

1934-1944 SENELERİ ARASINDAKİ KARAYOLU FAALİYETLERİNİN NAFİA MECMUASI ÜZERİNDEN İNCELENMESİ

Arş. Gör. Mine POLAT ALPAN*

Başvuru:17.09.2018

Dr. Öğr. Üyesi Aysun AYDIN ÖKSÜZ**

Kabul: 14.01.2019

Öz

Bu çalışmada, Erken Cumhuriyet dönemi karayolu faaliyetleri 1934-1944 seneleri arasında devlet tarafından yayınlanan Nafia Mecmuası üzerinden incelenmiştir. Dergi, tüm bayındırlık işlerine ait bilgileri aylık olarak vererek halkı bilgilendirmeyi amaçlamaktaydı. Karayolu ile ilgili yapılan bütün faaliyetler, ülkenin gelişmesinde önemli rol oynadığı gibi siyasal olarak da büyük bir önem taşımaktaydı. Bu işleri hükümetin ne derecede önemseddiği, yeni kurulan bir devletin hangi koşullarda bu işleri gerçekleştirebildiği ve ülkenin geleceğinde ne gibi etkileri olduğunu bu dergi vasıtasıyla inceleyebilmek amacıyla, bu çalışma yapılmıştır. Nafia İşleri dergisi incelemeleri kantitatif yöntemle yapılmış, dergi içerikleri belirlenmiş, karayolu ile ilgili başlıklar tablolştırılmış ve yorumlanmıştır. Sonuç olarak da, Nafia İşleri Dergisi üzerinden Erken Cumhuriyet Döneminde 10 sene içerisinde yapılmış karayolu ile ilgili faaliyetler belirlenmiştir.

Anahtar kelimeler: Cumhuriyet Dönemi, Ulaştırma, Nafia, Karayolu.

Analyzing Highway Activities through the Magazine Nafia between 1934-1944 Years

Abstract

In this research, highway activities of Early Republican Period were analyzed through the Magazine Nafia in 1934-1944. All the developments about public works had been published monthly in this magazine 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. The Magazine Nafia was analyzed with quantitative method; contents were specified and tabulated with the titles of highway; and these topics were interpreted. As a result, Early Republican Period was examined accordingly and the activities about highway in 10 years have been stated.

Keywords: Republican Period, Transportation, Nafia, Highway.

* Zonguldak Bülent Ecevit Üniversitesi, Mühendislik Fakültesi, İnşaat Mühendisliği Bölümü, minepolat@beun.edu.tr, ORCID: 0000-0002-4964-4910

** Karadeniz Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü, mimaraysun@gmail.com, ORCID: 0000-0002-5020-6870

1. Giriş

İnsanoğlu var olduğundan beri ulaşım, en önemli ihtiyaçlarının başında gelmektedir. İnsanları doğrudan ilgilendiren ulaşım, toplumun en önemli gelişim araçlarından biridir. Gelişmeyi isteyen toplumlar, daima bayındırlık işlerine önem verme yolunu izlemişlerdir. Bu bağlamda, Türkiye Cumhuriyeti kurulurken devletin en önem verdiği noktalardan birisinin de ulaştırma politikaları olduğu bilinmektedir. Çünkü hükümet siyasal, ekonomik, kültürel ve ticari gelişim yolunun ulaştırmadan geçtiğinin bilincindeydi. Bu bilinçle ulaştırma yatırımları, dönemin ekonomik yetersizliğine rağmen ilk sıralara konmuştur. 1923'lü yılların başında Nafia Vekâleti programında genel olarak ulaştırma konusunun ele alındığından bahsedilmektedir (Gürgözeler, 1997). Ülkenin en batısıyla en doğusunu birbirine ulama fikri, başta Atatürk olmak üzere tüm yöneticiler tarafından önemsenmiş ve hiç durmadan harekete geçilmiştir.

Cumhuriyetin ilk yıllarında uygulanmaya çalışılan ulaşım politikalarının ağırlığı demiryollarındaydı. Demiryolları politikasında esas olan konular, İmparatorluktan kalma yabancıların elinde bulunan hatların satın alınması ve ülkeyi baştan sona demiryoluyla bağlamaktır. Bu durum, aynı zamanda Doğu Anadolu ile İç Anadolu'da yer alan tarım alanlarının üretim açısından ulusal pazar ile bütünleşmesi anlamına da gelmekteydi. Demiryolu tercihi, yurdun uzak yerlerini merkeze bağlayan bir demiryolu şebekesini sağlamış olsa da, karayollarının daha uzun zaman ilkel ve yetersiz kalmalarına neden olmuştur. 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 inşaa ve bakımının sağlanmasını gerekli kılmıştır (As, 2006).¹

1923 yılında kurulan Türkiye Cumhuriyeti 4.000 kilometresi iyi durumda olan 18.350 kilometre yol ağı devralmıştır. Cumhuriyetin ilk yıllarında ulaşımında ağırlık verilen demiryolu yapımının bir süre sonra tek başına yeterli olmadığı, ülke genelinin ulaşım ihtiyacını karşılamadığı görülerek, karayolu yapımı da gündeme alınmıştır (TMH, 2006).²

1933-1938 yılları arasında 1089 km yeni yol, 3305 km esaslı tamir yapılmıştır. Türkiye Cumhuriyeti'nde yol yapımına önem verilmeye başlanmasıyla beraber ekonomik yetersizlikten dolayı yine de çok fazla yol

¹ 1933'te 37.400 km. olan karayolları uzunluğu, 1939'da 40.900 km. ye ulaşmıştır. Bu rakamı, devlet yolları ile il yolları birlikte oluşturmaktadır. Hatta bu rakama, toprak tesviye ve ham yollar da dâhildir.

² Bu çerçevede, yol yapımıyla ilgili bir kanun çıkarılması gerekmiş ve Haziran 1929'da Şose ve Köprüler Kanunu kabul edilmiştir. Bu kanunla, devlet ve il yollarının birleştirilmesine dair uygulamadan vazgeçilmiş ve eski sisteme dönmüştür: Devlet yolları, il yolları ve köy yolları olarak ayrılmıştır.

yapılamamıştır. Uzun bir savaş döneminin yarattığı kaynak yetersizliği, daha sonra gelen dünya ekonomik bunalımı ve son olarak II. Dünya Savaşı, çalışmaları engelleyici unsurlar olmuştur. Savaşın bitiminden sonra, Türkiye'nin ulaşım politikalarında değişim başlamıştır. Yapılan düzenlemeler, iktidarın ulaşım politikasındaki farklılıklar ve savaşın hasarlarının azaltılması için verilen yardımlar, karayollarının hızla gelişmesini sağlamış, 1950'de Karayolları Genel Müdürlüğü kurularak çalışmalara hız verilmiştir (Çolak, 2013). Cumhuriyetin kurucu kadrosu ulusal kalkınma hamlelerinin köylerden başlamasının gerekli olduğunu düşünmüştür. Bu düşüncede, o dönemin köyde yaşayan nüfus verileri oldukça etkili olmuştur. Kalkınma ancak, köylüye projelerin iyi anlatılıp, benimsetilmesiyle mümkün olabilecek ve bu amaçla köylüye ulaşılması öncelenmiştir (İnce, 2012). Tam da bu amaçla yayınlanan yani halkın bilinçlenmesi düşüncesiyle yayın hayatına başlayan "Nafia İşleri Mecmuası"nın incelenmesi, bu amacın gerçekleşip gerçekleşmediğinin anlaşılması adına önemli bir yere sahiptir.

1934-1944 seneleri arasındaki karayolu faaliyetlerinin anlaşılabilmesi için bilinmesi gerekenler, o dönemde yapılmış olan işlerin dağılımlarının neler olduğu, bu işlerin devlete ve hükümete yansımaları ve planlanan politikaların işleyişi ile ilgili ayrıntıların incelenmesidir. Planlanan karayolu faaliyetlerinin 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 çalışmadaki çıkış noktası olmuştur. Nafia İşleri Dergisi, tüm bayındırlık işlerinin toplandığı ve dönemin hükümeti tarafından çıkarılan bir dergi olması açısından, incelenmek istenilen konularla ilgili en doğru kaynak olarak düşünülmüştür.

Karayolları faaliyetleriyle ilgili farklı çalışmalar bulunmasına rağmen, incelemeler aynı yöntemler üzerinde yoğunlaşmaktadır. Bu çalışmada dönemin alanındaki en önemli dergisi olan "Nafia İşleri Mecmuası"nın kantitatif yöntemle incelenmiş olmasının, o döneme ait daha net bilgi sahibi olunmasını sağlayabilir nitelikte olduğu ve daha önce yapılmamış bir çalışma olması açısından bilimsel olarak önemli bir değere sahip olduğu düşünülmektedir. Kantitatif yöntemle yapılan dergi incelemesi ve sonuçlarının, karayolu işleri üzerinden irdelenmesiyle dönemin karayolu çalışmalarının net olarak görülmesi amaçlanmıştır.

2. Teorik Metod

Nafia İşleri Mecmuası'na ait 1934 Haziran tarihli ilk sayısından, 1944 Nisan-Mayıs ayları arasındaki döneme ait toplam 109 adet dergi tespit edildi. Toplamda 10 senelik karayolu faaliyetlerinin incelenmesi için bu tarihlere ait dergiler belirlenmiş ve her bir sayının ayrıntılı okuması yapılarak, derginin genel hatları çizilmeye çalışılmıştır. Sonrasında yine her bir sayı için "içindekiler" kısmı irdelenerek, başlıklar anlamlandırılmaya çalışılmıştır. Dergilerde birçok konu içeriği mevcutt olduğundan öncelik, derginin içindekiler

kısının tabiri caizse ayıklanması olmuştur. Karayolu anahtar kelimesi göz önünde bulundurularak, içindekiler bölümünde mevcut içerikler belirlenmiş, her sayı için içerikler karayolu çalışmalarına göre tablolştırılmış, yorumlanmış ve senelik olarak sunulmuştur. Yani ilk sayı olan 1934 Haziran sayısından 1935 Temmuz sayısına kadar çıkmış olan birinci seneye ait 12 dergi bir başlık altında anlatılmıştır. Diğer sayılar da bu yöntemle gruplandırılarak ve incelenmiştir. Böylece 10 senenin karayolu faaliyetleri sene bazında incelenmiş, karşılaştırma yapılarak değerlendirilmiştir.

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 kurulmuştur.³ Bu müdürlükler, her ay idari ve her üç ayda bir fenni olarak iki dergi yayınlıyacaktır. İnsanları ülkede yapılan tüm işlerden haberdar etmek, ancak devlete ait bir dergi vasıtasıyla olursa gerçek hedefine ulaşır düşüncesiyle derginin Nafia Vekâleti Neşriyat Müdürlüğü tarafından yayınlanması düşünülmüştür. Bu derginin ilim ve fen yolunda katkı sağlama 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 ve dünyada meydana gelen bayındırlık gelişmelerini takip etmek, yapılan önemli yapılar hakkında bilgi vermek.³

Dönemin koşullarına bakılırsa, Nafia İşleri Mecmuası oldukça kapsamlı ve büyük emekler harcanarak çıkarılmış bir dergidir denilebilir. Dergi ansiklopedik bir kaynak niteliği taşımaktadır.

3.2. Derginin İnceleniş Yöntemi

Yayınlanmaya başladığında senede 12 sayı olarak çıkan dergi, dokuzuncu ve onuncu senede 6'şar sayı olarak yayınlanmıştır. İlk sayılarında içerik olarak fazlasıyla dolu olan dergi, ilerleyen zamanlarda daha az içerik ve başlıklarla dikkat çekmektedir. Ayrıca Nafia Dergisi adıyla yayınlanmaya başlayan dergi, üçüncü senesinde Bayındırlık İşleri Dergisi ismiyle yayın hayatına devam etmiştir.

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

3.2.1. Nafia dergisi 1. sene 1934 Haziran-1935 Mayıs

1934 Haziran ve 1935 Mayıs tarihleri arasında her ay bir tane olmak üzere toplamda 12 adet dergi yayınlanmıştır. Derginin birinci senesinde çıkan sayılar tablolaştırılmış ve Tablo 1’de sunulmuştur.

| Tablo 1. Nafia işleri dergisi 1. sene 1934 Haziran-1935 Mayıs sayıları içerikleri | | |
|---|---------------------------|---|
| Sene 1 | Haziran 1934 ³ | Türkiye - İran arasındaki yol münasebatı (sf:65) |
| | Temmuz 1934 ⁴ | 30 Mart 1931’de Cenevre’de imzalanan Yol işaretlerinin tevhidini hakkındaki mukavelenamenin tasdikine dair kanun (sf:27) |
| | Ağustos 1934 ⁵ | Çorum - Sungurlu - Çerikli şosesinin açılması (sf:33) |
| | Eylül 1934 ⁶ | İzmir - Aydın yolu (sf:45), Artvin yolunda (sf:49) |
| | Ekim 1934 ⁷ | Konu ile ilgili içerik yoktur |
| | Kasım 1934 ⁸ | Beynelmül 7nci yol kongresi (sf:46) |
| | Aralık 1934 ⁹ | Zonguldak Vilayeti Yolları (sf:60) |
| | Ocak 1935 ¹⁰ | Beynelmül 7nci yol kongresi (sf:75) |
| | Şubat 1935 ¹¹ | Yol bedeni mükellefe amelesinden istifade çareleri (sf:25), Beynelmül yedinci yol kongresi (sf:34) |
| | Mart 1935 ¹² | Belediye Yapı ve Yollar Kanunu (sf:7), Yapı ve Yollar Kanununa bir madde ilavesine dair Kanun (sf:25), Kars Vilayeti yolları ve hususiyetleri (sf:43) |
| | Nisan 1935 ¹³ | Beynelmül yedinci yol kongresi (sf:9), Fenni toprak yol (sf:41) |
| | Mayıs 1935 ¹⁴ | Beynelminel Yedinci Yol Kongresi (sf:32) |

Tablo 1’de bir sene içerisinde yapılan tüm işler belirtilen içerikler üzerinden incelendiğinde, 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, ticaret ilişkileri gelişecek ve İran devletiyle daha samimi bağlar kurulmuş olacaktır. Yol işaretlerinin belirlenmesi ve kabul edilmesiyle ilgili bilgiler verilmiştir. Çorum-Sungurlu-Çerikli şosesinin yapılmaya başlanmasının önemi ve bu yolun demiryolunu da besleyecek olmasından dolayı konumunun öneminden bahsedilmiştir. Aydın’ın İzmir limanına bağlanması amacıyla bu inşaata verilen önemden bahsedilmiştir. Yolun kullanıma başlanmasından sonra ticari ve iktisadi anlamda büyük yararı olacağı bildirilmektedir. Ayrıca Artvin yolunun yapılmasıyla Hopa-Borçka

⁴ Nafia İşleri Mecmuası, 1934. T.C. Nafia Vekâleti, Sene:1, Sayı: 2

⁵ Nafia İşleri Mecmuası, 1934. T.C. Nafia Vekâleti, Sene:1, Sayı: 3

⁶ Nafia İşleri Mecmuası, 1934. T.C. Nafia Vekâleti, Sene:1, Sayı: 4

⁷ Nafia İşleri Mecmuası, 1934. T.C. Nafia Vekâleti, Sene:1, Sayı: 5

⁸ Nafia İşleri Mecmuası, 1934. T.C. Nafia Vekâleti, Sene:1, Sayı: 6

⁹ Nafia İşleri Mecmuası, 1934. T.C. Nafia Vekâleti, Sene:1, Sayı: 7

¹⁰ Nafia İşleri Mecmuası, 1935. T.C. Nafia Vekâleti, Sene:1, Sayı: 8

¹¹ Nafia İşleri Mecmuası, 1935. T.C. Nafia Vekâleti, Sene:1, Sayı: 9

¹² Nafia İşleri Mecmuası, 1935. T.C. Nafia Vekâleti, Sene:1, Sayı: 10

¹³ Nafia İşleri Mecmuası, 1935. T.C. Nafia Vekâleti, Sene:1, Sayı: 11

¹⁴ Nafia İşleri Mecmuası, 1935. T.C. Nafia Vekâleti, Sene:1, Sayı: 12

arasındaki yolun ne kadar kısalacağını, bunun sonucu olarak da ihracatın değerlendirildiği, maddi açıdan büyük bir artış olduğu, iktisadi açıdan büyük faydalar sağladığından bahsedilmiştir.

1934'te Berlin'de düzenlenmiş olan Beynelmül 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. "Beynelmül Yol Kongreleri Daimi Cemiyeti" azaları tarafından Almanya'nın kendi yollarının gelişmesi ve inşası için göstermiş olduğu çaba dikkate alınmıştır. Yollarla ilgili birçok kabul yapılmıştır. Türkiye de bu kabulleri uygulamaya başlayacaktır. Daha sonra Fransa'da toplanılmış olan Beynelmül 7nci yol kongresinde Avrupa'daki tüm gelişmelerin takip edildiği ve ülkemiz için en iyisinin yapılmak istendiği belirtiliyor.

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 alınmış, 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.

Yol bedeni mükellefiyeti kanununun öneminden bahsedilmiştir. Yolların yapımı aşamasında 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 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. Belediye Yapı ve Yollar Kanununda yapılması zorunlu olan yapılarla ve yollarla alakalı inşaa 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 inşaa zorluklarından bahsedilmiştir. Fakat bu zorlukların nasıl aşıldığı ve büyük bir çabayla yolların inşaa edildiğine dikkat çekilmiştir. Özellikle kaplamaların yol nakliyatına etkileri ve seferlerin vereceği zararlardan bahsedilmiştir. Yurtdışındaki gelişmeler artık

daha fazla takip edilmeye başlanmış olduğundan, Amerika’da uygulanan fenni toprak yolun, ülkemizde de bazı bölgelerde uygulanmasının hükümetçe uygun görüldüğünden ve yapılacak işlerden bahsedilmektedir. Kanunlarda belediyeler tarafından yapılması zorunlu olan yapılarla ve yollarla alakalı ayrıntılar belirtilmiştir. Kanunların genelinde özellikle yapılar ve buldukları alanlardaki düzenlemelere verilen önem göze çarpmaktadır.

3.2.2. Nafia dergisi 2. sene 1935 Haziran-1936 Mayıs

Derginin 2. senesinin ilk sayısı 1935 Haziran tarihli dergidir. İkinci sene boyunca yayınlanan toplam 12 adet dergi tablolştırılmış ve Tablo 2’de sunulmuştur.

| Tablo 2. Nafia işleri dergisi 2. sene 1935 Haziran-1936 Mayıs sayıları içerikleri | | |
|---|----------------------------|---|
| Sene 2 | Haziran 1935 ¹⁵ | Asfalt yol kaplamalarında bitümün rolü ve suyun tesirâtı (sf:116) |
| | Temmuz 1935 ¹⁶ | Konu ile ilgili içerik yoktur. |
| | Ağustos 1935 ¹⁷ | Konu ile ilgili içerik yoktur. |
| | Eylül 1935 ¹⁸ | Konu ile ilgili içerik yoktur. |
| | Ekim 1935 ¹⁹ | Türkiyede yol faaliyeti (sf:21) |
| | Kasım 1935 ²⁰ | Konu ile ilgili içerik yoktur |
| | Aralık 1935 ²¹ | 1935 senesinde Ankarada yapılan asfalt işleri (sf:63) |
| | Ocak 1936 ²² | Konu ile ilgili içerik yoktur. |
| | Şubat 1936 ²³ | Vilayet yollarının üç aylık durumu hakkında rapor (sf:62) |
| | Mart 1936 ²⁴ | Ankara Çubuk barajı asfalt yolu inşaatı (sf:91) |
| | Nisan 1936 ²⁵ | Konu ile ilgili içerik yoktur. |
| | Mayıs 1936 ²⁶ | Gümüşhane ilinde yol bakımı ve Transit Yolunun kış durumu(sf:35) |

Tablo 2’deki içerikler incelendiğinde, asfalt kaplamalarında yeni kullanılmaya başlanılan bitümün fayda ve zararlarından bahsedilmiştir. Bitüm kullanılırken oluşabilecek durumlar, malzemenin kullanılış şekli ve suyun etkilerinden bahsedilmiştir. 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

¹⁵ Nafia İşleri Mecmuası, 1935. T.C. Nafia Vekâleti, Sene:2, Sayı: 1

¹⁶ Nafia İşleri Mecmuası, 1935. T.C. Nafia Vekâleti, Sene:2, Sayı: 2

¹⁷ Nafia İşleri Mecmuası, 1935. T.C. Nafia Vekâleti, Sene:2, Sayı: 3

¹⁸ Nafia İşleri Mecmuası, 1935. T.C. Nafia Vekâleti, Sene:2, Sayı: 4

¹⁹ Nafia İşleri Mecmuası, 1935. T.C. Nafia Vekâleti, Sene:2, Sayı: 5

²⁰ Nafia İşleri Mecmuası, 1935. T.C. Nafia Vekâleti, Sene:2, Sayı: 6

²¹ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1935. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:2, Sayı: 7

²² Bayındırlık İşleri Dergisi, 1936. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:2, Sayı: 8

²³ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1936. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:2, Sayı: 9

²⁴ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1936. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:2, Sayı: 10

²⁵ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1936. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:2, Sayı: 11

²⁶ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1936. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:2, Sayı: 12

ilgili bilgiler verilmiştir. 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. Yeni yapılmakta olan şoseler ve tamir edilmekte olan yolların son üç aylık durumuyla ilgili bilgiler verilmiştir.

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. Doğu illerini Karadeniz'e bağlayan tek yolun Trabzon- Erzurum yolu olduğunu ve diğer illerin 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.

3.2.3. Bayındırlık işleri dergisi 3. sene 1936 Haziran-1937 Mayıs

İki senelik 24 sayının incelenmesinin ardından 25. dergi 3. senenin ilk sayısı olan 1936 Haziran tarihli dergidir. 3. seneye ait 12 dergi Tablo 3'te sunulmuştur.

| Tablo 3. Bayındırlık işleri dergisi 3. sene 1936 Haziran-1937 Mayıs sayıları içerikleri | | |
|---|----------------------------|--|
| Sene 3 | Haziran 1936 ²⁷ | Yol faaliyeti (sf:118) |
| | Temmuz 1936 ²⁸ | Konu ile ilgili içerik yoktur. |
| | Ağustos 1936 ²⁹ | Ankara - Çubuk barajı asfalt yolu (sf:35) |
| | Eylül 1936 ³⁰ | Konu ile ilgili içerik yoktur. |
| | Ekim 1936 ³¹ | Türkiyede yol işleri (sf:41) |
| | Kasım 1936 ³² | Atatürk'ün konuşması (sf:5) |
| | Aralık 1936 ³³ | 1935 senesinde Ankarada yapılan asfalt işleri (sf: 63) |
| | Ocak 1937 ³⁴ | Konu ile ilgili içerik yoktur. |
| | Şubat 1937 ³⁵ | Konu ile ilgili içerik yoktur. |
| | Mart 1937 ³⁶ | Konu ile ilgili içerik yoktur. |
| | Nisan 1937 ³⁷ | Konu ile ilgili içerik yoktur. |
| | Mayıs 1937 ³⁸ | Vilayetlerde yol faaliyetleri (sf:73) |

²⁷ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1936. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:3, Sayı: 1

²⁸ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1936. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:3, Sayı: 2

²⁹ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1936. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:3, Sayı: 3

³⁰ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1936. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:3, Sayı: 4

³¹ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1936. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:3, Sayı: 5

³² Bayındırlık İşleri Dergisi, 1936. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:3, Sayı: 6

³³ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1936. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:3, Sayı: 7

³⁴ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1937. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:3, Sayı: 8

³⁵ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1937. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:3, Sayı: 9

³⁶ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1937. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:3, Sayı: 10

³⁷ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1937. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:3, Sayı: 11

³⁸ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1937. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:3, Sayı: 12

Tablo 3 içerikleri incelendiğinde 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.

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. Afyon-Antalya hattının ilk kısmı bitirilmiş ve buna ek olarak Baladız- Burdur hattı da yapılarak, Burdur vilayet merkezine bağlanmıştır. Osmanlı Devleti zamanından kalmış olan yolların kullanılmayacak durumda olduğundan, o yolları onarım çalışmalarından ve yeni yapılan yolların tüm ayrıntılarından bahsedilmiştir. 1.6.1936 ve 1.12.1936 tarihleri arasında (61+990) km yeni şose, (319+350) km tamire muhtaç şose tamir edilmiş olduğundan bahsedilmiştir.

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 4'te sunulmuştur.

Tablo 4'te incelenen içeriklerde, büyük trafikli yolların 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, Kızılvize-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.

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. 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. 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.

| Tablo 4. Bayındırlık işleri dergisi 4. sene 1937 Haziran-1938 Mayıs sayıları içerikleri | | |
|---|----------------------------|--|
| Sene 4 | Haziran 1937 ³⁹ | Yol ve köprü inşaatına ait keşif hakkında (sf:94), Büyük trafikli yollar bir şose veya birbirinden ayrı iki şose halinde mi yapılmalıdır (sf:133), İran transit yolunun açılışı (sf:155) |
| | Temmuz 1937 ⁴⁰ | Yol hakkında umumi malûmat (sf:64) |
| | Ağustos 1937 ⁴¹ | Konu ile ilgili içerik yoktur. |
| | Eylül 1937 ⁴² | Erzurum-karabiyik hattının açılması (sf:55) |
| | Ekim 1937 ⁴³ | Şoseler (sf:129) |
| | Kasım 1937 ⁴⁴ | İstanbul-edirne-londra asfalt yolu (sf:100) |
| | Aralık 1937 ⁴⁵ | Konu ile ilgili içerik yoktur. |
| | Ocak 1938 ⁴⁶ | Dünya yol terakkiyatı (sf:64) |
| | Şubat 1938 ⁴⁷ | Dünya yol terakkiyatı (sf:43), Trabzon-iran transit yolu (sf:70), Çimento beton ile yol inşası hakkında rapor (sf:85) |
| | Mart 1938 ⁴⁸ | Şoselerimiz niçin çabuk bozuluyor (sf:24) |
| | Nisan 1938 ⁴⁹ | Dünya yol terakkiyatı (sf:28) |
| | Mayıs 1938 ⁵⁰ | İstanbul-edirne asfalt yolu inşaatı hakkında rapor (sf:30) |

Trabzon-İran transit yoluyla ilgili ise İngiltere Jeoloji Cemiyeti Başkâtibi 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.

Bursa Nafia Baş Fen Memuru Bülend Tayyar tarafından, şoselerin kullanım için çok uygun olmadığından, birçok zorluk yaşandığından, yapım tekniklerinin

³⁹ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1937. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:4, Sayı: 1

⁴⁰ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1937. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:4, Sayı: 2

⁴¹ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1937. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:4, Sayı: 3

⁴² Bayındırlık İşleri Dergisi, 1937. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:4, Sayı: 4

⁴³ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1937. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:4, Sayı: 5

⁴⁴ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1937. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:4, Sayı: 6

⁴⁵ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1937. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:4, Sayı: 7

⁴⁶ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1938. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:4, Sayı: 8

⁴⁷ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1938. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:4, Sayı: 9

⁴⁸ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1938. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:4, Sayı: 10

⁴⁹ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1938. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:4, Sayı: 11

⁵⁰ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1938. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:4, Sayı: 12

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. Dünya yol terakkiyatıyla ilgili verilen bilgilere 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. 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.

3.2.5. Bayındırlık işleri dergisi 5. sene 1938 Haziran-1939 Mayıs

Derginin 5. senesine ait ilk sayısı 1938 Haziran ayında basılmıştı. 1938 Haziran-1939 Mayıs arasındaki sayılar Tablo 5'te sunulmuştur. Tablo 5'te incelenen içeriklerde, 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.

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. Ayrıca Mudanya'nın küçük bütçesiyle hazırlanmış olduğu imar planının ülkenin genelinde bundan sonra hazırlanacak olan planlar için de önemli bir yer teşkil ettiğinden bahsedilmektedir. Planın ayrıntılarından da bahsedilmiştir. Asfalt kaplama kullanılan yollarda yüksek bütçe kullanılarak beton kaplama yapılmasından bahsedilmiştir. Örnek olarak da Mudanya Bursa yolu ayrıntılarıyla belirtilmiştir.

Devam eden Trabzon İnan Transit yolu, Dikili Ayvalık yolu, Londra İstanbul yolu ve Erzincan Kelkit yoluyla ilgili imalat ve inşaa işlerinden bahsedilmiştir. Ayrıca diğere ülkelerde mevcut durumdaki yolların idare ve finansal durumları incelenmiştir.

| Tablo 5. Bayındırlık işleri dergisi 5. sene 1938 Haziran-1939 Mayıs sayıları içerikleri | | |
|---|----------------------------|--|
| Sene 5 | Haziran 1938 ⁵¹ | Amerikada yol sistemi ve türkiyede tatbiki iktisadi olabilecek yol tipleri (sf:67), Londra-istanbul arsuulusal yolu (sf:103) |
| | Temmuz 1938 ⁵² | İzmir vilayeti turistik yollarının inşası hakkında kanun (sf:81), Sivas Erzurum hattı inşaatından bazı notlar ve fotoğraflar (sf:135), Sivas Erzurum hattı günde vasati (800) metre demir döşenerek erzincana yaklaşıyor (sf:143), Karayollar ve köprüler faaliyeti (sf:151) |
| | Ağustos 1938 ⁵³ | Mudanya bursa yolunun asfalt betonu ile kaplama işine ait rapor(sf:98), Karayollar faaliyeti (sf:121), Ek: on beş memlekette yolların idaresi ve finanse edilmesi |
| | Eylül 1938 ⁵⁴ | Konu ile ilgili içerik yoktur. |
| | Ekim 1938 ⁵⁵ | Yol işleri (sf:243) |
| | Kasım 1938 ⁵⁶ | Trabzon iran transit yolunda yapılan inşaat ve mütemadi tamirat (sf:94), Ek-15 memlekette yolların idaresi ve finanse edilmesi |
| | Aralık 1938 ⁵⁷ | Erzincan hattının açılma töreni (sf:47), Erzincan vilayetinde 1938 senesinde yeni açılan yolar (sf:61) |
| | Ocak 1939 ⁵⁸ | Beton şoseler, esasları ve tekniğı (sf:18), İstanbul Edirne asfalt yolunun İstanbul Lüleburgaz arasındaki kısmıyla muratlı-karıştıran yoluna ait rapor (sf:34), Tokat vilayeti nafasının ikinci teşrin 1938 ayı içinde yollar üzerindeki inşaat tamir ve işleri (sf:45), Konya vilayetinde yol faaliyeti (sf:47) |
| | Şubat 1939 ⁵⁹ | İstanbul Edirne asfalt yolunun İstanbul Lüleburgaz kısmında tamirat faaliyeti (sf:42), Sivas Erzurum hattının Erzincan Erzurum kısmının mühim imalat sınısının inşaat durumu hakkında muhtelif malumat (sf:43), Muğla vilayetinin 1938 senesindeki yol ve köprü faaliyeti (sf:52), 1937 yılı içinde İstanbul vilayeti dâhilinde yapılan yol ve köprü inşaatı (sf:59) |
| | Mart 1939 ⁶⁰ | Silivri kasaba içi asfalt yoluna ait rapor (sf:24), Ek: onbeş memlekette yolların idaresi ve finanse edilmesi |
| | Nisan 1939 ⁶¹ | Seyhan vilayeti 1938 yılı yol işlerine ait çalışma raporu (sf:39) Balıkesir vilayeti 1938 yılı yol işlerine ait çalışma raporu (sf:41) |
| | Mayıs 1939 ⁶² | Edirne vilayeti 1938 yılı yol işlerine ait çalışma raporu (sf:48), 1938 mali yılında Amasya vilayeti tarafından yaptırılan yol ve köprü işleri raporu (sf:53) |

⁵¹ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1938. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:5, Sayı: 1

⁵² Bayındırlık İşleri Dergisi, 1938. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:5, Sayı: 2

⁵³ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1938. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:5, Sayı: 3

⁵⁴ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1938. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:5, Sayı: 4

⁵⁵ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1938. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:5, Sayı: 5

⁵⁶ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1938. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:5, Sayı: 6

⁵⁷ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1938. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:5, Sayı: 7

⁵⁸ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1939. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:5, Sayı: 8

⁵⁹ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1939. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:5, Sayı: 9

⁶⁰ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1939. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:5, Sayı: 10

⁶¹ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1939. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:5, Sayı: 11

⁶² Bayındırlık İşleri Dergisi, 1939. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:5, Sayı: 12

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. 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.

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. 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 yapıma kararı alındığı belirtilmiştir. Ek olarak diğer ülkelerde mevcut durumdaki yolların idare ve finansal durumları incelenmiştir. 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.

3.2.6. Bayındırlık işleri dergisi 6. sene 1939 Haziran- 1940 Mayıs

Dergi sistematik olarak herhangi bir değişikliğe uğramadan, içerik olarak ufak değişikliklerle yayınlanmaya devam etmekteydi. 1939 Haziran-1940 Mayıs tarihleri arasındaki 6. seneye ait dergi içerikleri Tablo 6'da sunulmuştur.

Tablo 6'da incelenen başlıklarda, 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. Beynelmül yol kongresi isimli diğer başlıkta ise 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.

| Tablo 6. Bayındırlık işleri dergisi 6. sene 1939 Haziran-1940 Mayıs sayıları içerikleri | | |
|---|----------------------------|--|
| Sene 6 | Haziran 1939 ⁶³ | Beynelmül 8. Yol kongresi (sf:45), Manisa vilayeti 938 yılı yol işleri raporu (sf:71), Edirne vilayeti yol işleri raporu (sf:74), Afyon vilayeti yol işleri raporu (sf:76) |
| | Temmuz 1939 ⁶⁴ | Beynelmül yol kongresi (sf:101), Sivas-erzurum hattındaki inşaat faaliyetlerinden (sf:116), Ek: onbeş memlekette yolların idaresi ve finanse edilmesi |
| | Ağustos 1939 ⁶⁵ | Beynelmül yol kongresi (sf:97) |
| | Eylül 1939 ⁶⁶ | Konu ile ilgili içerik yoktur. |
| | Ekim 1939 ⁶⁷ | Diyarbakır-ıraq ve Diyarbakır-ıran hatları (sf:59), Şoseler (sf:87) |
| | Kasım 1939 ⁶⁸ | Konu ile ilgili içerik yoktur. |
| | Aralık 1939 ⁶⁹ | Konu ile ilgili içerik yoktur. |
| | Ocak 1940 ⁷⁰ | Muhtelif vilayet yol raporları (sf:56) |
| | Şubat 1940 ⁷¹ | Konu ile ilgili içerik yoktur. |
| | Mart 1940 ⁷² | Konu ile ilgili içerik yoktur. |
| | Nisan 1940 ⁷³ | Konu ile ilgili içerik yoktur. |
| | Mayıs 1940 ⁷⁴ | Konu ile ilgili içerik yoktur. |

Bir diğer Beynelmül yol kongresi makalesine ikinci sayıdan devam edilmektedir. Bu sayıda incelenen konu, yolun ulaşım şekillerine 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

⁶³ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1939. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:6, Sayı: 1

⁶⁴ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1939. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:6, Sayı: 2

⁶⁵ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1939. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:6, Sayı: 3

⁶⁶ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1939. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:6, Sayı: 4

⁶⁷ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1939. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:6, Sayı: 5

⁶⁸ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1939. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:6, Sayı: 6

⁶⁹ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1939. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:6, Sayı: 7

⁷⁰ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1940. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:6, Sayı: 8

⁷¹ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1940. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:6, Sayı: 9

⁷² Bayındırlık İşleri Dergisi, 1940. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:6, Sayı: 10

⁷³ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1940. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:6, Sayı: 11

⁷⁴ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1940. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:6, Sayı: 12

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

3.2.7. Bayındırlık işleri dergisi 7. sene 1940 Haziran - 1941 Mayıs

Bayındırlık İşleri Dergisi 6. Senesini doldurduğunda karayolu ile ilgili başlıklar giderek azalmıştı. Her sayıda az da olsa bilgi verilmişti fakat genelde mevcut işlere devam niteliğindedeydi. 1940 Haziran-1941 Mayıs tarihleri arasındaki dergi içerikleri 7'de sunulmuştur.

| Tablo 7. Bayındırlık işleri dergisi 7. sene 1940 Haziran-1941 Mayıs sayıları içerikleri | | |
|---|----------------------------|---|
| Sene 7 | Haziran 1940 ⁷⁵ | Konu ile ilgili içerik yoktur. |
| | Temmuz 1940 ⁷⁶ | Konu ile ilgili içerik yoktur. |
| | Ağustos 1940 ⁷⁷ | Diyarbakır-İran hattı (sf:10) |
| | Eylül 1940 ⁷⁸ | Konu ile ilgili içerik yoktur. |
| | Ekim 1940 ⁷⁹ | Cumhuriyetin 17. yılında şoseler (sf:83) |
| | Kasım 1940 ⁸⁰ | Kocaeli vilayetinin Ankara-İstanbul yolu üzerindeki mesaisine ait rapor (sf:45), Antalya şose ve köprülerine ait rapor (sf:49) |
| | Aralık 1940 ⁸¹ | Modern yollar ve bunlarda bitüm ve sair irtibat malzemesinin kullanılmasındaki bazı esaslı sebepler (sf:27) |
| | Ocak 1941 ⁸² | 1940 Haziranından 1940 birinci kanun sonuna kadar geçen altı ay içinde Kütahya vilayeti yolları üzerinde vücuda getirilen işler (sf:68) |
| | Şubat 1941 ⁸³ | Trabzon Nafiasının Faaliyet Raporu (sf:80) |
| | Mart 1941 ⁸⁴ | Samsun vilayeti yol faaliyetine ait rapor (sf:98) |
| | Nisan 1941 ⁸⁵ | Çorum vilayeti yollar hakkında rapor (sf:107) |
| | Mayıs 1941 ⁸⁶ | Konu ile ilgili içerik yoktur. |

Tablo 7'de 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

⁷⁵ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1940. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:7, Sayı: 1

⁷⁶ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1940. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:7, Sayı: 2

⁷⁷ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1940. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:7, Sayı: 3

⁷⁸ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1940. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:7, Sayı: 4

⁷⁹ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1940. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:7, Sayı: 5

⁸⁰ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1940. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:7, Sayı: 6

⁸¹ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1940. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:7, Sayı: 7

⁸² Bayındırlık İşleri Dergisi, 1941. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:7, Sayı: 8

⁸³ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1941. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:7, Sayı: 9

⁸⁴ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1941. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:7, Sayı: 10

⁸⁵ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1941. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:7, Sayı: 11

⁸⁶ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1941. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:7, Sayı: 12

edilmiş, tek gayenin de bir karış daha demiryolu yapmak olduğu vurgulanmıştır. Ayrıca bu hattın da ülkemiz için ne kadar önemli olduğundan bahsedilmiştir. .

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. 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.

1940 Hazirandan 1940 Aralık'a 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.

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

3.2.8. Bayındırlık işleri dergisi 8. sene 1941 Haziran- 1942 Mayıs

Dergi 8. senesinde de yayın hayatına devam etmekteydi. 1941 Haziran-1942 Mayıs tarihleri arasındaki 8. seneye ait içerikler Tablo 8'de sunulmuştur.

Tablo 8 içerikleri incelendiğinde, yeni hatlarla ilgili bilgiler verilmeye devam edilmiştir. Diyarbakır-Cizre-İrak 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.

| Tablo 8. Bayındırlık işleri dergisi 8. sene 1941 Haziran-1942 Mayıs sayıları içerikleri | | |
|---|----------------------------|--|
| Sene 8 | Haziran 1941 ⁸⁷ | Konu ile ilgili içerik yoktur. |
| | Temmuz 1941 ⁸⁸ | Konu ile ilgili içerik yoktur. |
| | Ağustos 1941 ⁸⁹ | Konu ile ilgili içerik yoktur. |
| | Eylül 1941 ⁹⁰ | Konu ile ilgili içerik yoktur. |
| | Ekim 1941 ⁹¹ | Cumhuriyetin 18. yılında şoseler (sf:81), Cumhuriyetin 18. yılında şose köprüleri inşaat faaliyeti (sf:115) |
| | Kasım 1941 ⁹² | Konu ile ilgili içerik yoktur. |
| | Aralık 1941 ⁹³ | Yeni hatlarımızda inşaat terakkilerinden:(Diyarbakır-cizre-irak hudut) (sf:83) |
| | Ocak 1942 ⁹⁴ | Kayseri vilayeti yollarında inşaat faaliyetleri (sf:122) |
| | Şubat 1942 ⁹⁵ | Stablize ucuz yol ve toprak bilgisi (yazan: vecdi diker) (sf:28) Şehirlerde yaya kaldırımları (yazan: M. Kulin) (sf:43) |
| | Mart 1942 ⁹⁶ | Makadam üzerine bitüm ve sathi kaplama yol inşasında yeni usuller (sf:69) |
| | Nisan 1942 ⁹⁷ | Kara yollarda zemin ve kaplama (yazan: kramer) (sf:72) |
| | Mayıs 1942 ⁹⁸ | Yollar milli müdafaanın anahtarıdır (amerikada harp ve sulh zamanında kara yolları) (nakleden: kalgay) (sf:20) |

Elazığ-Van hattı, Zonguldak-Kozlu hattı, Diyarbakır-Cizre hattıyla ilgili devam eden inşaat durumları belirtilmiştir. Yeni hatlarla ilgili bilgiler verilmeye devam edilmiştir. Diyarbakır-Cizre-İrak 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. 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.

⁸⁷ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1941. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:8, Sayı: 1

⁸⁸ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1941. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:8, Sayı: 2

⁸⁹ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1941. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:8, Sayı: 3

⁹⁰ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1941. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:8, Sayı: 4

⁹¹ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1941. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:8, Sayı: 5

⁹² Bayındırlık İşleri Dergisi, 1941. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:8, Sayı: 6

⁹³ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1941. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:8, Sayı: 7

⁹⁴ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1942. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:8, Sayı: 8

⁹⁵ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1942. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:8, Sayı: 9

⁹⁶ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1942. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:8, Sayı: 10

⁹⁷ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1942. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:8, Sayı: 11

⁹⁸ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1942. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:8, Sayı: 12

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 ciddiyetle ele alınmıştır. Yapımında ne gibi koşullar olması gerektiği, uygulamada nelerin yapılacağı ayrıntılı olarak belirtilmiştir. 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 katılmıyorsa 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.

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. 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 geleceklelerini belirlediği vurgulanmış, Amerika'daki yol maceraları anlatılmıştır. İlk günden bu güne kadar yollardaki gelişim incelenmiştir.

3.2.9. Bayındırlık işleri 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 9’da sunulmuştur.

| Tablo 9. Bayındırlık işleri dergisi 9. sene 1942 Haziran-1943 Mayıs sayıları içerikleri | | |
|---|--------------------------------------|--|
| Sene 9 | Haziran-Temmuz 1942 ⁹⁹ | Konu ile ilgili içerik yoktur. |
| | Ağustos-Eylül 1942 ¹⁰⁰ | Yol meselesinin mazisine bir bakış (yazan: sabih alaçam) (sf:39), Yol yapımı, yol bakımı (yazan: sabih alaçam) (sf:70) |
| | Ekim-Kasım 1942 ¹⁰¹ | (Bozöyük-inegöl-bursa-mudanya)hattı (sf:74), (bursa m.kemalpaşa-okçuğöl)hattı (sf:78), Şoseler (sf:211) |
| | Aralık 1942-Ocak 1943 ¹⁰² | Tuğla beton betonarme yol inşaatında yeni usuller (sf:37) |
| | Şubat-Mart 1943 ¹⁰³ | Konu ile ilgili içerik yoktur. |
| | Nisan-Mayıs 1943 ¹⁰⁴ | Konu ile ilgili içerik yoktur. |

Tablo 9 incelendiğinde, 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.

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, Vitriified Brick Pavement ve National Paving Brick Association dergilerinden alınmıştır.

3.2.10. Bayındırlık işleri dergisi 10. sene 1943 Haziran - 1944 Mayıs

⁹⁹ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1942. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:9, Sayı: 1-2

¹⁰⁰ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1942. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:9, Sayı: 3-4

¹⁰¹ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1942. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:9, Sayı: 5-6

¹⁰² Bayındırlık İşleri Dergisi, 1942-1943. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:9, Sayı: 7-8

¹⁰³ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1943. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:9, Sayı: 9-10

¹⁰⁴ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1943. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:9, Sayı: 11-12

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 10'da sunulmuştur.

| | | |
|--------|--------------------------------------|---|
| Sene10 | Haziran-Temmuz 1943 ¹⁰⁵ | Konu ile ilgili içerik yoktur. |
| | Ağustos-Eylül 1943 ¹⁰⁶ | Konu ile ilgili içerik yoktur. |
| | Ekim-Kasım 1943 ¹⁰⁷ | Cumhuriyetin son beş yılı içindeki büyük başarılarından (Selçuk-çamlık)yeni güzergahı (sf:39), Cumhuriyetin yirminci yılında şoseler (sf:343) |
| | Aralık 1943-Ocak 1944 ¹⁰⁸ | Konu ile ilgili içerik yoktur. |
| | Şubat-Mart 1944 ¹⁰⁹ | İstanbul vilayeti yollarından bebek-İstinye inşaatı (yazar: bedri öner) (sf:24) |
| | Nisan-Mayıs 1944 ¹¹⁰ | Konu ile ilgili içerik yoktur. |

Tablo 10 içerikleri incelendiğinde, 5 ve 6. sayıya ait dergi bulunmadığı için yorumlanamamıştır. İstanbul şehir içi karayolu olan Bebek-İstinye yolunun inşaa aşamaları belirtilmiştir. Bölge olarak önemli bir bölge olduğu düşünülen hattın projesi verilmiş, yapılan tüm inşaa çalışmaları ayrıntılarıyla belirtilmiştir. Altyapı, üstyapı ve kaplama aşamaları da sunulmuştur.

4. Sonuç

Bu çalışmada 1934-1944 arasındaki 10 seneye ait karayolundaki gelişmeler devlete ait olan Nafia İşleri Mecmuası üzerinden incelenmiş ve yorumlanmıştır. Bu derginin ilim ve fen yolunda katkılar sağlaması amaçlanmıştır. Derginin ayrıca, Türk'ün ülkesi için nasıl çalıştığını ve bayındırlık yolunda çağdaş ülkelere ulaşmak için sarf ettiği çabaları göstermek gibi bir amacı vardır. Dergi okumalarından, devletin ilgili dönemde başta demiryolu olmak üzere, karayollarına şose ve köprüler yapmak ve özellikle bunları kendi imkân ve mühendisleriyle yapmak gayesinde oldukları anlaşılmaktadır. 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 karayolu hattı açılışlarına halkın yoğun bir ilgiyle katılımı,

¹⁰⁵ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1943. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:10, Sayı: 1-2

¹⁰⁶ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1943. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:10, Sayı: 3-4

¹⁰⁷ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1943. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:10, Sayı: 5-6

¹⁰⁸ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1943-1944. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:10, Sayı: 7-8

¹⁰⁹ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1944. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:10, Sayı: 9-10

¹¹⁰ Bayındırlık İşleri Dergisi, 1944. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:10, Sayı: 11-12

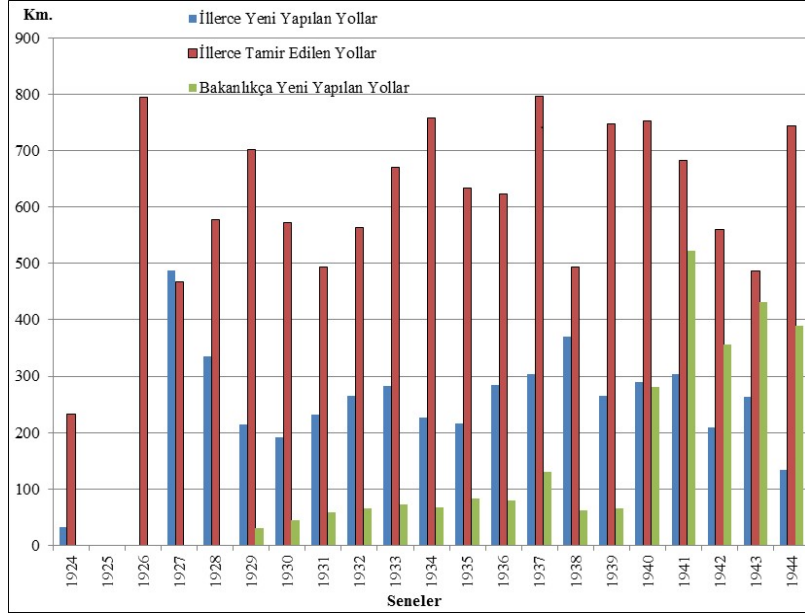
bunun aynı coşkuyla dergiye aktarılması, derginin yazım dilinin özellikle halka seslenir gibi olması derginin halk öncelikli olduğunun göstergesidir.

Dergi çıkmaya başladığı ilk senelerde ülkede yapılan işler ve gelişmeler yoğun olarak bildirilmiştir. Bayındırlık işleri ülkede yeni başlamış olduğu için dergi konu bakımında yoğun ve dolu bir içeriğe sahiptir. 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.

Demiryolu çalışmalarının her zaman gölgesinde kalan karayolu çalışmaları tam ihtiyacı karşılayamamıştır. Karayolu ağı, demiryolunu besleyici olarak düşünülmüş ve buna yönelik yatırımlar yapılmıştır. Karayolu ve köprü işleriyle ilgili ilerleyişi hızlandırmak için bir arayışa girilmiştir. 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.

Yolların varlığı ve gelişmesinin sanayide, ticarete, kültürel ve sosyal hayatta, seyahatte ve eğlenmede kolaylıklar sağlayacağı düşünülmektedir. Otomobillerin lüks bir vasıta aracı olmaktan çıkıp, herkesin her yere ulaşabileceği bir ulaşım aracı olacağının amaçlandığı vurgulanmıştır. Yolların inşasıyla öğrenciler ve öğretmenler uzak mesafedeki eğitim kurumlarına rahatlıkla gidip gelebilecek, mühendis ve doktorlar işlerini ve ihtiyaçlarını kolayca sağlayabilecek pozisyona gelebilecektir. Şehir merkezine uzakta bulunan köy ve kasabalar şehirde yaşamının imkânlarından faydalanabilecek,

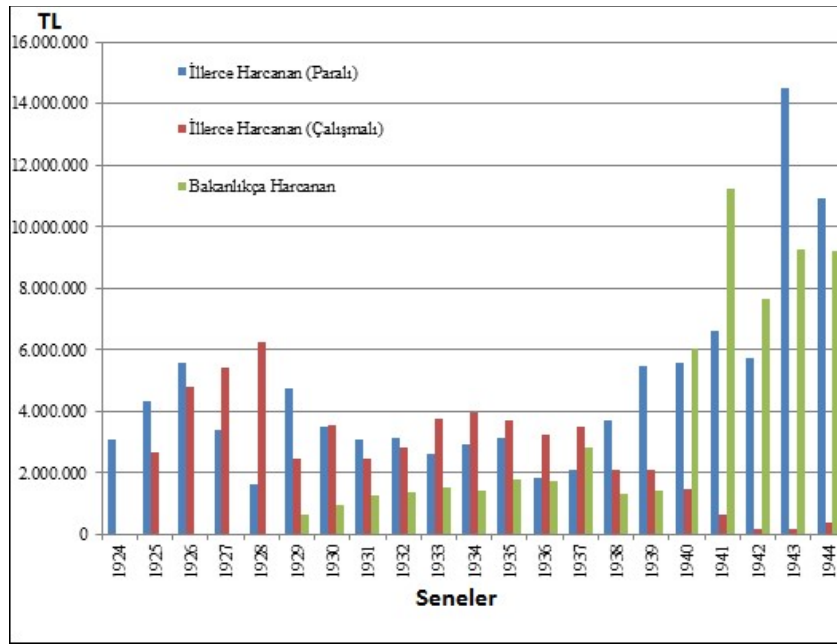
insanlar konferans dinlemeye, tiyatro izlemeye gidebileceklerdir. Kamyonla nakliyat trenden daha ucuz olduğu için 200-400 km. mesafelerde tüccarlar ve çiftçiler eşya ve mahsullerini kolaylıkla taşıyabileceklerdi. Şekil 1'de 1924-1944 seneleri arasında yapılan karayolu çalışmalarının genel bir özeti değerlendirilmiştir.



Şekil 1. 1924-1944 tarihleri arasında 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 1'den 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.

Karayolu ve köprüler için benimsenen politikanın 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 2’de 1924-1944 seneleri arasında Bakanlık ve illerce yol ve köprülere harcanan bütçeler sunulmuştur.



Şekil 2. 1924-1944 tarihleri arasında Bakanlık ve iller tarafından yol ve köprülere harcanan bütçeler

Şekil 2 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 2’de görüldüğü gibi, 1924’ten 1944 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 1944 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 1944 senesine kadar da artarak devam etmiştir.

5. Kaynaklar

As Efdal, 2006, Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923 – 1960), Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Doktora Tezi, İzmir.

- Bayındırlık İşleri Dergisi, 1935. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:2, Sayı: 7
Bayındırlık İşleri Dergisi, 1936. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:2, Sayı: 8
Bayındırlık İşleri Dergisi, 1936. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:2, Sayı: 9
Bayındırlık İşleri Dergisi, 1936. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:2, Sayı: 10
Bayındırlık İşleri Dergisi, 1936. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:2, Sayı: 11
Bayındırlık İşleri Dergisi, 1936. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:2, Sayı: 12
Bayındırlık İşleri Dergisi, 1936. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:3, Sayı: 1
Bayındırlık İşleri Dergisi, 1936. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:3, Sayı: 2
Bayındırlık İşleri Dergisi, 1936. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:3, Sayı: 3
Bayındırlık İşleri Dergisi, 1936. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:3, Sayı: 4
Bayındırlık İşleri Dergisi, 1936. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:3, Sayı: 5
Bayındırlık İşleri Dergisi, 1936. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:3, Sayı: 6
Bayındırlık İşleri Dergisi, 1936. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:3, Sayı: 7
Bayındırlık İşleri Dergisi, 1937. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:3, Sayı: 8
Bayındırlık İşleri Dergisi, 1937. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:3, Sayı: 9
Bayındırlık İşleri Dergisi, 1937. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:3, Sayı: 10
Bayındırlık İşleri Dergisi, 1937. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:3, Sayı: 11
Bayındırlık İşleri Dergisi, 1937. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:3, Sayı: 12
Bayındırlık İşleri Dergisi, 1937. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:4, Sayı: 1
Bayındırlık İşleri Dergisi, 1937. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:4, Sayı: 2
Bayındırlık İşleri Dergisi, 1937. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:4, Sayı: 3
Bayındırlık İşleri Dergisi, 1937. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:4, Sayı: 4
Bayındırlık İşleri Dergisi, 1937. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:4, Sayı: 5
Bayındırlık İşleri Dergisi, 1937. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:4, Sayı: 6
Bayındırlık İşleri Dergisi, 1937. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:4, Sayı: 7
Bayındırlık İşleri Dergisi, 1938. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:4, Sayı: 8
Bayındırlık İşleri Dergisi, 1938. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:4, Sayı: 9
Bayındırlık İşleri Dergisi, 1938. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:4, Sayı: 10
Bayındırlık İşleri Dergisi, 1938. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:4, Sayı: 11
Bayındırlık İşleri Dergisi, 1938. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:4, Sayı: 12
Bayındırlık İşleri Dergisi, 1938. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:5, Sayı: 1
Bayındırlık İşleri Dergisi, 1938. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:5, Sayı: 2
Bayındırlık İşleri Dergisi, 1938. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:5, Sayı: 3
Bayındırlık İşleri Dergisi, 1938. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:5, Sayı: 4
Bayındırlık İşleri Dergisi, 1938. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:5, Sayı: 5
Bayındırlık İşleri Dergisi, 1938. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:5, Sayı: 6

- Bayındırlık İşleri Dergisi, 1942. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:8, Sayı: 12
- Bayındırlık İşleri Dergisi, 1942. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:9, Sayı:1-2
- Bayındırlık İşleri Dergisi, 1942. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:9, Sayı:3-4
- Bayındırlık İşleri Dergisi, 1942. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:9, Sayı:5-6
- Bayındırlık İşleri Dergisi, 1942-1943. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:9, Sayı:7-8
- Bayındırlık İşleri Dergisi, 1943. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:9, Sayı:9-10
- Bayındırlık İşleri Dergisi, 1943. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:9, Sayı:11-12
- Bayındırlık İşleri Dergisi, 1943. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:10, Sayı:1-2
- Bayındırlık İşleri Dergisi, 1943. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:10, Sayı:3-4
- Bayındırlık İşleri Dergisi, 1943. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:10, Sayı:5-6
- Bayındırlık İşleri Dergisi, 1943-1944. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:10, Sayı: 7-8
- Bayındırlık İşleri Dergisi, 1944. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:10, Sayı:9-10
- Bayındırlık İşleri Dergisi, 1944. T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Sene:10, Sayı:11-12
- ÇOLAK Filiz, 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 Volume 8/2, Winter 2013, P. 345-364.
- GÜRĞÖZELER Enver, 1997. Cumhuriyet Döneminde Karayollarındaki Gelişmeler (1923-1938), Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Elazığ.
- İNCE Erdal, 2012. Cumhuriyetin İlk Yıllarında Türkiye'de Karayolu Ulaşımına Genel Bir Bakış Ve Köyde Ulaşım, ÇTTAD, XII/24.
- Nafia İşleri Mecmuası, 1934. T.C. Nafia Vekâleti, Sene:1, Sayı: 1
- Nafia İşleri Mecmuası, 1934. T.C. Nafia Vekâleti, Sene:1, Sayı: 2
- Nafia İşleri Mecmuası, 1934. T.C. Nafia Vekâleti, Sene:1, Sayı: 3
- Nafia İşleri Mecmuası, 1934. T.C. Nafia Vekâleti, Sene:1, Sayı: 4
- Nafia İşleri Mecmuası, 1934. T.C. Nafia Vekâleti, Sene:1, Sayı: 5
- Nafia İşleri Mecmuası, 1934. T.C. Nafia Vekâleti, Sene:1, Sayı: 6
- Nafia İşleri Mecmuası, 1934. T.C. Nafia Vekâleti, Sene:1, Sayı: 7
- Nafia İşleri Mecmuası, 1935. T.C. Nafia Vekâleti, Sene:1, Sayı: 8
- Nafia İşleri Mecmuası, 1935. T.C. Nafia Vekâleti, Sene:1, Sayı: 9
- Nafia İşleri Mecmuası, 1935. T.C. Nafia Vekâleti, Sene:1, Sayı: 10
- Nafia İşleri Mecmuası, 1935. T.C. Nafia Vekâleti, Sene:1, Sayı: 11
- Nafia İşleri Mecmuası, 1935. T.C. Nafia Vekâleti, Sene:1, Sayı: 12
- Nafia İşleri Mecmuası, 1935. T.C. Nafia Vekâleti, Sene:2, Sayı: 1
- Nafia İşleri Mecmuası, 1935. T.C. Nafia Vekâleti, Sene:2, Sayı: 2
- Nafia İşleri Mecmuası, 1935. T.C. Nafia Vekâleti, Sene:2, Sayı: 3
- Nafia İşleri Mecmuası, 1935. T.C. Nafia Vekâleti, Sene:2, Sayı: 4
- Nafia İşleri Mecmuası, 1935. T.C. Nafia Vekâleti, Sene:2, Sayı: 5
- Nafia İşleri Mecmuası, 1935. T.C. Nafia Vekâleti, Sene:2, Sayı: 6
- TMH, 2006 TMH - Türkiye Mühendislik Haberleri / Sayı 442-443 - 2006/2-3