

**KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ  
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**MİMARLIK ANABİLİM DALI**

**ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİ ULAŞIM PRATİKLERİNİN NAFİA  
MECMUASI ÜZERİNDEN İNCELENMESİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**İnşaat Müh. Mine POLAT**

**MAYIS 2016  
TRABZON**



**KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ**  
**FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**MİMARLIK ANABİLİM DALI**

**ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİ ULAŞIM PRATİKLERİNİN NAFİA MECMUASI  
ÜZERİNDEN İNCELENMESİ**

**İnşaat Mühendisi Mine POLAT**

**Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsünce**

**"YÜKSEK LİSANS (MİMARLIK)"**

**Unvanı Verilmesi İçin Kabul Edilen Tezdir.**

**Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 18 / 04 / 2016**

**Tezin Savunma Tarihi : 16 / 05 / 2016**

**Tez Danışmanı : Yrd. Doç Dr. Aysun AYDIN ÖKSÜZ**

**Trabzon 2016**

**KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ  
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**Mimarlık Anabilim Dalında  
Mine POLAT tarafından hazırlanan**

**ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİ ULAŞIM PRATİKLERİNİN NAFİA MECMUASI  
ÜZERİNDEN İNCELENMESİ**

başlıklı bu çalışma, Enstitü Yönetim Kurulunun 26/ 04/ 2016 gün ve 1650 sayılı  
kararıyla oluşturulan jüri tarafından yapılan sınavda  
**YÜKSEK LİSANS TEZİ**  
olarak kabul edilmiştir.

**Jüri Üyeleri**

**Başkan : Doç. Dr. Ömer İskender TULUK**

**Üye : Yrd. Doç. Dr. Aysun AYDIN ÖKSÜZ**

**Üye : Yrd. Doç. Dr. Gökçen AKGÜN ÖZKAYA**



**Prof. Dr. Sadettin KORKMAZ**

**Enstitü Müdürü**

## ÖNSÖZ

Bu çalışma kapsamında, Erken Cumhuriyet Dönemi olarak bilinen 1923-1949 seneleri arasındaki bayındırlık işlerinin tamamı, dönemin hükümeti tarafından çıkarılan Nafia İşleri Mecmuası isimli dergi üzerinden kantitatif yöntemle incelenmiştir. Çalışmada; karayolu, demiryolu, köprü ve mühendislik eğitimi alanında yapılan çalışmalar tablollaştırılmış ve senelere göre dağılımları irdelenmiştir.

Öncelikle, tez çalışmam boyunca bana daima yol gösteren, desteğini asla esirgemeyen, büyük bir sabırla her zaman ve her konuda yardımcı olan sevgili tez danışmanım, hocam Yrd. Doç. Dr. Aysun AYDIN ÖKSÜZ'e, bana kattıkları için sevgili hocam Doç. Dr. Asu BEŞGEN'e, çok değerli hocam ve danışmanım Mustafa TANIŞ'a, kardeşim Duygu SEVİM'e, canım aileme ve dostlarıma her zaman yanımda oldukları için teşekkürlerimi sunarım. Hayatımdaki en büyük teşekkür ve sevgim de artık aramızda olmasa da varlığını her zaman hissettiğim canım abim Mustafa POLAT'a.

Mine POLAT  
Trabzon 2016

## **TEZ ETİK BEYANNAMESİ**

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “Erken Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Pratiklerinin Nafia Mecmuası Üzerinden İncelenmesi” başlıklı bu çalışmayı baştan sona kadar danışmanım Yrd. Doç. Dr. Aysun AYDIN ÖKSÜZ’ün sorumluluğunda tamamladığımı, verileri kendim topladığımı, başka kaynaklardan aldığım bilgileri metinde ve kaynakçada eksiksiz olarak gösterdiğimi, çalışma sürecinde bilimsel araştırma ve etik kurallara uygun olarak davrandığımı ve aksinin ortaya çıkması durumunda her türlü yasal sonucu kabul ettiğimi beyan ederim. 16/05/2016

Mine POLAT

## İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa No</u>
ÖNSÖZ.....	III
TEZ ETİK BEYANNAMESİ.....	IV
İÇİNDEKİLER.....	V
ÖZET.....	VII
SUMMARY .....	VIII
ŞEKİLLER DİZİNİ.....	IX
TABLolar DİZİNİ.....	X
KISALTMALAR .....	XIV
1. GENEL BİLGİLER.....	1
1.1. Giriş.....	1
1.2. Amaç ve Yöntem.....	3
1.3. Kapsam.....	4
2. YAPILAN ÇALIŞMALAR.....	6
2.1. Erken Cumhuriyet Dönemine Genel Bir Bakış.....	6
2.1.1. Dönemin İdeolojisi.....	7
2.1.2. Siyasal Durum.....	9
2.1.3. Ekonomik Durum.....	11
2.2. Erken Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikalarına Genel Bir Bakış.....	12
2.2.1. Demiryolu Politikası.....	13
2.2.2. Karayolu Politikası.....	16
2.2.3. Mühendislik İdeolojisinin Erken Cumhuriyet Dönemindeki Yeri.....	18
2.2.4. Köprülerin Ulaştırma Politikasındaki Yeri.....	23
3. BULGULAR.....	24
3.1. Nafia İşleri Dergisi.....	24
3.2. Derginin İnceleniş Yöntemi.....	26
3.2.1. Nafia Dergisi 1. Sene 1934 Haziran – 1935 Mayıs.....	26
3.2.2. Nafia Dergisi 2. Sene 1935 Haziran – 1936 Mayıs.....	40
3.2.3. Bayındırlık İşleri Dergisi 3. Sene 1936 Haziran – 1937 Mayıs.....	51
3.2.4. Bayındırlık İşleri Dergisi 4. Sene 1937 Haziran – 1938 Mayıs.....	61
3.2.5. Bayındırlık İşleri Dergisi 5. Sene 1938 Haziran – 1939 Mayıs.....	71

3.2.6.	Bayındırlık İşleri Dergisi 6. Sene 1939 Haziran – 1940 Mayıs.....	83
3.2.7.	Bayındırlık İşleri Dergisi 7. Sene 1940 Haziran – 1941 Mayıs.....	92
3.2.8.	Bayındırlık İşleri Dergisi 8. Sene 1941 Haziran – 1942 Mayıs.....	102
3.2.9.	Bayındırlık İşleri Dergisi 9. Sene 1942 Haziran – 1943 Mayıs.....	111
3.2.10.	Bayındırlık İşleri Dergisi 10. Sene 1943 Haziran – 1944 Mayıs.....	116
3.2.11.	Bayındırlık Dergisi 11. Sene 1944 Haziran – 1945 Mayıs.....	119
3.2.12.	Bayındırlık Dergisi 12. Sene 1946 Mart - 1946 Aralık .....	123
3.2.13.	Bayındırlık Dergisi 13. Sene 1947 Mart - 1947 Aralık .....	127
3.2.14.	Bayındırlık Dergisi 14. Sene 1948 Aralık .....	129
3.2.15.	Bayındırlık Dergisi 15. Sene 1949 Aralık .....	131
4.	SONUÇLAR.....	132
5.	KAYNAKLAR .....	144
6.	EKLER .....	151
	ÖZGEÇMİŞ.....	157

Yüksek Lisans Tezi

ÖZET

ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİ ULAŞIM PRATİKLERİNİN NAFİA MECMUASI  
ÜZERİNDEN İNCELENMESİ

Mine POLAT

Karadeniz Teknik Üniversitesi  
Fen Bilimleri Enstitüsü  
Mimarlık Anabilim Dalı

Danışman: Yrd. Doç. Dr. Aysun AYDIN ÖKSÜZ  
2016, 150 Sayfa, 6 Sayfa Ek.

Bu çalışmada, Erken Cumhuriyet dönemi ulaşım pratikleri 1934-1949 seneleri arasında yayınlanan Nafia Mecmuası üzerinden incelenmiştir. Dönemin hükümet tekelinde bulunan dergisinde, bayındırlık işleriyle ilgili yapılan tüm gelişmeler aylık olarak verilmekteydi ve halkın bu dergi sayesinde bilinçlendirilmesi amaçlanmaktaydı. Tüm bayındırlık yatırımları, ülkenin gelişmesinde önemli rol oynadığı gibi, siyasal olarak da büyük bir önem taşımaktaydı. Bu işleri hükümetin ne derecede önemseydiği, yeni kurulan bir devletin hangi koşullarda bu işleri gerçekleştirebildiği ve ülkenin geleceğinde ne gibi etkileri olduğunu bu dergi vasıtasıyla inceleyebilmek amacıyla bu çalışma yapılmıştır.

Çalışmanın ilk bölümünde amaç, yöntem ve kapsam sunulmuştur. İkinci bölümde Erken Cumhuriyet Dönemi anlatılmış, döneme genel bir bakış yapılmıştır. Ardından ulaştırma politikaları incelenmiş, çalışmanın çıkış noktası olan ulaştırma pratikleri anahtar kelimeleri dönem koşullarında incelenmiştir. Çalışmanın son bölümünde ise Nafia İşleri dergisi incelemeleri kantitatif yöntemle yapılmış, dergi içerikleri belirlenmiş, karayolu, demiryolu, köprü ve mühendislik başlıklarıyla tablolandırılmış ve yorumlanmıştır. Sonuç olarak da, Nafia İşleri Dergisi üzerinden Erken Cumhuriyet Döneminde 15 sene içerisinde yapılmış karayolu, demiryolu, köprü ve mühendislik eğitimi ile ilgili işler belirlenmiştir. Yeni kurulan devletin demiryolu politikasını benimsediği, karayolu ve diğer bayındırlık işlerinin demiryolu işlerine göre biraz daha geride kaldığı gözlemlenmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Cumhuriyet Dönemi, Ulaştırma, Nafia, Bayındırlık, Karayolu, Demiryolu, Köprü, Mühendislik Eğitimi.



Master Thesis

SUMMARY

ANALYZING TRANSPORTATION PRACTICES OF EARLY REPUBLICAN PERIOD  
THROUGH THE MAGAZINE NAFİA

Mine POLAT

Karadeniz Technical University  
The Graduate School of Natural and Applied Sciences  
Architecture Program

Supervisor: Assoc. Prof. Aysun AYDIN ÖKSÜZ  
2016, 150 Pages, 6 Pages Appendix

In this research, transportation practices of Early Republican Period were analyzed through the Magazine Nafia in 1934-1949. All the developments about public works had been published monthly in this magazine which was monopolized by the government and the aim was to raise awareness of the society. Investments about public works had crucial roles both for the development of the state and the politics of the government. This research has been done to see and analyze the works of the newly-established country under different circumstances, and to see its effects on future plans through the Magazine Nafia.

In the first chapter, the purpose, methodology and scope of the research have been presented. Early Republican Period was explained with the general overview in the second chapter. Then, transportation politics were analyzed and the keywords of transportation practices were examined in terms of the conditions of the period. In the last chapter of the research, the Magazine Nafia was analyzed with quantitative method; contents were specified and tabulated with the titles of highway, railway, bridge and engineering education; and these topics were interpreted. As a result, Early Republican Period was examined accordingly and the works about highway, railway, bridge and engineering in 15 years have been stated. It was observed that the newly-established country had adopted railway politics, but the works about highway and other public issues had fallen behind.

**Keywords:** Republican Period, Transportation, Nafia, Public Works, Highway, Railway, Bridge, Engineering Education.

## ŞEKİLLER DİZİNİ

### Sayfa No

Şekil 1.	Yüksek Mühendis Mektebi'nden mezun olan öğrenci sayılarının 1883-1937 seneleri arasındaki değişimi.....	20
Şekil 2.	Bayındırlık dergisindeki içeriklerin senelere göre dağılımı.....	135
Şekil 3.	1924-1947 tarihleri arasında Cumhuriyet devrinde Bakanlık ve iller tarafından yeni yapılan ve tamir edilen yollar.....	139
Şekil 4.	1924-1947 Tarihleri arasında Cumhuriyet Devrinde Bakanlık ve İllerce Yol ve Köprülere Harcanan Bütçeler.....	142
Ek Şekil 1.	Nafia İşleri Mecmuası 1. sene 1. sayı dış kapağı.....	151
Ek Şekil 2.	Temmuz 1934 ilk trenin Elazığ'a girişi ve halkın treni coşkulu karşılamışı.....	152
Ek Şekil 3.	Temmuz 1934 Elazığ hattının açılış törenine katılan Nafia İşleri Heyeti ve heyetin karşılamışı.....	153
Ek Şekil 4.	Ağustos 1934 Afyon- Antalya hattının temel atma töreninde hükümet yetkililerinin katılımı.....	154
Ek Şekil 5.	Nisan 1935'te açılan Sandıklı İstasyonu açılış törenine ait görüntüler.....	155
Ek Şekil 6.	Açılış törenlerine katılan halkın görüntüleri.....	156

## TABLolar DİZİNİ

	<u>Sayfa No</u>
Tablo 1. Nafia işleri mecmuası 1934 Haziran 1. sene 1. sayı.....	27
Tablo 2. Nafia işleri mecmuası 1934 Temmuz 1. sene 2. sayı .....	29
Tablo 3. Nafia işleri mecmuası 1934 Ağustos 1. sene 3. sayı .....	30
Tablo 4. Nafia işleri mecmuası 1934 Eylül 1. sene 4. sayı.....	31
Tablo 5. Nafia işleri mecmuası 1934 Ekim 1. sene 5. sayı.....	32
Tablo 6. Nafia işleri mecmuası 1934 Kasım 1. sene 6. sayı .....	33
Tablo 7. Nafia işleri mecmuası 1934 Aralık 1. sene 7. sayı .....	34
Tablo 8. Nafia işleri mecmuası 1935 Ocak 1. sene 8. sayı .....	35
Tablo 9. Nafia işleri mecmuası 1935 Şubat 1.sene 9. sayı .....	36
Tablo 10. Nafia işleri mecmuası 1935 Mart 1.sene 10. sayı.....	37
Tablo 11. Nafia işleri mecmuası 1935 Nisan 1.sene 11. sayı .....	38
Tablo 12. Nafia işleri mecmuası 1935 Mayıs 1.sene 12. sayı.....	39
Tablo 13. Nafia işleri mecmuası 1935 Haziran 2.sene 1. sayı.....	40
Tablo 14. Nafia işleri mecmuası 1935 Temmuz 2.sene 2. sayı .....	42
Tablo 15. Nafia işleri mecmuası 1935 Ağustos 2.sene 3. sayısı.....	43
Tablo 16. Nafia işleri mecmuası 1935 Eylül 2.sene 4. sayı .....	44
Tablo 17. Nafia işleri mecmuası 1935 Ekim 2.sene 5. sayısı .....	45
Tablo 18. Nafia işleri mecmuası 1935 Kasım 2.sene 6. sayı .....	46
Tablo 19. Bayındırlık işleri dergisi 1935 Aralık 2.sene 7. sayısı.....	46
Tablo 20. Bayındırlık işleri dergisi 1936 Ocak 2.sene 8. sayı .....	47
Tablo 21. Bayındırlık işleri dergisi 1936 Şubat 2.sene 9. sayı .....	48
Tablo 22. Bayındırlık işleri dergisi 1936 Mart 2.sene 10. sayı.....	49
Tablo 23. Bayındırlık işleri dergisi 1936 Nisan 2.sene 11. Sayı.....	50
Tablo 24. Bayındırlık işleri dergisi 1936 Mayıs 2.sene 12. sayı.....	51
Tablo 25. Bayındırlık işleri dergisi 1936 Haziran 3.sene 1. sayı .....	52
Tablo 26. Bayındırlık işleri dergisi 1936 Temmuz 3.sene 2. sayı .....	52
Tablo 27. Bayındırlık işleri dergisi 1936 Ağustos 3.sene 3. sayı .....	53
Tablo 28. Bayındırlık işleri dergisi 1936 Eylül 3.sene 4. sayı .....	54
Tablo 29. Bayındırlık işleri dergisi 1936 Ekim 3.sene 5. sayı .....	55
Tablo 30. Bayındırlık işleri dergisi 1936 Kasım 3.sene 6. sayı .....	56

Tablo 31.	Bayındırlık işleri dergisi 1936 Aralık 3.sene 7. sayı .....	57
Tablo 32.	Bayındırlık işleri dergisi 1937 Ocak 3.sene 8. sayı .....	57
Tablo 33.	Bayındırlık işleri dergisi 1937 Şubat 3.sene 9. sayı .....	58
Tablo 34.	Bayındırlık işleri dergisi 1937 Mart 3.sene 10. sayı.....	59
Tablo 35.	Bayındırlık işleri dergisi 1937 Nisan 3.sene 11. sayı .....	60
Tablo 36.	Bayındırlık işleri dergisi 1937 Mayıs 3.sene 12. sayı.....	61
Tablo 37.	Bayındırlık işleri dergisi 1937 Haziran 4.sene 1. sayı .....	62
Tablo 38.	Bayındırlık işleri dergisi 1937 Temmuz 4.sene 2. sayı .....	63
Tablo 39.	Bayındırlık işleri dergisi 1937 Ağustos 4.sene 3. sayı .....	64
Tablo 40.	Bayındırlık işleri dergisi 1937 Eylül 4.sene 4. sayı .....	64
Tablo 41.	Bayındırlık işleri dergisi 1937 Ekim 4.sene 5. sayı .....	65
Tablo 42.	Bayındırlık işleri dergisi 1937 Kasım 4.sene 6. sayı .....	65
Tablo 43.	Bayındırlık işleri dergisi 1937 Aralık 4.sene 7. sayı .....	66
Tablo 44.	Bayındırlık işleri dergisi 1938 Ocak 4.sene 8. sayı .....	67
Tablo 45.	Bayındırlık işleri dergisi 1938 Şubat 4.sene 9. sayı .....	68
Tablo 46.	Bayındırlık işleri dergisi 1938 Mart 4.sene 10. sayı.....	69
Tablo 47.	Bayındırlık işleri dergisi 1938 Nisan 4.sene 11. sayı .....	70
Tablo 48.	Bayındırlık işleri dergisi 1938 Mayıs 4.sene 12. sayı.....	70
Tablo 49.	Bayındırlık işleri dergisi 1938 Haziran 5.sene 1. sayı .....	71
Tablo 50.	Bayındırlık işleri dergisi 1938 Temmuz 5.sene 2. sayı .....	73
Tablo 51.	Bayındırlık işleri dergisi 1938 Ağustos 5.sene 3. sayı .....	74
Tablo 52.	Bayındırlık işleri dergisi 1938 Eylül 5.sene 4. sayı .....	75
Tablo 53.	Bayındırlık işleri dergisi 1938 Ekim 5.sene 5. sayı .....	76
Tablo 54.	Bayındırlık işleri dergisi 1938 Kasım 5.sene 6. sayı .....	76
Tablo 55.	Bayındırlık işleri dergisi 1938 Aralık 5.sene 7. sayı .....	77
Tablo 56.	Bayındırlık işleri dergisi 1938 Ocak 5.sene 8. sayı .....	78
Tablo 57.	Bayındırlık işleri dergisi 1938 Şubat 5.sene 9. sayı .....	79
Tablo 58.	Bayındırlık işleri dergisi 1938 Mart 5.sene 10. sayı.....	80
Tablo 59.	Bayındırlık işleri dergisi 1938 Nisan 5.sene 11. sayı .....	81
Tablo 60.	Bayındırlık işleri dergisi 1938 Mayıs 5.sene 12. sayı.....	82
Tablo 61.	Bayındırlık işleri dergisi 1939 Haziran 6.sene 1. sayı .....	83
Tablo 62.	Bayındırlık işleri dergisi 1939 Temmuz 6.sene 2. sayı .....	84

Tablo 63.	Bayındırlık işleri dergisi 1939 Ağustos 6.sene 3. sayı .....	85
Tablo 64.	Bayındırlık işleri dergisi 1939 Eylül 6.sene 4. sayı .....	86
Tablo 65.	Bayındırlık işleri dergisi 1939 Ekim 6.sene 5. sayı .....	87
Tablo 66.	Bayındırlık işleri dergisi 1939 Kasım 6.sene 6. sayı .....	87
Tablo 67.	Bayındırlık işleri dergisi 1939 Aralık 6.sene 7. sayı .....	88
Tablo 68.	Bayındırlık işleri dergisi 1940 Ocak 6.sene 8. sayı .....	89
Tablo 69.	Bayındırlık işleri dergisi 1940 Şubat 6.sene 9. sayı .....	90
Tablo 70.	Bayındırlık işleri dergisi 1940 Mart 6.sene 10. sayı.....	90
Tablo 71.	Bayındırlık işleri dergisi 1940 Nisan 6.sene 11. sayı .....	91
Tablo 72.	Bayındırlık işleri dergisi 1940 Mayıs 6.sene 12. sayı.....	91
Tablo 73.	Bayındırlık işleri dergisi 1940 Haziran 7. sene 1. sayı.....	92
Tablo 74.	Bayındırlık işleri dergisi 1940 Temmuz 7. sene 2. sayı .....	93
Tablo 75.	Bayındırlık işleri dergisi 1940 Ağustos 7. sene 3. sayı .....	94
Tablo 76.	Bayındırlık işleri dergisi 1940 Eylül 7. sene 4. sayı.....	94
Tablo 77.	Bayındırlık işleri dergisi 1940 Ekim 7. sene 5. sayı.....	95
Tablo 78.	Bayındırlık işleri dergisi 1940 Kasım 7. sene 6. sayı .....	96
Tablo 79.	Bayındırlık işleri dergisi 1940 Aralık 7. sene 7. sayı .....	97
Tablo 80.	Bayındırlık işleri dergisi 1941 Ocak 7. sene 8. sayı .....	98
Tablo 81.	Bayındırlık işleri dergisi 1941 Şubat 7. sene 9. sayı .....	99
Tablo 82.	Bayındırlık işleri dergisi 1941 Mart 7. sene 10. sayı.....	100
Tablo 83.	Bayındırlık işleri dergisi 1941 Nisan 7. sene 11. sayı .....	100
Tablo 84.	Bayındırlık işleri dergisi 1941 Mayıs 7. sene 12. sayı.....	101
Tablo 85.	Bayındırlık işleri dergisi 1941 Haziran 8. sene 1. sayı.....	102
Tablo 86.	Bayındırlık işleri dergisi 1941 Temmuz 8. sene 2. sayı .....	103
Tablo 87.	Bayındırlık işleri dergisi 1941 Ağustos 8. sene 3. sayı .....	103
Tablo 88.	Bayındırlık işleri dergisi 1941 Eylül 8. sene 4. sayı.....	104
Tablo 89.	Bayındırlık işleri dergisi 1941 Ekim 8. sene 5. sayı.....	105
Tablo 90.	Bayındırlık işleri dergisi 1941 Kasım 8. sene 6. sayı .....	106
Tablo 91.	Bayındırlık işleri dergisi 1941 Aralık 8. sene 7. sayı .....	106
Tablo 92.	Bayındırlık işleri dergisi 1942 Ocak 8. sene 8. sayı .....	107
Tablo 93.	Bayındırlık işleri dergisi 1942 Şubat 8. sene 9. sayı .....	108
Tablo 94.	Bayındırlık işleri dergisi 1942 Mart 8. sene 10. sayı.....	109

Tablo 95. Bayındırlık işleri dergisi 1942 Nisan 8. sene 11. sayı .....	110
Tablo 96. Bayındırlık işleri dergisi 1942 Mayıs 8. sene 12. sayı.....	110
Tablo 97. Bayındırlık işleri dergisi 1942 Haziran- Temmuz 9. sene 1. ve 2. sayısı.....	111
Tablo 98. Bayındırlık işleri dergisi 1942 Ağustos-Eylül 9. sene 3. ve 4. sayısı.....	112
Tablo 99. Bayındırlık işleri dergisi 1942 Ekim-Kasım 9. sene 5. ve 6. sayısı.....	113
Tablo 100. Bayındırlık işleri dergisi 1942-1943 Aralık-Ocak 9. sene 7. ve 8. sayısı.....	114
Tablo 101. Bayındırlık işleri dergisi 1943 Şubat-Mart 9. sene 9. ve 10. sayısı.....	115
Tablo 102. Bayındırlık işleri dergisi 1943 Nisan-Mayıs 9. sene 11. ve 12. sayısı .....	115
Tablo 103. Bayındırlık işleri dergisi 1943 Haziran-Temmuz 10. sene 1. ve 2. sayısı.....	116
Tablo 104. Bayındırlık işleri dergisi 1943 Ağustos-Eylül 10. sene 3. ve 4. sayısı.....	117
Tablo 105. Bayındırlık işleri dergisi 1943 Ekim-Kasım 10. sene 5. ve 6. sayısı.....	117
Tablo 106. Bayındırlık işleri dergisi 1943-1944 Aralık-Ocak 10. sene 7. ve 8. sayısı.....	118
Tablo 107. Bayındırlık işleri dergisi 1944 Şubat-Mart 10. sene 9. ve 10. sayısı.....	118
Tablo 108. Bayındırlık işleri dergisi 1944 Nisan-Mayıs 10. sene 11. ve 12. sayısı .....	119
Tablo 109. Nafia dergisi 1944 Ağustos 11. sene 1. sayı.....	120
Tablo 110. Nafia dergisi 1944 Ekim 11. sene 2. sayı .....	121
Tablo 111. Bayındırlık dergisi 1945 Şubat 11. sene 3. sayı .....	122
Tablo 112. Bayındırlık dergisi 1945 Mayıs 11. sene 4. sayı.....	123
Tablo 113. Bayındırlık dergisi 1946 Mart 12. sene 1. sayı.....	124
Tablo 114. Bayındırlık dergisi 1946 Haziran 12. sene 2. sayı .....	125
Tablo 115. Bayındırlık dergisi 1946 Ekim 12. sene 3. sayı .....	125
Tablo 116. Bayındırlık dergisi 1946 Aralık 12. sene 4. sayı .....	126
Tablo 117. Bayındırlık dergisi 1947 Mart 13. sene 1. sayı.....	127
Tablo 118. Bayındırlık dergisi 1947 Haziran 13. sene 2. sayı .....	128
Tablo 119. Bayındırlık dergisi 1947 Ekim 13. sene 3. sayı .....	128
Tablo 120. Bayındırlık dergisi 1947 Aralık 13. sene 4. sayı .....	129
Tablo 121. Bayındırlık dergisi 1948 Aralık 14. sene 1. sayı .....	130
Tablo 122. Bayındırlık dergisi 1949 Aralık 15. sene 1. sayı .....	131
Tablo 123. 1924'ten 1945 senesine kadar yapılmış olan demiryolları uzunlukları ve bütçeleri.....	137
Tablo 124. 1924 senesinden 1932 senesi sonuna kadar Nafia Vekâletinin ve vilayetlerin köprü yapım ve onarım faaliyetleri. ....	141

## KISALTMALAR

T.B.M.M.	: Türkiye Büyük Millet Meclisi
TÜSİAD	: Türk Sanayicileri ve İşadamları Derneği
C.T.K.N.	: Cumhuriyet Tarihi Kırılma Noktaları
CHF	: Cumhuriyet Halk Fırkası
TÜFE	: Tüketici Fiyatları Endeksi
KİT	: Kamu İktisadi Teşebbüsü
TCMB	: Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası
K.T.	: Karayolları Tarihi
N.İ.M.	: Nafia İşleri Mecmuası
B.İ.D.	: Bayındırlık İşleri Dergisi
Km.	: Kilometre
T.M.H.	: Türkiye Mühendislik Haberleri
Vb.	: ve benzeri
Vd.	: ve diğerleri
TpCF	: Terakkiperver Cumhuriyet Halk Fırkası
DP	: Demokrat Parti

## 1. GENEL BİLGİLER

### 1.1. Giriş

Ulaşım, en basit tanımıyla herhangi bir şeyin bir yerden başka bir yere taşınmasıdır. İnsanoğlu var olduğundan beri ulaşım, en önemli ihtiyaçlarının başında gelmektedir. İnsanlar tüm diğer ihtiyaçlarını karşılamak için, ulaşım faktörünü kullanmak zorundadırlar. Ve ilk çağlardan beri insanlar bunun farkında olarak, ulaşımın gelişmesi için çaba sarf etmişlerdir. Tekerleğin icadıyla başlayan bu süreç, buharlı lokomotiflere dek uzanmaktadır. İnsanoğlu ihtiyaç duydukça yeni şeyler üretme yetisine sahip olduğundan, ulaşım sektörü hala teknolojinin gelişmesiyle doğru orantılı olarak ilerlemektedir.

Toplumdaki en küçük etken olan insanı bu denli ilgilendiren ulaşımın elbette ki toplumun en önemli gelişim araçlarından birisidir. Gelişmeyi isteyen toplumlar, ekonomilerine ve bayındırlık işlerine önem verme yolunu daima izlemişlerdir. Ulaştırma sistemi ve bu sistemin ürettiği hizmetler ülkelerin gelişmişlik düzeylerini belirleyen önemli bir göstergedir. Çünkü ulaştırma sistemi insanların ihtiyaçlarının karşılanmasını sağladığı gibi, üretimden tüketime kadar diğer ekonomik faaliyetlerin işleyişini, bazı hallerde vücut bulmasını büyük oranda etkilemektedir (Çolak, 2013).

Bir ülkede, milli birlik ve bütünlüğün sağlanmasında bölgelerarası kalkınmışlık farklılığının ortadan kaldırılmasında ve ekonomik gelişmenin sağlanmasında ulaştırma sektörünün rolü büyüktür. Ulaştırma, ekonomik faaliyetlerin her aşamasında katkısı bulunan ve sektörleri birbirine bağlayan bir hizmet sektörü olması nedeniyle ulaştırma politikalarının belirlenmesinde ve ulaştırmanın gelişmesinde devlete önemli görevler düşmektedir (Aslan, 2009).

Türkiye Cumhuriyeti kurulurken devletin en önem verdiği noktalardan birisi, hatta en önemlisi ulaştırma politikalarıydı denilebilir. Çünkü hükümet siyasal, ekonomik, kültürel ve ticari gelişimin yolunun ulaştırmadan geçtiğinin bilincindeydi. Bu bilinçle çıkılan yolda ulaştırma yatırımları, dönemin ekonomik yetersizliğine rağmen ilk sıralara konmuştur. Yeni kurulan bir devlet, yeni sisteme alışmaya çalışan bir halk ancak kendilerine yapılan yeniliklerle inandırılabilir bilinciyle ülkenin en batısıyla en doğusunu birbirine ulamak fikri başta Atatürk olmak üzere tüm yöneticiler tarafından önemsenmiş ve hiç durmadan



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

Cumhuriyetin ilanından sonra Türkiye'nin çözümlenmesi gereken sorunlarının başında ulaşım sorunu gelmekteydi. Cumhuriyetin ilk yıllarında uygulanmaya çalışılan ulaşım politikalarının ağırlığı demiryollarındaydı. Bu amaçla öncelikle demiryollarında bir ağ oluşturması amaçlanmıştır (Tekeli, 2001). Bu durum, aynı zamanda Doğu Anadolu ile İç Anadolu'da yer alan tarım alanlarının üretim açısından ulusal pazar ile bütünleşmesi anlamına da gelmektedir. Buna karşılık savaşın bitiminden sonra, Türkiye'nin ulaşım politikalarında büyük bir değişim ortaya çıkmıştır. Yapılan düzenlemeler, iktidarın ulaşım politikasındaki farklılıklar ve savaşın hasarlarının azaltılması için verilen yardımlar karayollarının hızla gelişmesini sağlamış, gerek yapım gerekse işletim faaliyetlerinin güç 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 (Avcı, 2005).

Türkiye Cumhuriyeti'nin ulaşım politikalarında ilk yöneldiği demiryolları politikasında esas olan konular, İmparatorluktan kalma yabancıların elinde bulunan hatların satın alınması ve ülkeyi baştan sona demiryoluyla bağlamaktır. Devam eden süreçte demiryolu bağlantılarının gelişmesi sonucunda ihtiyaç duyulan karayoluna yönelmeyle devam edilmiştir.

Türkiye Cumhuriyeti'nin ulaşım politikasının demiryoluyla başladığından bahsettik ki bu tüm kaynaklarla da desteklenen bir durumdur. Erken Cumhuriyet Döneminde yapılmış olan işlerin dağılımlarının neler olduğu, bu işlerin devlete ve hükümete yansımaları ve planlanan politikaların işleyişiyle ilgili ayrıntıların incelenmesiyle dönemin tam olarak anlaşılacağı düşünülmüştür. 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 dergisi, 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.

## 1.2. Amaç ve Yöntem

Bu çalışmada, aslında genel olarak bilinen fakat ayrıntılara girildiğinde farklı detayları barındıran bazı soruları cevaplamak üzere yola çıkılmıştır. Ve bu soruları cevaplamak için Nafia İşleri Mecmuası kantitatif yöntemle incelenmiştir. Bu sorulardan bazıları; devletin bayındırlık işlerinden hangilerine öncelik verdiği, devletin içinde bulunduğu her türlü zorluğa rağmen seçtiği bu yolun ne kadar fayda sağladığı, yapılan yatırımların ne ölçüde doğru olduğu, hangi dönemlerde neye daha çok yönelindiği, hangi bölgelere öncelik verildiği, halkın gelişmelere verdiği tepkiler, halkın bu işlerin neresinde olduğu, yurt dışı bağlantılarının ne oranda sağlandığı, yabancıların desteğine devam edilip edilmediği, Osmanlı İmparatorluğu döneminde yapılan işlerin Cumhuriyet döneminde yapılan işlerle kıyaslanması sonucunda ortaya çıkan tablo vb.dir.

Bu çalışmada yöntem oluşturulurken, öncelikle incelenmek istenilen Erken Cumhuriyet Döneminin siyasal, ekonomik, kültürel ve sosyal altyapısıyla ilgili detaylı okumalar yapıldı. Dönemin siyasal, ekonomik, kültürel ve sosyal durumunu incelemek ve irdelemek için ilgili kaynaklar araştırıldı ve literatür taraması yapıldı. Yapılan okumalar sonucunda dönemin ideolojisi ve genel durumu algılanarak, dergi incelemelerine bu bilgiler ışığında başlandı. Böylece daha doğru bir inceleme yapılması amaçlandı.

Öncelikli amaç, Erken Cumhuriyet Dönemi Ulaşım pratiklerinin anlaşılabilmesiydi. Ulaşım pratiklerini incelemek için ihtiyaç duyulan anahtar kelimeler tespit edildi. İlgili konularda yapılan araştırmalar ve okumalarda karayolu, demiryolu, köprü ve mühendislik kelimelerinin ulaşım pratiklerini incelemek için gerekli ve yeterli kelimeler olduğuna karar verildi. Karayolu, demiryolu ve köprüler yapılan bayındırlık işlerinin temelini oluşturmaktaydı. Dolayısıyla bu kelimeler üzerinden inceleme yapılması planlanmıştı. Bu işlerin yapımında yer alan ve ülkenin gelişmesi ve ilerlemesi için büyük önem verilen eğitim işiyle ilgili olarak da, mühendislik kelimesinin seçilmesi düşünüldü. Bu pratiklerin Nafia Mecmuası üzerinden incelenmesine karar verildi. Bunun nedeni, dönemin bayındırlık (nafia) ile ilgili tüm gelişmelerinin ve iş kalemlerinin dergide ayrıntılı olarak anlatılmış olmasıdır.

Nafia İşleri Mecmuasına ulaşılma aşamasında, Ankara Milli Kütüphane Süreli Yayınlar birimiyle görüşüldü. Dergilerin arşiv niteliği taşımasından ötürü birimden alınamadı. Fotokopi veya taratılma yoluyla elde edilmeleri önerildi. 1934 Haziran tarihli ilk sayısından, son yayın tarihi olan 1949 Aralık ayına kadarki döneme ait toplam 122 adet

dergi tespit edildi ve taratıldı. Dergiler elde edildikten sonra öncelikle her bir sayı ayrıntılı okundu ve derginin genel hatları belirlenmeye çalışıldı. Sonrasında yine her bir sayı için “içindekiler” kısmı irdelendi, başlıklar anlamlandırılmaya çalışıldı. Dergilerde pek tabii birçok konu içeriği mevcuttu. Dolayısıyla öncelik derginin içindekiler kısmının tabiri caizse ayıklanması olmalıydı. Böylece hem istenilen bilgiye daha kolay ulaşılır, hem de karşılaştırmalar daha doğru yapılabilirdi. Çalışmada amaç edinilen ulaştırma pratikleri için seçilen anahtar kelimeler eşliğinde, içindekiler bölümünün maddeleri 4 ana grup altında toplandı. Böylece her bir sayı için içerikler karayolu, demiryolu, köprü ve mühendislik konularına göre tablollaştırıldı.

Bu tezde oluşturulan tabloların içerikleri, dergilerin ilgili sayfaları okunarak yorumlandı ve tabloların açıklama kısımlarında sunuldu. İleride görüleceği gibi, bazı dergi sayılarında seçilmiş anahtar kelimelerle ilgili başlık bulunamadığından herhangi bir açıklama yapılmadı. Onun dışındaki tüm içindekiler başlıkları ayrıntılı olarak açıklandı.

Bu tezde, her bir sayı için oluşturulan tablolar ve ilgili açıklama ve yorumlamalar, senelik olarak sunuldu. Yani ilk sayı olan 1934 Haziran sayısından 1935 Temmuz sayısına kadar çıkmış olan birinci yayın senesine ait 12 adet dergi bir başlık altında anlatıldı. Diğer sayılar da bu yöntemle gruplandırıldı ve incelendi. Böylece 15 senenin bayındırlık işleri sene bazında incelenmiş oldu. Sonuçlara ulaşırken de daha kolay kıyaslama yapılma olanağı elde edildi.

Kısaca bu tezde yöntem olarak, Erken Cumhuriyet Ulaşım pratiklerinin anlamlandırılması için anahtar kelimeler belirlendi, Nafia İşleri dergisi incelendi, içerikleri tarandı, ilgili başlıklara göre ayrıldı ve başlıklar tablollaştırılarak dergi içerisinde ilgili sayfaların okuması yapıldı, yorumlandı ve 1934-1949 arası bayındırlık pratiklerine genel bir bakış sağlandı.

### **1.3. Kapsam**

Bu çalışmada ilk bölümde, çalışmanın amaç ve yöntemi açıklanmıştır. Daha sonra da kapsamla ilgili ayrıntılar sunulmuştur.

İkinci bölümün ilk kısmında Erken Cumhuriyet Dönemi anlatılmaya ve anlaşılmaya çalışılmıştır. Döneme genel bir bakışın ardından, dönemin kuramsal arka planı incelenmiş, ülkenin siyasi, ekonomik, kültürel durumuyla ilgili bir derleme yapılmıştır. Ancak bu arka plan dâhilinde yapılan çalışmanın anlam kazanacağı bir gerçektir. İkinci kısımda ise

dönemin ulaştırma politikalarına genel bir bakış yapılmıştır. Demiryolu, karayolu ve köprülerin ulaştırmadaki yerleri anlamlandırılmaya çalışılmış, ayrıca Cumhuriyet ideolojisinin mühendislik kurgusundan da bahsedilmeye çalışılmıştır.

Çalışmada üçüncü bölümde, 1934 Haziran tarihinde Nafia Teşkilat kanunu gereğince aylık olarak çıkmasına karar verilen Nafia İşleri dergisiyle (daha sonra adı değişecek ve Bayındırlık İşleri Dergisi olacaktır) ilgili genel bilgi verilmiştir. Daha sonra dergi aylık olarak incelenmiştir. Bu aylık incelemeler senelik başlıklar altında toplanmıştır. Derginin içeriği karayolu, demiryolu, mühendislik ve köprü anahtar kelimelerine göre tablolaştırılmıştır. Daha sonra bu başlıklarla ilgili yorumlamalar yapılmıştır. Bu yorumlamalar yapılırken dönemin siyasal ve ekonomik durumu göz önünde bulundurulmaya çalışılmıştır. Derginin en son sayısı olan 1949 Aralık'a kadar tablolaştırılan ve yorumlanan sayılarla 15 senelik bir veri elde edilmeye çalışılmıştır. Bir başka değişle söz konusu bu 15 sene 1923-1949 tarihlerinin bayındırlık işlerinin toplamı hakkında bilgi vermektedir.

Çalışmada son bölümde ise bulgular birleştirilmiş, karşılaştırmalar yapılmış ve sonuçlar elde edilmiştir. Dönemin en önemli dergilerinden biri olan Nafia İşleri Mecmuasının irdelenmesiyle elde edilen bulgular yorumlanmış ve dönemin bayındırlık işleriyle ilgili sonuçlara ulaşılmıştır.

## 2. YAPILAN ÇALIŞMALAR

### 2.1. Erken Cumhuriyet Dönemine Genel Bir Bakış

1914-1918 seneleri arasında gerçekleşen I. Dünya Savaşı tüm insanlığın birçok kayıp yaşadığı bir savaş olarak tarihe geçmiştir. Etkileri uzun zaman sürecek olan bu savaşın sonucunda özellikle siyasi, ekonomik, coğrafi ve insani sorunlar oluşmuştur. Osmanlı Devleti savaş sonrası izlediği politikayla zaten zayıf olan siyasal durumunu iyice içinden çıkılmaz bir hale sokmuştur. Artık yıkım kaçınılmazdır. Mustafa Kemal Paşa'nın önderliğinde yeni bir ulus devleti yaratılma mücadelesi başlamıştır.

Eroğlu, 23 Nisan 1920 tarihinde T.B.M.M.'nin açılmasıyla Cumhuriyet'in temelini atıldığı ve o gün kurulacak devletin Cumhuriyet rejimi ile yönetileceği ortaya konulduğunu belirtmiştir. Milli egemenliğin temsil yeri bilfiil faaliyetine geçtikten sonra İstanbul'daki Padişah'a, onun hükümetine ve tüm dünyaya "Hâkimiyetin bila kaydü şart millete olduğu" ilan edilmiştir. Mustafa Kemal Paşa'nın Meclis'in açılış döneminde söylediği şu sözler onun hedeflediği rejimin tanımını yaptığı açıkça görülüyor. "Efendiler, millet bizi buraya gönderdi. Fakat ömrümüzün sonuna kadar biz burada ve bu milletin idaresini ve hâkimiyetini, miras kalmış mal gibi temsil etmek için toplanmış değiliz. Ve sizi toplamak ve dağıtmak kudretine hiç kimse sahip değildir. Millet bilmelidir ki, bir günde vekillerini toplar ve gönderir. Burayı hiç kimsenin kayıt ve şarta bağlamaya hak ve salahiyeti yoktur ve olmamalıdır" (URL-4, 2015).

Atatürk'ün hayal ettiği ve gerçekleştirdiği bu yeni rejimde, söz sahibinin millet olduğunu neredeyse her konuşmasında vurguladığı görülmektedir. Söz sahibi milletse, milleti ve ülkeyi içinde bulunduğu halden kurtaracak devrimler yapmak ve ileriye taşımak fikirleri doğrultusunda biran önce harekete geçilmiştir. Erken Cumhuriyet Döneminde özellikle ilk 10 sene içerisinde, içinde bulunulan bütün zor koşullara rağmen süratle ilerleme kaydedilmiştir. Tüm bunlar Atatürk ve yöneticilerin sabırla ve kararlılıkla mücadelelerinden asla vazgeçmemeleri sonucunda gerçekleşmiştir şüphesiz.

Türkiye'de 1923'te kurulan Cumhuriyet, Osmanlı İmparatorluğu'nun 19. yüzsene başlarında giriştiği reform çabalarının doğal bir uzantıdır. Ancak, hem Cumhuriyet'in kendisi, hem de onunla birlikte gelen hukuksal ve toplumsal reformlar, Türkiye

toplumunun o dönemde varmış olduğu iktisadi ve kültürel gelişme düzeyinin ancak devletin zorlamasıyla hazmedebileceği gelişmelerdi. Özellikle 1925'ten itibaren devrimler peş peşe geldiler. Böylece, siyasal devrimden sonra toplumsal devrime geçilmiş oluyordu. Ülkenin sanayi, bayındırlık, ulaşım alanında yaptığı atılımların yanı sıra hukuk, eğitim ve kültür alanlarındaki atılımlar da devreye girdi. 1930'lar modern Türkiye'nin oluşumunda belirleyici senelerdi. Gerek ülke içinde, gerekse dünyada baş gösteren siyasal ve ekonomik buhranlar, genç Cumhuriyet'in bu senelerdeki ekonomik, siyasal, kültürel ve idari yapılanmasında son derece önemli etkenler oldu. Bütün dünyada baskıcı rejimlerin güçlendiği ve yeni bir dünya savaşı bulutlarının hızla yayıldığı bu senelerde Türkiye, içine kapanık bir tek-parti cumhuriyetine dönüşerek, reformlara hız verdi (TÜSİAD, 2006).

### **2.1.1. Dönemin İdeolojisi**

Cumhuriyetin yenileşme hareketlerinden bahsederken Tanzimat'a göndermeler yapmak hemen bütün tarih yazıcılarının, kültür tarihçilerinin ve siyasal tarihçilerin başvurduğu bir yoldur. Gerçekten de, tarihin nesnel yönetimi ve yüce merceğinden bakınca Türkiye'nin yapısını oluşturan modernleşme hareketlerinin, Tanzimat'la başlayan bir bütün olduğunu görmemek imkânsızdır. Cumhuriyet, yüzyıla yakın süren siyasal, toplumsal, ekonomik ve kültürel yeniliklerin kurumsal yapılara kavuşarak ve hukuki çerçeveyi belirleyerek toplum yapısına egemen olup taç giydiği dönemdir. Toplum katmanlarının tamamının yaşama tarzına girmemiş olsa bile, bu yadsınamaz bir değişimdir (Celal vd., 1997).

Cumhuriyeti kuran kuşakların ve bu dönemin aydınlarının eğitim süreçlerinde ve buna bağlı olarak dünyaya bakışlarında en etkili olan düşünce, kuşkusuz pozitivistti. Çağdaş dünyayı nesnel olarak kavrayabilen, bilimsel yöntemler çerçevesinde çözümler üreten eğitilmiş insanların toplumun önderliğini yapmaları ve yönetimde söz sahibi olmaları pozitivistin doğal sonucu olarak kabul edilmiştir. Pozitivistin en önemli unsuru olan değişim, Türk aydınları üzerinde büyük bir etkiye sahip olmuştur. Değişim fikrinin etkisiyle Cumhuriyet'in hedefleri de şekillenmişti. Ekonomide süratle kalkınma, pozitif bilimin ve teknolojinin hızlı transferini gerçekleştirme ve böylece Batı'yı yakalama gibi hedefler, dönemin iktidarını ve aydınlarını biçimlendiren temel unsurlar haline geldi (Doğan, 2007).

Cumhuriyetin kurucusu Atatürk'ü pozitivistime yaklaştıran üç önemli ideolojik ögenin, halkçılık fikri, bilim ve laiklik anlayışı olduğu kabul edilebilir. Bu koşulda Cumhuriyetin, toplumsal sınıf kavramı ve sınıf çatışması yerine toplumsal ahengi ifade eden halkçılık, devlet ve toplum yaşamında yol gösterici olarak ele alınan bilimsel düşünme şekli ve Osmanlı'dan kalan teokratik yapıyı maddi ve kültürel açılardan çözeceği düşünülen laiklik temelleri üzerine kurulduğunu savunmak kaçınılmazdır (Gümüşlü, 2008).

Atatürk, Türkiye Cumhuriyeti'nin önündeki tek yolun sadece ve sadece Batılılaşma olduğunu da çeşitli defalar dile getirmiştir. Mustafa Kemal'in zihin dünyasındaki en belirleyici özelliği, modern Türkiye Cumhuriyeti'nin kurucu ilkelerini ve düşünce yapısını, belirli bir ideolojinin dar kalıpları içine sıkıştırmamış olmasıdır. Halkçılık ilkesine büyük önem veren Mustafa Kemal, ulusun önüne hedef olarak sürekli ilerlemeyi koymuştur. Bu hedefe ulaşmak için de yönetimde aydınların öncü rolünün kabul edilmesi ve aydınların halka yönelmesi ve halkla bütünleşmesinin bir gereklilik olarak kabul edilmesi gerekiyordu. Mustafa Kemal'in Cumhuriyet'in ilanından 7 ay önce Konya'daki Türk Ocağı'nda yaptığı bir konuşmasında aydınlara yol göstermek için kullandığı "sınıf-ı münevver telkinle, irşatla kitle-i ekseriyeti kendi maksadına göre iknaya muvaffak olamayınca, başka vasıtalara tevessül eder. Halka tahakküm ve tecebbüre başlar, halkı istibdatta bulundurmaya kalkar" ifadeleri oldukça önemlidir (Altınkaş, 2012). Atatürk bu sözlerinde şunu vurgulamaya çalışmıştır. Azınlıkta bulunan aydınlar ile cahil çoğunluğun kaynaşmaması büyük sorun yaratmaktadır. Aydınlar, cahil çoğunluğu aydınlatmak ve bütünleşmek için onlara telkinlerde bulunmakta ama bu çoğunluk aydınları anlamadıkları için, onların telkinleri doğrultusunda hareket edememektedir. Aydınların hedefleri ayrı, cahil çoğunluğun istek ve arzuları farklı olduğundan, cahil-aydın birliği bir türlü sağlanamamaktadır. Toplum ile birlik içinde olmak isteyen aydınlar, telkinlerine uymayan halkı itaate zorlayarak, onları tahakküm altına almaya çalışmaktadırlar. Bu durum, aydından yararlanmak mecburiyetinde olan halkın kendi bildiğini yapmasına, dolayısıyla eğitimin topluma kazandıracağı verimin meyvelerinin alınmamasına sebep olmakta, aydın da halk ile bütünleşmediği için, bilgisini sunma sahası bulamamasına yol açmaktadır. Böylece eğitim ile elde edilecek olan gelişme, tabana inemediği için topluma kazandırılmamaktadır. Atatürk' e göre bu ikiliğin en kısa zamanda giderilmesi gerekmektedir (URL-1, 2015).

Cumhuriyet döneminin ideolojisi, çağdaşlaşma, modernleşme, toplumun laik ve demokratik yaşayabilmesi için yapılan tüm yenilikler üzerine kurulmuştu. Bu yeniliklerin en başında bayındırlık işlerinin geldiği açıkça görülmektedir. Başta demiryolu olmaz üzere yapılan bayındırlık yatırımları, karayolu ve köprü yapım çalışmalarıyla desteklendi ve tüm bunlar yaşam şartlarının iyileşmesi, toplumun modernleşmesi gibi düşünceler gözetilerek yapıldı. Amaç hem ülkeyi bayındırlık işleriyle yeniden inşa etmek, hem de toplumu yeniden şekillendirmektir. Nitekim de öyle olmuştur.

### 2.1.2. Siyasal Durum

Köse'ye (2004) göre, Genç Cumhuriyet 1945 senesine değin bir taraftan imparatorluktan ulusa geçiş sancılılarıyla, diğer taraftan da dünya sistemindeki kriz koşullarıyla mücadele ederek ekonomik ve siyasal sistemini oluşturma çabası içerisindeydi. Bu sürecin içerden problemi Cumhuriyetin kurucu kadroları ile yükselen sınıflar ve "alt tabaka" arasındaki siyasal dengelerin oluşturulabilmesi olmuştur (C.T.K.N., 2004).

Mustafa Kemal Paşa 1922 sona ermeden, Halk Fırkası adıyla yeni bir siyasal parti kurmak niyetinde olduğunu açıkladı, 1923 Nisan başında yeni seçim kararı alınca da, başında bulunduğu (Birinci) "Anadolu ve Rumeli Müdafaa-i Hukuk Grubu'nun programı olarak Dokuz Umde (ilke) bildirisini ilân etti. Yapılan seçimlerde onun gösterdiği adaylar kazandı. Bu milletvekilleri, İzmir'in kurtuluşunun birinci sene dönümünde Halk Fırkasını resmen kurdular (TÜSİAD, 2006).

1924 Kasım ayının ilk günlerinde bazı milletvekilleri Halk Fırkasından ayrılmaya başladılar. 17 Kasım'da Terakkiperver (ilerici) Cumhuriyet Fırkası (TpCF) resmen kuruldu. Duruma hâkim olmak için sıkıyönetim ilân edilmesini isteyen Başbakan'ın önerisi, (Cumhuriyet) Halk Fırkası Meclis Grubu'nda reddedilince, İsmet Paşa sağlık bozukluğu gerekçesiyle istifa etti ve onun yerine Fethi Bey yeni hükümeti kurmakla görevlendirildi. Cumhuriyet, en başından beri demokratik bir rejim olarak düşünülmüştü. Ancak, tek-partili bir yönetimle çağdaş demokrasinin gerekleri karşılanamazdı. Bu konuyu düşünen Gazi Mustafa Kemal güvendiği arkadaşlarına Fethi Bey önderliğinde başka bir parti kurdurdu. 12 Ağustos 1930'da kurulan SCF (Serbest Cumhuriyet Fırkası) partisinin "Serbest" yani "özgürlükçü" adını taşıması, ülkede neyin eksikliğini duyulduğuna işaret ediyordu. Bu iki parti, yaşamları kısa sürmüş de olsa, Cumhuriyet kurulduktan sonra iki çok-partili dönem deneyimi olarak tarihe geçmişlerdi (TÜSİAD, 2006).



Dünyadaki olumsuz gelişmeler kadar ülke içindeki sıkıntılar da Türkiye’de siyasi rejimi daha katı bir hal almaya zorlamıştır. Ülkedeki sıkıntıları görmek amacıyla Atatürk, 1930 senesinde yanına bir grup uzman da alarak ülke gezisine çıktı, manzara ülkede siyasi ve ekonomik hoşnutsuzluğun önemli boyutlara varmış olduğuydu. Bu nedenle ekonomiden siyasete bir dizi değişikliğe gidilmesini uygun gördü. Atatürk ülke gezisinden sonra 1931 Mayıs’ında toplanan Cumhuriyet Halk Fırkasının (CHF) Üçüncü Kongresinde önemli kararlar aldı. Amaç, siyasi ve toplumsal açıdan yeni bir yapılanmaya gitmekti (TÜSİAD, 2006).

1924 ve 1930’da iki defa çok partili demokratik yaşama geçmeyi deneyen Türkiye, bunda başarısız olunca, özellikle 1930’dan sonra iktidarı elinde bulunduran Cumhuriyet Halk Partisi devlet ile özdeşleşmeye başladı. Parti ilkeleri (1937), anayasaya girince de bu süreç doruk noktaya ulaştı. CHP Genel Başkanı ve Cumhurbaşkanı Atatürk 1938’de hayatını kaybedince yerine seçilen İsmet İnönü, II. Dünya Savaşı başlayınca (1939), eski devrin küskünlerini de etrafında toplayarak ülkede, savaş günlerinin yıkıcılığı sırasında çok başlılığın oluşmasına engel oldu (URL-2, 2015).

II. Dünya Savaşı 1945 de son bulduğunda Türkiye’de özellikle aydın çevrelerde, demokrasi arzusu artık yüksek sesle dillendirilir olmuştu. Celâl Bayar, Adnan Menderes, Fuad Köprülü ve Refik Koraltan, CHP Grubu’na Dörtlü Takrir adlı bir önerge verdiler. Önerge ülke ve parti yönetiminde özgürlükçü bir anlayış içeren düzenlemeler yapılmasını öngörüyordu. Ancak Dörtlü Takrir reddedildi (12 Haziran 1945). Bunun üzerine, Menderes ve Köprülü o günkü Vatan Gazetesi’nde Cumhuriyet Halk Partisi iktidarına karşı o güne değin örneğine rastlanmayan sertlikte yazılar yazmaya başladılar. Sonuç olarak Menderes, Koraltan ve Köprülü partiden ihraç edildiler (Eylül 1945). Aynı gruptan olan Celâl Bayar ise önce milletvekilliğinden sonra da CHP’den istifa etti. Celâl Bayar, 1 Aralık 1945’te parti kuracaklarını açıkladı. İnönü tarafından Çankaya Köşkü’ne çağrılan Bayar, cumhurbaşkanından gerekli desteği aldıktan sonra 7 Ocak 1946 günü Demokrat Partiyi (DP) kurdu. Demokrat Parti, 7 Ocak 1946’da kurulan ve dört sene sonra yapılan seçimlerde (14 Mayıs 1950’de) 27 senelik tek parti dönemini sona erdiren, Türkiye Cumhuriyeti’nde ilk defa serbest seçimle iktidarı kazanan Türk siyasi partisidir (URL-3, 2015).

Çok partili siyasi hayata geçilmesi ile tek parti dönemi bitmiş, resmi ideolojiyi savunan Cumhuriyet Halk Partisi’nin yerine, geniş halk kitlelerinin ve resmi ideolojinin gündelik yaşamların içinde ortaya çıkardığı değişikliklerden hoşnutsuz olan kesimlerin taleplerini dikkate alan ve temelinde bir koalisyon hareketi olan Demokrat Parti iktidara

gelmiştir. Demokrat Parti'nin iktidara gelmesiyle o güne kadar “merkezin” otoriter uygulamalarıyla dışlanmış olan “çevre” unsurları ilk kez kendilerini ifade etme fırsatını bulmuşlardır (Eser, 2013).

Yalman'a (2004) göre, 1950 öncesi ile sonrası arasında ciddi bir siyasi farklılık vardır; ama bu farklılık 1946 ya da 1950'de gündeme gelen siyasi rejim değişikliği ile açıklanabilecek bir olgu değildir. Çünkü farklılık, toplumsal yapıyı, yeniden bütünlüğü kurma meselesindeki vurgulardadır. 1923'ten itibaren gözlenen bazı arayışlara, 1930'daki Serbest Parti deneyine ve 1946'da 6 ay kadar süren kısıtlı demokratikleşme denemelerine rağmen, 1923-60 dönemi toplumsal güç dengeleri açısından, çalışan kesimlerin demokratik hak ve özgürlüklerinden yoksun bırakıldığı bir otoriter devlet biçimi temelinde bir sürekliliği ifade etmekte. Bunun içinde tek parti dönemi de var, çok parti dönemi de var. Diğer bir deyişle, otoriter bir devlet biçimi çerçevesinde farklı siyasi rejimlerin gündeme geldiğini gözleyebilmek mümkün. (C.T.K.N., 2004).

### **2.1.3. Ekonomik Durum**

1920'li yıllarda “milli iktisat”, “milli burjuva” yetiştirmenin doğal sonucu olarak görüldü ve bu yolda Cumhuriyet yönetimi İttihat ve Terakki'nin ideolojisini izlendi. İktisadi politika kararlarını etkileyen gruplardan biri olarak öne çıkan İş Bankası dönemin etkili aktörlerindendir. 1923-1929 yıllarında sanayi gelişme hızı, ekonominin tüm diğer sektörlerinin gerisinde kalmakta idi. Sağlanan büyüme ise cılız Osmanlı sanayisinin yapısı aynen korunarak ve daha çok savaş koşullarının oluşturduğu artı kapasitenin yeniden üretime tahsisi ile gerçekleşmiştir (Boratav, 2003).

Cumhuriyetin ilk yıllarında, ülkenin kendi kendine yeterli olması (yerli malı kullanması), Osmanlı devletini iflâsa sürükleyen dış borç alımından uzak durulması, şehir suyundan ulaşım hizmetlerine kadar çeşitli alanlarda çalışan yabancı şirketlerin devletleştirilmesi ve özel kişilerin elinde birikmiş yeterli sermaye olmadığı için büyük bayındırlık ve endüstri yatırımlarının devletçe yapılması hedeflendi (TÜSİAD, 2006).

Türkiye Cumhuriyeti, enflasyonla ilk kez 1929 Dünya Ekonomik Bunalımında tanıştı. Osmanlı Borçları ve dış ticaretin azalarak ihraç ürün fiyatlarının düşmesi, Türkiye'nin cılız ekonomisini de etkiledi. 2. Dünya Savaşı yıllarındaki savaş ekonomisiyle enflasyon tırmanışa geçti, 1939'da %2 olan TÜFE oranı, savaşın en ateşli yılı 1942'de %68'e çıkmıştı. (Fenmen, 2005).

1923-1936 yılları, iktisatçılar tarafından kabul edilen iki döneme denk gelmektedir. “(Açık Ekonomi Koşullarında) Yeniden Yapılanma Dönemi” olarak adlandırılan dönem, geçmişle bağların koparılmaya ve yeni bir sistemin oluşturulmaya çalışıldığı yıllardır. Ancak 1929 bu anlayışta bir dönüm noktası olmuştur. 1930’lu yılların koşulları aynı anlayışı sürdürmeyi olanaksızlaştırmıştır. 1930 – 1939 döneminde iktisat politikaları bakımından iki belirleyici özellik vardır: Korumacılık ve Devletçilik. İktisat politikalarının yöneldiği amaç ve elde edilen sonuçlar bakımından ise bu yılları bir ilk sanayileşme dönemi olarak nitelendirmek uygundur (Boratav, 2003).

“Korumacı – Devletçi Sanayileşme Dönemi” olarak betimlenen 1930 – 1945 dönemi ise, bir önceki dönemin aksine Türkiye ekonomisinin dışa kapanarak devlet eliyle sanayileşmenin ilk adımlarını attığı yıllardır. Devlet sanayi işletmelerini bünyesinde toplayan Sanayi ve Maadin Bankası’nın faaliyetlerinin son bulduğu 1932 yılında, bankaya ait ve hepsi Osmanlı döneminden devralınmış sadece dört fabrika bulunmaktadır (Boratav, 2003).

Köse’ye (2004) göre, Genç Cumhuriyet, Lozan hükümlerinin sınırlayıcı koşullarının kalkmasının ardından, 1930 yılında TCMB’yi kurmuş ve bir dünya krizi içerisinde kendi sermaye ilişkisini siyasal olarak denetleyebilme gücüne erişmiştir. Bu yılların aynı zamanda kamu dengeleri için mali disiplin yılları olduğu hatırlanırsa, devletin bu yıllarda gerek ulusal ve gerekse uluslararası sermaye gruplarından görece özerk davranabilme gücüne sahip olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır. Kuşkusuz kapitalist devletin sınıf temelli oluşu, devletin tüm sınıflardan eşit mesafede uzak, elitist bir örgütlenme olarak varlığının sürdürmesini imkânsızlaştırır. Türkiye’de de bu böyle olmuştur. 1940’lı yılların ikinci yarısından itibaren önce devalüasyon (1946) ve ardından mali disiplinin terk edilmesiyle birlikte (1950) Türkiye de giderek daha fazla bir sınıf devleti görünümüne ulaşmıştır. Bu yıllar, yukarıda vurguladığımız gibi, iktisat tarihimizin liberal olarak tanımlanan yıllarıdır (C.T.K.N., 2004).

## **2.2. Erken Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikalarına Genel Bir Bakış**

Mustafa Kemal Atatürk’ün 1924 senesinde Türkiye Büyük Millet Meclisi’nde yaptığı konuşmadaki şu sözleri dönemin ulaştırma konusundaki Atatürk ve yöneticilerin düşüncelerini açıklar niteliktedir. “Demiryolu ve yol ihtiyacı memleketin bilcümle ihtiyacatının o kadar başında kendisini hissettirmektedir ki, hiçbir hayal ve nazariye

peşinde aldanmaksızın memleketin menabi ve evladı ile işe devam etmek katiyen elzemdir. Medeniyetin bugünkü (vesaitini) hatta bugünkü (fikriyatını) demiryolu haricinde intişar ettirebilmek müteassirdir. Demiryol (refah) tevlid eder.”

### 2.2.1. Demiryolu Politikası

Osmanlı döneminde yapılan demiryollarının bir kısmı sınırlarımız dışında kalırken 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. Cumhuriyete intikal eden demiryolu uzunluğu ise 4.112 km’dir. Bu demiryollarının 3.756 km.si imtiyazlı yabancı şirketler inşa etmiş olup aynı zamanda bu şirketler tarafından işletilmiştir. Doğu Anadolu’daki 356 km’lik demiryolu ise işgal yıllarında Ruslar tarafından inşa edilmiştir. 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 intikal 356 km’lik Erzurum-Sarıkamış-Sınır demiryolu dışında Ankara’nın doğusunda yapılmış bir demiryolu bulunmuyordu. Demiryolları üzerinde hareket eden 118 buharlı lokomotif ile 2.186 vagon bulunmaktaydı (Öztürk, 2009).

Milli Mücadeleden sonra kurulan Türkiye Cumhuriyeti ulaştırma alt sistemi olarak demiryolları politikasını benimsemişlerdir. Bu politikayı iki temel noktada uygulamışlardır. Bu noktalardan birisi ülkenin ihtiyaçları doğrultusunda yeni hatlar yapmaktır. Devletin bu hatları yaparken de politikası ülkeyi baştanbaşa Demirağlarla örmektir. İkinci temel nokta ise yabancı sermayenin elinde olan hatların devletleştirilerek ülkenin menfaatları doğrultusunda işletilmesidir. 1950 yılına kadar demiryolları altın çağını yaşamış ve gerçekten ülke baştanbaşa Demirağlarla örülmüştür (Akalan, 2010).

Ülkeyi demir ağlarla örmeyi amaçlayan demiryolu politikası, ulusal pazar yaratma sürecinin önemli sacayaklarından biri olmuştur. Savaş sırasında tahrip edilen hatların onarılması, düşük kapasiteyle de olsa demiryollarının işletilmesi ile başlayan çabalar, ülkenin önemli yerleşim, üretim-tüketim merkezlerini birbirine bağlayan bir ağın oluşturulması doğrultusunda kararlılıkla sürdürülmüştür (TMH, 2006).

1930 yılında Serbest Cumhuriyet Fırkasının kurulması ile Türkiye çok partili hayata geçiş sürecine girmiştir. Fırka idarecileri demiryolu yapımının önemli olduğunu, ama

bütçenin büyük kısmının demiryolu yapımına aktarıldığı, ihalelerin yabancı şirketlere verildiğini bu şirketlere de büyük faizler ödendiği için devlet hazinesine zarar verdiğini, mali yükün yalnızca bir kuşağa yüklenmeyip, gelecek kuşaklara yayılmasının gerekliliğini savunmuşlardır. Bu eleştirilerle Serbest Cumhuriyet Fırkası ile Cumhuriyet Halk Fırkası arasında ciddi tartışmalar yaşanmıştır. Ama Serbest Cumhuriyet Fırkasının ömrünün kısa sürmesi ile bu tartışmalar sona erdirilmiştir. Cumhuriyet yöneticileri zor koşullarda demiryolu politikasını başarı ile yürütmüşlerdir. Demiryolu işletmeciliğinde ülkenin ve vatandaşların menfaatine uygun tarifeler uygulanmış, buna rağmen karlılık korunarak yeni hatların yapımına aktarılmıştır. Daha da önemlisi hiçbir zaman Türklerin demiryolu işletmeciliğini başaramayacağını düşünen ülkeler, demiryolu politikasının ülkede nasıl bir başarı yakaladığını gördüğü zaman inanmamışlardır (Akalan, 2010).

1923 yılında yayımlanan bir yasa ile hatların devlet tarafından inşa ve işletmesi kararlaştırılır. İlk ihale 1927’de, ikinci ihale ise 1933’te gerçekleştirilir. İlk ihalede yapımçı yabancı, taşeron ise Türk’tür. İkinci ihalede ise ilk kez bir Türk firması yapımıcılığı 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 3.578 kilometrelik demiryolunun 3.208 kilometresi, 1940 yılına kadar tamamlanır. Bu dönemde ayrıca, yabancı şirketlerin elindeki demiryolu hatları satın alınarak devletleştirilir. Cumhuriyet öncesinde demiryollarının yüzde 70’i Ankara- Konya doğrultusunun batısında kalırken, Cumhuriyet döneminde yolların yüzde 78,6’sı, doğuya kaydırılır ve günümüzdeki batı ve doğu arasındaki (yüzde 46 batı, yüzde 54 doğu) oransal dağılım elde edilir. Ana hatları birbirine bağlayan ve demiryolunun ülke düzeyine yayılmasını sağlayan hatların yapımına ağırlık verilir ve 1935-45 yılları arasında ise hatların birleştirilmesine çalışılır (TMH, 2006).

Nafia Vekili Ali Bey 10.08.1934 senesinde Elazığ hattının açılış töreninde demiryolu politikasının büyük bir hızla devam ettiğinden bahsetmektedir. Tek tek tüm şehirlere erişmekte olduklarını, yakında yabancı ülkelere de varabileceklerini vurgulayarak, yapılan çalışmaların önemini anlamak için geçmişe bakmanın yeterli olacağından bahsetmektedir. Türkiye’de ilk demiryolu Kırım savaşından sonra görülmüştür. Aydın demiryolunun kuruluş tarihi de bu tarihlere kadar uzanmaktadır. Daha sonra İzmir- Kasaba hatları, Bursa-Mudanya, İstanbul-İzmit demiryolu inşası ve Anadolu hatları gelmektedir.

Demiryolu inşa ve işletmesinde o zamanlarda hâkim olan sermaye ve bilgi yabancılara aitti. Ülkenin kaynakları ve halkı yabancılar için çalıştırılmış ve ülkeye ait bir şey bulunmamaktaydı. İmparatorluk dönemi demiryolu politikasının yabancı sermaye ve yabancı bilgi ile demiryolu yapmak, işletmek ve bu işlere destek vermeyi demiryolu politikası olarak gördüğü düşünülmektedir. Türkiye Cumhuriyeti'nin demiryolu politikası ise; yabancı sermaye ve kredi esaslarıyla yapılan işlere Türk aklı ve yardımıyla damga vurmak ve işletmek. Bir süre bu şekilde devam edildikten sonra asıl önemli olan Türk aklı, Türk parası ve Türk emeğiyle başkalarına ihtiyaç duyulmadan demiryolu yapmak ve işletmekti.

Açılan Elazığ hattı bu düşüncenin ilk uygulaması olması itibarıyla çok önemlidir. Peki, bu hale nasıl gelinmiştir? Yani demiryolu politikasına öncelik verilirken, beraberinde Türk aklı, Türk parası ve Türk emeğinin kullanılma fikrinin üzerinde durulmasındaki sebepler neler olabilirdi? Yapılan işlere bakılır ve iyi tahlil edilirse, ülke kaynaklarının ve kuvvetinin yani fikir, madde ve emeğin bir araya getirilip planlı olarak uygulanması olduğu görülebilir. Yapılan her işte öncelikle Türk lirası öne çıkarılmıştır. İşlerin düzeni yetişmiş olan Türk mühendislerle bırakılmış, Türk müteahhitlerle ve işçilerle çalışılmış ve büyük bir birlik sağlatılmaya çalışılmıştır. Özellikle Cumhuriyetin son beş senesinde bu çalışmalar büyük bir hızla devam etmiş ve üzerinde durulmuştur. Cumhuriyet devrinde inşa ettirilmiş ve inşa edilmekte olan 1934 senesi mevcut demiryollarının uzunluğu 3195 kilometredir. Harcanan bütçe ise 335 milyon liradır. Demiryolları üzerinde aktarılan toprağın hacmi 42 buçuk milyon metre mikâp, kullanılan çimento ise 50 buçuk milyon kilodur. Bu işlerin hepsinde Türk emeği vardı ve vurgulanmaktaydı. Görüldüğü gibi dönemin demiryolu politikaları siyasal durum ve ideoloji ayrılmamış, birbirini desteklemiş ve beraber büyümüştür.

Demiryolu tercihi, ülkemizi oldukça uzun ve yurdun uzak yerlerini merkeze bağlayan bir demiryolu şebekesine sahip kılmış ise de, karayollarımızın daha uzun zaman ilkel ve yetersiz kalmalarına neden olmuş, demiryollarının da onları tamamlayan bir karayolu şebekesi olmadığı için, verimli bir biçimde işletilmesini ve ekonominin gelişmesinde mümkün olan etkinliğin sağlanmasını engellemiş, devletin zaten yetersiz olan kaynaklarından, karayolları için ayrılacak payı sınırlamıştır. Bu da yol vergisi ile karayolları inşa ve bakımının sağlanmasını gerekli kılmıştır (As, 2006).

### 2.2.2. Karayolu Politikası

Ülkede İmparatorluk zamanından kalma büyük bir bölümü bozuk olmak üzere 18.335 km. karayolu vardı. Bunlardan 13.885 km.si tamire muhtaç şose ve 4.450 km.si toprak yoldu. Devletin izlediği demiryolu politikasının etkisiyle zaten kötü durumla olan karayolu ağı, iyice kötü hale gelmişti. Demiryollarının birbirine bağlayıcı niteliğini tamamlama görevinde bulunan karayolu, yetersizliğinden dolayı demiryollarının da tam verimle çalışmasını sağlamamıştır bazı bölgelerde. Ülkemizde karayollarının yapımına II. Dünya Savaşı'ndan sonra önem verilmeye başlanmıştır.

Milli Mücadele döneminde yol işleri 21 Şubat 1921 tarih ve 102 sayılı Tarik-i Bedel-i Nakdisi Kanunu ile ele alınmıştır. Bu kanunla beraber yol işlerinde, Meşrutiyet devrinde meydana getirilmiş 13 Mart 1329/1911 tarihli İdare-i Hususiye-i Vilayet Kanunu'nun 78.maddesinin birinci fıkrası çerçevesinde çalışmalara başlanmıştır. Sonraki senelerde bu kanun yeterli olmamış ve 19 Ocak 1925 tarihli ve 5542 sayılı Yol Mükellefiyeti Kanunu'nun kabulü ile bedeni mükellefiyet ortaya konulmuştur. Yol işlerinde çalışma hükümlülüğü senede 6 gün olarak belirlenmiş, beş senelik yol planlarının illerce yapılması kabul edilmiş ve yol yapımı küçük ölçekte de olsa planlamaya başlanılmıştır (Çolak, 2013).

1927 senesinde yapılan yeni düzenlemeye göre, devlet ve il yolları illerin bünyesinde birleştirilerek yapım, bakım ve onarımları İl Özel İdarelerine verilmiştir. Her ilin genel meclisi, kendi sınırları içindeki yolların planını hazırlayacak, bu planlar Bayındırlık ve İçişleri Bakanlıkları tarafından onaylanarak uygulanacaktır. Ancak, önemli köprüler ve acele yapım ve onarımı gereken bazı yollar ile yol yapımı için gereken teknik araçlar ve teknik eğitim gibi konularda giderler, Bayındırlık Bakanlığı bütçesinden karşılanacaktır. 1929 senesi, yurdumuzun yolları açısından önemli bir başlangıçtır. 2 Haziran 1929'da yürürlüğe giren 1525 sayılı Şose Köprüler Kanunu, Cumhuriyet Hükümetinin yol çalışmaları için esaslı bir temel oluşturmaktadır. Getirdiği mali hükümlerle yeni bir finansman modeli ortaya koyan kanuna göre yollar yine devlet yolu ve il yolu olarak sınıflandırılmakta; devlet yollarının genel bütçeden, il yollarının ise il özel idarelerinden ödenek almaları öngörülmektedir. Yine bu kanunla devlet yolları "Milli Şose" olarak adlandırılmış ve Bayındırlık Bakanlığınca Milli Şose ağına giren yollar öncelik sırasına göre belirlenerek hükümetin onayına sunulmuştur (K.T., 2007).

Durgun'a (2006) göre, Ulaşımın nitelikli olabilmesi için öncelikle yol çalışmalarına ağırlık verilmeliydi. Yolların kısa ve engebesiz olması ulaşımdaki konforu arttıran en büyük etkidir. 1920–1940 seneleri arasında Türkiye'de karayollarının alt yapı çalışmaları önemli bir gelişme kat etmiştir. Ancak o dönemde yapılan çalışmalar tüm ülke coğrafyasını kucaklar derecesine ulaşamamıştır. Özellikle köyler, uzun seneler ihmal edilmiş, çıkartılan yasalar köylü ve doğayı baş başa bırakır durumda olmuştur (İnce, 2012).

Köprüler Fen Heyetinde mühendis Vecdi R. Diker, 1936 senesinde Harvard Üniversitesindeki bir konferansta Avrupalı bir mühendisi dinlemiştir. Bu bilgileri de 15.01.1938 senesinde, vekâlette verdiği bir konferansta paylaşmıştır. Avrupalı mühendisin, “yolların bir ülke için her açıdan ne kadar büyük önemi olduğunu Amerika'yı gezdikten sonra anladım. Ne yazık ki biz henüz bunu anlayamamışız.” sözleri Diker'i yol konusunda oldukça etkilemiştir. Amerikan yol sisteminin Amerika Birleşik Devletleri'nin iktisadi ve siyasi açısından büyük bir önem taşıdığını, adeta eski ve yeni dünyadaki yolun kıyaslamasını yaptığından bahsetmiştir. Yol bağlantılarının eksikliğinden dolayı birçok sıkıntı yaşamış ülkemizde bu sistem örnek alınması ve bir an önce yol konusuna eğilmesi gerekliliğini vurgulamıştır. Hatta Amerika yol sistemi yerinde incelenir ve örnek alınırsa daha çabuk ilerleme kaydedileceğini vurgulamıştır. Yolların varlığı ve gelişmesinin, sanayide, ticarete, kültürel ve sosyal hayatta, seyahatte, eğlenme ve dinlenmede kolaylıklar sağladığı, emlak değerinin artması, yangından korunmanın kolaylaşması, köylere postanın iletilmesinde dönem için büyük önem taşıdığından bahsedilmiştir. Otomobillerin uygunsuz yollarda lüks bir vasıta aracı olmaktan çıkıp, herkesin her zaman her yere ulaşabileceği bir ulaşım aracı olacağı vurgulanmıştır. 50-60 km. uzaklıklara eğitim için öğrenciler ve öğretmenler rahatlıkla gidip gelebilecek, mühendis ve doktorlar işlerini ve ihtiyaçlarını kolayca sağlayabilecek pozisyona gelebilecek olduğundan bahsedilmiştir. Şehir merkezine uzakta bulunan köy ve kasabalar şehirde yaşamının imkânlarından faydalanabileceklerdir. Mesela Ankara ile Konya gibi mesafeler arasındaki ulaşım imkânları yolların yapılması dâhilinde artacak, insanlar konferans dinlemeye, tiyatro izlemeye gidebileceklerdi. Kamyonla nakliyat trenden daha ucuz olduğu için 200-400 km. mesafelerde tüccarlar ve çiftçiler eşya ve mahsullerini kolaylıkla taşıyabileceklerdi.

Vecdi R. Diker, iyileşen karayollarının sağladığı kolaylıkların yanı sıra maddi olarak da getirileri olduğunu vurgulamıştır. Ülkeyi gezmek ve görmek amacıyla otomobilleriyle dolaşan insanların senede yaklaşık 4 milyon lira bıraktıklarını, tren bağlantılı çalışan servislerin de senede yaklaşık 2 milyon bıraktığını, yolların gelişmeye devam etmesi



dâhilinde bu sayıda da artış olacağını belirtmiştir. Birçok açıdan bakıldığında otomobil kullanımının yakın mesafelerde daha avantajlı olduğu, ve diğer bir sürü avantaja sahip olduğu için karayolunun iyileştirilmesi ve inşa çalışmalarına hız verilmesi gerektiği üzerinde durulmaktaydı (B.İ.D., 1940).

### 2.2.3. Mühendislik İdeolojisinin Erken Cumhuriyet Dönemindeki Yeri

Türkiye Cumhuriyeti kurulduktan sonra, devletin yapmak zorunda olduğu işlerle en büyük oranda ilgilenen kurum Nafia Vekâlet'i idi. Yapmakla sorumlu oldukları işler sıralanacak olursa;

- Demiryolu inşası sorunu
- Sulama sorunu
- Liman ve iskelelerin yapım sorunu
- Yol sorunu
- Şehirlerin imar sorunu
- Makine ve elektrik sorunu olarak belirtmek mümkündür.

Nafia Vekâleti dönemin kalkınma projesi misyonunu üstlenmiştir. Dağları aşmak, demir ve beton köprüler ile nehirleri aşmak, uçurumların uçlarını birbirine bağlamak, nehirlerin zararlarından köylüyü ve mahsulünü kurtarmak, su iletimi ile hayatı kolaylaştırmak, en ücra köşelere ulaşım sağlamak, harap bakımsız ve plansız şehirlere ulaşarak modernleştirmeye çalışmak, tüm ülkeye elektrik taşımak, kara ve denizi birbirine bağlamak gibi hizmetlerle ülkeyi muasır medeniyet seviyesine çıkarmayı hedeflemişlerdir (B.İ.D., 1943).

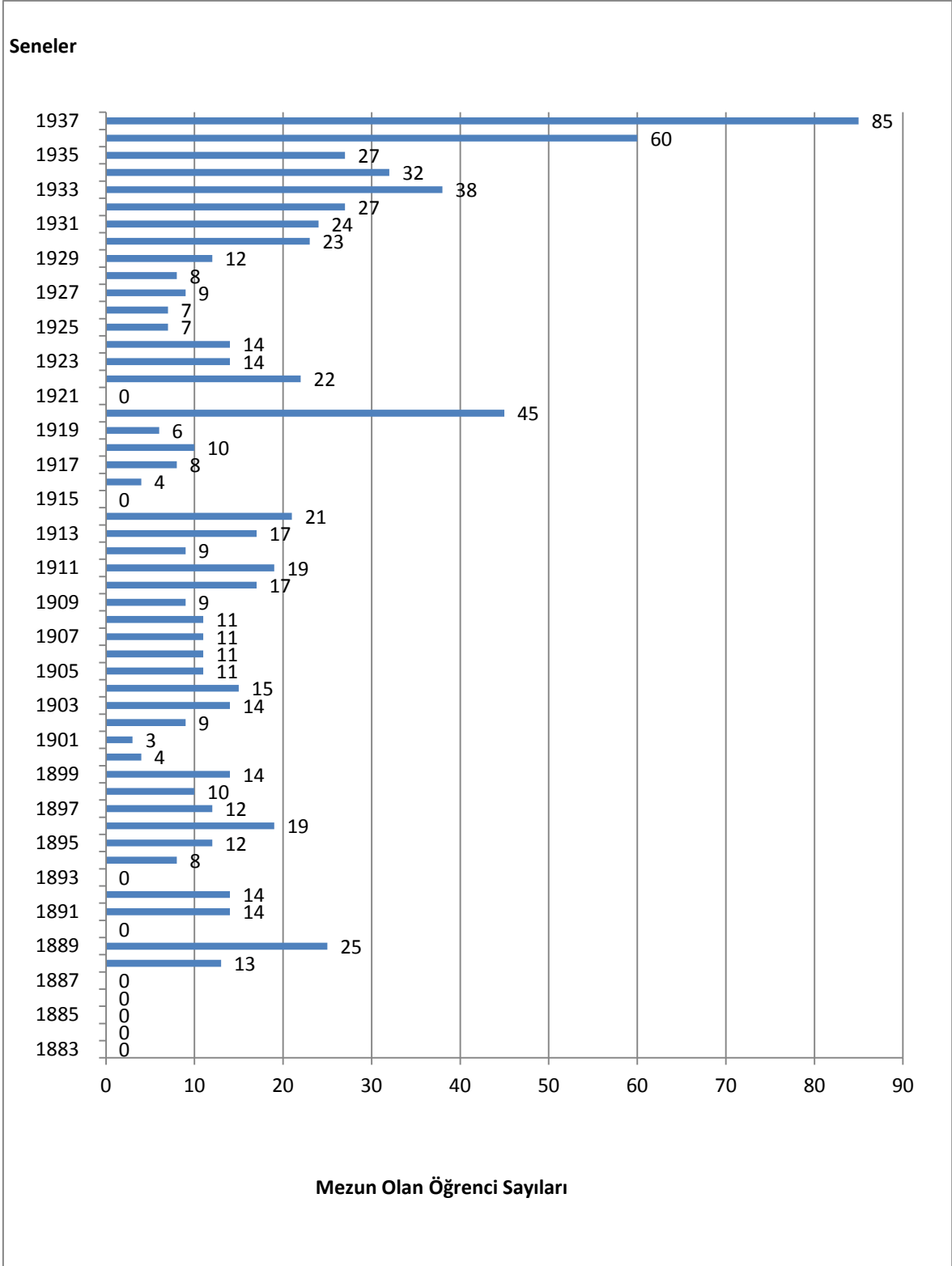
Tüm yapılan bu işler, vatanın kalkınmasını amaçlarken bunda en büyük aktörler de Türk işçisi ve Türk mühendisiydi. Bu amaçla kurulan Yüksek Mühendis Mektebi, 'kolu kumanda eden kafanın beşiği' olarak adlandırılmaktaydı.

20. yüzsene başında Türkiye gibi geç endüstrileşen ve modernleşmenin eşiğinde bulunan birçok ülkede ve Türkiye'de refah ve ilerlemenin önkoşulunun teknoloji olduğuna inanılmıştır. Bu nedenle modernleşme sürecinin en başından beri mühendisliğe hayati bir önem verilmiş ve teknolojinin edinilmesi devlet tarafından desteklenmiştir. Göle'ye (1988) göre, "mühendislerin modernleşme projesi içerisindeki ağırlıklı ve özgün konumunu anlayabilmek için önce mühendislik ideolojisi ve sanayi medeniyeti arasındaki ilişkiyi

kurmak gerekir”; çünkü mühendisler üretim sistemlerinin oluşumuna yaptıkları katkı ölçüsünde sanayi medeniyetin yaratılmasında kültürel ve sosyo-mekânsal olarak etkin olmuşlardır. Türkiye’de ise, mühendislerin güçlenmesini üç ana etken destekledi. Bunlardan ilki, aslında mühendisliğin gelişimini engellemiş gibi görünse de, uzun vadede onun güçlenmesine katkısı olmuş olan kültür-medeniyet ikilemiydi. Mühendisleri güçlendiren ikinci etken ise Türkiye’nin modernleşmesinde özellikle erken Cumhuriyet döneminde etkili olan pozitivist gelenek oldu (Örmecioğlu ve Ergut, 2011).

Erken Cumhuriyet döneminde modernleşme ve bayındırlaşma arasında olmazsa olmaz bağlantılar önerilmeye başlandıkça mühendisliğin önemi artmıştır. Yerli mühendislerin etkin ve bayındırlık projesinin ulusal hale gelmesi ise ancak iç finansmanın kullanılmaya başlamasıyla mümkün olmuştur. Bu dönemde edindikleri organizasyonel becerileri ve biriktirdikleri sermaye, 1950 sonrası yabancı finansmana geri dönüş döneminde, yerli müteahhitleri yabancılar tarafından ikinci plana itilmekten kurtarmış; aksine 1930 ve 1960 arası dönemde edindikleri deneyimler 1980 sonrasında uluslararası alanda başarılı olmalarına yardım etmiştir (Örmecioğlu ve Ergut, 2011).

Cumhuriyet sonrası, 1926 senesinde İstanbul Darülfünun ’u Fen Fakültesine bağlı olarak kurulan Makina-Elektrik Enstitüsünde, Makina-Elektrik Mühendisliği eğitimi başlamıştır. Bu kurum 4 senede Makina-Elektrik Mühendisi ünvanlı mezunlar vermiştir. Sonradan bu mezunlara Yüksek Mühendis unvanı verilmiştir. 1928 ‘de kabul edilen Yüksek Mühendis Mektebi Kanunu ile Mühendis Mekteb-i Ali’si Yüksek Mühendis Mektebine dönüştürülmüştür. 1933 ‘de çıkarılan bir kanun ile Darülfünun tüm kadro ve kurumları ile lağvedilmiştir. Aynı kanun Maarif Vekâletini, İstanbul Üniversitesi adı ile bir yükseköğretim okulu kurması konusunda yetkilendirmiş, Yüksek Mühendis Mektebinin bu üniversitenin bünyesine alınması konusunda Bakanlar Kurulunu yetkilendirmiştir. Fen Fakültesi ’ne bağlı Makina ve Elektrik Enstitüsü “Elektro Mekanik Şubesi” adıyla Yüksek Mühendis Mektebine alınmıştır. 1930 senesi girişliler, 1934 senesinde İstanbul Üniversitesinden mezun olmuşlardır. 1931 senesinde girenlere, Yüksek Mühendis Mektebi 5 sene okuma zorunluluğu getirmiş ve okuyanlar 1936 senesinde Elektromekanik Yüksek Mühendisi olarak mezun olmuşlardır (Gençoğlu ve Gençoğlu, 2005). 1883’te kurulmuş olan Yüksek Mühendis Mektebi, Cumhuriyet’in ilanının ardından mezun sayısında büyük bir yükseliş göstermektedir. Şekil 1.’de kuruluş tarihinden 1937 senesine kadar mezun sayıları listelenmiştir.



Şekil 1. Yüksek Mühendis Mektebi'nden mezun olan öğrenci sayılarının 1883-1937 seneleri arasındaki değişimi.

Şekil 1.'de görüldüğü gibi, İmparatorluk döneminde 21 senede 230 mühendis yetişmiştir. Meşrutiyet zamanında 14 senede ise 187 mühendis mezun olmuştur.

Cumhuriyetinin ilanından sonraki 15 senede ise 387 mühendis yetiştirilmiştir. İmparatorluk ve Meşrutiyet zamanlarının toplamı 35 senede toplam rakam 417 iken, Cumhuriyet'in ilanından sonra sayı 387'dir. Bu artışta okulun imkânlarının artışı da söz konusudur. Örneğin laboratuvar ve yerinde uygulamalarla yetişecek mühendis adaylarının yetenekleri artırılmıştır. Dönemde okulun 4 şubesi bulunmaktaydı. Bunlar;

- İnşaat
- Mimari
- Makine
- İletişim ve elektrik.

Bu şubeler ise fizik, kimya, malzeme ve su gibi atölye ve laboratuvarlarla desteklenmekteydi.

Yüksek Mühendis Mektebi eski bir kışlaydı. Bir de öğrencilerin kalmaları için yapılmış ek bir bina mevcuttu. 1941 Temmuz itibariyle öğrenci sayısı 560, bunların 160'ı gündüz, 400'ü gece (yatılı) öğrenim görmekteydi. Gece öğrenim görenlerin 300'den fazlası ise ücretsiz, geri kalanı da ücretli olarak eğitimlerini sürdürmekteydiler.

Okula girmek için bir sınav uygulanmaktaydı. Sınav geçildiği takdirde yatılı olarak kalılabilmekteydi. Fakat okuldan mezun olduktan sonra da devlette 2 sene çalışma şartı vardı. Eğer devlette çalışmak istenmezse de, ücretli olarak kalılabiliyordu.

Okulun imkânlarından bahsetmek gerekirse; yer bilimi laboratuvarı, fizik laboratuvarı, kimya laboratuvarı, makine laboratuvarı, elektrik laboratuvarı, fotometre odası, tamirat atölyesi ve malzeme laboratuvarı gibi birimler bulunmaktaydı. Döneme ve ekonomik koşullara bakılırsa eğitim koşullarını iyileştirmek için ne kadar çalışıldığından ve mühendislik kurumunun önemsendiğinden bahsetmek yanlış olmamaktadır.

Nafia Fen Mektebi'nde Cumhuriyet döneminde okulda okutulan dersleri şu şekilde sıralayabiliriz.

- Betonarme
- Buhar makineleri
- Elektrik
- Tasarı geometrisi ve çizimi
- İktisat
- Kanunlar
- Yazım bilgisi

- Ahşap, kargır ve demir köprü proje tasarımı
- Yabancı dil
- Malzeme bilgisi
- Ölçme bilgisi
- Mekanik tasarım bilgisi
- Mimari
- Mukavemet
- Resim, mimari ve sanatla ilgili diğer dersler
- Şehircilik
- Suculuk ve proje tasarımı
- Topografya bilimi
- Karayolu ve demiryolu projelendirme (N.İ.M., 1934).

Modern dünyaya uyum sağlamak isteyen Cumhuriyet kadroları eğitim aracını kullanmakta hiç gecikmemişlerdir. Bu bağlamda kurucu kadro istenilen yeniden inşayı gerçekleştirmek için modern devletin bütün kontrol unsurlarını devreye sokacak, modern devletin toplumu dönüştürme yönünde eğitim, aile, hukuk, ordu, polis, iletişim, ulaşım olmak üzere birçok aracını kullanmışlardır. Okullar Cumhuriyet döneminin yeni kimliğini oluşturmada merkezi araçlardı. Mustafa Kemal'e göre "Mektep genç dimağlara, insanlığa hürmeti, millet ve memleket muhabbeti, şerefi, istiklâli öğretir... İstiklâl tehlikeye düştüğü zaman onu kurtarmak için takibi muvafık olan en salim yolu belletir... Memleket ve milleti kurtarmağa çalışanların aynı zamanda mesleklerinde birer namuskâr mütehasıs ve birer âlim olmaları lâzımdır. Bunu temin eden mekteptir. Mektebin vereceği ilim ve fen sayesinde ki Türk milleti, Türk sanatı, iktisadiyatı, Türk şiiri ve edebiyatı, bütün bedayiiyle inkişaf eder" (Şimşek vd., 2012). Atatürk, bu cümleleri ve eğitimle ilgili birçok cümleyi gittiği her yerde ve yaptığı her konuşmada dile getirmekteydi. Türk milletinin gelişmesi, toplumun refah seviyesinin artması Atatürk için çok önemli bir düşünceydi. Ve bu düşünce ancak eğitilmiş nesillerle gerçekleşebilirdi. Ülkenin yeniden inşası için de en önemli etken Türk mühendislerinin yetiştirilmesiydi. Okullar sadece ilim ve fende ilerleme anlamına gelmiyordu Atatürk için. Eğitimde gelişme demek, sanatta, edebiyatta, şiirde, iktisatta da gelişmek demektir. Tüm bu sebeplerle birlikte Atatürk eğitimin önemini her seferde vurgulamış, Türk halkının eğitilmesi, okuryazar sayısının

artması için gerekli düzenlemeleri yapmış, eğitimli nesillerin ancak ülkeyi kurtarabileceğini vurgulamıştır.

#### **2.2.4. Köprülerin Ulaştırma Politikasındaki Yeri**

Köprü faaliyetlerine de, Atatürk'ün koyduğu “Günde 2 m köprü” ilkesi ile harekete geçilmiş ve özellikle halkın iş gücüyle yapılan kâgir ve betonarme köprüler tercih edilmiştir. 1929 senesine kadar özel bir teşkilata bağlı olmadan yapılan köprülerin hemen hepsinin projesi müteahhitler tarafından hazırlanmış, 1929 senesinden sonradır ki, büyük köprülerin yapımına özel önem verilmiş ve bir program dahilinde Yollar Umum Müdürlüğü'ne bağlı olarak gerçekleştirilen köprü yapımında izlenen ilkeler doğrultusunda Cumhuriyetin ilk 15 senelik döneminde 86 büyük köprü inşa edilmiştir (K.T., 2007).

Cumhuriyet'in ilk 10 senelik dönemde yeni köprü yapmaktan çok, var olan köprü ve menfezlerin yeniden yapımı veya tamir edilmesi tercih edilmiştir. Bu tercihin nedeni ekonomik sıkıntılardır (Polat, 2015). Bütün yol ve köprü işlerinin teknik denetimi ve yönetimi, Nafia Vekâleti emrindeki bir teşkilat tarafından yapılmaktaydı. Yalnız bütçe ve idari işler bakımından yol ve köprü inşaatı ikiye ayrılmıştı. Birincisi, Nafia Vekâleti emrindeki bütçe ile doğrudan doğruya Vekâlet tarafından yaptırılan yol ve köprüler, diğeri ise vilayetler tarafından yaptırılan yol ve köprülerdi. Bütçesi hususi idarelerce temin edilerek yapılan yol işlerinin gelir kaynağı yol vergileriydi. Yol vergisi nakdî ve bedeni olmak üzere iki şekilde tahsil edilmekteydi. Doğrudan doğruya Nafia Vekâleti tarafından yaptırılan yol işlerinde ise gerek teknik önem ve zorlukları, gerekse masraflarının büyüklüğü itibariyle vilayetlerce başarılamayacak işler önem sırasına konarak Nafia Vekâletince yaptırılmaktaydı (B.İ.D., 1936).

### 3. BULGULAR

#### 3.1. Nafia İşleri Dergisi

Türkiye Büyük Millet Meclisi'nce 26.05.1934 tarih ve 2443 no ile kabul edilen Nafia Teşkilat kanunu gereğince tercüme, yayın, istatistik ve müze müdürlükleri kurulmuştu. Bu daire, her ay idari ve her üç ayda bir fenni olarak iki dergi yayınlıyacaktı. Bu derginin ilim ve fen yolunda katkılar sağlaması amaçlanmaktaydı. Derginin ayrıca, Türk'ün ülkesi için nasıl çalıştığını ve bayındırlık yolunda çağdaş ülkelere ulaşmak için sarf ettiği çabaları göstermek gibi bir amacı vardı. İnsanları tüm yapılardan haberdar etmek, ancak devlete ait bir dergi vasıtasıyla olursa gerçek hedefine ulaşırdı.

Osmanlı İmparatorluğu'nun 1848 tarihinde kurduğu Nafia Nezareti, yetmiş beş senelik işlerini 1923 tarihinde Türkiye Cumhuriyeti Nafia Vekâletine bırakmıştı. Nafia vekâleti de başta demiryolu olmak üzere, karayollarına şose ve köprüler yapmak ve özellikle bunları kendi imkân ve mühendisleriyle yapmak gayesine girişmişlerdir.

Dergi ise, karayolları, demiryolları ve diğer bütün bayındırlık işlerinin geçirdikleri tüm aşamaları takip ederek yayınlıyacak ve istenilen amaca ulaşacaktır. Türkiye Cumhuriyetinin geçirdiği her gün geçmişin noksanlarını doldurmaya çalışmayı ve yeni şeyler ekleyebilmeyi gerektirdiği düşüncesiyle, derginin bu anlamda da her zaman bir müjdeleyici olması amaçlanmıştır. Nafia İşleri Mecmuasının 1. 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 dergide;

- 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 etmek.

Nafia İşleri Mecmuası, 1934 Haziran ayında Türkiye Cumhuriyeti Nafia Vekâleti Neşriyat Müdürlüğü tarafından çıkarılmıştı. Derginin basım yeri Ankara'ydı ve her ayın sonunda çıkarılmaktaydı. Dergi, ülkede yapılan bayındırlık işlerini inceleme ve sunma amacı taşımaktaydı. Bu işleri de içerik olarak farklı başlıklarda toplayıp sunma yolu seçilmişti. Bu başlıklar;

- Kanunlar
- Kararlar
- Kararnameler
- Emirler
- Makaleler
- Nafia haberleri
- Tayin, terfi ve nakiller
- Talimatnameler
- İlanlar
- Tamimler
- Bibliografi
- Bazı mühim dünya Nafia haberleri vb.dir.

Bu içerikler katlanır haritalar, proje detayları, fotoğraflar ve röportajlarla desteklenmekteydi. Çizimler ve yazılar Nafia İşleri müdürlüğünde çalışan mühendisler tarafından yapılmaktaydı. Dönemin koşullarına bakılırsa, Nafia İşleri Mecmuası oldukça kapsamlı ve büyük emek harcanarak çıkarılmış bir dergidir denilebilir. Dergi ansiklopedik bir kaynak niteliği taşımaktadır.

1934 Haziran tarihli ilk sayısında derginin adı olan Nafia İşleri Mecmuası, 1935 Aralık tarihli 2. sene 7. sayıdan itibaren değiştirilmiş ve Bayındırlık İşleri Dergisi olmuştur. 1944 Ağustos tarihli 11. sene 1. ve 2. sayıda derginin adı Nafia Dergisi olarak yayınlanmıştır. 1945 Şubat tarihli 11. sene 3. sayıdan itibaren derginin adı tekrar değiştirilmiş ve Bayındırlık Dergisi olmuştur. 1949 Aralık tarihli son sayısına kadar da dergi bu adla çıkarılmıştır.



Dergi ilk sayısında itibaren her ay birer tane olmak üzere 1 senede 12 adet çıkarılacak şekilde planlanmıştı. 1. sene 1934 Haziran-1935 Mayıs tarihleri arası dergi 12 adet çıkarılmıştır. 2. sene 1935 Haziran-1936 Mayıs, 3. sene 1936 Haziran-1937 Mayıs, 4. sene 1937 Haziran-1938 Mayıs, 5. sene 1938 Haziran-1939 Mayıs, 6. sene 1939 Haziran-1940 Mayıs, 7. sene 1940 Haziran-1941 Mayıs ve 8. sene 1941 Haziran-1942 Mayıs sayılarında da dergiler 12'şer adet çıkarılmıştır.

9. sene 1942 Haziran-1943 Mayıs ve 10. sene 1943 Haziran-1944 Mayıs tarihleri arasında dergi iki aylık işleri 1 sayıda sunacak şekilde senede 6 adet çıkmaya başlamıştır. Derginin ilk çıkışı Haziran olduğu için sene dönümü olarak kabul edilen Haziran ayı, 11. senesinde boş geçmiştir. 1944 Nisan-Mayıs sayısından sonra 11. sene başlangıcı olarak çıkması gereken Haziran-Temmuz sayısı çıkmayarak yine basım sıklığında değişikliğe gidilmişti. 11. senenin ilk sayısı 1944 Ağustosta çıkmıştı. Daha sonra da 1944 Ekimde 2. sayı, 1945 Şubat'ta 3. sayı ve 1945 Mayıs'ta da 4. ve son sayı çıkmıştı. Dergi artık senede 4 adet çıkmaya başlamıştı. 12. senede de 1946 Mart'ta 1. sayı, 1946 Haziran'da 2. sayı, 1946 Ekimde 3. sayı ve 1946 Aralık'ta 4. sayı çıkmıştı. 13. senede de 1947 Mart'ta 1. sayı, 1947 Haziran'da 2. sayı, 1947 Ekimde 3. sayı ve 1947 Aralık'ta 4. sayı çıkmıştı. Daha sonra ise 1948 senesinde 1 sayı ve 1949 senesinde 1 sayı çıkmıştır. Bu derginin son sayıdır.

### **3.2. Derginin İnceleniş Yöntemi**

İlk önce senede 12 sayı olarak çıkan dergi daha sonra senede 6 sayı, senede 4 sayı ve senede 1 sayıya düşmüş, son olarak da yayından kaldırılmıştır. İlk sayılarında içerik olarak fazlasıyla dolu olan dergi yine ilerleyen zamanlarda daha az içerik ve başlıklarla dikkat çekmektedir. En son sayısı 1949 Aralık ayında çıkan derginin toplamda 122 sayısı çıkmıştır. İnceleme kolaylığı olması açısından derginin sayılarının birer senelik başlıklar altında toplanması uygun görülmüştür. Böylece senelik olarak yapılan işler daha kolay incelenebilir ve açıklanabilir olmuştur.

#### **3.2.1. Nafia Dergisi 1. Sene 1934 Haziran – 1935 Mayıs**

1934 Haziran ve 1935 Mayıs tarihleri arasında her ay bir tane olmak üzere 12 adet dergi çıkmıştır. İlk sayı Nafia İşleri Mecmuası adıyla 1934 senesinin Haziran ayında Nafia

Vekâleti Neşriyat Müdürlüğü tarafından çıkarılmıştır. Derginin birinci senesinde çıkan sayılarda, çalışma kapsamında konu edilen karayolu, demiryolu, mühendislik eğitimi ve köprü anahtar kelimelerinin dergi içeriklerinden ilgili kısımları belirlenerek tablolaştırılmış ve Tablo 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12’de sunulmuştur. Tabloların altına ilgili kısımların yorumlamaları yapılmıştır. Bazı sayılarda ilgili başlıklarla ilgili içerik bulunamamıştır. Bu da tablolarda belirtilmiştir.

Tablo 1. Nafia işleri mecmuası 1934 Haziran 1. sene 1. sayı

Nafia İşleri Mecmuası I. Sene Sayı:1		
1934 HAZİRAN	KARAYOLU	1) Türkiye – İran arasındaki yol münasebatı (sf:65)
	DEMİRYOLU	1) Fevzipaşa- Diyarbakir hattı inşaatının ikmal hakkında kanun no.2405 12. 4. 934 (sf:11) 2) Devlet Demiryolları ve limanları işletme umumi idaresi memurları Tekaüt sandığı kanunu no.2454 28.5.934 (sf:33) 3) Sivas – Erzurum hattını inşa için dâhili istikraz 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 işletmesi muamelatına dair kanun No. 2488 31. 5. 934 (sf:49) 6) Demiryolları inşaat haberleri (sf:75) 7) Devlet Demiryollarında tarifelerde tenzilat (sf:75) 8) İzmir – Kasaba ve Temdidi hattı (sf:76)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	1)Yüksek Mühendis Mektebi 1933 senesi bütçesinin fasıllar arasında münakale yapılmasına dair kanun No.2439 21. 5. 924 (sf:12)
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 1.'de karayolu ile ilgili içerikler irdelendiğinde ilgili başlıkta; İran'ın ticaret amacıyla kullandığı transit yolların Türkiye'deki hangi yollardan geçebileceğinden bahsedilmiştir. Bu vesileyle demiryolu ve karayollarımızın tamamlanmasına katkı sağlanmış olacak, bahsi geçen yollar İran devletinden de destek alınarak yapılacak, hem ticaret ilişkileri gelişecek, hem de İran devletiyle daha samimi bağlar kurulmuş olacaktır.

Demiryolu ile ilgili başlıklar ise, Fevzipaşa- Diyarbakır hattı inşaatı hakkındaki kanundan bahsedilmiştir. Hatların devam etmekte olan inşaatlarının gerekli tamamlamalarının yapılması için ayrılan bütçe belirtilmiştir. Devlet Demiryolları ve limanları işletme umumi idaresi memurlarını ilgilendiren Tekaüt sandığı kanunuyla ilgili içerikte, sandığın Nafia Vekili idaresinde olduğundan, Devlet demiryolları işletme müdürlüğü amirlerinden oluşan bir meclis tarafından yönetileceğinden, kanunundan yararlanılma şekillerinden ve sandığın gelirinin nasıl elde edilebileceği hakkında detaylı açıklamalar yapılmıştır. Sivas – Erzurum hattını inşa için dâhili istikraz akdine (borçlanma sözleşmesi) dair kanunda ise devam etmekte olan Sivas – Erzurum hattı için borç alınacak ve kullanılacak bütçe ile ilgili bilgiler verilmiştir. İlgili birim olarak Maliye Vekâleti ile Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası belirtilmiştir. İzmir – Kasaba ve Temdidi demiryollarının satın alınmasına dair olan mukavelenamenin tasdiki hakkında kanunda satın alınan İzmir- Kasaba demiryolunun sözleşmesinin onaylandığından bahsedilmektedir. Satın alınan İzmir – Kasaba ve Temdidi hattının tesellümü ve tasfiyesi ve işletmesi muamelatına dair kanunda 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 ve demiryolunu teşvik amacıyla seferlerde yapılan indirimlerle ilgili bilgiler verilmiştir. Son olarak satın alınan demiryolunun Devlet Demiryollarına devredildiği resmi olarak ilan edilmiştir.

Mühendislik eğitimi ile ilgili kanunda Mühendis Mektebinin bütçesiyle ilgili düzenlemelerden bahsedilmiştir. Ayrıca derginin ilk sayısının ilk sayfalarında (1, 2 ve 3. sayfalarında) Atatürk, İsmet İnönü ve Nafia Vekili Ali Beyefendi'den bahsedilmiştir.

Derginin ilk sayısında köprü başlığıyla ilgili bir içerik bulunamamıştır.

Tablo 2. Nafia işleri mecmuası 1934 Temmuz 1. sene 2. sayı

Nafia İşleri Mecmuası I. Sene Sayı:2		
1934 TEMMUZ	KARAYOLU	1) 30 Mart 1931 Tarihinde Cenevre’de imzalanan Yol işaretlerinin tevhibi hakkındaki mukavelenamenin tasdikine dair kanun (sf:27)
	DEMİRYOLU	1) Yunan Parlamento azasının Türkiye Devlet Demiryolları üzerinde meccanen seyahatleri hakkında kanun (sf:59) 2) 2134 ve 2214 numaralı kanunlar mucibince inşası mukarrer Afyon – Antalya ve Filyos – Ereğli hatları için 1934 mali senesi Muvazenei Umumiye Kanununun 18 inci maddesine bir fıkra ilavesine dair kanun (sf:61) 3) Demiryolları – Otomobil rekabeti (sf:74) 4) Nafia Vekili Beyefendinin Teftiş Seyahatleri Şark Vilayetlerimizin mühimlerinden biri olan Elaziz de Demiryolu şebekemize bağlandı (sf:83) 5) 1 Temmuz 934 tarihine kadar Demiryolları inşaat faaliyeti (sf:83) 6) Ray Otobüsleri (sf:85)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	1) Yüksek Mühendis Mektebimiz (sf:89)
	KÖPRÜ	1) Başlıca şose köprülerimizin inşaat vaziyeti (sf:90) 2) Nafia Vekâletinin ve Vilayetlerin yol ve köprü faaliyetleri (sf:91)

Tablo 2.’de karayolu ile ilgili içerik incelendiğinde, ilgili kanunda yol işaretlerinin belirlenmesi ve kabul edilmesiyle ilgili bilgiler verilmiştir.

Demiryolu içerikli başlıklar incelendiğinde, Yunan Parlamento azasının Türkiye Devlet Demiryolları üzerinde meccanen seyahatleri hakkında kanundan sonra Yunan mebus ve senatörlerin demiryollarımızı ücretsiz olarak kullanabilecekleri belirtilmiştir. Bir diğer kanunda, Afyon – Antalya ve Filyos – Ereğli hatları için bütçe hesaplarıyla ilgili yeni

bir madde eklenmiştir. Demiryolları ve otomobilin kullanım alanlarının ayrılması, bu takdirde sağlanacak yararlar, bu ayrımın yapılabilmesi için gerekli şartlar belirtilmiştir.

Doğuda bulunan şehirlerimizin önemlilerinden Elazığ'ın da Demiryolu şebekemize bağlandığı ve Elâzığ'a demiryolunun vardığı bildirilmektedir. Ayrıca hattın inşaat masrafı beş yüz bin olarak belirtilmektedir. 1 Temmuz 1934 tarihine kadar Demiryolları inşaat faaliyeti ile ilgili 669 kilometre inşaat ve ray inşa edildiğinden bahsedilmiştir. 374 kilometre faaliyet ise devam etmektedir. Ray otobüsleri ile ilgili ise az yolculu hatlarda kullanılmak üzere ray otobüsleri satın alınmış olduğundan bahsedilmiştir.

Yüksek mühendis mektebiyle ilgili, "Memleketimizin her tarafı demiryollarıyla bağlanıyor; şoseler en ücra köşelere kadar uzatılıyor; nehirler çelik ve beton köprülerle aşıyor; ileri varmağa engel olan dağlar oyularak geçiliyor; paramızın dışarı akmasının önüne geçiliyor. İşte bütün bu işler değerli mühendislerimizin emekleriyle başarılmaktadır" ifadeleri kullanılmıştır.

Köprülerin durumuyla ilgili ise yapımı tamamlanmış ve yapılmakta olan şose ve köprüler ayrıntılarıyla anlatılmıştır.

Tablo 3. Nafia işleri mecmuası 1934 Ağustos 1. sene 3. sayı

Nafia İşleri Mecmuası I. Sene Sayı:3		
1934 AĞUSTOS	KARAYOLU	1) Çorum – Sungurlu – Çerikli şosesinin açılması (sf: 33)
	DEMİRYOLU	1) Elaziz şube hattının açılma resmi (sf: 13) 2) Afyon-Antalya demiryolunun temel atma merasimi (sf: 19) 3) Yeni Demiryollarımıza dair (7 fotoğraf) (sf: 35) 4) Demiryolları – Otomobil rekabeti (sf: 41)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 3'te karayolu ile ilgili başlıkta Çorum-Sungurlu-Çerikli şosesinin yapılmaya başlanmasının önemi ve bu yolun demiryolunu da besleyecek olmasından dolayı konunun öneminden bahsedilmiştir.

Demiryolu ile ilgili ise Elâzığ hattının tamamlandığı ve kullanıma açıldığı belirlenmiştir. Afyon-Antalya hattının inşaatının başlaması ve inşaat ile ilgili genel bilgiler verilmiştir. Vekâlet müsteşarının da konuşma metnine yer verilmiştir. Yeni demiryollarımıza ait bilgilerin verilmesinin yanı sıra 10 senede yaklaşık 2000 kilometre demiryolu yapıldığı ve halen devam etmekte olan hatların olduğu, 161 tünel yapıldığı, köprülerin yapıldığı, toplam bütçesinin de 245 milyon olduğu belirtilmiştir. Yeni yeni gündeme gelen ve dikkat çeken bir konu olan demiryolu otomobil rekabetinden bahsedilmiş, demiryolu ve otomobil kullanımı arasındaki farklar, bu rekabeti arttıracak koşullardan bahsedilmiştir.

Mühendislik eğitimi ve köprü işleriyle ilgili herhangi bir bilgi bu sayıda verilmemiştir.

Tablo 4. Nafia işleri mecmuası 1934 Eylül 1. sene 4. sayı

Nafia İşleri Mecmuası I. Sene Sayı:4		
1934 EYLÜL	KARAYOLU	1) İzmir – Aydın yolu (sf:45) 2) Artvin yolunda (sf:49)
	DEMİRYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	1) Arapsun köprüsü inşaatı (sf:42) 2) Niksar köprüsünün tamiri (sf:43)

Tablo 4.'te karayoluyla ilgili en çok ihracat yapan Aydın'ın İzmir limanına bağlanması amacıyla bu inşaatı verilen önemden bahsedilmektedir. Yolun kullanıma başlanmasından sonra ticari ve iktisadi anlamda büyük yararı olacağı bildirilmektedir.

Ayrıca Artvin yolunun yapılmasıyla Hopa – Borçka arasındaki yolun ne kadar kısaldığını, bunun sonucu olarak da ihracatın değerlendirildiği, maddi açıdan büyük bir artış olduğu, iktisadi açıdan ne kadar büyük faydalar sağladığından bahsedilmiştir.

Köprülerle ilgili verilen bilgilerde, Arapsun köprüsünün inşasıyla ilgili bilgiler verilmiştir. Köprünün yapımına hala devam edilmektedir. Köprü, en büyük açıklıkta betonarme kiriş sistemi köprümüzdür ve inşaata 67533,70 lira sarf edilecektir. Niksar köprüsüyle ilgili de, önceden karşı tarafa geçmek için kasaba halkının yardımıyla yapılmış olan köprüye yapılan yeni eklemeler ve güçlendirmek amacıyla yapılan imalatlardan bahsedilmektedir.

Tablo 5. Nafia işleri mecmuası 1934 Ekim 1. sene 5. sayı

Nafia İşleri Mecmuası I. Sene Sayı:5		
1934 EKİM (TEŞRİNİEVVEL)	KARAYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	DEMİRYOLU	1) On birinci Cumhuriyet senesinde demiryolu inşaat faaliyetleri (sf: 7)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	1) Yaptığımız köprüler (sf:11) 2) Yol ve köprü işleri (sf: 12) 3) Cumhuriyetin on birinci yılında yapılan ve yapılmakta olan büyük köprüler (sf: 26)

Tablo 5'teki sayı Cumhuriyetin on birinci senesine denk gelmiştir. On birinci sene olması dolayısıyla bu tarihe kadar yapılmış olan karayolu, demiryolu, köprü ve mühendislik eğitimi ile ilgili işlerin önceki sayılarda açıklanmış hallerinin genel bir derlemesi olarak bu sayıda verilmiştir.

Tablo 6. Nafia işleri mecmuası 1934 Kasım 1. sene 6. sayı

Nafia İşleri Mecmuası I. Sene Sayı:6		
1934 KASIM (İKİNCİTEŞİRİN)	KARAYOLU	1) Beynelmilel 7nci yol kongresi (sf: 46)
	DEMİRYOLU	1) Sivas-Erzurum demiryolunda Kızıl-Irmak köprüsü (sf:27) 2) Afyon – Karakuyu hattı güzergâhı (sf: 43)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 6.'da karayoluyla ilgili içerikte, 3 – 8 Eylül 1934 tarihinde Berlin'de düzenlenmiş olan Beynelmilel 7. Yol kongresinin içeriklerinden bahsedilmektedir. Daha önce Paris, Brüksel, Londra, Sevil, Milan ve Washington'da gerçekleşmiş olan kongrelerin ilgili senede Almanya'da yapılmasına karar verilmesinin sebebi Almanya'daki yollarla ilgili gelişmelerdir. "Beynelmilel Yol Kongreleri Daimi Cemiyeti" azaları tarafından Almanya'nın kendi yollarının gelişmesi ve inşası için göstermiş olduğu çaba dikkate alınmıştı. Birçok Avrupa ülkesinin de katılmış olduğu, yollarla ilgili birçok kabulün yapıldığı kongre sonucunda birçok kabul yapılmıştır. Türkiye de bu kabulleri uygulamaya başlayacaktır.

Sivas Erzurum demiryolunun 3. ve 4. kilometreleri arasında Ankara'dan Erzurum'a kadar olan demiryolunu Kızılırmak'tan geçiren en son köprü Kızılırmak köprüsüdür. Köprünün inşa aşamasındaki çalışmalar ayrıntılı olarak verilmiştir. İzmir Afyon ve Anadolu Bağdat hatlarını Aydın hattına bağlamış olan Afyon – Karakuyu hattı ülkenin demiryolu şebekesi açısından önemli bir yer teşkil etmekteydi. Hattın inşa çalışmalarıyla ilgili ayrıntılı bilgi verilmiştir.



Tablo 7. Nafia işleri mecmuası 1934 Aralık 1. sene 7. sayı

Nafia İşleri Mecmuası I. Sene Sayı:7		
1934 ARALIK (BİRİNCİ KANUN)	KARAYOLU	1) Zonguldak Vilayeti Yolları (sf: 60)
	DEMİRYOLU	1) Birinci Teşrin nihayetinde Demiryolu inşaatı vaziyeti (sf: 64)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 7’de Zonguldak’ta kömür işi dolayısıyla çalışan insanların sayısının fazla olması, üretimin ve dolayısıyla tüketimin çok olmasından kaynaklı yoğunluğu karşılayacak nitelikte yolların var olması gerektiğinden bahsedilmiştir. Şehir merkezinde ve özellikle ilçelerde yaşayan insanların gıda vb. ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla gerekli yolların yapılmasıyla ilgili çalışmalardan bahsedilmiştir. Öncelikli ihtiyacı olan yolların 16 ay içerisinde kullanılabilir duruma getirilmesi, kalan kısmın da tamamlanması konusunda karar alınmıştır. Kozlu-Zonguldak-Devrek-Dorukhan, Ereğli-Devrek, Zonguldak-Çaycuma-Bartın-Safranbolu ve Safranbolu araç yollarının düzeltilme ve yeniden inşası için 576000 lira belirlenmiş ve ihale yapılmıştır. İlgili yolların yapılması sonucunda şehrin ticari, iktisadi ve idari açıdan gelişmesinden de bahsedilmektedir.

Birinci Teşrin nihayetinde Demiryolu inşaatı vaziyeti başlığında, ekim ayı itibariyle demiryollarının son durumundan bahsedilmiştir. Sivas-Erzurum ve Malatya, Diyarbakır ve Filyos, Afyon ve Karakuyu hatlarının incelemeleri ayrıntılı olarak bildirilmiştir.

Tablo 8. Nafia işleri mecmuası 1935 Ocak 1. sene 8. sayı

Nafia İşleri Mecmuası I. Sene Sayı:8		
1935 OCAK (İKİNCİ KANUN)	KARAYOLU	1) Beynelmilel 7nci yol kongresi (sf: 75)
	DEMİRYOLU	1) Sivas – Erzurum hattını inşa için dâhili istikraz akdine dair 28.5.934 tarihli ve 2463 numaralı kanunun birinci maddesine bir fıkra ilavesi hakkında kanun (sf: 7) 2) Demiryollar ile beynelmilel eşya ve yolcu nakliyatına dair olan C.I.M, C.I.V. mukavelelerinin 23 Teşrinisani 1933 de Romada kabul olunan yeni metinlerinin tasdiki hakkında kanun (sf: 9) 3) İkinci Kanun 935 tarihinde demiryolu inşaat vaziyeti (sf: 89 )
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	1) İstanbul Rıhtım Şirketi (sf: 20)

Tablo 8.'de Fransa'da toplanılmış olan Beynelmilel 7nci yol kongresinde daha önce alınmış olan kararların uygulamaya konulduğundan bahsediliyor. Avrupa'daki tüm gelişmelerin takip edildiği ve ülkemiz için en iyisinin yapılmak istendiği belirtiliyor.

Demiryolları ile ilgili 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 beynelmilel 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.

Köprüler ile ilgili incelemelerde, hükümetin İstanbul Rıhtım Şirketini satın alma konusunda yaptıkları büyük çabalardan bahsediliyor. Osmanlı devleti zamanında şirketle yaşanan sıkıntılardan dolayı şirketin satın alınamadığını, her defasında sorunlar çıktığını

fakat Cumhuriyet hükümetinin bu konuyu çözmek için uğraştığını ve sonunda başardığını, şirketi satın alıp halkının hizmetine sunduğundan bahsedilmiştir.

Tablo 9. Nafia işleri mecmuası 1935 Şubat 1.sene 9. sayı

Nafia İşleri Mecmuası I. Sene Sayı:9		
1935 ŞUBAT	KARAYOLU	1)Yol bedeni mükellefe amelesinden istifade çareleri (sf: 25) 2) Beynelmilel yedinci yol kongresi (sf: 34)
	DEMİRYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	1) Zigdi köprüsü (sf: 42) 2) Akçaağıl köprüsü (sf: 44)

Tablo 9’da karayolu ile ilgili içerikte, yol bedeni mükellefiyeti kanununun öneminden bahsedilmiştir. Yolların yapımı aşamasında belki de o dönem kullanılan ve faydalı olan kanun budur. Bedeni olarak çalışan halkın yol yapımı konusunda 4 önemli yararından bahsedilmiştir. Toprak düzeltme işleri, istinat ve dayanma yapıları, kullanılacak malzeme temininde taş kırma vb. işler ve silindiraj işlemleri direk çalışanlar tarafından yapılmakta ve fayda sağlanmaktaydı. Dolayısıyla iyi kurulmuş bir şantiye ve ekipmanlarla bedenen çalışan halktan büyük faydalar sağlanıp istifade edilebilmekteydi. İşçilerin koşulları ve daha çok nasıl verim alınabileceğine ilişkin düşüncelerin neler olabileceği düşünülmüş ve ilgili bilgiler verilmiştir. Yedinci yol kongresinde ise, Münih’te alınmış olan kararlardan bahsedilmiş, yollarla ilgili düzenlemeler, kazaların azalması için uygulanması gerekenlerden bahsedilmiştir.

Köprülerle ilgili ise, 80 kadar ili Tokat Erbaa mevkiine birleştiren Zigdi köprüsünün yapımından bahsedilmiştir. Devletin halka hizmete en mecburi yerlerden başladığına dikkat çekerek, bu köprü yapımından sonra ulaşımın kolaylaştığına dikkat çekilmiştir. Ayrıca Akçaağıl köprüsünün tamamlandığı da belirtilmiştir.

Tablo 10. Nafia işleri mecmuası 1935 Mart 1.sene 10. sayı

Nafia İşleri Mecmuası I. Sene Sayı:10		
1935 MART	KARAYOLU	1) Belediye Yapı ve Yollar Kanunu (sf: 7) 2) Yapı ve Yollar Kanununa bir madde ilavesine dair Kanun (sf: 25) 3) Kars Vilayeti yolları ve hususiyetleri (sf: 43)
	DEMİRYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 10'da Belediye Yapı ve Yollar Kanununda belediyeler tarafından yapılması zorunlu olan yapılarla ve yollarla alakalı inşa çalışmalarının ayrıntıları belirtilmiştir. Kanunların genelinde özellikle yapılar ve buldukları alanlardaki düzenlemelere verilen önem göze çarpmaktadır. Yapı ve Yollar Kanununa bir madde ilavesine dair, yapı yapılmasıyla kaybedilecek yolların müsait olan başka yollarla birleştirilebileceğine dair eski kanuna ekleme yapıldığı belirtilmiştir. Bunların yanı sıra, Kars ilinde ve civarında bulunan yolların inşa zorluklarından bahsedilmiştir. Fakat bu zorlukların nasıl aşıldığı ve büyük bir çabayla yolların inşa edildiğine dikkat çekilmiştir.

Tablo 11. Nafia işleri mecmuası 1935 Nisan 1.sene 11. sayı

Nafia İşleri Mecmuası I. Sene Sayı:11		
1935 NİSAN	KARAYOLU	1) Beynelmilel yedinci yol kongresi ( sf: 9) 2) Fenni toprak yol (sf: 41)
	DEMİRYOLU	1) Demiryollarında ağaç travers ( sf: 43)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	1) Menemen köprüsü (sf: 65)

Sunulan Tablo 11’de daha önceki sayılarda da bahsedilen Beynelmilel yedinci yol kongresiyle ilgili bilgiler verilmeye devam edilmiştir. Bu sayıda özellikle kaplamaların yol nakliyatına etkileri ve seferlerin vereceği zararlardan bahsedilmiştir. Yurtdışındaki gelişmeler artık daha fazla takip edilmeye başlanmış olduğundan, Amerika’da (Amerika birleşik devletleri) uygulanan fenni toprak yolun, ülkemizde de bazı bölgelerde uygulanmasının hükümetçe uygun görüldüğünden ve yapılacak işlerden bahsedilmektedir.

Demiryollarında kullanılan traverslerin ağaç olmasının faydalarından bahsedilmiş ve demir olarak kullanılan traverslerin ağaç ile karşılaştırması yapılmıştır.

Menemen köprüsünün zaman içerisindeki inşa durumları ve bitirilişiyle ilgili bilgiler de verilmektedir.

Tablo 12. Nafia işleri mecmuası 1935 Mayıs 1.sene 12. sayı

Nafia İşleri Mecmuası I. Sene Sayı:11		
1935 MAYIS	KARAYOLU	1) Beynelminel Yedinci Yol Kongresi ( sf: 32 )
	DEMİRYOLU	1) Aydın Demiryolu da satın alındı ( sf: 51 ) 2) Türkiye Cumhuriyetinin yaptırdığı yeni hatlardan Sivas – Erzurum hattı (sf: 79)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	1) Yüksek Mühendis Mektebi 1935 yılı bütçe kanunu (sf: 9 )
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 12’de yol kongresinde konuşulan konular dâhilinde kanunlarda belediyeler tarafından yapılması zorunlu olan yapılarla ve yollarla alakalı ayrıntılar belirtilmiştir. Kanunların genelinde özellikle yapılar ve buldukları alanlardaki düzenlemelere verilen önem göze çarpmaktadır.

Demiryoluyla ilgili en önem verilen konu olan, yabancı şirketlerin elinde bulunan hatlarımızın satın alınması olmuştur. Bu sayıda, Aydın demiryolunun satın alındığı belirtilmektedir. Ancak daha önemli olarak, bundaki amaç göze çarpmaktadır. Tüm demiryollarının tek elde olması isteğinden bahsedilmiştir. Yani demiryolu dönemin en önemli meselelerinden biridir ve hükümet bu gücün tamamını elinde tutma isteğindedir. Bunu da açıkça dile getirmektedir. Bunun için gerekli çabayı göstermektedirler. Bunun yanı sıra hükümetin yeni yapmaya başladığı önemli hatlardan birisi olan Sivas-Erzurum hattının yapımıyla ve zorluklarıyla ilgili bilgi verilmektedir. Fakat başlık dikkat çekicidir. “Türkiye Cumhuriyetinin yaptırdığı yeni hatlardan Sivas – Erzurum hattı”. Her fırsatta hükümetin harcadığı çabadan bahsedilmekten kaçınılmadığı gerek içeriklerde, gerekse başlıklarda gözükmektedir.

Mühendislik eğitimi ilgili gelişmelerin de yakından takip edildiği ve önem verildiği bu dönemde, derginin bu sayısında Mühendis okulu için belirtilmiş bütçelere yer verilmiştir.

### 3.2.2. Nafia Dergisi 2. Sene 1935 Haziran – 1936 Mayıs

Derginin 2. senesinin ilk sayısı 1935 Haziran tarihli dergidir. 2. sene boyunca da aylık olmak üzere 12 adet dergi yayınlanmıştır. 1935 Haziran-1936 Mayıs tarihleri arasındaki dergi sayıları tablolaştırılmış ve Tablo 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23 ve 24’te sunulmuştur.

Tablo 13. Nafia işleri mecmuası 1935 Haziran 2.sene 1. sayı

Nafia İşleri Mecmuası 2. Sene Sayı:1		
1935 HAZİRAN	KARAYOLU	1) Asfalt yol kaplamalarında bitümün rolü ve suyun tesirati (sf:116 )
	DEMİRYOLU	1) Aydın demiryolu satın alma mukavelesi hakkında bayındırlık bakanı Ali Çetinkaya'nın kamutaydaki söylevleri (sf:13) 2) İzmir-aydın demiryolu anlaşma projesi (sf:19) 3) Devlet demiryolları ve limanları işletme umum müdürlüğü 1934 mali yılı bütçesinde değişiklik yapılmasına dair kanun (sf: 25) 4) Devlet demiryolları ve limanları umum işletme müdürlüğünün 1935 mali yılı bütçe kanunu (sf:26) 5)Aydın demiryollarının satın alınmasına dair mukavelenin tasdiki hakkında kanun (sf:62)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	1) Yüksek mühendis mektebi hakkındaki 1275 numaralı kanunun birinci maddesine bir fıkra eklenmesi hakkında kanun (sf: 22) 2) Yüksek mühendis mektebi nizamnamesi (sf:106)
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 13'te asfalt kaplamalarında yeni kullanılmaya başlanılan bitümün fayda ve zararlarından bahsedilmiştir. Bitüm kullanılırken oluşabilecek durumlar, malzemenin kullanılış şekli ve suyun etkilerinden bahsedilmiştir.

Bayındırlık bakanı Ali Çetinkaya kamutayda Aydın demiryoluyla ilgili açıklamalarda bulunmuştur. Çetinkaya, hattın Osmanlı zamanında İngiliz bir şirkete ait olduğundan ve gerekli ödemeler yapılarak hattın satın alındığından bahsetmiştir. Osmanlı devletinin borçlarının hala hükümet tarafından ödendiğine, kalan borç miktarına bakılarak yapılan işler kıyaslandığında hâlihazırda kullanılabilecek durumda olan ya da halkın yararlanabileceği herhangi bir yatırımın (köprü, yol) bulunmadığından bahsedilmiştir.

Dergide önemli bir hat olan İzmir-Aydın demiryolunun satın alınması konusunda İngilizlerle yapılan anlaşmanın içeriğinden bahsedilmektedir. Devlet demiryolları ve limanları işletme umum müdürlüğü 1934 mali yılı bütçesinde değişiklik yapılmasına dair kanunda bütçede yapılan değişiklikten bahsedilmektedir. Devlet demiryolları ve limanları umum işletme müdürlüğünün 1935 mali yılı bütçe kanununda ilgili senenin tüm mali ayrıntıları yazılmış ve açıklanmıştır. Aydın demiryollarının satın alınmasına dair mukavelenin tasdiki hakkında kanunda satın alınmanın tüm şartları ve anlaşmalar ayrıntılarıyla bildirilmiştir.

Yüksek mühendis mektebi hakkındaki kanunda, Yüksek Mühendis Mektebinin müdür görevlendirilmesi ile ilgili bilgi verilmiştir. Yüksek mühendis mektebi nizamnamesiyle ilgili olarak, mühendis mektebinde bulunan bölümlerden bahsedilmiştir. Bunların içinde Yol ve Demiryolu bölümü de bulunmaktadır. Kurumun yönetim şekli ve yapısından da bahsedilmektedir.

Dönemde ihtiyaç doğrultusunda yapılmaya başlanılan köprülerle ilgili de ayrıntılı açıklamalar gözlemlenmektedir. Yapılan her bir iş kalemi, köprü inşaa çalışmalarında son durumlar, köprülerin hangi bölgeleri bağlayıcı özellikler taşıdığı ve ilgili bilgiler belirtilmiştir.



Tablo 14. Nafia işleri mecmuası 1935 Temmuz 2.sene 2. sayı

Nafia İşleri Mecmuası 2. Sene Sayı:2		
1935 TEMMUZ	KARAYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	DEMİRYOLU	1) Aydın demiryolları nasıl satın alındı (sf: 32) 2) Aydın demiryolunun hükümete geçmesi (sf:72 ) 3) Afyon-Antalya hattı (sf: 77) 4) Sivas-erzurum hattı (sf: 81)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	1) Karabekir köprüsü (sf:85)

Tablo 14 içerikleri incelendiğinde şu sözlerle göze çarpmaktadır. “Türk milletinin her sahadaki varlığını, bütünlüğünü gerçekleştirmeye en büyük bir ülkü sayan Cumhuriyet Türkiye’si ekonomik alanda en büyük adımı memleketi demir ağlarla örmek ve bu ağların yabancılar elinde bulunan parçalarını millete mal etmek yolunda atmıştır.” Bu sözler incelendiğinde uygulanan demiryolu politikasının ne denli önemli olduğu görülmektedir. Ve demiryolu politikasının ilk hedeflerinden biri olan yabancıların elinde bulunan hatların satın alınması konusu üzerinde dikkatle durulmaktaydı. Bunlardan en önemlisi de Aydın demiryolu hattının satın alınmasıydı. Bu konuyla ilgili olarak, Aydın Demiryolunu satın almak için herhangi özel bir çaba harcanmadığından, bazı durumlar neticesinde bu hattın Türkiye hükümetine geçmesiyle ilgili bilgiler verilmiştir. Anadolu’nun ilk döşenen hattı olan Aydın demiryolunun 1 Temmuz 1935 tarihinde hükümete geçişinden bahsedilmektedir. Bu sayıda hattın alınmasıyla ilgili gelen tebrik ve kutlamalara yer verilmiştir. Bunlara ek olarak devam etmekte olan Afyon- Antalya hattıyla ilgili bilgiler verilmiştir. Ayrıca Sivas-Erzurum hattı üzerinde devam eden köprülerle ilgili bilgiler verilmiştir.

Ankara-Kayseri demiryolunun inşasının ardından Çorumu ve Sungurluyu bu hatta bağlayan yolun büyük bir önem kazandığından ve bu yolun Ankara’yı Samsun’a bağlayan

en kısa yol olduğu için büyük bir ekonomik önem taşıdığından bahsedilmiştir. Dolayısıyla Karabekir köprüsünün buraya yapılması uygun görülmüştür. Yapım aşamasıyla ilgili bilgiler verilmiştir.

Tablo 15. Nafia işleri mecmuası 1935 Ağustos 2.sene 3. sayısı

Nafia İşleri Mecmuası 2. Sene Sayı:3		
1935 AĞUSTOS	KARAYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	DEMİRYOLU	1) Demiryollarımızın memlekette uyandırdığı ticari hareketlerden: samsun (sf:36)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	1) Menemen köprüsünün açılma töreni (sf: 18) 2) Anamur köprüsü (sf:27)

Demiryollarımızın yapılmasıyla birçok fayda sağlanmıştı. Bunlardan en önemlilerinden birisi ticari hareketlenmeydi. Tablo 16’da Samsun ilinin coğrafi, tarımsal, ekonomik vb. özelliklerinden bahsedilmiş, bu şehrin konum açısından öneminden, yapılan hatlar vasıtasıyla ticarete dâhil olacağından, dolayısıyla şehre ulaşımın kesinlikle sağlanması gerektiğinden, demiryolu hatlarının şehre yaklaşmasının öneminden bahsedilmiştir.

Köprülerle ilgili ise, açılışı yapılan Menemen köprüsünden bahsedilmiştir. Hükümetin halka yaptığı hizmetlerin devam ettiğine dikkat çekilmiştir. İzmir’in önemi vurgulanmış özellikle ilçelerine ulaşım zorluğuna dikkat çekilmiştir. Bergama’ya geçişte kayıklar kullanıldığından ya da demiryoluyla Soma üzerinden geçilebildiğinden, artık yapılmış olan köprüyle çok rahat bir şekilde geçilebileceği bildirilmiştir. “Saltanatın uyuşuk idaresi” tabiri kullanılmış ve eskiden yapılmamış olan bu hattın yapılmama nedeni ve sebebi sorgulanmıştır. Sonrasında Cumhurbaşkanlığı idaresiyle yapılan Menemen köprüsünün

tüm bu ihtiyaçları karşılar nitelikte olduğu dikkat çekilmiştir. Ayrıca Anamur köprüsüyle ilgili yapısal bilgiler de verilmiştir.

Tablo 16. Nafia işleri mecmuası 1935 Eylül 2.sene 4. sayı

Nafia İşleri Mecmuası 2. Sene Sayı:4		
1935 EYLÜL	KARAYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	DEMİRYOLU	1) Musul Petrolleri ve Bağdad Demiryolu (sf:13)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	1) Borçka köprüsü (sf:55)

Tablo 16’da içeriği verilen sayıda, Almanlar tarafından başlanan fakat yapımı yarım kalan Bağdat Demiryolunun bugünlerde tamamlanmasının tekrar gündeme geldiğinden bahsediliyor. Musul civarındaki petrolün aktarımı borularla sağlanamadığı için B.O.D. şirketi demiryolu inşa etmek ve petrolü bu yolla aktarmak düşüncesindeydi. Bu tamamlanma düşüncesinin ve hareketliliğinin altında yatan ana sebep bu olarak görülmekteydi. Hattın bir kısmı Türkiye topraklarından geçeceği için bunun ülke açısından büyük bir şans olacağı belirtilmektedir. Aynı zamanda şirket, Türkiye’de rafineri tesis etmek niyetinde ve ileride çok değerli olacak olan asfaltında bu yolla ucuz fiyatlarla temin edilebileceğinden bahsedilmiştir.

Borçka köprüsünün yapım aşamalarıyla ilgili bilgiler verilmiştir.

Tablo 17. Nafia işleri mecmuası 1935 Ekim 2.sene 5. sayısı

Nafia İşleri Mecmuası 2. Sene Sayı:5		
1935 EKİM (İLKTEŞRİN)	KARAYOLU	1) Türkiyede yol faaliyeti (sf: 21)
	DEMİRYOLU	1) 1935 senesi demiryolu inşaat işleri (sf: 16) 2) İnşa edilmekte olan Ankara istasyon binası ve planları (sf: 70) 3) Türkiye cumhuriyeti devlet demiryollarının genel durumu 1934-1935 (sf: 131)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	1) Yüksek mühendis okulu (sf: 167)
	KÖPRÜ	1) Cumhurbaşluğun on ikinci yılında büyük soşe köprüleri yapıcılığı (sf:35 ) 2) Yapılmakta olan köprüler (sf: 35) 3) İhale olunan köprüler (sf: 35) 4) İhale edilecek köprüler (sf: 37)

Tablo 17’de derginin Ekim 1935 tarihli 2. sene 5. sayısında Cumhuriyet’in on ikinci senesi dolayısıyla bu tarihe kadar yapılmış olan karayolu, demiryolu, köprü ve mühendislik eğitimi ile ilgili işler önceki sayılarda açıklanmış hallerinin genel bir derlemesi olarak bu sayıda verilmiştir.

Tablo 18. Nafia işleri mecmuası 1935 Kasım 2.sene 6. sayı

Nafia İşleri Mecmuası 2. Sene Sayı:6		
1935 KASIM (İKİNCİTEŞRİN)	KARAYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	DEMİRYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 18’de da görüldüğü üzere 1935 Kasım sayıda çalışma kapsamında incelenen başlıklarla ilgili herhangi bir içerik bulunmamaktadır. Bu sayıdan sonra derginin ismi Bayındırlık İşleri Dergisi olarak değiştirilmiştir. Dergi içerisinde de yeni kelimeler kullanılmaya başlanılmıştır.

Tablo 19. Bayındırlık işleri dergisi 1935 Aralık 2.sene 7. sayısı

Bayındırlık İşleri Dergisi 2. Sene Sayı:7		
1935 ARALIK (İLK KANUN)	KARAYOLU	1) 1935 senesinde Ankarada yapılan asfalt işleri ( sf: 63 )
	DEMİRYOLU	1) Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umun Müdürlüğü memur ve müstahdemlerinin ücretlerine dair kanun (sf: 5) 2) Satın alınan Aydın ve şubatı demiryollarının tesellüm ve tasfiyesine ve işletme muamalatına dair kanun (sf: 18) 3) İlk tren Diyarbekire giderken (sf: 42)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	1) Yüksek Mühendis Mektebi 1935 mali yılı bütçesinde münakale yapılması hakkında kanun ( sf: 31)
	KÖPRÜ	1) Akcaova, Elekci, Cevizdere Curidere köprüleri (sf: 51)

Tablo 19’da Ankara’da yapılmış olan asfalt işlerinin bilgileri verilmiştir. Bu işlemler için yurtdışından getirilen makinalardan bahsedilmiştir. Yeni yeni kullanılmaya başlanılan asfaltın uygulanmasına önem verilmiştir ve bu her seferinde dile getirilmiştir.

Satın alınan Aydın demiryollarıyla ilgili kanunda kurumda çalışanların ücretleriyle ilgili açıklamalar yapılmıştır. Ücretlere yapılacak zamlardan bahsedilmiştir. Ve zamlarla ilgili belirlenen gün Cumhuriyet bayramı olarak seçilmiştir. Bu da dikkat çekici bir ayrıntı olarak göze çarpmaktadır. Bunların yanı sıra Aydın demiryolunun satın alma koşullarından bahsedilmiştir. Yapımı tamamlanan Diyarbakır hattının açılış töreni ayrıntılarıyla sunulmuştur. Heyet ve Cumhuriyet yöneticileri bir trenle Diyarbakır’a varmış ve böylece ilk tren de oraya varmıştır. Cumhuriyet rejiminin amacının memleketi çelik ağlarla örmek olduğundan ve bununla ilgili büyük bir adım daha atıldığından bahsedilmiştir. Demiryolunun bulunduğu yere ekonomik büyük katkı sağladığından ve bunun devlet için esas amaç olduğundan bahsediliyor. Bayındırlık bakanı açılışta bir konuşma yapmıştır ve hükümet ile ilgili övgü dolu söylemler içeren, halkı etkileyici bir konuşma yapmıştır.

Yüksek Mühendis Mektebi’yle ilgili kanunda daha önce de olduğu gibi okulun Mali durumuyla ilgili bilgiler verilmeye çalışılmıştır.

Akcaova, Elekci, Cevzdere ve Curidere köprülerinin teknik özellikleri ve yapılaş şekillerinden bahsedilmiştir.

Tablo 20. Bayındırlık işleri dergisi 1936 Ocak 2.sene 8. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 2. Sene Sayı:8		
1936 OCAK (İKİNCİKANUN)	KARAYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	DEMİRYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	1) Büyük açıklıklı bilhassa kemerli massif köprülerin projelerinin tanziminde nazarı dikkate alınacak umumi kaideler ( sf: 32 )

Tablo 20.'de yurtdışından gelen bir köprü uzmanının köprüler hakkında düzenlediği bir konferans içeriği belirtilmiştir. Özellikle kemerli büyük açıklıklı köprüler hakkında bilgiler verilmiştir. Hükümetin özellikle demiryolu ve karayoluna verdiği önemin köprüye de verilmesi gerektiği belirtmiştir. Her ne kadar eşit bir iş paylaşımı yapılmaya çalışılsa da tabii ki hala şose ve köprülere gerekli maddi kaynağın sağlanmadığı düşünülmektedir.

Tablo 21. Bayındırlık işleri dergisi 1936 Şubat 2.sene 9. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 2. Sene Sayı:9		
1936 ŞUBAT	KARAYOLU	1) Vilayet yollarının üç aylık durumu hakkında rapor ( sf: 62)
	DEMİRYOLU	1) Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umumi İdaresi memurları tekaüt sandığı hakkındaki 2454 sayılı kanuna ek kanun ( sf: 6) 2) Aydın Demiryolunda ray otobüsleri (sf: 61)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	1) İstanbul – Üsküdar bir köprü ile bağlanabilir mi? (sf:36) 2) 1935 yılında yapılan yol ve köprüler ( sf: 63)

Tablo 21'de yeni yapılmakta olan şoseler ve tamir edilmekte olan yolların son üç aylık durumuyla ilgili bilgiler verilmiştir.

Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umumi İdaresi memurları tekaüt sandığı hakkındaki kanunda, memurların bağlı oldukları tekaüt sandığıyla ilgili daha önce belirlenmiş olan şartlara birkaç madde eklendiği belirlenmiştir. Memurlara ödenen ücretin bazı koşullarda değişeceği bildirilmiş ve bu koşulların ayrıntılarından bahsedilmiştir. Ayrıca Aydın demiryolu hattı otobüslerinin kullanıma uygun olmadığı ve hattın satın alındıktan sonra otobüslerinin acilen yenilenmesi gerektiğinden bahsedilmiş, bununla ilgili bir bütçe ayrılmış ve gerekli açıklamalar yapılmıştır.

Köprüler başmühendisi Kemal Bey, “İstanbul – Üsküdar bir köprü ile bağlanabilir mi?” isimli bir makale yazmış ve İstanbul’a bir köprüünün yapılması hakkındaki planlar ve düşüncelerden bahsetmiştir. Dönemin gazetelerinde en çok bahsedilen konu buydu ve herkes böyle bir köprüünün olup olamayacağı konusunda tartışmaktaydı. Dolayısıyla bir mühendislik dergisi olarak bu konuya bir açıklık getirmek adına böyle bir yazı yazılmıştır. Amerika ve diğer Avrupa ülkeleriyle kıyaslama yapılmış ve İstanbul’un böyle bir köprü ihtiyacına hiçbir açıdan cevap veremeyeceği yazılmıştır. Bu köprü yapıldığı takdirde köprüyü kullanacak aracın yeterli olmadığı, dolayısıyla bir gelir sağlanamayacağı, yapım maliyetinin çok yüksek olduğu, eksi ve artıların kıyaslanmasıyla eksilerin fazla gelmesinden dolayı böyle bir köprüünün ancak ilerleyen senelerde yapılmasının en iyi çözüm olacağından bahsedilmiştir. Ek olarak da, var olan köprüler ve yollar km ve maliyet olarak tablolar halinde bildirilmiştir.

Tablo 22. Bayındırlık işleri dergisi 1936 Mart 2.sene 10. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 2. Sene Sayı:10		
1936 MART	KARAYOLU	1) Ankara Çubuk barajı asfalt yolu inşaatı (sf:91)
	DEMİRYOLU	1) Afyon – Antalya Hattı Bozanönü – Isparta yolu (sf:84) 2) Demiryolu raylarının uzunlukları ve bunların kaynakla birleştirilmesi (sf:116)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 22’de Ankara Çubuk barajı asfalt yolu inşaatıyla ilgili Ankara Nafia mühendisi Aziz beyin yazdığı bir makale bulunmaktadır. Ankara’dan itibaren 10uncu kilometrede Çubuk çayı üzerine yapılan baraj yapıldıktan sonra var olan bağlantı şose yolun eski haliyle bırakılmayıp asfalt yapılarak daha uygun ve kullanışlı hale getirilmiş olmasından bahsedilmiştir.



Afyon-Antalya hattı Bozönü Isparta kolu ile ilgili başlıkta, Osmanlı İmparatorluğunun Isparta yakınında bir hat inşa ettiğini fakat Isparta'yı bu hatta bağlamayarak şehri ihmal ettiği belirtilmiştir. Cumhuriyet hükümetinin kararıyla, Isparta'nın Afyon-Antalya demiryolu hattına bağlanarak oraya da ulaşımın sağlanmasının öneminden bahsedilmiştir. Tüm iş kalemleri ayrıntılarıyla anlatılmıştır. Hattın projesi de dergide verilmiştir. Yapılan işlere ek olarak verilen bilgiler de dergide gittikçe önemli bir yer tutmaya başlamıştır. Bu sayıda da, Avrupa'daki demiryollarının ray uzunluklarını sürekli olarak tartıştıklarından, geliştirmek için çalıştıklarından, ray boylarının öneminden bahsedilmiş ve bunlarla ilgili ayrıntılı bilgi verilmiştir. Rayların birleştirilme şekilleri, kullanılan teknikler de ayrıntılarıyla verilmiştir.

Tablo 23. Bayındırlık İşleri dergisi 1936 Nisan 2.sene 11. Sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 2. Sene Sayı:11		
1936 NİSAN	KARAYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	DEMİRYOLU	1) Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umun Müdürlüğünün 1935 mali yılı bütçesinde münakale yapılması hakkında kanun (sf:7) 2) Yeni demiryollarımız işletmeye açılırken (sf:53)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 23'te Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umun Müdürlüğünün ilgili kanununda müdürlüğe mal aktarımı yapıldığından bahsedilmektedir. Ayrıca Afyon-Antalya hattının diğer kollarının açılışı için İsmet İnönü ve arkadaşlarının bölgeye gittiği yaptığı konuşmadan bahsedilmiştir. Konuşmada tüm hatların daha çok millet yararına yapıldığından, Anadolu'yu en batıdan en doğuya birbirine bağlamak hedeflendiğinden bahsedilmiştir.

Tablo 24. Bayındırlık işleri dergisi 1936 Mayıs 2.sene 12. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 2. Sene Sayı:12		
1936 MAYIS	KARAYOLU	1) Gümüşhane ilinde yol bakımı ve Transit Yolunun kış durumu (sf:35)
	DEMİRYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	1) Çanakkale vilayetinde Arslan köprüsünün betonarmeye tahvili (sf:33)

Tablo 24’te Doğu illerini Karadeniz’e bağlayan tek yolun Trabzon- Erzurum yolu olduğunu ve diğer illerin de buna bağlanarak ulaşımı kolaylaştırmayı amaçlandığından bahsedilmiştir. Gümüşhane de bu illerden birisidir. Konum olarak zorlu bir yerde bulunan ilin yol bakımları ve onarımlarını yapmak gerektiğinden, fakat kış şartlarının etkisiyle zaten zor olan bakımın iyice zor bir hal aldığından bahsedilmiştir. İmkân yetersizliğinin üzerine ek olarak gelen soğuk hava koşulları olumsuz yönde etkilemektedir.

Çanakkale-Ezine-Bayramiç yolunda Küçük Menderes çayı üzerinde bulunan ayakları kâgir ve üst yapısı ahşap olan Arslan köprüsünün artık çürüyerek yüklere dayanmadığından dolayı yenilenmesiyle ilgili ayrıntılar belirtilmiştir. İnşa tarihi bilinmeyen eski bir köprünün ayakları üzerine inşa edilmiş Arslan köprüsünün, artık ayaklarının da kullanılamayacak durumda olmasından dolayı, sadece üst yapının yenilenmesinin herhangi bir fayda sağlamayacağı, dolayısıyla ayaklarının da yenilenmesi ile ilgili inşa çalışmalarından bahsedilmiştir.

### 3.2.3. Bayındırlık İşleri Dergisi 3. Sene 1936 Haziran – 1937 Mayıs

İki senelik 24 sayının incelenmesinin ardından 25. dergi 3. senenin ilk sayısı olan 1936 Haziran tarihli dergidir. 1936 Haziran-1937 Mayıs arasındaki 3. seneye ait 12 adet derginin incelenmesi Tablo 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35 ve 36’da sunulmuştur.

Tablo 25. Bayındırlık işleri dergisi 1936 Haziran 3.sene 1. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 3. Sene Sayı:1		
1936 HAZİRAN	KARAYOLU	1) Yol faaliyeti (sf:118)
	DEMİRYOLU	1) Devlet Demiryollarının yeni tren tarifeleri (sf:143)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 25'te yol faaliyetleriyle ilgili başlıkta, 1935 mali senesinin birinci altı aylık devresinin sonu olan 1 Ocak 1936 tarihine kadar şehirlerden gönderilen istatistiklere göre yapılmış tesviye, yeni şose ve ayrıntılı yenileme çalışmalarının kilometrelerine göre belirlenmiştir. Ayrıca 1063 adet köprü ve menfez yeniden yapılmış, 812 köprü de tamir edildiği belirtilmiştir. Daha önceki sayılarda da belirtildiği gibi bedeni mükellefiyetle yapılan iş miktarları da ayrıntılarıyla verilmiştir. Bunun yanı sıra tüm illere ait yapılan yollar ve köprülerin kilometreleri ve masraf bedelleri tablolarla sunulmuştur.

Devlet Demiryollarının yeni tren tarifeleriyle ilgili verilen bilgiler incelendiğinde, tren seferlerinde bazı durumlarda indirim yapılacağından bahsedilmiş ve bunların hangi durumlar olduğu, hangi koşullarda kime indirim yapılacağı belirtilmiştir.

Tablo 26. Bayındırlık işleri dergisi 1936 Temmuz 3.sene 2. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 3. Sene Sayı:2		
1936 TEMMUZ	KARAYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	DEMİRYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	1) Büyük köprüler inşaatına ait rapor (sf:118)

Tablo 26’da temmuz ayına ait 2. sayı sunulmuştur. Bu sayı içerik olarak çok kalabalık bir sayı olmasına rağmen ulaştırma pratikleriyle ilgili sadece köprü işiyle alakalı içerik bulunmuştur. 1936 Temmuz ayı itibariyle yapımına devam edilen köprülerin tüm ayrıntıları raporlanmıştır. Köprüler buldukları şehir, cinsleri, uzunlukları, buldukları yol, ihale bedelleri, ihale tarihleri, inşaat müddetleri ve inşaat vaziyetleri belirtilerek dergide sunulmuştur.

Tablo 27. Bayındırlık işleri dergisi 1936 Ağustos 3.sene 3. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 3. Sene Sayı:3		
1936 AĞUSTOS	KARAYOLU	1)Ankara – Çubuk barajı asfalt yolu (sf:35)
	DEMİRYOLU	1) Baladız – Burdur hattı inşaatı (sf:40) 2) Türkiye’de demiryolu inşaatı (sf:56)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Ankara Çubuk barajını Ankara’ya bağlayan yol yaklaşık olarak 12 kilometre uzunluğunda olup bunun 2500 km.si asfalt, 8900 km.si makadam şose iken kalan 600 metrelik kısımda yol mevcut olmadığından o kısma asfalt ile kaplanarak tam bir ulaşımın sağlanması gerektiğinden bahsedilmiştir ve Tablo 27’de karayoluyla ilgili içerikte gösterilmiştir. Çalışmalara başlanmış ve ayrıntıları sunulmuştur.

Afyon-Antalya hattının ilk kısmı bitirilmiş ve buna ek olarak Baladız- Burdur hattı da yapılarak, Burdur vilayet merkezine bağlanmıştır. Buna ek olarak da demiryolu içeriklerinde Railway gazetesinin Türkiye’deki demiryollarıyla ilgili yazdığı bir makale dergide sunulmuştur. Makalede önemli hatlarımızdan olan Sivas- Erzurum, Fevzipaşa-Diyarbakır hattının öneminden bahsedilmiş, Marmara’dan Akdeniz’e yapılan hatlarla ilgili bazı bilgilerden bahsedilmiştir.

Tablo 28. Bayındırlık işleri dergisi 1936 Eylül 3.sene 4. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 3. Sene Sayı:4		
1936 EYLÜL	KARAYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	DEMİRYOLU	1) Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü Tekaüd Sandığı Nizamnamesi (sf:20) 2) Devlet Demiryolları fidanlıkları (sf:52)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	1) Büyük köprüler inşaatına ait rapor (sf:80)

Tablo 28’de Devlet Demiryolları ve Limanları İşletmesini ilgilendiren Tekaüt sandığı uygulamasının ayrıntıları maddeler halinde açık ve anlaşılır bir şekilde sunulmuştur. Sandığın idaresi, idarecilerin görevleri, sandığın sermayesi ve muhasebesi, sandık sermayesinin büyütülmesi, aylıkların tahsis edilmesi, maluliyet durumu ve ayrılma durumlarıyla ilgili tüm şartlar ayrıntılı bir şekilde belirtilmiştir. Tüm bu inşa işlerinin yanı sıra dönemin şartlarına göre önemsiz ya da önceliksiz gibi görünen ama dünyadaki gelişmelerden takip edildiğine göre büyük bir önem taşıyan konulara da dergide yer verilmekteydi. Bunlardan birisi dergide devlet demiryolları fidanlıkları olarak işlenmiştir. Avrupa’da demiryolu çevresinde kullanılan fidanlıklardan ve bu fidanlıkların hangi amaçla yapıldığından, yararlarından bahsedilmiştir. Fidanlıklar Müdürü C. Duransoy tarafından da Türkiye fidanlıklarıyla ilgili ayrıntılı bir rapor sunulmuştur. Bu konuya çok önem verildiği gözlemlenmektedir.

Daha önceki sayıda sunulduğu şekilde büyük köprülerin tüm ayrıntıları ve devam eden inşa çalışmaları raporlanmıştır.

Tablo 29. Bayındırlık işleri dergisi 1936 Ekim 3.sene 5. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 3. Sene Sayı:5		
1936 EKİM	KARAYOLU	1) Türkiyede yol işleri (sf:41)
	DEMİRYOLU	1) Demiryolları inşaatı (sf:9) 2) Devlet Demiryolları (sf:173)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	1) Mühendis Mektebi (sf:205)
	KÖPRÜ	1) Cumhurbaşkanlığının on üçüncü yılında büyük şose köprüleri yapıcılığı (sf:57)

Tablo 29’da Cumhuriyet’in on üçüncü senesi dolayısıyla bu tarihe kadar yapılmış olan karayolu, demiryolu, köprü ve mühendislikle ilgili işler önceki sayılarda açıklanmış hallerinin genel bir derlemesi olarak bu sayıda verilmiştir.

Osmanlı Devleti zamanından kalmış olan yolların kullanılmayacak durumda olduğundan, o yolları onarım çalışmalarından ve yeni yapılan yolların tüm ayrıntılarından bahsedilmiştir.

13 sene itibariyle toplam demiryollarının 6790 km’ye çıkmış olduğunu ve devam etmekte olan inşaatlarla ilgili ayrıntılı bilgiler verilmektedir. Ayrıca Ankara Gar binasının öneminden bahsedilmiştir. Otomotris ve ray otobüslerinin kullanılmaya başlaması ve yararlarıyla ilgili bilgilerden bahsedilmiştir.

Mühendislik okulu için yapılan yatırımlardan, hükümetin bu konuya ne kadar değer verdiğinden ve Avrupa’daki okullar gibi olunması için ellerinden geleni yaptıklarından ve yapacaklarından bahsedilmiştir.

13 senede yapılmış olan köprüler, devam eden köprüler ve yapılması planlanan köprülerle ilgili geniş bilgi verilmiştir.

Tablo 30. Bayındırlık işleri dergisi 1936 Kasım 3.sene 6. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 3. Sene Sayı:6		
1936 KASIM (İKİNCİ TEŞRİN)	KARAYOLU	1) Atatürk'ün konuşması (sf:5)
	DEMİRYOLU	1) Devlet Demiryolları Umum Müdürü Ali Rıza Erem'in Bayındırlık İşleri hakkında Ankara radyosunda verdiği konferans (sf:39)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 30'da sunulan tablo incelendiğinde, Atatürk'ün Büyük Millet Meclisinde yaptığı konuşmanın içeriklerinden bahsedilmiştir. Bu konuşma daha çok yapılmış olan demiryolları, karayolları, köprüler her türlü ulaştırma işiyle ilgilidir. Atatürk, halkın ve hükümetin çok güzel bir beraberlik sağladığını ve güzel bir şekilde çalışarak her geçen gün çok daha fazla işler yapıp ülkeyi ileriye taşıyacağından bahsetmiştir.

Devlet Demiryolları Umum Müdürü Ali Rıza Erem'in Bayındırlık İşleri hakkında Ankara radyosunda verdiği konferansta Atatürk'ün demiryolları yapımına ne kadar önem verdiğinden bahsetmiş, özellikle bu konunun üzerinde durmuştur ve tabi ki karayolu, köprü ve eğitim alanındaki işlerinin mükemmelliğinden de bahsetmiştir.

Tablo 31. Bayındırlık işleri dergisi 1936 Aralık 3.sene 7. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 3. Sene Sayı:7		
1936 ARALIK (BİRİNCİ KANUN)	KARAYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	DEMİRYOLU	1) Aydın demiryolları(sf:44)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Demiryolu ile ilgili açıklamalar bulunan bu sayıda, Aydın hattının hem yolcu taşımada hem de yük taşımada öneminden Tablo 31’de bahsedilmiştir. Bunun yanı sıra, Osmanlı’dan kalan borçların ödenerek Şark demiryollarının tamamen satın alınması ilan edilmiştir.

Tablo 32. Bayındırlık işleri dergisi 1937 Ocak 3.sene 8. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 3. Sene Sayı:8		
1937 OCAK (İKİNCİ KANUN)	KARAYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	DEMİRYOLU	1) Şark demiryollarının satın alınması hakkında bir etüd (sf:37) 2) Avrupa hattında devlet demiryollarının ilk treni (sf:44) 3) Birinci kanun 1936 ayında devlet demiryollarında yapılan tarife değişiklikleri (sf:63)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	1) Mühendislik ve mimarlık hakkındaki 1035 sayılı kanuna ek kanun (sf:9)
	KÖPRÜ	1) İkinci beynelmilel köprü ve şarpant kongresinde konuşulan fenni meseleler (sf:19)



Tablo 32’de Şark demiryollarının Osmanlı zamanından kalma borçlarının ödenerek satın alınması ve bu demiryollarının geçmişiyle alakalı kısa bilgi verilmiştir. Ve bu Cumhuriyet zaferi olarak adlandırılmıştır. Ulaştırma yatırımlarının ve çalışmalarının en önemli sebeplerden biri olan yabancı sermayenin elinde bulunan hatların satın alınmasının gerçekleşmiş olması büyük bir zafer addedilmiştir. Avrupa hattında devlet demiryollarının ilk treni başlığında ise, Şark Demiryolları adının değişerek Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları olduğundan, ilk trenin Edirne’ye büyük küçük herkesin coşku içerisinde eşlik ederek yol aldığından bahsedilmiştir. Bunların yanı sıra Aralık 1936’da devlet demiryollarında yapılan tarife değişiklikleri, mesafelere göre taşıma ücretlerinde yapılan indirimden bahsedilmiştir.

Mühendislik ve mimarlık hakkındaki kanuna ek kanunda, Mühendislik ve Mimarlık bölümlerinden mezun olanlara Yüksek Mühendis, Yüksek Mimar; teknik okul veya dengi yabancı okullardan mezun olanlara ise Mühendis unvanının verilmesine karar verilmiştir.

İkinci beynelmilel köprü ve şarpan kongresinde konuşulan fenni meseleler içeriğinde, Köprüler başmühendisi Kemal Hayırlıoğlu tarafından 25.12.1936 senesinde verilen konferansın metni sunulmuştur. Köprücülük, betonarme ve demir inşaatta kat edilmiş yol ve ilerlemelerden bahsedilmiştir. Özel olarak uygulanacak tekniklerle ilgili detaylı bilgi verilmiştir. Malzeme olarak çelik ve betonarmenin davranışlarıyla ilgili bilgiler sunulmuş, yapılan birkaç teknik geziden bahsedilmiştir.

Tablo 33. Bayındırlık işleri dergisi 1937 Şubat 3.sene 9. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 3. Sene Sayı:9		
1937 ŞUBAT	KARAYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	DEMİRYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 33'te ilgili başlıklarla alakalı içerik bulunamamıştır.

Tablo 34. Bayındırlık işleri dergisi 1937 Mart 3.sene 10. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 3. Sene Sayı:10		
1937 MART	KARAYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	DEMİRYOLU	1) Devlet demir yolları ve limanları işletme umumi müdürlüğünün 1936 mali yılı bütçesine munzam tahsisat verilmesine dair kanun (sf:5) 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)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	1) İnece köprüsü (sf:80)

Tablo 34'te Devlet demir yolları ve limanları işletme umumi müdürlüğünün 1936 mali senesi bütçesine dair kanunda, Devlet Demiryollarına bütçeden 1665000 lira verildiğinden bahsedilmiştir. Bir diğer mali kanun olan Anadolu demiryolları ve Haydarpaşa liman şirketlerine akdedilen 10-12-1928 tarihli mukavelenamenin bazı maddelerinin tadiline dair iki kıta mukavelenamenin tasdiki hakkında kanunda, Ankara'da görev yapan memurlara 60 lira ilave ücret verileceğinden bahsedilmiştir.

Kırklareli Edirne yolunun 15. km'sinde İnece suyu üzerinde İnece köprüsü olarak bilinen ahşap köprünün mevcut taşkın seviyesinden aşağıda olmasından dolayı herhangi bir taşkın durumunda kullanılamadığı ve en kötü ihtimalle şiddetli bir taşkında can ve mal kaybına sebep olunabileceği düşüncesiyle yeniden ve buraya betonarme olarak yapılmasına karar verildiğinden bahsedilmiştir. İnşa çalışmalarlarıyla ilgili de bilgiler verilmiştir.

Tablo 35. Bayındırlık işleri dergisi 1937 Nisan 3.sene 11. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 3. Sene Sayı:11		
1937 NİSAN	KARAYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	DEMİRYOLU	1) Şark demiryolları satın alma mukavelesi (sf:19)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 36'da Şark demiryolları satın alma mukavelesiyle ilgili içeriğe bakıldığında dergide, Şark Demiryolları imtiyazı ile şirkete ait malların satın alınmasına dair kanun projesi hakkında Nafia vekili Ali Çetinkaya'nın kamutayda yaptığı konuşma sunulmuştur. Şark demiryollarının satın alma meselesi daha önceki sayılarda da belirtildiği gibi çok önemli bir mesele olarak görülmekte ve neredeyse her sayıda konuyla ilgili açıklamalar yapılmaktaydı. İlgili yazıda, Şark demiryollarının kısa tarihi, politik rekabetler, satın alma anlaşması şartları, yapılan borçlanmalar, Lozan'dan sonra durum, 1929'dan sonraki durum, yapılan tetkik ve incelemeler sonucunda genel değerlendirme yapılmış ve bunlar izah edilmiştir. Yapılan bu konuşmanın ardından projenin bütün maddelerin kabulüyle Hükümete devredilmiş olan demiryollarının bilgileri verilmiştir.

Tablo 36. Bayındırlık işleri dergisi 1937 Mayıs 3.sene 12. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 3. Sene Sayı:12		
1937 MAYIS	KARAYOLU	1) Vilayetlerde yol faaliyetleri (sf:73)
	DEMİRYOLU	1) Satın alınan şark demiryolları imtiyazı ile şirkete aid malların tesellüm ve işletme muamelelerine dair kanun (sf:5) 2) Büyük hızla ilerleyen demiryolu inşaatının bugünkü inkişafına umumi bir bakış (sf:54)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 36'da 1.6.1936 ve 1.12.1936 tarihleri arasında (61+990) km yeni şose, (319+350) km tamire muhtaç şose tamir edilmiş olduğundan bahsedilmiştir.

Şark demiryollarıyla ilgili kanunda, demiryollarının bütün yetkilerinin Devlet Demiryolları ve Liman İşletmeleri Müdürlüğüne devredildiği, şirket zamanında kalma uygulamaların 1938 Mayıs sonuna kadar gerekli şekilde değiştirilmesinden bahsedilmiştir. Ayrıca demiryollarının yapımıyla ulaşılan şehirlerde artan iş olanaklarından bahsedilmiştir. Ulaşım kolaylaştığı için birçok yere sanayiler kurulmuştur. Yapımı devam eden köprülerden bahsedilmiştir. Tünellerle ilgili bilgiler de verilmiştir.

#### 3.2.4. Bayındırlık İşleri Dergisi 4. Sene 1937 Haziran – 1938 Mayıs

Bayındırlık İşleri dergisi 4. senenin ilk sayısı 1937 Haziran tarihlidir. Bu seride de 12 adet dergi bulunmaktadır. Dergiler yine aylık olarak çıkmıştır. 1937 Haziran-1938 Mayıs arasındaki dergi incelemeleri Tablo 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47 ve 48'de sunulmuştur.

Tablo 37. Bayındırlık işleri dergisi 1937 Haziran 4.sene 1. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 4. Sene Sayı: 1		
1937 HAZİRAN	KARAYOLU	1) Yol ve köprü inşaatına ait keşif hakkında (sf:94) 2) Büyük trafikli yollar bir şose veya birbirinden ayrı iki şose halinde mi yapılmalıdır (sf:133) 3)İran transit yolunun açılışı (sf:155)
	DEMİRYOLU	1) Devlet demiryolları ve limanları işletme umum müdürlüğü memur ve müstahdemlerinin ücretlerine dair olan kanunun bazı maddelerini değiştiren kanun (sf:32)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	1) Köprü istikşafına dair talimatname (sf:106) 2) Sakarya köprüsünün açılışı-(sf:148)

Tablo 37’de başlıkta 1937 senesinde bütçeden taahhüt şeklinde yaptırılacak köprü inşaat ve tamiratına ait keşiflerin biran önce hazırlanması gerektiğinden bahsedilmiştir. Büyük trafikli yollar bir şose veya birbirinden ayrı iki şose halinde mi yapılması uygun olacağı yönündeki bir konu ele alınmıştır. Artan seferlere bağlı olarak ihtiyacın arttığından dolayı yol genişlikleri meselesine dikkat çekilmeye başlanmış ve bununla ilgili gerekli düzenlemeler yapılmaya başlanmıştır. Büyük yollarda biri gidiş, biri geliş olmak üzere ayrı iki şose yapılmasının uygun olacağından bahsedilmiştir. Yine yollarla ilgili olarak, Kızılviçe-Trabzon transit yolunun 19.6.1937 tarihinde Erzurum’da yapılan merasimle açıldığı bilgisi verilmiştir. Yol üzerinde Devlet Demiryolu tarafından otobüs ve kamyon seferlerine de başlanmıştır.

Değiştirilen demiryollarıyla alakalı kanunun, Devlet Demiryolları çalışanlarına verilen aylıklarla ilgili yapılan düzenlemeyle ilgili olduğu bilgisi verilmiştir.

Köprülerin uygulanma aşamasında dikkat edilmesi gereken talimatlar verilmiştir. Ayrıca yapımı tamamlanan 74. köprü olan Sakarya köprüsünün açılış töreninde yaşananlar

anlatılmış, her açılışın adeta bir bayram havasında geçtiği vurgulanmış, halkın Cumhuriyet coşkusundan bahsedilmiştir.

Tablo 38. Bayındırlık işleri dergisi 1937 Temmuz 4.sene 2. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 4. Sene Sayı:2		
1937 TEMMUZ	KARAYOLU	1) Yol hakkında umumi malûmat (sf:64) 2) Trabzon iran transit yolunda tesadüf edilen mevzii bir heyelana karşı alınan tedbirler-
	DEMİRYOLU	1) Devlet demiryollarının ihtiyacı olan muharrik ve müteharrik edevatın siparişi için 16 000 000 liraya kadar taahhüt yapılmasına dair kanun (sf:22) 2) Diyarbekir istasyonundan irak ve iran hudutlarına kadar yapılacak demiryolları hakkında kanun (sf:24) 3) Demiryollarımızın inşaat faaliyeti baş döndürücü bir hızla ilerliyor (sf:111)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	1) Keban köprüsü inşaatı (sf:108) 2) Memikan köprüsü (sf:110)

Derginin bu sayısına ulaşamadığı için sadece içerik bilgisi verilmiştir. Ayrıntılı inceleme yapılamamıştır.

Tablo 39. Bayındırlık işleri dergisi 1937 Ağustos 4.sene 3. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 4. Sene Sayı:3		
1937 AĞUSTOS	KARAYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	DEMİRYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 39’da da görüldüğü gibi derginin bu sayısında, araştırdığımız başlıklarla ilgili herhangi bir içerik bulunmamıştır. Tabii ki bu o ay içerisinde bu alanlarda hiçbir iş yapılmadığı anlamına gelmemektedir. Derginin içeriğinin de giderek değiştiği sayılar ilerledikçe anlaşılmaktadır. Yapılan işlerde çeşitlilikte artmış ve bunları halka duyurma amacıyla dergi kullanılmıştır. Dolayısıyla devam eden işlerle ilgili bilgi verilme yolundan yavaş yavaş vazgeçilip, yeni yapılan işler paylaşılmaya özen gösterilmiştir.

Tablo 40. Bayındırlık işleri dergisi 1937 Eylül 4.sene 4. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 4. Sene Sayı:4		
1937 EYLÜL	KARAYOLU	1) Erzurum-karabıyık hattının açılması (sf:55)
	DEMİRYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 40’de başlıkta Erzurum Karabıyık hattının açılış töreninden bahsedilmiştir. Diğer tüm işlerde olduğu gibi hükümetin üstün çabalarıyla başarılı olduğunun üzerinde durulmuştur. Diğer başlıklarla ilgili bilgi verilmemiştir.

Tablo 41. Bayındırlık işleri dergisi 1937 Ekim 4.sene 5. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 4. Sene Sayı:5		
1937 EKİM	KARAYOLU	1) Şoseler (sf:129)
	DEMİRYOLU	1) Demiryolları inşaatı (sf:21) 2) Demiryollarımız (sf:67)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	1) Yüksek mühendis mektebi (sf:269)
	KÖPRÜ	1) Köprüler (sf:169)

Tablo 41’de Cumhuriyet’in on dördüncü yılı dolayısıyla bu tarihe kadar yapılmış olan karayolu, demiryolu, köprü ve mühendislik eğitimi ile ilgili işler önceki sayılarda açıklanmış hallerinin genel bir derlemesi olarak bu sayıda verilmiştir.

Tablo 42. Bayındırlık işleri dergisi 1937 Kasım 4.sene 6. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 4. Sene Sayı:6		
1937 KASIM (TEŞRİNİSANI)	KARAYOLU	1) İstanbul-edirne-londra asfalt yolu (sf:100)
	DEMİRYOLU	1) Ankara garının açılma töreni
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	1) Bayburt köprüsü (sf:107) 2) Çetinkaya köprüsü geliş ve gidişe açıldı (sf:121)



Tablo 42’de İstanbul-Edirne-Londra asfalt yol projesinin Türkiye’ye ait olan İstanbul- Edirne parçasının 27.9.1937 tarihinde açıldığından bahsedilmiştir. Daha önce de örneklerini gördüğümüz gibi, açılış törenlerine fazlasıyla önem veriliyordu. Halk tarafından özellikle dikkat çekici olması için gösterişli, seremonili, ikramlı açılışlar düzenlenmekteydi.

Aynı şekilde, 30.10.1937 senesinde açılışı yapılan Ankara Garı’nın başkent merkezinde kurulmuş olması, demiryollarının gelişimine binaen bu garın ne kadar büyük bir önem teşkil edeceği, devletin ve ilgili teşkilatların bu konuya önem vererek yapımı tamamladıklarından bahsedilmiştir.

Eski ve kullanılmayacak durumda olan Bayburt köprüsünün devlet tarafından onarılarak 24.10.1937 tarihinde yeniden açılmasından bahsedilmiştir. Bir diğer başlıkta da konum olarak önemli yere sahip Çetinkaya köprüsünün 1937 senesinde açılmasından bahsedilmiştir. Ve yine bu açılışta da yetkililerin konuşmalarına yer verilmiştir.

Tablo 43. Bayındırlık işleri dergisi 1937 Aralık 4.sene 7. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 4. Sene Sayı:7		
1937 ARALIK (İLK KÂNUN)	KARAYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	DEMİRYOLU	1) 13. beynelmilel demiryollar kongresi (sf:32)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	1) Fevzipaşa-diyarbakır hattının Klm. 360+300 da bakidere üzerine inşa edilen kargir köprü (sf:63)

Tablo 43’te daha önceki sayıda yayınlanmış olan 13. Beynelmielel Demiryolları Kongresi yazılı metnine devam edilmektedir. Bu sayıda kaynak kullanımıyla ilgili teknik ve mali işlerden bahsedilmiştir. Dünyadaki gelişmeleri yakından takip eden Nafia işleri heyeti, özellikle demiryolları kongresine önem vermekte ve uygulama konusunda da titizlikle davranmaktaydı.

Fevzipaşa-Diyarbakır hattının Km. 360+300 da Bakidere üzerine inşa edilen kâgir köprünün onarım işlerinden bahsedilmiştir. Onarımda kullanılan malzemelerin büyük çoğunluğu ‘Yol Atölyesi’nde yapılmıştır. Atölyenin katkılarından bahsedilmiştir. Önceden başka ülkelerde yaptırılan işlerin çoğu artık kendi işçilerimiz tarafından ve kendi atölyelerimizde yapılmaktaydı. Bunun önemi vurgulanmıştır.

Tablo 44. Bayındırlık işleri dergisi 1938 Ocak 4.sene 8. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 4. Sene Sayı:8		
1938 OCAK	KARAYOLU	1) Dünya yol terakkiyatı (sf:64)
	DEMİRYOLU	1) İleri memleketlerde demiryolu, kara ve hava yolları nakliyatının geçirmiş olduğu en mühim safalar (sf:55)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 44’te Amerika yol cemiyeti tarafından yayınlanan makalenin çevirisi yapılmış ve dergide yayınlanmıştır. Atatürk bu tarz konularda özellikle ilgilenilmesi gerektiğini düşünmekteydi. İlerlemiş ülkelerdeki gelişmelerden halkımızın haberdar olmasını, örnek almasını bu gibi dergilerin ülkemize bu açıdan faydalı olabileceğini düşünmekteydi.

İleri memleketlerde demiryolu, kara ve hava yolları nakliyatının geçirmiş olduğu en mühim safalar başlıklı içerikte mühendis Arslan beyin 18.11.1937 de Nafia vekâletinde verdiği konferanstaki konuşma yazılı metni sunulmuştur. Avrupa ülkelerinde demiryolu ve karayoluyla ilgili gelişmeler ayrıntılarıyla belirtilmiştir. Karayolu ve karayoluyla yapılan nakliyat işleri, demiryollarıyla ilgili gelişmeleri, İngiltere’de, Almanya’da, Belçika’da ve Fransa’da demiryolculuk faaliyetleri, otomobil ile ilgili gelişmeler ve havayolu ile ilgili gelişmeler bu makalede açıklanmıştır. Bunun yanı sıra devlet işleyiş yapısı da bu gelişmelerle ilişkilendirilmiştir.

Tablo 45. Bayındırlık işleri dergisi 1938 Şubat 4.sene 9. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 4. Sene Sayı:9		
1938 ŞUBAT	KARAYOLU	1) Dünya yol terakkiyatı (sf:43) 2) Trabzon-iran transit yolu (sf:70) 3) Çimento beton ile yol inşası hakkında rapor (85)
	DEMİRYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 45’de bir önceki sayıda belirtilen ülkelere ek olarak yeni ülkelerin yol politikalarından bahsedilmiştir. Fransa Paris’in karayolu hattı haritası ve tünelleri gösterilmiştir. İtalya Roma yollarının modern ekspres kara yolları haline getirilmesinden bahsedilmiştir. İngiltere’deki yol çalışmaları, Sovyet Rusya’daki karayolu ile demiryolu rekabeti, Hollanda’daki ekspres karayolu şebekesinden ve Afrika, Mısır, Habeşistan, Asya, Çin, Avustralya’daki yollar ve yapılan işler ayrıntılarıyla sunulmuştur.

Trabzon-İran transit yoluyla ilgili ise İngiltere Jeoloji Cemiyeti Başkanlığı olan William J. Hamilton’un bölgeyi dolaşarak almış olduğu notlar ve değerlendirmeler verilmiştir. Bu değerlendirmeler büyük önem teşkil etmiş ve daha sonraki düzenlemelerde bunlar göz önünde bulundurulmuştur.

Yol inşasında kullanılan malzemelerle ilgili gelişmelerin yakından takip edildiğini derginin eski sayılarında görmüştük. Yine onlardan biri olarak yeni bir yöntem olan çimento betonun eski sistemlere göre ne gibi faydalar sağlayabileceğinden bahsedilmiştir. Karşılaştırmalar yapılmıştır.

Tablo 46. Bayındırlık işleri dergisi 1938 Mart 4.sene 10. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 4. Sene Sayı:10		
1938 MART	KARAYOLU	1) Şoselerimiz niçin çabuk bozuluyor (sf:24)
	DEMİRYOLU	1) 13. beynelmilel demiryolları kongresi (sf:26)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	1) Kemah köprüsü (sf:44) 2) Sivas Erzurum hattının 159+975. kilometresindeki 35.00 metre açıklığında kargır kemerli köprü (sf:47)

Tablo 46'da Bursa Nafia Baş Fen Memuru Bülend Tayyar tarafından, şoselerin kullanım için çok uygun olmadığından, birçok zorluk yaşandığından, yapım tekniklerinin ve kullanılan malzemelerin geliştirilmesi gerektiğinden bahsedilmektedir. Komşu Balkan ülkelerinin yol kenarlarına diktikleri meyve ağaçlarından bahsedilmiş ve bunun hem yollar için, hem de meyvelerin satılması sonucunda yol tamircilerinin devlete yük olmadan maaşlarını alabilmeleri adına güzel bir yöntem olduğu vurgulanmıştır.

13. beynelmilel demiryolları kongresinden bu sayıda da bahsedilmiş, 7. sayıda yayınlanmış olan makaleye devam edilmiştir. Bu sayıda işletme konusu ele alınmıştır. Büyük şebekelerdeki hatların iktisadi olarak işletilmesiyle ilgili raporlamalardan çıkan ve kabul edilen sonuçlar sunulmuştur.

Erzincan-Kemaliye-Elazığ yolunda ve Kemah kasabasında Fırat nehri üzerinde eski bir köprü bulunmaktaydı ve köprü kullanılamayacak durumdaydı. Eski bindirme usulü Kemah köprüsünün daha kullanılabilir olması amacıyla yeniden inşa edilmesinden bahsedilmiştir. Ayrıca Sivas Erzurum hattının 159+975. kilometresinde bulunan ve mevki olarak önemli olan, 35.00 metre açıklığında kâgir kemerli köprünün teknik özelliklerinden ve inşa aşamalarından bahsedilmiştir.

Tablo 47. Bayındırlık işleri dergisi 1938 Nisan 4.sene 11. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 4. Sene Sayı:11		
1938 NİSAN	KARAYOLU	1) Dünya yol terakkiyatı (sf:28)
	DEMİRYOLU	1) 13. beynelmilel demiryollar kongresi (sf:39)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 47’de dünya yol terakkiyatıyla ilgili verilen bilgilere 9. sayıdan devam edilmektedir. Amerika, Meksika, Arjantin, Kanada ve Birleşik Amerika Devletinde devam eden projeler, ulaştırma alanında yapılan gelişmelerden bahsedilmektedir. Görüldüğü üzere devamlı olarak diğer ülkelerdeki gelişmeler takip edilmektedir.

13. beynelmilel demiryolları kongresi ile ilgili 7. sayıda yayınlanmış olan makaleye devam edilmektedir. Bu sayıda ilgilenilen konu savaşın ve otomobil rekabetinin demiryolu üzerindeki etkileridir. Raporlamalar sonucunda dergide sunulmuştur.

Tablo 48. Bayındırlık işleri dergisi 1938 Mayıs 4.sene 12. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 4. Sene Sayı:12		
1938 MAYIS	KARAYOLU	1) İstanbul-edirne asfalt yolu inşaatı hakkında rapor (sf:30)
	DEMİRYOLU	1) Sivas Erzurum demiryolunun 208+263. kilometresinde inşa edilen (60.00(demir) x3x20.00 kargır) açıklığında Fırat köprüsü (sf:60) 2) Sivas Erzurum hattındaki inşaat büyük hızla ilerliyor (sf:55)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 48’de İstanbul-Edirne yoluyla ilgili, yolun Hükümet merkezini İstanbul’a bağlaması, Trakya’nın orta noktasında bulunması dolayısıyla, devletin bu yolun yapımıyla özel olarak ilgilendiği, şose üzerine asfalt yapmaya karar verdiğinden bahsedilmektedir.

178 km’si hizmete açılmış olan Sivas- Erzurum demiryolunun kalan 370 km’sinin inşaat faaliyetlerinden bahsedilmektedir. Cumhuriyetin 15. sene dönümünde Erzincan istasyonundan kalkacak trenin öneminden bahsedilmektedir. Sivas Erzurum demiryolunun 208+263. kilometresinde inşa edilen köprülerden birisi olan Fırat köprüsünün tüm kalan imal safhalarından bahsedilmiştir.

### 3.2.5. Bayındırlık İşleri Dergisi 5. Sene 1938 Haziran – 1939 Mayıs

Derginin 5. senesine ait ilk sayısı 1938 Haziran ayında basılmıştı. 5. senede de dergi 12 adet yayınlanmıştır. 1938 Haziran-1939 Mayıs arasındaki sayılar Tablo 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59 ve 60’da sunulmuştur.

Tablo 49. Bayındırlık işleri dergisi 1938 Haziran 5.sene 1. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 5. Sene Sayı:1		
1938 HAZİRAN	KARAYOLU	1) Amerikada yol sistemi ve türkiyede tatbiki iktisadi olabilecek yol tipleri (sf:67) 2) Londra-istanbul arsulusal yolu (sf:103)
	DEMİRYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	1) Adapazarı-Sakarya köprüsü civarında yapılan sahil tahkimatı (sf:118) 2) Aydın hattında yeni yapılacak olan 1100 metre uzunluğundaki tünelin inşaat safhaları (sf:121)

Tablo 49’da Amerika’da yol sistemi ve Türkiye’de tatbiki iktisadi olabilecek yol tipleri adlı başlık altında Köprüler Fen Heyeti mühendisi Vecdi R. Diker’in 15.1.1938 senesinde vermiş olduğu konferans konuşması verilmiştir. Amerika dönemin karayolu açısından en gelişmiş ve örnek alınabilecek ülkesi olduğu için kendi yollarımızı benzetme yoluna gitmemiz gerektiğinden bahsedilmiştir. Amerika’da yol sistemi ayrıntılı olarak incelenmektedir. Ayrıca 1935 senesinde Peşte ’de toplanmış London- İstanbul Yolu konferansında alınan kararlardan bahsedilmiştir. Yolun geçtiği ülkelere tabiri caizse yapılan görev paylaşımları belirtilmiş ve Türkiye’yle ilgili olan kısımda raporla sunulmuştur.

1937 senesinde gidiş ve geliş açılan betonarme Sakarya köprüsü yerinin temin edilmesinde yaşanan problemlerden bahsedilmektedir. Yüksek bir harcama sonucunda değiştirilen güzergâhın nedenleriyle ilgili açıklama yapılmıştır. Demiryollarının lokomotiflerinin var olan tünellerden geçmekte zorlanması üzerine ihtiyaç doğrultusunda yeni tüneller yapılması gerektiği için Aydın hattında yapılmakta olan tünelle ilgili inşaat safhalarından bahsedilmektedir.

Tablo 50. Bayındırlık işleri dergisi 1938 Temmuz 5.sene 2. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 5. Sene Sayı:2		
1938 TEMMUZ	KARAYOLU	<p>1) İzmir vilayeti turistik yollarının inşası hakkında kanun (sf:81)</p> <p>2) Sivas Erzurum hattı inşaatından bazı notlar ve fotoğraflar (sf:135)</p> <p>3) Sivas Erzurum hattı günde vasati (800) metre demir döşenerek erzincana yaklaşıyor (sf:143)</p> <p>4) Karayollar ve köprüler faaliyeti (sf:151)</p>
	DEMİRYOLU	<p>1) Devlet demiryolları ve limanları işletme umum müdürlüğü 1938 mali yılı bütçe kanunu (sf:29)</p> <p>2) Devlet demir yolları bir kısım işletme işlerinin sureti idaresine ve demiryolları inşaat mukavelelerinden münbais gümrük resmile diğer vergilerin mahsubuna dair kanun (sf:59)</p> <p>3) Devlet demir yolları ve limanları işletme umum müdürlüğünün 1934 mali yılı hesabı kati kanunu (sf:68)</p> <p>4) Devlet demiryolları ve limanları idarei umumiyesinin teşkilat ve vezâifine dair olan 1042 sayılı kanunun 32. maddesinin tadili hakkında kanun (sf:78)</p> <p>5) Mudanya imar planına nazaran demiryol istasyonunun vaziyeti (sf:130)</p>
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	1) Mühendislik ve mimarlık hakkında kanun (sf:72)
	KÖPRÜ	1) Deliçay köprüsü (sf:154)

Tablo 5'de başlıkta İzmir vilayeti turistik yollarının inşası hakkında kanun ayrıntılarıyla verilmiştir. İzmir şehrinin turistik açıdan öneme sahip olduğundan dolayısıyla ilçelerindeki bağlantı yollarının inşasının taşıdığı önem vurgulanmıştır. Sivas Erzurum hattının 149. km'den Fırat nehrine döküldüğü yerde şiddetli bir taşkın olmasından ötürü



oluşan problemle ilgili yapının son durumuyla ilgili bilgiler verilmiştir. Yapılmış olan köprülerin hasar görmediği, birkaç ahşap köprünün ise etkilendiği vurgulanmıştır. Büyük bir hızla devam eden Sivas Erzurum hattıyla ilgili bilgi verilmiştir. Trenlerin Cumhuriyetin 15'inci sene dönümünde Erzincan'a ve 16. sene dönümünde de Erzurum'a varabilmesi hedeflenmekte olduğu vurgulanmıştır. Yapılan karayolu ve köprü faaliyetlerinde de İzmir Edirne yoluna yapılan ağaçlandırma, İstanbul Edirne yolundaki ağaçlanmaya hayat verilmesi için yapılan işlemler, Trabzon İran transit yolunun son durumu ve İzmir turistik yollarıyla ilgili bilgi verilmiştir.

1, 2, 3 ve 4 ile numaralandırılmış başlıklarda yeni uygulanmaya başlanacak olan kanunların ayrıntıları verilmiştir. Kanun maddeleri açık şekilde belirtilmiştir. Ayrıca Mudanya'nın küçük bütçesiyle hazırlamış olduğu imar planının ülkenin genelinde bundan sonra hazırlanacak olan planlar için de önemli bir yer teşkil ettiğinden bahsedilmektedir. Planın ayrıntılarından da bahsedilmiştir.

Bursa'yı Karaköy'den demiryoluna bağlayan en işlek yolun üzerinde bulunan Hasanpaşa köprüsünün yapılması devamı olarak Deliçay köprüsünün de yenilenerek kullanıma açılmasından bahsedilmiştir.

Tablo 51. Bayındırlık işleri dergisi 1938 Ağustos 5.sene 3. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 5. Sene Sayı:3		
1938 AĞUSTOS	KARAYOLU	1) Mudanya bursa yolunun asfalt betonu ile kaplama işine ait rapor(sf:98) 2) Karayollar faaliyeti (sf:121) 3) Ek: on beş memlekette yolların idaresi ve finanse edilmesi
	DEMİRYOLU	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)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 51’de daha önce asfalt kaplama kullanılan yollarda yüksek bütçe kullanılarak beton kaplama yapılmasından bahsedilmiştir. Örnek olarak da Mudanya Bursa yolu ayrıntılarıyla belirtilmiştir. Devam eden Trabzon İran Transit yolu, Dikili Ayvalık yolu, Londra İstanbul yolu ve Erzincan Kelkit yoluyla ilgili imalat ve inşaa işlerinden bahsedilmiştir. Ayrıca diğer ülkelerde mevcut durumdaki yolların idare ve finansal durumları incelenmiştir.

1818 numaralı kanunla devlet demiryolları idaresinden ayrılarak nafia vekâletine bağlanan demiryolları ve limanlar inşaat dairesinin bu ayrılmadan doğan vaziyetini tespit eden kanunda, Devlet demiryolları idaresinden Nafia vekâletine bağlanan demiryolları ve limanlar inşaat dairesinin bu ayrılmadan dolayı oluşan durumları, yeni kurallar ve işletme esaslarını ayrıntılarıyla belirtilmiştir.

Tablo 52. Bayındırlık işleri dergisi 1938 Eylül 5.sene 4. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 5. Sene Sayı:4		
1938 EYLÜL	KARAYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	DEMİRYOLU	1) Trans iran demiryolu (sf:60) 2) Binici Musul Telküçük demiryolu (sf:61)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 52’de bazı önemli Nafia haberleri başlığı altında, Trans İran demiryolu ve Binici Musul Telküçük demiryolları incelenmiştir. İran demiryolu hattının açılmasıyla Atatürk’ün İran şahı Rıza Pehlevi’ye göndermiş olduğu tebrik telgrafı ve Pehlevi’nin yanıtı belirtilmiştir. Binici Musul Telküçük demiryolu hattının son durumu bildirilmiştir. Daha önce de görüldüğü üzere yakın çevre ve Avrupa’da da var olan ilerlemelerden sık sık bahsedilmekte ve takip edilmekteydi.

Tablo 53. Bayındırlık işleri dergisi 1938 Ekim 5.sene 5. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 5. Sene Sayı:5		
1938 EKİM (BİRİNCİ TEŞİRİN)	KARAYOLU	1) Yol işleri (sf:243)
	DEMİRYOLU	1) Cumhuriyet devrinde demiryol yapıcılığı (sf:119) 2) Cumhuriyet devrinde demiryol işletmesi (sf:181)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	1) Türkiyede büyük şose köprü yapıcılığı (sf:295)

Tablo 53'te Cumhuriyet'in on beşinci senesi dolayısıyla bu tarihe kadar yapılmış olan karayolu, demiryolu, köprü ve mühendislik eğitimi ile ilgili işler önceki sayılarda açıklanmış hallerinin genel bir derlemesi olarak bu sayıda verilmiştir.

Tablo 54. Bayındırlık işleri dergisi 1938 Kasım 5.sene 6. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 5. Sene Sayı:6		
1938 KASIM (İKİNCİ TEŞİRİN)	KARAYOLU	1) Trabzon iran transit yolunda yapılan inşaat ve mütemadi tamirat (sf:94) 2) Ek-15 memlekette yolların idaresi ve finanse edilmesi
	DEMİRYOLU	1) Sivas Erzurum demiryolu inşaatı (sf:53) 2) Sivas Erzurum hattının münakalat muhaberat bakımından temin edeceği faydalar (sf:91) 3) Sivas vilayeti dâhilinde Sivas Erzurum demiryolu istasyonlarına yeniden yapılan yollar (sf:106)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 54’te 1931 senesinde başlanan Trabzon İran transit yolu tamir işlemlerinin devam edildiğinden bahsedilmektedir. Yolun en zor aşaması olan Gümüşhane kısmı bu sene içinde bitirilmiştir. Daha önceki sayıların devamı niteliğinde diğer ülkelerde mevcut durumdaki yolların idare ve finansal durumları incelenmiştir.

Cumhuriyetin ana prensiplerinden biri olan demiryolu siyasetinin önemli bir parçası olan Sivas- Erzurum demiryolu inşaatının Sivas-Erzincan kısmı bitirilmiş ve planlandığı gibi tren Erzincan’a varmış olduğu bildirilmiştir. Büyük bir kısmı tamamlanan, bir kısmı da devam eden Sivas Erzurum demiryolu inşaat işleriyle ilgili de ayrıca bilgi verilmektedir. Sivas vilayeti dâhilinde Sivas Erzurum demiryolu istasyonlarına yakın bulunan Şarkışla, Kangal ve Divriği kazalarının yollarının yenilenerek demiryolu istasyonlarına sorunsuz ulaşım sağlanmış olduğundan bahsedilmiştir.

Ayrıca Atatürk’ün ölümüyle ilgili de bir yazı yazılmıştır.

Tablo 55. Bayındırlık işleri dergisi 1938 Aralık 5.sene 7. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 5. Sene Sayı:7		
1938 ARALIK (BİRİNCİ KANUN)	KARAYOLU	1) Erzincan hattının açılma töreni (sf:47) 2) Erzincan vilayetinde 1938 senesinde yeni açılan yolar (sf:61) 3) Ek: onbeş memlekette yolların idare ve finanse edilmesi
	DEMİRYOLU	1) Devlet demiryolları ve limanları işletme umum müdürlüğü binası (sf:57)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 55’de Erzincan hattının açılış töreninde, Cumhuriyet nafiasının Türk tekniği, Türkeli, Türk işçisi ve Türk lirasıyla yapmış olduğu bu yolun, normalde hiçbir koşulda ulaşılamayan her yere tünel ve köprülerle geçilmiş olduğunu, Türk insanının bu koşullarda

hiçbir yabancıya ihtiyaç duymadan kendinin her işi başarabileceğine dikkat çekilmiştir. Senelerdir devam eden hattın açılışının âdete bir bayram gibi kutlanması dikkat çekicidir. Ayrıca yeni açılan yollarla ilgili bilgiler verilmiştir. Yine ek olarak diğer ülkelerde mevcut durumdaki yolların idare ve finansal durumları incelenmiştir.

Devletin demiryollarına verdiği önem ile işletme binasının hâlihazırdaki durumda yetersiz olduğu düşünülmüş ve yeni bir idare binası yaptırılmaya karar verilmiştir. Yapılmış olan ve yapılacak olan tüm demiryolu hatlarının da bağlayıcı noktası olması düşünülmüştür.

Tablo 56. Bayındırlık işleri dergisi 1938 Ocak 5.sene 8. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 5. Sene Sayı:8		
1939 OCAK (İKİNCİ KANUN )	KARAYOLU	1) Beton şoseler, esasları ve tekniği (sf:18) 2)İstanbul Edirne asfalt yolunun İstanbul Lüleburgaz arasındaki kısmıyla muratlı-karıştırılan yoluna ait rapor (sf:34) 3)Trabzon iran transit yolunun ikinci mıntıkası dâhilinde mütemadi tamirat tahsisatıyla yapılan işler (sf:42) 4)Tokat vilayeti nafiasının ikinci teşrin 1938 ayı içinde yollar üzerindeki inşaat tamir ve işleri (sf:45) 5)Konya vilayetinde yol faaliyeti (sf:47) 6) Ek. Onbeş memlekette yolların idaresi ve finanse edilmesi
	DEMİRYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 56’da yeni bir teknik olarak kullanılmaya başlanan beton yollarla ilgili daha öncede üzerinde durulduğu gibi bilgiler verilmiştir. İstanbul Edirne asfalt yolunun İstanbul Lüleburgaz arasındaki kısmıyla ilgili olarak yolun müteahhide ait olan tamir süresi dolduğundan, iş İnşaat Kontrol Mühendisliğine geçmiştir. İnşaatla ilgili ayrıntılı bilgiler de verilmiştir. Trabzon İran transit yolunun tamirat dâhilinde yapılmış olan işler ayrı ayrı belirtilmiştir. Tokat ilinin inşaat tamir ve işleri 9 ayrı yolda yapılmış olan işler ayrıntılarıyla belirtilmiştir. Konya’da 8 ayrı bölgede yol bağlantılarıyla ilgili yapılmış olan işler ayrıntılarıyla belirtilmiştir. Ek olarak diğer ülkelerde mevcut durumdaki yolların idare ve finansal durumları incelenmiştir.

Tablo 57. Bayındırlık işleri dergisi 1938 Şubat 5.sene 9. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 5. Sene Sayı:9		
1939 ŞUBAT	KARAYOLU	<p>1) İstanbul Edirne asfalt yolunun İstanbul Lüleburgaz kısmında tamirat faaliyeti (sf:42)</p> <p>2)Sivas Erzurum hattının Erzincan Erzurum kısmının mühim imalat sınaisinin inşaat durumu hakkında muhtelif malumat (sf:43)</p> <p>3)Muğla vilayetinin 1938 senesindeki yol ve köprü faaliyeti (sf:52)</p> <p>4)1937 yılı içinde İstanbul vilayeti dâhilinde yapılan yol ve köprü inşaatı (sf:59)</p> <p>5) Ek: onbeş memlekette yolların idaresi ve finanse edilmesi</p>
	DEMİRYOLU	<p>1) Devlet demiryolları ve limanları umumi idaresinin teşkilat ve vazifelerine dair olan 1042 numaralı kanuna ek kanun (sf:5)</p> <p>2) İstanbul tramvay ve tünel şirketleri de satın alındı (sf:30)</p>
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 57’de içerikleri sunulan 1938 Şubat tarihli 5. senenin 9. sayısı olan dergiye ulaşılamadığı için içerikle ilgili ayrıntılı açıklama yapılamamıştır.

Tablo 58. Bayındırlık işleri dergisi 1938 Mart 5.sene 10. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 5. Sene Sayı:10		
1939 MART	KARAYOLU	1) Silivri kasaba içi asfalt yoluna ait rapor (sf:24) 2) Ek: onbeş memlekette yolların idaresi ve finanse edilmesi
	DEMİRYOLU	1) Demiryollarımızda garanti kilometrik tarihi (sf:14) 2)Şark demiryolları (sf:20) 3)Diyarbakırdan irak ve irana doğru ilerleyen demiryollarımızda inşaat faaliyetleri (sf:26)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	1) Karasu köprüsü(sf:34) 2) Pertek köprüsü(sf:32)

Tablo 58’deki içerikler incelendiğinde İstanbul Edirne yolunun İstanbul-Lüleburgaz’a kadar olan kısmının asfalt inşasının geçen sene bitmiş olması üzerine yalnızca Silivri kasabasının içinden geçen kısmın kalmış olduğu, bunun da vekâletin dar bütçesine rağmen yapılma kararı alındığı belirtilmiştir. Ek olarak diğer ülkelerde mevcut durumdaki yolların idare ve finansal durumları incelenmiştir.

Osmanlı devletinin işleyen demiryolları için teminat vermeyi bir gelenek haline getirmiş olduğundan, sürekli olarak borç içerisinde bulunduğu, Cumhuriyetten sonra bu sistemin değiştirilmek istenmesi ve ilgili çalışmaların yapılması sonrasında şu anki vaziyette devletin demiryolu politikasının tamamen pozitif yönde ilerlediği, birçok

milletten daha açıksız bir politika izlendiğini, imparatorluk zamanında hem para verilip hem hiçbir şeye sahip olunmadığını şimdi ise tam tersi hem elde edilen paralarla yeni inşaatların yapıldığını hem de hatların devletleştirilerek zararın en aza indirilmiş olduğundan bahsedilmiştir. Şark (doğu) demiryolları yapılması, işletmesi ve imtiyazları ile büyük bir mali problemin başrolünde bulunduğu belirtilmiştir. Yabancılara verilen ve onların elinde bulunan bu işletmeler Cumhuriyet döneminde tamamıyla satın alınmış olduğu vurgulanmıştır. Ve ayrıntılarıyla daha önce de izah edildiği gibi anlatılmıştır. Diyarbakır'dan Irak ve İran'a doğru ilerleyen demiryollarımızda hattın güzergâhı Diyarbakır'dan itibaren Dicle nehrini atlayıp birçok geniş suları da atlamak olduğunu, dolayısıyla gerekli yerlere köprülerin de inşaya başlandığını, her yapılan işin yeni bir işe sebep olduğunu ve böylelikle büyük bir kalkınma sağlandığı vurgulanmıştır.

Osmancık kaza merkezini Sinop' a bağlamak için inşa edilen şosenin Karasu deresini geçtiği için buraya bir betonarme köprü inşa edilmiştir. Bununla ilgili ayrıntılı bilgi verilmektedir. 1929'da taşkınla sular altında kalan ahşap Pertek köprüsünün demire göre daha uygun olduğu düşünülere betonarme şekilde yapılması kararlaştırılmıştır. Köprünün Türk mühendislerin büyük başarısı olarak Dersim'de adeta bir eser olarak bulunduğu da belirtilmiştir.

Tablo 59. Bayındırlık işleri dergisi 1938 Nisan 5.sene 11. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 5. Sene Sayı:11		
1939 NİSAN	KARAYOLU	1) Seyhan vilayeti 1938 yılı yol işlerine ait çalışma raporu (sf:39) 2) Balıkesir vilayeti 1938 yılı yol işlerine ait çalışma raporu (sf:41)
	DEMİRYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	1) Aydın hattı üzerinde çamlıkta güzergâh varyantı ve eski aziziye tünelleri (sf:24)



Tablo 59'daki içerik başlıkları incelendiğinde Seyhan vilayeti mevcut yol işleriyle ilgili rapor sunulmuştur. Balıkesir Bandırma yolunun inşa çalışmalarıyla ilgili bilgi verilmiştir. Ek olarak diğer ülkelerde mevcut durumdaki yolların idare ve finansal durumları incelenmiştir. En son satın alınan hat olan Aydın hattının satın alındıktan sonra ihtiyaçlar dâhilinde yenilenme ve inşaat çalışmalarının başladığını ve aşamaları belirtilmiştir.

Tablo 60. Bayındırlık işleri dergisi 1938 Mayıs 5.sene 12. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 5. Sene Sayı:12		
1939 MAYIS	KARAYOLU	1) Edirne vilayeti 1938 yılı yol işlerine ait çalışma raporu (sf:48) 2) 1938 mali yılında Amasya vilayeti tarafından yaptırılan yol ve köprü işleri raporu (sf:53) 3) Diyarbakır vilayeti 1938 yılı yol işlerine ait çalışma raporu (sf:55)
	DEMİRYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	1) Yalova hamamlar yolu üzerindeki Yalova ve samanlıdere betonarme köprüleri (sf:42)

Tablo 60'daki içerikler incelendiğinde, Edirne, Amasya ve Diyarbakır'la ilgili bağlantı yollarının inşaat raporları ayrıntılarıyla sunulmuştur.

Yalova kaplıcalarına ilgi ve ziyaretin sürekli olarak artması vasıtasıyla ilgili yolların inşa edilmesinin akabinde var olan köprülerin de ağır kamyonların geçmesiyle bozulduğunu dolayısıyla de bu bölgenin ticari açıdan getirisi düşünülerek bu köprülerin onarımının yapıldığı belirtilmiştir.

### 3.2.6. Bayındırlık İşleri Dergisi 6. Sene 1939 Haziran – 1940 Mayıs

Dergi sistematik olarak hiçbir değişikliğe uğramadan, içerik olarak ufak değişikliklerle yayınlanmaya devam etmekteydi. 1939 Haziran-1940 Mayıs tarihleri arasındaki 6. seneye ait dergi içerikleri Tablo 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71 ve 72’de sunulmuştur.

Tablo 61. Bayındırlık işleri dergisi 1939 Haziran 6.sene 1. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 6. Sene Sayı:1		
1939 HAZİRAN	KARAYOLU	1) Beynelmül 8. Yol kongresi (sf:45) 2) Manisa vilayeti 938 yılı yol işleri raporu (sf:71) 3) Edirne vilayeti yol işleri raporu (sf:74) 4) Afyon vilayeti yol işleri raporu (sf:76)
	DEMİRYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	1) Mühendislik ve mimarlık ruhsatnameleri hakkında(sf:25) 2) Mühendislik ve mimarlık ruhsatnameleri hakkında(sf:27) 3) Kontrol mühendisi ve mimarları hakkında (sf:32)
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 61’de 21 Haziran 1938 tarihinde Hollanda’da gerçekleştirilen Beynelmül 8. yol kongresiyle ilgili bilgiler sunulmuştur. Genel olarak diğer sayılarda da görüldüğü gibi, düzenlenen yol kongreleri Türkçeye çevrilerek diğer ülkelerde yapılan her türlü bayındırlık işiyle ilgili bilgi edinilmesi ve özellikle halkın bilgi alması sağlanmaktadır. Yol işleriyle ilgili raporlarda da Manisa’ya, Edirne’ye ve Afyon’a bağlı ilçe yollarının ve çevre illerin bağlantı yolları genel durumlarıyla ilgili son durumlar bildirilmiştir.

Mühendislik eğitimi ile ilgili içeriklerde ise mühendis ve mimarlık ruhsatnameleri ile ilgili yapılan yeni düzenlemelerden bahsedilmiştir. Ruhsatnamelerin içerikleri, sahiplik koşulları, kullanım içerikleri ve ilgili tüm ayrıntılar bildirilmiştir.

Tablo içeriğinde belirtilmemiş fakat ilgili tarihli dergi sayısında mevcut bir bildiri bulunmaktadır. Nafia Vekili A. Fuat Cebesoy'un 1939 mali yılı Nafia bütçesi münasebetiyle Büyük Millet Meclisinde bir bildiri sunmuştur. Bildirinin genel başlıklarına bakılırsa demiryolları, İran-Irak hatları, Adapazarı-Bolu-Ankara hattı, limanlar meselesi, şirket ve müesseseleri, karayolları, büyük köprüler, vilayetlerin yol çalışmaları ve yapı ile imar işleridir. Bu başlıklarla ilgili ayrıntılı bilgiler verilmiştir.

Tablo 62. Bayındırlık işleri dergisi 1939 Temmuz 6.sene 2. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 6. Sene Sayı:2		
1939 TEMMUZ	KARAYOLU	1) Beynelmilel yol kongresi (sf:101) 2) Sivas-erzurum hattındaki inşaat faaliyetlerinden (sf:116) 3) Ek: onbeş memlekette yolların idaresi ve finanse edilmesi
	DEMİRYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 62'de içerikte bulunan Beynelmilel yol kongresi başlığı incelendiğinde, birinci sayıda yazılmış olan makalenin devamı niteliğinde olduğu görülmektedir. Bu sayıda açıklanan konu ise katranlar, bitümler ve emülsiyonların hazırlanma ve kullanılmasıyla ilgili bilgilerdir. Ayrıca başka bir konu olan "sandviç" sisteminde çimento ile kaynatılmış makadam şoseyle ilgili de bilgiler sunulmuştur.

Sivas Erzurum hattının inşaat durumundan, tünellerin uzunlukları ve çokluğundan ve köprülerden bahsedilmiş ve bunlardan da anlaşılacağı gibi güzergâhın geçtiği bölgelerin

sarp ve çok arızalı olduğu vurgulanmıştır. Dolayısıyla bu hat en zor hatlardan biri olarak belirtilmiştir. Ek olarak da, diğer ülkelerde mevcut durumdaki yolların idare ve finansal durumları incelenmiştir.

Tablo 63. Bayındırlık İşleri dergisi 1939 Ağustos 6.sene 3. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 6. Sene Sayı:3		
1939 AĞUSTOS	KARAYOLU	1) Beynelmilel yol kongresi (sf:97)
	DEMİRYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 63'te başlık incelendiğinde Beynelmilel yol kongresi makalesine ikinci sayıdan devam edilmektedir. Bu sayıda incelenen konu, yolun ulaşım şekillerine göre kısımlara ayrılmasıyla ilgilidir. Bunlar; şose (tek veya geliş gidiş için çift), bisiklet yolları, yayalar için trotuar(yaya kaldırımı), yol civarında oturanlar için durak ve yollar, kruazmanlar (demiryolları) ve dört yol ağızlarıydı. Planlanan bu kısımların uygulanabilme şartlarının neler olması gerektiği ve otomobil yollarına uygulanması konusunda yazılan raporlar ayrıntılı olarak sunulmuştur. Alınan kararların uygulamalarının boş alanlarda, karışık sirkülasyonlu yollarda, otomobil yollarında, şehir sokaklarında uygulanmasıyla ilgili şartlar açıklanmıştır. Bu konunun yanı sıra bir şose kaplamasının kalitesinin teşhisiyle ilgili hazırlanan raporlar da sunulmuştur. İncelenen bir diğer konu yol altyapısının incelenmesiyle ilgili olup bununla ilgili raporlar da sunulmuştur. Diğer başlıklarla ilgili herhangi bir içerik bulunmamaktadır.

Tablo 64. Bayındırlık işleri dergisi 1939 Eylül 6.sene 4. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 6. Sene Sayı:4		
1939 EYLÜL	KARAYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	DEMİRYOLU	<p>1) Devlet demiryolları 936-37 ve 937-38 seneleri mayıs ayına ait mukayese cetveli (sf:41)</p> <p>2) Devlet demiryollarının 937-38 ve 938-39 mali seneleri onbir ve oniki aylık mukayeseli hasılat cetveli (sf:45)</p> <p>3) Devlet demiryolları 1937-38 seneleri haziran aylarındaki işletme neticelerine ait mukayeseli cetvel (sf:47)</p> <p>4) Devlet demiryollarının 1938 ve 1939 seneleri ilk bir aylık hesbaatını mukayeseli olarak gösterir cetvel (sf:50)</p> <p>5) Devlet demir yollarının 937-938 ve 936-37 seneleri işletme neticelerini mukayeseli olarak gösterir cetvel (sf:51)</p> <p>6) Devlet demiryollarının 1939 temmuz içinde (Avrupa hattı hariç) yolcu nakliyat ve gelirini takribi olarak bildirir mukayeseli cetvel (sf:62)</p>
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 64'de Devlet demiryolları 1936-1937 senesi mayıs ayıyla 1937-1938 senesi mayıs ayının işletme sonuçları karşılaştırılmıştır. Daha sonra aynı karşılaştırma 1937-1938 ve 1938-1939 seneleri için yapılmıştır. 1938 ve 1939 seneleri, 937-938 ve 936-37 seneleri, 1939 Temmuz içinde (Avrupa hattı hariç) yolcu nakliyat ve gelirini takribi olarak bildirilmiştir. Bu karşılaştırmalar anlaşılma ve karşılaştırma kolaylığı olması açısından cetveller halinde sunulmuştur.

Tablo 65. Bayındırlık işleri dergisi 1939 Ekim 6.sene 5. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 6. Sene Sayı:5		
1939 EKİM (BİRİNCİ TEŞRİN)	KARAYOLU	1) Diyarbakır-ırak ve Diyarbakır-iran hatları (sf:59) 2) Şoseler (sf:87)
	DEMİRYOLU	1) Demiryollar inşaatı (sf:5).
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	1) Yüksek mühendis mektebi (sf:291)
	KÖPRÜ	1) Aziziye tüneli (sf:75) 2) Köprüler (sf:127)

Tablo 65’de Cumhuriyet’in on altıncı senesi dolayısıyla bu tarihe kadar yapılmış olan karayolu, demiryolu, köprü ve mühendislik eğitimi ile ilgili işler önceki sayılarda açıklanmış hallerinin genel bir derlemesi olarak bu sayıda verilmiştir.

Tablo 66. Bayındırlık işleri dergisi 1939 Kasım 6.sene 6. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 6. Sene Sayı:6		
1939 KASIM (İKİNCİ TEŞRİN)	KARAYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	DEMİRYOLU	1) Cumhuriyet hükümetimizin büyük zaferlerinden biri daha demiryolu erzurumda (sf:5) 2) Ankara-sivas-erzurum demiryolunun açılması münasebetile (sf:25)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	1) Yüksek mühendis mektebinin1939-40 ders yılı başlangıcı (sf:50) 2) Mühendislik kursları (sf:54)
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 66’da, 20.10.1929’da Ankara Erzurum yolunun büyük bir sevinç ve kutlamalarla açılmış olduğundan, Türk kafası, Türk parası ve Türk ulusunun yüksek azminin bunda büyük payı olduğu vurgulanmıştır. Ankara-Sivas-Erzurum demiryolunun açılması Türk azmiyle açılmış olan bu hattın vatanın yeni eseri olduğu vurgulanmış, özelliklerinden bahsedilmiştir. Ama özellikle Türk’ün yüceltilmesi söz konusudur.

Yüksek Mühendis Mektebinin 56’ncı ders senesinin açılması dolayısıyla düzenlenen toplantıdaki konuşma yayınlanmıştır. Gençlerin Avrupa mühendislerinin seviyesine gelmek için çalışmaları gerektiği, çeşitli fırsatlara zor da olsa sahip oldukları, kendileriyle ilgili her türlü iyileştirmenin yapılacağı konularından bahsedilmiştir. Ayrıca 1937 senesinde kurulan Teknik okulunun mühendislik mezunlarıyla aynı seviyeye gelebilmeleri için 1938 de açılan kurslardan bahsedilmiştir. Kurlardan mezun olanların birçoğu mühendislik diploması almaya hak kazanmıştır. Ve kursun ikincisinin de başlayacağı ve daha donanımlı olacağından bahsedilmektedir.

Tablo 67. Bayındırlık işleri dergisi 1939 Aralık 6.sene 7. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 6. Sene Sayı:7		
1939 ARALIK	KARAYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	DEMİRYOLU	1) Milli demiryollarımızın rakamlarla ifadesi (sf:6)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	1) Aşağı ve Yukarıkale köprüleri (sf:30)

Tablo 67’deki içerikler incelendiğinde ‘demiryollarını bir ülkeyi medeniyet ve refah nurlarıyla aydınlatan kutsal bir meşale’ olarak gören Cumhuriyet hükümetinin 16 sene gibi kısa bir zamanda 3189 kilometrelik 29.10.1939 milli bir demiryolu şebekesi yaptığından bahsedilmektedir. 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 ayrıntılarıyla belirtilmiştir. Ve tüm yapılan işlerin maddi boyutları da belirtilmiştir.

Sivas ilinde kazaları merkezlere bağlayan iki farklı kolda bulunan Aşağı ve Yukarıkale köprüleri yapısal açıdan kullanılamaz ve tehlikeli duruma gelmiştir. Mevcut halinden önceki halinde de sadece insan ve hayvan geçişine uygun olan köprülerin otomobil ve ağır yüklü kamyon geçişine de uygun hale gelebilmesi için yeniden düzenlenmesi gerektiği düşünülerek yapılan uygulamalardan bahsedilmiştir.

Tablo 68. Bayındırlık işleri dergisi 1940 Ocak 6.sene 8. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 6. Sene Sayı:8		
1940 OCAK (İKİNCİKANUN)	KARAYOLU	1) Muhtelif vilayet yol raporları (sf:56)
	DEMİRYOLU	1)Demiryolu inşaatı faaliyetlerinden (sf:40)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 68'deki Muhtelif vilayet yol raporları içeriği incelendiğinde Erzincan, Balıkesir, Bolu, Çanakkale, Edirne, Manisa, Samsun ve Tokat şehirlerindeki yolların durumlarıyla ilgili verilen ayrıntılı raporlar görülmektedir.

Demiryolu inşaat faaliyetleriyle ilgili devam eden Aydın hattı, Diyarbakır-İran ve Irak hattı, Erzurum-Sarıkaş hattı ve Adapazarı-Bolu-Gerede hattıyla ilgili ayrıntılı bilgiler verilmiştir.



Tablo 69. Bayındırlık işleri dergisi 1940 Şubat 6.sene 9. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 6. Sene Sayı:9		
1940 ŞUBAT	KARAYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	DEMİRYOLU	1) Demir ağlarımızın yeni bağlarından (sf:34)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 69'da Nafia vekâletinin demiryolları için yeni bir inşaat programı hazırladığından bahsedilmiştir. Bu program, bugüne kadar çalışılan ve yurda toplamı sekiz bin kilometreye yaklaşan ana hatlar kazandıran faaliyetlerin verimini arttıracak, birçok merkezi ana hatlara bağlayacak ve İstanbul Ankara gibi seferlerin en yoğun olduğu şehirleri de birbirine en kısa yoldan bağlayacak olduğu belirtilmiştir. Yeni yapılacak olan dokuz hattın bahsedilmektedir.

Tablo 70. Bayındırlık işleri dergisi 1940 Mart 6.sene 10. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 6. Sene Sayı:10		
1940 MART	KARAYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	DEMİRYOLU	1) Demiryollarının röportajı (sf:32)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	1) Yüksek mühendis mektebinde bir jubile (sf:61)
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 70’de yapılmış olan tüm demiryolu hatlarının ne kadar önemli olduğundan ve halk tarafından da ne kadar olumlu karşılandığından fakat dikkat edilmesi gereken bir konu olduğundan bahsedilmiştir. Bu konu da bu işlerin sanıldığından çok daha zor ve meşakkatli olduğu gerçeğidir. Yapım aşamasında harcanan çaba, maddi ve manevi kayıp çok fazladır. Ve tüm bunlar gereekten görünmeyen kısımdır. Dolayısıyla bunların kesinlikle göz önünde bulundurulması gerektiğinden bahsedilmiştir.

Yüksek Mühendis mektebi profesörlerinden Fikri Santur’un 40ıncı senesini doldurmasından dolayı 1.3.1940 senesinde jübile yapmasından bahsedilmiştir. Hocaya bir veda gecesi düzenlenmiş ve onurlandırılmıştır.

Tablo 71. Bayındırlık işleri dergisi 1940 Nisan 6.sene 11. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 6. Sene Sayı:11		
1940 NİSAN	KARAYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	DEMİRYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 72. Bayındırlık işleri dergisi 1940 Mayıs 6.sene 12. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 6. Sene Sayı:12		
1940 MAYIS	KARAYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	DEMİRYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 72 ve Tablo 73’de görüldüğü üzere ulaşım pratikleri incelemesinde belirlediğimiz anahtar kelimelerimizle ilgili herhangi bir içerik başlığına rastlanmamıştır. Dolayısıyla tabloların açıklaması ve yorumlaması yapılamamıştır.

### 3.2.7. Bayındırlık İşleri Dergisi 7. Sene 1940 Haziran – 1941 Mayıs

Bayındırlık İşleri Dergisi 6. Senesini doldurduğunda içeriklerden de anlaşılacağı üzere incelenen konularla ilgili başlıklar giderek azalmıştı. Bu hem yapılan işlerin azalmasından, ya da başlanan işlerin devam etmesi dolayısıyla yeni haber yapacak bir başlığın bulunamamasından kaynaklanıyordu. Tabii ki her sayıda ilgili konularla ilgili az da olsa açıklama yapılmıştı fakat diğerlerinden çok farklı değildi. 1940 Haziran-1941 Mayıs tarihleri arasındaki dergi içerikleri Tablo 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83 ve 84’de sunulmuştur.

Tablo 73. Bayındırlık işleri dergisi 1940 Haziran 7. sene 1. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 7. Sene Sayı:1		
1940 HAZİRAN	KARAYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	DEMİRYOLU	1) Diyarbakır istasyonundan irak ve iran hudutlarına kadar yapılacak demiryolları hakkında 3262 sayılı kanunun birinci maddesinin tadiline dair kanun (sf:5) 2) Kaynaklı uzun raylar (sf:38)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 73’te Diyarbakır istasyonundan Irak ve İran hudutlarına kadar yapılacak demiryolları hakkında 3262 sayılı kanunun birinci maddesinin tadiline dair kanun başlığı incelendiğinde, Diyarbakır istasyonundan Irak ve İran’a kadar yapılacak olan

demiryolunun Van gölünde bittiği yerden Van'a kadar gerekli yerlerde yanaşma iskelesi ve feribot yapımıyla ilgili kanundan bahsedilmiştir. Bu işlerin yapımı içinde 50 milyon liranın tahsis edildiğinden bahsedilmiştir.

Demiryolları mühendislerinin son senelerde özellikle üzerinde durduğu kaynaklı uzun raylarla alakalı sorunlar konusunda ilgili Amerikalı mühendis M. Africano'nun yaptığı etütler dergide sunulmuştur. Africano birçok karşılaştırma ve uygulama yapmış ve elde ettiği sonuçları değerlendirerek kaynaklı uzun rayların olumlu ve olumsuz yönleri karşılaştırılmıştır.

Tablo 74. Bayındırlık işleri dergisi 1940 Temmuz 7. sene 2. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 7. Sene Sayı:2		
1940 TEMMUZ	KARAYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	DEMİRYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 74'te de görüldüğü üzere ilgili konuların başlıkları bulunmadığından içerik incelenememiştir.

Tablo 75. Bayındırlık işleri dergisi 1940 Ağustos 7. sene 3. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 7. Sene Sayı:3		
1940 AĞUSTOS	KARAYOLU	1) Diyarbakır-İran hattı (sf:10)
	DEMİRYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	1) Yüksek mühendis mektebi (sf:81)
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 75’te mühendis Sabih Alaçam’ın Diyarbakır–İran hattı açıldıktan sonra, Haydarpaşa’dan Diyarbakır’a kadar olan bir yol hikâyesi anlatılmaktadır. Cumhuriyet hükümetinin yapmış olduğu çalışmaların ne kadar önemli olduğu vurgulanarak, ülkeyi Demirağlarla ören yöneticilere ve hükümete teşekkür edilmiş, tek gayenin de bir karış daha demiryolu yapmak olduğu vurgulanmıştır. Ayrıca bu hattın da ülkemiz için ne kadar önemli olduğundan bahsedilmiştir.

Yüksek mühendis mektebi başlığında ise, 1939-1940 eğitim senesi haziran ayında 35 gencin daha okuldan mezun olarak ‘Türk Mühendis Ordusu’na katılmış olduklarından bahsedilmiştir. Okulun genel durumuyla ilgili de bilgi verilmiştir.

Tablo 76. Bayındırlık işleri dergisi 1940 Eylül 7. sene 4. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 7. Sene Sayı:4		
1940 EYLÜL	KARAYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	DEMİRYOLU	1) Demiryollarının elektrikleştirilmesi (sf:15)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 76’da demiryollarının elektrikleştirilmesi başlığı incelendiğinde, demiryollarının elektrikli olarak kullanılmaya başlanmasının avantajlarından bahsedilmiştir. Demiryollarının diğer ulaştırma araçlarına göre kolektif bir taşımacılık yaptığından ve dönemin koşullarına göre en uygun ve kullanılabilir yöntemin bu olduğu belirtilerek, bir de elektrikli olarak kullanılmasıyla faydanın iki katına çıkacağı belirtilmiştir. Elektriğin demiryollarında kullanılmasının tarihçesi anlatılmış, elektrikleştirilmenin faydaları ve şartlarından bahsedilmiş, ekonomik ve teknik üstünlükleri incelenmiş ve uygulamayla ilgili bilgiler verilmiştir.

Tablo 77. Bayındırlık işleri dergisi 1940 Ekim 7. sene 5. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 7. Sene Sayı:5		
1940 EKİM (BİRİNCİ TEŞRİN)	KARAYOLU	1) Cumhuriyetin 17. yılında şoseler (sf:83)
	DEMİRYOLU	1) İnşaat halinde bulunan hatlarımızdan (Diyarbakır-irak demiryolu (sf:13) 2) Yeni yapılacak hatlardan (Elazığ-van) demiryolu (sf:26) 3) Yeni inşa edilmekte olan hatlarımızdan (Zonguldak-kozlu) demiryolu (sf:36) 4) İnşası hazırlıklarına başlanmış olan hatlarımızdan (Adapazarı-bolu) demiryolu (sf:72) 5) (bozöyük-inegöl-bursa-mudanya) ve (bursa-kemalpaşa-okçugöl) demiryolları (sf:77)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	1) Yüksek mühendis mektebi (sf:297)
	KÖPRÜ	1)Aydın hattında aziziye tünelleri ve çamlık varyantı (sf:45) 2)Cumhuriyetin 17. yılında büyük soşe köprüler (sf:121)

Tablo 77’de Cumhuriyet’in on yedinci senesi dolayısıyla bu tarihe kadar yapılmış olan karayolu, demiryolu, köprü ve mühendislikle ilgili işler önceki sayılarda açıklanmış hallerinin genel bir derlemesi olarak bu sayıda verilmiştir.

Tablo 78. Bayındırlık İşleri dergisi 1940 Kasım 7. sene 6. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 7. Sene Sayı:6		
1940 KASIM (TEŞRİNİSANI)	KARAYOLU	1) Kocaeli vilayetinin Ankara-İstanbul yolu üzerindeki mesaisine ait rapor (sf:45) 2) Antalya şose ve köprülerine ait rapor (sf:49)
	DEMİRYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 78’de İstanbul’u Ankara’ya bağlayan en kısa yolun Kocaeli üzerinden geçirilmesi planlanmış ve yolun İzmit’ten geçecek şekilde tamamlanan kısımları ve devam eden kısımlarıyla ilgili bilgi verilmiştir. Hat uzun ve maddi açıdan da zorlayıcı özelliktedir. Ama bu hattın yapımına özellikle önem verilmekte olduğu belirtilmiştir. İlgili raporda İstanbul-İzmit-Ankara yolunun son durumu, yolun İzmit bölgesinin durumu ve İzmit kısmı iktisadi durumuna ait haritalar sunulmuştur.

1939-1940 mali senelerinde Antalya ilinde yapılan ve yapılmakta olan şose ve köprü inşaat ve tamiratına ait raporda, Antalya-Burdur yolu, Korkuteli-Elmalı yolu, Antalya-Serik yolu, Antalya-Manavgat yolu, Akseki-Manavgat yolu, Elmalı-Fenike yolu, Alanya-Manavgat yolu, Alanya-Gazipaşa yolu, Kaş-Çatallar yolu inşaat vaziyetleri ve mevcut köprülerle ilgili bir liste bulunmaktadır.

Tablo 79. Bayındırlık işleri dergisi 1940 Aralık 7. sene 7. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 7. Sene Sayı:7		
1940 ARALIK (KÂNUNUEVVEL)	KARAYOLU	1) Modern yollar ve bunlarda bitüm ve sair irtibat malzemesinin kullanılmasındaki bazı esaslı sebepler (sf:27)
	DEMİRYOLU	1) Kar yağışlarının demiryolları işletmesine tesiri (sf:5)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 79'daki modern yollar ve bunlarda bitüm ve sair irtibat malzemesinin kullanılmasındaki bazı esaslı sebepler isimli başlıkta, yüksek mühendis Sahip Tanaçan'ın modern şoselerle ilgili verdiği bilgiler sunulmaktadır. Şoselerin tamamen emniyet, sürat ve konfor temin etmesi gerektiğini belirten Tanaçan, modern şoselerin bu üç beklentiyi karşılamak için sahip olmaları gereken özellikleri açıklamıştır.

Kar yağışlarının demiryolları işletmesine tesiri isimli bir makale sunulmuş ve makalede diğer ülkelerin, özellikle İsveç gibi sürekli kara maruz kalan, böyle bir durumdayken ne uygulamalar yaptıkları belirtilmiştir. Kar yağışlarının makaslar ve işaret mekanizmaları üzerindeki etkileri, temizlenen karların nakilleri ve manevra servisleriyle ilgili bilgiler verilmiştir. Bundan yola çıkarak ülkede meydana gelecek yol kapanması çığ düşmesi vb. konularda alınabilecek önlemler belirtilmiştir. 10 seneden beri görülmemiş olan bir kar yağışı sonucunda oluşan durumun, yeni yapılmış ve yine daha önce hiç karşılaşılmamış demiryolu hatlarını nasıl etkileyeceğiyle ilgili yaşanan endişe ve çözüm için yapılan işlerden bahsedilmektedir.



Tablo 80. Bayındırlık işleri dergisi 1941 Ocak 7. sene 8. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 7. Sene Sayı:8		
1941 OCAK (İKİNCİ KANUN)	KARAYOLU	1) 1940 haziranından 1940 birinci kanun sonuna kadar geçen altı ay içinde Kütahya vilayeti yolları üzerinde vücuda getirilen işler (sf:68)
	DEMİRYOLU	1) Demiryolları inşaat dairesinin mesai ve faaliyeti hakkında mücmel malumat (sf:48)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 80’de 1940 Hazirandan 1940 Aralığa kadar geçen sürede Kütahya’da il yollarıyla ilgili 18 farklı iş kaleminden bahsedilmiş ve ayrıntılarıyla açıklanmıştır. Yollar sınıflandırılmıştır ve buna göre ayrılmıştır. Birinci sınıf yollarda; Kütahya-Gediz, Gediz-Uşak, Uşak-Çivril, Gediz-Uşak-Simav, Simav-Demirci, Gediz-Afyon, Uşak-Manisa-Güre, Kütahya-Eskişehir, Kütahya-Tavşanlı-Harmancık yolları incelenmiş ve ayrıntılı bilgi verilmiştir. İkinci sınıf yollarda ise; Kütahya-Gediz-Emet, Gediz-Şaphane, Gediz-Çukur ören-Altıntaş ve Tavşanlı-Demirci ören yolu incelenerek ayrıntıları verilmiştir.

Demiryolları inşaat dairesinin mesai ve faaliyeti hakkında mücmel malumat isimli başlıkta, kış mevsiminden dolayı zorlaşan hava koşullarından dolayı demiryolları İnşaat Dairesinin arazi üzerindeki çalışmalar yerine bürolarda hesap ve proje yapmaya yöneldiklerinden bahsedilmiştir. Adapazarı-Bolu, Diyarbakır-Cizre, Zonguldak-Kozlu, Elazığ-Van-İran hattıyla ilgili de son çalışmalar paylaşılmıştır.

Tablo 81. Bayındırlık işleri dergisi 1941 Şubat 7. sene 9. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 7. Sene Sayı:9		
1941 ŞUBAT	KARAYOLU	1) Trabzon Nafiasının Faaliyet Raporu (sf:80)
	DEMİRYOLU	1) Demiryollar inşaat faaliyetlerinde inkişafklar (sf:75)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	1) (st.gothard) tünelinin delinmesinde tarihi bir gün (sf:20)

Tablo 81’de Trabzon nafiasının faaliyet raporunda belirtilen Trabzon-Akçaabat-Vakfikebir-Giresun ve Trabzon-Sürmene-Of-Rize yoluyla ilgili bilgiler verilmiş ve mevcut ihale işlerinden bahsedilmiştir.

Devam etmekte olan demiryollarındaki gelişimlerden de bahsedilmiştir. İnşaatlardaki çalışan amelelerin sayıları ve bölgelere göre değişim ve durumları, servis köprüleri, tünel inşaatı, ray döşemeleri ve istasyon binalarıyla ilgili de bilgiler verilmiştir.

St.-Gothard tünelinin delinmesinde tarihi bir gün başlıklı yazı, İsviçre Federasyon Demiryolları dergisinden alınmış ve Yakup Kalgay tarafından çevrilmiş bir makaledir.29 Şubat 1880 tarihinde delinen tünelin tarihi anlatılmaktadır. Tünel yapım aşamasında dönem şartlarından dolayı hem çok uzun, hem de çok zorluklarla mücadele edilmişti. Başmühendis de dâhil olmak üzere birçok kişinin ölümüyle sonuçlanan tünelin yapım aşaması tüm bu zorluklara rağmen hem ülkenin hem de dünyanın o dönemki en önemli konusu halindeydi. Herkes tam bir özveriyle çalışmakta ve hiçbir fedakârlıktan kaçınmamaktaydı. Nitekim 29 Şubat 1880 günü vurulan son darbeye dağ delinmiş ve istenilen hedefe ulaşılmıştı. Bu tarihte dünyanın ilim ve fen tarihine yazılmıştı. Çünkü gerek delinme aşamasında, gerekse imar aşamasında müthiş ince hesaplar ve mühendislik yetenekleri kullanılmıştı. Tünelin 50. senesi kutlamaları yapılmakta olduğundan bu sayıda bu konu incelenmiş ve ayrıntılı olarak tünelin yapılış hikâyesi anlatılmıştı.

Tablo 82. Bayındırlık işleri dergisi 1941 Mart 7. sene 10. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 7. Sene Sayı:10		
1941 MART	KARAYOLU	1) Samsun vilayeti yol faaliyetine ait rapor (sf:98)
	DEMİRYOLU	1) Demiryollarımızda inşaat faaliyetlerinden (sf:91)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 82’de Ocak 1940 tarihinden Aralık 1940 sonuna kadar 1 senelik dönemde Samsun’da yapılan inşaat ve onarım işleriyle ilgili bir rapor sunulmuştur. Samsun-Bafra-Alaçam, Samsun-Kavak-Havza-Amasya, Havza-Vezirköprü-Sinop, Samsun-Çarşamba-Terme-Ordu bağlantı yollarının inşasıyla ilgili ayrıntılar bildirilmiştir.

Devam eden demiryolu hatları için, bazı bölgelerde kış sebebiyle duran inşaat faaliyetleri olduğundan, hava koşullarının izin verdiği bölgelerde inşaat çalışmalarının devam ettiğinden bahsedilmiştir. Diyarbakır-Cizre ve Zonguldak-Kozlu hattının hava koşullarından etkilenmediği ve çalışmaların devam ettiğinden, Elazığ-Van-Hudut hattına ise yeni başlanılacak olduğu belirtilmiştir. Bunlara ek olarak Batman çayı betonarme köprüsünün inşaat çalışmaları bilgileri verilmiş, bakım ve onarım işleri belirtilmiştir.

Tablo 83. Bayındırlık işleri dergisi 1941 Nisan 7. sene 11. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 7. Sene Sayı:11		
1941 NİSAN	KARAYOLU	1) Çorum vilayeti yollar hakkında rapor (sf:107)
	DEMİRYOLU	1) Demiryolları inşaat faaliyetlerinden (sf:94)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 83 incelendiğinde, Çorum ilinde 437 km şose, 269 km tesviye ve 130 km de araba yolu olmak üzere toplamda yaklaşık 137 km yol hâlihazırda bulunduğu ve ayrıntıları belirtilmiştir. Daha sonra yapılan şoseler belirtilmiş, ek olarak da yapı işlerinden bahsedilmiştir.

Demiryolları inşaat faaliyetlerinde, kış mevsimiyle duraksayan inşa olaylarının tekrardan bir artışla devam ettiğinden bahsedilmektedir. Özellikle Diyarbakır-Cizre hattı güzergâhındaki betonarme köprünün faaliyetlerinin önemli bir gelişme gösterdiği belirtilmiştir. Köprü ayaklarıyla ilgili ayrıntılı açıklama yapılmış, tamir işlerinden bahsedilmiş bunun yanı sıra Zonguldak-Kozlu tüneliyle ilgili açıklama yapılmıştır.

Tablo 84. Bayındırlık işleri dergisi 1941 Mayıs 7. sene 12. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 7. Sene Sayı:12		
1941 MAYIS	KARAYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	DEMİRYOLU	1) Demiryolları inşaat dairesi faaliyetlerinden batman betonarme köprüsü aylık faaliyeti (sf:86)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	1) St. Gothard tüneli inşaat safhaları (sf:54)

Tablo 84'te Diyarbakır-Cizre üzerindeki Batman betonarme köprüsünün aylık ilerleme safhalarıyla ilgili ayrıntılı bilgi verilmiştir.

7. sene 9. sayıda St.- Gothard tünelinin delinmesiyle ilgili bilgiler verilmişti. Bu sayıda ise 1882 senesinde kullanıma açılan tünelin 1932 senesi itibariyle 50. sene dönümü olmasından dolayı İsviçre Federal Demiryolları ve posta ile demiryolları şefi Pilet Golaz bey tarafından yazılmış olan makale Yakup Kalgay tarafından çevrilmiş ve sunulmuştur. Tünelin genel tarihçesinin yanı sıra işleyişiyle ilgili bilgiler de verilmiştir. Bu tarz büyük projelerin, özellikle yurt dışında yapılan gelişmelerin yakın ilgiyle incelenmekte olduğunu görüyoruz.

### 3.2.8. Bayındırlık İşleri Dergisi 8. Sene 1941 Haziran – 1942 Mayıs

1941 Haziran-1942 Mayıs tarihleri arasındaki 8. seneye ait içerikler Tablo 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95 ve 96’da sunulmuştur.

Tablo 85. Bayındırlık işleri dergisi 1941 Haziran 8. sene 1. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 8. Sene Sayı:1		
1941 HAZİRAN	KARAYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	DEMİRYOLU	1) Demiryollar inşaat faaliyetlerinden (sf:101)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	1)Türkiye’de demir köprü inşaatı (yazan: Sait Demiren) (sf:13) 2)Demiryollar inşaat aleminin muzaffer abidelerinden biri daha (yazan: Yakup kalgay) (sf:65)

Tablo 85’de Elazığ-Van hattı, Zonguldak-Kozlu hattı, Diyarbakır-Cizre hattıyla ilgili devam eden inşaat durumları belirtilmiştir.

Yüksek Mühendis Mektebinde 1941 tarihinde Yüksek Mühendis Sait Demiren’in vermiş olduğu Demir Köprüler konferansının ayrıntılarından bahsedilmiştir. Demiren, şose yollar üzerinde büyük açıklıklı demir köprüleri yapmanın yararlı olduğundan bahsetmiştir. Uygun koşullar sağlandığında Avrupa da sıkça kullanılan bu sistemin ülkemiz için de çok faydalı olacağını savunmuştur. Demir köprü yapmanın avantajlarından bahsederek genç mühendislerin özellikle bu konuya yönelmelerini istediğini vurgulamıştır. Ayrıca daha önceki sayıda yazılmış olan St. Gothard tünelinin inşa aşamalarını anlatan makalenin kalan kısmı basılmış ve tünelle ilgili bilgi verilmeye devam edilmiştir.

Tablo 86. Bayındırlık işleri dergisi 1941 Temmuz 8. sene 2. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 8. Sene Sayı:2		
1941 TEMMUZ	KARAYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	DEMİRYOLU	1)Demiryollar dairesinin inşaat faaliyeti (sf:169)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	1) Yüksek mühendis mektebi (yazan-sabih alaçam) (sf:141)
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 86’da önceki sayılarda da belirtilen hatların Haziran 1941 itibariyle mevcut durumları ve devam eden inşa çalışmalarıyla ilgili bilgiler verilmiştir.

Yeni Türkiye’nin kuruluşundan sonra omuzlarına en çok yük ve sorumluluk binen kurumun Nafia olduğu belirtilmiş ve kurumun bir kalkınma devi olduğu, ülkenin geleceği için gelişmesi gerektiği, bunun için de tabii ki yüksek mühendis mektebinin büyük bir öneme sahip olduğu belirtilmiştir. En önemli ilerlemeyi sağlayacak olanların genç mühendisler olduğu ve bunların yetiştiği kurumun öneminden ve özelliklerinden bahsedilmiştir.

Tablo 87. Bayındırlık işleri dergisi 1941 Ağustos 8. sene 3. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 8. Sene Sayı:3		
1941 AĞUSTOS	KARAYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	DEMİRYOLU	1)Demiryollarımızdaki inşaat faaliyetlerinden Zonguldak-kozlu hattı (sf:65)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 87'deki başlık incelendiğinde hava koşullarının tüm olumsuzluklarına rağmen demiryolu hattı çalışmalarının hızla devam ettiğinden bahsedilmiştir. Bu dergide de Zonguldak-Kozlu hattı inşa çalışmaları incelenmiştir. Özellikle bu hattın hava koşullarından etkilenmeden son sürat devam ettiği, karadan kömür nakliyatı yapılabilmesi için önemle çalışıldığı belirtilmiştir. Daha önceki sayılarda belirtilen işlerden devam edilerek inşaat çalışmaları belirtilmiştir.

Tablo 88. Bayındırlık İşleri dergisi 1941 Eylül 8. sene 4. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 8. Sene Sayı:4		
1941 EYLÜL	KARAYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	DEMİRYOLU	1) Demiryolları inşaat faaliyetinden (sf:74)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 88'de devam eden demiryolu hattı çalışmalarından bahsedilmiştir. Bir taraftan Elazığ-Van-İran, Diyarbakır-Cizre-İrak ve Zonguldak-Kozlu demiryolu hatları çalışmaları devam ederken diğer taraftan da yeni yapılacak hatlarla ilgili etüt çalışmalarına başlanmış olduğu bilgisi verilmektedir. Sivas-Erzurum yolunda yapılmakta olan işler belirtilmiş, bunun yanı sıra yapılmakta olan iskelelerin deniz taşımacılığı açısından öneminden bahsedilmiştir. Tekirdağ, Bandırma, Erdek ve Gelibolu'da yapılan iskelelerin ayrıntıları verilmiş, Bandırma iskelesinin yapım aşamaları anlatılmıştır. Ülkede ilk defa kullanılan bu sistem bir mühendislik başarısı olarak adlandırılmış ve bunun da diğerleri gibi Cumhuriyet için önemli gelişmeler arasında sayılacağı vurgulanmıştır.

Tablo 89. Bayındırlık işleri dergisi 1941 Ekim 8. sene 5. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 8. Sene Sayı:5		
1941 EKİM (BİRİNCİ TEŞİRİN)	KARAYOLU	1) Cumhuriyetin 18. yılında şoseler (sf:81) 2)Cumhuriyetin 18. yılında şose köprüleri inşaat faaliyeti (sf:115)
	DEMİRYOLU	1) Cumhuriyetin 18. sene dönümünde milli demiryollarımızın inkişafına umumi bir bakış- 2)(Elazığ-van-iran) demiryollarımızda inşaat durumu (sf:33) 3)(Diyarbakır-cizre-ıraq hudut) demiryolunun inşaat durumunda inkişafı (sf:62)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 89’da Cumhuriyet’in on sekizinci senesi dolayısıyla bu tarihe kadar yapılmış olan karayolu, demiryolu, köprü ve mühendislik eğitimi ile ilgili işler önceki sayılarda açıklanmış hallerinin genel bir derlemesi olarak bu sayıda verilmiştir.



Tablo 90. Bayındırlık işleri dergisi 1941 Kasım 8. sene 6. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 8. Sene Sayı:6		
1941 KASIM (İKİNCİ TEŞİRİN)	KARAYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	DEMİRYOLU	1) Demiryollarımızın inşaat bölgelerindeki faaliyetlerde ileri verimler (sf:90)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 90'da Elazığ-Van-İran demiryolu hattı inşa çalışmaları bölgelere ayrılmış ve her bölgede devam eden çalışmalarla ilgili ayrıntılı bilgi verilmiştir.

Tablo 91. Bayındırlık işleri dergisi 1941 Aralık 8. sene 7. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 8. Sene Sayı:7		
1941 ARALIK (BİRİNCİ KANUN)	KARAYOLU	1)Yeni hatlarımızda inşaat terakkilerinden : (Diyarbakır-cizre-ıraq hudut) (sf:83)
	DEMİRYOLU	1)Demiryollarımızda inşaat faaliyetleri (sf:70) 2)Demiryollarımızdaki inşaat faaliyetlerinde (Zonguldak-kozlu hattı) (sf:90)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 91'de yeni hatlarla ilgili bilgiler verilmeye devam edilmiştir. Diyarbakır-Cizre-Iraq hattının inşaat faaliyetlerinin şuan keşif aşamasında olduğu ve gerekli toprak

tesviyesinin yapıldığından bahsedilmiştir. Garzan istasyonunun inşaa aşamaları, Kurtalan istasyonunun inşaat faaliyetleri ile Kozlu-Zonguldak hattının karayolu çalışmaları belirtilmiştir.

Demiryolu hatlarıyla ilgili ise devam eden hatlardan bahsedilmiştir. Elazığ-Van-İran hattı birinci kısmıyla ilgili toprak işleri, sanayi işleri, tüneller, binalar, ikinci kısmıyla ilgili toprak işleri, tüneller, balast hazırlıkları, üçüncü kısmıyla ilgili toprak işleri, köprüler ve diğer 3 kısım ile daha ilgili işler ayrıntılı olarak anlatılmıştır. Ek olarak da daha önce bahsedilen Zonguldak-Kozlu demiryolu hattının devam eden inşaa çalışmalarıyla ilgili bilgi verilmiştir.

Tablo 92. Bayındırlık işleri dergisi 1942 Ocak 8. sene 8. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 8. Sene Sayı:8		
1942 OCAK	KARAYOLU	1) Kayseri vilayeti yollarında inşaat faaliyetleri (sf:122)
	DEMİRYOLU	1) Yeni yapılmakta olan demiryollarımızın inşaat durumları (sf:102)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	1)Tüneller ve demiryolu inşaatında tüneller tarihi (çeviren: Yakup kalgay) (sf:74)

Tablo 92'de Kayseri'de yapılan işlerin kalemleri ayrıntılı olarak belirtilmiştir. Kayseri-Talas, Kayseri-Niğde, Kayseri-Sivas, Kayseri-Pınarbaşı, Kayseri-Tekir-Everek, İncesu-Ürgüp, Kayseri-Yozgat, Pınarbaşı-Göksun, Boğazköprü-Kırşehir ve Boğazköprü-Cephanelik yollarıyla ilgili ayrıntılı bilgi verilmiştir.

Yeni yapılan demiryolu hatlarından 3 farklı yönde yapılan, birbiriyle bağlantılı olmayan ama her birinin ayrı ayrı önem teşkil ettiği demiryolu hatlarından bahsedilmiştir.

Tüneller ve demiryolu inşaatında tüneller tarihi isimli yazı Historie de la Locomotion terrestre isimli eserden Yakup Kalgay tarafından çevrilerek sunulmuş bir makaledir. Yazıda dünyada yapılmış olan tünellerin açılma şekilleri, tarihleri, inşaa aşamaları ayrıntılı

olarak verilmiştir. Dünyadaki ilk önemli tüneller, başlıca yeraltı geçitleri ile Simplon tünelinin ayrıntıları anlatılmıştır. Tünellerle ilgili üzerinde durulan en önemli konulardan birisi de tünellerin içerisindeki yüksek sıcaklık ve bununla başa çıkabilme konusundaki çözümlerden bahsedilmiştir.

Tablo 93. Bayındırlık işleri dergisi 1942 Şubat 8. sene 9. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 8. Sene Sayı:9		
1942 ŞUBAT	KARAYOLU	1) Stabilize ucuz yol ve toprak bilgisi (yazan: vecdi diker) (sf:28) 2)Şehirlerde yaya kaldırımları (yazan: M. Kulin) (sf:43)
	DEMİRYOLU	1)Demiryollarımızda (kış mevsimi) inşaat faaliyetlerinden (sf:80)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 93'te stabilize ucuz yolla ilgili bilgiler verilmiştir. Bütün yolların her mevsimde rahat ve kolay geçmeye müsait olabilmeleri gerektiği, memleketin her yerinde bu ihtiyaç karşılanmak istendiğinde de bu ihtiyacı bir an evvel karşılamak gerektiğinden bahsedilmekte. Bunun için de pahalı ve az yol yapmaktansa, ucuz inşa teknikleri geliştirilerek çok yol yapılması gerektiğinden bahsedilmektedir. Ucuz ve sağlam yolunda yapımından tecrübe ve etüdün önemli bir yer tuttuğu, laboratuvar çalışmalarının bu konuda önemli olduğundan, sonuçlarının da doğru uygulamayla güzel olacağından bahsedilmektedir. Yolların artışıyla doğan ihtiyaçlardan biri olan yaya kaldırımı konusu ciddiyle ele alınmıştır. Yapımında ne gibi koşullar olması gerektiği, uygulamada nelerin yapılacağı ayrıntılı olarak belirtilmiştir.

Demiryollarıyla ilgili, daha önceki sayılarda bahsedilen işlere devam edildiği ve ilgili iş kalemleri anlatılmıştır.

Tablo 94. Bayındırlık işleri dergisi 1942 Mart 8. sene 10. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 8. Sene Sayı:10		
1942 MART	KARAYOLU	1)Makadam üzerine bitüm ve sathi kaplama yol inşasında yeni usuller (sf:69)
	DEMİRYOLU	1)Fen kongreleri, ilim ve fen aleminin büyük müesseselerinden demiryol kongreleri (sf:28)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 94'te yol kaplamasında uygulanmaya başlanan yeni tekniklerle ilgili ayrıntılı bilgi verilmiştir. Artık eski usullere yeni tekniklerin eklenmesi gerektiği her alanda vurgulanmaktadır. Yakından takip edilen gelişmeler hemen ülkede uyarlanmaya çalışılmakta ve yararları da özellikle vurgulanmaktaydı.

Dünyada ilim ve fen için, ilerlemek ve gelişmeleri takip etmek için en etkili yöntem olan kongrelerden bahsedilmiştir. Çeşitli alanlarda ve branşlarda yapılan kongrelere Türkiye bireysel olarak katılamıyorsa bile, kongre sonrası yapılan yayınlardan istifade etmekte ve dergide yayınlanmaktaydı. Bayındırlık dergisi de sürekli olarak bu amaca hizmet etmekteydi. Bunların en önemlilerinden olan demiryolu kongrelerinden bahsedilmiştir. Bu tarz kongrelere büyük önem verilmekteydi. Kongrelerde uygulamalara ya da yeni yöntemlere yönelik maddeler konuşulmakta ve karar verilmekteydi. Bu toplantılar özellikle birçok yetkili ve bilim adamının toplanıp fikir ve görüş paylaşması açısından çok önemliydi.

Tablo 95. Bayındırlık işleri dergisi 1942 Nisan 8. sene 11. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 8. Sene Sayı:11		
1942 NİSAN	KARAYOLU	1) Kara yollarda zemin ve kaplama (yazan: kramer) (sf:72)
	DEMİRYOLU	1) Yapılmakta olan demiryollarımızda inşaat ilerleyişinin aylık durumu (sf:85)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 95'te karayollarında kaplamanın düzgün olmasının en az altyapı kadar öneme sahip olduğu ve iyi bir zeminle kaplamanın yolun ömrünü uzatacağı vurgulanmıştır. Yol kaplamalarının tarihçesi, şoselerin temeli, zeminin tetkiki, kaplama cinsinin kararı ve uygulanma şekli ve hazırlanışı, kullanılan farklı malzemeler ve uygulanma durumları ayrıntılarıyla anlatılmıştır.

Gittikçe zorlaşan çalışma koşullarına rağmen büyük bir hevesle demiryolu yapım çalışmalarının devam ettiğinden bahsedilmektedir.

Tablo 96. Bayındırlık işleri dergisi 1942 Mayıs 8. sene 12. sayı

Bayındırlık İşleri Dergisi 8. Sene Sayı:12		
1942 MAYIS	KARAYOLU	1) Yollar milli müdafaanın anahtarıdır (amerikada harp ve sulh zamanında kara yolları) (nakleden: kalgay) (sf:20)
	DEMİRYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 96’da Yollar milli müdafaanın anahtarıdır (Amerika’da harp ve sulh zamanında kara yolları) isimli yazı, National Geographic Magazine dergisinde 1941 senesinde yayınlanmış olan bir makaleden Yakup Kalgay tarafından çevrilerek sunulmuştur. Amerika’nın şimdiye kadar dünyadaki neredeyse tüm diğer ülkelerden yollar konusunda çok daha fazla gelişmiş olduğu, dünyanın her zaman oradaki gelişmeleri takip ettiği, savaşlarda yol konusunun ne kadar önemli olduğu bildirilmiştir. ‘Yollar milli müdafaanın anahtarıdır’ cümlesiyle yolların gelişmesi savaş durumunda ülkenin kendini koruyabilmesi, askerini ve teçhizatını taşıyabilmesi vb. için çok büyük önem taşıdığından bahsedilmiştir. Yolların milletlerin geleceklerini belirlediği vurgulanmış, Amerika’daki yol maceraları anlatılmıştır. İlk günden bu güne kadar yollardaki gelişim incelenmiştir.

### 3.2.9. Bayındırlık İşleri Dergisi 9. Sene 1942 Haziran – 1943 Mayıs

8. senenin sonuna kadar her sene 12 adet çıkarılan dergi, 9. seneden itibaren 2 ayda bir olmak üzere 6 adet çıkmaya başlamıştır. Yani 1 senelik 6 adet dergi bulunmaktadır. 1942 Haziran-1943 Mayıs tarihleri arasındaki dergi incelemeleri Tablo 97, 98, 99, 100, 101 ve 102’de sunulmuştur.

Tablo 97. Bayındırlık işleri dergisi 1942 Haziran- Temmuz 9. sene 1. ve 2. sayısı

Bayındırlık İşleri Dergisi 9. Sene Sayı:1-2		
1942 HAZİRAN-TEMMUZ	KARAYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	DEMİRYOLU	1) Demiryollarında emniyet meselesi-nasıl tetkik edilir (çeviren: Yakup kalgay) (sf:20) 2) Yeni demiryollar güzergâhında inşaat durumları (sf:48) 3) İnşaat halinde bulunan demiryollarımızın mayıs ayına ait faaliyetleri (sf:57)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 97’de demiryoluyla ilgili içerikler incelendiğinde, Demiryollarında emniyet meselesi nasıl tetkik edilir isimli yazı Science et Monde dergisinden alınmış ve Yakup Kalgay tarafından çevrilmiştir. 1934 senesinde Paris’te gerçekleşmiş olan bir demiryolu kazasından sonra meydana çıkan güvenlik sorularına verilen cevaplardan birisi olan ‘ölü adam’ diye adlandırılan cihazla ilgili bilgiler verilmiş ve ne gibi yararlar sağlayacağı hakkında halkın bilgilendirilmesi amaçlanmıştır. Demiryollarının işletme emniyetinin çok önemli olduğu vurgulanmış, uzun ve maliyetli önlemler karşısında gerekli özenin gösterilerek en iyi güvenliğin sağlanması konusu vurgulanmıştır. Ölü adam diye bahsedilen cihaz, İtalyan bir mühendis tarafından keşfedilmiş ve herhangi bir olağanüstü durumda devreye girerek sistemin normal seyrinde çalışmasını sağlayacak bir buluştur. Cihazın ayrıntılı olarak tarifi verilmiş, çalışma prensibi anlatılmış ve tekrar faydaları belirtilmiştir.

Yeni demiryolları inşaat durumları ile ilgili de Diyarbakır-Cizre, Elazığ-Van ve Zonguldak-Kozlu hattının yeni yapılmaya başlanan parçalarının ayrıntıları verilmiştir. Ayrıca devam etmekte olan hatlarla ilgili de bilgiler verilmiştir.

Tablo 98. Bayındırlık işleri dergisi 1942 Ağustos-Eylül 9. sene 3. ve 4. sayısı

Bayındırlık İşleri Dergisi 9. Sene Sayı:3-4		
1942 AĞUSTOS-EYLÜL	KARAYOLU	1) Yol meselesinin mazarine bir bakış (yazan: sabih alaçam) (sf:39) 2)Yol yapımı, yol bakımı (yazan: sabih alaçam) (sf:70)
	DEMİRYOLU	1) Demiryollarında emniyet meselesi nasıl tetkik olunabilir (çeviren-yakup kalgay) (sf:44) 2)İnşaat halinde bulunan demiryollarımızda haziran 1942 faaliyetlerinden (Diyarbakır-cizre) hattı (sf:83)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 98’de Sabih Alaçam tarafından ‘yol meselesinin mazisine bir bakış’ isimli makalede, 18 senelik çalışma sonucunda Türkiye’nin yol şebekesinin 44.256 kilometreye vardığı, yapılan tüm yol çalışmalarının genel bir özeti sunulduktan sonra, yapılan yolların öneminin yanı sıra bakımının da gün geçtikçe daha çok önem kazandığından bahsedilmiştir. Bu konuyla ilgili gerekli kanun eksikliğinden bahsedilmiştir. Ayrıca mevcut yolların seneler geçtikçe kullanım durumlarına göre değişimleri göz önüne alınarak bir değerlendirme yapılmıştır. Daha önce de bahsedildiği gibi, yol yapımından çok bakımının da önem verilmesi gereken bir konu olduğu vurgulanmaktadır. Bakım çalışmalarının ayrıntıları ve uygulanma şekilleri hakkında bilgi verilmiştir.

Bayındırlık İşleri Dergisi 9. Sene Sayı:3-4 de yayınlanmış ve Science et Monde dergisinden alınmış makalede belirtilen emniyet meselesiyle ilgili yönteme ek olarak tamamen halkı bilgilendirmek amaçlı yeni emniyet yöntemlerinden bahsedilmiştir. Tahta vagon değil de demir vagonun önemi vurgulanmıştır. Artık direk olarak halka yönelik bilgiler paylaşımında artış söz konusudur. Ayrıca devam eden Diyarbakır-Cizre hattının inşa durumları ve betonarme Batman köprüsüyle ilgili gelişmelerden bahsedilmiştir.

Tablo 99. Bayındırlık işleri dergisi 1942 Ekim-Kasım 9. sene 5. ve 6. sayısı

Bayındırlık İşleri Dergisi 9. Sene Sayı:5-6		
1942 EKİM-KASIM (BİRİNCİTEŞİRİN-İKİNCİTEŞİRİN)	KARAYOLU	1) (bozöyük-inegöl-bursa-mudanya)hattı (sf:74) 2) (bursa-m.kemalpaşa-okçugöl)hattı (sf:78) 3) Şoseler (sf:211)
	DEMİRYOLU	1) Demiryollar inşaatı (sf:21) 2) (Elazığ-van-iran hudut)demiryolu (sf:36) 3) (Zonguldak-koşlu)demir yolu (sf:48)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	1) Köprüler (sf:249)



Tablo 99’da Cumhuriyet’in on dokuzuncu senesi dolayısıyla bu tarihe kadar yapılmış olan karayolu, demiryolu, köprü ve mühendislik eğitimi ile ilgili işler önceki sayılarda açıklanmış hallerinin genel bir derlemesi olarak bu sayıda verilmiştir.

Tablo 100. Bayındırlık işleri dergisi 1942-1943 Aralık-Ocak 9. sene 7. ve 8. sayısı

Bayındırlık İşleri Dergisi 9. Sene Sayı:7-8		
1942-1943 ARALIK-OCAK (BİRİNCİKANUN – İKİNCİKANUN)	KARAYOLU	1) Tuğla beton betonarme yol inşaatında yeni usuller (yazan: y m celal ulusan) (sf:37)
	DEMİRYOLU	1) İnşaatı devam eden demiryollarımızda faaliyet (sf:87)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 100’de karayollarında yol inşaatlarında tuğla, beton ve betonarme ile ilgili yeni uygulamalardan bahsedilmiştir. Tuğla kaldırım, temel, temel ve diğer elemanların beraber kullanılma durumları, yastık tabakası, parke, silindiraj, tuğlaların ara dolgu malzemeleri, emülsiyon, beton yol, daha alt sınıf beton yollar, köy yolları, yolların sınıflandırılması, bu sınıflandırmadaki yolların özellikleri, projeleri ve hesapları ayrıntılarıyla belirtilmiştir. Çimento harçlı makadam yollar için malzemeler, hazırlanışı, serilmesi ve silindiraj çalışmaları anlatılmıştır. Betonarme yol ile beton yol arasındaki farklar belirtilmiştir. Bu yazı Modern Road Construction, Vitrified Brick Pavement ve National Paving Brick Association dergilerinden alınmıştır.

Devam eden yeni hatlarla ilgili bilgiler verilmeye devam edilmektedir.

Tablo 101. Bayındırlık işleri dergisi 1943 Şubat-Mart 9. sene 9. ve 10. sayısı

Bayındırlık İşleri Dergisi 9. Sene Sayı:9-10		
1943 ŞUBAT-MART	KARAYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	DEMİRYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 101’de görüldüğü üzere ilgili konuları içeren başlıklar işlenmediğinden, içerik incelemesi yapılamamıştır.

Tablo 102. Bayındırlık işleri dergisi 1943 Nisan-Mayıs 9. sene 11. ve 12. sayısı

Bayındırlık İşleri Dergisi 9. Sene Sayı:11-12		
1943 NİSAN-MAYIS	KARAYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	DEMİRYOLU	1) Zonguldak-Kozlu demiryolunu da işletmeye açtık (sf:102) 2)İnşaat halindeki demiryollarımızda (ikinci kanun ayı içinde) meydana getirilen işler (sf:109) 3)İnşaat halindeki demiryollarımızda (kış mevsiminin müsaadesi nispetinde) ilerlemeler, gelişmeler (sf:116)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 102’de 09.08.1940 senesinde inşasına başlanan ve zor koşullarda inşasına devam edilen Zonguldak- Kozlu demiryolu hattının 02.05.1943 senesinde kömür vagonlarının geçmesine elverişli hale gelmiş olmasından dolayı işletmeye törenle açılmasından bahsedilmiştir. Bu açılışın Zonguldaklılar ve Kozlulular tarafından büyük bir coşkuyla karşılanmış olduğundan bahsedilmiştir. Ayrıca daha önceki sayılarda belirtilen ve devam eden inşaat çalışmalarıyla ilgili bilgiler verilmiştir.

### 3.2.10. Bayındırlık İşleri Dergisi 10. Sene 1943 Haziran – 1944 Mayıs

Dergi 10. senesinde da iki ayda bir olarak çıkmaya devam etmiştir. Yani 1 senede 6 dergi sayısı çıkmıştır. 1942 Haziran-1944 Mayıs tarihleri arasındaki sayılar Tablo 103, 104, 105, 106, 107 ve 108’de sunulmuştur.

Tablo 103. Bayındırlık işleri dergisi 1943 Haziran-Temmuz 10. sene 1. ve 2. sayısı

Bayındırlık İşleri Dergisi 10. Sene Sayı:1-2		
1943 HAZİRAN-TEMMUZ	KARAYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	DEMİRYOLU	1) İnşaat halindeki demiryollarımızda gelişmeler (sf:112)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	1) Batman köprüsü ve istasyonu işletmeye açıldı (sf:84)

Tablo 103’te Dünya savaşının ortaya çıkarmış olduğu zorluklara rağmen demiryolu inşaatının her geçen gün geliştiğinden, buna bağlı olarak da bizim hatlarımızın da yapımı ve uygulamasında ayak uydurularak hızlandırıldığından bahsedilmektedir. Diyarbakır-Cizre hattının Kurtalan istasyonuna kadar bittiğinden, devam eden kısmının da büyük bir çabayla yapıldığından bahsedilmiştir.

28 Haziran 1943 senesinde Diyarbakır istasyonunda büyük bir törenle işletmeye açılan Diyarbakır- batman demiryolundan bahsedilmektedir. Ayrıca ilgili köprünün yapımının da tamamlanmış olduğu belirtilmiştir.

Tablo 104. Bayındırlık işleri dergisi 1943 Ağustos-Eylül 10. sene 3. ve 4. sayısı

Bayındırlık İşleri Dergisi 10. Sene Sayı:3-4		
1943 AĞUSTOS-EYLÜL	KARAYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	DEMİRYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 104'te incelenen konu başlıklarıyla ilgili içerik bulunamadığından inceleme yapılamamıştır.

Tablo 105. Bayındırlık işleri dergisi 1943 Ekim-Kasım 10. sene 5. ve 6. sayısı

Bayındırlık İşleri Dergisi 10. Sene Sayı:5-6		
1943 EKİM-KASIM	KARAYOLU	1) Cumhuriyetin son beş yılı içindeki büyük başarılarından (Selçuk-çamlık)yeni güzergahı (sf:39) 2)Cumhuriyetin yirminci yılında şoseler (sf:343)
	DEMİRYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 105’de Cumhuriyet’in yirminci senesi dolayısıyla bu tarihe kadar yapılmış olan karayolu, demiryolu, köprü ve mühendislikle ilgili işler önceki sayılarda açıklanmış hallerinin genel bir derlemesi olarak bu sayıda verilmiştir.

Tablo 106. Bayındırlık işleri dergisi 1943-1944 Aralık-Ocak 10. sene 7. ve 8. sayısı

Bayındırlık İşleri Dergisi 10. Sene Sayı:7-8		
1943-1944 ARALIK-OCAK (BİRİNCİKANUN-İKİNCİKANUN)	KARAYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	DEMİRYOLU	1) Yapılmakta olan demiryollarında inşaat genel durumu (sf:54)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 106’de mevcut savaşın durumu zorlaştırmasına rağmen devam eden çalışmalardan Elazığ-Van-İran hudut hatlarından bahsedilmiştir.

Tablo 107. Bayındırlık işleri dergisi 1944 Şubat-Mart 10. sene 9. ve 10. sayısı

Bayındırlık İşleri Dergisi 10. Sene Sayı:9-10		
1944 ŞUBAT-MART	KARAYOLU	1) İstanbul vilayeti yollarından bebek-istinye inşaatı (yazan: bedri öner) (sf:24)
	DEMİRYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 107’de İstanbul şehir içi karayolu olan Bebek-İstinye yolunun inşa aşamaları belirtilmiştir. Bölge olarak önemli bir bölge olduğu düşünülen hattın projesi verilmiş, yapılan tüm inşa çalışmaları ayrıntılarıyla belirtilmiştir. Altyapı, üstyapı ve kaplama aşamaları da sunulmuştur.

Tablo 108. Bayındırlık işleri dergisi 1944 Nisan-Mayıs 10. sene 11. ve 12. sayısı

Bayındırlık İşleri Dergisi 10. Sene Sayı:11-12		
1944 NİSAN-MAYIS	KARAYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	DEMİRYOLU	1) Elazığ-van-iran hudut demiryolunda inşaat faaliyeti (sf:47) 2)Yeni demiryollarımızda inşaat ilerlemeleri (sf:53)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 109’da devam etmekte olan Elazığ-Van-İran demiryolu hattıyla ilgili bilgiler verilmektedir. Birinci ve ikinci kısım inşa çalışmaları bildirilmiş, yeni başlanan Külüşkür köprüsünün temel işlemleri anlatılmıştır. Ayrıca devam eden birkaç demiryolu hattı olduğundan, ihtiyaç doğrultusunda yeni başlanabilecek demiryolu hatlarının güzergâhlarıyla ilgili bilgiler verilmektedir.

### 3.2.11. Bayındırlık Dergisi 11. Sene 1944 Haziran – 1945 Mayıs

Derginin onuncu senesi bitip, on birinci senesine geçildiğinde yayın sıklığı yeniden değiştirilmişti. En başta aylık olarak yayınlanan dergi daha sonra iki ayda bir yayınlanmaya başlanmıştı. On birinci seneden itibaren ise dergi senede 4 adet yayınlanmıştır. Seneye ait ilk iki sayısının adı ise Nafia Dergisi olarak yayınlanmıştır. Daha sonra 3. sayıdan itibaren derginin adı Bayındırlık Dergisi olarak değiştirilmiş ve son

yayın sayısına kadar bu adla yayınlanmıştır. 11. sene kapsamında Ağustos, Ekim, Şubat ve Mayıs aylarında yayınlanmış derginin yayın tarihleri arasında bir düzen olmadığı göze çarpmaktadır. Gerek içerik olarak, gerekse bu tip ayrıntılara bakıldığında derginin sona yaklaşmakta olduğu sonucu çıkarılabilmektedir. Nitekim de öyle olmuştur. 1944 Haziran-1945 Mayıs tarihleri arasındaki dergiler Tablo 109, 110, 111, 112’de sunulmuştur.

Ağustos 1944 11. seneye ait ilk sayıda okuyuculara derginin yayınlanma sıklığının değişmesiyle ilgili bir açıklama yazısı yazılmıştır. 10 senedir idari ve fenni olarak iki ayrı kısımda çıkarılan Bayındırlık İşleri Dergisinin iki ayrı dergiymiş hissi verdiği ifade edilmiş, ciltleme işlerinde yaşanan bazı zorluklar ve bazı teknik sorunlar sebebiyle bundan sonra derginin tek nüsha halinde çıkmasının uygun görüldüğü belirtilmiştir. Hükümetin kâğıt israfını önlemek amacıyla dergiyi üç ayda bir çıkarma kararı aldığı ise asıl sebep olarak gösterilmiştir. Dergiyle beraber verilen ekler ve abonelik ücretlerinde herhangi bir değişiklik olmayacağı da belirtilmiştir.

Tablo 109. Nafia dergisi 1944 Ağustos 11. sene 1. sayı

Nafia Dergisi 11. Sene Sayı:1		
1944 AĞUSTOS	KARAYOLU	1) Her işin başı yol ve taşıttır. Bu toprağın yolları (konferansı veren: y mühendis Halit arıoğul) (sf:78)
	DEMİRYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 109’da, her işin başı topraktır, enerji kaynaklarımızın hareketi ve dünya piyasasında rekabeti buna bağlıdır isimli bir makale yüksek mühendis Halid Artoğul tarafından kaleme alınmıştır. Yazıda yapılmış olan ve yapılmakta olan karayolları, bunların ömürleri, uygulanma şekilleri ve benzer her türlü bilgi ayrıntılarıyla anlatılmıştır. İktisadi kalkınma için toprağın önemi vurgulanmış fakat bunu başarabilmek için öncelikle yol ve taşıt konusunun halledilmesi gerektiğinden bahsedilmektedir. Önem verilecek işler

sıralandığında yol ve taşıtın ilk sırada olması gerektiği, bu alanla ilgilenen mühendislerin özellikle bu konuya eğilmeleri gerektiği vurgulanmıştır.

Tablo 110. Nafia dergisi 1944 Ekim 11. sene 2. sayı

Nafia Dergisi 11. Sene Sayı:2		
1944 EKİM (BİRİNCİ TEŞİRİN)	KARAYOLU	1) Diyarbakır-cizre-ıraq hududu hattı inşaatının son durumu (sf:26) 2)Milli şoseler (sf:115) 3)Cumhuriyetin 21 yılında şose köprüleri inşaat faaliyeti (sf:137)
	DEMİRYOLU	1) İnşaat halinde bulunan Elazığ-van-ıran demiryolu ve inşaat genel durumu (sf:17) 2)Zonguldak kozlu demiryolu (sf:24) 3) Cumhuriyet devrinde yaptığımız demiryollarına bir bakış (sf:36) 4)Bugün inşa halinde olan demiryollarımız (sf:37) 5)Cumhuriyetin son altı yılında başarılı olmuş büyük eserlerden: Sivas Erzurum demiryolu (sf:37) 6)İnşalarına karar verilen yeni demiryollarımız (sf:39)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 110’da Cumhuriyet’in yirmi birinci senesi dolayısıyla bu tarihe kadar yapılmış olan karayolu, demiryolu, köprü ve mühendislikle ilgili işler önceki sayılarda açıklanmış hallerinin genel bir derlemesi olarak bu sayıda verilmiştir.



Tablo 111. Bayındırlık dergisi 1945 Şubat 11. sene 3. sayı

Bayındırlık Dergisi 11. Sene Sayı:3		
1945 ŞUBAT	KARAYOLU	1)Mersin Ulukışla asfalt ve Tarsus-iskenderun makadam şoseleriyle İskenderun iskelesinin işletmeye açılışı (sf:89)
	DEMİRYOLU	1)Demiryolu etüdü hakkında notalar (yazan: y m Ekrem k çelikyol) (sf:22) 2)Demir köprülerin takviyeleri (yazan: y m murat temirhan) (sf:32)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	1) Demir köprülerin takviyeleri (sf:32)

Tablo 111’de güneydeki şehirlere bağlantı olması ve kalkınması açısından çok önemli olan Mersin-Ulukışla, Tarsus-İskenderun yollarının büyük uğraşlar sonunda Türk-İngiliz işbirliğiyle işletmeye açıldığından bahsedilmektedir. 2,5 senelik bir çalışmayla 354 km yol 7 Ocak 1945’te açılmıştır.

Demiryolu etüdü hakkında notalar isimli makale yüksek mühendis Ekrem K. Çelikel tarafından yazılmış olup düşünülen bir demiryolu hattının harita üzerinde tünel, yarma, imalat ve inşaat aşamalarını göstermek amacıyla yapılan ve çok önemli olan etüt çalışmalarının uygulanma yöntemlerinden bahsedilmiştir. Bir güzergâh tayini için yapılan işlemler aşamalarıyla anlatılmıştır. Ayrıca var olan demir köprülerin mukavemetlerini artırıcı şekilde takviye yapılması gerektiğinden ve bu işlem için mevcut alternatiflerden bahsedilmiştir. Uygulanabilecek yöntemler ayrıntılarıyla anlatılmıştır.

Tablo 112. Bayındırlık dergisi 1945 Mayıs 11. sene 4. sayı

Bayındırlık Dergisi 11. Sene Sayı:4		
1945 MAYIS	KARAYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	DEMİRYOLU	1) Ray ve emniyet (çeviren: y m Yakup kalgay) (sf:67)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 112’te derginin son sayısında daha önce de bahsedilen demiryollarında emniyet sorunuyla ilgili sistemler incelenmiştir. Birçok farklı prensibe göre sistemin olduğundan, bunlardan uygun olanının seçilme işinin de konunun uzmanları tarafından yapılması gerektiğinden bahsedilmektedir. Sistemlerden biri olan işaret kabinesi ayrıntılarıyla anlatılmıştır, CAB sinyal cihazıyla ilgili bilgi verilmiştir. Ayrıca kontrol treni yöntemi de incelenmiştir. Ve emniyetle ilgili diğer ülkelerde neler yapıldığı incelenmiştir.

### 3.2.12. Bayındırlık Dergisi 12. Sene 1946 Mart - 1946 Aralık

Derginin ilk sayısının Haziran ayında çıkmış olması dolayısıyla senelik dönümler Haziran ayına bağlı olarak yapılmaktaydı. Yapılan çalışmada da 1’er senelik dönemler Haziran Mayıs arasında yapılmaktaydı. Daha sonra derginin bir senede 4 adet çıkarılmaya başlamasıyla, aylarda da değişiklikler olmuştur. 12. sene için ilk sayı Mart ayında, ikinci sayı Haziran ayında, üçüncü sayı Ekim ayında ve son sayı da Aralık ayında çıkmış olup 12. seneye ait tüm sayılar 1946 senesinde çıkmıştır. 1946 Mart-1946 Aralık tarihleri arasındaki dergi incelemeleri Tablo 113, 114, 115 ve 116’da sunulmuştur.

Tablo 113. Bayındırlık dergisi 1946 Mart 12. sene 1. sayı

Bayındırlık Dergisi 12. Sene Sayı: 1		
1946 MART	KARAYOLU	1) Beton yol halitası (sf:59) 2)Otomobil yolları inşaat Hakkında geçici talimat (sf:86)
	DEMİRYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	1) Son senelerde tünel açma tekniğinde kaydedilen yenilikler (sf:74)

Tablo 113'te beton yollarla ilgili bilgi verilmektedir. Yeni uygulanmaya başlanan beton yolların yapısı ile ilgili özellikler anlatılmıştır. Beton yol birleşiminde bulunan bazı malzemelerin teknik özellikleri ayrıntılarıyla anlatılmıştır. Ve bu malzemelerin seçiminde dikkat edilmesi gereken noktalar açıklanmaya çalışılmıştır. Yapıştırıcı malzemenin özellikleri ve seçimi, gronülometrisi, su miktarı, pürüzlülüğü, betonun nitelikleri gibi durumlar incelenmiştir. Uzun ömürlü ve dayanıklı bir beton yol hatta aşınma tabakası elde edebilmek için uygulamaların önemi vurgulanmıştır.

Otomobil yolları inşaatı hakkında geçici talimat başlığında, jeoteknik etütlerin zamanında ve yeterli derecede yapılması ve sonuçlarının toprak işlerini azaltmaya yönelik yapılması ile ilgili yapılacaklar ayrıntılarıyla belirtilmiştir. İlk etütler, dona karşı emniyet, dolgu ve yarmalar, oturmalar, gölden geçiş, kurutma, yol tesviyesinin hazırlanması ile ilgili açıklamalar yapılmıştır. Bunun yanı sıra toprak işlerinin tarihçesi de ek bilgi olarak anlatılmıştır.

Son senelerde tünel açma tekniğinde kaydedilen yenilikler başlığında ise Yüksek Mühendis Cemil Gökçen'in Bayındırlık Bakanlığı tarafından İsveç'e gönderilmesi ve orada bu konuyla ilgili yapmış olduğu teknik gezi ve çalışmalarından bahsedilmektedir. Tünel açma tekniklerinin yenilikler sonucunda ne aşamada olduğu ayrıntılarıyla belirtilmiştir.

Tablo 114. Bayındırlık dergisi 1946 Haziran 12. sene 2. sayı

Bayındırlık Dergisi 12. Sene Sayı:2		
1946 HAZİRAN	KARAYOLU	1) Yol yapımında makine ile yapılan işlerin fiyat analizi (yazan: y m Rıfat öge) (sf:6)
	DEMİRYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 114'te gelişen teknoloji ile artık yol yapımında makine kullanımının hem ekonomik hem de daha verimli olduğundan bahsedilmiştir. Fakat beraberinde işçi ihtiyacı da doğduğu, makine kullanımı ile ortaya çıkan ihtiyaçların karşılanma durumlarında yaşanan zorluklardan bahsedilmiştir. Buna karşın, makine kullanımının fiyat analizi yapılarak olumlu ve olumsuz yönleri karşılaştırılmıştır.

Tablo 115. Bayındırlık dergisi 1946 Ekim 12. sene 3. sayı

Bayındırlık Dergisi 12. Sene Sayı:3		
1946 EKİM	KARAYOLU	1) Sivas-erzurum hattının uzatılması (sf:26) 2)Cumhuriyetin 23. yılında şose ve köprü işleri (sf:85) 3)Cumhuriyetin 23. yılında şose ve köprü inşaatı (sf:125)
	DEMİRYOLU	1) Cumhuriyetin 23. yılında demiryolu inşaatı (sf:13) 2)Demiryolları inşaatında yeni hamleler (sf:28)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 115’de Cumhuriyet’in yirmi üçüncü senesi dolayısıyla bu tarihe kadar yapılmış olan karayolu, demiryolu, köprü ve mühendislik eğitimi ile ilgili işler önceki sayılarda açıklanmış hallerinin genel bir derlemesi olarak bu sayıda verilmiştir.

Tablo 116. Bayındırlık dergisi 1946 Aralık 12. sene 4. sayı

Bayındırlık Dergisi 12. Sene Sayı:4		
1946 ARALIK	KARAYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	DEMİRYOLU	1) Demiryollarımızın elektrikleştirilmesi imkânları (çeviren: y m emin yümer) (sf:51)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	1) İstanbul boğazının iki kıyısı arasında bir irtibat temini (yazan: y m m kulin) (sf:61)

Tablo 117’de Trabzon-Erzurum demiryolunun doğu illerini Karadeniz’e bağlayan öneminden dolayı, bu hat için yapılan etütlerde geçirilmesi gereken tünele elverişsiz bir eğim olduğundan buranın elektrikli, Diesel elektrikli veya buharlı işletilebilmeleri durumunda tesis masrafları ve hareket masraflarının karşılaştırması yapılmıştır. Trabzon-Gümüşhane hattının 3 durum için ayrı ayrı hesapları yapılmış ve uygun olan belirlenmeye çalışılmıştır.

Yüksek Mühendis Muhittin Kulin tarafından “İstanbul boğazının iki kıyısı arasında bir irtibat temini” adıyla kaleme alınan makalede, İstanbul boğazını birleştirmek için yapılabilecek köprü ile ilgili düşünceler belirtilmiştir. Bir köprünün veya tünelin yapılmadan önce mutlaka çok uzun bir etüt aşamasından geçmesi gerektiğinden aksi takdirde istenmeyen sonuçlarla karşılaşılacağı belirtilmiştir.

### 3.2.13. Bayındırlık Dergisi 13. Sene 1947 Mart - 1947 Aralık

Derginin 13. senesi yayınlanma sıklığı 12. seneye aynıdır. Senede 4 adet çıkarılmıştır. 1947 Mart tarihli sayısı 1947'ye ait ilk sayı olmuştur. Daha sonra Haziran ayında derginin ikinci sayısı, Ekim ayında üçüncü sayısı ve 1947 Aralık ayında da derginin dördüncü sayısı çıkmıştır. 13. senenin dergi içerikleri Tablo 117, 118, 119 ve 120'de sunulmuştur.

Tablo 117. Bayındırlık dergisi 1947 Mart 13. sene 1. sayı

Bayındırlık Dergisi 13. Sene Sayı:1		
1947 MART	KARAYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	DEMİRYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	1) Tabliyesi üst başlıkta olan köprülerde ana kiriş aralığı (çeviren: y. Müh murat temirhan) (sf:73)

Tablo 117'de karayolu, demiryolu ve mühendislik eğitimi konularıyla ilgili içerik bulunamamıştır. Sadece köprüyle ilgili "Tabliyesi üst başlıkta olan köprülerde ana kiriş aralığı" isimli bir makale yayınlanmıştır. Makale mühendis Robert Tilz ve Rudolf Luttgens tarafından yazılmış, yüksek mühendis Murat Temirhan tarafından çevrilmiştir. Makalede köprünün mesnet açıklığı, ana kiriş yüksekliği ve ana kirişlerinin aralığı gibi ölçütlerin öneminden bahsedilmiştir. Tabliyesi alt başlıkta olan köprüler ile tabliyesi üst başlıkta olan köprülerdeki ana kiriş aralığının farklılık gösterdiği, dolayısıyla yapılan hesapların ve tasarımların değişkenlikleri belirtilmiştir. Diğer elemanların yerleştirilme usulleri ve sayısal hesaplamalar ve yöntemler de sunulmuştur.

Tablo 118. Bayındırlık dergisi 1947 Haziran 13. sene 2. sayı

Bayındırlık Dergisi 13. Sene Sayı:2		
1947 HAZİRAN	KARAYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	DEMİRYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	1)Rayları münhani olan köprülerdeki traverslere istinat ettikleri noktalarda açılacak kertik eb'adının hesaplama şekli (sf:35)

Tablo 118'de "Rayları münhani olan köprülerdeki traverslere istinat ettikleri noktalarda açılacak kertik eb'adının hesaplama şekli" isimli makalede eğrilik dolayısıyla açık tabliyeli köprülerde meydana gelen merkez kuvvetlerinin etkisini azaltmak için yapılacak hesaplamalar ayrıntılarıyla belirtilmiştir. Ayrıca sayısal değerler ve ilgili çizimler de sunulmuştur.

Tablo 119. Bayındırlık dergisi 1947 Ekim 13. sene 3. sayı

Bayındırlık Dergisi 13. Sene Sayı:3		
1947 EKİM	KARAYOLU	1) Köprüağzı-maraş şube hattı (sf:25) 2)Cumhuriyetin 24. yılında şose ve köprü işleri (sf:77)
	DEMİRYOLU	1) Cumhuriyetin 24. yılında demiryolu inşaatı ve Elazığ-van demiryolu (sf:17)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 119’da Cumhuriyet’in yirmi dördüncü senesi dolayısıyla bu tarihe kadar yapılmış olan karayolu, demiryolu, köprü ve mühendislik eğitimi ile ilgili işler önceki sayılarda açıklanmış hallerinin genel bir derlemesi olarak bu sayıda verilmiştir.

Tablo 120. Bayındırlık dergisi 1947 Aralık 13. sene 4. sayı

Bayındırlık Dergisi 13. Sene Sayı:4		
1947 ARALIK	KARAYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	DEMİRYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	Konu ile ilgili içerik yoktur.

Tablo 120’de görüldüğü üzere ilgili konuların başlıkları bulunmadığından, içerik incelemesi yapılamamıştır.

### 3.2.14. Bayındırlık Dergisi 14. Sene 1948 Aralık

Dergi ilk yayınlanmaya başladığında senede 12 adet, daha sonra senede 6 adet ve senede 4 adet yayınlanmıştır. Yayın sıklığı değişimiyle ilgili en dikkat çekici olan ise derginin 14. seneden itibaren sadece 1 adet çıkarılmasıdır. Bu derginin sona yaklaştığının bir göstergesidir. 14. seneye ait tablo, Tablo 121’de sunulmuştur.



Tablo 121. Bayındırlık dergisi 1948 Aralık 14. sene 1. sayı

Bayındırlık Dergisi 14. Sene Sayı: 1		
1948 ARALIK	KARAYOLU	Şoseler (sf:11)
	DEMİRYOLU	Demiryollar (sf:59)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	Köprüler (sf:45)

Tablo 121’de şoseler içerikli başlıkta geçen sayılarda da sıkça bahsedilen motorlu taşıtlar üzerinden, yol gerekliliğinden bahsedilmiştir. Milli ekonomi ve milli emniyet için yol ağının biran önce kurulması gerektiği vurgulanmıştır. Cumhuriyetin ilk yıllarında üzerinde çok durulamayan karayolunun gelişimi konusu artık en önemli mevzu haline gelmiştir. Yapılmış olan karayolları ayrıntılarıyla belirtilmiştir. Ve yapılması gereken yolların bölgeleriyle ilgili de ayrıntılar verilmiştir. Ayrıca Avrupa ülkelerinin mevcut yol durumları ile Türkiye’nin mevcut yol durumu karşılaştırılmış ve bir hayli gerilerde olduğu gözlemlenmiştir. Avrupa ülkelerini örnek alarak ilerlemenin öneminden bahsedilmiştir.

Mevcut demiryollarının bilgisi verilmekte ve buna ek olarak tüneller, viyadükler ve büyük köprülerden bahsedilmiştir. Demiryollarının inşaa ve işletmesi hakkındaki düşüncelere 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.

Köprülerle ilgili başlıkta ise yapılmış olan tüm köprüler ile ilgili genel bir derleme yapılmıştır.

### 3.2.15. Bayındırlık Dergisi 15. Sene 1949 Aralık

14. seneden itibaren uygulanan bir senede bir adet dergi yayınlama durumu 15. sene için de geçerli olmuştur. 15. seneye ait ilk ve tek sayı 1949 Aralık ayında yayınlanmıştır. Bu sayı derginin son sayısıdır. Derginin ilk sayısı basılırken yayın süresi ilgili bir plan yapıldı mı bilinmez ama dergi 15. senesinin sonunda yayından kaldırılmıştır. Dergide bu sayıdan sonra yayın olmayacağıyla ilgili bir yazı ya da belirtme bulunmamaktadır. Derginin son sayısında herhangi bir açıklama bulunmadığından yayından kaldırılma gerekçesi tam olarak bilinmemektedir. Derginin ilk senelerindeki hem içerik hem de konu çeşitliliği bakımından doluluğuyla, son seneler arasında kıyaslanamayacak kadar büyük bir fark olduğu gözlemlenmektedir. Tablo 122’de 1949 Aralık tarihli 15. seneye ait sayı sunulmuştur.

Tablo 122. Bayındırlık dergisi 1949 Aralık 15. sene 1. sayı

Bayındırlık Dergisi 15. Sene Sayı: 1		
1949 ARALIK	KARAYOLU	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	DEMİRYOLU	Demiryollar İnşaatı (sf:49)
	MÜHENDİSLİK EĞİTİMİ	Konu ile ilgili içerik yoktur.
	KÖPRÜ	Şose ve Köprü İşleri (sf:15)

Tablo 122’de görüldüğü üzere derginin son sayısında ilgili anahtar kelimelere ait her başlıkta içerik bulunamamıştır. Demiryolları ve şose ve köprü işleriyle ilgili genel bir özet geçilmiş, yapılan işler toplu halde bildirilmiş, yapılması planlanan işlerle ilgili bilgiler verilmiştir.

Çalışmanın 3. bölümünde derginin yayınlandığı seneler kendi içlerinde gruplandırıldı ve belirlenen anahtar kelimeler kullanılarak tablolar oluşturuldu. Oluşturulan bu tablolardan yola çıkılarak yorumlamalar yapıldı. Bundan sonraki bölüm olan çalışmanın 4.bölümünde ise sonuçlar derlenmiş ve sunulmuştur.

#### 4. SONUÇLAR

Ulaşım, insan ya da eşyanın bir nedene bağlı olarak yer değiştirmesidir. Bu, ulaşım ile ilgili en yaygın ve genel tanımdır. Amaç, bir şeye erişmektir. Bir diğer anlamda, bilgiye, kültüre, sanata erişmek olarak da nitelendirilmelidir. Çünkü bunlara erişmek de ancak ve ancak gelişmiş ulaştırma sistemleriyle sağlanabilir. Dolayısıyla yeni kurulmuş olan bir ülkenin modernleşmek ve toplum hayatını güçlendirebilmek için ihtiyaç duyduğu en önemli işlerin başında bayındırlık işleri gelmektedir.

Bu tez çalışmasında Erken Cumhuriyet Dönemi Ulaşım pratikleri Nafia İşleri Mecmuası üzerinden incelenmiştir. Yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti'nin istikrarı ve gelişmesi açısından önem vermesi gereken ilk iş olan bayındırlık işlerine ne derece önem verdiğini ve sonuç olarak ne şekilde yarar sağlandığını algılamak adına bu çalışma yapılmıştır. Ulaşım pratiklerini incelemek için en uygun yöntem olarak dönemin devlet tekelinde bulunan Nafia İşleri Mecmuası seçilmiştir. Bunun en önemli sebebi, dergide 15 seneye ait bayındırlık işlerinin tüm ayrıntılarıyla anlatılmış ve derginin tüm bayındırlık gelişmelerinden bahsetmiş olmasıdır. Dergi üzerinde yapılan ayrıntılı okumalar ve yorumlamalarla dönemin bayındırlık işleri uygulamaları, harcanan bütçeler, hangi dönem neye yönelildiği, hangi politikaların izlendiği tespit edilmiştir.

Nafia İşleri Mecmuası adıyla yayınlanmaya başlayan dergide bir süre sonra isim değişikliğine gidilmiş, Bayındırlık Dergisi olarak yayınlanmaya devam edilmiştir. Anahtar kelime olarak seçilen karayolu, demiryolu, mühendislik ve köprüler ile ilgili içerikler dergide belirlenmiş ve tablolastırılmıştır. Daha sonra bu tablolar yorumlanarak seneler içerisinde bayındırlık işleri ile ilgili başlıklar anlamlandırılmaya çalışılmıştır. Sonuçlar kısmında ise, bölüm içerisinde verilen yorumlamalara ek olarak karayolu, demiryolu, mühendislik ve köprüler ile ilgili grafikler oluşturulmuştur. Böylece genel derlemenin daha anlaşılabilir olması amaçlanmıştır.

Dergi okumalarının sonucunda, yayınlanma amacı olarak en önemli nedenin halkı bilgilendirmek olduğu göze çarpmaktadır. Dergi içerisinde birçok teknik bilgi bulunmaktadır. Bu bilgiler pek tabii meslekle ilgilenenlere yönelik düşünülmüştür. Bunun yanı sıra, derginin hemen hemen her sayısına halkın da anlayabileceği nitelikte bilgi ve yazılar eklenmiştir. Yani derginin, sadece karayolu, köprü ya da demiryolunun mesleki

bilgilerini sunan “teknik dergi” sınıfından çıkıp, halkın da okuyabileceği, bilgilenebileceği, gelişmeleri takip edip hükümetin yaptığı işleri görebileceği bir okuma aracı olması amaçlanmıştır. İlgili tarihlerde yapılan köprü, demiryolu, karayolu, vb. açılışlara halkın yoğun bir ilgiyle katılımı, bunun aynı coşkuyla dergiye aktarılması, derginin yazım dilinin özellikle halka seslenir gibi olması derginin halk öncelikli olduğunun göstergesidir.

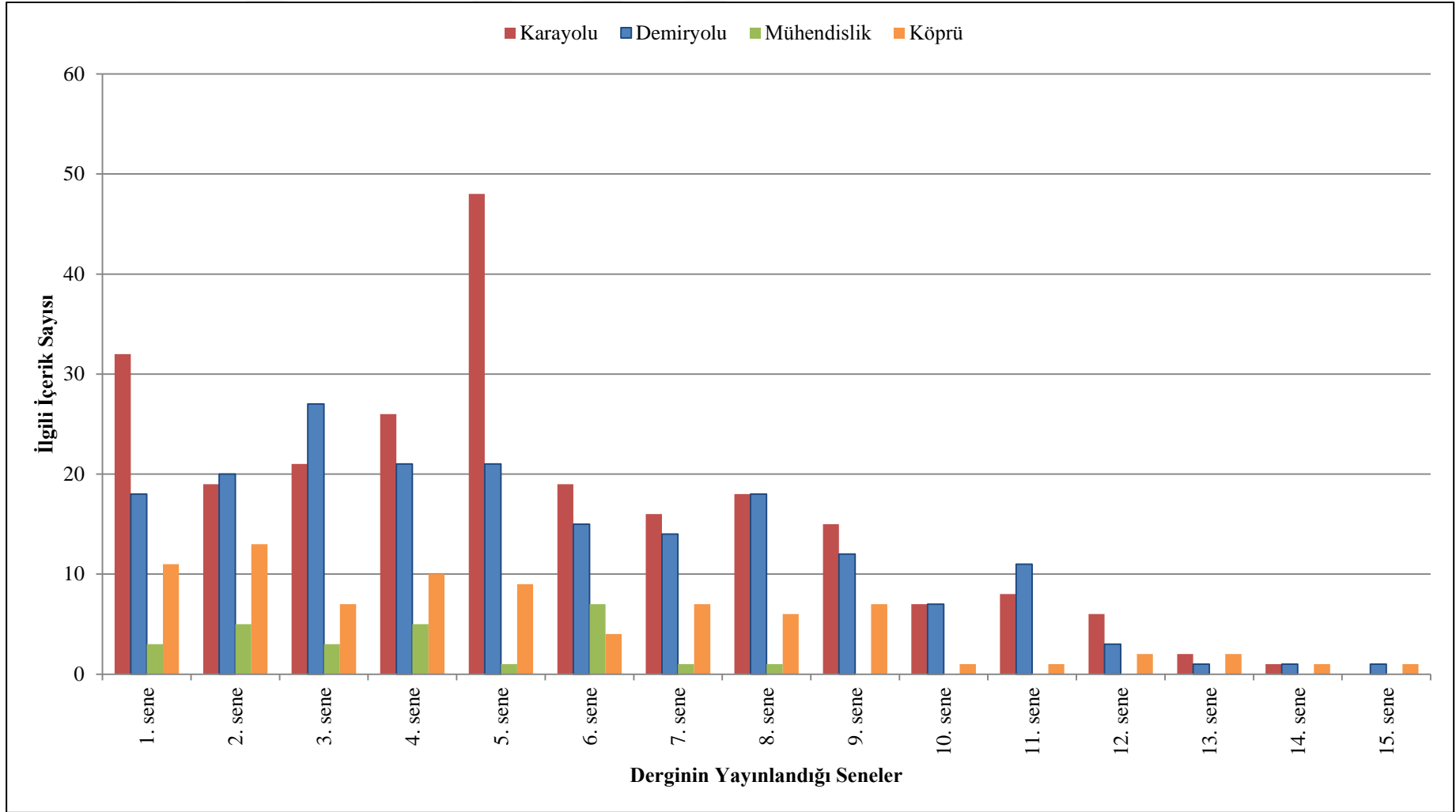
Dergi okumalarından elde edilen bilgiler doğrultusunda yayınlanma amacının halkı bilgilendirmek olduğu sonucuna varılmıştır. Fakat bu amacı gerçekleştirmede ne derece başarılı olduğuna dair bir bilgi bulunmamaktadır. Yani derginin dağıtımının nasıl yapıldığı, halkın kolaylıkla ulaşıp okuyabileceği bir kaynak olup olmadığı merak edilen bir konu olarak kalmıştır.

Dergi incelemeleri sırasında göze çarpan bir diğer ayrıntı da, demiryolu, karayolu ve köprü ile ilgili yapılan işlerin açılışları sırasında halkın katılımıdır. İlk senelerde özellikle Atatürk’ün ve diğer hükümet ve Nafia yöneticilerinin katılımlarıyla gerçekleşen açılışlar hem halkın katılım oranında artışa, hem de açılışların daha büyük coşkuyla gerçekleşmesine sebep olmuştur. Halkın her açılıшта hazır bulunduğu, açılışlara özel olarak yöresel kostümlerin giyilip yöresel dans gösterilerinin yapıldığı dergiye eklenen fotoğraflar ve yazılarda bulunan açıklamalardan anlaşılmaktadır. Konuyla ilgili seçilmiş olan birkaç fotoğraf Eklerde sunulmuştur. Yapımı tamamlanan her bayındırlık işinin açılış töreninin yüksek coşku ve heyecanla yapılması, halkın katılım oranının fazlalığı ve hükümet yöneticilerinin katılımı dergide dikkat çeken ayrıntılardan birisidir. Yine buradan da anlaşılacağı üzere, yapılan tüm işler ve dergide aktarılış şekli halk önceliklidir. Ve dergide amaçlanan bu doğrultuda yayın hayatını devam ettirmiştir.

İlk senelerde yoğun olarak ülkede yapılan işler ve gelişmeler bildirilmişti. Bayındırlık işleri de ülkede yeni başlamış olduğu için dergi konu bakımında yoğun ve dolu bir içeriğe sahip olarak yayınlanmaya başlamıştı. Ancak ilerleyen tarihlerde hem yeni başlanan işlerin büyüklüğünden dolayı uzun bir döneme yayılması, hem de yapılan işlerin devam niteliğinde olmasından dolayı içerik olarak dergide bir azalma gözlemlenmiştir. Ayrıca son sayılarda en çok dikkat çeken konulardan birisi de yurtdışı ile ilişki kurulmaya çalışılmasıydı. Derginin hemen hemen her sayısında Avrupa ya da Amerika’da gerçekleşen bir konferanstan bahsedilmekte, birçok ülkenin dergilerinde yayınlanmış makalelerin çevirileri yapılmakta, Türkiye Cumhuriyeti’nin bayındırlık alanındaki mevcut durumuyla diğer ülkelerin mevcut durumları karşılaştırılmakta, Bayındırlık Bakanlığı bünyesinde çalışan mühendisler çeşitli gözlemler ve deneyimler için yurtdışına gönderilmekteydi. Yeni

kurulan devletin modernleşme adına yurtdışındaki gelişmeleri takip etmek ve ülkeye aktarmak fikrini benimsedikleri görülmektedir.

Çalışmada, ulaştırma pratiklerinin bayındırlık dergisi üzerinden incelenmesi yapılmıştır. Fakat bu konuların dergide senelere göre nasıl bir değişim izlediğini, hangi konulardan daha çok bahsedildiğini, dolayısıyla hangi işlere hangi senelerde yönelinmiş olduğunu daha rahat görebilmek ve yorumlayabilmek amacıyla bir grafik oluşturulmuştur. 1934 Haziran-1935 Mayıs tarihleri arasını 1. sene olarak incelediğimiz derginin o seneye ait 12 sayısının karayolu, demiryolu, mühendislik ve köprü ile ilgili içeriklerinin sayısı belirlenmiştir. Bu uygulama 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 ve 15. senelere ait sayılar için de yapılmıştır. İlgili başlıkların derginin içerisindeki ve kendi arasındaki dağılımının senelere göre dağılımları Şekil 2’de sunulmuştur.



Şekil 2. Bayındırlık dergisindeki içeriklerin senelere göre dağılımı.

Nafia İşleri Dergisi olarak yayınlanmaya başlayan derginin ilk sayılarında karayolu, demiryolu ve köprü başlıklarıyla ilgili içeriklerin sayıca fazlalığı Şekil 2'den gözlemlenmektedir. Mühendislik ile ilgili başlıklar genel olarak diğer içeriklere göre daha azdır. Derginin yayın ömrü 15 sene olmuştur. Neredeyse ilk yarısından sonra genel olarak içeriklerde bir azalma olduğu görülmektedir. İlk 5 sene (1934-1939) istikrarlı bir ilerleyiş gösteren derginin, 5. ve 10. sene (1939-1944) arasında bir düşüş yaşadığı, kalan son 5 sene (1944-1949) içerisinde ise ciddi bir azalmayla yayın hayatının sonlanmış olduğu görülmektedir. Karayolu ve demiryolu içerikleri derginin her sayısında mevcuttur. Genelde başlayan ve devam eden hatlarla ilgili bilgiler, devam eden sayılarda belirtilmiş olduğu için böyle bir durum ortaya çıkmıştır. Köprü işleri ile ilgili ise de sayıca az da olsa hemen hemen her sene için bilgi mevcuttur. Yani; dergide yer alış sayısına göre bakılacak olursa, demiryolu, karayolu ve daha az olarak köprü, en son olarak da mühendislik ile ilgili içerik dağılımları bulunmaktadır.

Cumhuriyet kurulduğunda ulaşım imkânları neredeyse yok denebilecek kadar kötü durumdaydı. Osmanlı İmparatorluğu'ndan kalan ve çoğu kullanılamaz durumda olan karayolu, demiryolu ve köprüler, Cumhuriyet kurulduktan sonra üzerinde durulması gereken en önemli işler olarak düşünülmüştü. Cumhuriyetin ilk senelerindeki özellikle ekonomik yetersizlik ve siyasal düzensizlik, ulaşım ağının geliştirilmesi için çok elverişli değildi. Fakat başlatılan çalışmalar bu konuya verilen önemi gösterir niteliktedir. Ülkenin her yerine ulaşma amacıyla başlatılan çalışmalar, ülkenin her köşesini birbirine bağlamayı, köylüyü merkezlere ulaştırmayı, kurulan bağlantılarla ekonomiyi de geliştirmeyi hedeflemişti. Her zaman öncelik halkın menfaatine uygun işler yapmak olmuştur.

Devletin ulaştırma politikaları demiryolu üzerine kurulmuştu. Ülkeyi demir ağlarla örmek düşüncesini benimseyen idareciler öncelikle demiryolu hatları yapılmasını uygun görmüşlerdi. Yapılan işlerden bir diğeri de, yabancı şirketlerin elinde bulunan hatların satın alınması olmuş, yeni yapılan hatlarda Türk mühendisi çalıştırılmış, Türk işçisinin emeğinden yararlanılmış, kurulan demiryolu atölyesiyle başka ülkelere ihtiyaç olunmadığı kanıtlanmaya çalışılmıştı. Pek tabii ki ulaştırma bir bütün olarak düşünüldüğünde bir sistem olduğu için sadece demiryolunun varlığı yetersiz olacaktı. Dolayısıyla karayolu ve köprü yapımının da önemi bilinmekteydi.

Tablo 123'te 1924 ve 1945 seneleri arasında demiryolu hatlarının uzunlukları ve bütçeleri belirtilmiştir. Rakamlara bakıldığında, döneme göre içinde bulunulan maddi bütün zorluklara rağmen demiryolu politikası için ciddi bir bütçe ayrıldığı görülmektedir.

Demiryolu politikasını önem olarak ilk sıraya koyan hükümet yöneticileri, Türkiye'nin demir ağlarla örülmesi, iktisadi ve siyasi alanda bütün milletin perçinlenmesi için bütçenin büyük bir kısmını demiryoluna ayırmayı uygun görmüştür.

Tablo 123. 1924'ten 1945 senesine kadar yapılmış olan demiryolları uzunlukları ve bütçeleri.

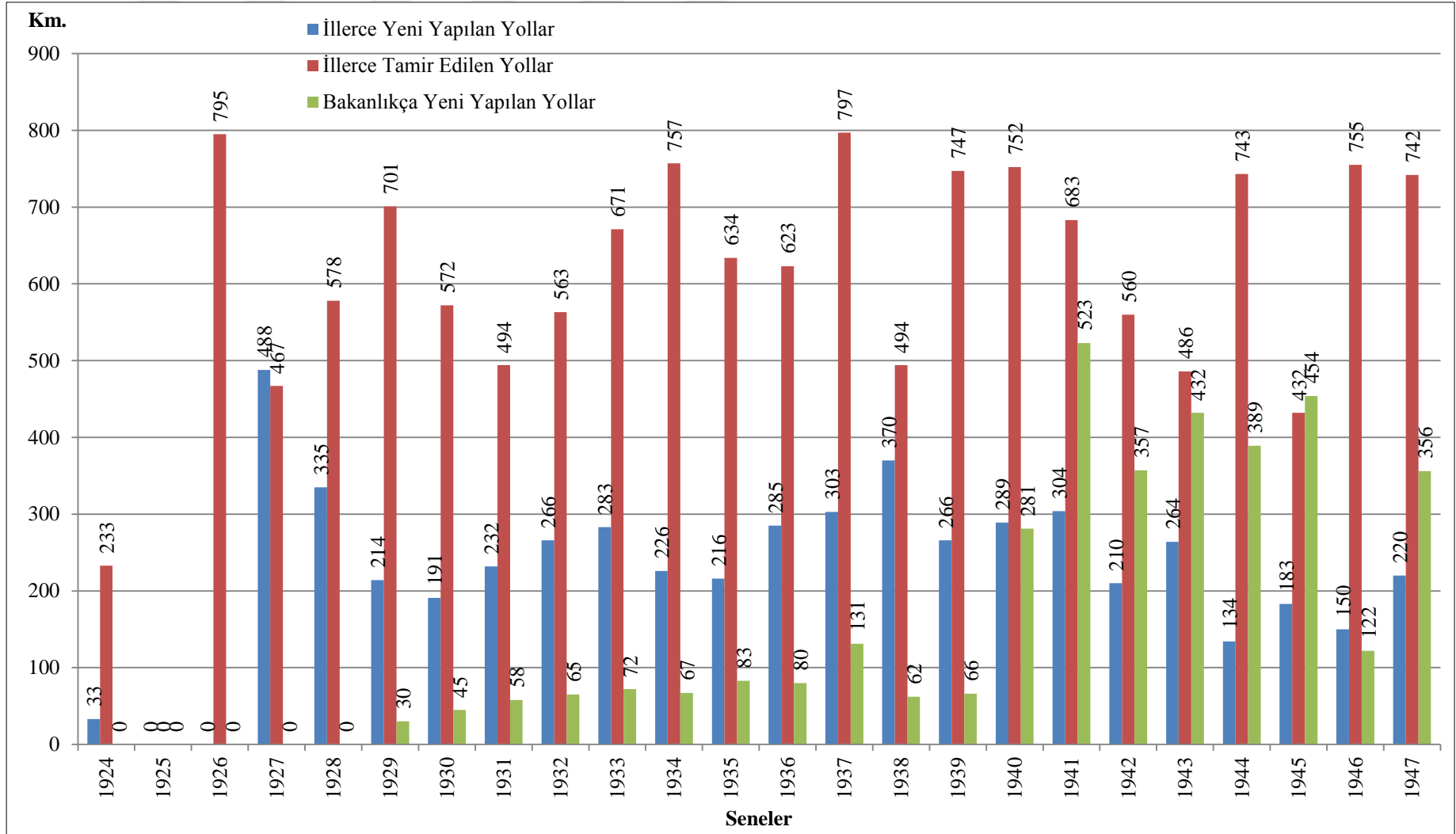
<b>Seneler</b>	<b>Senelerin Sonunda Hatların Uzunlukları (Km.)</b>	<b>Bütçe Tahsisatına Göre Topamlar (TL)</b>
1924	203	8 700 000
1925	251	29 000 000
1926	513	43 900 000
1927	595	72 300 000
1928	783	151 500 000
1929	1232	161 400 000
1930	1392	203 300 000
1931	1690	225 600 000
1932	1955	232 600 000
1933	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 123 tüm dergilerde verilen bilgiler kullanılarak oluşturulmuştur. 1924 senesinde 203 km. olan demiryolu hat uzunluğu 21 sene içerisinde 3447 km'ye çıkarılmıştır. Her sene neredeyse azalmadan devam eden bir ilerleme söz konusudur. 21 sene içerisinde 463.500.000 TL gibi bir harcama, devletin o dönemdeki ekonomik durumu için ciddi bir rakamdır. Tablo 123'ten de anlaşıldığı gibi, Genç Türkiye Cumhuriyeti kaynak kullanımını konusunda her ne kadar yetersiz olsa da ulaştırma pratiklerinde ilk önce yönelinen demiryolu olmuştur. Gerek ekonomik gerekse siyasal anlamda birçok yarar sağlayan demiryolu politikasının istenilen etkiyi yaratması da, devamlılığı açısından önem teşkil etmiştir. Yapılan her hattın uzandığı her köşenin, Türk halkının kenetlenmesi ve huzur içinde yaşaması için yapılan en önemli iş olduğu düşünülmüştür.

Demiryolu çalışmalarının her zaman gölgesinde kalan karayolu çalışmaları tam ihtiyacı karşılayamamıştır. Karayolu ağı, demiryolunu besleyici olarak düşünülmüş ve 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.

Karayolu ve köprü işleriyle ilgili ilerleyişi hızlandırmak için bir arayışa girilmişti. Nafia Vekâleti bünyesinde çalışan mühendisler tarafından planlanan ve yürütülen işler, gün geçtikçe hem artmış hem de daha geniş bölgelere yayıldığı için kontrol edilmesi zor bir hale gelmişti. Özellikle geri planda olduğu düşünülen karayolu ve köprü işleriyle ilgili dergilerde verilen bilgiler dâhilinde görülen önemli gelişmelerden birisi de, şubelerin kurulmasıdır. Ülkenin kalkınmak için muhtaç olduğu bayındırlık işlerinin gerçekleştirilebilmesi için iyi bir teşkilat, yetkili personeller ve duraksamadan işleyecek bir sistem oluşturulmaya çalışılmıştır. Bu amaçla Avrupa ülkeleri ile Amerika Birleşik Devletlerinin konuyla ilgili tüm çalışmaları incelenmiş ve Türkiye Cumhuriyeti'nin de özellikleri göz önünde bulundurularak Şose ve Köprüler reisliği oluşturulmasına karar verilmişti. Buna bağlı olarak; planlama şubesi, etüt ve proje şubesi, araştırma şubesi, yol yapım şubesi ve köprü bakım şubesi olarak ayrı ayrı kurulan birimlerde işlerin yapımına hız verilmiştir. Şekil 3'te 1924-1947 seneleri arasında yapılan karayolu çalışmalarının genel bir özeti değerlendirilmiştir.



Şekil 3. 1924-1947 tarihleri arasında Cumhuriyet devrinde Bakanlık ve iller tarafından yeni yapılan ve tamir edilen yollar.

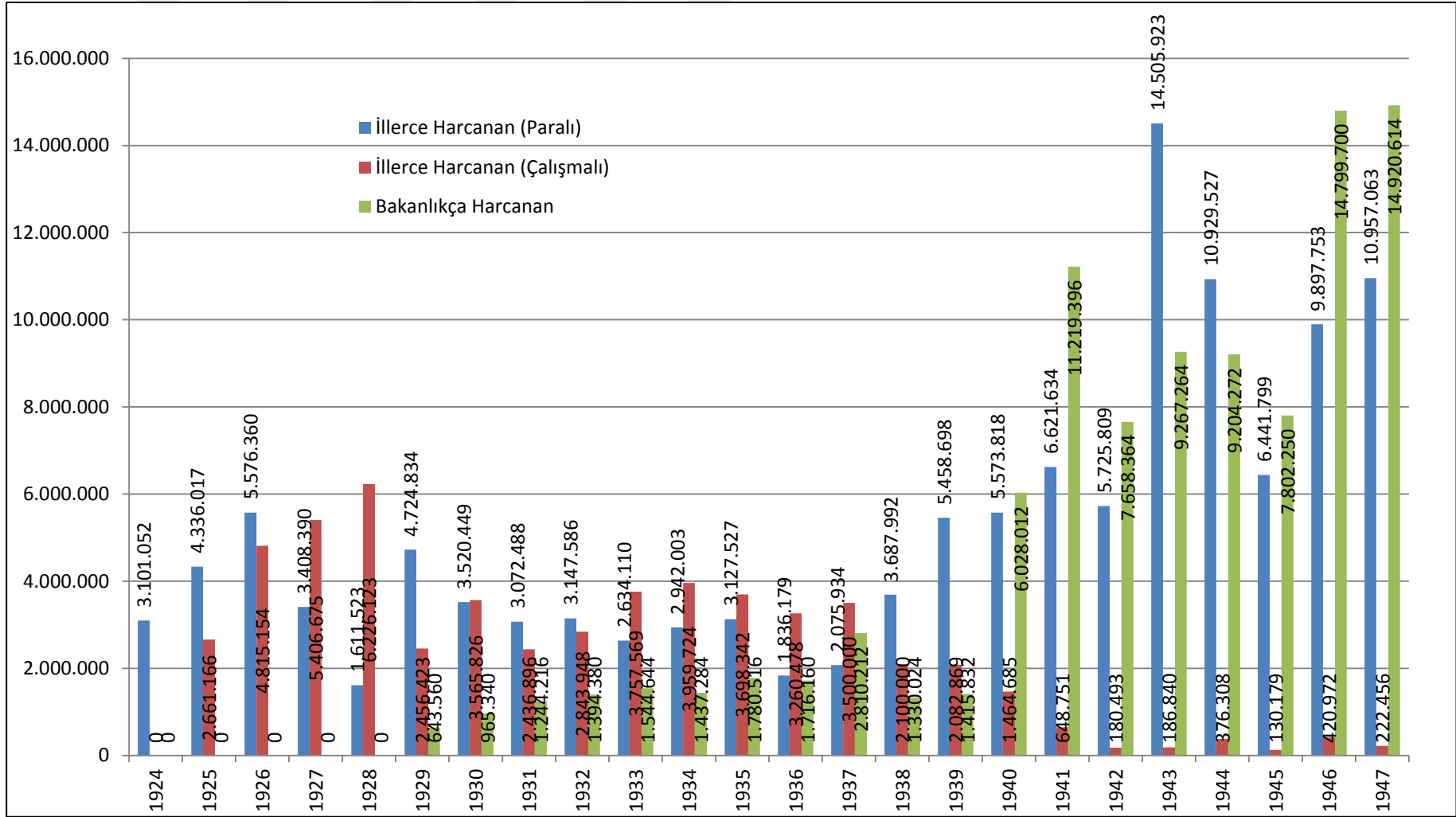
Karayolu yapım ve onarım işleri iki koldan devam etmişti. Bakanlık ve iller tarafından yapılan karayolları, dergideki verilerden yararlanılarak toparlanmıştır. Şekil 3'ten de görüldüğü gibi yeni yol yapmaktansa her zaman var olan yolları iyileştirme çalışmaları tercih edilmiştir. Bunda en büyük sebep tabii ki maddi olarak daha avantajlı olma durumudur. 1924 senesinden 1947 senesine kadar illerce ve bakanlıkça yeni yapılan karayolundan çok, illerce tamir edilen karayolları bulunmaktadır. İllerce yeni yapılan ve illerce tamir edilen karayolları 23 sene içerisinde düzenli bir artış ya da azalma göstermemiştir. Her sene mutlaka karayolu yapımı ya da onarımı mevcuttur. Buradan da aslında planlanan ve yürütülmeye başlanılan ulaştırma politikalarının ilgili dönemde düzgün bir işleyiş sergilemiş olduğu sonucuna varılmaktadır. Bunlara ek olarak da, 1929 senesinde Bakanlık tarafından yapılmaya başlanan yollarla karayolu ilerlemeleri önemli bir seviyeye gelmiştir. Bakanlık tarafından yeni yapılan yollar artarak devam etmiştir. Ayrıca illerce yapılan karayolu kilometresi de bakanlıkça yapılandan hemen hemen her dönem fazla olmuştur. Devam eden karayolu çalışmalarının yanı sıra köprü faaliyetleri de devam etmekteydi.

Bütün yol ve köprü işlerinin teknik denetimi ve yönetimi, Nafia Vekâleti emrindeki bir teşkilat tarafından yapılmaktaydı. Yalnız bütçe ve idari işler bakımından yol ve köprü inşaatı ikiye ayrılmıştı. Birincisi, Nafia Vekâleti emrindeki bütçe ile doğrudan doğruya Vekâlet tarafından yaptırılan yol ve köprüler, diğeri ise vilayetler tarafından yaptırılan yol ve köprülerdi. Bütçesi hususi idarelerce temin edilerek yapılan yol işlerinin gelir kaynağı yol vergileriydi. Yol vergisi nakdî ve bedeni olmak üzere iki şekilde tahsil edilmekteydi. Doğrudan doğruya Nafia Vekâleti tarafından yaptırılan yol işlerinde ise gerek teknik önem ve zorlukları, gerekse masraflarının büyüklüğü itibariyle vilayetlerce başaramayacak işler önem sırasına konarak Nafia Vekâletince yaptırılmaktaydı. Tablo 124'te 1924-1932 seneleri arasında Nafia Vekâleti ve vilayetlerin köprü yapım faaliyetleri sunulmuştur.

Tablo 124. 1924 senesinden 1932 senesi sonuna kadar Nafia Vekâletinin ve vilayetlerin köprü yapım ve onarım faaliyetleri.

Seneler	Nafia Vekâletinin Faaliyetleri	Vilayetlerin Faaliyetleri	
	Yeni Yapılan Büyük Köprüler (adet)	Yeniden Yapılan Menfez ve Küçük Köprüler (adet)	Tamir Edilen Menfez ve Küçük Köprüler (adet)
1924	1	478	600
1925	2	-	-
1926	3	742	331
1927	4	400	611
1928	3	2333	1106
1929	1	2044	1142
1930	3	1780	1171
1931	13	1880	1043
1932	10	1677	1037
Toplam	40	11334	7041

Tablo 124’te görüldüğü üzere, Cumhuriyet kurulduktan sonra yaklaşık ilk 10 senelik dönemde yeni köprü yapmaktan çok, var olan köprü ve menfezlerin yeniden yapımı veya tamir edilmesi tercih edilmiştir. Karayolu işlerinde de benzer bir durumun söz konusu olduğu, Şekil 3 için yapılan yorumlamalarda belirtilmişti. Karayolu ve köprüler için benimsenen bu durumun tek ve en önemli nedeni, ekonomik sıkıntılardır. Karayolu ve köprüler için idare edilebilecek durumda olması halinde kullanım ömrünün sonuna kadar kullanıldığı, yeniden inşanın en son çare olarak düşünüldüğü, dergide birçok yerde ifade edilmiştir. Dolayısıyla yol ve köprü işleri için ayrılan bütçeler demiryoluna ayrılan bütçeyle kıyaslandığında ciddi bir fark olduğu görülmektedir. Şekil 4’te 1924-1947 seneleri arasında Bakanlık ve illerce yol ve köprülere harcanan bütçeler sunulmuştur.



Şekil 4. 1924-1947 Tarihleri arasında Cumhuriyet Devrinde Bakanlık ve İllerce Yol ve Köprülere Harcanan Bütçeler.

Şekil 4 incelendiğinde, yol ve köprüler için harcanan bütçelerde illerin büyük payı olduğu göze çarpmaktadır. Yol ve köprülerin yapım ve onarımı için gerekli bütçeleri sağlanmada yine iki farklı kaynak mevcuttu. Birisi bakanlığın direk desteği, bir diğeri de illerin desteğiydi. İllerin maddi destekleri ise kendi içerisinde ikiye ayrılmaktaydı. İllerce direk sağlanan maddi desteğin yanı sıra, çıkan yasaya uygun olarak halkın bedenen çalışması ile de yol ve köprülerin yapım ve onarımı yapılmaktaydı. Şekil 4’te görüldüğü gibi, 1924’ten 1947 senesine kadar illerin parasal desteği kesilmeden devam etmiştir. İllerin çalışmayla karşıladığı bütçe ise 1925 senesinde başlamış ve 1939 senesine kadar devam etmiştir. 1939 senesinde azalmaya başlamış ve 1947 senesinde çok cüzi bir miktara ulaşmıştır. Yol ve köprü çalışmalarına bakanlığın desteği ise 1929 senesinde başlamış ve 1940 senesine kadar sabit bir bütçeyle devam etmiştir. 1940 senesinde ciddi bir artış göstermiş ve 1947 senesine kadar da artarak devam etmiştir.

1924-1947 seneleri arası 23 senelik dönemde illerce yol ve köprü yapım ve onarımına direk harcanan bütçe 124,914.468 TL, yine illerce halkın çalışması karşılığında sağlanan bütçe 56.401 TL, bakanlıkça harcanan bütçe ise 97,182.040 TL’dir. 23 senelik dönemde yol ve köprü yapım onarımı için harcanan toplam bütçe ise 278,498.385 TL’dir. Buna karşın 1924-1945 seneleri arasında demiryolu için sadece bakanlığın harcadığı bütçe 463,500.000 TL’dir. Bu rakamlardan da anlaşılacağı gibi, demiryolu her zaman diğer bayındırlık işlerinden öncelikli olarak görülmüş ve önem verilmiştir.

Tüm bunların yanı sıra tabi ki Atatürk’ün en önem verdiği konuların başında gelen eğitim çalışmaları da dönemin en önemli gelişmelerindedir. Özellikle ulaşım pratikleriyle ilgili olarak incelediğimiz işlerde yetişecek olan mühendislerin bu işleri gerçekleştirmede öncü olacakları her defasında vurgulanmıştır. “Ülkenin gelişmesi ve modernleşmesi bayındırlık işleriyle doğru orantılıdır ve bu işleri yapacak olanlar da yetişecek mühendislerdir” düşüncesi eğitimle ilgili görüşlerin toplandığı tek nokta olmuştur. Yerli mühendis yetiştirmek için var olan imkânlar kullanılmış, çoğu öğrenci yurt dışına yollanmış, kendilerini geliştirebilmeleri ve ülkeye katkı sağlayabilmeleri için her türlü destek sağlanmıştır.

Yapılan çalışmayla görüldü ki, ulaştırma yatırımları imkânlar zorlanarak ve belirli bir politika izlenerek ülkeyi geliştirmek ve ileriye taşımak adına yapılmış olan tüm işlerin en başında düşünülmüş ve uygulanmıştır.

## 5. KAYNAKLAR

- Akalan, A. O., 2010. Bir Kurum Olarak Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Tarihi, Doktora Tezi, Hacettepe Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Ankara.
- Altınkaş, E., 2011. Cumhuriyetin İlk Senelerinde Aydınlar: Kurucu İdeolojinin Seçkinleri, Cumhuriyet Tarihi Araştırmaları Dergisi, 7, 14, 114-132.
- Altınkaş, E., 2012. Cumhuriyetin İlk Senelerinde İki Demokrasi Deneyimi: TpCF VE SCF, Akademik Bakış Dergisi, 29 s.
- As, E., 2006. Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları, Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, İzmir.
- Aslan, L., 2009. Türkiye’de Ulaştırma Sektörünün Gelişmesinde Devletin Yeri ve Önemi, Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Avcı, S., 2005. Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye’nin Ulaşım Politikaları ve Coğrafi Sonuçları, Ulusal Coğrafya Kongresi, İstanbul, Bildiriler Kitabı.
- B.İ.D., Bayındırlık İşleri Dergisi, 1935. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:2, Sayı: 7.
- B.İ.D., Bayındırlık İşleri Dergisi, 1936. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:2, Sayı: 8.
- B.İ.D., Bayındırlık İşleri Dergisi, 1936. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:2, Sayı: 9.
- B.İ.D., Bayındırlık İşleri Dergisi, 1936. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:2, Sayı: 10.
- B.İ.D., Bayındırlık İşleri Dergisi, 1936. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:2, Sayı: 11.
- B.İ.D., Bayındırlık İşleri Dergisi, 1936. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:2, Sayı: 12.
- B.İ.D., Bayındırlık İşleri Dergisi, 1936. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:3, Sayı: 1.
- B.İ.D., Bayındırlık İşleri Dergisi, 1936. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:3, Sayı: 2.
- B.İ.D., Bayındırlık İşleri Dergisi, 1936. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:3, Sayı: 3.
- B.İ.D., Bayındırlık İşleri Dergisi, 1936. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:3, Sayı: 4.
- B.İ.D., Bayındırlık İşleri Dergisi, 1936. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:3, Sayı: 5.
- B.İ.D., Bayındırlık İşleri Dergisi, 1936. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:3, Sayı: 6.
- B.İ.D., Bayındırlık İşleri Dergisi, 1936. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:3, Sayı: 7.







- B.İ.D., Bayındırlık İşleri Dergisi, 1941. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:7, Sayı: 10.
- B.İ.D., Bayındırlık İşleri Dergisi, 1941. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:7, Sayı: 11.
- B.İ.D., Bayındırlık İşleri Dergisi, 1941. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:7, Sayı: 12.
- B.İ.D., Bayındırlık İşleri Dergisi, 1941. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:8, Sayı: 1.
- B.İ.D., Bayındırlık İşleri Dergisi, 1941. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:8, Sayı: 2.
- B.İ.D., Bayındırlık İşleri Dergisi, 1941. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:8, Sayı: 3.
- B.İ.D., Bayındırlık İşleri Dergisi, 1941. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:8, Sayı: 4.
- B.İ.D., Bayındırlık İşleri Dergisi, 1941. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:8, Sayı: 5.
- B.İ.D., Bayındırlık İşleri Dergisi, 1941. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:8, Sayı: 6.
- B.İ.D., Bayındırlık İşleri Dergisi, 1941. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:8, Sayı: 7.
- B.İ.D., Bayındırlık İşleri Dergisi, 1942. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:8, Sayı: 8.
- B.İ.D., Bayındırlık İşleri Dergisi, 1942. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:8, Sayı: 9.
- B.İ.D., Bayındırlık İşleri Dergisi, 1942. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:8, Sayı: 10.
- B.İ.D., Bayındırlık İşleri Dergisi, 1942. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:8, Sayı: 11.
- B.İ.D., Bayındırlık İşleri Dergisi, 1942. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:8, Sayı: 12.
- B.İ.D., Bayındırlık İşleri Dergisi, 1942. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:9, Sayı: 1-2.
- B.İ.D., Bayındırlık İşleri Dergisi, 1942. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:9, Sayı: 3-4.
- B.İ.D., Bayındırlık İşleri Dergisi, 1942. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:9, Sayı: 5-6.
- B.İ.D., Bayındırlık İşleri Dergisi, 1942-1943. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:9, Sayı:7-8.
- B.İ.D., Bayındırlık İşleri Dergisi, 1943. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:9, Sayı: 9-10.
- B.İ.D., Bayındırlık İşleri Dergisi, 1943. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:9, Sayı: 11-12.
- B.İ.D., Bayındırlık İşleri Dergisi, 1943. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:10, Sayı: 1-2.
- B.İ.D., Bayındırlık İşleri Dergisi, 1943. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:10, Sayı: 3-4.
- B.İ.D., Bayındırlık İşleri Dergisi, 1943. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:10, Sayı: 5-6.

- B.İ.D., Bayındırlık İşleri Dergisi, 1943-1944. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:10, Sayı: 7-8.
- B.İ.D., Bayındırlık İşleri Dergisi, 1944. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:10, Sayı: 9-10.
- B.İ.D., Bayındırlık İşleri Dergisi, 1944. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:10, Sayı: 11-12.
- B.İ.D., Bayındırlık İşleri Dergisi, 1944. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:11, Sayı: 1.
- B.İ.D., Bayındırlık İşleri Dergisi, 1944. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:11, Sayı: 2.
- B.İ.D., Bayındırlık İşleri Dergisi, 1945. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:11, Sayı: 3.
- B.İ.D., Bayındırlık İşleri Dergisi, 1945. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:11, Sayı: 4.
- B.İ.D., Bayındırlık İşleri Dergisi, 1946. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:12, Sayı: 1.
- B.İ.D., Bayındırlık İşleri Dergisi, 1946. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:12, Sayı: 2.
- B.İ.D., Bayındırlık İşleri Dergisi, 1946. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:12, Sayı: 3.
- B.İ.D., Bayındırlık İşleri Dergisi, 1946. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:12, Sayı: 4.
- B.İ.D., Bayındırlık İşleri Dergisi, 1947. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:13, Sayı: 1.
- B.İ.D., Bayındırlık İşleri Dergisi, 1947. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:13, Sayı: 2.
- B.İ.D., Bayındırlık İşleri Dergisi, 1947. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:13, Sayı: 3.
- B.İ.D., Bayındırlık İşleri Dergisi, 1947. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:13, Sayı: 4.
- B.İ.D., Bayındırlık İşleri Dergisi, 1948. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:14, Sayı: 1.
- B.İ.D., Bayındırlık İşleri Dergisi, 1949. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:15, Sayı: 1.
- Boratav, K., 2003. Türkiye İktisat Tarihi: 1908-1985, Gerçek Yayınevi, İstanbul.
- C.T.K.N., Cumhuriyet Tarihinin Kırılma Noktaları, 2004. Mülkiye Dergisi, 28, 242, 9-71.
- Celal, M., Korkut, B., Ödekan, A., Tuncay M., Koçak, C., Özdemir, H. ve Katoğlu M., 1997. Türkiye Tarihi 4 - Çağdaş Türkiye 1908-1980, Cem Yayınevi, 4, 624.
- Çolak, F., 2013. Atatürk Dönemi'nde Türkiye Cumhuriyeti'nin Ulaşım Politikasına Genel Bir Bakış, Turkish Studies - International Periodical For The Languages, Literature and History of Turkish or Turkic, 8, 2, 345-364.
- Doğan, İ., 2007. Türkiye'de Tek Partili Dönemde Sivil Toplum, Sosyal Bilimler Araştırma Dergisi, 9, 2.

Fenmen, N., 2005. Kurtuluştan 12 Eylül'e Yakın Tarihimize Kısa Bir Bakış, ODTÜ'lüler Bülteni, Ankara.

Gençoğlu, M. T. ve Gençoğlu E., 2005. Mühendislik Eğitiminde Yeni Yaklaşımlar, AB-GATS Mühendislik Alanına Etkileri Sempozyumu, İstanbul, Sempozyum Dergisi.

Gümüşlü, B., 2008. Aydınlanma ve Türkiye Cumhuriyeti, Hacettepe Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi, 8, 124-143.

İnce, E., 2012. Cumhuriyetin İlk Senelerinde Türkiye'de Karayolu Ulaşımına Genel Bir Bakış ve Köyde Ulaşım, ÇTTAD, 12, 24, 171-188.

K.T., Karayolları Tarihi, 2007. T.C. Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü.

N.İ.M., Nafia İşleri Mecmuası, 1934. T.C. Nafia Vekâleti, Sene:1, Sayı: 1.

N.İ.M., Nafia İşleri Mecmuası, 1934. T.C. Nafia Vekâleti, Sene:1, Sayı: 2.

N.İ.M., Nafia İşleri Mecmuası, 1934. T.C. Nafia Vekâleti, Sene:1, Sayı: 3.

N.İ.M., Nafia İşleri Mecmuası, 1934. T.C. Nafia Vekâleti, Sene:1, Sayı: 4.

N.İ.M., Nafia İşleri Mecmuası, 1934. T.C. Nafia Vekâleti, Sene:1, Sayı: 5.

N.İ.M., Nafia İşleri Mecmuası, 1934. T.C. Nafia Vekâleti, Sene:1, Sayı: 6.

N.İ.M., Nafia İşleri Mecmuası, 1934. T.C. Nafia Vekâleti, Sene:1, Sayı: 7.

N.İ.M., Nafia İşleri Mecmuası, 1935. T.C. Nafia Vekâleti, Sene:1, Sayı: 8.

N.İ.M., Nafia İşleri Mecmuası, 1935. T.C. Nafia Vekâleti, Sene:1, Sayı: 9.

N.İ.M., Nafia İşleri Mecmuası, 1935. T.C. Nafia Vekâleti, Sene:1, Sayı: 10.

N.İ.M., Nafia İşleri Mecmuası, 1935. T.C. Nafia Vekâleti, Sene:1, Sayı: 11.

N.İ.M., Nafia İşleri Mecmuası, 1935. T.C. Nafia Vekâleti, Sene:1, Sayı: 12.

N.İ.M., Nafia İşleri Mecmuası, 1935. T.C. Nafia Vekâleti, Sene:2, Sayı: 1.

N.İ.M., Nafia İşleri Mecmuası, 1935. T.C. Nafia Vekâleti, Sene:2, Sayı: 2.

N.İ.M., Nafia İşleri Mecmuası, 1935. T.C. Nafia Vekâleti, Sene:2, Sayı: 3.

N.İ.M., Nafia İşleri Mecmuası, 1935. T.C. Nafia Vekâleti, Sene:2, Sayı: 4.

N.İ.M., Nafia İşleri Mecmuası, 1935. T.C. Nafia Vekâleti, Sene:2, Sayı: 5.

N.İ.M., Nafia İşleri Mecmuası, 1935. T.C. Nafia Vekâleti, Sene:2, Sayı: 6.

Örmecioglu, H. T. ve Ergut, E. A., 2011. Türkiye’de Mühendislik, Modernleşme ve Bayındır Ülkenin İnşası, e-Journal of New World Sciences Academy, 3, 4C0106, 508-519.

Öztürk, İ., 2009. Osmanlı İmparatorluğu’ndan Günümüze Demiryollarının Gelişimi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Polat, M., Öksüz, A. A. ve Tanış, M., 2015. Türkiye Cumhuriyetinin İlk 10 Senesinde Köprü Yapım Faaliyetlerinin İncelenmesi, 3. Köprüler Viyadükler Sempozyumu, Bursa, Bildiriler Kitabı.

Şimşek U., Küçük B. ve Topkaya Y., 2012. Cumhuriyet Dönemi Eğitim Politikalarının İdeolojik Temelleri, Turkish Studies – International Periodical For The Languages, Literature and History of Turkish or Turkic, 7, 4, 2809-2823.

Tekeli, İ. ve İlkin, S., 2001. Cumhuriyetin Demiryolu Politikalarının Oluşumu ve Uygulaması, Kebikeç-İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırmaları Dergisi, 11, 125-163.

T.M.H., Türkiye Mühendislik Haberleri, 2006. 1923-1940 Dönemi Demiryolları, 442-443.

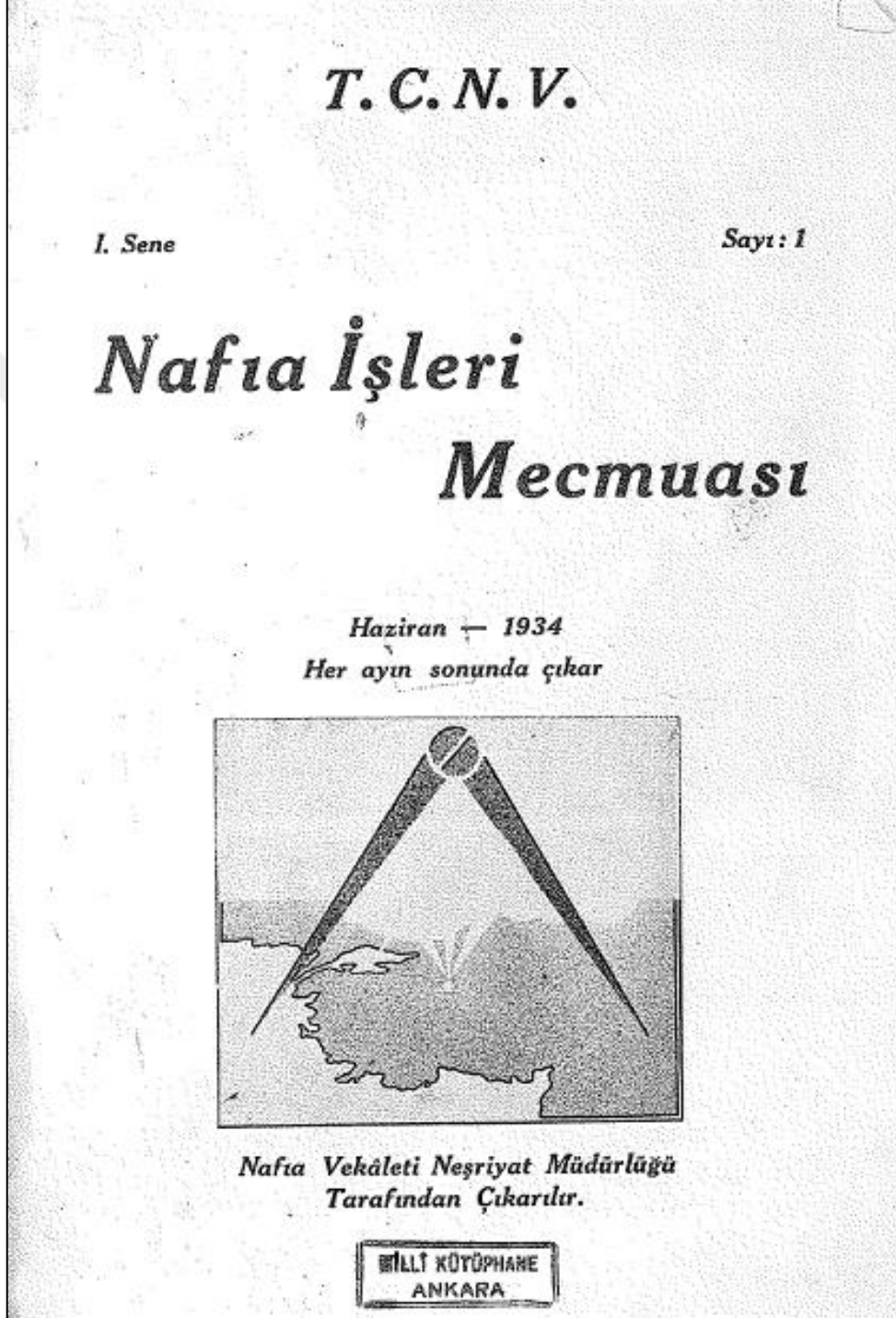
TÜSİAD., Türk Sanayicileri ve İşadamları Derneği, 2006. Tarih 1839-1939, T/12-425, İstanbul.

URL-1, [http://dhgm.meb.gov.tr/yayimlar/dergiler/Milli\\_Egitim\\_Dergisi/159/tas.htm](http://dhgm.meb.gov.tr/yayimlar/dergiler/Milli_Egitim_Dergisi/159/tas.htm), 10 Ocak 2016.

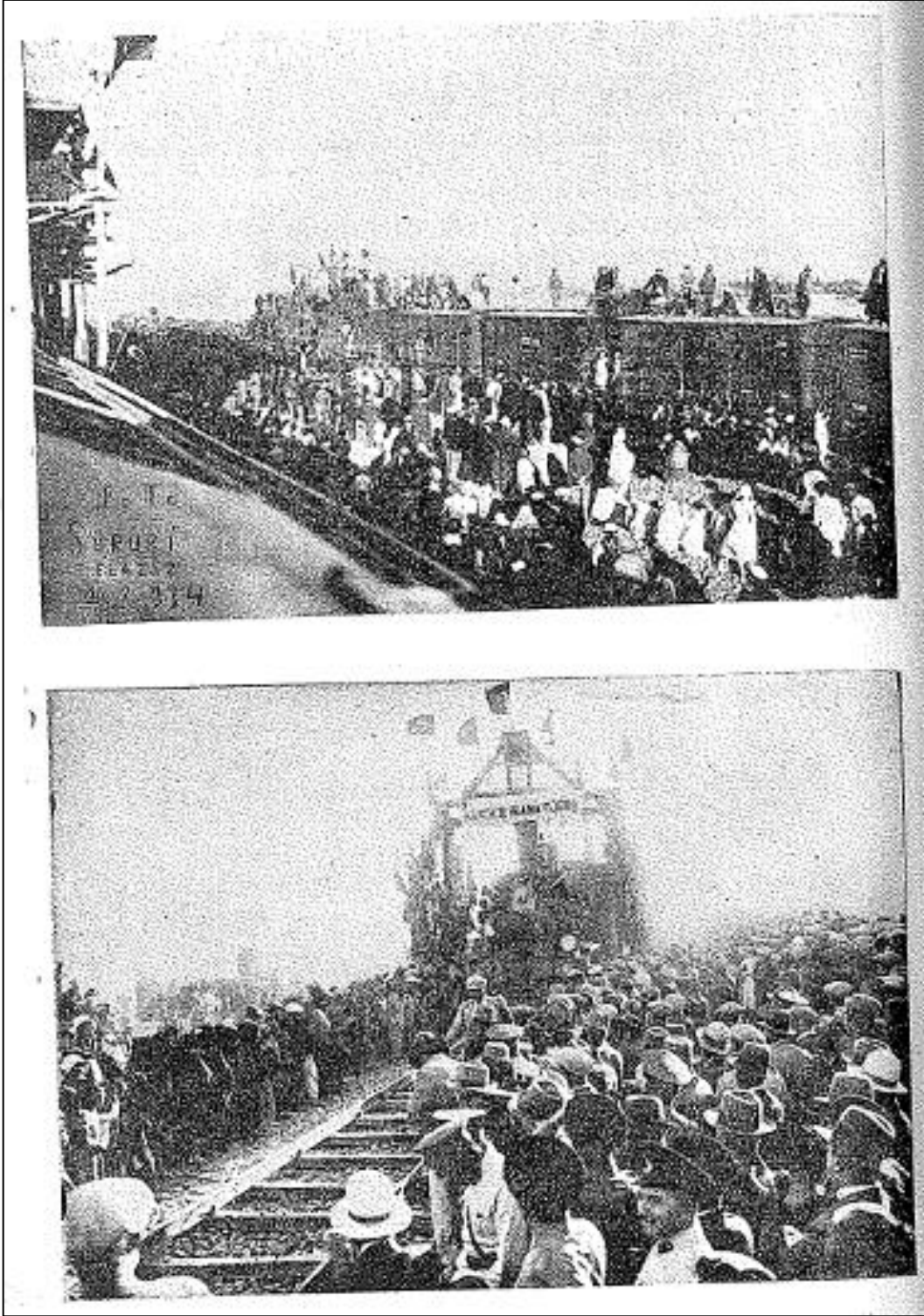
URL-2 URL-3, [https://tr.wikipedia.org/wiki/Demokrat\\_Parti\\_\(1946\)](https://tr.wikipedia.org/wiki/Demokrat_Parti_(1946)), 21 Mart 2016.

URL-4, <http://www.atam.gov.tr/dergi/sayi-42/cumhuriyet-turk-tarihindeki-gelisimi-ve-ataturk>, 12 Eylül 2015.

6. EKLER



Ek Şekil 1. Nafia İşleri Mecmuası 1. sene 1. sayı dış kapağı.



Ek Şekil 2. Temmuz 1934 ilk trenin Elazığ'a girişi ve halkın treni coşkulu karşılayışı.

**Elâziz şube hattının işletmeye resmen açılmasına  
ait bazı intibalar**



**Hey'etin Kayseride karşılanması**



**Nigdeye varış**

Ek Şekil 3. Temmuz 1934 Elazığ hattının açılış törenine katılan Nafia İşleri heyeti ve heyetin karşılanması.



**Afyon - Antalya hattının temel atılma merasimine  
ait bazı intibalar**



**Temel atmağa gidilş**



**Temel atılan yerdeki tåk önünde**

Ek Şekil 4. Ağustos 1934 Afyon- Antalya hattının temel atma töreninde hükümet yetkililerinin katılımı.

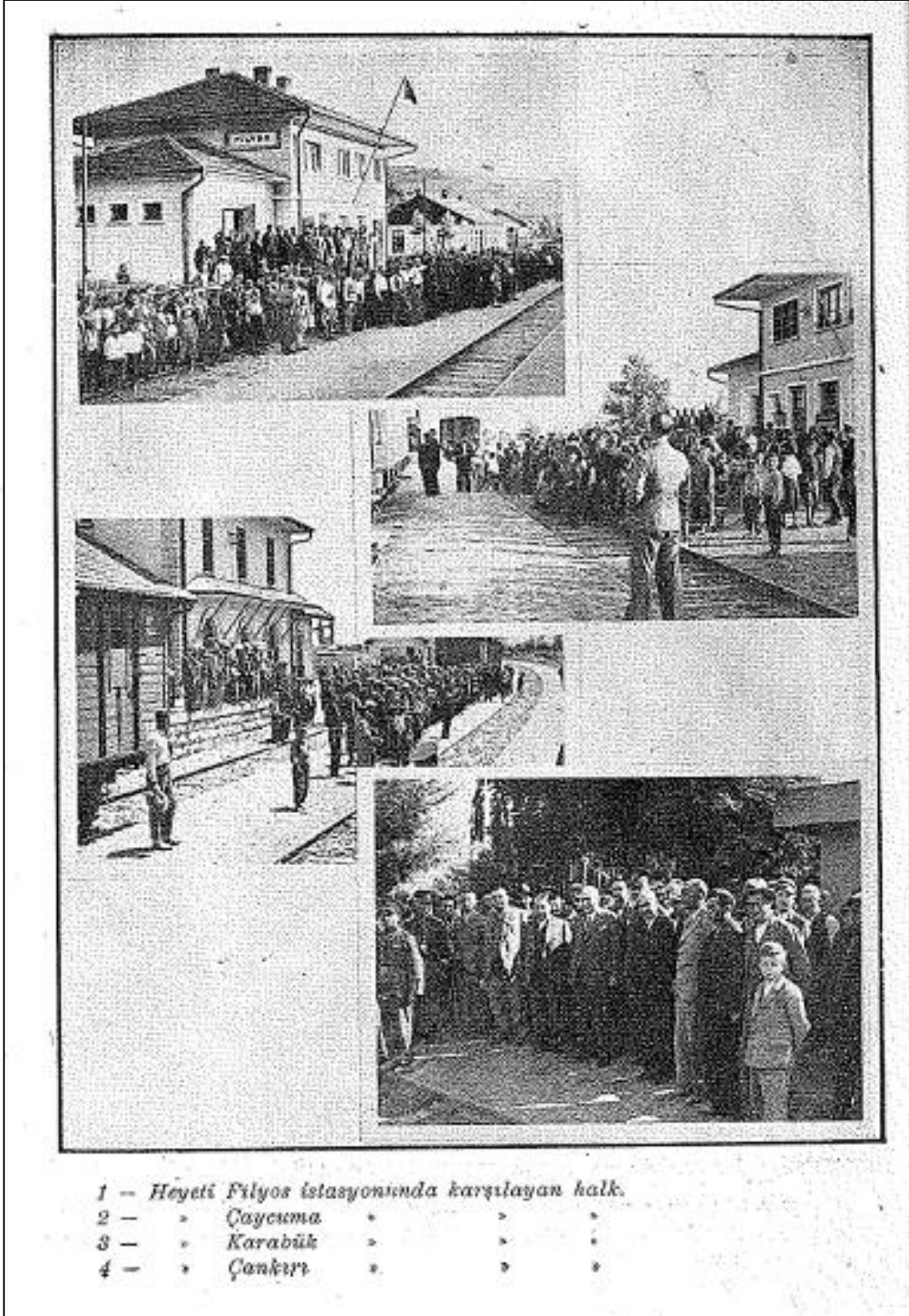


*Sandıklı istasyonunda millî elbiselerile gelen ve millî oyunlar oynayan köylüler.*



*Sandıklı istasyonunda köylü atlılar treni uğurlarken.*

Ek Şekil 5. Nisan 1935'te açılan Sandıklı İstasyonu açılış törenine ait görüntüler.



Ek Şekil 6. Açılış törenlerine katılan halkın görüntüleri.

## ÖZGEÇMİŞ

1988 yılında Ankara'da doğdu. İlk ve ortaöğrenimini Ankara Öğretmen Kubilay Ortaokulu'nda, lise öğrenimini Ankara Gazi Lisesi'nde (Yabancı Dil Ağırlıklı) tamamladı. 2007 yılında Karadeniz Teknik Üniversitesi İnşaat Mühendisliği bölümünü kazandı ve 2011 yılında lisans eğitimini tamamlayarak mezun oldu. Aynı yıl Karadeniz Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Anabilim Dalı'nda yüksek lisans eğitimine başladı. 2014 yılında Bülent Ecevit Üniversitesi İnşaat Mühendisliği Bölümü, Ulaştırma Anabilim Dalı'nda yüksek lisans eğitimine başladı ve hala devam etmektedir. Ayrıca 2014 yılında Bülent Ecevit Üniversitesi İnşaat Mühendisliği Bölümü'nde Araştırma Görevlisi olarak çalışmaya başladı, görevine devam etmektedir. İyi derecede İngilizce ve orta derecede İtalyanca bilmektedir.