

II. Dünya Savaşı Yıllarında Ankara'da Şehir İçi ve Şehirler Arası Ulaşım*

Urban and Rural Transportation in Ankara During the Years of World War II

Gönül GÜNEŐ

Dr., Öğr. Gör., Hacettepe Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Ankara
gonulgunes@hacettepe.edu.tr

Öz

Ankara'nın başkent ilan edilmesiyle birlikte hızlı bir nüfus artışı yaşanmış ve bu artış beraberinde mimariden ulaşıma toplumsal alanda hızlı bir yapılanmayı getirmiştir. Bu dönemde tüm ülkelerin ekonomilerini ve ilişkilerini de derinden etkileyen II. Dünya Savaşı patlak vermiş, Türkiye savaşa girmesede pekçok alanda ekonomik ve sosyal sıkıntılar yaşamıştır. Bu çalışmanın amacı, savaşın Ankara'nın Şehir içi ve Şehirler arası ulaştırma sektörüne etkilerini araştırmaktır. Ulaştırma sektörünün ne kadar kullanıldığını gösteren veriler, halkın gelir düzeyi ile beraber yaşam şeklini de ortaya koymaktadır. II. Dünya savaşı yıllarında Ankara'daki ulaşım verilerini kapsayan bu çalışma, savaşın diğer Őehirlerdeki etkilerine de ışık tutacaktır.

Anahtar sözcükler: II. Dünya Savaşı, Ankara, Ulaşım, Şehir içi ulaşım, Şehirler arası ulaşım

Abstract

Upon the proclamation of Ankara as the capital of newly founded Republic of Turkey, the town underwent through a rapid population growth which in turn was accompanied by a rapid structuring, from housing to transportation in the communal area. In this period, World War II that deeply affected the economies and relationships of all the countries, had broken out. Although Turkey kept out of the war, she experienced economic and social hardships in many areas. The purpose of this study is to investigate the effects of war on Ankara's urban and rural transport sector. Data showing the extent of utilization in this sector also point out to the people's level of income and their way of living. In addition to exposing the transportation data in Ankara during the years of World War II, this study shall also shed light on the effects of the war in other cities.

Keywords: World War II, Ankara, Transportation, Urban transportation, Rural transportation

* Bu çalışma Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü'nde Prof. Dr. Temuçin Faik Ertan danışmanlığında hazırlanan "II. Dünya Savaşı Yıllarında Ankara'da Günlük Yaşam (1939-1945)" isimli yüksek lisans tezinden faydalanılarak hazırlanmıştır.



Giriş

II. Dünya Savaşı, 1 Eylül 1939 yılında Almanya'nın Polonya'yı işgal etmesiyle başlayan ve 1945 yılı sonlarına kadar devam eden bir savaştır. Türkiye, savaşın başladığı günden itibaren kendini bu savaşın dışında tutmayı başarmıştır. Savaşa girilmemiş olması, cephe gerisinde savaşın etkisi ülke ekonomisini oldukça etkilemiştir.

Ankara, başkent seçilmesiyle, mimariden gündelik hayata, dünyayı algılama tarzından toplumsallaşmaya kadar, ulus bilincine sahip insanların ortak yaşam alanı olmuştur. Bakanlıkların, devlet dairelerinin taşınması başkentten demografik yapısını da değiştirmiş, burayı memur şehri haline getirmiştir.

Büyük çoğunluğunu belirli bir maaşla yaşamak zorunda olan memurların oluşturduğu Ankara'da, halk günlük hayatında savaşın etkilerini yemeğinden, giyimine ve eğlencesine kadar yoğun olarak hissetmiştir. Özellikle başkent ilan edildikten sonra Türkiye'nin en pahalı şehri konumuna gelen kentte, savaşın da etkisiyle halkın yaşamı değişmeye başlamış ve bu durum şehirler arası ve şehir içi ulaşımına da yansımıştır. Ulaştırma, gereksinmelerin karşılanabilmesi için, kişilerin ve malların, uygun ve ekonomik biçimde yer değiştirmesini olası kılan bir hizmettir. Bu hizmetten 1939-1945 yılları arasında Ankara halkının ne ölçüde yararlanabildiğinin ortaya konulması, dönemin perspektifini yansıtan önemli bir ölçüttür.

Şehir İçi Ulaşım

Ankara'nın başkent oluşu ve şehre bakanlıkların taşınmasıyla başlayan nüfus artışı, hastanelerin ve üniversitelerin kurulmasıyla daha da hızlanmıştır. 1920'lerin başlarında 25.000 kişilik nüfusu kale çevresinde yoğunlaşan yayalar kenti Ankara'da tren istasyonu çevresine ve kent yakınlarında ki bağlara ulaşım at arabalarıyla sağlanmıştır. Kurtuluş Savaşı'ndan sonra bu ulaşım sistemine sınırlı sayıda otomobil katılmıştır (Ankara Büyükşehir Belediyesi EGO Genel Müdürlüğü, 1987, s. 12).

1930'larda nüfusun Yenişehir ve Cebeci yönünde yoğunlaşmaya başlaması, motorlu taşıt ulaşımına talebi artırmıştır. Bu talep 1930'lar boyunca, bilet ücretleri belediye tarafından belirlenen kaptıkaçtıllar ile karşılanmıştır. Bu taşıma sisteminden, Ulus ve yakın çevresindeki bölgeler yararlanırken, eski yerleşim bölgeleri yararlanamamışlardır (EGO, 1987, s. 12).

Kent içi ulaşımında kamunun en büyük katkısı 1929'da merkez ile Mamak-Kayaş yönünde 9 km'lik bir banliyö tren hattının açılması olmuştur. Bu demir yolu bağlantısı Cebeci, Mamak ve Kayaş'a ulaşımı kolaylaştırarak buralarda yerleşimin gelişmesini hızlandırmıştır ("Ankara'da toplu," 1979).

Özel ve Ticari Araçlar

Özel otomobil kullanımı, gelişmiş ülkelerle karşılaştırıldığında Türkiye'de yaygın bir ulaşım türü olmamıştır. Ülkede özel otomobil sahipliğini etkileyen iki önemli faktör ortalama gelir düzeyinin düşük, otomobil ve yakıt fiyatlarının yüksek oluşudur (EGO, 1987, s. 24). Özel otomobil Ankara'da; hâkimlerin, doktorların, milletvekillerinin ve zengin esnafın kullandığı, halk için lüks bir ulaşım aracıydı. Savaşın başlamasıyla beraber çoğu araç sahipleri otomobillerini ellerinden çıkarmayı daha kârlı görmüşler, paralarını gayri menkul ve hızla değer kazanan altına yatırmışlardır. 1939 yılında 14,32 lira olan Reşat altını 1940 yılında % 47'lik artış ile 21,06 lira olmuştur. Ankara'da 1945 Mart ayında görülen 344,6 oranındaki geçinme endeksi savaş süresince ölçülen en yüksek seviyedir. 1938 yılında baz olarak 100 esas alındığında 1939-1946 yıllarına ait Ankara'nın geçinme endeksi değerleri, 1939'da 102,5; 1940'da 112,1; 1941'de 130,7; 1942'de 220,5, 1943'de 302,6, 1944'de 327,2, 1945'de 344,6, 1946'da 359,5'dir (Bilkur, 1945, s. 14; Eyüboğlu, 1946, s. 16; T.C. Başbakanlık İstatistik Genel Müdürlüğü, 1961, s. 5).

Savaş döneminde, otomobil fiyatları çok büyük oranda yükselmiş, yaşanan benzin sıkıntısından dolayı yükselen benzin fiyatları özel otomobil sahiplerine ekstra külfet getirmiştir. Can Kırac *Anılarımınla Vehbi Koç* kitabında bu durumu şöyle özetlemiştir: "İkinci Dünya Savaşı'nın getirdiği ekonomik sıkıntılar işleri zora sokuyordu. Nitekim o günkü değerlerle üç bin liraya Ankara'da otomobil satmak kolay bir iş değildi" (1996, s. 136).

1944 yılında 1937 model Chevrolet marka arabanın fiyatı 3.000 lira; 1939 modelinin ise 5.000 liradır ve bu rakam orta düzeyde bir memur maaşının yaklaşık 100 katıdır. Ayrıca hükümet savaş yıllarında motorlu taşıtlar ile ilgili iki önemli karar alarak doktorlar hariç tüm özel araçların trafiğe çıkmalarını yasaklamış ve taksit gibi ticari araçlar için de tek-çift uygulaması başlatmıştır (Öymen, 2002, ss. 241-242). Özel otomobil kullananların sayısında görülen düşüşlerde bu kararlar da etkili olmuştur. Tüm bu nedenlerden dolayı Ankara'da 1938 yılında otomobil sayısı 668 iken 1943 yılında bu sayı 551'e, 1944 yılında ise 323'e inmiştir. 1945 yılına gelindiğinde otomobil sayısı 1938 yılına oranla

yarıdan fazla düşüş göstermiştir. Savaş yıllarında Ankara halkı için mali külfet getiren otomobilin önemi ancak savaş bittikten sonra yeniden artmaya başlamıştır.

Bisiklet sayılarında ise otomobil sayısındaki düşüşün aksine bir artış yaşanmıştır. Başbakanlık İstatistik Umum Müdürlüğü İstatistik Yıllığı'ndaki rakamlardan, Ankara halkının 1938-1945 yılları arasında, özellikle de 1943'e kadar, vasıta olarak bisikleti tercih ederek aile bütçelerine katkıda buldukları anlaşılmaktadır (1946, s. 489). Bisiklet satışlarındaki artış 1945 yılı sonuna kadar devam etmiş, savaşın bitmesiyle beraber 1946 yılında halk tekrar otomobile yönelmiştir (Tablo I).

II. Dünya Savaşı yıllarında sayısı artan tek motorlu taşıt kamyonudur. Savaş yıllarında bisiklet, mali külfet getirmemesi nedeniyle şehir içi ulaşımında tercih sebebi olurken, benzin fiyatlarının çok yükseldiği ve benzin kıtlığının yaşandığı bu yıllarda kamyon sayısında görülen artışlar, ticari bir araç olduğundan çoğu ailenin geçim kaynağı olarak yük ve eşya nakliyatında kamyonun kullanıldığını göstermektedir.

Belediye Otobüsleri

Ankara halkının şehir içi ulaşımında kullandığı diğer bir ulaşım aracı belediye otobüsleridir. Belediye otobüs işletmesi, 1 Ekim 1935 tarihinde *Belediye Otobüs İdaresi* adı altında faaliyete geçmiştir. Ankara Belediyesi'ne bağlı *Otobüs İdaresi*'nin kurulması ve ithal edilen 100 otobüsün hizmete girmesiyle yolcuları, sadece sabah, öğle, akşam taşıyan idare, kısa zamanda Ankara'da tüm gün hizmet vermeye başlamıştır (EGO, 1987, ss. 44-45). 1937 yılında, Ulus, Bakanlıklar, Kavaklıdere, Çankaya ve Yenışehir arasında işleyen otobüslerin temiz ve bakımlı olmasına özen gösterilmiştir (Günver, 1990, ss. 71-72). Bu dönemde belediye otobüslerinin ismi EGO değil, Ankara Belediye Otobüsleri anlamına gelen ABO'dur.

1935 yılında 100 olan belediye otobüsü sayısı, savaşın ülke ekonomisine getirdiği olumsuz etkiler nedeniyle 1942'ye kadar artış gösterememiştir. Artan Ankara nüfusuna karşın belediye otobüslerinin azlığı, duraklarda izdihamların yaşanmasına yol açmıştır. Ankara Belediyesi bu sıkıntıyı duraklardaki demir kafes sayısını artırarak çözmeye çalışmıştır ("Otobüs duraklarında," 1944, s. 1). Tablo II'de görüleceği gibi, 1942 yılında belediye otobüsleri saat 06.45'de başlayan seferlerini 23.20'de tamamlamaktadırlar.

1941 yılından itibaren Balkanlarda üç büyük gücün çıkar kavgaları görülmeye başlanır. Almanların Balkanlara yayılma politikası kapsamında Bulgaristan'a yerleşmeleri, Ortadoğu petrolü ve Akdeniz ticareti açısından İngiltere'yi telaşlandırmış, Sovyet-Alman ilişkilerinin de gerginleşmesine neden olmuştur. Bütün bunlar karşısında Türkiye'nin tutumu, İngiltere'nin savaşa katılma baskısına ve Almanya'nın kendi saflarına çekme isteğine karşı durmak olmuştur. Almanya, Türkiye'nin bu tutumu karşısında, çözümü, Sovyetlere saldırdığında bu bölgeden emin olmak amacıyla, Türkiye ile 18 Haziran 1941 yılında Türk-Alman Dostluk ve Saldırmazlık Paktı'nı imzalamakta bulunmuştur. 22 Haziran 1941'de Almanya'nın Sovyetler Birliği'ne saldırması Sovyetler Birliği'nin Türkiye'den uzaklaşmasına neden olmuş, daha önce sipariş edilmiş olan ve ancak 1942 yılında gelen 7 yeni otobüs dışındaki diğer belediye otobüsleri İsviçre ve Amerika'ya sipariş edilmiştir. Savaş sadece Ankara'da otobüs sayılarını azaltmakla kalmamış, Sovyetler Birliği'nden temin edildiği için halk arasında kullanılan *Uray* ismini de silmiştir.

Amerika ve İsviçre'den 1944 yılında 10 otobüs, 1946 yılında ise 19 yeni otobüs gelmiştir (EGO, 1987, s. 45). 1944-1946 yıllarında gelen İsviçre otobüsleri 78 kişi, Amerikan otobüsleri 45-50 kişi kapasitelidir ("Şehrimize 11 otobüs," 1945, s. 1).

Tablo I. 1938-1946 Yılları Arasında Ankara'da Motorlu Taşıtların Sayısı

Yıllar	Bisiklet	Motosiklet	Otomobil	Kamyon	Otobüs
1938	1309	124	668	307	104
1943	1821	416	551	471	69
1944	2198	57	323	609	59
1945	2443	101	312	891	72
1946	1886	101	445	1021	80

Kaynak: Başbakanlık İstatistik Umum Müdürlüğü, 1946, s. 489.



Tablo II. Ankara'da Belediye Otobüslerinin 1942 Yılında İlk ve Son Kalkış Saatleri

İlk Kalkış	Son Kalkış	İstikamet
06.45	23.00	Ulus-Kavaklıdere
07.15	23.20	Kavaklıdere-Ulus
07.25	23.00	Ulus-Çankaya
07.10	23.20	Çankaya-Ulus
06.30	20.00	Ulus-Dikmen
07.00	20.30	Dikmen-Ulus
06.30	21.00	Ulus-Etlik
07.00	23.00	Etlik-Ulus
07.10	23.00	Ulus-Yenişehir
07.00	23.00	Yenişehir-Ulus
07.00	23.00	Ulus-Cebeci
07.00	23.00	Cebeci-Ulus
07.00	23.00	Cebeci-Askeri Fabrikalar
07.00	17.00	Askeri Fabrikalar-Cebeci
07.00	23.15	Bahçelievler-Ulus
07.00	23.00	Ulus-Bahçelievler
07.00	23.00	Ulus-İstasyon

Kaynak: "Şehir otobüsleri," 1942, s. 4.

II. Dünya Savaşı başlayana dek belediye otobüsleri Ankara halkı için önemli bir ulaşım aracı olmuştur. Savaşın başlamasıyla halk, belediye otobüslerine binmek yerine, günlük ihtiyaçlarını karşılamak, iş yerine ya da hafta sonu gezinti yerlerine gitmek için yürümeyi tercih etmiştir. Ankara Belediyesi'nin özellikle 1940-1943 yılları arasında çocuklara ve yükseköğretim öğrencilerine uyguladığı indirimler ile otobüs yolcu sayısında önemli artışlar sağlanmıştır (Cumhuriyet Halk Partisi, 1940, s. 30). Örneğin Dikmen hattı ile Baraj-Çiftlik hattının ücretleri tatil günleri de dahil olmak üzere, 20 kuruştan 15 kuruşa indirilmiştir. Ancak 1943 yılında Belediye giderlerinin artması, benzine yapılan zamlar, savaşın çok şiddetlenmesi ve seyrinin ne olacağı konusundaki endişeler otobüs bilet fiyatlarına da yansımıştır. 6 kuruşluk bilet 8 kuruşa, 8,5 kuruşluk bilet 11 kuruşa, 11 kuruşluk bilet 13 kuruşa, 13,5 kuruşluk bilet 16 kuruşa çıkarılmıştır ("Otobüs bilet," 1943, s. 6). Bilet fiyatlarına yapılan bu zamlar, Ankara'da belediye otobüslerini kullanan kişi sayısında önemli azalmalara neden olmuştur (Tablo III).

Tablo III. 1935-1947 Yılları Arasında Belediye Otobüsleriyle Taşınan Yolcu Sayıları

Yıl	Yolcu Sayısı
1935	4.318.740
1936	7.713.510
1937	8.666.155
1938	9.628.449
1939	10.150.000
1940	10.900.000
1941	12.400.000
1942	14.150.000
1943	13.850.000
1944	11.271.000
1945	15.612.000
1946	18.490.000
1947	20.671.702

Kaynak: Ankara Belediyesi EGO Genel Müdürlüğü, 1973.

1944 yılında ise Ankara Belediyesi otobüslerinde taşınan yolcu sayısında 1943'e oranla çok daha fazla düşüş olmuştur. Çünkü Ankara Belediyesi, servislerinin yükünü azaltmak, halka ulaşım kolaylığı sağlamak amacıyla; dört kişiden fazla yolcu alınmaması, taksi için belirlenen duraklardan hareket edilmesi ve tarifelerinden fazla ücret talep edilmemesi kaydıyla, yeni otobüsler gelinceye kadar taksilerin dolmuş hizmeti vermelerine izin vermiştir ("Ankaralıları yakında," 1944, s. 1). Ankaralıların kaptıkaçtı diye adlandırdıkları taksilerden büyük ölçüde faydalanmasını sağlayan bu karar, 1944 yılındaki belediye otobüsü yolcu sayısının 1943'e oranla çok daha düşük olmasının başlıca sebebidir (EGO, 1987, s. 50).

1945 yılına gelindiğinde savaşın hâlâ devam etmesine rağmen, Almanya ve Japonya'da yaşanan olaylar-Almanya'nın savaştan çekilmiş olması ve Japonya'nın yalnız kalması-Ankara halkının savaşın seyrini anlamasında etkili olmuş ve halk normal yaşamına dönmeye başlamış, belediye otobüsleri halkın hayatına ulaşım aracı olarak tekrar girmiştir. Bunun yanında 1945 yılında yolcu sayısında yaşanan artışın diğer bir nedeni ise Amerika ve İsviçre'den getirtilen yeni otobüslerin, halkın kaptıkaçtıya olan tercihini azaltmasıdır.

Ankaralılarca özellikle mesire yerlerine gitmek için kullanılan Ankara banliyösü 1929 yılında faaliyete başlamıştır. Ankara-Kayaş arasında servise çıkan ilk tren günlük

yolcu talebini karşılamaktan çok boş zamanları değerlendirmeye yönelik yolcu talebini karşılamıştır (EGO, 1987, s. 53). Banliyönün 12 km'lik yolculuğu Gazi istasyonundan başlayıp Kayaş'ta bitmektedir. İlk durak yeri Gar'dır. Yenişehir'den sonra Kurtuluş, Demirlibahçe, Mamak gelir. En son durak ise Kayaş'tır (Görkey, 1939, ss. 1105-1107). Ankara banliyösü 1942 yılında 3.200.000, 1943 yılında 3.500.000, 1944 yılında 3.700.000, 1945 yılında 3.337.000, 1946 yılında 4.200.000 yolcu taşımıştır (EGO, 1982).

Şehirler Arası Ulaşım

Demir Yolu Ulaşımı

Cumhuriyet ilan edildiğinde ülkedeki demir yolu şebekelerinin çoğu işlemez haldedir. 2352 km'si özel şirketlere, 1378 km'si devlete ait olan bu şebekeler Haydarpaşa-Ankara, Arifiye-Adapazarı, Alayurt-Kütahya, Eskişehir-Konya ve Konya-Yenice'dir (H.K., 1940, s. 223). Ülkede ayrıca 80 lokomotif ile 1300 yolcu ve yük vagonu bulunmaktadır (Taşan, 1979, s. 232; T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 1974, s. 42).

Osmanlı Devleti'nde demir yolu inşa projesi ilk olarak 1836 yılında İngilizlerin Hindistan yoluna ulaşabilmesi amacıyla gerçekleştirilmiştir. İngilizler ve Fransızlar Osmanlı Devleti'nden aldıkları imtiyazlarla ilk olarak İzmir-Aydın, Mersin-Adana demir yollarının yapımına başlamışlardır. Osmanlı Devleti zamanında yapılan çoğu demir yolu hatları yabancı sermaye ile finanse edilip, işletmeleri imtiyaz şeklinde yabancı şirketlere verilmiştir. Ayrıca Osmanlı Devleti'ne Erzurum-Sarıkamış, Sarıkamış-Kars-Arpaçay hatları demir yolu geçmiştir. Osmanlı Devleti'nin tek yaptığı demir yolu hattı ise Hicaz olmuştur. Osmanlı Devleti İstanbul-Bağdat demir yolunun 91 km'lik Haydarpaşa-İzmit kısmını kendi hesabına yaptırmış, daha sonra bu hattı Ankara'ya kadar uzatmak istemişse de mali olanaksızlıklardan dolayı gerçekleştirememiştir (Barda, 1982, ss. 119-120).

Cumhuriyetin ilk yıllarında ekonomik sorunlar nedeniyle ancak 1930 yılından itibaren demir yolu inşaatına büyük hız verilmeye başlanmıştır (Öke, 1979, s. 338). Cumhuriyetten önce kurulan, Ankara'yı diğer illere bağlayan, 576 km'lik Ankara - Haydarpaşa, 380 km'lik Ankara-Kayseri, 530 km'lik İzmir-Ankara hatlarından sonra, 602 km'lik Ankara-Sivas hattı 1930 yılında işletmeye açılmıştır. Bağdat hattının Ankara-Fevzipaşa kısmı 1931 yılında satın alınmış, bu hatlara Ankara-Ulukışla-Zonguldak hattı eklenmiştir.

II. Dünya Savaşı yıllarında demir yolları önemli görevler üstlenmiş, bu nedenle artan talebi karşılamak için yeni va-

gon ve lokomotif alınmak istenmişse de fazla sayıda alınamamış, bu durum özellikle Ankara'dan doğuya giden trenlerde yolcuların büyük sıkıntılar yaşamasına neden olmuştur ("Tren seferlerinde," 1942, s. 1).

Savaş dönemi olmasına rağmen 1939-1945 yılları arasında demir yollarında hem yolcu hem de yük taşımacılığında artışlar olmuştur. Taşınan yükteki artışın sebebi artan askeri taşımalardır. Yolcu ve yük taşımacılığında görülen artışlar 1939'da %70 olan işletme masraflarını, 1944'te %94,28'e yükseltmiştir (Başbakanlık İstatistik Umum Müdürlüğü, 1946, s. 502). İşletme masraflarının artmasının diğer bir nedeni ise savaş nedeniyle yaşanan kömür sıkıntısı olmuştur. Coğrafi konumun verdiği stratejik önemden dolayı sınırlarda kuvvetli ve modern bir orduyu bekletmek amacıyla, ülkede maden işçilerinin de aralarında olduğu binlerce gencin silah altına alınması kömür üretiminin düşmesinin başlıca nedenini teşkil etmiştir.

Ankara kömür ihtiyacını Zonguldak ve İstanbul'dan karşılamakta; İstanbul'a ise kömür Bulgaristan'dan gelmektedir. 1941 yılının başlangıcından itibaren Almanların hızlı bir şekilde Balkan coğrafyasına yayılmaları üzerine Türkiye sınır boylarında bazı güvenlik tedbirleri almış, bu tedbirlerin Bulgaristan'a karşı alınmadığını göstermek için 14 Şubat 1941'de Bulgaristan ile bir beyanname imzalayarak birbirlerine saldırmamayı taahhüt etmişlerdir. Ancak Almanların Bulgaristan'a yerleşmeleri, Türkiye'nin Bulgaristan'dan sağladığı kömürün gelişini engellemiştir. Bu gelişmeler Ankara'da kömür sıkıntısının yaşanmasına, dolayısıyla kömür fiyatlarının artmasına, ardından da bu fiyat artışlarının demir yolları tarifelerine ve işletme masraflarına yansımaya neden olmuştur. II. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla birlikte kara ve deniz nakil vasıtalarının orduya tahsis edilmesi ve bozulan vasıtaların da yedek parça yokluğu nedeniyle tamir edilememesinden dolayı ülkede nakliyat düzeni de bozulmuştur (Halim ve Yırcalı, 1944, s. 222).

1940 yılına kadar demir yollarında önemli gelişmeler kaydedilmiş, yolcuların rahat ettirilmeleri ön planda tutulmaya çalışılmıştır. 1938 yılında, Ankara-Samsun, Ankara-Diyarbakır, Ankara-Zonguldak, Ankara-İzmir arasında işleyen trenlerde, yolcuların beslenme ihtiyaçlarını karşılayabilmek amacıyla mutfaklı vagonlar işletilmeye başlanmıştır. Bu uygulama ile yolculara (üçüncü sınıf yolcular dahil) sabah, öğle ve akşam yemeği imkânı sağlanmıştır. 1939 yılından itibaren Ankara Garı'nda Kayseri, Samsun ve Erzincan istikametinden gelen yolcu treninin kalkış saati ıleriye alınarak yolcuların şehri gezmelerine ve ihti-



yaçlarını karşılamalarına olanak verilmiştir. Devlet Demir Yolları artan talep ve ihtiyacı karşılamak amacıyla Ankara-Adana arasına ilave bir yolcu treni koymuş, Ankara-Çankırı arası tenezzüh trenleri yine seferlere başlamıştır. Bu trenlerde mevcut yolcu sayısı kadar yer tahsis edilebilmesi için bilet satışlarına bir gün önceden başlanması kararlaştırılmıştır ("Tren târifelerinde," 1939, s. 2). Ancak II. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla bu gelişmeler devam ettirilememiştir. Eski demir yolu hatları değiştirilemediği gibi yeni hatların bakımı da düzenli olarak yapılamamıştır. Raylar yıpranmış, sayıları yetersiz ve bakımsız olan lokomotif ve vagonlar ihtiyacı karşılayamamıştır (Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM), 1946, ss. 658-660).

1929 buhranından sonra 15 Haziran 1933 yılında ülkenin iktisadi ihtiyaçları ve ödeme gücüne göre yeni tarifede uzaklıklar esas alınmış, kamyon ve otobüs rekabetini önlemek için mesafe uzadıkça alınan ücret azaltılmıştır. Böylece daha önce 40,50 kuruş olan 1.000 km birinci mevki ücreti, 15 Haziran 1933 tarihli tarifeye 29,10 kuruşa indirilmiştir (Bir zarurete, 1933, s. 284). Bu tarifede ayrıca aile, tiyatrocü, sporcu, izci ve araştırma gruplarına değişik oranlarda indirimler uygulandığı gibi, 15 günlük, bir aylık ve iki aylık % 50 indirimli halk biletleri de çıkartılmıştır (T.C. Devlet Demir Yolları ve Limanları Umum Müdürlüğü, 1936, ss. 139-141).

II. Dünya Savaşı ile beraber demir yollarının işletme masrafları artınca, Anadolu Demir Yolları tarifelerini 1941 yılına kadar 6 misli, 15 Ağustos 1941 tarihinden 1 Ağustos 1943 tarihine kadar 6,3 misli arttırmıştır. Ancak bu zam yeterli görülmemiş Bakanlar Kurulu 22 Haziran 1943'te tekrar zam yapmıştır. Anadolu Demir Yolları tarifesini 10 katına çıkaran bu yeni tarife 1 Ağustos 1943'te yürürlüğe girmiştir (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 1974, s. 44). Şehirler arası ulaşımda demir yollarına yapılan zamların yanı sıra vagonların azlığı ve bakımsızlığından dolayı Ankara halkı mecbur olmadıkça şehirler arası yolculuk yapmamıştır. 1942 yılında Haydarpaşa-Ankara arası birinci mevki 2084, ikinci mevki 1481, üçüncü mevki bilet ise 906 kuruştur. 1943 yılında yürürlüğe giren % 59 oranında ki zam doğrudan ücretlere yansıtılmamış yolcu ve yük tarifelerinde indirimler yapılarak ücretler düşürülmüştür (Baykal, 1948, ss. 275-278). Devlet Demir Yolları'nda indirim belgesi ile öğrencilere de ucuz bilet verilmiştir.

Kara Yolu Ulaşımı

Cumhuriyetin ilk yıllarında, yöneticiler "demir yolu siyasası"nın bütün güçleriyle uygulamaya çalışmışlar ve es-

kiyi onarıırken, ağ uzunluğunu 400 milyon lira harcayarak iki katına çıkartmışlardır. Yörelere arası bağlantıları kurmadaki ve yığınsal taşımadaki üstünlüklerin yanı sıra, dışa bağımlılığı en aza indirici nitelikleri nedeniyle demir yolu taşımacılığına önem vermişlerdir. Bu bağlam içinde bir ulaştırma alt sistemi olarak kara yolu, demir yolunu bütünlenecek bir yaklaşımla ele alınmıştır (Güven, 1982, s. 73).

Osmanlı Devleti'nden Türkiye Cumhuriyeti'ne intikal eden yol 18.335 km'dir. Bunun 13.885 km'lik kısmı harap, 4.450 km'si toprak yoldur (Türkiye'de yol faaliyeti, 1935, s. 21). Kara yolu taşımacılığı Cumhuriyet dönemine kadar at arabası ve hayvanlarla yapılmaktadır. Tüm ülkede olduğu gibi Ankara'ya da motorlu kara taşıt araçları, I. Dünya Savaşı'ndan sonra girmeye başlamıştır. Ancak hayvanlarla çekilen arabalarla yapılan taşımacılık II. Dünya Savaşı'nın sonuna kadar devam etmiştir (Ergün, 1985, s. 121).

1923-1933 yılında Ankara'da yapılan yolların başlıcaları, Ankara-Çubuk yolunda bir varyant (14 km), Ankara civarı asfalt yolları (30 km) ve İstanbul-Ankara tayyare meydanı kısmıdır. 1923-1933 yılları arasında Ankara çevresinde çok fazla yol yapılmamasına rağmen, 1933-1938 arasında 1089 km'yi bulmuştur. 1933-1938 yılları arasında Ankara'da yapılan yolların başlıcaları, 573 km'lik Ankara-İstanbul, 122 km'lik Ankara-Kırşehir ve yine 122 km'lik Ankara-Kızılcahamam-Gerede hududu yollarıdır (Yol işleri, 1938, ss. 248-249).

II. Dünya Savaşı başladıktan sonra, özellikle askeri bakımdan, ulaşımın önemi göz önüne alınarak, 1941 yılında Nafia Birlikleri kurulmuştur. Birlikler, işlerin önem ve önceliğine göre çeşitli bölgelerde çalışmışlar, daha sonra Bayındırlık Birlikleri adıyla 1945 yılına kadar görevlerini sürdürmüşlerdir (Babür, Atalay, İlter, Ergün ve Balcı, 1973, s. 40). Nafia Vekâleti karayolu çalışmalarına hız vermek istemişse de II. Dünya Savaşı, çalışmaları engelleyici unsur olmuştur.

II. Dünya Savaşı ve sonrasında motorlu taşıt sayısının artması, yol ağlarının geliştirilmesi zorunluluğunu getirmiş, aynı zorunluluk Türkiye'nin ulusal ekonomisi ve güvenliği açısından da önem kazanmıştır. Savaş sonunda Amerika Birleşik Devletleri'nin (ABD) Türkiye'ye yaptığı ekonomik ve askeri yardım programına yol konusunu da dahil etmesi, ulaşımın modernleştirilmesi için olanaklar sağlamıştır (Babür ve diğerleri, 1973, s. 40).

Hava Yolu Ulaşımı

Ankara'ya hava yolu ile ilk sefer, İstanbul'dan, 15 Şubat 1924 yılında Macar pilot Mösyö İvri tarafından gerçekleş-

tirilmiş, yolculuk 3 saat 20 dakika sürmüştür. Türkiye'nin ilk hava taşıma kuruluşu, 20 Mayıs 1933 tarihli 2186 sayılı kanunla kurulan *Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi*'dir. Başlangıçta Milli Savunma Bakanlığı'na bağlı olan bu kuruluş 1935'te Bayındırlık Bakanlığı'na bağlanmış ve adı *Devlet Hava Yolları İdaresi* olmuştur. Bu kuruluşa hava taşıma hizmetlerinden başka hava meydanları işletme görevi de verilmiştir (Barda, 1982, s. 193). Daha sonra 9 Haziran 1938 tarih ve 3424 sayılı kanunla *Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü* şeklinde örgütlenmiştir ve bir hangar ile iki uçaktan ibaret olan filoya De Havilland, Dragon ve Rapid tipi uçaklar eklenmiştir. Böylece Ankara-İstanbul arası tarifeli yolcu ve posta nakliyatına başlanmıştır (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 1974, s. 203).

Kısa zamanda Ankara-Eskişehir-İstanbul ve İstanbul-İzmir-Ankara-Silifke-Adana seferleri düzenlenmiştir. Artan ihtiyacı karşılamakta zorlanan Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü dörder kişilik Curtiss ve onikişer kişilik Junkers F-13 uçakları getirtmiştir (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 1974, s. 203; Tuncaslan, 1939, s. 4).

1941 yılında İstanbul-Ankara arası tren ile 15 saat sürerken, uçakla 1 saat 50 dakika; Ankara-İzmir arası ise trenle 23 saat, uçakla 2 saat 45 dakika sürmektedir. Saatler süren kara ve demir yolu yolculuklarının hava yolu ile 2-3 saate düşürülmüş olması Ankara halkının şehirler arası yolculuklarında uçağı seçmesini sağlayamamıştır. Her ne kadar uçakla yolculuğı teşvik amacıyla Ankara-İstanbul arası 21 liraya, gidiş geliş ise 30 liraya düşürülmüş, uçakla yolculuk edenlere hava meydanına varışta kolaylık sağlamak amacıyla Ankara'dan her gün 09.30'da Ulus Meydanı'ndan kalın parasız otobüsler tahsis edilmişse de demir yolu ulaşımı, Ankara'nın memur halkı için vazgeçilmez bir ulaşım aracı olmaya devam etmiştir.

II. Dünya Savaşı'nın getirdiğı maddi sıkıntılar uçak bileti fiyatlarına da yansımakta gecikmemiş ve 1944 yılında bilet fiyatları 1941'e oranla çok fazla artış göstermiştir. Ankara-İstanbul arası 40 lira, Ankara-İzmir arası 57 lira, Ankara-Adana arası 42 lira, Ankara-Afyon arası 27 lira, Ankara-Antalya arası 46 lira, Ankara-Diyarbakır arası 75 lira, Ankara-Elazığ arası 61 lira, Ankara-Erzurum arası

Tablo IV. 1944 Yılı Yolcu Tarifeleri

SIRA		ANKARA	ADANA	AFYON	ANTALYA	D.BAKIR	ELAZIĞ	ERZURUM	İZMİR	İSTANBUL	KAYSERİ	SİVAS
1.	ANKARA											
2.	ADANA	42										
3.	AFYON	27	69									
4.	ANTALYA	46	42	73								
5.	DİYARBAKIR	75	47	102	*89							
6.	ELAZIĞ	61	61	88	*103	14						
7.	ERZURUM	81	*103	108	**127	56	70					
8.	İZMİR	57	99	30	103	132	118	138				
9.	İSTANBUL	40	82	67	86	115	101	121	97			
10.	KONYA	25	*63	52	21	100	86	106	82	65		
11.	SİVAS	39	81	66	85	114	100	42	96	79	64	
12.	VAN	104	*76	**131	***118	29	43	27	****161	****144	****129	69

Not: Sıra 5. *Adana üzerinden, sıra 6. *Adana-Diyarbakır üzerinden, sıra 7. *Ankara-Sivas üzerinden, **Diyarbakır-Van üzerinden, sıra 10. *Antalya üzerinden, sıra 12. *Diyarbakır üzerinden, **Elazığ-Diyarbakır üzerinden, ***Adana-Diyarbakır üzerinden, ****Ankara-Elazığ-Diyarbakır üzerinden (Tabloya anlaşılabilmesi için sıra numaraları eklenmiştir).

Kaynak: T.C. Devlet Havayolları, 1944.



81 lira, Ankara-Konya arası 25 lira, Ankara-Sivas arası 39 lira, Ankara-Van arası 104 lira olmuştur. Çocuklara uygulanan tarifelerin indirim yüzdelerinde değişiklik yapılmamıştır (Tablo IV). II. Dünya Savaşı zamanında hava yolu ulaşımını daha çok devlet yetkilileri ve yabancı siyasetçiler kullanmıştır.

Ankara'da 1944 yılı Haziran ayından itibaren karşılıklı olarak Yeşilköy ve Adana'ya başlayan uçak seferleri Ankara'dan Erzurum'a, Pazartesi-Çarşamba-Cuma günleri; Erzurum'dan Ankara'ya, Salı-Perşembe-Cumartesi günleri; Ankara'dan İzmir'e ve Diyarbakır'dan Ankara'ya, Pazartesi-Çarşamba-Cuma günleri; İzmir'den Ankara'ya, Ankara'dan Diyarbakır'a, Salı-Perşembe-Cumartesi günleri yapılmıştır ("Bugünden itibaren," 1944, s. 1). Bu seferlerin başlamasında en büyük etken ABD'nin 1944 yılında Türkiye'ye göndermiş olduğu 10 kişi kapasiteli De Havilland tipi uçakların gelmesi olmuştur. Dış hat seferlerine ilk olarak 1947 senesinde Ankara-İstanbul-Atina seferiyle başlanmıştır (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 1974, s. 203).

Sonuç

II. Dünya Savaşı, 1 Eylül 1939 yılında başladığı zaman bir Avrupa savaşı görünümündeyken, kısa zamanda tüm dünyayı sarmıştır. Altı yıllık süresi boyunca savaşa giren ya da girmeyen hemen hemen tüm dünya devletleri savaşın maddi, manevi etkilerini yaşamak zorunda kalmıştır. Türkiye, II. Dünya Savaşı'nın başından itibaren tarafsızlık politikasını uygulamış olmasına rağmen kendini savaşın bazı etkilerinden uzak tutamamıştır.

Ankara Millî Mücadele'de savaşın yönetildiği yer olarak hafızalara kazınmıştır. Ankara halkı Millî Mücadele sürecinde büyük bir inanç ve kararlılıkla cephe gerisinde, hem vatan savunmasında hem ülkenin geleceğinin inşasında ön saflarda yer almıştır. Kent, 13 Ekim 1923 yılında yeni kurulacak Cumhuriyetin başkenti ilan edilmiştir. Millî Mücadele'de önemli bir görev üstlenen Ankara halkı öngörülemeyen şekilde artan nüfusunun yanı sıra II. Dünya Savaşı'nda ayrı bir imtihan vermiştir. Atatürk'ün emaneti olan bu şehirde yaşayan halk, savaşın getirdiği sıkıntıları yaşamış ve bu sıkıntıları azaltmak için de çeşitli tasarruf tedbirlerine başvurmuştur. Bu tedbirlerden birisi ulaşım alanında olmuştur. Bu dönemde Ankara halkı, çok gerekli olmadıkça şehir içi ve şehirler arası ulaşımı kullanmamıştır. II. Dünya Savaşı yıllarında yaşanan bu sektördeki sıkıntıların ana kaynaklarından birini bildiği üzere güvenlik nedeniyle ulaşım imkânlarının öncelikli olarak ordu ihtiyaçlarına ayrılması oluşturmuştur. Türkiye, 1939-1945

yılında denilebilir ki yeni bir sınav yaşamış, bu sınavdan en az zararlı çıkmayı halkla birlikte başarmıştır.

Kaynakça

- Ankara Belediyesi EGO Genel Müdürlüğü. (1973). *Cumhuriyetin 50. yılında EGO*. Ankara: EGO Otobüs Dairesi Başkanlığı Yayınları.
- Ankara Büyük Şehir Belediyesi EGO Genel Müdürlüğü. (1987). *Ankara kentsel ulaşım çalışması*. Ankara: Doğu Matbaası.
- Ankaralı yakında yeni otobüslere kavuşacaklar [haber]. (1944, 4 Sonkanun [Ocak]). *Ulus*, s. 1.
- Ankara'da toplu taşımanın tarihsel gelişimi. (1979). *I. Toplu Taşıma Kongresi 11-14 Aralık 1978 içinde* (ss. 55-71). Ankara: Ankara Belediyesi EGO Genel Müdürlüğü.
- Babür, M., Atalay, F.İ., İter, İ., Ergün, T. ve Balcı, H. (Haz.). (1973). *Cumhuriyetin 50. yılında karayollarımız*. Ankara: Bayındırlık Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü.
- Barda, S. (1982). *Ulaştırma ekonomisi*. İstanbul: Menteş Yayınları.
- Başbakanlık İstatistik Umum Müdürlüğü. (1946). *İstatistik yılığı 1942-1945*. İstanbul: Hüsnî Tabiat Basımevi.
- Baykal, A. N. (1948). 201 sayılı tenzilli eşya tarifesinde son 15 yılda yapılan değişikliklerin kısa bir tarihçesi. *Demiryolları Dergisi*, 22, 275-278.
- Bilkur, Ş. (1945). Türkiye'de yirmi yıllık fiyat hareketleri. *Türk Ekonomisi*, 25, 11-14.
- Bir zarurete cevap. (1933). *Demiryolları Mecmuası*, 9(101), 284-287.
- Bugünden itibaren hava seferleri başlıyor [haber]. (1944, 1 Haziran). *Ulus*, ss. 1-2.
- Cumhuriyet Halk Partisi. (1940). *CHP Ankara vilayet kongresine sunulan 1939-1940 çalışma raporu*. Ankara: CHP.
- EGO. (1982). *Ankara banliyö treni işletmesi*. Ankara: EGO Otobüs Dairesi Başkanlığı Yayınları.
- Ergün, İ. (1985). *Türkiye'nin ekonomik kalkınmasında ulaştırma sektörü*. Ankara: Hacettepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Yayınları.
- Eyüboğlu, C. R. (1946). Memur maaşları meselesi. *Türk Ekonomisi*, 31, 16.
- Görkey, H. (1939). Ankara banliyösü. *Demiryolları Dergisi*, 14(169), 1105-1107.
- Günver, S. (1990). *Başkent söyleşileri*. Ankara: Kent-kop Yayınları.
- Güven, S. (1982). *Türkiye'de ulaşım sistemi ve karayolu ulaşım kooperatifleri*. Ankara: Türkiye ve Orta Doğu Amme İdaresi Enstitüsü Yayınları.
- H. K. (1940). Millî demiryol inşa politikamız ve Cumhuriyetin 17. yılındaki feyizli verimleri. *Demiryolları Dergisi*, 16(187), 219-233.
- Halim, İ. ve Yırcalı, S. (1944). *Türkiye'de fiyat murakebesi*. İstanbul: Numune Matbaası.



- Kıraç, C. (1996). *Anılarımla patronum Vehbi Koç*. İstanbul: Milliyet Yayınları.
- Otobüs bilet ücretleri [ilan]. (1943, 26 Şubat). *Ulus*, s. 6.
- Otobüs duraklarında [haber]. (1944, 6 Sonkanun [Ocak]). *Ulus*, s. 1.
- Öke, A. (1979). 2000 yılının Türkiye'si için yerleşme ve demiryolu projesi. *I. Ulusal Demiryolu Kongresi: Bildiriler: 9-10-11 Ocak 1979 içinde* (s. 338). Ankara: TCDD.
- Öymen, A. (2002). *Bir dönem bir çocuk*. İstanbul: Doğan Kitapçılık.
- Şehir otobüsleri [ilan]. (1942, 5 Sonkanun [Ocak]). *Ulus*, s. 4.
- Şehrimize 11 otobüs daha geldi. [haber]. (1945, 12 Ekim). *Ulus*, s. 1.
- T.C. Başbakanlık İstatistik Genel Müdürlüğü Maliye İstatistikleri. (1961). *Memur istatistikleri (1939-1960)*. Ankara: T.C. Başbakanlık İstatistik Genel Müdürlüğü İstatistik Şubesi.
- T.C. Devlet Demiryolları ve Limanları Umum Müdürlüğü. (1936). *Devlet Demiryolları ve Limanları 1934-1935 mali senesindeki vaziyeti ve işletme neticeleri*. İstanbul: T.C. Devlet Demiryolları ve Limanları Umum Müdürlüğü İstatistik Şubesi.
- T.C. Devlet Havayolları Yolcu Tarifesi. (1944). İstanbul, Ankara: Alaaddin Kral Matbaası.
- T.C. Ulaştırma Bakanlığı. (1974). *Ulaştırmada 50 yıl (1923-1970)*. Ankara: Ulaştırma Bakanlığı Yayınları.
- T.C. Ulaştırma Bakanlığı. (1977). *Ulaştırma sektörünün koordinasyonu sonuç raporu* (c.1). Ankara: Ulaştırma Bakanlığı Yayınları.
- Taşan, H. (1979). Türkiye ulaştırma politikasının temel ilkeleri ve bu politikanın içinde demiryollarının durumu. *I. Ulusal Demiryolu Kongresi: Bildiriler: 9-10-11 Ocak 1979 içinde* (s. 232). Ankara: Devlet Demiryolları.
- Tren seferlerinde yeni tehditler [haber]. (1942, 5 Sonkanun [Ocak]). *Ulus*, ss. 1-2.
- Tren târifelerinde değişiklik [haber]. (1939, 7 Haziran). *Ulus*, s. 2.
- Tuncaslan, İ. (1939). Yeşilköy devlet hava meydanlarında bir saat. *Yarım Ay*, 4.
- Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM). (27.12.1946). Posta, Telgraf ve Telefon Genel Müdürlüğü 1947 yılı Bütçe Kanunu tasarısı ve Bütçe Komisyonu raporu (1/26). *Tutanak Dergisi [Zabit Ceridesi]*, C: 3, D: 8, 25. *Birleşim*, 658-660.
- Türkiye'de yol faaliyeti. (1935). *Bayındırlık İşleri Dergisi*, 2(5), 21-27.
- Yol işleri. (1938). *Bayındırlık İşleri Dergisi*, 5(5), 243-293.