

Türkiye'nin Çok Partili Hayata Geçiş Yıllarında Demiryolu Politikaları¹

Rail Transport Policies in Turkey During Transition Period for Multi-party Political System

Salih POLAT * Hasan YAYLI **

Makale Geliş Tarihi / Received :04.06.2020
Makale Kabul Tarihi / Accepted :24.11.2020

ÖZET

Kuruluşundan 1950 yılına kadar yirmi yedi yıl boyunca tek parti ile idare edilen Türkiye için 1940'lı yılların ikinci yarısı, demokrasi tarihi açısından önemli dönüm noktalarını içermektedir. Türkiye, bu yıllarda, farklı siyasi oluşumlar ile çok partili siyasi ortama kavuşmuştur. Türkiye'nin demiryolu geçmişi, demokrasisine nazaran daha uzun bir tarihsel sürece sahiptir. Bu uzun geçmiş içerisinde, benimsenen demiryolu politikaları, dönemler itibarıyla farklılık göstermiştir. Türkiye'nin çok partili hayata geçtiği yıllar, demiryolu politikaları özelinde ülkenin ulaştırma politikasının yeniden şekillendiği bir döneme karşılık gelir. Ulaştırma politikalarında gerçekleşen dönüşüm siyasi olduğu kadar iktisadi, diplomatik pek çok değişkenin etkisinde gerçekleşmiştir. Bunun sonucunda, demiryolu öncelikli ulaşım politikası, karayolu ağırlıklı bir politikaya dönüşmüştür.

Anahtar Kavramlar: Demiryolu, Çok partili hayat, Ulaştırma politikası

ABSTRACT

The second half of the 1940's includes important milestones in the history of democracy for Turkey, which was ruled by one-party for twenty-seven years, starting from its foundation to 1950. In these years, Turkey has gained a multi-party political system with different political formations. Compared to the democracy, the history of railway in Turkey owns a longer historical process. In these ages, adopted rail transport policies differ within periods. The years of Turkey's crossing into multi-party political system correspond to the period in which the transportation policy of the country was reshaped with respect to the rail transport policies. The transformation in transportation policies occurred in vast of factors including politics as much as economics and diplomatics. As a result of these, transportations policies leaning on railway had turned into highway based on policies.

Keywords: Railway, Multi-party system, Transportation policy

¹ Salih POLAT'a ait "Erken Cumhuriyet Döneminden Çok Partili Hayata Demiryolu Politikaları (1923-1955)" adlı Yüksek Lisans tezinden üretilmiştir.

* Doktora öğrencisi, Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Ana Bilim Dalı, polatsalih1983@gmail.com, ORCID NO: 0000-0002-1505-6555

** Prof. Dr., Kırıkkale Üniversitesi İİBF Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Bölümü, hyayli@hotmail.com, ORCID NO: 0000-0002-9567-6382

GİRİŞ

Dünya ulaşım tarihi içerisinde demiryolu taşımacılığı, kitlesel taşıma özelliği ile motor gücüne dayalı ilk önemli kara nakil unsurunu oluştururken, ülke ekonomilerine ve sosyo-kültürel hayata doğrudan etki etmiştir. Sonraki yıllarda teknolojiye yaşanan ilerlemeler neticesinde kara, hava, deniz taşımacılığında ve nakil araçlarında önemli gelişmeler gerçekleşmiş; kara taşımacılığında karayolu ile ulaşımı sağlayan alternatif ulaşım yöntemleri ortaya çıkmıştır. Demiryolları, bireysel seyahat imkânı sunan karayolu ulaşımının dünya genelinde yaygınlaşmasına kadar pek çok ülkenin hayati öneme sahip, vazgeçilmez ulaştırma politikasını oluşturmuştur.

Ulaştırma sektörünün bir hizmet sektörü olduğu gerçekliği karşısında bu sektörün, tercih edilen ekonomik yaklaşımlardan büyük ölçüde etkilendiğini söylemek yanlış olmayacaktır. Bu noktada, uygulanan ekonomi politikaları, ulaştırma tercihlerini doğrudan etkilemektedir.

Türkiye Cumhuriyeti toprakları üzerinde demiryolu taşımacılığı, günümüzde, iki asra yakın bir geçmişe sahiptir. Bu uzun sürecin farklı dönemleri, hem demiryolu taşımacılığı hem de genel olarak ulaştırma sektörünün gidişatı açısından farklı önemlere sahiptir.

İkinci Dünya Savaşı, Türkiye'nin siyasi tarihi açısından önemli bir dönüm noktasını oluşturur. Cumhuriyetin kuruluşu ile birlikte tek parti yönetiminde idare edilen ülke, savaş sonrasında yeni partilerin kurulmasıyla siyasi açıdan demokratik bir ortamı deneyimlemiş; farklı politika ve anlayışların yasal düzeyde temsili imkânı doğmuştur. Ekonomi başta olmak üzere toplum hayatına etki eden bütün sektörler, siyasi arenada benimsenen ve temsil edilen farklı yaklaşımlardan değişik düzeylerde etkilenmiştir. Söz konusu etkinin ulaştırma sektöründeki yansımaları, ulaşım unsurları arasındaki tercih sıralaması şeklinde tezahür etmektedir.

Türkiye'nin demiryolu tarihinin anlaşılabilmesi, imparatorluk zamanında edinilen demiryolu tecrübesi ile devralınan demiryolu mirasının ışığında, Cumhuriyetin kurucularının ve devamında gelen yöneticilerinin uyguladıkları politikaların bir bütün olarak irdelenmesini gerektirmektedir. Bu uzun süreç içerisinde Türkiye'nin çok partili hayata geçtiği 1946-1950 arasında kapsayan kısa dönem, ulaştırma politikalarında önemli değişimleri barındırmaktadır. Söylem bazında, tek partili yıllarda önem atfedilen demiryolu politikasının, 1950 genel seçimleri ile gerçekleşen hükümet değişimi ile ulaşım politikaları içerisindeki önceliğini yitirdiği yönünde yaygın bir kanaat söz konusudur. Konusunu, bu hususun açıklığa kavuşturulmasının teşkil ettiği çalışma kapsamında öncelikle, Türkiye Cumhuriyeti'nin Osmanlı İmparatorluğu'ndan devraldığı demiryolu mirası inceledikten sonra Cumhuriyetin ilk yıllarındaki demiryolu politikası mercek altına alınmıştır. Ülkenin çok partili hayata geçiş sürecinde demiryolu politikaları üzerinden ulaştırma tercihlerinin ne yönde değiştiği, cereyan eden siyasi oluşumlar çerçevesinde benimsenen ekonomik yaklaşımlar ekseninde irdelenmiştir.

1. OSMANLI'DAN CUMHURİYET'E KALAN DEMİRYOLU MİRASI

Anadolu'da demiryolu serüveni, 1825 yılında ticari amaçla ilk demiryolu şirketinin kurulmasından 31 yıl sonra, 1856 yılında, İzmir ile Aydın arasında inşası planlanan demiryolu hattının imtiyazının bir İngiliz şirketine verilmesiyle başlamıştır (Kılıçalp, 1988:4). Bu hattı, İzmir-Kasaba, Mudanya-Bursa, Şark ve Cenup demiryolları, Anadolu ve Bağdat Hattı ile Mersin-Tarsus-Adana Hatları takip etmiştir (Günsoy, 1994:6).

Osmanlı Devleti zamanında art arda yaşanan savaşların ve iç ayaklanmaların neden olduğu kargaşa ortamı, İmparatorluğun mali yönden takatsizliği, demiryolu alanında yetişmiş teknik personel eksikliği, demiryolu inşasında karşılaşılan önemli sorunlardı. Bu sebeple, demiryolu yapımında ve işletmesinde yabancı yatırımcılar ön plana çıkmıştır. (Onur, 1953: 35-36).

Geniş İmparatorluk sınırları dâhilinde demiryollarından, insan ve eşya taşımacılığı gibi lojistik; üretime pazar yaratılması ve yeni üretim alanları yaratılması gibi iktisadi; asker ve cephaneye nakliyatı ve ülke savunması gibi askeri; ülkenin fiziksel bütünlüğünün sağlanması gibi siyasi amaçlara hizmet etmesi beklenmiştir (Aycı, 2007: 40). Bununla birlikte, Osmanlı İmparatorluğu zamanında yapılan demiryollarının, ülkenin ve toplumun ihtiyaçlarını karşılamaktan ziyade yabancı ülkelerin politikalarına hizmet ettiği söylenebilir (Cumhuriyet Halk Partisi On Beşinci Yıl Kitabı:241). İmparatorluğun sahip olduğu demiryolu yatırımlarına müsait geniş arazi, farklı ekonomik hedeflerle güdülenmiş dönemin pek çok sömürgeci ülkesinin ilgisini, İmparatorluk toprağına yoğunlaştırmasına sebep olmuştur. Dahası, Osmanlı demiryolu politikası, ülkenin, uluslararası alanda güttüğü “denge” politikasının araçlarından birisini teşkil etmiş; Osmanlı İdaresinden demiryolu imtiyazı elde etme yönünde sömürgeci batılı ülkeler arasında yoğun bir rekabet yaşanmıştır (Gümüş, 2011: 189). Batılı yatırımcılar, kârlı bir yatırım olan demiryolu inşası ile Osmanlı Devleti'nin coğrafi konumu ve sahip olduğu iktisadi kaynakları üzerinde belli nüfuz alanları oluşturmak istemişlerdir (Hülagu, 2010: 26).

Türkiye'nin, Birinci Dünya Savaşı öncesinde hâkimiyet alanında yapılan 3.000 km civarında demiryolu hattı, tarımın pazara açılması ve köylü kesimin feodal ilişkilerinde kısmi değişikliklere yol açmış olsa da sanayiye bir katkı sağlamamış, dahası, mali açıdan yıkıcı etkileri beraberinde getirmiştir. Zira 19.yy'ın sonlarından Birinci Dünya Savaşı'na kadar yabancı yatırımcının gerçekleştirdiği demiryolu yatırımına karşılık elde ettiği kilometre güvencesinin -ki demiryolu yapımında kilometre güvencesi yöntemi tercih edilmekte idi- parasal karşılığı olan 321 milyon frank ile, kendi kaynaklarıyla 1 km dahi demiryolu yapamayan Osmanlı İdaresi bugünkü Türkiye sınırları içerisinde 1.400 km demiryolu yapabilecekti. Üstelik ödenen bu miktarın yükü, aşar vergisi kanalıyla zaten yoksulluk içerisinde olan Türk köylüsünün üzerinde bırakılmıştır (Noviçev, 1985: 47-48, 147-148). Kilometre güvencesine ilaveten yatırımcı şirketlere, demiryolu hattının döşendiği bölgelerde hattın belirli kilometreye kadar olan kısımlarında yeraltı kaynaklarını arama ve işletme imtiyazının verilmesi de ülke kaynaklarının göz göre göre sömürülmesi sonucunu doğurmuştur (Yoğurtçuoğlu ve Büyükcan, 2006: 12).

Türkiye Cumhuriyeti, Osmanlı Devleti'nden, 1923 yılı itibariyle, özel şirketlerin elinde bulunan 2.282 km normal genişlikte ve 70 km dar olmak üzere toplam 2.352 km uzunluğundaki demiryolu hattı ile devlet kontrolündeki 1.378 km uzunluğa sahip normal genişlikteki demiryolu hattı devralmıştır (Evren ve Ögüt, 1997: 22). Türkiye sınırları içerisinde kalan hatların, Ruslar tarafından yapılan kısım hariç tutulursa, % 62,3'ü Almanlarca, % 20'si Fransızlarca, % 16,3'ü İngilizlerce, % 1,4'ü ise Belçikalılarca yapılmıştır (Noviçev, 1985: 14).

İmparatorluğun sahip olduğu demiryolu hatlarının fiziki durumuna bakıldığında, demiryolu yapımı için kullanılan malzemelerde standardın bulunmadığı, yolların düzensizliği ve hatların yapımı için ayrılan kaynaklardan daha fazla miktar elde etmek amacıyla güzergâhların gereksiz yere uzatıldığı, bu yüzden, hızlı ulaşım imkânının zorlaştığı görülmektedir (Nafia İşleri Mecmuası, 1935:59). Birinci Dünya Harbi, Milli Mücadele yıllarındaki savaşlar gibi ardı ardına oluşan harp

koşullarının demiryollarını yıprattığı, hatları bozduğu, traversleri kırdığı, lokomotif ve vagonları atıl vaziyette bıraktığı görülmektedir (Akalan, 2010: 203). Demiryolu cer envanteri açısından da durum pek iç açıcı değildi. Ülkede on yedi farklı lokomotif türünün bulunması ve her biri için farklı yedek parça bulmanın zorluğundan başka bunların eski olması da önemli oranda tamir masrafını beraberinde getirmekte idi. Nitekim 1923 yılı itibariyle, eskimiş ve bakımsız durumda 118 lokomotif (Buharlı), 203 yolcu, 1.983 yük vagonu bulunmaktaydı. Bu araçların çoğu 20 ile 25 yaş civarında olup, hem tamir masrafları yüksekti hem de verimsiz vaziyette idiler (Demiryolu Dergisi, 1933: 446-447).

2. CUMHURİYET'İN İLK YILLARINDA DEMİRYOLU POLİTİKASI

Demiryollarının bir ülkenin inşasında ve o ülke ekonomisinin piyasa yaratma sürecinde oynadığı etkin rolünün keşfi, bu yöndeki politikanın, 19.yy boyunca dünya ölçeğinde popüler kalmasına yol açarken, Türkiye Cumhuriyeti'nin de, yeni kurulan bir devlet imajıyla, 1920'lerden başlayarak 1940'lara kadar “Şimendifer ya da demiryolu politikasını” sürekli gündeminde tutmasına neden olmuştur (Kuruç, 1988: XXXIII). Ardı ardına yaşanan uzun savaş yıllarında, ulaştırmanın önemini kavrayan Cumhuriyetin kurucu kadrosu, demiryolu yapımının şirketler eliyle gerçekleştirilmesi, devletin bu alanda faaliyet göstermemesi gibi batının geleneksel kabul görmüş teorilerini benimsemeyerek kamu gücüyle demiryolu yapımını, Mustafa Kemal'in, "(...) Ben o nazariye, bu nazariye bilmem...Bir şey bilirim, o da her gün vatan sathında bir karış ray döşemektir." sözlerinde somutlaşan ciddi bir kararlılıkla benimsemiştir (Balamir, 1970: 26). Cumhuriyetin demiryolu politikasının hedefleri; ülke potansiyelinde var olan doğal zenginliklere erişmek, üretim ve tüketim merkezleri arasında irtibatı sağlama bağlamında liman ve iç bölgeleri demiryolu vasıtasıyla ilişkilendirmek, az gelişmiş bölgeler başta olmak üzere ekonomik ve sosyal alanda gelişimi ülke sathında gerçekleştirmek, devletin ulusal güvenlik politikasına paralel demiryolu ağını oluşturmak şeklinde belirtilebilirken, hatların güzergâhının tespitinde askeri kaygıların iktisadi amaçlara ağır bastığının işaretleri de vardır. Ankara-Zonguldak Hattının Çankırı'dan geçmesi, yine Ankara-Samsun Demiryolu'nun Sivas ve Kayseri'den geçmesi gibi uygulamaya dönük sonuçlar bu kaygının tezahürüdür (Ergün, 1986 :72). Reisicumhur Mustafa Kemal'in, 14 Şubat 1931 tarihinde, demiryolunun Malatya'ya ulaşması vesilesiyle yaptığı konuşmasında sarfettiği, "(...) Demiryolu, memleketin tüfekten, toptan daha mühim bir emniyet silahıdır." (Gökten, 1963:33) sözleri, ilk ağızdan güvenliğe vurgu yapılması bakımından önemlidir.

Cumhuriyetin ilk yılları, demiryolu faaliyetlerinde hızlı ilerlemelerin yaşandığı yıllardır ve bu yıllar, ülkenin demiryolu envanterinin hızla artırılmasında ne tür politikaların benimsenmesi gerektiğinin tartışıldığı bir dönemi de içerir. Chester Projesi bu anlamda önemlidir. Proje, ilk olarak, ABD ile 1909 yılında imzalanmış fakat başta Birinci Dünya Savaşı olmak üzere çeşitli nedenlerle uygulanamamıştır (Kılavuz, 2012:1043). Aynı proje, 1920'lerin başında yeniden gündeme gelmiş, 1922 yılında bir ön anlaşma yapılmıştır (İlkin, 1984:749). Meclis içerisinde önemli oranda bir kesim bu anlaşmanın yapılması taraftarı idi. Zira ülkenin kısa sürede imarının ancak yabancı sermaye ile mümkün olacağı düşünülmekteydi (Tezel, 1970:304-305). Nitekim, 9 Nisan 1923'te imzalanan sözleşme ile Şirket, Anadolu'da ve Musul-Kerkük-Süleymaniye bölgesinde 4.400 km civarında demiryolu ve kıyılarda üç adet liman yapacak, karşılığında yapılan yol ve liman hinterlandındaki 40 km'lik alanda petrol dâhil arama ve işletme ayrıcalığı 99 yıllığına Şirket'e verilecekti (Tezel, 1970:290). Musul Sorunu'nun uluslararası arenada Türkiye'nin aleyhine

sonuçlanması, asıl amacı, bölgenin doğal kaynaklarını sömürmek olan Şirket'i sözleşmenin uygulanmasında gevşek davranmaya sevk etti (Tezel, 1970:314). Ayrıca, Şirket'in kendi içinde yaşanan gelişmeler sonrası bir kısım ortaklarının şirketten ayrılması, Şirket'i mali açıdan zor durumda bırakmıştı (Tekeli ve İlkin, 2004:266). Bunun üzerine Türk Hükümeti, sözleşmeyi feshederek projeden vazgeçmiştir (Kaşıkçıoğlu, 1969:16).

Osmanlı İmparatorluğu döneminden kalan bir planlama geleneğinin devamı niteliğinde, ülkenin kalkınmasında alt yapıya vurgu yapan 1923 tarihli Umur-u Nafia Programı, karayolu, demiryolu gibi ulaşım alternatiflerinin planlamasını içerir (Tekeli ve İlkin, 2001:128-129). Programda, yeni demiryollarının imtiyaz sözleşmeleriyle şirketlere yaptırılması ve işletilmesi, mevcut demiryollarının ise halkın kullanımını esas alan anlaşmalarla şirketlere devri öngörülmekte idi (Tekeli ve İlkin, 1989:1649-1660). Bu kapsamda, kabul edilen bir yasayla İzmir-Kasaba Hattı ve uzantıları, Aydın Demiryolu, İzmir Limanı, Mudanya-Bursa Hattı, imtiyaz sahibi önceki şirketlere devredilmiş ve program dâhilinde önerilen karayolu ve limanlara ilişkin yasalar çıkarılmışsa da gerek program gereğince imtiyazı planlanan Anadolu Demiryolu'nun millileştirilmesi yönündeki talepler gerekse de o sıralarda Ankara'nın başkent ilan edilmiş olması, Umur-u Nafia Programı'nın demiryolunu ilgilendiren hususlarının 1924 yılı itibarıyla yeniden gözden geçirilmesi sonucunu doğurmuştur (Tekeli ve İlkin, 2004:278-279).

Cumhuriyetin yoğun demiryolu hamlesinde ve yeni demiryolu hatlarının yapımında üç ayrı dönem göze çarpar. Az miktarda yerli kaynakla demiryolu hatlarının yapılmaya çalışıldığı 1922-1927 yılları arasını kapsayan ilk dönem; yabancı kaynaklardan yararlanma adına yabancı şirketlere ihale edilen demiryolu hatlarının yer aldığı, 1927-1933 yılları arasını kapsayan ikinci dönem; demiryolu yapım finansmanının iç borçlanmayla sağlandığı ve yerli yüklenicilerin ön plana çıktığı 1933 sonrasını kapsayan son dönem (Tekeli ve İlkin, 1998:365). İşletmeye açılan yeni hatların uzunlukları, 1925 senesinden 1940 yılına kadar ki on beş senelik periyotta on altı mislinden fazla artmıştır. Bu süreçte yeni demiryolu yapımına yıllık ortalama 24 milyon lira vakfedilmiştir (Kaşıkçıoğlu, 1941:695-696). Cumhuriyetin en önemli alt yapı yatırımı, demiryolları kanalıyla gerçekleştirilirken 1930'lu yılların küresel mali kriz koşulları dahi demiryolu yapımını etkilememiştir (Kuruç, 1998:23).

Cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren benimsenen demiryolunu memleketin her tarafına ulaştırma düşüncesi, savaştan henüz çıkmış, mali imkânları kısıtlı bir ülke için maliyetli, uzmanlık gerektiren bir politika olacağından devlet ileri gelenleri bu konuda yabancı sermayeye karşı makul bir yaklaşım sergilemiştir. 22 Nisan 1924'te Anadolu Demiryolları'nın Haydarpaşa-Ankara, Eskişehir-Konya, Arifiye-Adapazarı kısımlarının satın alınmasına kadar demiryolunun da içinde bulunduğu iktisadi politika, devletin bağımsızlığına ve milli çıkarlara aykırı olmamak koşuluyla yabancı yardımını da kabul gören liberal esaslara dayanmakta idi. Buradaki amaç, ülkeyi bir an önce imara ve medeniyete kavuşturmaktı. Lozan Antlaşması'nı müteakip yabancı şirketlerin, başta Anadolu-Bağdat Hattı olmak üzere milli sınırlar dâhilindeki hatların işletmesini kapma mücadelesi karşısında, hatları devletleştirmektense buna ayrılacak mali kaynak ile yeni hat inşasını tasarlayan hükümette, kamuoyu, Meclis ve CHP parti grubunda cereyan eden tartışmaların da etkisiyle hatların millileştirilmesi fikri hâsıl olmuştur (Abisel, 1949:55). Yine, özellikle, Chester Projesi'nde cereyan eden olayların ortaya koyduğu sonuçlar, ülkenin bağımsızlığı ve milli menfaatleri noktasında hükümette kaygı yaratmış, demiryolu yatırımlarında yabancı sermayeye karşı gösterilen ılımlı

tabloda sapmalar olmuştur. Buna göre, demiryollarının millileştirilerek işletilmesine ve tümüyle ülke içinden sağlanacak kaynaklarla demiryolu yapımına karar verilmiştir (Yavuz, 2010:86-87). 1941 yılına gelindiğinde Türkiye Cumhuriyeti sınırları dâhilinde yalnızca Cenup Demiryolları bünyesindeki Çobanbey-Nusaybin ve Derbesiye-Mardin Hattı'ndaki küçük bir bölüm Şirket eliyle işletilir duruma gelmiş ve ülke sınırları içerisindeki 6.890 km demiryolu hattı, devlet eliyle işletilir hale gelmiştir (Kaşıkçıoğlu, 1941:696-699). Sadece 1928-1941 yılları arasında özel şirketlerce işletilen 3.820 km demiryolu, bütçeden kaynak aktarılarak devletleştirilmiş; devletleştirilen miktar 4.199 km'yi bulmuştur (Bayındırlıkta 50 Yıl 1923-1973, 1973:9).

Cumhuriyet öncesi yabancı şirketler eliyle yapılan demiryolu işletmeciliğinin aksine Cumhuriyetle birlikte milli bir demiryolu işletmeciliği oluşturulmaya çalışılmıştır. Bu dönemde, milli bir ekonominin inşasına yönelik, uygun yolcu ve eşya tarifelerine dayalı bir işletmecilik anlayışı oluşturma düşüncesi ön plandadır. Başvekil İnönü'nün, 17 Nisan 1925'te Yahşihan İstasyonu'nun işletmeye açılması vesilesiyle yaptığı konuşmasında, "(...) Bir milletin işini o millet efradı görür; bir ailenin işini yine o aile efradı tanzim eder. Biz işimizi göremiyoruz, biz yapamıyoruz demeye ve böyle düşünmeye hiç kimse mezun değildir." sözleri (Yamaner, 1949:5), devletin demiryolu işletmeciliği konusunda, bu işin altından kalkılamayacağı şeklindeki düşünceleri kabul etmediğini göstermektedir.

İkinci Dünya Savaşı'na kadar büyük bir hızla sürdürülen inşaa faaliyetleri, 1940'tan itibaren durağan bir sürece girmiştir. Buna göre, 1923-1950 yıllarını kapsayan yirmi yedi yıllık süreçte yapılan 3.578 km'lik demiryolunun 3.208 km'si 1940 yılına kadar tamamlanmıştır (Yoğutçuoğlu ve Büyükcan,2006:31). Başka bir deyişle, 1940 yılına kadar yılda ortalama yaklaşık 200 km yeni hat yapılırken, bu rakam, 1940'tan 1950'ye kadar yıllık ortalama yaklaşık 40 km'ye kadar düşmüştür. Zira hem savaş nedeniyle demiryolu üretim hammaddesi ve araçlarının teminindeki zorluk, hem de ülkenin mevcut kaynaklarının halkın ve silahlıdaki askerin yaşesi için kullanılması, bu sonucu kaçınılmaz kılmıştır (TBMMZC, 05.08.1942:22-23; 17.03.1943:23-26; 24.05.1945:349). Savaş yıllarında, mevcut demiryolu envanterine yönelik yenileştirme ve iyileştirme yatırımları yapılamadığı gibi Türkiye'nin sıcak savaş atmosferi içerisinde yer almamasına rağmen dünya savaşının neden olduğu askeri hareketliliğin sonuçları bağlamında özellikle sınır boylarına yönelik trenlerle yoğun asker ve cephaneye sevkiyatı söz konusu olmuştur. Yabancıardan millileştirme yoluyla devralınan bakımsız demiryolu hatlarında yeterli iyileştirme yapılamamasına ilaveten savaşın neden olduğu yoğun kullanım, birçok demiryolu hattını, uzun yıllar, yüksek bakım maliyetleri nedeniyle yetersiz vaziyette bırakmıştır.

3. TÜRKİYE'DE EKONOMİ POLİTİKALARININ II. DÜNYA SAVAŞI SONRASI GÖRÜNÜMÜ

Türkiye ekonomisinde tek parti iktidarının değişik dönemlerinde farklı ekonomik uygulamalar görülmüştür (Zücher, 2000:287-288). Cumhuriyetin ilk dönemlerinde uygulanan devletçilik anlayışının ideolojik olmaktan ziyade ülke içi koşulların gerektirdiği, hızlı kalkınmayı hedefleyen, devletin özel girişime karşı olmadığı; onu koruyup, gelişimine uygun ortamı hazırlamayı amaç edinen bir anlayışı ifade ettiği söylenebilir (Tecer, 2006:91). 1930'ların ikinci yarısı, ekonomide bir ölçüde serbestliğin ve özel girişim aktivitesinin artmaya başladığı, dış yatırımcı ve yabancı uzman heyetlere daha olumlu bakıldığı, 1929'dan başlayıp 1930'ların

sonlarına kadar ekonomiye yoğun şekilde nüfuz eden devletçiliğin zayıflamaya yöneldiği bir dönemdir (Övgün, 2007:811). 1933 yılında tamamlanarak 1934'te hükümete teslim edilen Dorr Raporu, uygulanan devletçiliğin yumuşatılmasına ilişkin teşebbüsü şahsi, serbest piyasa gibi liberal söylemleri içeren kapsamlı bir rapordur (Hines, 1934:31).

İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra, 1930'lerden itibaren uygulanan dış piyasalardan soyut, iç ve dış dengeleri koruyan, yoğun korumacı politikalar aşamalı olarak yumuşatılmış; dış ticaretin ve çoğunlukla ithalatın ağırlık kazanmasıyla dış açıklar görülmeye başlandığından, dış ekonomik yardıma dayalı bir kalkınmayı ön plana alan daha serbest bir ekonomi düzeni benimsenmiştir (Boratav, 2013:94). 1947 yılında gerçekleştirilen CHP Olağan Kurultayı, iktisadi politikalarda yıllardır değişen yoğunlukta süregelen devletçiliğin yeniden sorgulandığı, ekonomide serbestleşme eğilimlerine işaret eden tek parti iktidarının dönüm noktalarından birini teşkil eder (CHP 7.Büyük Kurultayı, TBMM e-kaynak siyasi parti yayınları, s.408).

Savaş ortamının zorunlu kıldığı Milli Korunma Kanunu tarzı yasal düzenlemeler ile Varlık Vergisi gibi ekonomik önlemler, ülkede mevcut özel kesim üzerinde kaygı yaratırken, savaş nedeniyle üretim sahasında hissedilen iş gücü darlığına ilave Toprak Mahsulleri Vergisi tarzı mali nitelikteki müdahaleler üretimin daha da azalmasına neden olmuş, tüm bu etmenler iktisadi dönüşümün içsel nedenlerini teşkil etmiştir. Ülkenin diplomasi kaynaklı Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği (SSCB) tehdidine karşı Amerika Birleşik Devletleri'ne (ABD) yaklaşmasının ekonomi politikasının tespitinde bu ülkenin etkisini doğurması ise dönüşümün dışsal nedeni olmuştur (Kepenek ve Yentürk, 2001:91-93). ABD, temelleri 1944 yılı Bretton Woods sistemine dayanan International Money Fund (IMF) ve Dünya Bankası gibi kurumlar yoluyla başta gelişmekte olan ülkeler olmak üzere dünya ekonomilerini bu dönemden itibaren yönlendirmeye başlamıştır (Altuğ, 2001:123). Bu bağlamda, Türkiye'nin 24 Ekim 1945'te Birleşmiş Milletler Örgütü'ne kurucu üye olarak katılması, 1947 yılında da IMF'ye üye olması ekonomisini Amerikan etkisine açık hale getirmiştir (Tokgöz, 2011:127).

ABD' nin 1947 yılı içerisinde önce Truman Doktrini sonra Marshall Planı ile sunmuş olduğu siyasi, askeri ve iktisadi destek programından Türkiye'nin de istifade etmek istemesi, bu ülkenin değer verdiği "demokrasi", "serbest girişim" gibi mefhumların Türkiye tarafından da benimsenmesini hızlandırmıştır (Zücher, 2000:303-304). Saraçoğlu Hükümeti tarafından devlet öncülüğünde kalkınmayı hedefleyerek hazırlanan fakat vazgeçilerek uygulanmayan "Harp Sonrası Kalkınma Plan ve Programı" (Tekeli ve İlkin, 1974:1-2), dünyada esmeye başlayan liberalizm rüzgârından esinlenerek hazırlanan fakat uygulanamayan bir başka plan olan "1947 Türkiye İktisadi Kalkınma Planı" (Ay, 2012:168) ve Recep Peker hükümetinin ilk günlerinde yapılan ve ülkenin dünya piyasalara entegrasyonuna yönelik bir uygulama olarak değerlendirilen 7 Eylül 1946 tarihli devalüasyon, ülkenin değişmeye başlayan ekonomi politikasının işaretleridir (Boratav, 2013:98).

3.1.Truman Doktrini ve Marshall Planı

Truman Doktrini, SSCB'nin komünist propaganda yoluyla tehdit ettiği Yunanistan ve Türkiye'ye karşı İngiltere'nin telkinleriyle ABD'nin sağladığı askeri ağırlıklı yardımları içerir (Ülman, 1961:93-94). 12 Temmuz 1947'de, "Türkiye'ye Yapılacak Yardım Hakkında Anlaşma", TBMM tarafından 1 Eylül 1947'de 5123 sayılı Kanunla onaylanmıştır. 1947-1949 döneminde, Truman Doktrini kapsamında Türkiye'ye yapılan Amerikan yardımlarının tutarı, askeri malzeme

yardımı dâhil 150 milyon dolardan fazladır. Bu miktarın çok büyük bir kısmı Türk kara, hava ve deniz kuvvetlerinin modernizasyonu için kullanılırken yol için ayrılan kısım 5 milyon dolar civarında olmuştur (Aksoy ve Güler, 2010:74).

ABD Dışişleri Bakanı General Marshall'ın, 1947 Haziran'ında, savaştan zarar görmüş Avrupa ülkelerine karşılıksız yardım yapılacağını, bu amaçla koordinasyonu sağlayacak bir teşkilatın oluşumunu önermesi ile Türkiye'nin de içinde bulunduğu 16 Avrupa ülkesi, 16 Nisan 1948'de Avrupa İktisadi İş birliği Teşkilatı'nı (OEEC) kurmuştur (Tokgöz, 2011:133). Bunun üzerine Amerikan Kongresi de 3 Haziran 1948 tarihinde Dış Yardım Kanunu'nu kabul ederek Marshall Planı'nı uygulayacak İktisadi İşbirliği İdaresi'ni (ECA) oluşturdu. Yardımın amacı, savaştan çıkan Avrupa ülkelerinin ekonomilerini düzelterek mali kaynağı sağlamaktı (Karal, 1962:24). Türkiye'nin ise Amerikan mali yardımından yararlanması, Amerikan Hükümeti ile akdedilen 4 Temmuz 1948 tarihli Ekonomik İşbirliği Anlaşması'na dayanır. Bu anlaşma, 8 Ağustos 1948 tarih ve 5253 sayılı kanunla onaylanmıştır. Anlaşma gereğince Amerika, Türkiye'ye mal, hizmet ve diğer yardımları tahsis edecek, bunun karşılığında Türkiye, ekonomik yapısını güçlendirecek, parasal istikrarını sağlayacak, zirai ve sınai üretimini geliştirecek, yardım sözleşmesinin tarafı olan diğer ülkelerle arasındaki mal ve hizmet dolaşımını artıracak tedbirleri alacaktı (Karal, 1962:84). Amerika'nın Marshall Planı dâhilinde yaptığı yardımların niteliği, hibe ve kredi şeklinde yapılan doğrudan yardımlar, dolaylı yardımlar ve teknik yardımlar türünden olmuştur (Türk,1957:83-86). Bu yardımlar kapsamında Türkiye, 1949'den 1955' e kadar 396.603.000 dolar doğrudan yardım, 195.422.000 dolar dolaylı yardım, 9.400.000 dolar da teknik yardım olmak üzere toplam 601.425.000 dolar almış; bu rakamın hibe, kredi, şarta bağlı yardım ve teknik yardımdan oluşan iktisadi yardım kısmı, 526.625.000 doları bulmuştur (Türk,1957:291-292).

ABD, Türkiye'ye ekonomik yardım yapma kararı aldıktan sonra çeşitli konularda uzman heyetleri Türkiye'ye göndererek ayrıntılı uzman raporları hazırlatmış, Türkiye'nin Amerikan yardımı kapsamında ne yapması ya da ne yapmamasına ilişkin tavsiyelerde bulunmuştur. Bu kapsamda, ABD Yollar İdaresi Genel Müdür Yardımcısı H. E. Hilts başkanlığında Türkiye'ye gelen heyeti, sonraları, M. W. Thornburg başkanlığındaki heyet ile J. Barker başkanlığındaki heyet takip etmiştir (Yayman, 2005:121).

4. YABANCI UZMAN RAPORLARINDA TÜRKİYE'NİN ULAŞTIRMA POLİTİKASI

Cumhuriyetle birlikte Türkiye'nin iktisadi toplumsal yapısında meydana gelen değişiklikler, kamu yönetiminde de yeni düzenlemeleri zorunlu kılmıştır (Sürgit, 1980:43). II. Dünya Savaşı'ndan sonra ise idarede reform adına yapılan çalışmaların sayısında yoğunluk göze çarpmaktadır. 1949 yılında İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi öğretim üyelerinden Fritz Neumark, hükümetin isteği üzerine hazırladığı, "Devlet Daire ve Müesseselerinde Rasyonel Çalışma Esasları Hakkında Rapor" da, devletin rasyonel çalışma anlayışında var olan eksiklikler ve bunların ortadan kaldırılması hususlarında görüş ve değerlendirmelerde bulunmuştur (Neumark, 1949:3). Neumark Raporu haricinde Türkiye'nin ekonomi politikası başta olmak üzere, içerisinde ulaştırmanın da bulunduğu pek çok kamu politikasının dönüşümünde Hilts, Thornburg ve Barker Raporları'nın ayrı bir yeri bulunmaktadır.

ABD Yollar İdaresi Genel Müdür Yardımcısı H.E. Hilts ve ekibinin Şubat 1948'de tamamlayarak dönemin Bayındırlık Bakanı Kasım Gülek'e sunduğu, "Türkiye'nin Yol Durumu" ya da yaygın bilinen adıyla "Hilts Raporu" adlı çalışma, Türkiye'nin sonraki yıllarda takip edeceği ulaştırma politikasında dönüm noktası sayılabilecek nitelikte bir rapor olarak ön plana çıkar. Raporda, Türkiye'nin yol ihtiyacı, bu ihtiyaca dayanılarak oluşturulan dokuz yıllık yol programı ile programı uygulayacak donanım, finansman, materyal, teşkilat yapısı gibi unsurlar belirlenmiş; teşkilat hususunda doğrudan doğruya Bayındırlık Bakanlığı'na bağlı bir Genel Müdürlük şeklinde tüzel kişiliğe haiz bir oluşum önerilmiştir (Hilts Raporu, 2007:85). Türkiye'nin 35 bin km'lik bir yol sistemine sahip olması gerektiği, yolların günlük bakım masrafları için 10 milyon TL ve ıslah ve inşa için 15 milyon TL olmak üzere toplam 25 milyon TL'lik bir kaynağın her sene tahsisinin zarureti ifade edilmiştir (ABD Yollar İdaresi, 1948:3-4). Raporda, Türkiye'de ulaşımın geliştirilmesi politikasının kitlesel nakliyatın temini adına demiryolu ile başlatıldığı ve bu alanda gerçekleştirilen atılımın 23 sene gibi kısa bir süre içerisinde başarıya ulaştırıldığı belirtildikten sonra Türkiye'de demiryolu inşa faaliyetlerinin duraklatılması salık verilmiş, karayolu taşımacılığının demiryolu nakliyatına göre daha fazla maliyet avantajlarına sahip olduğu ileri sürülmüştür (ABD Yollar İdaresi, 1948:1).

Thornburg Raporu, Türkiye'nin ulaştırma da dâhil pek çok alanda politikasını gözden geçirmesine sebep olan, Hines Raporu'ndan sonra Amerikalı uzmanların hazırladığı dokuz bölümden oluşan geniş kapsamlı bir başka rapordur. Max Weston Thornburg, raporunun ön sözünde, Amerikan yardımının Türkiye'nin mevcut yapısı ile Türkiye'ye ne derece faydalı olacağını tespitinin önemini vurgularken, raporunu, yapılacak iktisadi yardımın Türkiye tarafından gerçekten isteniyor olması, ülkenin iç yapısının söz konusu yardıma uygun hale getirilecek şekilde dönüştürülmesi, Türkiye'nin milli çıkarlarını Amerikan politikasına uyumlulaştırılması gibi varsayımlar üzerine oturtmuştur (Thornburg, 1949:13-14). Raporun 4.Bölümünde yer alan "Taşıt ve Ulaştırma" başlığı altında uzman, Türkiye'nin mevcut ulaştırma durumunu ve ulaşım araçlarını ele almıştır. Bu bağlamda demir ve karayollarının tarım ve madencilik sektörlerinin ihtiyaçlarını karşılamadığını, ulaşım sorununun özüne inmek yerine yüzeysel çabalara girildiğini belirterek Cumhuriyet'in demiryolu idaresinin planlama anlayışının iyi olmadığını, Karabük Çelik Fabrikası'nın kömür ihtiyacını karşılamak için Orta Anadolu'nun 1946 yılındaki binlerce tonluk hububat mahsulünü çürümeye bıraktığını örnek göstererek somutlaştırmaya çalışmıştır. Thornburg, raporunda "Geçmişte demiryollarına diğer yollardan daha fazla itina gösterilmiştir. Halbuki yollara olan ihtiyaç daha fazla ve zaruri (...)" diyerek karayolu yapımının öncelikli ve elzem olduğunu ifade etmiştir (Thornburg 1949:76-80). Raporun 9. Bölümünde yer alan, Amerikan yardımına ilişkin "Tavsiyeler" başlığı altında, Türkiye'deki idare ve bu idarenin hâlihazırda uyguladığı politikalar bağlamında Amerikan yardımının etkinliği açısından nelerin yapılıp nelerin yapılmaması gerektiği hususları değerlendirilmiştir. Bu noktada uzmanın demiryollarına ilişkin tespiti, "Türkiye'nin demiryolu sistemi acınacak bir haldedir ve dolarların bile düzeltmeyeceği kusur ve eksiklikler vardır." cümlesiyle başlayan oldukça karamsar bir tabloyu yansıtır. Bakım faaliyetlerinin yeni demiryolu inşaatlarından daha önemli olduğu vurgulanırken, uzmanın, teşkilatın idaresini (Thornburg 1949:197-198),

"...Bütün bu işlerin başında demiryollarının nasıl idare edileceği hususu kadar demiryollarının ne için mevcut olduklarını da bilen Amerikan kafalı hakiki bir "demiryolu adamı"na ihtiyaç vardır. Bu adamın demiryolu sistemini yeniden organize etmezden önce

Devlet Demiryolları İdaresini yeniden teşkilatlandırması lazım gelecektir. Alınan haberlere göre, böyle bir kimse temin edilmiştir. Bunun fazla olarak isteyeceği şey, ilk emirleri vermek salahiyetidir. Bu da tecrübeli kimseleri seçip istihdam etmekle ve onların tavsiyelerini dinlemekle temin edilebilir.”

Cümlelerinde gizli, “ithal edilmiş bir anlayışa” dayandırmayı önermesi dikkat çekicidir.

Thornburg Raporu’nun hazırlandığı süreçte yabancı uzmanlardan oluşan bir başka ekip farklı bir rapor üzerinde çalışmakta idi. Milletlerarası Kalkınma Bankası’nda görevli Mr. J. Barker başkanlığındaki bu ekip Türkiye ekonomisi, ülkenin finansal durumu ve idare mekanizması üzerine çalışma yapmakla görevlendirilmişti. Barker Raporu olarak anılan bu çalışmada ağırlıklı olarak yetki devri, yerel yönetimlere daha fazla sorumluluk verme ve kamu görevlilerinin özlük işlerine takaddüm eden personel meseleleri gibi konularda tavsiyelerde bulunulmuştur (Arık ve Mıhçıoğlu, 1965:15). Rapor, Hilts ve Thornburg Raporlarıyla paralel şekilde Türkiye’nin gerçekleştirmiş olduğu demiryolu atılımını sürdürmemesi gerektiğini, “Heyet inanmaktadır ki, yerleşik projeler Türkiye’ye yeterli bir demiryolu sistemi sağladığından şu aşamada yeni inşaat programlarına ihtiyaç yoktur. Yeni demiryolu yapım programları yavaşlatılmalıdır.” sözleriyle belirtmiştir. Raporda devletin iktisadi faaliyetleri, alt yapı yatırımlarıyla sınırlandırılırken, söz konusu altyapı yatırımlarının başında karayolu inşasının gelmesi gerektiği ve karayolu kalitesi ile ticari araçların arttırılması için hükümetin özel olarak döviz bulundurması gerektiğinin altı çizilmiştir (Güven, 1998:116-118).

5. YENİ KURULAN PARTİLER AÇISINDAN DEMİRYOLLARI

Türkiye Cumhuriyeti, ülkenin kurucu partisi hüviyetindeki CHP’li kadroların yönetiminde uzun yıllar tek parti konumunda yönetilirken 1924’de kurulan Terakkiperver Cumhuriyet Fırkası ve 1930 senesinde kurulan Serbest Cumhuriyet Fırkası gibi başarısız demokrasi deneyimlerinden sonra 1940’lı yılların ortalarında kurulan farklı muhalif partilerle çok partili siyaset ortamını yeniden tecrübe etmiştir.

5.1.Milli Kalkınma Partisi (MKP)

Türkiye’nin 1945 yılından sonra çok partili hayata geçiş denemeleri içerisinde ilk muhalif parti olma özelliğiyle MKP, 24.07.1945 tarihinde Nuri Demirağ tarafından İstanbul’da kurulmuştur. Parti, 1946 ve 1950 seçimlerinde parlamentoya girememiş fakat savunduğu fikirler ile dönemi ve döneme damga vuracak siyasileri etkilemiştir (Deliorman, 1957:78). Nuri Demirağ, Cumhuriyetin ilk yıllarında gerçekleştirilen demiryolu atılımının içerisinde adı sıkça anılmış bir müteahhittir. Türk menşeli şirketlerce gerçekleştirilen demiryolu inşasının yaklaşık 1.000 km’ si kendi firması tarafından yapılmıştır (Şakir,1947:51-52).

Nuri Demirağ, ekonomide devletçiliğe karşı ferdiyetçiliği savunmuştur. Partisinin Nizamnamesi’nde, özel girişimi ve bireyi ön plana alan anlayışı görmek mümkündür. Devletin iktisadi sahada izleyeceği politikaya, “Devlet bütün istihsal sahasında hüsnü misal teşkil edecek, yalnız numuneler vücuda getirip daha iyisini millete yaptırmaya delalet etmek suretiyle faydalanacaktır.” ibaresiyle işaret ederken, devletin yoğun müdahalesi altında bulunan orman, maden, ulaştırma gibi alanlarda özel kesim payının arttırılmasına parti tüzüğünde yer vermiştir (MKP Tüzüğü, 1945:9). Tüzük, demiryollarına ilişkin özel bir madde içermemiştir.

5.2.Demokrat Parti (DP)

Cumhurbaşkanı İsmet İnönü, 1 Kasım 1945’ de Meclis açılışı vesilesiyle yaptığı konuşmasında, II. Dünya Savaşı’nın demokrasiyle yönetilen ülkeler lehine sonuçlanmasına atıfta bulunarak, Türkiye’deki siyasal sistemi de dünyadaki gelişmelere paralel hale getirmeye niyetli olduklarını, bu noktada yaşanan sıkıntıyı, ülkemizde bir muhalefet partisi olmamasına bağlayarak çok partili hayatın işaretlerini vermiştir (TBMMZC, 22.05.1944:149-150).

CHP içerisinde ise parti politikalarından hoşnut olmayan muhalif kesimin eleştirileri, başta ekonomik dengeler ve hayat pahalılığı meselesi olmak üzere, 1940’lı yılların ortalarına doğru daha bariz dillendirilmeye başlanmıştır (TBMMZC, 01.11.1945:3-9). 1945 Mayısı’nda görüşülen “Toprak Kanunu” ise bu süreçte önemli bir dönüm noktasını teşkil eder. Özellikle Adnan Menderes ve Refik Koraltan’ın sert muhalefetine rağmen kabul edilen kanunun meclisten çıktığı günlerde CHP Milletvekilleri Celal Bayar, Adnan Menderes, Refik Koraltan ve Fuat Köprülü parti grubuna demokratik ve liberal bazı talepleri içeren ve “Dörtlü Takrir” olarak adlandırılan önergeyi sunmuşlar; fakat parti bu önergeyi reddettikten sonra, önce iki milletvekilini (Adnan Menderes ve Fuat Köprülü) sonrada Refik Koraltan’ı partiden ihraç etmiştir. Aynı yılın Aralık ayında da Celal Bayar’ın partiden istifa etmesiyle bu dörtlü, 7 Ocak 1946’da Demokrat Parti’yi kurmuşlardır (Eroğul, 2013:11-16).

Demokrasi vurgusunun ön planda olduğu parti programı içerisinde iktisadi sahada devlet faaliyetlerinin özel girişimi engellemek yönünde değil desteklemek yönünde işletilmesinin altı çizilmiş; devletin iktisadi faaliyetlerinin sınırlarını belirleyecek tedbirler ortaya konulmuştur (Eroğul, 2013:60-61).

Parti programı içerisinde demiryolları, “özel teşebbüs ve sermayenin yetip erişemeyeceği, yahut yeter ve yakın kâr görmediği için girişemeyeceği, fakat bütün ekonomik faaliyetlere müessir olacak ve memleket müdafaasını sağlayacak, mahiyetteki teşebbüsler” içerisinde değerlendirilerek, devletin doğrudan doğruya girişeceği iktisadi teşebbüsler arasında zikredilmiş (DP Parti Programı, 1949:13); demiryolları, siyasi arenada özellikle DP’nin muhalefet yıllarında ağır ve verimsiz bürokratik mekanizmanın ve başarısız devlet girişimciliğin bir sembolü olarak görülmüş ve bu husus, DP’nin, tek parti yönetimini eleştirdiği argümanlardan biri olarak kullanılmıştır. Örneğin, DP ilk hükümetinin programında Başvekil Menderes, demiryolları nakliyatının önemli akaryakıt avantajlarına rağmen motorlu kara nakil araçları ile rekabet edememesi örneği üzerinden eski yönetimi eleştirmiştir (TBMMZC, 29.05.1950:28).

5.3.Millet Partisi (MP)

Millet Partisi, Demokrat Parti içerisinde oluşan fikir ayrılıkları sonucunda 8 Temmuz 1948 tarihinde Ankara’da kurulmuştur (Bozdağ, 1975:35-44). Parti programında özel mülkiyetin korunduğu açıkça vurgulanmıştır. Programda girişimciliğin kamu-özel iş bölümü tanımlanmış; şahsi yahut yabancı sermayenin ilgi göstermediği veya altından kalkamadığı-içerisinde demiryollarının da olduğu bir grup teşebbüsün devlet eliyle yapılması gerektiğine yer verilmiştir (MP Parti Programı, s.7-9). Programda ulaştırma politikası izah edilirken tüm ulaştırma ağının belirli bir program dâhilinde uyum içerisinde geliştirilmesinin altı çizilmiş, halka en uygun ulaşım imkânını sağlayacak tarifeler oluşturulurken iç ve dış ticaretin teminini sağlayacak ekonomiklik ve

verimlilik, ulaştırmada temel prensip kabul edilmiştir. Devlet Demiryolları İşletmesi'nin çeşitli dđnemlerde ũlke menfaatine ũstlendiđi sorumlulukların karşısında mali yapısına dikkat çekilerek kurumun işletmeciliğinin rasyonel esaslara bağlanması ve iktisadi yapısını zorlayan sorumluluklarının mali kũlfetini devletin ũstlenmesi gerektiği fikri savunulmuştur. Programda, ayrıca, demiryolları adına önemli bir noktaya işaret edilirken, karayollarında günden güne artan gelişme seyrinin demiryolu işletmeciliğine zarar vermeyecek şekilde iki ulaşım alternatifi arasında tarife dengesine vurgu yapılmıştır (MP Parti Programı, s.27-28).

6. İKİNCİ DŪNYA SAVAŐI SONRASI ULAŐTIRMA POLİTİKALARI İÇERİSİNDE DEMİRYOLLARININ DURUMU

Birinci DŪnya SavaŐı'nda otomobilin esnek mobilite özelliğinin farkedilmesiyle savaştan sonra Batı'da önem kazanmaya başlayan karayolu taşımacılığına karşın TŪrkiye'nin bağımsızlık mũcadelesinde sıkıntısını çektiği yetersiz demiryolu ağı, TŪrk hũkũmetlerinin uzunca bir sũre demiryolunu ulusal bũtũnlũđũn simgesi olarak gđrmesine sebep olmuştur. Bu dđnemde demiryolları öne çıkarken, karayolları, onun tamamlayıcısı konumundadır (Tekeli ve İlkin, 2004:318-320). TŪrkiye'nin İkinci DŪnya SavaŐı'ndan sonra girmiş olduğu siyasi-iktisadi atmosfer, kamu politikalarında bir değişimi de beraberinde getirmiştir. Devletçiliđin tipik bir örneği durumundaki demiryolu işletmeciliği bağlamında, savaştan sonra kurulan Recep Peker hũkũmetinin programında, demiryolları başta olmak ũzere tũm ulaştırma ve haberleşme hizmetlerinde verimlilik ilkesinin gđzetileceđinden bahisle, işletmeciliğin hizmetten yararlananlara kolaylık zihniyeti ile iktisadi şartlara uygun hale getirileceğinin amalandığına; demiryolu özelinde eskiyen araçların yerlerinin doldurularak sayılarının artırılacağına, demiryolu araçlarının bakım ve onarım yerlerinin ıslah edilerek oğaltılacağına yer verilirken (TBMMZC, 14.08.1946:32), Marshall Yardımlarının iyiden iyiye dillendirilmeye başlandığı dđnemde kurulan Hasan Saka hũkũmeti, programında, “Yol şebekemizin en yeni usullerle ve makineli vasıtalarla yapılmasını ve sistemli bir bakım altına alınmasını esas tutuyoruz.” diyerek karayollarının yapım ve bakımına modern usullerle başlanacağının işaretini vermiştir (TBMMZC, 13.10.1947:674). Cumhuriyet tarihi boyunca Bayındırlık yatırımlarında ilk sırada yer alan demiryolu yatırımlarına ayrılan bũte, ilk defa, 1949 yılında, yollar ve köprüler için ayrılan bũtenin gerisinde kalmıştır (Demiryolları için 25 milyon lira civarında ödenek ayrılırken yollar ve köprüler için yaklaşık 40 milyon lira ödenek ayrılmıştır) (TBMMZC, 26.02.1949:737-738).

Dış ekonomik yardımların kullanımında, yabancı uzman raporlarında yer alan tavsiye ve yorumların belirleyici olduğu gđrũlmektedir. Ulaştırma politikalarında da bu durum geçerlidir. Nitekim Hilts ve ekibinin önerdiği Dokuz Yıllık Yol Programı (1948-1957), Bakanlar Kurulu'nun 08.08.1948 tarihli ve 3/7840 sayılı kararıyla onaylanmıştır (Gũven, 1998:16). Raporun Bayındırlık Bakanlığı'na ulaştırılmasından kısa bir sũre sonra, 11 Şubat 1950 tarihinde 5539 sayılı Kanun ile Bayındırlık Bakanlığı'na bağlı, tũzel kişiliğe sahip, katma bũteli bir kuruluş olan Karayolları Genel Mũdũrlũđu kurulmuştur (Resmi Gazete, 16 Şubat 1950). 1953 yılında Dışişleri Bakanlığı'nca cevaplandırılması talebiyle verilen yazılı soru önergesine Bakanlıkça verilen cevapta yer alan bilgilere gđre, 1948-1949 ve 1949-1950 devrelerinde doğrudan ve dolaylı yapılan Marshall Yardımları'nın kamu politikaları bağlamında dağlılımlarının incelenmesinde, bu iki devrede yapılan yaklaşık 105 milyon dolar doğrudan yardımın (hibe-kredi) yarısından fazlasının tahsis edildiği tarım

sektöründen sonra en çok payın aktarıldığı sektörlerin başında 14 milyon dolar ile karayollarının geldiği görülmektedir (TBMMZC, 06.07.1953:285).

İkinci Cihan Harbi'nin uzun savaş yılları, hem hassas ve eksikliği kabul etmeyen milli savunma hizmetlerini hem de önceki yıllara göre artış gösteren yük ve yolcu trafiğini, herhangi bir kısıtlamaya tabi tutmadan karşılamak gibi zor bir görevi demiryolu teşkilatına yüklerken tüm bu ihtiyaçları karşılamak için kurumun ihtiyaç duyduğu araç gerecin iç ve dış piyasalardan tedariki de ayrı bir sorunu teşkil etmiştir (Yamaner, 1949:288-290). Savaş yıllarında ihmal edilen demiryolları, savaş sonrası başlayan dış yardımlarla özellikle demiryollarının bakım ve tamiri, lokomotif ve vagon gibi cer unsurlarının ıslahı, işletmeciliğin rasyonalizasyonu bağlamında teknik yardımlardan istifade şeklinde kısmen düzeltilmeye çalışılmıştır. Ayrıca Nafia Vekâletince, 15 yılda tamamlanacak 2.300 km'lik hat yapımı planlanmış; fakat, Barker heyeti, halihazırdaki hatların ihtiyacı karşılayacağından bahisle yeni hat yapımını önermemiştir (Yaşa, 1980:289-290).

Bu dönem meclis toplantılarında özellikle DP'li muhalif milletvekilleri, iktisadi devlet teşekküllerinin hizmet üretme noktasındaki verimsizlikleri, kamu kaynaklarını hoyratça harcamaları nedeniyle bütçeye yük oluşturmaları gibi iddialar ile ekonomi üzerinden hükümetin demiryolu politikasına sert eleştiriler yöneltmiştir (TBMMZC, 18.12.1946:21-23). Demokratlar, ulaştırma politikası bağlamında demiryolu inşaatından vazgeçilerek karayolu yapımına ağırlık verilmesi yönünde görüş beyan ederken, uzmanların, otomobilin trenden daha ekonomik olduğu yönündeki söylemlerini, görüş ve düşüncelerine dayanak yapmışlar (TBMMZC, 29.12.1947:628-629); demiryolu inşaatında yeni hatlar yapmak yerine bu hatları karayolu ile bağlantılı hale getirmenin ve alternatif ulaşım metotlarıyla bir bütün olarak planlamanın zorunluluğunu belirterek gelişmiş ülkelerde demiryolu yapımının artık terk edilmeye başlandığını, ABD'yi misal göstererek sayılarla ifade etmişlerdir (TBMMZC, 26.02.1949:716).

SONUÇ

Türkiye'nin demokrasi tarihi içerisinde İkinci Dünya Savaşı sonrası yıllar, yeni siyasi oluşumların gün yüzüne çıkarak partileştiği ve böylece çok partili siyasi hayatın tezahür ettiği yıllar olmuştur. Nitekim 1950 genel seçimleri, 27 yıllık tek parti iktidarının sonunu getirerek hükümetin el değiştirmesi sonucunu doğurmuş; 1946 yılında kurulan Demokrat Parti, ülke yönetiminde söz sahibi olmuştur. Ekonomi başta olmak üzere hükümet politikalarında tek parti dönemine göre farklı bir yönetim anlayışının görüldüğü Türkiye'nin 1950'li yıllarında, Demokrat Parti'nin serbestlik, özel girişim, demokrasi gibi söylemleri çerçevesinde şekillenen ve özellikle ekonomide "Devletçilik" in ve devletçiliğin sembolü konumundaki kurum ve politikaların sorgulandığı bir dönemde, demiryolları politikasında da önemli değişiklikler olmuştur. Cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren üzerinde hassasiyetle durulan demiryolu yapım faaliyetleri, Demokrat Parti iktidarları döneminde büyük ölçüde yavaşlatılarak politik alaka açısından uzun yıllar süren ihmal sürecinin başlangıcını yaşarken özellikle karayolu ulaştırması bu dönemden itibaren büyük bir atılım içerisine girerek Türkiye'nin günümüze değin en önemli ulaşım alternatifi konumuna gelmiştir.

Ulaştırma politikasında yaşanan bu denli keskin dönüşümün fikirsel temellerinin oluşumu, 1950 seçimleri sonucunda gerçekleşen hükümet değişikliğinden önce, Türkiye'nin çok partili siyasi hayata geçiş aşamasında olduğu yıllara tekabül eder. Türkiye, İkinci Dünya Savaşına aktif katılan bir ülke olmamasına rağmen sıcak savaş ortamından yoğun şekilde etkilenmiştir. Savaş sonrası

oluşan iki kutuplu dünya düzeni içerisinde ise tercihini, savaştan galip çıkan batılı ülkelerin benimsediği siyasi, iktisadi değerler yönünde gerçekleştirmiştir. Böyle bir tercihin tezahüründe, ülkenin toprak bütünlüğünü ilgilendiren diplomatik ilişkiler büyük ölçüde etkili olmuştur. ABD başta olmak üzere batılı ülkelerin benimsediği siyasal sistem liberalizm, demokrasi gibi değerleri ön plana çıkartırken bunun ekonomik hayata yansımaları serbest girişim, piyasa ekonomisi gibi politikalar yönünde olmuştur.

Türkiye Cumhuriyeti, farklı dönemlerde başarısız siyasal oluşum deneyimlerini tecrübe etmiş olsa da, 27 yıl tek parti iktidarı ile yönetilmiştir. Bu süreç, ülkenin zor ekonomik şartlara sahip olması ve ülke içinde yeterli sermaye birikiminin bulunmaması gibi etmenler çerçevesinde devlet öncülüğünde kalkınma ve ekonomide farklı yoğunlukta devletçilik uygulamaları şeklinde cereyan eden sonuçları barındırmıştır. Demiryolu politikası bu kapsamda uygulanan devletçiliğin somutlaştığı alanlardan biridir. Ülkenin 1945 yılından itibaren girmiş olduğu siyasi atmosfer, ekonomide uygulanan devletçiliğin sorgulandığı bir sürece evrilmiştir. Zira yeni kurulan siyasi partiler, hem uzun yıllar uygulanan çeşitli derecelerdeki devlet müdahalesinin, hür teşebbüs ve toplum üzerinde yaratmış olduğu yıpratıcı etkisinin hem de pek çok ülkede yükselen batılı değerlerin yaratmış olduğu özgürlükçü ortamın etkisiyle siyasal muhalefetlerini devletçilik eleştirileri üzerinden gerçekleştirme eğilimleri içerisinde olmuşlardır. Bu noktada, iktidar partisi konumunda olan CHP, hem benimsenen batılı ekonomik sistemin zorlamaları hem de muhalif partilere karşı iktidarını devam ettirme amacı doğrultusunda daha ılımlı bir devletçilik anlayışını parti politikası olarak kullanmıştır.

İkinci Dünya Savaşı'nın başlangıcına kadar demiryolu ekseninde şekillenen Türkiye'nin ulaştırma politikası, savaşın sona ermesi ile beraber Türkiye'nin ABD ile diplomatik yönden gelişen ilişkilerinin siyasi iktisadi ilişkilere yansımaları sonucunda ABD' nin Truman doktrini ve Marshall yardımları ile mali yönden desteklenen ve yabancı uzmanlardan oluşan heyetlerin raporları ile dayatılan karayolu öncelikli bir ulaşım anlayışına dönüşmüştür. Sürecin sonuçları, 1950 seçimleri ile iktidara gelen Demokrat Parti ile özdeşleştiriliyor olmasına rağmen hükümet değişikliği olmasa dahi ulaştırma politikasında söz konusu dönüşümün yine de gerçekleşeceğini söylemek, CHP'nin 1946 yılı sonrası attığı adımları göz önüne aldığımızda, yanlış bir tespit olmayacaktır.

KAYNAKÇA

- 5539 Sayılı Karayolları Genel Müdürlüğü Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun (1950, 16 Şubat), T.C. Resmi Gazete, 7434
- ABD Yollar İdaresi, (1948), Türkiye'nin Yol Durumu, Şubat-1948, Ankara
- Abisel, M.A., (1949), "Demiryol Politikamızın 25.Yıl Dönümü", Demiryollar Dergisi, Cilt:23, Eylül 1949
- Akalan, A. O., (2010), Bir Kurum Olarak Devlet Demiryolları Tarihi, H.Ü.A.İ.İ.T.Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, Ankara 2010
- Aksoy, İ. ve Güler, Y., (2010), Türk-Amerikan İlişkilerinin Politik ve Ekonomik Boyutu, Gazi Kitabevi, Eylül-2010

Altuğ, N., (2001), İstikrar Politikaları ve Ülke Örnekleri, Türkmen Kitabevi, İstanbul

- Arık, K. ve Mihçioğlu, C., (1965), Türkiye’de İdari Reform Çalışmaları İdari Reform ve Reorganizasyon Hakkında Ön Rapor, TODAİE Yayınları İdari Reform Serisi:12, Kardeş Matbaası-Ankara
- Arslan, M., (2010), , Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu, Sempozyum Bildirileri içinde, Hülagu, M.M., “Cumhuriyet Öncesi Osmanlı Demiryollarına Genel Bir Bakış”, 18 Aralık 2008, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara-2010
- Arslan, M., (2010), , Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu Sempozyum Bildirileri içinde Yavuz Ü. “Cumhuriyet Dönemi Demiryolları Politikası”, 18 Aralık 2008, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara-2010
- Atmaca, Y., (2017), Türkiye’deki Kamu Yönetimi Uygulamalarında Avrupa Birliği Bölgesel Politikasının Etkileri: Politika Transferi Bağlamında Bir Analiz, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Bursa: Uludağ Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü
- Ay, İ. C., (2012) “II.Dünya Savaşı Ulusal Planlama Faaliyetleri: 1946 İvedili Sanayi Planı ve 1947 Türkiye İktisadi Kalkınma Planı’nın Karşılaştırmalı Analizi”, İktisat Fakültesi Mecmuası, Cilt:62, Sayı:1, 2012
- Aycı, M., (2007), “Osmanlı Demiryolları”, Demiryolu Dergisi, Sayı:23, Ocak-Şubat 2007
- Balamir, L., (1970), “Konya Garı Telgraf Başmemuru Hamdi Onaltımart”, Demiryol Dergisi, Sayı:530, Mart 1970
- Boratav, K., (2013), Türkiye İktisat Tarihi 1908-2009, İmge Kitabevi, 18.Baskı, Ankara, Ekim-2013
- Bozdağ, İ., (1975), Demokrat Parti ve Ötekiler, Kervan Yayınları, İstanbul-1975
- Deliorman, M. N., (1957), Nuri Demirağ’ ın Hayat ve Mücadeleleri, Nu.D. Matbaası, İstanbul, Eylül-1957
- Demiryolu Dergisi, (1933), Cilt: 9, Sayı:104-105, Birinci ve İkinci Teşrin 1933
- Demokrat Parti Programı, (1949), Doğu Matbaası, Ankara-1949
- Ergün, İ., (1986), Türkiye’nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü, Ankara, Ocak 1986
- Eroğul, C., (2013), Demokrat Parti Tarihi ve İdeolojisi, Yordam Kitap
- Evren, G. ve Öğüt, S., (1997), “Türkiye Ulaştırma Politikası Bağlamında Demiryollarımız”, 2. Ulusal Demiryolu Kongresi, 15-16-17 Aralık 1997, İstanbul
- Göktan, M., (1963), “Atatürk ve Demiryolları”, Demiryol Dergisi, Sayı:454-455, Kasım-Aralık-1963
- Övgün, B., (2007), “1937: Anayasal Yenilenmeler ve Siyasi Müsteşarlık”, Güler, B.A. vd (ed.) içinde Açıklamalı Yönetim Zamandizini (1929-1939), AÜSBF Kamu Yönetimi Araştırma ve Uygulama Merkezi:2, TİDATA, Ankara, 2007
- Gümüş, M., (2011), “1893’ten 1923’e Türk Topraklarında Demiryolu İmtiyaz Mücadeleleri”, Tarih Okulu Dergisi, Sayı: X, Mayıs-Ağustos-2011
- Günsoy, T., (1994), “Dünden Bugüne Demiryollarımız”, Demiryolcu Dergisi, Yıl:6, Sayı:1, Ocak-Şubat 1994
- Güven, S., (1998), 1950’li Yıllarda Türk Ekonomisi Üzerinde Amerikan Kalkınma Reçeteleri Ezgi Kitabevi, Bursa, 1.Baskı Eylül-1998
- Hines, W. D. et al, (1933-1934), Türkiye’nin İktisadi Bakımdan Umumi Bir Tetkiki: 1933-1934, Cilt: IV, Köy Öğretmeni Basımevi, Ankara [Aktaran: Kaynak, Muhteşem, “Osmanlı Demiryollarına Bir Bakış”, Yapıt-Toplumsal Araştırmalar Dergisi, Sayı:5, Olgaç Matbaası, Ankara, Haziran-Temmuz-1984, ss.81]

- İlkin, S., (1984), “Chester Demiryolu Projesi”, Türkiye İş Bankası Uluslararası Atatürk Sempozyumu: Bildiriler ve Tartışmalar, Türkiye İş Bankası Kültür Yay., Ankara, 1984
- Karal, G., (1962), Teknik Yardım Programları ve Türkiye’de Teknik Yardımın İdaresi, TODAİE, Balkanoğlu Matbaacılık, Ankara-1962
- Kaşıkcıoğlu, H., (1941), “Cumhuriyetimizin 18 inci yılını kutlarken Refah ve Umran Ülkümüzün (Demirağları) na Umumi Bir Bakış”, Demiryollar Dergisi, Cilt:17, Temmuz 1941
- Kaşıkcıoğlu, H., (1969), “Çester Projesi”, Demiryol Dergisi, Sayı:525, Ekim 1969
- Kepenek, Y. ve Yentürk, N., (2001), Türkiye Ekonomisi, Remzi Kitabevi, 12.Basım, İstanbul, 2001
- Kılavuz, N., (2012), “Chester Demir Yolu Projesi”, Batman Üniversitesi Uluslararası Katılımlı Bilim ve Kültür Sempozyumu, 18-20 Nisan 2012
- Kılıçalp, Ö., (1988), “Demiryollarımız 132 Yaşında”, Demiryolu Dergisi, Sayı: Eylül Özel Sayısı, Eylül-1988
- Kuruç, B., (1988), Belgelerle Türkiye İktisat Politikası, Cilt: 1 (1929-1932), A.Ü.S.B.F. Yayınları No.569, Ankara, 1988
- Kuruç, B., (1998), “Cumhuriyet Döneminde İktisat Politikaları Üzerine Gözlemler”, Bilanço 1923-1998: Türkiye Cumhuriyeti’nin 75 yılına Toplu Bakış Uluslararası Kongresi, II.Cilt: Ekonomi-Toplum-Çevre, 10-12 Aralık 1998 ODTÜ Kültür ve Kongre Merkezi, Ankara
- Millet Partisi Parti Programı, Atlı Matbaası 12 60 05-Ankara
- Milli Kalkınma Partisi Nizamnamesi, (1945), Atlas Matbaası, İstanbul
- Nafia Vekaleti Neşriyat Müdürlüğü, (1935), Nafia İşleri Mecmuası, Mayıs 1935
- Neumark, F. (1949), Devlet Daire ve Müesseselerinde Rasyonel Çalışma Esasları Hakkında Rapor, Ankara Başbakanlık Devlet Matbaası, 1949
- Noviçev, A.D., (1985), Osmanlı İmparatorluğu’nun Yarı Sömürgeleşmesi, Onur Yayınları Birinci Baskı, Çev.Nabi Dinçer, 1985
- Onur, A., (1953), Türkiye Demiryolları Tarihi (1860-1953), K.K.K. Yayınları, İstanbul, 1953
- Sürgit, K., (1980), “12 Eylül ve Yönetimin Yeniden Düzenlenmesi” Amme İdaresi Dergisi, Cilt:13 Sayı :3, Eylül-1980
- Şakir, Z., (1947), Nuri Demirağ Kimdir?, Kenan Matbaası, İstanbul
- T. C. Bayındırlık Bakanlığı, (1973), Bayındırlıkta 50 Yıl 1923-1973, Ankara, 1973
- T.C. Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, (2007), Karayolları Genel Müdürlüğü Karayolları Tarihi, Hilts Raporu:Amerikalı Uzmanların Türkiye’nin Yol Ağı Durumu ve Teşkilatlanması Hakkındaki Önerileri, Ağustos-2007
- TBMM Zabıt Ceridesi, 6.Dönem, 4.Yasama Yılı, Devre:6, Cilt:27, Birleşim:77, İçtima:3, 05.08.1942
- TBMM Zabıt Ceridesi, 7.Dönem, 1.Yasama Yılı, Devre:7, Cilt:1, Birleşim:3, İçtima:F, 17.03.1943
- TBMM Zabıt Ceridesi, 7.Dönem, 2.Yasama Yılı, Devre:7, Cilt:10, Birleşim:58, İçtima:1, 22.05.1944
- TBMM Zabıt Ceridesi, 7.Dönem, 3.Yasama Yılı, Dönem:7, Cilt:17, Birleşim:61, İçtima:2, 24.05.1945
- TBMM Zabıt Ceridesi, 7.Dönem, 4.Yasama Yılı, Devre:7, Cilt:20, Birleşim:1, İçtima:3, 01.11.1945
- TBMM Zabıt Ceridesi, 8.Dönem, 1.Yasama Yılı, Devre:8, Cilt:1, Birleşim:3, İçtima:O., 14.08.1946

- TBMM Zabıt Ceridesi, 8.Dönem, 2.Yasama Yılı, Dönem:8, Cilt:3, Birleşim:18, İçtima:1., 18.12.1946
- TBMM Zabıt Ceridesi, 8.Dönem, 2.Yasama Yılı, Dönem:8, Cilt:6, Birleşim:85, İçtima:1., 13.10.1947
- TBMM Zabıt Ceridesi, 8.Dönem, 3.Yasama Yılı, Dönem:8, Cilt:8, Birleşim:26, İçtima:2., 29.12.1947
- TBMM Zabıt Ceridesi, 8.Dönem, 4.Yasama Yılı, Dönem:8, Cilt:16, Birleşim:53, İçtima:3., 26.02.1949
- TBMM Zabıt Ceridesi, 9.Dönem, 1.Yasama Yılı, Devre:9, Cilt:1, Birleşim:3, İçtima:olğ, 29.05.1950
- TBMM Zabıt Ceridesi, 9.Dönem, 4.Yasama Yılı, Dönem:9, Cilt:24, Birleşim:102, İçtima:3., 06.07.1953
- Tecer, M., (2006), “Atatürk Döneminde (1923-1938) Ekonomik Örgütlenme“, Amme İdaresi Dergisi, Cilt:39 Sayı:4, Aralık-2006
- Tekeli, İ. ve İlkin, S., (1974), Savaş Sonrası Ortamında 1947 Türkiye İktisadi Kalkınma Planı, ODTÜ, Ankara, 1974
- Tekeli, İ. ve İlkin, S., (1989), *1923 Tarihli Umur-u Nafia Programı*, IX.Türk Tarih Kongresi, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1989, ss. 1649-1660
- Tekeli, İ. ve İlkin, S., (1998), “Cumhuriyetin Demiryolu Politikalarının Oluşumu ve Uygulanması”, Bilanço 1923-1998: Türkiye Cumhuriyeti’nin 75 Yılına Toplu Bakış” Uluslararası Kongresi, II.Cilt, Ankara, 1998
- Tekeli, İ. ve İlkin, S., (2001), “Cumhuriyetin Demiryolu Politikalarının Oluşumu ve Uygulanması”, *Kebikeç Dergisi*, Sayı: 11, 2001
- Tekeli İ. ve İlkin S., (2004), Cumhuriyetin Harcı Üçüncü Kitap: Modernitenin Altyapısı Oluşurken, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 1.Baskı, İstanbul, Eylül-2004
- Tezel, Y. S., (1970), “Birinci Büyük Millet Meclisi Anti-Emperyalist miydi? Chester Ayrıcalığı”, A.Ü.S.B.F. Dergisi Cilt:25, Sayı:4, 1970
- Thornburg, M. W., (1949), Türkiye Nasıl Yükselir, Nebioğlu Yayınevi, 1949, İstanbul
- Tokgöz, E., (2011), Türkiye’nin İktisadi Gelişme Tarihi (1914-2011), İmaj Yayınevi, 10. Bası, Ankara, 2011
- Türk, İ., (1957), İktisadi Gayeli Mali Yardımlar: Nazariye ve Tatbikat Türkiye’de ve Bazı Yabancı Memleketlerde, AÜSBF Yayınları No:76-58, Yeni matbaa, Ankara, 1957
- Ülman, H., (1961), Türk-ABD Diplomatik Münasebetleri 1939-1947, Ankara-1961
- Yamaner, R., (1949), “Cumhuriyetin 26.Yılında Devlet Demiryolları”, Demiryollar Dergisi, Aralık 1949, Cilt: 23, Sayı:288-290
- Yaşa, M., (1980), Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi 1923-1978, Akbank Kültür Yayını, APA Ofset Basımevi-İstanbul, 1980
- Yayman, H., (2005), “Türkiye’nin İdari Reform Politikası”, Basılmış Doktora Tezi, A.Ü.Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Yönetimi ve Siyaset Bilimi (Yönetim Bilimi) A.B.D., Ankara-2005
- Yoğurtçuoğlu, A. ve Büyükcan Ş., (2006), “Türkiye’de Demiryolu Serüveni”, Demiryolu Dergisi, Sayı:16, Mart 2006
- Yoğurtçuoğlu, A. ve Büyükcan, Ş., (2006), “Türkiye’de Demiryolu Serüveni-2”, Demiryolu Dergisi Kasım-Aralık, 2006, Sayı:22

Zücher, E. J., (2000), Modernleşen Türkiye'nin Tarihi, İletişim Yayınları, 7.Baskı, İstanbul, 2000

“Cumhuriyet Halk Partisi On Beşinci Yıl Kitabı”

https://www.tbmm.gov.tr/develop/owa/e_yayin.liste_q?ptip=SIYASI%20PARTI%20YAYINLARI, Erişim Tarihi 15.01.2016

“CHP 7.Büyük Kurultayı”, 8.Birleşim, TBMM Kütüphanesi, e-kaynaklar, siyasi parti yayınları,https://www.tbmm.gov.tr/develop/owa/e_yayin.eser_bilgi_q?ptip=SIYASI%20PARTI%20YAYINLARI&pdemirbas=197603391 (18.02.2016)