ise ülkenin baştan sona demiryoluyla bağlanmasıdır. Bu amaçla önce yabancı sermayenin elinde olan hatlar satın alınarak devletleştirilmiş ve ülke menfaati için işletilmiştir. Sonrasında da ihtiyaçlar doğrultusunda yeni demiryolu hatları inşa edilerek bir ağ oluşturma sürecine girilmiştir [1]. 1950 yılına kadar demiryolları altın çağını yaşamış ve ülke baştanbaşa demir ağlarla örülmüştür. Demiryolu hatlarının çoğalmasında sonucunda, karayoluna da ihtiyaç duyulmaya başlanmış ve karayolu ile ilgili çalışmalara hız verilmiştir. II. Dünya Savaşı'nın bitiminden sonra da Türkiye'nin ulaşım politikalarında büyük bir değişim gerçekleşmiştir. Yapılan düzenlemeler, iktidarın ulaşım politikasında izlediği yoldaki değişimler ve savaşın hasarlarının azaltılması için verilen yardımlar karayollarının hızla gelişmesini sağlamış, gerek yapım gerekse işletim faaliyetlerinin zor olması nedeniyle demiryolları ve deniz ulaşımı adeta ihmal edilmiştir. İlk aşamada demiryollarının bağlantısını sağlamak üzere yapılması planlanan karayolları, 1950 sonrasında esas ulaşım sistemi olarak kabul edilmiştir [2].

Türkiye Cumhuriyetinin ulaşım politikasının demiryoluyla başladığı tüm kaynaklarda belirtildiği gibi, bu makale çalışmasında incelenen Nafia İşleri Mecmuasında da açıkça görülmektedir. Cumhuriyet Döneminde yapılmış olan demiryolu çalışmalarının dağılımlarının neler olduğu, bu işlerin devlete ve hükümete yansımaları ve planlanan politikaların işleyişiyle ilgili ayrıntıların bu dergi üzerinden incelenmesiyle dönemin ideolojisinin daha detaylı ve farklı bir açıdan inceleneceği düşünülmektedir. Genele bakılacak olursa ulaşım politikasında demiryolu ve karayolunun yeri bellidir. Fakat planlanan ulaşım politikalarının adımları nelerdi, nereden başlandı ve nasıl ilerlendi, nelere öncelik verildi, halk bunun neresindeydi gibi soruların cevaplarını ilgili dönemin hükümetine ait bir dergi üzerinden inceleme fikri, bu çalışmada çıkış noktası olmuştur. Nafia İşleri Mecmuası, Erken Cumhuriyet Dönemine ait tüm bayındırlık işlerinin toplandığı ve dönemin hükümeti tarafından çıkarılan bir dergi olması açısından, incelenmek istenilen konularla ilgili en doğru kaynak olarak düşünülmüştür.

## 2. Erken Cumhuriyet Dönemi Demiryolu Politikasına Genel Bir Bakış

Osmanlı döneminde yapılan demiryollarının bir kısmı sınırlarımız dışında bir kısmı da sınırlarımız içinde kalmıştır. Mısır, Suriye, Filistin, İsrail, Ürdün, Suudi Arabistan, Romanya ve Bulgaristan'da kalan demiryolları yabancı şirket hatları ve devlet hatları olarak iki grup halinde ele alınmıştır. Osmanlı'dan Cumhuriyete kalan demiryolu uzunluğu 4112 km'dir. Bu demiryollarının 3756 km'si imtiyazlı yabancı şirketler tarafından inşa edilmiş olup aynı zamanda bu şirketler tarafından işletilmiştir. Yabancı şirketler tarafından inşa edilen demiryolları bir ağaç görüntüsünde koloni tipi demiryolları olup, ülkenin menfaatinden çok şirketlerin çıkarları doğrultusunda inşa edilmiştir. Bu demiryolları, limanlar ile iç bölgelerin bağlantısını sağlamaktadır. Ruslardan kalan 356 km'lik Erzurum-Sarıkamış sınır demiryolu dışında Ankara'nın doğusunda yapılmış bir demiryolu bulunmamaktadır. Demiryolları üzerinde hareket eden 118 buharlı lokomotif ile 2186 vagon bulunmaktadır [3].

Ülkeyi demir ağlarla örmeyi amaçlayan demiryolu politikası, ulusal pazar yaratma sürecinin de önemli bir parçası olmuştur [4]. Savaş sırasında tahrip edilen hatların onarılması ve düşük kapasiteyle de olsa demiryollarının işletilmesi ile başlayan çabalar, ülkenin önemli yerleşim üretim-tüketim merkezlerini birbirine bağlayan bir ağın oluşturulması doğrultusunda kararlılıkla sürdürülmüştür [5].

Türkiye, çok partili hayata 1930 yılında Serbest Cumhuriyet Fırkasının kurulması ile geçmiştir. Fırka idarecileri, demiryolu yapımının önemli olduğunu düşünmelerine rağmen bütçenin büyük

kısımının demiryolu yapımına aktarılmaması gerektiğini, ihalelerin yabancı şirketlere verilmesini ve mali yükün yayılmasının gerekliliğini savunmuşlardır. Bu düşünceler Serbest Cumhuriyet Fırkası ile Cumhuriyet Halk Fırkası arasında ciddi tartışmalar yaratmıştır fakat Serbest Cumhuriyet Fırkasının kısa sürede kapanması ile bu tartışmalar sona ermiştir. Cumhuriyet yöneticileri oldukça zor koşullarda demiryolu politikasını başarı ile yürütmüşlerdir. Demiryollarında ülkenin ve halkın yararına olacak tarifeler planlanmış ve uygulanmış hatta kar elde edilerek bu para da yeni hatların yapımında kullanılmıştır. Daha da önemlisi yeni kurulan bir devletin bu zorluklar içerisinde yeni bir demiryolu işletmeciliğini kurup başarılı olabileceğini düşünmeyen ülkeler, demiryolu politikasının ülkede nasıl bir başarı yakaladığını görmüşlerdir [4].

1923 yılında yayımlanan bir yasa ile hatların artık devlet tarafından inşa edilmesi ve işletmesi konusunda karara varılır. İlk ihale 1927’de, ikinci ihale ise 1933’te gerçekleştirilir. İlk ihalede yapımcı yabancı, taşeron ise Türk’tür. İkinci ihalede ise ilk kez bir Türk firması yapıcılığı üstlenir. Böylelikle demiryollarının inşa ve işletmesi “Devlet Demiryolları ve Limanları İdaresi Umumiyesi” adlı kuruluşa devredilerek, Devlet Demiryolları dönemi başlatılır. Bütün olanaksızlıklara karşın demiryolu yapımı İkinci Dünya Savaşına kadar büyük bir hızla sürdürülür, savaş nedeniyle 1940’tan sonra çalışmalar yavaşlar. 1923-1950 yılları arasında yapılan 3578 kilometrelik demiryolunun 3208 kilometresi 1940 yılına kadar tamamlanır. Bu dönemde ayrıca yabancı şirketlerin elindeki demiryolu hatları satın alınarak devletleştirilir. Cumhuriyet öncesinde demiryollarının %70’i Ankara-Konya doğrultusunun batısında kalırken, Cumhuriyet döneminde yolların %78,6’sı doğuya kaydırılır ve günümüzdeki batı ve doğu arasındaki (%46 batı, %54 doğu) oransal dağılım elde edilir. Ana hatları birbirine bağlayan ve demiryolunun ülke düzeyine yayılmasını sağlayan hatların yapımına ağırlık verilir ve 1935-1945 yılları arasında ise hatların birleştirilmesine çalışılır [5].

O dönem uygulanan strateji ile ülkenin uzak köşelerini birbirine bağlayan bir demiryolu şebekesi inşa edilmiştir. Fakat bu hatları destekleyen bir karayolu hattının da gerekliliği gün geçtikçe ortaya çıkmıştır. Mevcut karayolları bakımsız ve yetersizdir. Üstelik tüm politikanın demiryolları üzerinden ilerlemesi sonucunda karayolları ile ilgili oldukça az ilerleme kaydedilmiştir. Demiryolu hatları da kendilerini tamamlayan bir karayolu olmadığı için işletilme aşamasında etkinliği azalmaya başlamış, planlanan ekonomik katkıyı da sağlayamamıştır. Devletin yetersiz kaynakları iyice eridiğinden tam bu noktada yol vergisi gerekliliği ortaya çıkmıştır [6].

Nafia Vekili Ali Bey 10 Ağustos 1934’te gerçekleşen Elazığ demiryolu hattının açılış töreninde yapılan demiryolu işlerinden ve hızla devam ettiğinden bahsetmiştir. Tüm şehirlere demiryolu hatlarının döşenmekte olduğunu ve hatta yakın zamanda yurtdışına da erişimi sağlayacak hatları yapmayı planladıklarını vurgulamıştır. Yapmış oldukları çalışmaların büyüklüğünü anlatmak için ise geçmişte yapılmış olan ve şimdi yapılan işleri kıyaslamanın yeterli olacağını söylemiştir. Osmanlı İmparatorluğu’nda ilk demiryolu hattının yapımı Kırım Savaşı’ndan sonraki döneme denk gelmektedir. Aydın demiryolunun kuruluş tarihi de bu tarihlere kadar uzanmaktadır. Daha sonra İzmir-Kasaba hatları, Bursa-Mudanya, İstanbul-İzmit demiryolu inşası ve Anadolu hatları gelmektedir.

### 3. Amaç ve Yöntem

Bu çalışmada, Erken Cumhuriyet Dönemi’ne ait genel olarak bilinen demiryolu politikasının, aslında ne gibi amaçlar barındırdığı ve işleyişin nasıl olduğu ile ilgili daha detaylı bilgi edinmek üzere yola çıkılmıştır. Devletin demiryolu politikasına ne için öncelik verdiği ve içinde bulunduğu zorluğa rağmen seçtiği politikanın ne gibi faydalar sağladığı merak edilen bir konudur. Yapılan yatırımların ne ölçüde doğru olduğu ve hangi bölgelere öncelik verildiği de yine incelenmesi gereken konulardandır. Halkın yapılan işlerin neresinde olduğu ve düşünceleri, yurt dışı ile bu dönemde nasıl bir bağlantı kurulduğu, Osmanlı İmparatorluğu döneminde yapılan işler ve son

durumları gibi konular da yine dönemle ilgili ortaya konulması gereken ayrıntılardır. İşte bu sorulara yanıt bulmak amacıyla Nafia İşleri Mecmuası kantitatif yöntemle incelenmiştir. Dergi hükümet tarafından tamamen bayındırlık işlerini duyurmak amacıyla çıkarıldığı için, çalışmada yanıtlanması beklenen soruların tüm cevaplarına dergi aracılığıyla yapılan okumalar sonucunda ulaşılmıştır. Dolayısıyla dönemin dinamiklerinin tüm şeffaflığıyla anlaşılabilmesi açısından derginin doğru bir kaynak olduğu düşünülmektedir.

Nafia İşleri Mecmuasının tüm sayıları Ankara Milli Kütüphane Süreli Yayınlar biriminden temin edilmiştir. Dergilerin arşiv niteliği taşımasından ötürü, 1934 Haziran tarihli ilk sayısından 1949 Aralık tarihli son sayısına kadar toplam 122 adet dergi, taratılma ya da fotokopi yoluyla çoğaltılmıştır. Derginin yayınlanma adı ve sayıları yıllara göre değişiklik göstermektedir. Dergilerin yayınlanma tarihleri, yılları, adları ve yılda kaç adet yayınlandıkları Tablo 1’de sunulmuştur.

**Tablo 1.** Dergilere ait bilgiler

| Yıl | Tarih                           | Derginin Adı                                     | Adet |
|-----|---------------------------------|--|------|
| 1   | 1934 Haziran - 1935 Mayıs arası | Nafia İşleri Mecmuası                            | 12   |
| 2   | 1935 Haziran - 1936 Mayıs arası | Nafia İşleri Mecmuası/Bayındırlık İşleri Dergisi | 12   |
| 3   | 1936 Haziran - 1937 Mayıs arası | Bayındırlık İşleri Dergisi                       | 12   |
| 4   | 1937 Haziran - 1938 Mayıs arası | Bayındırlık İşleri Dergisi                       | 12   |
| 5   | 1938 Haziran - 1939 Mayıs arası | Bayındırlık İşleri Dergisi                       | 12   |
| 6   | 1939 Haziran - 1940 Mayıs arası | Bayındırlık İşleri Dergisi                       | 12   |
| 7   | 1940 Haziran - 1941 Mayıs arası | Bayındırlık İşleri Dergisi                       | 12   |
| 8   | 1941 Haziran - 1942 Mayıs arası | Bayındırlık İşleri Dergisi                       | 12   |
| 9   | 1942 Haziran - 1943 Mayıs arası | Bayındırlık İşleri Dergisi                       | 6    |
| 10  | 1943 Haziran - 1944 Mayıs arası | Bayındırlık İşleri Dergisi                       | 6    |
| 11  | 1944 Haziran - 1945 Mayıs arası | Nafia Dergisi/Bayındırlık Dergisi                | 4    |
| 12  | 1946 Mart - 1946 Aralık arası   | Bayındırlık Dergisi                              | 4    |
| 13  | 1947 Mart - 1947 Aralık arası   | Bayındırlık Dergisi                              | 4    |
| 14  | 1948 Aralık                     | Bayındırlık Dergisi                              | 1    |
| 15  | 1949 Aralık                     | Bayındırlık Dergisi                              | 1    |

Tablo 1’de görüldüğü gibi, ilk yılda 1934 Haziran ve 1935 Mayıs tarihleri arasında yayınlanan derginin her ay bir sayı olmak üzere toplam 12 sayısı bulunmaktadır. Dergi ilk 8 yıl boyunca aynı şekilde yayınlanmıştır. 9 ve 10. yılda 6’şar adet, 11, 12 ve 13. yıllarda ise her üç ayda bir sayı olmak üzere yılda 4 adet yayınlanmıştır. 14 ve 15. yılda ise dergi 1 sayı olarak yayınlanmıştır. Dergi, 1. yıl ve 2. yılın ilk 6 sayısı Nafia İşleri Mecmuası adıyla yayınlanmıştır. Daha sonra 11. yıla kadar olan sayılar Bayındırlık İşleri Dergisi adıyla yayınlanmıştır. 11. yıldaki ilk 2 sayı Nafia Dergisi adıyla, son 2 sayı ise Bayındırlık Dergisi adıyla yayınlanmıştır. Yayın hayatının sonuna kadar da Bayındırlık Dergisi adıyla yayınlanmaya devam etmiştir.

Çalışma kapsamında tüm sayıları elde edilen derginin içerikler kısmında “demiryolu” anahtar kelimesi ile tarama yapılmış ve ilgili başlıklar belirlenmiştir. Belirlenen başlıklar, ilk olarak aylık daha sonra da yıllık olarak gruplandırılmış ve tablolaştırılmıştır. 1934-1949 tarihleri arasında yapılmış olan demiryolu işleri, dergi aracılığıyla yıllık olarak incelenmiştir. Böylelikle hem yıl bazında yapılan çalışmaların yoğunluğunu tek bir tablodan okuma kolaylığı sağlanmış hem de yıllar arasındaki demiryolu işlerindeki ilerlemeleri görmek adına daha nitelikli bir çalışma yapılmıştır.

#### 4. Bulgular

Osmanlı İmparatorluğu’nun 1848 tarihinde kurduğu Nafia Nezareti tarafından gerçekleştirilmiş olan tüm işler tam 75 yıl sonra 1923 tarihinde, Türkiye Cumhuriyeti Nafia Vekâletine geçmiştir.

Nafia Vekâleti de başta demiryolu, karayolu, köprü gibi bayındırlık işlerini kendi imkânları ile ve hatta kendi mühendislerimizle gerçekleştirme arzusuyla işe koyulmuştur. Türkiye Büyük Millet Meclisi'nce 26.05.1934 tarih ve 2443 numara ile kabul edilen Nafia Teşkilat Kanununa göre tercüme, yayın, istatistik ve müze müdürlükleri kurulmuştur. Yayın müdürlüğü her ay idari ve her üç ayda bir fenni olarak iki dergi yayımlayacaktır. Nafia İşleri Mecmuasının yayınlanan ilk sayısında aylık idari derginin çıkış amaçlarından şu şekilde bahsedilmiştir;

- Bayındırlık işleriyle ilgilenen herkesin bilmek ve öğrenmek istedikleri kanunları, kararları, tüzükleri, talimatları ve genelgeleri onlara aynen aktarabilmek.
- Nafia Vekâletini ilgilendiren tüm işlerin, ayrı ayrı tüm uzmanlık şubelerine ait raporlarının ve yapılmış olan iş faaliyetlerinin gösterilmesi.
- Makalelerde olabildiğince ağır konu ve anlatımlardan kaçınarak kısa ve herkesin kolay anlayabileceği konulardan bahsetmek ve imkânlar dâhilinde çeşitli bölgelerdeki özellikleri araştırmak ve ortaya koymaya çalışmak.
- Dünyada meydana gelen bayındırlık gelişmelerini takip etmek, yapılan önemli yapılar hakkında bilgi vermek.

Fenni derginin çıkış amacından ise şu şekilde bahsedilmiştir;

- Nafia Vekâletine bağlı bulunan bütün şubelerini ilgilendiren, faydalı olabileceği düşünülen konular üzerine ilmi ve fenni makaleler yazmak. Her şubenin makalesine yer verebilmek için makalelerin çok uzun olmamasına dikkat etmektir [7].

Nafia İşleri Mecmuasının ilk sayısı 1934 Haziran ayında Türkiye Cumhuriyeti Nafia Vekâleti Neşriyat Müdürlüğü tarafından çıkarılmıştır. Dergi 15 yıl boyunca yayın hayatına devam etmiştir ve son sayısı 1949 Aralık ayında yayınlanmıştır.

#### 4.1. Nafia İşleri Mecmuası 1. yıl (1934 Haziran-1935 Mayıs)

Derginin 1934 Haziran ve 1935 Mayıs tarihleri arasında yayınlanan 12 sayısına ait içerikleri Tablo 2'de sunulmuştur. Tabloların altına ise ilgili kısımlara ait yorumlamalar yapılmıştır.

**Tablo 2.** Nafia İşleri Mecmuası 1. yıl içerikleri

| Sayı                | Derginin İçeriği   |
|---------------------|--|
| 1934 Haziran<br>[7] | 1) Fevzipaşa- Diyarbekir Hattı İnşaatının İkmali Hakkında Kanun No.2405 12. 4. 934 (sf.11)   |
|                     | 2) Devlet Demiryolları Ve Limanları İşletme Umumi İdaresi Memurları Tekaüt Sandığı Kanunu No.2454 28.5.934 (sf.33)                       |
|                     | 3) Sivas – Erzurum Hattını İnşa İçin Dâhili İstikraz Aktine Dair Kanun No. 2463 28.5.934 (sf.35)   |
|                     | 4) İzmir-Kasaba Ve Temdidi Demiryollarının Satın Alınmasına Dair Olan Mukavelenamenin Tasdiki Hakkında Kanun No. 2487 31. 5. 934 (sf.37) |
|                     | 5) Satın Alınan İzmir-Kasaba Ve Temdidi Hattının Tesellümü Ve Tasfiyesi Ve İşletmesi Muamelatına Dair Kanun No. 2488 31. 5. 934 (sf.49)  |
|                     | 6) Demiryolları İnşaat Haberleri (sf.75)   |
|                     | 7) Devlet Demiryollarında Tarifelerde Tenzilat (sf.75)   |
|                     | 8) İzmir – Kasaba Ve Temdidi Hattı (sf.76)   |



|                                 |  |
|---------------------------------|--|
| 1934 Temmuz [8]                 | <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Yunan Parlamento Azasının Türkiye Devlet Demiryolları Üzerinde Meccanen Seyahatleri Hakkında Kanun (sf.59)</li> <li>2) Ve 2214 Numaralı Kanunlar Mucibince İnşası Mukarrer Afyon – Antalya Ve Filyos-Ereğli Hatları İçin 1934 Mali Senesi Muvazenei Umumiye Kanununun 18 İnci Maddesine Bir Fıkra İlavesine Dair Kanun (sf.61)</li> <li>3) Demiryolları - Otomobil Rekabeti (sf.74)</li> <li>4) Nafia Vekili Beyefendinin Teftiş Seyahatleri Şark Vilayetlerimizin Mühimlerinden Biri Olan Elaziz De Demiryolu Şebekemize Bağlandı (sf.83)</li> <li>5) 1 Temmuz 934 Tarihine Kadar Demiryolları İnşaat Faaliyeti (sf.83)</li> <li>6) Ray Otobüsleri (sf.85)</li> </ol> |
| 1934 Ağustos [9]                | <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Elaziz Şube Hattının Açılma Resmi (sf. 13)</li> <li>2) Afyon-Antalya Demiryolunun Temel Atma Merasimi (sf. 19)</li> <li>3) Yeni Demiryollarımıza Dair (7 Fotoğraf) (sf. 35)</li> <li>4) Demiryolları – Otomobil Rekabeti (sf. 41)</li> </ol>   |
| 1934 Eylül [10]                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Konu İle İlgili İçerik Yoktur.</li> </ul>   |
| 1934 Ekim (İlk teşrin) [11]     | <ol style="list-style-type: none"> <li>1) On Birinci Cumhuriyet Senesinde Demiryolu İnşaat Faaliyetleri (sf. 7)</li> </ol>   |
| 1934 Kasım (İkinci teşrin) [12] | <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Sivas-Erzurum Demiryolunda Kızıl-Irmak Köprüsü (sf.27)</li> <li>2) Afyon-Karakuyu Hattı Güzergâhı (sf. 43)</li> </ol>  |
| 1934 Aralık (İlk kanun) [13]    | <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Birinci Teşrin Nihayetinde Demiryolu İnşaatı Vaziyeti (sf. 64)</li> </ol>  |
| 1935 Ocak (İkinci kanun) [14]   | <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Sivas-Erzurum Hattını İnşa İçin Dâhili İstikraz Akdine Dair 28.5.934 Tarihli Ve 2463 Numaralı Kanunun Birinci Maddesine Bir Fıkra İlavesi Hakkında Kanun (sf. 7)</li> <li>2) Demiryolları İle Beynelmilel Eşya Ve Yolcu Nakliyatına Dair Olan C.I.M, C.I.V. Mukavelelerinin 23 Teşrinisani 1933 De Roma’da Kabul Olunan Yeni Metinlerinin Tasdiki Hakkında Kanun (sf. 9)</li> <li>3) İkinci Kanun 935 Tarihinde Demiryolu İnşaat Vaziyeti (sf. 89)</li> </ol>  |
| 1935 Şubat [15]                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Konu İle İlgili İçerik Yoktur.</li> </ul>   |
| 1935 Mart [16]                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Konu İle İlgili İçerik Yoktur</li> </ul>  |
| 1935 Nisan [17]                 | <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Demiryollarında Ağaç Travers (sf. 43)</li> </ol>   |
| 1935 Mayıs [18]                 | <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Aydın Demiryolu Da Satın Alındı (sf.51 )</li> <li>2) Türkiye Cumhuriyetinin Yaptırdığı Yeni Hatlardan Sivas – Erzurum Hattı (sf. 79)</li> </ol>  |

Tablo 2’de sunulan derginin ilk sayısı olan 1934 Haziran sayısında Fevzipaşa Diyarbakır hattı inşaatı hakkında çıkarılan kanunun detaylarından bahsedilmiştir. Devam eden hatlara ait harcamalar ve inşaatlarının tamamlanması için ayrılan bütçe belirtilmiştir. Devlet Demiryolları ve limanları memurlarını ilgilendiren Tekait Sandığı Kanunuyla ilgili içerikte, sandığın Nafia Vekili idaresinde olduğundan, Devlet Demiryolları İşletme Müdürlüğü amirlerinden oluşan bir meclis tarafından yönetileceğinden, kanundan yararlanılma şekillerinden ve sandığın gelirinin nasıl elde edilebileceğinden detaylıca bahsedilmiştir. Sivas-Erzurum hattı borçlanma sözleşmesi kanununda ise devam etmekte olan hattın inşası için alınacak borç miktarı ve kullanılacak bütçe ile ilgili detaylar belirtilmiştir. İlgili kurum olarak Maliye Vekâleti ile Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası belirtilmiştir. İzmir-Kasaba ve Temdidi demiryollarının satın alınmasına karar verildikten sonra bir kanun çıkarılmış ve içerikte bu konuyla ilgili belirtilen kanunda, satın alınan demiryolu hattının sözleşmesinin onaylandığından bahsedilmektedir. Satın alındıktan sonra da çıkarılan yeni bir kanunla Fransa’dan satın alınan demiryolunun satın alma şartları, karşılıklı anlaşmalar ve paranın temin şekli belirlenmiştir. Bununla birlikte, Fevzipaşa-Diyarbakır hattı, Afyon-Antalya hattı ve Sivas-Erzurum hattındaki inşaat faaliyetleriyle ilgili bilgi verilmiştir. Yeni kullanılmaya başlanan ve halkın çok da alışık olmaması sebebiyle demiryoluna teşvik için seferlerde indirim yapıldığından bahsedilmiştir. Satın alınan demiryollarının resmen Devlet Demiryollarına devredildiği de ilan edilmiştir.

Temmuz 1934 sayılı dergideki içeriklerde Yunan milletvekili ve senatörlerin ülkemizdeki demiryollarını belirtilen şekilde ücretsiz olarak kullanabileceklerinden bahsedilmiştir. Bir diğer kanunda, Afyon-Antalya ve Filyos-Ereğli hatları için bütçe hesaplarıyla ilgili yeni bir madde eklenmiştir. Demiryolları ve otomobilin kullanım alanlarının ayrılması ve bu durumda kazanılacak faydalar ile ayırımın ne şekilde yapılabileceği ile ilgili şartlar belirtilmiştir. Doğudaki birçok alanda önemli olan Elazığ şehrine demiryolu hattının ulaştığı ve ülkenin demiryolu şebekesine bağlandığı, hattın inşaat masrafının da 500.000 olduğu belirtilmiştir. 1 Temmuz 1934 tarihine kadar 669 km. demiryolu hattı ve ray inşa edildiği, 374 km. hattın da inşaatına devam edildiği belirtilmiştir. Ayrıca az yolculu hatlarda kullanılmak üzere ray otobüslerinin de satın alınmış olduğu söylenmiştir.

Ağustos 1934 sayılı dergiye ait içerikte Elazığ'daki demiryolu hattının tamamlandığı ve kullanıma açıldığı belirtilmiştir. Afyon-Antalya hattının inşa çalışmalarına başlandığı bildirilmiş, temel atma töreni ile ilgili bilgiler verilmiş ve Nafia Vekâletinin yöneticisinin konuşmasından bahsedilmiştir. Yeni yapılan demiryolu hatları ile ilgili bilgilerin verilmesinin yanı sıra yapılmış olan işler de belirtilmiştir. 10 yıl gibi bir sürede yaklaşık 2000 km. demiryolu hattının yapıldığı ve yapılmaya devam edildiği bunun yanı sıra 161 tünel ile köprülerin yapıldığı, toplam bütçenin de yaklaşık 245 milyon olduğu bildirilmiştir. Son zamanlarda konuşulmaya başlanan dikkat çekici bir konu olan demiryolu ile otomobil rekabetinden bahsedilmiştir, demiryolu ve otomobil kullanımını arasındaki farklar, bu rekabeti arttıracak koşullardan bahsedilmiştir.

Ekim 1934 sayılı dergi Cumhuriyetin 11. yılına denk geldiği için genel olarak bu tarihe kadar yapılmış işlerin genel bir derlemesi bildirilmiştir. Kasım 1934 sayılı dergide Sivas-Erzurum demiryolunun 3 ve 4. km. arasında bulunan ve demiryolunu Kızılırmak'tan geçiren köprüünün Kızılırmak köprüsü olduğundan ve köprüünün inşa çalışmalarından ayrıntılı olarak bahsedilmiştir. Afyon-Karakuyu hattı, Afyon ve Anadolu Bağdat hatlarını Aydın hattına bağlamış olduğu için ülkenin demiryolu şebekesi açısından önemli bir yeri vardır. Hattın inşa çalışmalarıyla ilgili ayrıntılı bilgi verilmiştir. Aralık 1934 sayılı dergide "Birinci Teşrin nihayetinde Demiryolu inşaatı vaziyeti" başlığında, ekim ayı itibarıyla demiryollarının son durumundan bahsedilmiştir. Sivas-Erzurum ve Malatya, Diyarbakır-Filyos ve Afyon-Karakuyu hatlarının detayları bildirilmiştir.

Ocak 1935 sayılı dergide Sivas-Erzurum hattını inşa için dâhili istikraz akdine dair kanunun birinci maddesine bir fıkra ilavesi hakkındaki kanunda daha önce kabul edilmiş olan kanuna bütçeyle alakalı yapılmış olan ek madde belirtilmiştir. Demiryolları ile uluslararası eşya ve yolcu nakliyatına dair olan 1933 de Roma'da kabul olunan yeni metinlerinin tasdiki hakkında kanunda daha önce kabul olunan kanunun tasdikiyle ilgili bilgi verilmiştir. Ayrıca Diyarbakır Filyos hattı ve Afyon-Karakuyu hattıyla ilgili bilgiler verilmektedir. Nisan 1935 sayılı dergideki içerikte demiryolları traverslerinin malzemesinin ağaç olmasının yararlarından bahsedilmiş ve malzemesi demir olan traversler ağaç olanlar ile karşılaştırılmıştır.

Mayıs 1935 sayılı dergideki içerikte, ülkenin demiryolu politikasında hükümetin en önde tuttuğu işlerden birisi olan yabancı şirketlerdeki hatların satın alınması konusunda atılan önemli adımlardan biri olarak Aydın demiryolu hattının satın alındığı bildirilmiştir. Ancak üzerinde durulan başka bir konu da bu stratejideki amaçtır ki bu konuda da tüm demiryolu hatlarının tek elde yani devlet elinde olmasının gerekliliği vurgulanmıştır. Yani demiryolunun dönemin en önemli konularından biri olduğu ve yöneticilerin de bu gücü ellerinde tutmak istedikleri açıkça görülmektedir. Bu amaçla, yöneticiler yapılması gereken her şeyi yapmakta ve konunun önemini her fırsatta dile getirmektedirler. Bunun yanı sıra yeni yapılmaya başlanan ve yine önemli hatlardan birisi olduğu düşünülen Sivas-Erzurum hattından "Türkiye Cumhuriyetinin yaptırdığı yeni hatlardan Sivas-Erzurum hattı" şeklinde bir başlıkla bahsedilmiştir. Hattın yapımında karşılaşılan zorluklar ile ilgili bilgi verilmiştir fakat bunun yanı sıra başlıkta oldukça dikkat çekicidir. Her fırsatta hükümetin demiryolu ile ilgili yaptığı çalışmalardan açıkça bahsetmekten kaçınılması, tam da amaçlanan şekliyle dergiye konu olmaktadır. Bu gerek içeriklerde gerekse

başlıklarda açıkça görülmektedir. 1934 Eylül, 1935 Şubat ve 1935 Mart sayılı dergilerde demiryolu ile ilgili herhangi bir içerik bulunamamıştır.

#### 4.2. Nafia İşleri Mecmuası 2. yıl (1935 Haziran-1936 Mayıs)

Derginin 2. yılına ait ilk sayısı 1935 Haziran tarihli dergidir. Yine her ay bir adet olmak üzere toplam 12 adet dergi yayınlanmıştır ve dergi içerikleri Tablo 3'de sunulmuştur.

**Tablo 3.** Nafia İşleri Mecmuası 2. yıl içerikleri

| Sayı              | Derginin İçeriği  |
|-------------------|---|
| 1935 Haziran [19] | 1) Aydın demiryolu satın alma mukavelesi hakkında bayındırlık bakanı Ali Çetinkaya'nın kamutaydaki söylevleri (sf.13)<br>2) İzmir-aydın demiryolu anlaşma projesi (sf.19)<br>3) Devlet demiryolları ve limanları işletme umum müdürlüğü 1934 mali yılı bütçesinde değişiklik yapılmasına dair kanun (sf. 25)<br>4) Devlet demiryolları ve limanları umum işletme müdürlüğünün 1935 mali yılı bütçe kanunu (sf.26)<br>5)Aydın demiryollarının satın alınmasına dair mukavelenin tasdiki hakkında kanun (sf.62) |
| 1935 Temmuz [20]  | 1) Aydın demiryolları nasıl satın alındı (sf. 32)<br>2) Aydın demiryolunun hükümete geçmesi (sf.72 )<br>3) Afyon-Antalya hattı (sf. 77)<br>4) Sivas-erzurum hattı (sf. 81)  |
| 1935 Ağustos [21] | 1) Demiryollarımızın memlekette uyandırdığı ticari hareketlerden: samsun (sf.36)  |
| 1935 Eylül [22]   | 1) Musul Petroları ve Bağdad Demiryolu (sf.13)  |
| 1935 Ekim [23]    | 1) 1935 Senesi demiryolu inşaat işleri (sf. 16)<br>2) Türkiye cumhuriyeti devlet demiryollarının genel durumu 1934-1935 (sf. 131)   |
| 1935 Kasım [24]   | • Konu ile ilgili içerik yoktur.  |
| 1935 Aralık [25]  | 1) Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umun Müdürlüğü memur ve müstahdemlerinin ücretlerine dair kanun (sf. 5)<br>2) Satın alınan Aydın ve şubatı demiryollarının tesellüm ve tasfiyesine ve işletme muamelatına dair kanun (sf. 18)<br>3) İlk tren Diyarbekire giderken (sf. 42)  |
| 1936 Ocak [26]    | • Konu ile ilgili içerik yoktur.  |
| 1936 Şubat [27]   | 1) Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umumi İdaresi memurları tekaüt sandığı hakkındaki 2454 sayılı kanuna ek kanun (sf. 6)<br>2) Aydın Demiryolunda ray otobüsleri (sf. 61)  |
| 1936 Mart [28]    | 1) Afyon-Antalya Hattı Bozanönü-Isparta yolu (sf.84)<br>2) Demiryolu raylarının uzunlukları ve bunların kaynakla birleştirilmesi (sf.116)   |
| 1936 Nisan [29]   | 1) Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umun Müdürlüğünün 1935 mali yılı bütçesinde münakale yapılması hakkında kanun (sf.7)<br>2) Yeni demiryollarımız işletmeye açılırken (sf.53)   |
| 1936 Mayıs [30]   | • Konu ile ilgili içerik yoktur.  |

Tablo 3'de görüldüğü gibi 1935 Haziran sayısındaki içerikte Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya'nın parlamentoda Aydın demiryoluyla ilgili açıklamalarda bulunduğu bahsedilmektedir. Satın alınan demiryolu ile ilgili daha önceki sayılarda açıklamalar bulunmaktadır fakat bu sayıda Çetinkaya hat ile ilgili daha detaylı açıklamalarda bulunmuştur. Hattın Osmanlı devleti döneminde İngiliz bir şirkette olduğu, sonrasında ücretinin ödenerek satın alındığı belirtmiştir. Mevcut durumda Osmanlı devletinden kalan borçlar bulunduğunu, bu borçların hükümet tarafından ödenmekte olduğunu bildirmiştir. Ödenen ve ödenecek borç miktarı hesaplandığında ortaya çıkan yüksek miktarda harcamanın sonucunda, ülkede kullanılacak ya da halkın yararlanabileceği yatırımların yapılmış olmasını beklediklerini fakat köprü, yol vb. gibi herhangi bir yapının olmadığı belirtilmiştir. İzmir-Aydın hattının İngilizlerden alınması ile ilgili yapılan anlaşma ve içeriklerinden bahsedilmiştir. Devlet demiryolları ve limanlarına ait mali



işlerle ilgili 1934 yılı kanununda bütçede yapılmış olan değişikliklerden bahsedilmiştir. Aynı şekilde 1935 yılına ait düzenlemeler de belirtilmiş ve açıklanmıştır. Aydın demiryollarının satın alınmasındaki anlaşma şartları da açıklanmıştır.

1935 Temmuz sayısı incelendiğinde Aydın demiryollarının nasıl satın alındığı ve devlete geçtiğine yönelik açıklamalar devam etmektedir. Şu açıklama dikkat çekmektedir. “Türk milletinin her sahadaki varlığını, bütünlüğünü gerçekleştirmeyi en büyük bir ülkü sayan Cumhurbaşkanlığı Türkiye Cumhuriyeti ekonomik alanda en büyük adımı memleketi demir ağlarla örmek ve bu ağların yabancılar elinde bulunan parçalarını millete mal etmek yolunda atmıştır.” Yine bu cümleyle de demiryolu politikasına verilen önem tekrar tekrar dile getirilmiştir. Hedeflenen yabancılardaki hatların alınması konusunda da, Anadolu'nun döşenen ilk hattı olan Aydın demiryolunun satın alınmasından bahsedilmiştir. Hattı satın almak için yapılan bazı anlaşmalar sonucunda atılan doğru adımlarla hattın 1 Temmuz 1935 tarihinde Türkiye hükümetine geçmiş olduğu belirtilmiştir. Bu içerikte de hattın satın alınmasıyla birlikte gelen tebrikler ve kutlama mesajlarına yer verilmiştir. Bunlara ek olarak da devam etmekte olan Afyon-Antalya hattıyla ilgili bilgiler gelişmeler bildirilmiş ve Sivas-Erzurum hattı üzerinde yapımı devam eden köprülerle ilgili bilgiler verilmiştir.

1935 Ağustos sayılı dergideki içerikte demiryollarının yapımıyla sağlanan faydalara değinilmiştir. Bunlardan en önemlilerinin de ticarete olan hareketlenmeler olduğu belirtilmiştir. Samsun ilinin ekonomik, tarımsal ve coğrafi özelliklerinden bahsedilerek ne kadar önemli olduğundan ve demiryolu hattının sağlandığı takdirde şehrin ticarete dâhil olacağından, şehrin konum açısından taşıdığı önemden dolayıyla şehre bağlantının kesinlikle sağlanması gerektiğinden ve şuan yaklaşmakta olan demiryolu hatlarından bahsedilmiştir. Dergide yapılan işlerin yanı sıra yapılması düşünülen işler de aynı coşkuyla bildirilmekte ve halkın bu işler ile ilgili hem nabzını tutmak hem de bir ön hazırlık yapılması sağlanmaktadır.

1935 Eylül içeriği verilen sayıda, Almanlar tarafından yapımına başlanıp yarım bırakılan Bağdat Demiryolunun tamamlanması ile ilgili düşüncelerin gündeme geldiği bildirilmektedir. B.O.D. şirketi, Musul tarafında bulunan petrolün aktarımını borularla yapamadığı için demiryolu inşa etmek ve petrolü bu yolla aktarmak düşüncesindedir. Hükümetin de Bağdat demiryolunu tamamlamak istemesinin altında yatan ana sebebin bu olduğu düşünülmektedir. İçerikte hat tamamlandığı takdirde, bir kısmı ülke topraklarından geçeceği bildirilerek bunun bir şans olacağı belirtilmiştir. Bunun yanında şirketin ülkede bir rafineri inşa etme isteğinde olduğu, bu durumun da ileriye yönelik düşünüldüğünde karayolunda kullanılacak asfaltı daha uygun fiyatla temin etmek açısından büyük bir avantaj sağlayacağından bahsedilmiştir.

Ekim 1935 sayılı dergi Cumhuriyetin 12. yılına denk geldiği için genel olarak bu tarihe kadar yapılmış işlerin genel bir derlemesi bildirilmiştir. 1935 Kasım ayına ait sayıdan sonra derginin yeni ismi Bayındırlık İşleri Dergisi olmuştur. Dergi içindeki yazılarda da artık dilbilgisine daha fazla dikkat edilmeye başlanmış ve yeni kelimeler de kullanılmıştır.

1935 Aralık sayısındaki içerikte Aydın demiryolları ile ilgili kanunda, kurumda çalışan personellerin maaşlarıyla ilgili açıklamalar yapılmış ve yapılacak zamdan bahsedilmiştir. Zammın yapılacağı tarih olaraksa Cumhuriyet Bayramı seçilmiştir. Bu da yine oldukça dikkat çekici bir tarih olarak göze çarpmaktadır. Yapımı tamamlanan Diyarbakır hattının açılış töreninin ayrıntıları belirtilmiştir. Cumhuriyet yöneticileri ve heyeti hattın tamamlanması şerefine bir trenle Diyarbakır'a yolculuk etmiştir. Trenin varmasıyla birlikte de açılış gerçekleştirilmiştir. Açılışta tekrar Cumhuriyetin kurulmasıyla ülkenin refahının artırılması ve bu kapsamda ülkenin her köşesini demir ağlarla örmenin ne kadar önemli olduğundan Diyarbakır hattıyla da buna bir adım daha yaklaşıldığı belirtilmiştir. Demiryolunun gittiği yere ekonomik olarak büyük katkılar sağladığı ve devletin de bu amacı gözettiği belirtilmiştir. Bayındırlık Bakanının yaptığı konuşma;

hükümete bu konuda teşekkür eden, politikasını destekleyen ve halkı da heyecanlandıran etkileyici bir konuşma olmuştur.

1936 Şubat sayısındaki içerikte Devlet Demiryollar ve Limanları İşletme Umumi İdaresi memurları hakkındaki kanunda, memurların bağlı oldukları emekli sandığı ile ilgili daha önce belirlenmiş şartlara eklenen yeni maddelerden bahsedilmiştir. Memur maaşlarının belirlenen bazı durumlarda değişebileceği ve bu durumların ayrıntılarından bahsedilmiştir. Satın alınan Aydın demiryolu otobüslerinin kullanılmayacak durumda olduğu ve satın alma işlemleri tamamen bittikten sonra acilen yenilenmesi gerektiği bildirilmiştir. Bu konu ile ilgili bütçe ayrıldığı ve bütçe açıklamaları da belirtilmiştir.

1936 Mart sayısındaki içerikte Osmanlı'nın inşa etmiş olduğu hatlardan birinin Isparta yakınında olduğu fakat hattın Isparta'ya bir bağlantısının olmaması nedeniyle şehrin ihmal edildiği dile getirilmiştir. Cumhuriyet hükümetinin kararıyla, Bozönü Isparta hattının Afyon-Antalya hattına bağlanacağı ve şehre ulaşımın sağlanacağı belirtilmiştir. Hatta ait yapılacak işler ve iş kalemleri detaylı olarak açıklanmış, hattın projesine de dergide yer verilmiştir. Yapılan ve yapılması planlanan tüm işlerin detaylıca dergide yayınlanması oldukça önemlidir. Özellikle halkın güvenini kazanmanın önemli olduğu bir dönemde seçilen yol oldukça mantıklıdır. Bunun yanı sıra, Avrupa'daki demiryollarına ait ray uzunluklarıyla ilgili tartışmaların olduğu, bu konuyu geliştirmek için sürekli olarak çalışıldığından ray boylarının ne kadar önemli olduğundan bahsedilmiştir. Aynı şekilde ayların birleştirilme şekilleri ve bunun için kullanılan tekniklerden de ayrıntılarıyla bahsedilmiştir.

1936 Nisan sayısındaki içerikte Devlet Demiryolları Müdürlüğü'ne yapılan mal aktarımından ve bunun maliyetiyle ilgili çıkarılan kanundan bahsedilmektedir. Ayrıca Afyon-Antalya hattının yeni açılacak olan diğer bağlantılarının açılışı için, İsmet İnönü ve heyetin bölgeye gittiğinden ve yapmış olduğu konuşmadan bahsedilmiştir. Konuşmasında İnönü, tüm hatları tamamen halkın yararına yaptıklarını ve ülkeyi demir ağlarla örüp en batıyı en doğuya bağlama hedeflerini tekrarlamıştır. 1935 Kasım, 1936 Ocak ve 1936 Mayıs sayılı dergilerde demiryolu ile ilgili herhangi bir içerik bulunmamıştır.

#### 4.3. Bayındırlık İşleri Dergisi 3. yıl (1936 Haziran – 1937 Mayıs)

3. yıldaki ilk sayı 1936 Haziran'da yayınlanmıştır. 1936 Haziran-1937 Mayıs tarihleri arasında 12 adet derginin incelenmesi Tablo 4'te sunulmuştur.

**Tablo 4.** Bayındırlık İşleri Dergisi 3. yıl içerikleri

| Sayı              | Derginin İçeriği   |
|-------------------|--|
| 1936 Haziran [31] | 1) Devlet Demiryollarının yeni tren tarifeleri (sf.143)  |
| 1936 Temmuz [32]  | • Konu ile ilgili içerik yoktur.   |
| 1936 Ağustos [33] | 1) Baladız-Burdur hattı inşaatı (sf.40)<br>2) Türkiye'de demiryolu inşaatı (sf.56)   |
| 1936 Eylül [34]   | 1) Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü Tekaüd Sandığı Nizamnamesi (sf.20)<br>2) Devlet Demiryolları fidanlıkları (sf.52) |
| 1936 Ekim [35]    | 1) Demiryolları inşaatı (sf.9)<br>2) Devlet Demiryolları (sf.173)  |
| 1936 Kasım [36]   | 1) Devlet Demiryolları Umum Müdürü Ali Rıza Erem'in Bayındırlık İşleri hakkında Ankara radyosunda verdiği konferans (sf.39)                  |
| 1936 Aralık [37]  | 1) Aydın demiryolları (sf.44)  |
| 1937 Ocak [38]    | 1) Şark demiryollarının satın alınması hakkında bir etüd (sf.37)<br>2) Avrupa hattında devlet demiryollarının ilk treni (sf.44)              |

|                 |  |
|-----------------|--|
|                 | 3) Birinci kanun 1936 ayında devlet demiryollarında yapılan tarife değişiklikleri (sf.63)  |
| 1937 Şubat [39] | Konu ile ilgili içerik yoktur.   |
| 1937 Mart [40]  | 1) Devlet demir yolları ve limanları işletme umumi müdürlüğünün 1936 mali yılı bütçesine munzam tahsisat verilmesine dair kanun (sf.5)<br>2) Anadolu demiryolları ve Haydarpaşa liman şirketlerine akdedilen 10-12-1928 tarihli mukavelenamenin bazı maddelerinin tadiline dair iki kıta mukavelenamenin tasdiki hakkında kanun (sf.6) |
| 1937 Nisan [41] | 1) Şark demiryolları satın alma mukavelesi (sf.19)   |
| 1937 Mayıs [42] | 1) Satın alınan şark demiryolları imtiyazı ile şirkete ait malların tesellüm ve işletme muamelelerine dair kanun (sf.5)<br>2) Büyük hızla ilerleyen demiryolu inşaatının bugünkü inkişafına umumi bir bakış (sf.54)  |

Tablo 4'te sunulan 1936 Haziran sayısındaki içerikte demiryollarına ait yeni tren tarifeleri ile ilgili bilgiler verilmiştir. Tren seferlerinde bazı özel durumlarda indirimli tarife uygulanacağından bahsedilmiştir ve bu özel durumların ne olduğu ya da kimlere uygulanabileceği belirtilmiştir.

1936 Ağustos sayısındaki içerikte Afyon-Antalya hattına ait ilk kısım inşaatın tamamlandığı, Baladız-Burdur hattının da yapılarak Burdur şehir merkezine bağlandığından bahsedilmiştir. Bir diğer başlıkta da Railway isimli demiryolu dergisinde Türkiye'de yapılmakta olan demiryolları ile ilgili bir makale yayınlandığından, makalede ülkedeki Sivas- Erzurum, Fevzipaşa-Diyarbakır gibi hatlardan ve bu hatların öneminden bahsedildiği belirtilmiştir. Ayrıca Marmara'dan Akdeniz'e kadar yapılmış olan hatlar ile ilgili bilgiler de verilmiştir. Böyle bir dergide ülke demiryollarıyla ilgili makale yayınlanması oldukça önemli bulunmaktadır.

1936 Eylül sayısındaki içerikte Devlet Demiryolları ve Limanları İşletmesini ilgilendiren emekli sandığı ile ilgili yeni maddeler ve içerikleri belirtilmiştir. Sandığın kim tarafından yönetildiği, kadrosu, bunların görevleri, sermaye ve muhasebe işlerinin ayrıntıları, sermayenin büyütülmesi için yapılabilecekler, maaşların tahsisi, maluliyet ve ayrılma durumları tüm ayrıntılarıyla belirtilmiştir. Devam eden inşa işlerinin büyüklüğünün yanında aslında önemsiz bir konu gibi görünen işler de dergide aynı önemde sunulmaktaydı. Çünkü dünyadaki tüm gelişmeler de takip ediliyor ve onlara da ayak uydurulmaya çalışılıyordu. Bu aya ait içerikte de görüleceği gibi devlet demiryollarına ait fidanlık normalde önemsenmeyecek bir konu iken dergide yer verilmiştir. Avrupa'daki ülkelerde demiryollarının etrafında kullanılan fidanlıkların çeşitleri, hangi amaç için kullanıldıkları, ne gibi yarar sağlayabilecekleri ile ilgili ayrıntılı bir rapor yazdırılmış ve bu rapor sunulmuştur. Bunun yanı sıra fidanlık müdürü C. Duransoy da Türkiye'deki fidanlık ile ilgili detaylı bir rapor hazırlamış ve dergide bu rapor da sunulmuştur. Bu konu ile ilgili özel bir çalışma yapıldığı belirtilmiştir.

Ekim 1936 sayılı dergi Cumhuriyetin 13. yılına denk geldiği için genel olarak bu tarihe kadar yapılmış işlerin genel bir derlemesi bildirilmiştir. 1936 Kasım sayısındaki içerikte, Müdür Ali Rıza Erem'in bayındırlık işleri ile ilgili Ankara radyosunda bir konferans verdiğinden, bu konferansta da 13 yılda demiryollarının toplam uzunluğunun 6790 km'ye ulaştığını bildirdiğinden ve devam eden inşaatlarla ilgili bilgiler verdiğinden bahsedilmiştir. Ankara Gar binasının öneminden ve oto motris, ray otobüslerinin kullanıma başlanmasından ve ne gibi faydalar sağlayacağından bahsedilmiştir. Ayrıca Erem'in konuşmasında özellikle Atatürk'ün demiryolu yapımına verdiği önemi dile getirdiği ve bu konu ile ilgili çalışmalarını yakinen takip ettiğini bildirdiği, bunun yanı sıra karayolu ve köprü yapımının da gerekliliği ve yapılan işlerin mükemmelliğinden bahsettiği görülmektedir.

1936 Aralık sayısındaki içerikte kullanılmaya başlanan Aydın hattının yolcu ve yük taşımadaki öneminden bahsedilmiştir. Ayrıca Osmanlı'dan kalan tüm borçların ödenerek Şark demiryollarının tamamının da satın alınmış olduğu resmi olarak ilan edilmiştir. 1937 Ocak

sayısındaki içerikte bir önceki sayıda yapılan ilanın detayları belirtilmiştir. Şark demiryolları ile ilgili genel bilgiler verilmiştir. Demiryolu bir nevi tanıtılmıştır ve sonrasında bunun bir Cumhuriyet zaferi olduğu belirtilmiştir. Ulaştırma alanında yapılan tüm çalışma ve yatırımların en önemli sebebi olan yabancı sermayenin elindeki hatların satın alınma amacını gerçekleştirmiş olmanın büyük bir zafer olduğu bildirilmiştir. Avrupa hattındaki ilk tren diye bahsedilen ise, satın alım sonrası Şark demiryollarının isminin değiştirilerek Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları olduğu ve ilk trenin Edirne'ye tüm halkın coşkusuyla yola çıktığıdır. Bunların yanı sıra Aralık 1936'da demiryollarında bir tarife değişikliği yapılmış ve mesafelere göre taşıma ücretlerinde bir takım indirimler uygulanmasına karar verilmiştir.

1937 Mart sayısındaki içerikteki 1936 mali yılı bütçesine ait açıklamalarda, Devlet Demiryollarına bütçeden 1.665.000 lira verildiği bildirilmiştir. Bir diğer mali kanunda da Ankara'da görev yapan kurum memurlarına 60 liralık ek maaş ödemesi yapılacağından bahsedilmiştir. 1937 Nisan sayısındaki içerikte Şark demiryollarının satın alınmasıyla ilgili sözleşmenin ayrıntılarını ve imtiyaz ile şirkete ait malların satın alınması için Nafia vekili Ali Çetinkaya'nın parlamentoda yaptığı konuşma bildirilmiştir. Bu satın alma işi daha önceki sayılarda da belirtilmekte ve neredeyse her sayıda yine dergide konu ile ilgili açıklamalar yapılmaya devam edilmektedir. Bu sayıdaki içerikte Şark demiryollarının kısa bir geçmişinden bahsedilmiş, politik olarak durumu ve konumu ile satın alınma anlaşmasındaki şartlar açıkça anlatılmış, yapmış olunan borçlanmalar bildirilmiştir. Ayrıca Lozan'dan ve 1929'dan sonraki durum da detaylıca anlatılmıştır. Projenin tüm detayları bildirilmiş ve anlaşmanın bütün maddelerinin kabulüyle hükümete devredilen hattın bilgileri verilmiştir.

1937 Mayıs sayısındaki içerikte, Şark demiryollarının tüm yetkilerinin Devlet Demiryolları ve Liman İşletmeleri Müdürlüğüne devredildiğinden ve şirket tarafından işletilir iken yapılan uygulamaların 1938 Mayıs ayı sonuna kadar değiştirileceğinden bahsedilmiştir. Ayrıca demiryolu hatlarının geçtiği şehirlerdeki iş imkânlarının gözle görülür şekilde arttığından da bahsedilmiştir. Ulaşımın ve erişimin kolaylaşmasıyla birçok yere sanayiler kurulmaya başlanmıştır bu da iş imkânlarını arttırmaktadır. Ayrıca yapımı devam eden köprüler ve inşaa aşamalarından ve tünellerden de bahsedilmiştir. 1936 Temmuz, 1937 Şubat sayılarında konu ile ilgili içerik bulunmamaktadır.

#### 4.4. Bayındırlık İşleri Dergisi 4. yıl (1937 Haziran – 1938 Mayıs)

Bayındırlık İşleri dergisinin 4. yılına ait ilk sayısı 1937 Haziran tarihinde yayınlanmıştır. Dergi her ay bir adet olmak üzere 12 adet basılmıştır. 1937 Haziran-1938 Mayıs tarihleri arasında ait dergi incelemeleri Tablo 5'te sunulmuştur.

**Tablo 5.** Bayındırlık İşleri Dergisi 4. yıl içerikleri

| Sayı              | Derginin İçeriği   |
|-------------------|--|
| 1937 Haziran [43] | 1) Devlet demiryolları ve limanları işletme umum müdürlüğü memur ve müstahdemlerinin ücretlerine dair olan kanunun bazı maddelerini değiştiren kanun (sf.32)   |
| 1937 Temmuz [44]  | 1) Devlet demiryollarının ihtiyacı olan muharrrik ve müteharrrik edevatın siparişi için 16 000 000 liraya kadar taahhüt yapılmasına dair kanun (sf.22)<br>2) Diyarbekir istasyonundan irak ve iran hudutlarına kadar yapılacak demiryolları hakkında kanun (sf.24)<br>3) Demiryollarımızın inşaat faaliyeti baş döndürücü bir hızla ilerliyor (sf.111) |
| 1937 Ağustos [45] | • Konu ile ilgili içerik yoktur.   |
| 1937 Eylül [46]   | • Konu ile ilgili içerik yoktur.   |
| 1937 Ekim [47]    | 1) Demiryolları inşaatı (sf.21)<br>2) Demiryollarımız (sf.67)  |
| 1937 Kasım [48]   | 1) Ankara garının açılma töreni  |

|                  |  |
|------------------|--|
| 1937 Aralık [49] | 1) 13. beynelmilel demiryollar kongresi (sf.32)  |
| 1938 Ocak [50]   | 1) İleri memleketlerde demiryolu, kara ve hava yolları nakliyatının geçirmiş olduğu en mühim safalar (sf.55)   |
| 1938 Şubat [51]  | • Konu ile ilgili içerik yoktur.   |
| 1938 Mart [52]   | 1) 13. beynelmilel demiryolları kongresi (sf.26)   |
| 1938 Nisan [53]  | 1) 13. beynelmilel demiryollar kongresi (sf.39)  |
| 1938 Mayıs [54]  | 1) Sivas Erzurum demiryolunun 208+263. kilometresinde inşa edilen (60.00(demir) x3x20.00 kargır) açıklığında Fırat köprüsü (sf.60)<br>2) Sivas Erzurum hattındaki inşaat büyük hızla ilerliyor (sf.55) |

Tablo 5’te görüldüğü gibi 1937 Haziran sayısındaki içerikte demiryolları memurları ve diğer çalışanların maaşlarına yönelik yapılan değişikliklerden bahsedilmektedir. Ekim 1937 sayılı dergi Cumhuriyetin 14. yılına denk geldiği için genel olarak bu tarihe kadar yapılmış işlerin genel bir derlemesi bildirilmiştir. 1937 Kasım sayısındaki içerikte 30 Ekim 1937 tarihinde açılan Ankara garının ülkenin başkentinin merkezine yapılmış olmasının büyük bir önem taşıdığından, demiryolları geliştikçe bu garın daha da büyük bir önem taşıyacağından ve hükümetin özellikle bu konuda bu şekilde bir karar vermesinin öneminden bahsedilmiştir. Garın oldukça kısa sürede tamamlanmış ve hızlıca hizmete açılmış olduğu da belirtilmiştir.

1937 Aralık, 1938 Mart ve 1938 Nisan sayılarındaki içeriklerde 13. Beynelmielel Demiryolu Kongresinden bahsedilmiştir. Dünyadaki demiryolu ile ilgili tüm gelişmelerin takip edilmeye çalışılması ve Nafia İşleri heyetinin bu kongreye katılıma da önem verdiğini belirttiği, mevcut durumda büyük bir titizlikle incelemelerin yapıldığı bildirilmiştir. Büyük şebekelerdeki hatların nasıl işletildiği ile ilgili bir bilgilendirme yapılmış ve özellikle bu konunun mali yönü incelenmiştir. Bu konuda elde edilmiş örnek raporlar da incelenmiş ve ileriye yönelik fikir olması açısından değerlendirilmiştir. Kongredeki bir diğer dikkat çeken konu olarak, savaşın ve otomobil rekabetinin demiryolları üzerindeki etkilerinin ne olduğunun konuşulması olmuştur. Konu ile ilgili yazılan raporlar dergide sunulmuştur.

1938 Ocak sayısındaki içerikte “ileri memleketlerde demiryolu, kara ve hava yolları nakliyatının geçirmiş olduğu en mühim safalar” şeklinde belirtilen başlıkta ileri memleketler olarak, gelişmiş ülkeler kastedilmektedir. Gelişmekte olan bir ülkenin örnek alacağı ve kendine rehber edineceği ülkelerin bunlar olduğu düşünülmektedir. Mühendis Arslan Bey 18 Kasım 1937 tarihinde Nafia Vekâletinde bir konferans düzenlemiş ve burada Avrupa ülkelerindeki demiryolu ve karayolu işleri ile ilgili gelişmeleri ayrıntılarıyla sunmuştur. Konferansta, Belçika. İngiltere. Fransa ve Almanya’da demiryolu faaliyetleri, demiryolu ile ilgili işleyiş ve gelişmeler, karayolu ile yapılan nakliyatlar ve otomobil ile ilgili gelişmelerden bahsedilmiştir. Ayrıca havayolu taşımacılığı ile ilgili de bilgiler vermiştir. Bunların yanı sıra ülkelerin yönetimlerinin yapısı da bu bayındırlık işlerindeki gelişmelerle ilişkilendirilmiştir.

1938 Mayıs sayısındaki içerikte bu tarihe kadar yapılan çalışmalar sonucunda Sivas-Erzurum hattının 178 km’sinin hizmete açıldığı belirtilmiştir. Hattın tamamlanması için geriye kalan 370 km’sinin inşa çalışmalarının da sürdüğü belirtilmiştir. Hattın 208 ve 263’üncü km’sinde inşa edilmekte olan Fırat köprüsünün tüm imalat aşamalarından detaylıca bahsedilmiştir. Cumhuriyetin 15. yıldönümünde hattı tamamlamayı planladıklarını ve Erzincan istasyonundan kalkacak olan ilk trenin önemini vurgulamışlardır. 1937 Temmuz sayılı dergiye ulaşamadığı için sadece içerik bilgisi verilmiş, ayrıntılı inceleme yapılamamıştır. 1938 Ağustos, 1938 Eylül ve 1939 Şubat sayılarında konu ile ilgili içerik yoktur.

#### **4.5. Bayındırlık İşleri Dergisi 5. yıl (1938 Haziran – 1939 Mayıs)**

Derginin 5. yılına ait ilk sayısı 1938 Haziran ayında olmak üzere tüm yıl boyunca 12 adet dergi yayınlanmıştır. 1938 Haziran-1939 Mayıs tarihleri arasındaki sayılar Tablo 6’da sunulmuştur.



**Tablo 6.** Bayındırlık İşleri Dergisi 5. yıl içerikleri

| Sayı              | Derginin İçeriği   |
|-------------------|--|
| 1938 Haziran [55] | • Konu ile ilgili içerik yoktur.   |
| 1938 Temmuz [56]  | 1) Devlet demiryolları ve limanları işletme umum müdürlüğü 1938 mali yılı bütçe kanunu (sf.29)<br>2) Devlet demir yolları bir kısım işletme işlerinin sureti idaresine ve demiryolları inşaat mukavelelerinden münbais gümrük resmile diğer vergilerin mahsubuna dair kanun (sf.59)<br>3) Devlet demir yolları ve limanları işletme umum müdürlüğünün 1934 mali yılı hesabı kati kanunu (sf.68)<br>4) Devlet demiryolları ve limanları idarei umumiyesinin teşkilat ve vezaifine dair olan 1042 sayılı kanunun 32. maddesinin tadili hakkında kanun (sf.78)<br>5) Mudanya imar planına nazaran demiryol istasyonunun vaziyeti (sf.130) |
| 1938 Ağustos [57] | 1) 1818 numaralı kanunla devlet demiryolları idaresinden ayrılarak nafia vekâletine bağlanan demiryolları ve limanlar inşaat dairesinin bu ayrılmadan doğan vaziyetini tespit eden kanun (sf.61)   |
| 1938 Eylül [58]   | 1) Trans iran demiryolu (sf.60)<br>2) Binici Musul Telküşük demiryolu (sf.61)  |
| 1938 Ekim [59]    | 1) Cumhuriyet devrinde demiryol yapıcılığı (sf.119)<br>2) Cumhuriyet devrinde demiryol işletmesi (sf.181)  |
| 1938 Kasım [60]   | 1) Sivas Erzurum demiryolu inşaatı (sf.53)<br>2) Sivas Erzurum hattının münakalat muhaberat bakımından temin edeceği faydalar (sf.91)<br>3) Sivas vilayeti dâhilinde Sivas Erzurum demiryolu istasyonlarına yeniden yapılan yollar (sf.106)  |
| 1938 Aralık [61]  | 1) Devlet demiryolları ve limanları işletme umum müdürlüğü binası (sf.57)  |
| 1939 Ocak [62]    | • Konu ile ilgili içerik yoktur.   |
| 1939 Şubat [63]   | 1) Devlet demiryolları ve limanları umumi idaresinin teşkilat ve vazifelerine dair olan 1042 numaralı kanuna ek kanun (sf.5)<br>2) İstanbul tramvay ve tünel şirketleri de satın alındı (sf.30)  |
| 1939 Mart [64]    | 1) Demiryollarımızda garanti kilometrik tarihi (sf.14)<br>2)Şark demiryolları (sf.20)<br>3)Diyarbakırdan irak ve irana doğru ilerleyen demiryollarımızda inşaat faaliyetleri (sf.26)   |
| 1939 Nisan [65]   | • Konu ile ilgili içerik yoktur.   |
| 1939 Mayıs [66]   | • Konu ile ilgili içerik yoktur.   |

Tablo 6’da görüldüğü gibi 1938 Temmuz sayılı dergideki 1, 2, 3 ve 4 numaralı içeriklerde yeni karar verilmiş ve yürürlüğe konulmuş kanunlardan bahsedilmiş ve kanun maddeleri kabul edildiği şekilde yazılmıştır. Ayrıca Mudanya’da hazırlanan bir imar planından, bu planın oldukça sınırlı bir bütçeyle hazırlandığından ve bundan sonra ülkenin geneli için de hazırlanacak olan planlar için önemli bir örnek oluşturacağından bahsedilerek planın detayları da okuyucularla paylaşılmıştır. 1938 Ağustos sayısındaki içerikte, bir kanunla devlet demiryollarından alınarak Nafia vekâletine bağlanan demiryolları ve limanlar inşaat dairesinin bu ayrılma sonucundaki durumu, uygulanacak olan yeni kurallar ve işletmedeki esaslar belirtilmiştir.

1938 Eylül sayısındaki içerikte, önemli olduğu düşünülen Trans İran ve Binici-Musul-Telküşük demiryolları incelenmiş ve bazı bayındırlık haberleri şeklinde yayımlanmıştır. İran demiryolu hattı açılması sebebiyle Atatürk’ün tebrik amaçlı İran şahı Rıza Pehlevi’ye gönderdiği telgraf ve Pehlevi’nin yanıtı bildirilmiştir. Binici-Musul-Telküşük demiryolu hattının da son durumu hakkında ve ilerlemelerle ilgili bilgiler verilmiştir. Daha önce de bahsedildiği gibi hem Avrupa’da hem de komşu ülkelerde gerçekleşen gelişmeler takip edilmekte ve örnek alınmaktadır. Ekim 1938 sayılı dergi Cumhuriyetin 15. yılına denk geldiği için genel olarak bu tarihe kadar yapılmış işlerin genel bir derlemesi bildirilmiştir.

1938 Kasım sayısındaki içerikte, hükümetin ana amaçlarından biri olan demiryolunu tüm ülkeye yaymak için yapılan çalışmaların oldukça önemli bir kısmı olan Sivas-Erzurum demiryolu hattının, Sivas-Erzincan kesimi inşaatının tamamlandığı ve planlandığı gibi ilk trenin Erzincan'a varmış olduğu bildirilmiştir. Böylelikle büyük bir kısmı tamamlanmış olan hattın geri kalan kısmının inşaa çalışmalarıyla ilgili de bilgiler verilmiştir. Sivas ilinin Sivas-Erzurum demiryolu istasyonlarına yakın bulunan Şarkışla, Kangal ve Divriği kazalarına ulaşımın sağlanabilmesi amacıyla karayollarının da yenilenmiş olduğundan, böylece demiryolu bağlantısının sorunsuz yapılabileceğinden bahsedilmiştir. 1938 Aralık sayısındaki içerikte, demiryolları hatlarının giderek artması ve bu konuya verilen önem düşünülerek mevcut işletme binasının yetersiz olduğuna karar verilmiş ve yeni bir idare binası yaptırılmaya karar verilmiştir. Buranın, yapılmış ve yapılacak olan tüm hatlar için bağlantı noktası gibi olacağı düşünülmüştür.

1939 Mart sayısındaki içerikte, Osmanlı yönetimi zamanında işleyen tüm demiryolları için teminat verildiği ve bu sebeple sürekli borçlu olunduğu ve bu durumdan kurtulamadığı dile getirilmiştir. Yani demiryolu politikasının ülkenin yararına olmasından çok zararına olduğu söylenmektedir. Fakat Cumhuriyetin kurulması ile uygulanan politika ile mevcut borçlanma düzenindeki sistemin değiştirilmek istenmesi ve bununla ilgili hemen çalışmalara başlandığı belirtilmiştir. Bu çalışmaların sonucunda da şu anki durumda demiryolu politikasının oldukça iyi durumda ilerlediği, başka ülkelerle kıyaslandığında bile durumun oldukça iç açıcı olduğu bildirilmiştir. Osmanlı'nın stratejik olarak hata yaparak hem hatların başkalarında olması hem de para vermesi durumunun ülke için ne büyük bir kayıp olduğunu, şuan ise tam tersine hem para kazanıldığını ve bu kazanılan paranın da yine yeni hatlar yapmak için kullanıldığını, hatların da devletleştirilerek demiryolu politikasının en verimli şekilde sonuçlandığından bahsedilmiştir. Şarkta yani doğuda yeni hatların yapılması ve işletilmesinin ciddi bir mali sorun olduğundan bahsedilmiştir. Başlangıcı Diyarbakır olan ve Irak'la İran'a doğru ilerleyen demiryolunun, Dicle nehri başta olmak üzere geçmek zorunda olduğu birçok su bulunduğu, bu sebeple buralara da köprülerin inşaa ihtiyacı olduğu ve yapımlarına başlandığı, yeni yapılan her işin bir başka imalata gereksinimini ortaya çıkardığını ve böylece büyük bir bayındırlık kalkınması sağlandığı vurgulanmıştır. 1939 Şubat sayılı 5. yılın 9. sayısı olan dergiye ulaşamadığı için içerikle ilgili ayrıntılı açıklama yapılamamıştır. 1938 Haziran, 1939 Ocak, Nisan ve Mayıs sayılarında demiryolu ile ilgili içerik yoktur.

#### 4.6. Bayındırlık İşleri Dergisi 6. yıl (1939 Haziran – 1940 Mayıs)

1939 Haziran-1940 Mayıs tarihleri arasındaki 6. yıla ait dergi içerikleri Tablo 7'de sunulmuştur.

**Tablo 7.** Bayındırlık İşleri Dergisi 6. yıl içerikleri

| Sayı              | Derginin İçeriği  |
|-------------------|---|
| 1939 Haziran [67] | • Konu ile ilgili içerik yoktur.  |
| 1939 Temmuz [68]  | • Konu ile ilgili içerik yoktur.  |
| 1939 Ağustos [69] | • Konu ile ilgili içerik yoktur.  |
| 1939 Eylül [70]   | 1) Devlet demiryolları 936-37 ve 937-38 Seneleri mayıs ayına ait mukayese cetveli (sf.41)<br>2) Devlet demiryollarının 937-38 ve 938-39 mali Seneleri onbir ve oniki aylık mukayeseli hasılat cetveli (sf.45)<br>3) Devlet demiryollarının 1938 ve 1939 Seneleri ilk bir aylık hesbaatını mukayeseli olarak gösterir cetvel (sf.50)<br>4) Devlet demir yollarının 937-938 ve 936-37 Seneleri işletme neticelerini mukayeseli olarak gösterir cetvel (sf.51)<br>5) Devlet demiryollarının 1939 temmuz içinde (Avrupa hattı hariç) yolcu nakliyat ve gelirini takribi olarak bildirir mukayeseli cetvel (sf.62) |
| 1939 Ekim [71]    | 1) Demiryollar inşaatı (sf.5).  |

|                  |  |
|------------------|--|
| 1939 Kasım [72]  | 1) Cumhuriyet hükümetimizin büyük zaferlerinden biri daha demiryolu erzurumda (sf.5)<br>2) Ankara-sivas-erzurum demiryolunun açılması münasebetile (sf.25) |
| 1939 Aralık [73] | 1) Milli demiryollarımızın rakamlarla ifadesi (sf.6)   |
| 1940 Ocak [74]   | 1) Demiryolu inşaatı faaliyetlerinden (sf.40)  |
| 1940 Şubat [75]  | 1) Demir ağlarımızın yeni bağlarından (sf.34)  |
| 1940 Mart [76]   | 1) Demiryollarının röportajı (sf.32)   |
| 1940 Nisan [77]  | • Konu ile ilgili içerik yoktur.   |
| 1940 Mayıs [78]  | • Konu ile ilgili içerik yoktur.   |

Tablo 7’de görüldüğü gibi 1939 Eylül sayısındaki içerikte, devlet demiryollarına ait 1936-1937 Mayıs ve 1937-1938 Mayıs ayının gelir ve giderleri karşılaştırılmıştır. Daha sonra aynı karşılaştırma 1937-1938 ve 1938-1939 yılları için de yapılmıştır. Bu yıllar arasındaki Avrupa hattı dışındaki tüm yolcu taşıma gelirleri ortalama bir hesapla bildirilmiştir. Karşılaştırmalar da halkın kolayca anlayabilmesi açısından cetveller ve tablolar halinde sunulmuştur. Ekim 1939 sayılı dergi Cumhuriyetin 16. yılına denk geldiği için genel olarak bu tarihe kadar yapılmış işlerin genel bir derlemesi bildirilmiştir. 1939 Kasım sayısındaki içerikte, 20 Ekim 1939’da Ankara-Erzurum hattının açıldığından, bu açılışın büyük bir kutlama havasında geçtiğinden, Türk kafası Türk parası ve Türk ulusunun yüksek azminin bu zaferi sağladığı önemle bildirilmiştir. Ankara-Sivas-Erzurum demiryolu hattının ülke insanının bir eseri olduğu vurgulanarak teknik özellikleri detaylıca anlatılmıştır. Özellikle Türk’ün yüceltiği göze çarpmaktadır.

1939 Aralık sayısı içeriğinde, Cumhuriyet hükümetinin demiryollarını bir ülkeyi medeniyet ve refah nurlarıyla aydınlatan kutsal bir meşale olarak tasvir ettiğini ve 16 yıl gibi kısa sürede toplamda 3189 km’lik tamamen milli olan bir demiryolu ağı oluşturduğu belirtilmektedir. Samsun-Sivas hattı, Amasya-Çukurbük kısmı, Kütahya-Balıkesir hattı, Filyos-Zonguldak kömür hattı, Irmak-Filyos hattı, Batıbel tüneli, Fevzipaşa-Diyarbakır hattı ve tünelleri ile Sivas-Erzurum hattı tüm detaylarıyla belirtilmiştir. Bu işlere ait maddi ayrıntılar da sunulmuştur. 1940 Ocak sayısındaki içerikte, devam eden Aydın hattı, Diyarbakır-İran ve Irak hattı, Erzurum-Sarıkamış hattı ve Adapazarı-Bolu-Gerede hatlarıyla ilgili detaylar verilmiştir.

1940 Şubat sayısında içerikte, Nafia vekâletinin demiryolu hatları ile ilgili yeni birtakım projelerin hazırlığına başladığından bahsedilmiştir. Bu plana göre, şimdiye kadar yapılan tüm çalışmalara ek olarak verimin daha da artırılması, birçok merkezin ana hatlara bağlanması, Ankara ile İstanbul gibi seferlerin en sık ve yoğun olduğu şehirlerin de birbirine bağlanması düşünülmüştür. Bu amaçlarla yeni yapılması planlanan 9 hattan bahsedilmektedir.

1940 Mart sayısındaki içerikte, dergide sunulan tüm içeriklerde yapılan işlerin ne kadar güzel karşılandığını ve işlerin kısa sürede yapılmasından dolayı sanki kolaymış gibi bir algı oluştuğu belirtilmiştir. Bu işlerin aslında görülenin aksine, oldukça zor şartlarda gerçekleştirildiği, hem maddi hem manevi olarak çok yıpratıcı olduğu, işlerin arkasında ciddi bir emek ve çalışma olduğundan bahsedilmiştir. Bunlar işlerin görülmeyen fakat kesinlikle unutulmaması gereken kısımlarıdır. Halkın artık bir şeyi değerlendirirken bu gerçekleri göz önünde bulundurarak değerlendirmesi rica edilmiştir. 1939 Haziran, Temmuz, Ağustos ve 1940 Nisan ve Mayıs aylarına ait dergilerde demiryolu ile ilgili içerik bulunmamaktadır.

#### **4.7. Bayındırlık İşleri Dergisi 7. yıl (1940 Haziran – 1941 Mayıs)**

Bayındırlık İşleri Dergisinin 6. yayın yılı bittiğinde, demiryolu ile ilgili başlıklarda bir azalma göze çarpmaktadır. Bu durum, hem devam eden işlerle ilgili sürekli aynı bilgilerin verilmek istenmemesinden hem de artık başka işlerin de yapılmaya başlanmasından dolayı demiryolu odağından uzaklaşılmasından kaynaklanmaktadır. Derginin 1940 Haziran-1941 Mayıs tarihleri arasındaki içerikler Tablo 8’de sunulmuştur.

**Tablo 8.** Bayındırlık İşleri Dergisi 7. yıl içerikleri

| Sayı              | Derginin İçeriği  |
|-------------------|---|
| 1940 Haziran [79] | 1) Diyarbakır istasyonundan Irak ve İran hudutlarına kadar yapılacak demiryolları hakkında 3262 sayılı kanunun birinci maddesinin tadiline dair kanun (sf.5)<br>2) Kaynaklı uzun raylar (sf.38)   |
| 1940 Temmuz [80]  | • Konu ile ilgili içerik yoktur.  |
| 1940 Ağustos [81] | • Konu ile ilgili içerik yoktur.  |
| 1940 Eylül [82]   | 1) Demiryollarının elektrikleştirilmesi (sf.15)   |
| 1940 Ekim [83]    | 1) İnşaat halinde bulunan hatlarımızdan (Diyarbakır-İrak) demiryolu (sf.13)<br>2) Yeni yapılacak hatlardan (Elazığ-van) demiryolu (sf.26)<br>3) Yeni inşa edilmekte olan hatlarımızdan (Zonguldak-kozlu) demiryolu (sf.36)<br>4) İnşası hazırlıklarına başlanmış olan hatlarımızdan (Adapazarı-bolu) demiryolu (sf.72)<br>5) (Bozöyük-İnegöl-Bursa-Mudanya) ve (Bursa-Kemalpaşa-Okçugöl) demiryolları (sf.77) |
| 1940 Kasım [84]   | • Konu ile ilgili içerik yoktur.  |
| 1940 Aralık [85]  | 1) Kar yağışlarının demiryolları işletmesine tesiri (sf.5)  |
| 1941 Ocak [86]    | 1) Demiryolları inşaat dairesinin mesai ve faaliyeti hakkında mücmel malumat (sf.48)  |
| 1941 Şubat [87]   | 1) Demiryolları inşaat faaliyetlerinde inkişaf (sf.75)  |
| 1941 Mart [88]    | 1) Demiryollarımızda inşaat faaliyetlerinden (sf.91)  |
| 1941 Nisan [89]   | 1) Demiryolları inşaat faaliyetlerinden (sf.94)   |
| 1941 Mayıs [90]   | 1) Demiryolları inşaat dairesi faaliyetlerinden Batman betonarme köprüsü aylık faaliyeti (sf.86)  |

Tablo 8’de 1940 Haziran sayısındaki içerikte, Diyarbakır istasyonundan Irak ve İran’a kadar yapılacak olan hat ile ilgili yeni bir kanun maddesi ile ilgili açıklamalar yapılmıştır. Buna göre, demiryolu hattının Van gölünden Van’a bağlanması için bazı yerlerde yanaşma iskelesi yapılması ve feribot kullanımı gerekliliğinden bahsedilmiştir. Bir diğer içerikte ise, mühendislerin özellikle son yıllarda kaynaklı uzun raylar konusundaki sorunları araştırdığından bahsedilmiş ve Amerikalı mühendis M. Africano’nun demiryollarındaki kaynaklı uzun raylarla ilgili yaptığı etütlere dergide yer verilmiştir. Africano yaptığı çalışmalar sonucunda birtakım veriler elde etmiş ve uzun rayların olumlu ve olumsuz yanlarını karşılaştırmalı olarak sunduğu bir rapor yayınlamıştır.

1940 Eylül sayısındaki içerikte, demiryolu hatlarının elektrikli olarak kullanılmaya başlanması durumunda sağlanacak faydalardan bahsedilmiştir. Demiryollarının diğer ulaştırma araçlarına nazaran kolektif taşımacılık yaptığı ve mevcut koşullara göre ulaştırmanın en kolay bu şekilde sağlandığı belirtilmiştir. Bir de demiryollarının elektrikli kullanılması başarılı olabilirse o zaman faydaların iki katına çıkacağı belirtilmiştir. Elektriğin demiryollarında kullanılma tarihesi, elektrikleşmenin faydaları ve şartlarından bahsedilmiş, ekonomik ve teknik üstünlükleri incelenmiş ve uygulamayla ilgili bilgiler verilmiştir. Ekim 1940 sayılı dergi Cumhuriyetin 17. yılına denk geldiği için genel olarak bu tarihe kadar yapılmış işlerin genel bir derlemesi bildirilmiştir.

1940 Aralık sayısındaki içerikte, “Kar yağışlarının demiryolları işletmesine tesiri” isimli bir makale sunulmuş ve makalede özellikle İsveç gibi soğuk iklime sahip olan ve kar yağışının yoğun olduğu diğer ülkelerde dikkat edilen noktalardan ve yapılan uygulamalardan bahsedilmiştir. Kar yağışlarının makaslar ve işaret mekanizmaları üzerindeki etkileri, temizlenen karların nakilleri ve manevra servisleriyle ilgili bilgiler verilmiştir. Bundan yola çıkılarak, yoğun yağış sonrası meydana gelebilecek yol kapanması, çığ düşmesi gibi konularda alınabilecek önlemler belirlenmiştir. Normal hava şartlarının dışındaki herhangi bir yağışın yeni yapılmış olan bir demiryolunu nasıl etkileyebileceği konusu tartışılmış ve bu gibi bir durumun yaşanması halinde

oluşacak endişe ve karmaşa için çözüm önerilerinden bahsedilmiştir. 1941 Ocak sayısındaki içerikte, demiryolu inşaat dairesinin kış mevsimi itibariyle zorlaşan hava koşullarından dolayı, arazi çalışmalarına bir süre ara vererek büroda proje ve hesap çalışmalarını yapmalarına karar verildiğinden bahsedilmektedir. Ayrıca Adapazarı-Bolu, Diyarbakır-Cizre, Zonguldak-Kozlu, Elazığ-Van-İran hattıyla ilgili de yapılan son işlerin detayları paylaşılmıştır.

1941 Şubat, Mart ve Nisan sayısında içeriklerde, demiryollarındaki devam eden inşaat faaliyetlerinin tüm detaylarından bahsedilmektedir. Demiryolu inşaatlarında çalışan ameleler ile ilgili hangi bölgelerde kaç kişi çalıştığı, çalışma süreleri ve değişim durumları ile ilgili detaylar verilmiştir. Ayrıca devam eden servis köprüleri, tünel inşaatları, ray döşemeleri ve istasyon binalarıyla ilgili bilgiler de verilmiştir. Kış dolayısıyla bazı çalışmaların tamamen durduğundan, bazılarının ise yarı zamanlı yani hava koşulları uygun olduğu durumlarda devam edildiğinden bahsedilmiştir. Örneğin Diyarbakır-Cizre ve Zonguldak-Kozlu hattının kötü hava şartlarından etkilenmediği ve çalışmaların tüm hızıyla devam ettiği bildirilmiştir. Elazığ-Van-Hudut hattına ise başlanması için gerekli ön hazırlıkların yapıldığı bildirilmiştir. Bunlara ek olarak Batman çayı betonarme köprüsünün bakım ve onarım çalışmaları ile ilgili bilgiler verilmiştir. Nisan ayında kötü hava şartları dolayısıyla tamamen duran birçok inşaatın havaların düzelmesi ile tekrar devam edilmeye başlandığı bildirilmiştir. Diyarbakır-Cizre hattına ait güzergâhtaki betonarme köprüünün faaliyetlerinin büyük bir hızla devam ettiği ve sona yaklaşıldığı belirtilmiştir. Köprü ayaklarıyla ilgili ayrıntılı açıklama yapılmış ve tamir işlerinden bahsedilmiştir. Bunlara ek olarak da, Zonguldak-Kozlu tüneliyle ilgili açıklamalar yapılmıştır. 1941 Mayıs sayısındaki içerikte Diyarbakır-Cizre üzerindeki Batman çayı betonarme köprüsünün aylık inşa aşamaları ve ilerleme safhalarıyla ilgili ayrıntılı bilgiler verilmiştir. 1940 Temmuz, Ağustos ve Kasım sayılarında konu ile ilgili içerik bulunmamaktadır.

#### 4.8. Bayındırlık İşleri Dergisi 8. yıl (1941 Haziran – 1942 Mayıs)

8. yıla ait 1941 Haziran-1942 Mayıs tarihleri arasında yayınlanan 12 adet dergiye ait içerikler Tablo 9'da sunulmuştur.

**Tablo 9.** Bayındırlık İşleri Dergisi 8. yıl içerikleri

| Sayı             | Derginin İçeriği   |
|------------------|--|
| 1941 Haziran[91] | 1) Demiryollar inşaat faaliyetlerinden (sf.101)  |
| 1941 Temmuz[92]  | 1) Demiryollar dairesinin inşaat faaliyeti (sf.169)  |
| 1941 Ağustos[93] | 1) Demiryollarımızdaki inşaat faaliyetlerinden Zonguldak-kozlu hattı (sf.65)   |
| 1941 Eylül[94]   | 1) Demiryolları inşaat faaliyetinden (sf.74)   |
| 1941 Ekim [95]   | 1) Cumhuriyetin 18. Yıl dönümünde milli demiryollarımızın inkişafına umumi bir bakış<br>2) (Elazığ-van-iran) demiryollarımızda inşaat durumu (sf.33)<br>3) (Diyarbakır-cizre-ıraq hudut) demiryolunun inşaat durumunda inkişaf (sf.62) |
| 1941 Kasım [96]  | 1) Demiryollarımızın inşaat bölgelerindeki faaliyetlerde ileri verimler (sf.90)  |
| 1941 Aralık [97] | 1) Demiryollarımızda inşaat faaliyetleri (sf.70)<br>2) Demiryollarımızdaki inşaat faaliyetlerinde (Zonguldak- kozlu hattı) (sf.90)   |
| 1942 Ocak [98]   | 1) Yeni yapılmakta olan demiryollarımızın inşaat durumları (sf.102)  |
| 1942 Şubat[99]   | 1) Demiryollarımızda (kış mevsimi) inşaat faaliyetlerinden (sf.80)   |
| 1942 Mart[100]   | 1) Fen kongreleri, ilim ve fen aleminin büyük müesseselerinden demiryol kongreleri (sf.28)   |
| 1942 Nisan[101]  | 1) Yapılmakta olan demiryollarımızda inşaat ilerleyişinin aylık durumu (sf.85)   |
| 1942 Mayıs[102]  | • Konu ile ilgili içerik yoktur.   |

Tablo 9'da sunulduğu şekliyle dergi içeriklerine ait başlıklar artık tekdüzeleşmiştir. Her sayıda devam eden işlere ait gelişmeler bildirilmektedir ve bu genelde demiryollarındaki inşaat



faaliyetleri şeklinde sunulmaktadır. 1941 Haziran sayısındaki içerikte, Elazığ-Van hattı, Zonguldak-Kozlu hattı, Diyarbakır-Cizre hattıyla ilgili devam eden inşaat durumları belirtilmiştir. 1941 Temmuz sayısında, yapımı devam eden hatların 1941 yılı Haziran ayı itibariyle mevcut durumları ve süren çalışmalarla ilgili detaylı bilgiler verilmiştir. 1941 Ağustos sayısında, Zonguldak-Kozlu hattına ait inşa çalışmaları hakkında bilgiler verilmiştir. Bu hat inşaatının kötü hava koşulları etkisiyle duraksamadığı yinelenmiş, belki de hattı diğerlerinden ayıran en önemli özelliği olan karadan kömür nakliyatının yapılabilmesi için büyük bir hızla çalışmalara devam edildiği belirtilmiştir. 1941 Eylül sayısında, yeni başlanması planlanan hatlarla ilgili etüt çalışmalarına başlanmış olduğu bildirilmiştir. Ayrıca Tekirdağ, Bandırma, Erdek ve Gelibolu'da yapılan iskelelerin deniz taşımacılığı açısından öneminden bahsedilerek iskelelerin mevcut inşa durumları bildirilmiş ve Bandırma iskelesinin yapım aşamaları da tüm detaylarıyla anlatılmıştır.

Ekim 1941 sayılı dergi Cumhuriyetin 18. yılına denk geldiği için genel olarak bu tarihe kadar yapılmış işlerin genel bir derlemesi bildirilmiştir. 1941 Kasım sayısındaki içerikte, devam eden Elazığ-Van-İran demiryolu hattı inşa çalışmalarının kısım kısım yapıldığı ve bu bölgelerde ayrı şekilde devam eden çalışmaların detaylarıyla ilgili bilgi verilmiştir. 1941 Aralık sayısında, da bir önceki sayıda belirtilen çalışmaların detayları verilmeye başlanmıştır. Elazığ-Van-İran hattının birinci kısmına ait toprak işleri hesaplamaları, sanayi işleri detayları, yapılan tüneller ve binalardan bahsedilmiş, ikinci kısmıyla ilgili yine toprak işleri hesaplamaları, tüneller ve balast hazırlıklarından bahsedilmiş, üçüncü kısmıyla ilgili de toprak işleri hesaplamaları ve köprüler ile kalan üç kısım ile ilgili de detaylı bilgiler verilmiştir. 1942 Ocak sayısında, yeni yapılan 3 farklı demiryolundan bahsedilmiştir. Bu hatların birbiriyle herhangi bir bağlantısının bulunmadığı, farklı bölgelere yapıldığı, fakat her hattın bireysel olarak önemli noktalarda inşa edildiğinden bahsedilmiştir. 1942 Şubat sayısında devam eden imalatlardan bahsedilmiştir.

1942 Mart sayısındaki içerikte, dünyadaki bilimsel gelişmeleri takip etmenin gerekliliği her fırsatta dile getirilmekte ve bunu yapmanın da en güzel yolunun kongreleri takip etmek olduğu bildirilmiştir. Bu gibi kongrelere Türkiye bireysel olarak katılamamakta fakat kongre sonrası yapılan yayınlardan faydalanılmakta ve yayınlar Türkçe 'ye çevrilerek dergide yayınlanmaktadır. Bu dergi de bu amaca en iyi şekilde hizmet etmektedir. Kongrelerde yeni geliştirilen yöntemler sunulmakta, kullanılan yöntemlerin eksikliklerinden bahsedilmekte ve bu bilgiler tüm insanlarla paylaşılmaktaydı. Bu fikirler de birçok bilim insanı ve alanında uzman kişiler tarafından görüşülüp tartışılmakta ve çok yararlı kararlar alınmaktaydı. Mevcut bilgilere en güncel bilgileri ekleme noktasında da faydalı çözüm bu kongreleri ve alınan kararları takiple yapılmaktaydı. Demiryolu Kongresi de yıllardır bu amaçla takip edilmekteydi. 1942 Nisan sayısındaki içerikte devam eden işlerin aylık olarak iş kalemleri belirtilmiş ayrıca çalışma koşullarının gittikçe zorlaştığından bahsedilmiştir. Buna rağmen hız kesmeden çalışmalara devam edildiğinden bahsedilmektedir. 1942 Mayıs ayına ait dergide demiryolu ile ilgili içerik bulunmamıştır.

#### 4.9. Bayındırlık İşleri Dergisi 9. yıl (1942 Haziran – 1943 Mayıs)

8 yıl her ay birer adet yayınlanmış olan Bayındırlık İşleri dergisi, 9. yıldan sonra her iki ayda 1 sayı olmak üzere yayınlanmaya başlamıştır. 1942 Haziran-1943 Mayıs tarihleri arasında yayınlanan 6 adet dergiye ait incelemeler Tablo 10'da sunulmuştur.

**Tablo 10.** Bayındırlık İşleri Dergisi 9. yıl içerikleri

| Sayı                            | Derginin İçeriği   |
|---------------------------------|--|
| 1942<br>Haziran-Temmuz<br>[103] | 1) Demiryollarında emniyet meselesi-nasıl tetkik edilir (çeviren: Yakup kalgay) (sf.20)<br>2) Yeni demiryollar güzergâhında inşaat durumları (sf.48)<br>3) İnşaat halinde bulunan demiryollarımızın mayıs ayına ait faaliyetleri (sf.57) |
| 1942<br>Ağustos-Eylül [104]     | 1) Demiryollarında emniyet meselesi nasıl tetkik olunabilir (çeviren-yakup kalgay) (sf.44)   |

|                                 |  |
|---------------------------------|--|
|                                 | 2) İnşaat halinde bulunan demiryollarımızda haziran 942 faaliyetlerinden (Diyarbakır-cizre) hattı (sf.83)  |
| 1942<br>Ekim-Kasım [105]        | 1) Demiryollar inşaatı (sf.21)<br>2) (Elazığ-van-iran hudut)demiryolu (sf.36)<br>3) (Zonguldak-kozlu)demir yolu (sf.48)  |
| 1942-1943 Aralık-<br>Ocak [106] | 1) İnşaatı devam eden demiryollarımızda faaliyet (sf.87)   |
| 1943<br>Şubat-Mart [107]        | • Konu ile ilgili içerik yoktur.   |
| 1943<br>Nisan-Mayıs [108]       | 1) Zonguldak-Kozlu demiryolunu da işletmeye açtık (sf.102)<br>2) İnşaat halindeki demiryollarımızda (ikinci kanun ayı içinde) meydana getirilen işler (sf.109)<br>3) İnşaat halindeki demiryollarımızda (kış mevsiminin müsaadesi nispetinde) ilerlemeler, gelişmeler (sf.116) |

Tablo 10’da 1942 Haziran-Temmuz sayısındaki içerikler incelendiğinde, Science et Monde dergisinden demiryolu emniyeti ile ilgili bir makale Yakup Kalgay tarafından çevrilmiş ve “Demiryollarında emniyet meselesi nasıl tetkik edilir” başlığıyla yayınlanmıştır. Yazıda, 1934 yılında Paris’teki bir kaza sonrasında ortaya çıkan güvenlik sorununu çözmek için İtalyan bir mühendis tarafından keşfedilen ve “ölü adam” olarak adlandırılan bir cihazdan bahsedilmiş ve güvenlikle ilgili ne gibi faydalar sağladığı açıklanmıştır. Cihazın çalışma prensibi olarak, olağanüstü bir durumda devreye girdiği ve sistemin normal seyirde çalışmasını sağladığı bildirilmiştir. Demiryollarının işletme emniyetinin çok önemli olduğu, uzun ve maliyetli yapım aşamaları sonrasında gerekli özenin gösterilerek en iyi güvenlik koşullarının oluşturulmasının sağlanması gerekliliği belirtilmiştir. Yine devam etmekte olan hatlarla ilgili bilgiler verilmiştir.

Bayındırlık İşleri Dergisi Ağustos-Eylül sayısındaki içerikte, önceki sayıda olduğu gibi yine demiryolu emniyetiyle ilgili bir makale çevrilmiş ve ölü adam yöntemine ek olarak yeni yöntemlerden bahsedilmiştir. Bu tamamen halkı bilgilendirmek amaçlı yapılmaktadır. Vagonlar için de tahta değil demir olanların daha emniyetli olduğu belirtilmiştir. Ayrıca devam eden Diyarbakır-Cizre hattının inşa durumları ve betonarme Batman köprüsüyle ilgili gelişmelerden bahsedilmiştir. Ekim-Kasım 1942 tarihli dergide, Cumhuriyet’in 19. yılı sebebiyle yapılmış olan tüm işlerin genel bir özeti verilmiştir.

1942 Aralık-1943 Ocak sayısında da devam eden hatlarla ilgili bilgiler verilmiş, 1943 Nisan-Mayıs sayısında da 9 Ağustos 1940 yılında yapımına başlanan Zonguldak-Kozlu demiryolu hattının 2 Mayıs 1943 tarihi itibarıyla tamamlandığı ve kömür vagonlarının geçebilecek hale geldiği için törenle açılışın yapılacağından bahsedilmiştir. Bu açılışın Zonguldaklılar ve Kozlulular tarafından büyük bir coşkuyla karşılandığı da belirtilmiştir. 1943 Şubat-Mart sayısında demiryolu ile ilgili içerik bulunamamıştır.

#### 4.10. Bayındırlık İşleri Dergisi 10. yıl (1943 Haziran – 1944 Mayıs)

1943 Haziran-1944 Mayıs tarihleri arasında incelenen 6 adet dergiye ait içerikler Tablo 11’de sunulmuştur.

**Tablo 11.** Bayındırlık İşleri Dergisi 10. yıl içerikleri

| Sayı                        | Derginin İçeriği   |
|-----------------------------|--|
| 1943 Haziran-Temmuz [109]   | 1) İnşaat halindeki demiryollarımızda gelişmeler (sf.112)      |
| 1943 Ağustos-Eylül [110]    | • Konu ile ilgili içerik yoktur.                               |
| 1943 Ekim-Kasım [111]       | • Konu ile ilgili içerik yoktur.                               |
| 1943-1944 Aralık-Ocak [112] | 1) Yapılmakta olan demiryollarında inşaat genel durumu (sf.54) |
| 1944 Şubat-Mart [113]       | • Konu ile ilgili içerik yoktur.                               |

|                        |   |
|------------------------|---|
| 1944 Nisan-Mayıs [114] | 1) Elazığ-van-iran hudut demiryolunda inşaat faaliyeti (sf.47)<br>2) Yeni demiryollarımızda inşaat ilerlemeleri (sf.53) |
|------------------------|---|

Tablo 11'deki dergi içerikleri incelendiğinde, 1943 Haziran-Temmuz sayısında II. Dünya Savaşı'nın ortaya çıkarmış olduğu zorluklardan bahsedilmiş ve bunun demiryolu işlerindeki etkileri belirtilmiştir. Buna rağmen demiryolu inşaatının dünyada sürekli olarak geliştiği, yapılmakta olan hatların da bu gelişime ayak uydurduğu ve aynı hızda devam edildiği belirtilmiştir. Diyarbakır-Cizre hattının Kurtalan İstasyonuna kadar olan kısmının tamamlandığı, kalan kısmının da yapımına devam edildiğinden bahsedilmiştir. 28 Haziran 1943 tarihinde Diyarbakır-Batman hattının Diyarbakır İstasyonunun büyük bir törenle işletmeye açıldığından bahsedilmektedir. 1943-1944 Aralık-Ocak sayısında, Elazığ-Van-İran hudut hatlarının savaşın etkisiyle yapımının bir hayli zorlaştığı fakat çalışmaların devam ettiği bildirilmiştir. 1944 Nisan-Mayıs sayısında, Elazığ-Van-İran demiryolu hattının birinci ve ikinci kısma ait inşaa çalışmaları ile ilgili bilgiler verilmiş, yeni başlanan Külüşkür köprüsünün ise temel işlemleri anlatılmıştır. İhtiyaç doğrultusunda yeni başlanabilecek demiryolu hatlarının güzergâhlarıyla ilgili bilgiler de verilmiştir. 1943 Ağustos-Eylül, 1943 Ekim-Kasım ve 1944 Şubat-Mart sayılarında demiryolu ile ilgili içerik yoktur.

#### 4.11. Bayındırlık Dergisi 11. yıl (1944 Haziran – 1945 Mayıs)

Dergi bu yıla kadar 6 adet yayınlanırken, 11. yıldan itibaren yılda 4 defa yayınlanmaya başlanmıştır. 1944 Haziran-1945 Mayıs tarihleri arasındaki 4 dergi Ağustos, Ekim, Şubat ve Mayıs aylarında yayınlanmıştır ve bu ayların seçilmesinin özel bir nedeni yoktur. Ağustos 1944 tarihinde yayınlanan ilk sayıda, derginin yayınlanma sıklığının değişmesiyle ilgili bir açıklama yapılmıştır. 10 yıldır idari ve fenni olarak ayrı ayrı yayınlanan derginin, okuyuculara iki ayrı dergiymiş hissi verdiği, ciltleme ve basın işlerinde bazı zorlukların yaşandığı ve bazı teknik sorunlar sebebiyle bundan sonra derginin tek nüsha halinde yayınlanacağı belirtilmiştir. Hükümetin bu karardaki asıl düşüncesinin ise, kâğıt israfının önlenmesi olduğu özellikle belirtilmiştir. 1944 Haziran-1945 Mayıs tarihleri arasındaki dergiler Tablo 12'de sunulmuştur.

**Tablo 12.** Nafia/Bayındırlık Dergisi 11. yıl içerikleri

| Sayı               | Derginin İçeriği   |
|--------------------|--|
| 1944 Ağustos [115] | • Konu ile ilgili içerik yoktur.   |
| 1944 Ekim [116]    | 1) İnşaat halinde bulunan Elazığ-van-iran demiryolu ve inşaat genel durumu (sf.17)<br>2)Zonguldak kozlu demiryolu (sf.24)<br>3) Cumhuriyet devrinde yaptığımız demiryollarına bir bakış (sf.36)<br>4)Bugün inşa halinde olan demiryollarımız (sf.37)<br>5)Cumhuriyetin son altı yılında başarılı olmuş büyük eserlerden:Sivas Erzurum demiryolu (sf.37)<br>6)İnşalarına karar verilen yeni demiryollarımız (sf.39) |
| 1945 Şubat [117]   | 1)Demiryolu etüdü hakkında notalar (yazan: y m Ekrem k çelikiyol) (sf.22)<br>2)Demir köprülerin takviyeleri (yazan: y m murat temirhan) (sf.32)  |
| 1945 Mayıs [118]   | 1) Ray ve emniyet (çeviren: y m Yakup kalgay) (sf.67)  |

Tablo 12'den görüldüğü gibi, 1944 Ekim sayısına ait içeriklerde Cumhuriyet'in 21. yılı olmasından dolayı şimdiye kadar yapılmış olan ve daha önceki sayılarda anlatılan tüm demiryolu işlerinin genel bir özeti sunulmuştur. 1945 Şubat sayısındaki içerikte, yüksek mühendis Ekrem K. Çelikkol tarafından yazılmış olan "Demiryolu etüdü hakkında notalar" isimli bir makaleye yer verilmiştir. Makalede yapılması planlanan bir hattın tünel, yarma, imalat ve inşaat aşamalarını göstermek amacıyla yapılan etüt çalışmalarının öneminden bahsedilmiş ve uygulama yöntemlerinden bahsedilmiştir. Güzergâh tayini için yapılması gereken tüm aşamalar anlatılmıştır. Ayrıca mevcut demir köprülere, mukavemetlerini arttıracak şekilde takviye

yapılması gerektiği ve bu işlem için yapılabilecek uygulamalardan da bahsedilmiştir. 1945 Mayıs tarihli derginin son sayısında daha önce de bahsedilen demiryollarında emniyet sorunuyla ilgili sistemlerin incelenmesine ve bilgi verilmeye devam edilmiştir. Birçok farklı sistemin olduğu, ilgili duruma göre seçilecek sistemi belirleme işinin de uzmanlar tarafından yapıldığından bahsedilmektedir. İşaret kabinesi isimli bir sistemden de detaylıca bahsedilmiştir. CAB sinyal cihazıyla ilgili bilgi verilmiş ve kontrol treni yöntemi de incelenmiştir. Ayrıca demiryolu emniyeti ile ilgili farklı ülkelerdeki uygulamalardan da bahsedilmiştir. 1944 Ağustos sayısında demiryolu ile ilgili içerik yoktur.

#### 4.12. Bayındırlık Dergisi 12. yıl (1946 Mart-1946 Aralık)

Derginin 12. yılına ait sayıları bir önceki sayı ile çıkarıldığı aylar olarak farklılık göstermektedir. Bu yıl için ilk sayı Mart ayında, sonraki sayılar ise Haziran, Ekim ve Aralık ayında yayınlanmış olup, 12. yıla ait tüm sayılar 1946 yılında çıkmıştır. 1946 Mart ve 1946 Aralık tarihleri arasındaki dergilere ait içerikler Tablo 13'te sunulmuştur.

**Tablo 13.** Bayındırlık Dergisi 12. yıl içerikleri

| Sayı               | Derginin İçeriği  |
|--------------------|---|
| 1946 Mart [119]    | • Konu ile ilgili içerik yoktur.  |
| 1946 Haziran [120] | • Konu ile ilgili içerik yoktur.  |
| 1946 Ekim [121]    | 1) Cumhuriyetin 23. yılında demiryolu inşaatı (sf.13)<br>2) Demiryolları inşaatında yeni hamleler (sf.28) |
| 1946 Aralık [122]  | 1) Demiryollarımızın elektrikleştirilmesi imkânları (çeviren: y m emin yümer) (sf.51)                     |

Tablo 13'teki içeriklerde, 1946 Ekim sayısında Cumhuriyet'in 23. yılı olmasında dolayı bu zamana kadar yapılan demiryolu işlerinin özeti sunulmuştur. 1946 Aralık sayısında ise, Trabzon-Erzurum demiryolu hattından, bu hattın doğu illerini Karadeniz'e bağlaması bakımından oldukça önemli olduğundan, hat için bir tünel yapılmasının gerektiğinden fakat yapılan etütlerde mevcut eğimin bunun için uygun olmadığından bahsedilmiştir. Bu sebeple hattın elektrikli, dizel elektrikli veya buharlı işletilebilmesi seçeneği göz önünde bulundurulmuş, bu durumda tesis masrafları ve hareket masraflarının karşılaştırması yapılmıştır. Trabzon-Gümüşhane hattının da her 3 durum için ayrı ayrı hesaplamaları yapılmış ve uygun olan yöntem belirlenmeye çalışılmıştır. 1946 Mart ve Haziran sayılarında demiryolları ile ilgili içerik bulunmamaktadır.

#### 4.13. Bayındırlık Dergisi 13. yıl (1947 Mart-1947 Aralık)

Derginin 13. yılında da 4 adet yayınlanmıştır. 1947 Mart ve 1947 Aralık tarihleri arasındaki dergi içerikleri Tablo 14'te sunulmuştur.

**Tablo 14.** Bayındırlık Dergisi 13. yıl içerikleri

| Sayı               | Derginin İçeriği  |
|--------------------|---|
| 1947 Mart [123]    | • Konu ile ilgili içerik yoktur.  |
| 1947 Haziran [124] | • Konu ile ilgili içerik yoktur.  |
| 1946 Ekim [125]    | 1) Cumhuriyetin 24. yılında demiryolu inşaatı ve Elazığ-van demiryolu (sf.17) |
| 1947 Aralık [126]  | • Konu ile ilgili içerik yoktur.  |

Tablo 14'te 1947 Ekim sayısında Cumhuriyet'in 24. yılı olmasından dolayı bu tarihe kadar yapılmış olan demiryolu ile ilgili genel bir özet sunulmuştur. 1947 Mart, Haziran ve Aralık sayılarında demiryolu ile ilgili içerik bulunmamaktadır. 1 yıllık demiryolu içeriğinden görüldüğü üzere, yeni yapılan bir iş bulunmamaktadır.

#### 4.14. Bayındırlık Dergisi 14. yıl (1948 Aralık)

14. yıl itibariyle derginin yılda yalnızca bir adet yayınlanmasına karar verilmiştir. Her geçen yıl içeriklerde ve yayınlanan dergi adedinde azalma olmasından dolayı, derginin artık yayın hayatında sona yaklaştığı düşünülmektedir. 14. yıla ait içerikler Tablo 15’te sunulmuştur.

**Tablo 15.** Bayındırlık Dergisi 14. yıl içerikleri

| Sayı              | Derginin İçeriği    |
|-------------------|---------------------|
| 1948 Aralık [127] | Demiryollar (sf.59) |

Tablo 15’deki demiryolları başlıklı içerikte, mevcut demiryollarının bilgileri verilmiş ve buna ek olarak tünel, viyadük ve büyük köprülerden bahsedilmiştir. Demiryollarının inşa ve işletmesi hakkındaki konulara da yer verilmiştir. İzmir-Aydın hattı, İzmir-Kasaba demiryolları, Anadolu hattı, Bağdat hattı, Mersin-Tarsus-Adana hattı, Cenup hatları, Avrupa demiryolları, Sarıkamış-Kars hudut hattı, Erzurum- Sarıkamış hattı, Ilıca-Palamutluk hattı, Bursa-Mudanya hattı ve Samsun-Çarşamba hattı ile ilgili bilgiler verilmiştir.

#### 4.15. Bayındırlık Dergisi 15. yıl (1949 Aralık)

Bu sayı, derginin son sayısıdır. Derginin içeriği incelendiğinde, bu sayının son sayı olması ile ilgili bir bilgilendirme yazısı bulunamamıştır. Herhangi bir açıklama bulunmadığı için, derginin yayından kaldırılma gerekçesi de, bu kararın planlı olup olmadığı da tam olarak bilinmemektedir. Tablo 16’da 1949 Aralık tarihli 15. yıla ait sayının içeriği sunulmuştur.

**Tablo 16.** Bayındırlık Dergisi 15. yıl içerikleri

| Sayı              | Derginin İçeriği            |
|-------------------|-----------------------------|
| 1949 Aralık [128] | Demiryollar İnşaatı (sf.49) |

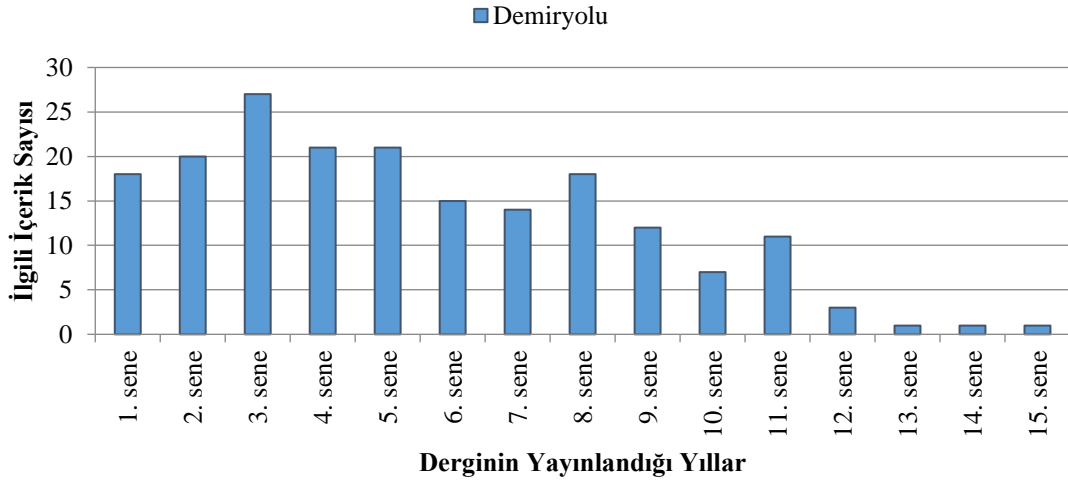
Tablo 16’daki içerikte, demiryollarında yapılmış olan işlerle ilgili genel bir bilgilendirme yapılmış ve yapılması planlanan işlerle ilgili bilgiler verilmiştir.

### 5. Sonuç

Bu çalışmada, Erken Cumhuriyet Döneminde yapılmış olan tüm demiryolu işleri, Nafia İşleri Mecmuası adlı dergi üzerinden incelenmiştir. Derginin 15 yıl boyunca yayınlanan her sayısında yapılan ayrıntılı okumalarla, döneme ait demiryolu işleri ve uygulamaları yorumlanmış, izlenen politika belirlenmiştir. Demiryolu politikasını dergi üzerinden inceleme fikrinin en önemli sebebi, hükümet tarafından çıkarılan bu dergide 15 yıla ait tüm bayındırlık işlerinin tüm ayrıntılarıyla anlatılmış olmasıdır.

Demiryolu işlerinin dergi içindeki başlıklarının, yıllara göre nasıl bir değişim geçirdiğini daha net görebilmek ve yorumlayabilmek amacıyla Şekil 1’deki grafik oluşturulmuştur. 1934 Haziran-1935 Mayıs tarihleri arasında yayınlanan 12 adet dergideki demiryolu içeriklerinin sayısı 1. Yıl olarak belirtilmiştir. Bu belirleme diğer yıllara ait sayılar için de yapılmıştır. Demiryolu başlıklarının, derginin içerisindeki ve kendi aralarındaki dağılımının yıllara göre dağılımları Şekil 1’de sunulmuştur.





Şekil 1. Bayındırlık dergisindeki demiryolu içeriklerin yıllara göre dağılımı

Nafia İşleri Mecmuasının ilk sayılarındaki demiryolu başlıklarıyla ilgili içeriklerin sayıca fazlalığı Şekil 1’den görülmektedir. İlk yıllara ait içeriklerde, yoğun olarak ülkede yapılan ve yapılması planlanan demiryolu işleri ve bu işlerdeki gelişmeler bildirilmiştir. Demiryolu hatlarının yapım işleri yeni başlamış olduğu için, dergi konu bakımında oldukça yoğun ve dolu bir içeriğe sahip olarak yayın hayatına başlamıştır. Zaman geçtikçe dergi içeriklerinde gözle görülür bir azalma olmuştur. İlk 5 yıl (1934-1939) istikrarlı bir ilerleyiş gösteren derginin, 5. ve 10. yıl (1939-1944) arasındaki içeriklerinde azalma yaşamaya başladığı ve kalan son 5 yıl (1944-1949) içerisinde de ciddi bir azalmayla yayın hayatının sonlanmış olduğu görülmektedir. Bunun, ilk yıllarda dört koldan başlanan demiryolu işlerinin artık o kadar çok yapılmıyor olmasından, yeni yapılmaya başlanan demiryollarının da daha uzun hatlara ait olması dolayısıyla inşaatın tamamlanma sürecinin uzun olmasından kaynaklandığı düşünülmektedir.

Dergilerin incelenmesi, okunması, tablolştırılıp yorumlanması sonucunda, yayınlanmasındaki birinci amacın halkın yapılan işlerle ilgili doğru bilgilendirilmesini sağlamak olduğu göze çarpmaktadır. Her fırsatta belirtilen bu amacın gerçekleştirilmesi bağlamında derginin yayınlanması sağlanmıştır ancak derginin halka ulaşma aşamasında tam olarak başarı sağlanıp sağlanmadığı bir muammadır. Yapılan ve yapılması planlanan işlerin dergide hem maddi hem de teknik olarak tüm detaylarının bildirildiği görülmektedir. Bunun da yine halkı bilgilendirmeye yönelik yapıldığı kanısına varılmıştır. Yeni kurulmuş bir devletin yapmayı planladıkları tüm işlerin detaylarını paylaşma fikri, halkın bu detayları açıkça görmek isteyeceğinin düşünülmesi ve buna cevap verilmesi oldukça değerlidir.

Dergi içerisinde birçok teknik bilgi de bulunmaktadır. Bu bilgiler de meslekle ilgilenen kişileri bilgilendirmek amacıyla paylaşılmıştır. Çoğu içerikte teknik detaylara yer verilirken bunun yanı sıra halkın da anlayabileceği tarzda yazılar ve içerikler de bulunmaktadır. Yani derginin sadece demiryolu işiyle uğraşan meslek sahiplerine bilgi veren bir teknik dergi olarak kalmasından öte, halkın da okuduğunda anlayabileceği içerikleri olan ve hükümetin yaptığı tüm işleri takip edebileceği bir aracı olması amaçlanmıştır.

İlgili tarihlerde yapılan tüm demiryolu hatlarının açılışlarına halkın yoğun bir ilgiyle katılımı göze çarpmaktadır. Bunun aynı coşkuyla dergiye aktarılması ve dergide kullanılan yazı dilinin özellikle halka seslenir gibi olması da yine dikkat çekici bir diğer konudur. Özellikle Atatürk’ün ve diğer hükümet ve Nafia yöneticilerinin hatların açılışına katılmaları, hem açılışlara halkın da katılmasını sağlamakta hem de açılışların daha büyük bir coşkuyla gerçekleşmesine sebep olmaktadır. Halkın her açılıшта hazır bulunduğu ve özel olarak yöresel kostümlerin giyilip yöresel

dans gösterilerinin yapıldığı, dergideki fotoğraf ve yazılarla açıklanmış ve gösterilmiştir. Yine buradan da anlaşılacağı üzere, yapılan tüm işler ve dergide aktarılış şekli halk önceliklidir. Dergi de, amaçlanan bu doğrultuda yayın hayatını devam ettirmiştir.

Derginin içeriklerinde özellikle yurtdışında yapılan işlere de yer verildiği gözlemlenmiştir. Derginin hemen her sayısında Avrupa ya da Amerika'da gerçekleşen bir konferanstan bahsedilmekte, farklı ülkelerin yayınladıkları bilimsel makaleler çeviri yaptırılıp yayımlanmaktadır, Türkiye Cumhuriyeti'nin bayındırlık alanındaki mevcut durumuyla diğer ülkelerin mevcut durumları karşılaştırılmakta, Bayındırlık Bakanlığı bünyesinde çalışan mühendisler çeşitli gözlemler ve deneyimler için yurtdışına gönderilmektedir. Yeni kurulan devlet yöneticilerinin modernleşmek, yurtdışındaki gelişmeleri takip etmek ve bu bilgileri ülkeye aktarmak fikrini benimsedikleri görülmektedir.

Hükümetin ulaştırma politikaları demiryolu üzerine kurulmuştur. Ülkeyi demir ağlarla örmek düşüncesindeki idareciler, yeni demiryolu hatlarının yapılmasını uygun görmüşlerdir. Tablo 17'de 1924 yılından itibaren yapılan demiryolu hatlarının uzunlukları ve harcanan bütçelerin yığılımlı olarak toplamları sunulmuştur.

**Tablo 17.** 1924 yılından 1945 yılına kadar yapılmış olan demiryolları uzunlukları ve toplam bütçeleri

| Yıllar | Yılların Sonunda Hatların<br>Toplam Uzunlukları (Km.) | Bütçelerin Toplamları<br>(TL) |
|--------|---|-------------------------------|
| 1924   | 203   | 8 700 000                     |
| 1925   | 251   | 29 000 000                    |
| 1926   | 513   | 43 900 000                    |
| 1927   | 595   | 72 300 000                    |
| 1928   | 783   | 151 500 000                   |
| 1929   | 1232  | 161 400 000                   |
| 1930   | 1392  | 203 300 000                   |
| 1931   | 1690  | 225 600 000                   |
| 1932   | 1955  | 232 600 000                   |
| 1933   | 2012  | 245 700 000                   |
| 1934   | 2399  | 260 800 000                   |
| 1935   | 2705  | 282 300 000                   |
| 1936   | 2849  | 301 300 000                   |
| 1937   | 3012  | 320 400 000                   |
| 1938   | 3227  | 341 600 000                   |
| 1939   | 3277  | 363 000 000                   |
| 1940   | 3277  | 383 900 000                   |
| 1941   | 3306  | 398 500 000                   |
| 1942   | 3360  | 410 700 000                   |
| 1943   | 3360  | 438 000 000                   |
| 1944   | 3383  | 454 700 000                   |
| 1945   | 3447  | 463 500 000                   |

Tablo 17'den görüldüğü gibi, 1924 yılında 203 km. olan demiryolu hat uzunluğu 21 yıl içinde toplam 3447 km'ye çıkartılmıştır. Her yıl yeni demiryolu hatlarının yapıldığı görülmektedir. 21 yıl içerisinde yapılan demiryolu hatları için de toplamda 463.500.000 TL gibi bir harcama yapılmıştır ki bu, o döneme göre içinde bulunan maddi zorluklara rağmen demiryolu politikası için ciddi bir bütçe ayrıldığını göstermektedir. Tablo 16'dan da anlaşıldığı gibi, Erken Cumhuriyet Döneminde Türkiye Cumhuriyeti maddi kaynak konusunda her ne kadar yetersiz olsa da, ulaştırma politikalarında ilk sırada tutulan demiryolu ile ilgili yatırımlardan kaçınılmamıştır. Çünkü tamamlanması halinde demiryolunun hem ekonomik hem de siyasi getirisinin oldukça yüksek olacağı bilinmektedir. Her tamamlanan demiryolu hattının istenilen etkiyi yaratması da, devamlılığı açısından önemli olmuştur. Her yeni hattın yapılmasıyla beraber ülkenin en ücra

köşesine uzanılarak, Türk halkının birbirine erişmesi, kenetlenmesi ve huzur içinde yaşamasının sağlandığı ve tam da bu sebeple bu politikanın ilk sıraya konulduğu görülmektedir.

Yöneticiler yabancı şirketlerin elinde bulunan hatların satın alınmasını da diğer önemli mevzu olarak görmekteydiler. Demiryolu inşa ve işletmesinde o dönemde hâkim olan sermaye ve bilgi tamamıyla yabancılara aitti. İmparatorluk dönemi demiryolu politikasının yabancı sermaye ve yabancı bilgi ile demiryolu yapmak, işletmek ve bu işlere destek vermek olduğu, ülkenin kaynaklarının halkın yabancılar için çalıştırıldığı belirtilmiştir. Türkiye Cumhuriyeti'nin demiryolu politikasının ise imparatorluğun tam tersine, yabancı sermaye ve kredileriyle yapılan işleri Türk aklı, Türk parası ve Türk emeğiyle yapmak ve işletmekti. Elazığ hattı bu düşüncenin ilk uygulaması olması itibariyle çok önemlidir. Yapılan işlere bakılırsa, ülke kaynaklarının, fikir madde ve emeğin bir araya getirilip, planlı olarak uygulanması sonucunda başarılı olunduğu görülebilir. Yapılan her işin Türk mühendisler tarafından yapılması sağlanmış, Türk lirası öne çıkarılmış, Türk işçilerle çalışarak işçinin emeğinden yararlanılmış ve büyük bir birleşim sağlanmıştır. Kurulan demiryolu atölyesiyle, yeterli üretim yapılmaya başlanmış ve başka ülkelere ihtiyaç duyulmadığı kanıtlanmaya çalışılmıştır.

Dönemin demiryolu politikaları, siyasal durum ve ideoloji ayrılmamış, birbirini desteklemiş ve beraber büyümüştür. Ulaştırma sistemlerinin bir bütün olarak düşünülmesi gerektiğinden, aslında yalnızca demiryolunun varlığının yetersiz olacağı bilinmekteydi. Dolayısıyla bunu destekleyici olarak karayolu ve hatta köprü yapım işlerinin bile yapılması gerekmekteydi. Fakat demiryolu çalışmalarının her zaman gölgesinde kalan karayolu çalışmaları hiçbir zaman tam ihtiyacı karşılayamamıştır. Karayolu ağı, demiryolu hatlarını besleyici olarak düşünülmüş ve sadece buna yönelik yatırımlar yapılmıştır. Dergide de birçok yerde, karayolunun gelişmesiyle ülkeye girecek olan motorlu araçların demiryolu araçlarına kıyasla olumlu özelliklerinden bahsedilse de, tam manasıyla üzerinde durulamamıştır. Yine de yol kanunuyla birlikte karayolu çalışmaları halkın da yardımıyla geliştirilmiştir.

Yapılan çalışmayla görüldü ki, Erken Cumhuriyet Döneminde demiryolu işleri ve yatırımları imkânlar zorlanarak ve belirli bir politika izlenerek, ülkeyi geliştirmek ve ileriye taşımak adına yapılmış olan tüm işlerin en başında düşünülmüş ve uygulanmıştır. Dönemsel olarak büyük bir başarı elde edildiğini de söylemek mümkündür.

Bu çalışmanın, alana katkı sağlaması ve dönemde yapılmış olan demiryolu işlerinin belirlenmesi açısından diğer çalışmalara örnek olması düşünülmüştür. Araştırmacıların, dönemin demiryolu politikasının yapılan çalışmalar üzerinden değerlendirilebileceği bir başka yazılı kaynak bularak benzer bir çalışma yapmaları, bulguların değerlendirilmesi adına çalışmanın geliştirilmesini ve daha değerli hale gelmesini sağlayacaktır. Bu bağlamda araştırmacıların, Nafia Mecmuası gibi döneme ait başka kaynakları araştırmaları önerilmektedir.

## Kaynakça

- [1] İ. Tekeli, S. İlkin, "Cumhuriyetin demiryolu politikalarının oluşumu ve uygulaması," *Kebikeç-İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırmaları Dergisi*, 11, 125-163, 2001.
- [2] S. Avcı, "Ulaşım coğrafyası açısından Türkiye'nin ulaşım politikaları ve coğrafi sonuçları," *Ulusal Coğrafya Kongresi*, İstanbul, 2005.
- [3] İ. Öztürk, "Osmanlı İmparatorluğu'ndan günümüze demiryollarının gelişimi," Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2009.
- [4] A. O. Akalan, "Bir kurum olarak Türkiye cumhuriyeti devlet demiryolları tarihi," Doktora Tezi, Hacettepe Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Ankara, 2010.
- [5] Türkiye Mühendislik Haberleri, "1923-1940 dönemi demiryolları," 442-443, 2006.
- [6] E. As, "Cumhuriyet dönemi ulaşım politikaları," Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, İzmir, 2006.
- [7] Nafia İşleri Mecmuası, 1934. T.C. Nafia Vekâleti, Yıl:1, Sayı: 1.







- [124] Bayındırlık Dergisi, 1947. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Yıl:13, Sayı: 2.  
[125] Bayındırlık Dergisi, 1947. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Yıl:13, Sayı: 3.  
[126] Bayındırlık Dergisi, 1947. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Yıl:13, Sayı: 4.  
[127] Bayındırlık Dergisi, 1948. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Yıl:14, Sayı: 1.  
[128] Bayındırlık Dergisi, 1949. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Yıl:15, Sayı: 1.

### Özgeçmiş



#### **Mine POLAT ALPAN**

1990’da doğmuştur. Lisans eğitimini Karadeniz Teknik Üniversitesi İnşaat Mühendisliği Bölümünde tamamlamıştır. 2014’ten beri Zonguldak Bülent Ecevit Üniversitesi İnşaat Mühendisliği Bölümü Ulaştırma Anabilim dalında Araştırma Görevlisi olarak çalışmaktadır. İlgi alanına giren araştırma konuları ulaştırma tarihi, trafik mühendisliği, trafik planlama, kavşak tasarımı ve trafik güvenliğidir. E-Posta: minepolat@beun.edu.tr



#### **Aysun AYDIN SANCAROĞLU**

Lisans eğitimini Karadeniz Teknik Üniversitesi Mimarlık Bölümünde tamamlamıştır. Karadeniz Teknik Üniversitesinde Mimarlık bölümünde Dr. Öğretim Üyesi olarak çalışmaktadır. İlgi alanına giren araştırma konuları Sosyal ve Beşeri Bilimler, Tarih, Türkiye Cumhuriyeti Tarihi, Mimarlık tarihidir. E-Posta: mimar\_aysun@ktu.edu.tr

### **Beyanlar:**

Bu makalede bilimsel araştırma ve yayın etiğine uyulmuştur.

Yazarların katkıları: Mine POLAT ALPAN: Kaynaklar, Metodoloji, Yazma-orijinal taslak hazırlama, Görselleştirme, Yazma-gözden geçirme ve düzenleme. Aysun AYDIN SANCAROĞLU: Kavramsallaştırma, Doğrulama, İnceleme, Kontrol.