

ATATÜRK DÖNEMİ ULAŞTIRMA POLİTİKASI VE UYGULAMALARI

Cumhuriyetimizin 100 Yılında Ulaştırma

TMMOB İMO İstanbul Şubesi 18 Mayıs 2024

- Toplantımız özel bir günde gerçekleşiyor. Onurlu ve kutsal bir kurtuluş mücadelesinin başlangıcı kabul edilen bir günün arefesindeyiz.
- 105 yıl önce bugün Bandırma vapuru son durağı Samsun'a yaklaşıyordu. Bir ulusun kurtuluş mücadelesini başlatacak kararlı ve umut dolu yolcusu Mustafa Kemal Paşa, maiyetindekilerle birlikte 19 Mayıs 1919 Pazartesi sabahı saat 08:00' de Tütün İskelesi'nden Samsun'a ulaşmıştı.

- Bu başlangıç, özgürlüğüne ve tam bağımsızlığa kavuşacak bir ulusun Cumhuriyetle taçlanmasıyla sürecektir.
- Bu aşamada bir noktanın vurgulanmalıdır. Kurtuluş Savaşı'nın ulusun temsilcisi olarak olarak, TBMM tarafından yönetilmesi, Cumhuriyete giden yolun göstergesidir. TBMM'nin aydınlattığı yolda savaşılırken öte yandan Cumhuriyetin hazırlıkları yapılmıştır.
- Kısacası, Cumhuriyetimizin kurulması sürecini 1919-1923 döneminden kopuk olarak değerlendirmek olanaksızdır.

- Cumhuriyetimiz tarihte benzeri bulunmayan bir Çağdaşlaşma Projesidir.
- Çağdaşlaşma Projesinin yönlendiricisi akıl ve bilimdir. Bu nedenle laiklik ilkesi yaşamsal önem taşımaktadır.
- Cumhuriyetimizin olmazsa olmaz önkoşulu laik eğitimle ihtiyaç duyduğu bilinçli ve kararlı kuşaklarını yetiştirmektir.

- Bunun için eğitime önem ve öncelik vermişlerdir. Kurtuluş Savaşının en zorlu günlerinin yaşandığı 15 Mart 1921 de Ankara'da Maarif Kongresi toplanmış, Mustafa Kemal cepheden gelerek bu toplantıya katılmıştır. Bu toplantıda eğitime ilişkin önemli kararlar alınmıştır.

- Kurtuluş Savaşında yaşananların ışığında tam bağımsızlığın sürdürülebilirliği için ulusal savunma, doğal olarak, gündemin başında yer alıyordu.
- Kurtuluş Savaşında ulaştırma olanaklarının yetersizliği yüzünden çok sıkıntı çekilmişti. Mustafa Kemal'in "Demiryolları memleketin tüfenkten, toptandaha mühim bir emniyet silâhıdır."

- Sorunu bir ölçüde azaltmak üzere, yabancı şirketlerin imtiyazında olan hatların 1474 km.lik bölümü TBMM tarafından millileştirilmiştir. Bu hatları yönetmek üzere 18 Temmuz 1920'de Eskişehir'de "Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdüriyet-i Umumiyesi" kurulmuş, başına, demiryolu tarihimizin önemli siması kimliğini kazanan, Kurmal Albay Behiç (Erkin) atanmıştır.

- Mustafa Kemal, Cumhuriyet öncesi, 1 Ekim 1922'de TBMM açış konuşmasında, medeniyet için demiryolunun zorunluluğunu belirttikten sonra; “demiryolu gibi yatırımları gerektiğinde milletin menabii ile gerçekleştirilebileceğini, milli çıkarlarımıza uymayan imtiyazlar vererek yapılmayacağını” açıklamıştır.

- Kurtuluş Savaşı sonrası ülkenin durumu yorgun, eğitimsiz bir toplum , yıkıntılar ve yoksulluk olarak özetlenebilir.
- Bu olumsuz koşullara karşın, Lozan Anlaşması ve Cumhuriyetin ilanından önce (18 Şubat-4 Mart) tarihlerinde ekonomi politikasını belirlemek üzere “İzmir İktisat Kongresi” gerçekleştirildi. Kongre gündeminin önemli konularından biri ulaştırma politikası ve demiryollarının geliştirilmesi idi.

- Başta Mustafa Kemal olmak üzere, Cumhuriyetimizin kurucuları, tam bağımsız bir ülke kurulması ve sürdürülebilirliği için ekonominin güçlendirilmesini yaşamsal nitelikte görüyorlardı.
- **Savaş sürecinde yaşanan en önemli sorunlardan biri ulaştırmaydı. Zafer sonrasında da ekonominin geliştirilmesi ve ulusal bütünlüğün sağlanması, amacıyla etkin ulaştırmanın olmazsa olmazlığının bilincindeydiler.**

- Mustafa Kemal Atatürk, bütün düşünce, girişim ve eylemlerininin dayandığı, “Milli Siyaset “ diye adlandırdığı temel ilkeyi şöyle açıklıyor: **“Milli siyaset demekle anlatmak istediğim şudur: Ulusal sınırlarımız içinde, her şeyden önce kendi gücümüze dayanarak varlığımızı koruyup ulusun ve yurdun gerçek mutluluğuna ve bayındırlığına çalışmak.”**

Buraya kadar yaptığımız açıklamaların ışığında, artık asıl konumuza girebiliriz.

ULAŞTIRMA POLİTİKALARI İÇİN BİR BAŞARI ÖRNEĞİ: ATATÜRK DÖNEMİ

Cumhuriyet kurulduğunda, var olan ulaőtirma sistemi ne ekonomik ne de toplumsal anlamda gelişmeye destek olmaktan uzaktır.

4000 km dolayında bölümü iyi durumda 18 335 km karayolu bulunmaktadır.

Denizyolu da 35 000 tonluk ticaret filosu ile yeterli olmaktan uzaktır. Havayolları açısından kayda değer bir durum söz konusu değildir.

Demiryolu 4138 km hat uzunluğunun dar ve geniş hatlı olup genel ağı katkı sağlamayan bölümünün dışında 3700 km uzunluğunda bir ağdan oluşmaktadır. Ankara'yı Adana'ya bağlayan çizginin doğusunda ülkenin %70'i dolayındaki alanında bir hat bulunmamaktadır.

Bu ağ «ağaç» ya da «sömürge» tipi denilen ve emperyalist ülkelerin doğal kaynaklarına ve önemli pazarlara ve limanlara bağlayan bir yapıdadır.



- Demiryolunu Türkler değil yabancılar işletmektedirler. Türklerin demiryolunu işletemeyeceği, dolayısıyla Avrupa ülkelerinden yardım istemek zorunda kalacakları görüşü yaygındır.

Hiç kuşku yok ki, belirtilen koşullarda, Cumhuriyetin ilk döneminde Atatürk'ün önderliğinde uyguladığı ulaştırma politikası örnek olarak gösterilmeye değer niteliktedir.

Bu politika ve uygulamalarından çıkarılabilecek önemli dersler vardır.

- Siyasal, mali, iktisadi, sosyal, kültürel, askeri tüm alanlarda başarılı olmadıkça özgürlük ve tam bağımsızlık mümkün olamayacaktı.
- Bu bilinçle, doğusundan batısına kuzeyinden güneyine ülkenin bütünlüğünün sağlanarak vatan sathında kaynaşması, güçlü bir ekonominin kurulması ve sürdürülmesi, toplumsal ve kültürel yaşamın zenginleşmesi, kısacası toplumun refah içinde ve mutlu yaşaması için etkin bir ulaştırma sistemi gerekiyordu.

- Atatürk bu gerçeği şöyle ifade ediyordu:
- **“İktisadiyatın gelişmesinde başlıca lüzumlu olan yollar, demiyolları, limanlar, kara ve deniz nakliye vasıtaları, milli mevcudiyetinin maddi ve siyasi kan damarlarıdır. Refah ve kuvvet vasıtasıdır.”**

Artık ulaştırma politikasının dayandığı
gerekçeleri özetleyebiliriz:

-Ülkede ekonomik ve toplumsal gelişmeyi
destekleyecek bir ulaştırma sistemi
bulunmuyordu.

-Demiryolu doğudan batıya, kuzeyden
güneye ulaştırmanın ana yapısını
oluşturacak nitelikte bir ulaştırma
türüydü.

-Ulusal güvenlik için demiryolu uygun bir ulaştırma türüydü.

-Bu nedenlerle, demiryolu tartışmasız uygun seçenek konumundaydı.

Doğuya doğru geliştirilecek yeni hatlarla ülkenin önemli merkezleri, limanları birbirlerine bağlanarak ülke bütünlüğü sağlanabilecekti.

-
- Çağın en gelişmiş ve etkin ulaştırma teknolojisi demiryolu idi. Demiryolu tercihi, benimsenen çağdaş bilim ve teknoloji gelişmelerini izleme hedefi ile uyumluydu.
- Yabancıların Türkler demiryolunu işletemezler savı boşa çıkarılmalıydı. Öz kaynaklarla demiryolu sisteminin kurulması ve işletilmesi başarılmalıydı. Böylece Türk ulusunun demiryolu taşımacılığını gerçekleştirebileceğini yabancılara göstermek ve toplumun özgüvenini yükseltmek önemliydi.

İşte Mustafa Kemal'in konumuzu özetleyen sözleri

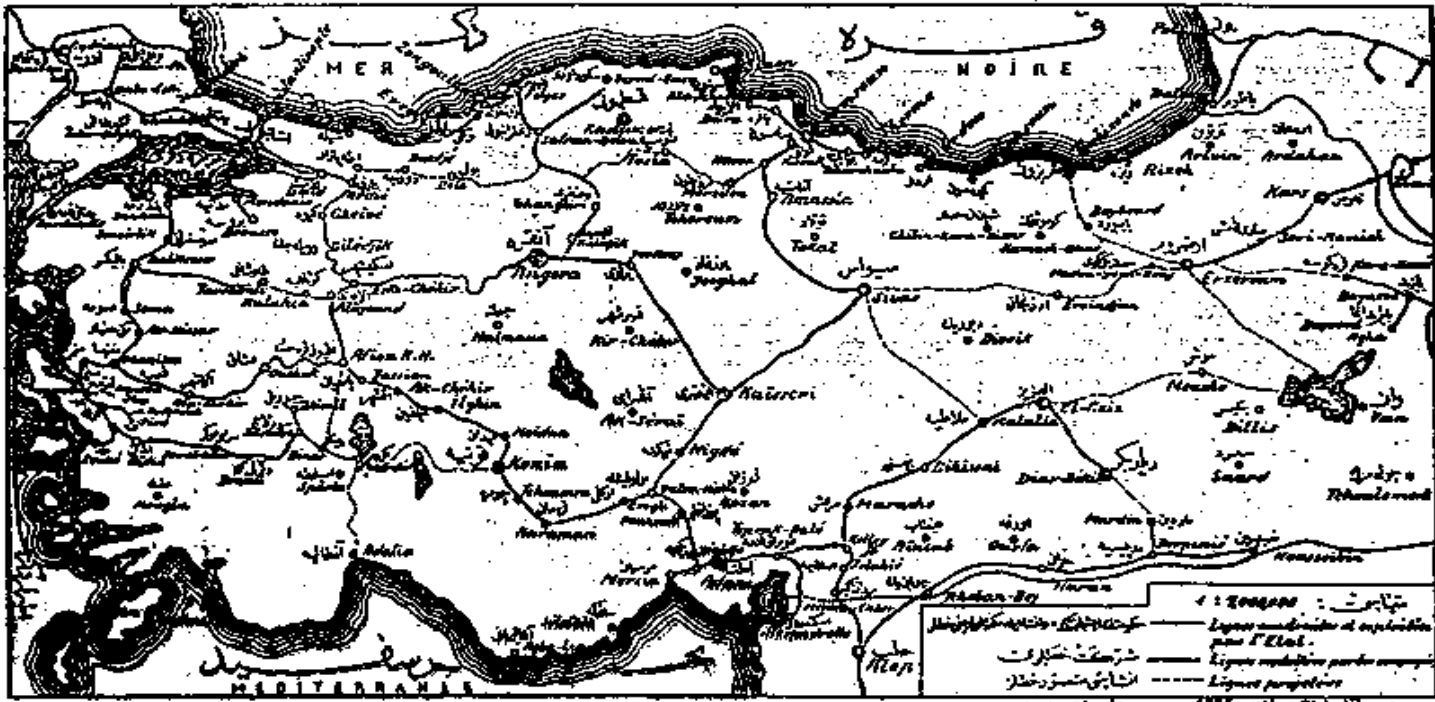
- **“Siyasi ve askeri muzafferiyetler ne kadar büyük olursa olsun, iktisadi zaferlerle taçlandırılmadıkça payidar olunamaz.”**
- **“İktisadiyatın gelişmesinde başlıca lüzumlu olan yollar, demiryolları, limanlar, kara ve deniz nakliye vasıtaları milli mevcudiyetinin maddi ve siyasi kan damarlarıdır. Refah ve kuvvet vasıtasıdır.”**
- **“...Türk Milletinin servet, refah, medeniyet yollarında yürümesi ve Türkiye’de iktisadi hayatın yüksek inkişafı ancak bu demirden yollarla olacaktır.”**

- Zaten çok yetersiz olan karayollarının amaçlanan savunma koşullarını, ekonomik ve sosyal kalkınmayı, ülke sathında bütünleşmeyi sağlayacak bir kapasiteye kavuşması olanaksız bulunmaktadır. Yukarıdaki diğer saptamalar da göz önüne alındığında ulaştırma politikasının belirleyici aracının demiryolu olması gerçeğini ortaya koyuyordu.
- Bu gerçek Atatürk tarafından şöyle ifade edilmiştir:

- **“...Türk Milletinin servet, refah, medeniyet yollarında yürümesi ve Türkiye’de iktisadi hayatın yüksek inkişafı ancak bu demirden yollarla olacaktır.”**

- Böylece demiryolu ağ yapısının doğuya doğru üretim ve tüketim merkezlerini, diğer ekonomi odaklarını birbirlerine ve limanlara bağlayacak şekilde oluşturulması hamlesi başlıyordu.
- 8 Nisan 1923 tarihinde kabul edilen Chester Projesi kabul edilemez nitelikte olduğu görülerek 18 Aralık 1923 tarihinde TBMM kararı ile iptal edilmiştir.

- Projelerin uygulanmasından önce, aşamasında, 1925 yılında ilk Ulusal Demiryolu Kongresini yapmışlardır. Bunu dört kongre daha izlemiştir. Bir çok teknik sorun, yol ve taşıt standartları, yeni hatlar için açılacak atölyeler, ve işletme organizasyonu konularında kararlar almışlardır.
- **Bu yaklaşım Cumhuriyetimizin akıl ve bilimin desteğiyle kararlarını aldıklarının ve eylemlerini yönlendirmelerinin bir göstergesi olarak önemlidir.**



1 : 200000
 Lignes continues et ponctuées pour l'Etat.
 Lignes médianes pour les provinces.
 Lignes pointillées pour les tribus.
 Lignes pleines pour les frontières.

1928 - 1929
 Service des cartes

- Çalışmalarda bilime ve plana önem verildiğini gösteren bir anı şöyle: Bir gün Atatürk ve arkadaşlarının bir harita üzerinde demiryolu ile ilgili çalışmalarına tanık olan lise öğrencisi Afet İnan çizilmiş yeni hatları işaret ederek; “Bütün bunlar gerçekleşebilecek mi?” benzeri bir soru sorar. Yanıt şöyledir: “Planlarımız kâğıt üstünde kalmak için çizilmiyor. Yapıldıkça görürsün.”

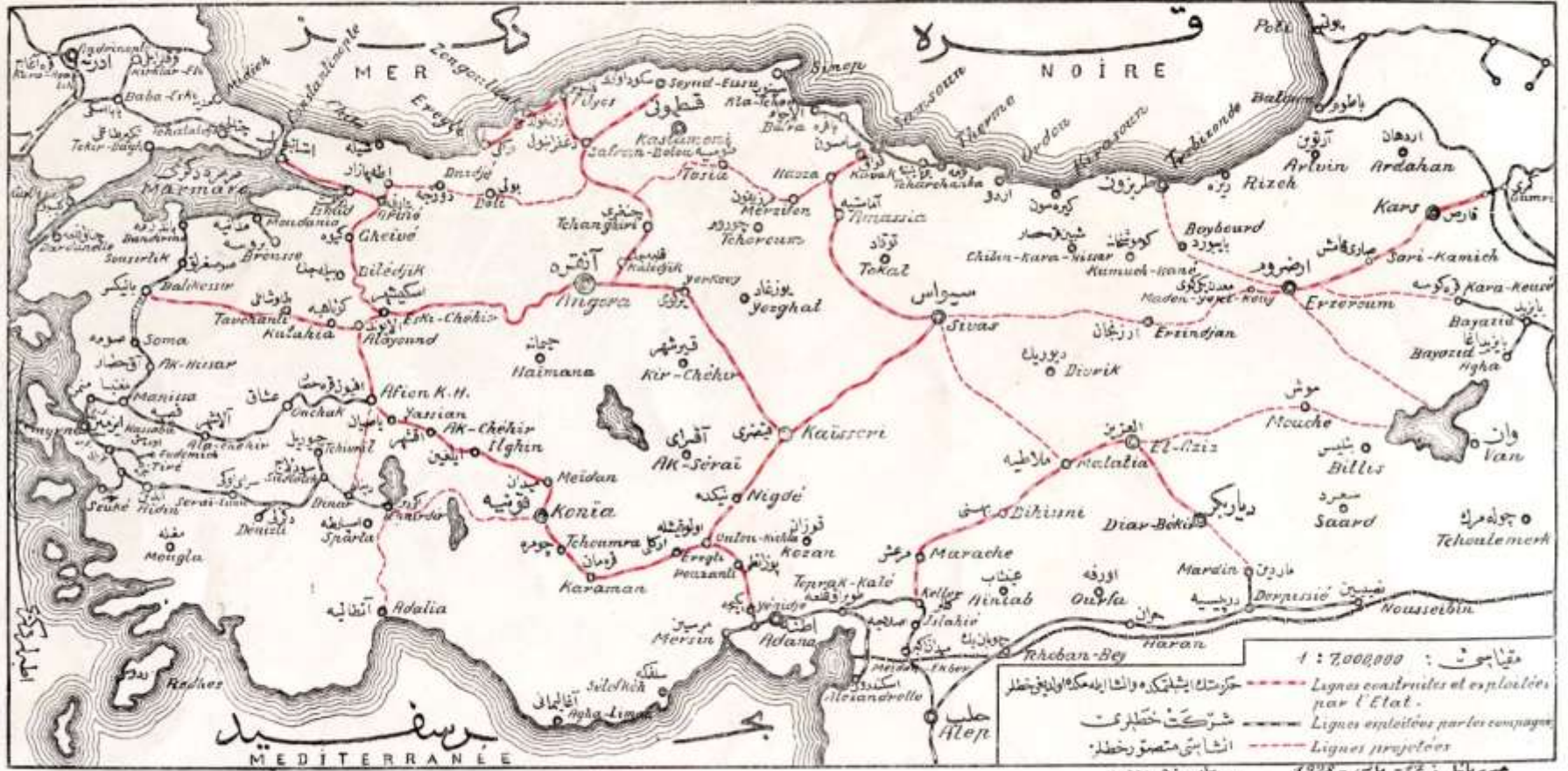
- Milli M¼cadele d¼neminde demiryolu genel m¼d¼rl¼ğ¼ne atanan Behiç (Erkin) Kurtuluş Savaşı'nda demiryollarını işleterek ordunun lojistik desteğini sağlamıştır. Genel M¼d¼r ve Nafia Vekili olarak bug¼nk¼ TCDD'nin de kurucusu olan Behiç Bey, demiryolları ile b¼t¼nleřen ve "Demiryolcuların Babası" olarak kabul edilen ¼nder bir insandır.

- Demiryolu yapım hamlesinin 1923-1927 arasındaki ilk döneminde yeni hatlar yapımı yanında savaş sırasında tahrip olmuş hatların bakım-onarım çalışmalarına öncelik verilmiştir.
- 1927-1939 arasındaki ikinci dönemde, 1927 ekonomik krizinin olumsuz koşullarına karşın, yeni hatların yapımı programlanan şekilde başarıyla tamamlanmıştır. 1925-1939 arasında 2595 km uzunluğunda hat yapılmıştır.
- Aynı zamanda satın almak suretiyle yabancı şirketlerin işlettikleri hatlar millileştirilmiştir.

- Mühendisi, teknik elemanları, işçileri ile öz sermaye kullanılarak yapılan Sivas-Erzurum hattının başarıyla tamamlanmasından sonra, İsmet İnönü, Lozan'da kendisine Türkiye'nin kalkınmak için mutlaka Avrupa'ya muhtaç olacağı ve Lozan kazanımlarını kaybedeceği tehdidini savuran Lord Curzon'a yanıt verir gibidir:
- **“Şimendifer zaferi; Türk işçisinin, Türk mühendisinin, Türk sermayesinin zaferidir.”**

تورکيه جمهورتي ديمير يوللار خريطهسى

Türkiye Demiryolları Haritası - 1928



Mayıs 1928 tarihi itibari ile Türkiye Demiryolları haritası

- Devlet tarafından inşa edilen ve işletilen hatlar
- Yabancı şirketler tarafından işletilen hatlar
- Projelendirilen hatlar

- Sözlerimi Falih Rifkî Atay 1942 yılında kaleme aldığı “Demiryolculuğumuzun XV'inci Yılı” başlıklı yazısından bir bölümle tamamlamak istiyorum.
- **“Türk demiryolculuğu, yeniçağ Türkiye'sinin başarı iradesini yuğurmakta amil olmuştur. Demiryolcular yalnız ray döşemediler, tüneller açmadılar, köprü kurmadılar: taraf taraf fabrikalar açan, sulama “işlerini halleden, bu memleketi asrımıza ulaştıran teknik ve iman kadrosunun da habercisi ve müjdecisi oldular. 15 yıl öncesinden bugün bir rüya idi. Bu günden 15 yıl öncesi bir kâbustur.”**