

Milli Şef Dönemi Hükümetlerinde Ali Fuat Cebesoy'un Nafia (Bayındırlık) ve Münakalat (Ulaştırma) Bakanlıkları

Ali Fuat Cebesoy's Ministries of Public Works and Transportation in the National Chief Period Governments

Birgül BOZKURT *

Öz: Bu çalışmada, Ali Fuat Cebesoy'un Türk siyasi yaşamı içinde özellikle Milli Şef döneminde bakanlık faaliyetlerine odaklanılmaktadır. Cebesoy, Milli Mücadelenin önder kadrosu içinde yer almış başarılı bir komutan, Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM) ile Sovyetler Birliği arasında ilişkilerin yürütülmesinde rol almış bir diplomattır. Cumhuriyetin ilanının ardından önder kadronun siyaseten yol ayrımı sürecinde Terakkiperver Cumhuriyet Halk Partisi'nin kurucuları arasında yer almıştır. Parti'nin kapatılmasıyla siyasi yaşama ara vermiştir. 1933 yılında Konya milletvekili seçilmesiyle siyasi yaşama geri dönen Cebesoy, Atatürk'ün ölümünün ardından İsmet İnönü'nün Türkiye'nin ikinci Cumhurbaşkanı ve "Milli Şef" ilan edildiği dönemde bakanlık görevlerine getirilmiştir. Ali Fuat Cebesoy, 3 Nisan 1939 ile 9 Mart 1943 tarihleri arasında Nafia (Bayındırlık) Vekilliği, 9 Mart 1943 ile 7 Ağustos 1946 yılları arasında Münakalat (Ulaştırma) Vekilliği yapmıştır. Ülke içi siyasetin dinamiklerini de belirleyen, II. Dünya Savaşı yıllarını kapsayan dönem, son derece kritik bir tarihsel evreyi içermektedir. Dolayısıyla çalışmada, ülkenin kalkınma faaliyetlerinde önemli bir rol üstlenmiş olan bayındırlık ve ulaştırma politikaları ve uygulamaları, arşiv kaynakları, TBMM tutanakları, dönemin basını ve hatıratlar ışığında değerlendirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Ali Fuat Cebesoy • Nafia (Bayındırlık) Vekâleti • Münakalat (Ulaştırma) Vekâleti • Milli Şef Dönemi • II. Dünya Savaşı

Abstract: This study focuses on Ali Fuat Cebesoy's ministerial activities in Turkish political life, especially during the National Chief period. Cebesoy was a successful commander who was among the leading staff officers in the War of Independence and a diplomat who took part in the management of relations between the Turkish Grand National Assembly (TBMM) and the Soviet Union. After the proclamation of the Republic, he was among the founders of the Terakkiperver Republican People's Party, during the political parting process of the leading cadre. He took a break from political life after the party was closed. Cebesoy, who returned to political life by being elected as a member of parliament from Konya in 1933, was appointed to ministerial duties during the period when İsmet İnönü was declared the second President of Turkey and the "National Chief" following the death of Atatürk. Ali Fuat Cebesoy served as Deputy of Public Works between 3 April 1939 and 9 March 1943, and as Deputy of Transport between 9 March 1943 and 7 August 1946. The period covering the Second World War, which also determined the dynamics of domestic politics, included an extremely critical historical phase. Therefore, in this study, public works and transportation policies and practices, which played an important role in the development activities of the country, are evaluated from archival sources, TBMM minutes, the press of the period and autobiographies.

Keywords: Ali Fuat Cebesoy • Ministries of Public Works • Ministries of Transport • National Chief Period • World War II

* Doç. Dr., Mersin Üniversitesi, İnsan ve Toplum Bilimleri Fakültesi, Tarih Bölümü, Mersin.  0000-0001-6433-8420
birgul.bozkurt@mersin.edu.tr

Makale Türü: Araştırma | Geliş Tarihi: 07/03/2024 | Kabul Tarihi: 03/05/2024; Bozkurt B. 2024, "Milli Şef Dönemi Hükümetlerinde Ali Fuat Cebesoy'un Nafia (Bayındırlık) ve Münakalat (Ulaştırma) Bakanlıkları". *Cedrus XII*, 241-260.

Giriş

Atatürk'ün ölümü üzerine bir iktidar boşluğunun oluşmaması için 10 Kasım 1938 akşamı Celal Bayar başkanlığında Bakanlar Kurulu toplanmış ve Anayasa gereği TBMM, 11 Kasım 1938 günü yeni Cumhurbaşkanını belirlemek üzere toplantıya davet edilmiştir. Genel kuruldan önce yapılan Cumhuriyet Halk Partisi (CHP) Meclis Grubu toplantısında aday olarak belirlenen İsmet İnönü, TBMM'de oybirliğiyle Türkiye'nin ikinci Cumhurbaşkanı seçilmiştir. Cumhurbaşkanlığındaki değişiklik nedeniyle kabinesinin istifasını veren Başbakan Celal Bayar, İnönü tarafından yeni hükümeti kurmakla görevlendirilmiştir. Onun kurduğu ve İnönü'nün de onayladığı yeni kabinede kimi bakanlıklarda yapılan değişiklikler, Atatürk'ün yakın çevresi olarak anılanlardan bazılarının yönetim dışında bırakılacağına da işareti olmuştur¹. Parti'nin 16 Aralık'ta toplanan Olağanüstü Kongre'sinde Atatürk Ebedi Başkan ilan edilmiş, İsmet İnönü ise, "Değişmez Genel Başkan" olurken aynı zamanda "Milli Şef" unvanını almıştır. Aydemir'in ifadesiyle, "artık söz, zamanın ve İnönü'nündü"². Kurultaydan sonra resmîyet kazanan "Milli Şef" deyimini sadece İsmet İnönü'nün sıfatlarından biri değil bir dönemin adı olmuştur³. Türkiye'nin yeni siyasal rejimini şekillendiren diğer önemli gelişme 1 Eylül 1939'da başlayan II. Dünya Savaşı'dır. Türkiye'nin fiilen katılmadığı ancak sınırlarına kadar ulaşan büyük savaş içindeki durumunu Hilmi Uran şöyle ifade etmektedir: "*İkinci Dünya Harbi Avrupa'da patlayınca onun hudutlarımıza bulaşmaması için alınan tedbirlere olduğu kadar, bulaştığı takdirde onu önleyebilmek için alınmış olan tedbirlere de emniyet besler haldeydik. Hâlbuki biz harbin devamınca, harbe girmemek için elimizden gelen her çareye başvurarak harbe girmemiş olduğumuz gibi, yine harp devam ettiği müddetçe de hep harbe hazırlandık durduk*"⁴.

Yeni döneme ait siyasetin ilk uygulamaları arasında, Kurtuluş Savaşı'nın önder kadrosunda yer almış, daha sonra siyaseten karşıt duruma geçmiş olanların yönetime katılması olmuştur. 31 Aralık 1938'de boş milletvekillikleri için yapılan ara seçimlerde, Kazım Karabekir, Fethi Okyar, gazeteci Hüseyin Cahit Yalçın TBMM'ye girmiştir. 1933'te Konya milletvekili seçilen Ali Fuat Cebesoy'un milletvekilliği ise devam etmektedir. Terakkiperver Cumhuriyet Fırkası tecrübesi ve İzmir Suikastı davasından sonra yolları ayrılan önder kadro içinde Ali Fuat Paşa, Atatürk ile 18 Mart 1927'de bir araya gelmiştir. Nafia Vekili Behiç Bey vasıtasıyla Çankaya Köşkü'ne davet edilen Cebesoy'a, Atatürk sofrada hemen yanında oturtmak suretiyle yakınlık göstererek, iltifatta bulunmuştur⁵. Öte yandan siyasi kariyeri 1927 seçimlerinde devam etmeyen Ali Fuat Paşa, Kazım Karabekir ve Cafer Tayyar Paşalar, 5 Aralık 1927'de emekli edilmiştir⁶. Altı yıl aradan sonra Atatürk tarafından Ankara'ya davet edilen Ali Fuat Cebesoy, CHP Konya müstakil milletvekili olarak TBMM'ye dönmüştür⁷. V. Devre TBMM'de de müstakil Konya milletvekili olan Ali Fuat Cebesoy "Teşkilat-ı Esasiye Encümeni"ne seçilmiş, 9 Ocak 1939'da Refet Bele ile birlikte, CHP'ye katılmışlardır⁸.

¹ Ahmad 1995, 100; Turan 1999, 18.

² Aydemir 1967, 41.

³ Koçak 1986, 66-67; Goloğlu 2012, 8.

⁴ Uran 2008, 304.

⁵ Cebesoy 2002, 233.

⁶ BCA. 30-11-1-0/36-33-7. (05.12.1927).

⁷ Cebesoy 2002, 233-237.

⁸ Özçelik 1993, 337; Turan 1999, 23.

27 Ocak 1939'da seçim kararı alındıktan sonra Milli Şef İnönü, 24 Mart'ta ilan ettiği beyanname; "*Nifaksız ve huzur içinde bir çalışma hayatının nimetlerini vatandaşlara temin etmek başlıca emelimizdir*", vaadiyle birlikte CHP adaylarını ilan etmiştir⁹. Ali Fuat Cebesoy, CHP Konya milletvekili olarak VI. Dönem TBMM'ye katılmıştır¹⁰. 3 Nisan 1939'da toplanan VI. Dönem TBMM'nin açılışında Cumhurbaşkanı seçilen İsmet İnönü yemin ederken Cumhurbaşkanlığı locasında Mareşal Fevzi Çakmak ve Rauf Orbay'da hazır bulunmuştur. Başvekâlete yeniden getirilen Dr. Refik Saydam tarafından kurulan hükümette, Ali Fuat Cebesoy Nafia (Bayındırlık) Vekâleti görevine getirilmiştir¹¹.

Ali Fuat Cebesoy, TBMM'nin VI. Devresinde; 3 Nisan 1939 ile 9 Temmuz 1942 tarihleri arasında görev yapan II. Saydam Hükümeti'nde Nafia Vekâleti görevini yürütmüştür. Başvekil Refik Saydam'ın ölümü üzerine kurulan ve 9 Temmuz 1942- 9 Mart 1943 tarihleri arasında görev yapan Şükrü Saraçoğlu Hükümeti'nde de Nafia Vekâleti görevine devam etmiştir. VII. Dönem TBMM'ye yeniden Konya milletvekili olarak katılan Cebesoy, 9 Mart 1943 ile 7 Ağustos 1946 yılları arasında çalışmalarını sürdüren II. Saraçoğlu Hükümeti'nde, Münakalat (Ulaştırma) Vekili olarak görev yapmıştır¹².

Bu çalışmada, Türk siyasal yaşamında Milli Şef Dönemi olarak adlandırılan evrede, Ali Fuat Cebesoy'un Nafia ve Münakalat bakanlık çalışmalarına odaklanılacaktır. Böylelikle hem dönemin siyasetine ilişkin bir değerlendirme yapılacağı gibi II. Dünya Savaşı koşullarında ülkenin imar, bayındırlık ve ulaşım faaliyetlerinin nasıl yürütüldüğü üzerinde durulmuş olacaktır. Armaoğlu'nun ifadesiyle; Ali Fuat Cebesoy, sadece Milli Mücadele'nin askeri kadrosunun önde gelen şahsiyetlerinden değil, Milli Mücadele diplomasisinin en kritik, en zor görevlerinden birini, Moskova elçiliğini yapmış, Milli Mücadele'ye gerçekten son derece değerli katkılarda bulunmuş bir diplomattır¹³. Savaşın ardından CHP'den ayrılarak Terakkiperver Cumhuriyet Fırkası'nın (TCF) kurucuları arasında yer almıştır¹⁴. TCF'nin kapatılması ve İzmir Suikastı davasından sonra siyasetin dışında kalan Cebesoy, Atatürk hayattayken yeniden TBMM'ye girerek siyasal hayata katılmıştır. Öte yandan ülke siyasetinde daha etkin ve merkezi bir rol üstlenmesi, İsmet İnönü'nün Cumhurbaşkanlığı döneminde olmuştur. TBMM Başkanı Kazım Karabekir Paşa'nın ölümü üzerine, İnönü'nün isteğiyle 30 Ocak 1948 tarihinde Ali Fuat Paşa Meclis Başkanlığı'na seçilmiştir. 14 Mayıs 1950 seçimleri öncesi CHP'den ayrılan Cebesoy, 1950, 1954 ve 1957 seçimlerinde Demokrat Parti (DP) listesinden bağımsız aday olarak TBMM'ye girmiş ve siyasal yaşamına devam etmiştir¹⁵.

Ali Fuat Cebesoy'un Nafia Vekâleti Görevine Getirilmesi ve Dönemin Bayındırlık Faaliyetleri

Atatürk'ün ölümü üzerine Cumhurbaşkanı olan İsmet İnönü, yaklaşmakta olan savaşın da yarattığı koşullarda hem dış politikada hem de ülke içi siyasette barış vurgusu yapmaktadır. Ülke içi siyasette yeni bir politikaya ihtiyaç olduğunu belirten İnönü, gerginlikleri ve küskünlükleri sona erdirmeyi amaçlayan bir politika izlemiştir. Özellikle de Terakkiperver Cumhuriyet Partisi ve Serbest Cumhuriyet Partisi tecrübeleri döneminde oluşan küskünlükleri sona erdirmek konusunda. Ara seçimlerle TBMM'ye ve CHP'ye geri dönen Kazım Karabekir, İstanbul; Hüseyin Cahit Yalçın, Çankırı; Fethi

⁹ Ulus, 25 Mart 1939.

¹⁰ TBMM Zabıt Ceridesi, D. VI, C. 1, (03.04.1939); Konya Vilayeti Daire-i İntihabiyesi.

¹¹ Ulus, 4 Nisan 1939; Vakit, 4 Nisan 1939; Akşam, 4 Nisan 1939.

¹² Hükümetler, Programları ve Genel Kurul Görüşmeleri 2013, 337-387.

¹³ Armaoğlu 1997, 5.

¹⁴ Cebesoy 2002, 116.

¹⁵ Özçelik 1993, 345-347.

Okyar, Bolu milletvekili olmuştur. Atatürk döneminde siyasal yaşama dönerek müstakil milletvekili olan Ali Fuat Cebesoy ile Refet Bele ise 9 Ocak 1939'da CHP'ye katılmak üzere başvurmuşlar ve başvuruları Parti Genel Kurulunca kabul edilmiştir¹⁶. Yakup Kadri Karaosmanoğlu, iç politikada bir barış denemesi olarak tanımlanan bu yaklaşımın iki açıdan değerlendirilebileceğini ifade eder: Birincisi; İnönü bu tutumuyla eski muhaliflerin kendisine değil Atatürk'e karşı olduklarını göstermek istemiş olabilir. İkinci ise; Fethi Okyar'ı Adalet, Ali Fuat Cebesoy'u Nafia Vekâletine getirmekle Türk milletine Atatürk devrinin devam etmekte olduğu hissini vermek amacını gütmüştür. Öte yandan Karaosmanoğlu, kendi yorumunda, İsmet İnönü'nün Atatürk'e dayanmaksızın eski muarızlarıyla tek başına uğraşamayacağı için bu yolu seçerek çok akıllıca davrandığını belirtir. Böylelikle, Atatürk'ün ölümünden sonra sarsılması muhtemel olan devlet otoritesi de korunabilmiştir¹⁷.

Ülke içi siyasetin yeniden düzenlenmesi faaliyetleri sürerken, zaten zamanı gelmiş olan TBMM'nin yenilenmesi amacıyla seçim kararı alınmıştır. İki dereceli olarak uygulanan seçimler 15 Mart'ta başlamış, 26 Mart'ta ikinci seçmenlerin milletvekillerini belirlemesiyle sona ermiştir. VI. Dönem TBMM'ye Hatay'ın da katılımıyla toplam 429 milletvekili seçilmiştir. Genel seçim, İsmet İnönü'nün ülke içi barış politikasını sürdürmeye yardımcı olmuştur. Bir müddet sonra, Ali Fuat Cebesoy'un aracılığıyla Rauf Orbay da, 22 Ekim 1939 tarihli ara seçim ile Kastamonu milletvekili olarak TBMM'ye girmiştir¹⁸.

Seçimlerin ardından 3 Nisan 1939'da toplanan VI. Dönem TBMM'de, İsmet İnönü Cumhurbaşkanı seçilmiş, Dr. Refik Saydam da Başbakanlığa atanarak hükümeti kurmuştur. Saydam kabinesinde bakanlık sayısı 11'den 13'e çıkarılarak, "Muhabere ve Münakale (Haberleşme ve Ulaştırma)" ile Ticaret Bakanlıkları kurulmuştur. Daha önce Nafia Vekili olan Ali Çetinkaya Münakale Vekâleti'ne, Nafia Vekâleti'ne de Ali Fuat Cebesoy getirilmiştir¹⁹. Yeni kurulan bakanlıkların hükümeti güçlendirdiğini ifade eden Falih Rıfki Atay, "Atatürk Anadolu'ya ayak bastığından itibaren kumandan, nihayet asker ve mebus olarak kendisi ile emek birliğinde bulunmuş, ordu ve mecliste mümtaz şahsiyeti, liyakat ve iktidarı ile daima yüksek bir mevki muhafaza etmiş" biri olarak tanımladığı Ali Fuat Paşa'nın Nafia Vekâletine getirilmesiyle Hükümetin kıymetli bir uzva sahip olduğunu vurgular²⁰. Yunus Nadi de benzer bir şekilde, Nafia Vekâleti görevine Ali Fuat Cebesoy gibi başarılı bir komutan ve devlet işlerinde büyük oranda hâkim birinin getirilmiş olmasıyla hükümetin kuvvetleneceğini ifade eder²¹. Nitekim Ali Fuat Cebesoy'un ilk görevi ise, Almanya'ya gitmek olmuştur. Alman Hükümeti'nin Devlet Başkanı Hitler'in ellinci doğum günü münasebetiyle yapılacak merasimde Türkiye'yi Nafia Vekili Ali Fuat Cebesoy'un başkanlığında bir heyet temsil etmek üzere görevlendirilmiştir. Heyette ayrıca Genelkurmay İkinci Başkanı Orgeneral Asım Gündüz, Milletvekillerinden General Pertev Demirkan, Falih Rıfki Atay, Yunus Nadi, Necmettin Sadak ve Hüseyin Cahit Yalçın yer almıştır²².

¹⁶ Ulus, 10 Ocak 1939.

¹⁷ Karaosmanoğlu 1968, 152.

¹⁸ Koçak 1986, 223; Turan 1999, 24.

¹⁹ Dönemin basını, İsmet İnönü'nün yeniden Cumhurbaşkanı seçilmesini, Meclis'in açılışını ve yeni hükümetin kuruluşunu manşete taşıırken, özellikle yeni bakanlardan Ali Fuat Cebesoy'un fotoğrafına da ilk sayfada yer vermiştir. Ulus, 4 Nisan 1939; Vakit, 4 Nisan 1939; Akşam, 4 Nisan 1939; Yeni Sabah, 4 Nisan 1939.

²⁰ Ulus, 4 Nisan 1939.

²¹ Cumhuriyet, 4 Nisan 1939.

²² BCA. 30-110-0-0/231-559-17 (8 Nisan 1939); BCA. 30-18-1-2/86-31-20 (11 Nisan 1939); Akşam, 6 Nisan

Hükümetin kurulmasının ardından, Başbakan Refik Saydam tarafından 10 Nisan'da okunan Hükümet Programında, yeni kurulan bakanlıklar ile birlikte bakanlıkların iş bölümünün nasıl olacağını da açıklamıştır:

“Kabinenin iş bölümü noktasından eskisine göre farkı; Nafia ve İktisat vekâletlerinin ikişer vekâlete ayrılmış olmasıdır. Seneler geçtikçe vazifeleri artan bu iki vekâletin, gördükleri amme hizmetlerine nazaran bir taksime tabi tutulması hissediliyordu. Bu suretle şimdiki kadar inşa, nakliyat ve muhabere işlerini gören Nafia Vekâleti, yalnız inşaatla meşgul bir vekâlet haline getirilmiş, münakale ve muhabereye ait olan hizmetlerle İktisat Vekâletine bağlı deniz nakliyat işleri alınarak, Münakale ve Muhabere Vekâleti (Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı) kurulmuştur”²³.

Bakanlar görevlerine başlarken bir taraftan da yeni kurulan bakanlıkların teşkilat kanunlarının hazırlanması çalışmaları da sürmüştür²⁴. 26 Mayıs'ta TBMM'de görüşülen Nafia Vekâleti²⁵ vazife ve teşkilatı hakkında kanun layihası kabul edilerek²⁶, 30 Mayıs 1939'da Resmi Gazetede ilan edilmiş ve yürürlüğe girmiştir. Bakanlığın özellikle inşaat konuları ile görevlendirilmesiyle, 2443 sayılı Cumhuriyet yönetimindeki ilk teşkilât kanunu ile 2799, 3074 ve 3476 sayılı değişiklik getiren kanunlar yürürlükten kaldırılarak, bunun yerine 1972'ye kadar kullanılan 3611 sayılı teşkilât ve görev kanunu kabul edilmiştir.

Kanuna göre, Nafia Vekâleti şu görevleri yapacaktır:

- A. Demiryollar ve limanlar inşaatı işleri;
- B. Su işleri;
- C. Şose ve köprü işleri;
- D. Yapı ve İmar işleri;
- E. Nafia, şirket ve müesseseleri işleri;
- F. Umumi ve hususi kanunların tahmil eylediği (yüklediği) diğer işler;
- G. Bu işleri görmeye ehliyetli fen memurlarının yetiştirilmesi;
- H. Bu işlere müteallik her türlü şartname, mukavelename tipleriyle nizamnameler ve talimatnameler ihzarı²⁷.

Nafia Vekâletinin çalışmalarını belirleyen en önemli gelişme, elbette 1 Eylül 1939'da başlayan II. Dünya Savaşı olmuştur. Türkiye savaşa fiili olarak katılmasa da, dolaylı olarak savaşın getirdiği ekonomik yükümlükler ve güçlükler, bayındırlık yatırımlarının azalmasına, daha önceki hükümet programlarında geniş bir perspektifte ele alınan yatırım isteklerinin gerçekleştirilememesine sebebiyet vermiştir²⁸.

1939; Atay 1939.

²³ TBMM Zabıt Ceridesi, D.VI, C. 1, (10 Nisan 1939), 20.

²⁴ Ulus, 20 Nisan 1939.

²⁵ Bakanlığın kuruluş ve tarihçesi için ayrıntılı bilgi için bk. Cumhuriyetin 70. Yılında Bayındırlık ve İskân Bakanlığı 1993.

²⁶ TBMM Zabıt Ceridesi, D.VI, C. 1, (26 Mayıs 1939), 276-281.

²⁷ Resmi Gazete, 30 Mayıs 1939, 11832.

²⁸ Mutlu 1989, 107.

CHP'nin V. Olağan Kurultay'ı 29 Mayıs 1939 tarihinde toplanmış 3 Haziran'a kadar çalışmalarını sürdürmüştür. Parti tüzük ve programında yeni düzenlemeler yapılırken bakanlardan da gerçekleştirilecek çalışmalara ilişkin açıklamalar istenmiştir. Nafia Vekâletini ilgilendiren dileklerin müzakeresinde açıklamalarda bulunan Ali Fuat Cebesoy, Cumhuriyet Dönemi ulaşım politikalarında ön plana çıkan demiryolu çalışmalarının devam edeceğini, ülkenin koşullarını göz önünde bulundurarak bütün ülkenin demiryollarından faydalanmasına çalışılacağını söylemiştir. Konuşmasında ayrıca köprü ve liman inşaatlarına değinmiş, liman ihtiyacını karşılamak için Karadeniz sahillerinde yapılacak limanlar için inceleme çalışmalarının devam ettiğini, Güney'de liman ihtiyacını karşılamak üzere Mersin'de bir limanın karara bağlanacağını ifade etmiştir²⁹. Kurultay'da büyük mali yükümlülükler içeren liman ve demiryolu inşaatları konusunda dilek komisyonundan gelen sorular üzerine açıklamalarını yinelediği gibi, incelemeleri yapılan alanlarda imkânlar ölçüsünde uygulamaya geçilebileceği yanıtını vermiştir³⁰.

Bakanlık görevine başladıktan kısa bir süre sonra Ali Fuat Cebesoy'un ilk meşgul olduğu konu, Prof. Henri Prost'un hazırladığı İstanbul'un Nâzım Planıdır. İstanbul Belediyesi tarafından 1936 yılında İstanbul'a davet edilmiş olan mimar Prof. Prost'un bir imar planı hazırlaması istenmiştir. Planın hazırlanarak uygulamaya başlanması yaşanan sorunlar nedeniyle uzamıştır. Planın uygulamaya geçişi, 1938'de Eminönü Meydanı'nın genişletilmesi çalışmalarıyla başlamakla birlikte, asıl olarak planın 1939 yılında onaylanarak yürürlüğe girmesiyle mümkün olmuştur³¹. 5 Haziran 1939'da Nafia Vekâletinde, Cumhurbaşkanı İnönü, Başvekil Saydam, Adliye Vekili Fethi Okyar, Maarif Vekili Hasan Ali Yücel, Bakan Ali Fuat Cebesoy'dan çalışmalar hakkında bilgi almışlardır³². Ali Fuat Cebesoy kendisine sunulan ve bakanlık tarafından oluşturulan komisyonla birlikte incelediği plana bazı itirazlarda bulunmuş, yapılan inceleme ve değerlendirmeler sonucunda karara varılmış ve onaylanan planın uygulanmasına geçilmiştir³³. İstanbul imar planının uygulanmasında daha önce yaşanan sorunların üstesinden gelmek üzere bakanlık teşkilat kadrosunda değişiklikler yapılarak hız kazandırılmak istenmiştir. Planın uygulanmasını zaman zaman yerinde inceleyen Ali Fuat Cebesoy, kendisine yöneltilen soruya; "*önümüz bir faaliyet devresidir. Her halde bu devrede birçok yeni eserler meydana getireceğiz*" yanıtını vermiştir³⁴.

Karadeniz sahillerinde inşa edilecek limanlarla ilgili çalışmaları incelemek üzere ziyaretlerde bulunan Ali Fuat Cebesoy Zonguldak'a gitmiştir. Cebesoy, beraberinde Nafia Müsteşarı ve İktisat Vekili ile Türk ve İngiliz teknisyenlerden oluşan bir heyetle hareket etmiştir. Limanın Zonguldak'ta mı, Ereğli'de mi yapılması konusunda incelemeler yapmıştır³⁵.

Cumhuriyet Dönemi ülkenin bayındırlık ve imar faaliyetlerinde iki yönlü politika izlenmiştir. Bir yandan ihtiyaç duyulan yeni demiryolu, liman, köprü, vb. inşa faaliyetleri yürütülürken diğer yandan da yabancı sermayeye ait olan imtiyazlı şirketlerin millileştirilmesi çalışmalarına öncelik verilmiştir³⁶.

²⁹ Ulus, 31 Mayıs 1939.

³⁰ Ulus, 3 Haziran 1939; Akşam, 3 Haziran 1939.

³¹ Uluskan 2007, 119-121.

³² Ulus, 6 Haziran 1939.

³³ Ulus, 7 Haziran 1939; Akşam, 7 Haziran 1939.

³⁴ Cumhuriyet, 15 Haziran 1939; Tan, 16 Haziran 1939.

³⁵ Ulus, 12 Temmuz 1939; Akşam, 13 Temmuz 1939.

³⁶ Tezel 1994, 204.

Anadolu demiryolunun millileştirilmesi kararının 1924'te alınmasıyla resmen başlayan politika sonucu pek çok imtiyazlı yabancı şirket satın alınmıştır. Cebesoy'un bakanlığı döneminde de devam etmiştir³⁷. Hatay'ın Türkiye sınırlarına dâhil olmasıyla Payas-İskenderun hattı 7 Temmuz 1939'da Devlet Demiryollarına katılmış, Ilıca-Palamutluk hattı için yapılan görüşmeler sonucu 13 Mayıs 1941'de satın alınmıştır³⁸. 1938 yılında İstanbul Elektrik İşletmesi millileştirilerek İstanbul Elektrik İşleri Genel Müdürlüğü'ne devredilmiş, 1 Ocak 1939'da İstanbul Tramvay Şirketi ile Beyoğlu ile Galata arasında yeraltı demiryolu Türk Anonim Şirketi'nin sahip olduğu imtiyaz satın alınmıştır. Kurum, Haziran 1939'da İstanbul Elektrik, Tramvay ve Tünel İşletmeleri Genel Müdürlüğü'ne dönüştürülerek İstanbul Belediyesine bağlanmış olsa da, işletmenin tarifeler yönünden kontrolü Nafia Vekâletine bırakılmıştır³⁹. Ardından, Ankara Elektrik ve Havagazı şirketleri ile Adana Elektrik şirketleri satın alınmış, şirket yetkilileri ile Nafia Vekili Ali Fuat Cebesoy tarafından anlaşma imzalanmıştır⁴⁰. Bursa Cer, Tenvir ve Kuvve-i Muharrike Türk Anonim Şirketinin Bursa'da ve Müttehit Elektrik Türk Anonim Şirketinin Balıkesir, Gaziantep, Tekirdağ ve Edirne'deki işletmeler dolayısıyla sahip olduğu hak ve menfaatleri de satın alınarak millileştirilmiştir⁴¹. Tüzel kişiliğe sahip olan ve buldukları yerin Belediye Başkanlıklarına bağlı olan işletmelerin, fenni, idari ve iktisadi denetlemeleri ise Nafia Vekâletine aittir⁴². Öte yandan yeni santrallerin kurulması çalışmaları da sürdürülmüş, 19 Mayıs'ta Ali Fuat Cebesoy tarafından temelleri atılan Kırşehir elektrik santrali tamamlanarak, Kırşehir elektriğe kavuşmuştur⁴³. Nafia Vekili, 28 Ocak 1941'de basına yaptığı açıklamada elektrik santrallerine ait etütlerin devam ettiğini ve büyük oranda çalışmaların tamamlandığını açıklamıştır. Bu sayede büyük oranda şehir ve kasabaların elektrik ihtiyacının karşılanacağı gibi, sanayi ve tarımsal üretim için de ucuz ve bol elektrikten istifade edebileceklerini ifade etmiştir⁴⁴.

Nafia Vekâletinin hem faaliyetleri içinde hem de bütçenin ağırlıklı kısmında demiryolları inşaatı yer almaktadır. Demiryolu siyasetinde Cumhuriyet'in "*bir karış daha fazla şimendifer*" politikası, bu dönemde de devam ettirilmeye çalışılmıştır. 1939 yılının son ayında, yapılmakta olan Sivas-Erzurum hattının Uzunahmedler istasyonuna kadar uzatılması kararlaştırılmış, iki yılda bitirilmesi öngörülen proje için iç borçlanmaya gidilmesi kabul edilmiştir⁴⁵. Zaman zaman da başlayan projelerin devam edebilmesi için bütçe koşulları zorlanılarak, borçlanmaya gidilmiştir⁴⁶. 1940 yılına kadar demiryolu

³⁷ Cebesoy basına yaptığı açıklamada bakanlık çalışmaları içinde "*ecnebi sermayeli şirketleri millileştirmek gayemizdir*" sözleriyle izlenen politikanın devam edeceğini açıklamıştır. Vakit, 22 Temmuz 1942.

³⁸ Yıldırım 2001, 140-143; Bozkurt 2023, 81.

³⁹ BCA. 30-18-1-2/84-90-13 (26 Ekim 1938); BCA. 30-18-1-2/86-15-20 (24 Şubat 1939); BCA. 30-18-1-2/84-90-13 (28 Nisan 1939); Mutlu 1989, 110.

⁴⁰ BCA. 30-18-1-2/ 87-55-1 (20 Haziran 1939); TBMM Zabıt Ceridesi, D.VI, C. 3, (30 Haziran 1939), 413.

⁴¹ Örneğin İzmir su, elektrik ve tramvay şirketinin satın alma girişimlerinde bulunmuş ancak savaş koşullarında şirket merkezleri Avrupa'da olduğu için sonuç alınamamıştır. Nafia Vekili konuyla ilgili çalışmalarını sürdürdüğünü yöneltelen sorular üzerine açıklamıştır. TBMM Zabıt Ceridesi, D. VI, C. 3, (26.05.1942), 325-327; ayrıca bk. BCA. 30-10-0-0/157-105-5 (09.10.1942).

⁴² Akşam, 23 Haziran 1939; Mutlu 1989, 110.

⁴³ Ulus, 12 Haziran 1939.

⁴⁴ Cumhuriyet, 28 İkinci kânun (Ocak) 1941; Son Posta, 28 İkinci kânun (Ocak) 1941.

⁴⁵ Mutlu 1989, 110.

⁴⁶ TBMM Zabıt Ceridesi, D.VI, C. 11, (06.05.1940), 8-15.

inşaatlarında büyük bir başarı sağlanmakla birlikte Doğu ve Güney Doğu Anadolu'da istenilen ilerleme kaydedilememiştir. Diyarbakır'dan Irak ve Elazığ'dan İran sınırına doğru yapılan hatların inşası ise çok yavaş olmuştur. Fevzipaşa- Diyarbakır hattı 1935'te Diyarbakır'a ulaşmış, 1937'de ise hattın Irak ve İran sınırına uzatılmasına karar verilmiştir. 11 Aralık 1938'de rayların döşenmeye başlandığı hatta, Ekim 1939'da 35 kilometreye ulaşılmıştır. Diyarbakır'dan Bismil'e kadar olan 47 kilometrelik bölüm ancak 1 Eylül 1941'de işletmeye açılmıştır. Savaş nedeniyle demiryoluna ayrılan ödenekler yetersiz kalırken hükümet iktisadi siyasetin temel unsurunu oluşturan demiryolu inşaatlarını tamamlanması için çaba sarfetmiştir. Bu nedenle iç borçlanmaya gidilerek çözüm sağlanmaya çalışılmıştır⁴⁷. 14 Haziran 1940'da Zonguldak istasyonundan Kozlu'ya varmak üzere uzatma hattı inşasına karar verilmiş⁴⁸, hattın 1942 yılında tamamlanması öngörülmekle birlikte maliyet artışı nedeniyle 1943 yılında sona ermiştir⁴⁹.

Bakanlığın sorumlulukları içinde, Ali Fuat Cebesoy'un önemle durduğu alanların başında, mühendis ve uzmanların yetiştirilmesi meselesi gelmektedir. Bütçe görüşmelerinde yaptığı açıklamada; Nafia Vekâletinin artan görev ve sorumluluklarını karşılayabilmek üzere daha fazla yüksek mühendis ve fen memuru yetiştirmek istediklerini ve öncelikle var olan okullarda öğrenci mevcudunu arttıracaklarını ifade etmiştir⁵⁰. Cebesoy, Ahmet Emin Yalman'a yaptığı açıklamada, Türkiye'nin mühendis ve teknik eğitim konusunda kat ettiği yolun önemini vurgulamıştır. "*On sekiz sene evvel Türk mühendislerinin en basit işleri yapabileceği hakkında içimizde tereddüt vardı. Gözümüz hep dışarının teknik yardımında idi. Bu on sekiz sene içinde Türk mühendisleri yalnız normal işleri büyük ölçüde başarmakla kalmamıştır. Öyle işler meydana çıkarmışlardır ki, en ileri memleketlerin mühendis heyeti, hesabına muvaffakiyet diye kaydedilir. Mesela, Erzurum hattında tabiatın en çetin engelleriyle çarpışmak lazım gelmiştir. Türk mühendisliği, hele kullandığı vasıtalara nispetle memleket hesabına teknik zaferler kazanmıştır. Türk mühendisleri, beton köprü yapmak sahasında yeni bir çığır açtı denecek kadar ileri gitmişlerdir*"⁵¹. Nafia Vekili, İstanbul ziyaretlerinde Yüksek Mühendis Mektebi ile Nafia Teknik okulunu ziyaret etmeyi de ihmal etmemiştir⁵².

Nafia Vekâletinin sorumlu olduğu alanların içinde yer alan su işlerinin, daha örgütlü ve kurumsal bir düzeyde ele alınması gerekliliği nedeniyle 1929'da Sular Umum Müdürlüğü kurulmuş, çalışmalar 1937'de 3132 sayılı kanunla bir program dâhilinde başlamıştır. 1939 yılında ise Nafia Vekâletine bağlı olarak Su İşleri Reisliği kurulmuştur⁵³. 3611 sayılı "Nafia Vekâleti Teşkilat ve Vazifesine Dair Kanun"

⁴⁷ Bu projenin Diyarbakır-Irak hududu arasındaki bölümü ancak Diyarbakır-Kurtalan olarak tamamlanmış, Elazığ-İran hududu arasındaki bölümü ise 1964'te Tatvan'a ve 1971'de hududa ulaşabilmiştir. Mutlu 1989, 112; Yıldırım 2001, 150-154. Ayrıca bk. BCA. 30-18-1-2/73-29-6 (12 Nisan 1937); BCA. 30-18-1-2/94-34-5 (21 Nisan 1941).

⁴⁸ Zonguldak-Kozlu demiryolunun inşası hakkında kanun için bk. Resmi Gazete, 14 Haziran 1940, 14078-14080.

⁴⁹ Savaş halinin doğurduğu vaziyette, ithal ve yerli malzeme ile nakil vasıtalarında fiyatlar yükselmiş, işçi ücretleri artmış ve dolayısıyla sözleşmeyi yenilemek gerekmiştir. BCA. 30-10-0-0/ 152-74-17 (28 Temmuz 1942). Hattın açılması Nafia Vekillğine getirilen Sırrı Day tarafından yapılmıştır. Ulus, 4 Mayıs 1943.

⁵⁰ TBMM Zabıt Ceridesi, D.VI, C. 3, (26.05.1939), 299.

⁵¹ Yalman 1940.

⁵² Son Posta, 28 İkinci kanun (Ocak) 1941; öte yandan Eylül 1941'de Yüksek Mühendis Mektebi Maarif Vekâletine devredilmiştir. Ulus, 23 Eylül 1941.

⁵³ Akıllı 2012, 58.

ile bakanlık sorumluluğuna verilen su işleri şunlardır:

- 1- Yurt içindeki suların vaziyet ve tabiatları hakkında umumi etüdler ve rasatlar yapılması;
- 2- Hasarın önünü almak bakımından nehirlerin ıslahı;
- 3- Dâhili seyrisefain bakımından nehirlerin ıslahı;
- 4- Bataklıkların kurutulması;
- 5- Sulamalar ve bunların işletilmesi;
- 6- Su kuvvetlerinin kabili istifade hale getirilmesi;
- 7- Su işleriyle ilgili tesislerin daimi bakımı;
- 8- Özel idarelerle belediyelerin veya özel kurumlarla kişilerin yapacakları bilumum önemli sulama işlerine fenni bakımdan yardım edilmesi ve inşalarıyla işletmelerinin murakabesi;
- 9- İçme suyu ve kanalizasyon işlerine ait projelerin tetkik ve tasdiki ve bu işlerin murakabesi⁵⁴.

Kanunda da tanımlandığı üzere, Ali Fuat Cebesoy'un "Su davamız"⁵⁵ olarak adlandırdığı çalışmaların kapsamı genişletilmiş, daha sistematik hale getirilmeye çalışılmıştır. Tarsus ırmağı regülatörü açılışını yapan Cebesoy, halka hitabında, hükümet olarak, bütün yurt köşelerini faaliyeti içine alan planlı ve programlı bir su işleri siyaseti üzerinde durulduğunu, TBMM'nin de onayıyla tahsisat verilerek su işleri çalışmalarının seferber edileceğini ifade etmiştir. Ayrıca iktisadi kalkınmanın önemli bir unsuru olan su işlerinin planlı ilerlemesinin önemini vurgulamıştır⁵⁶. Bakan, Seyhan, Berdan, Büyük Menderes, Gediz, Bakırçay, Susurluk, Küçük Menderes, Bursa ve Konya ovasında tetkik seyahate çıkmıştır⁵⁷. Seyahati sonrası başbakanlığa sunduğu raporda, ülkenin sularından istifade edilmesi, aynı zamanda su taşkınlarının yarattığı zararların önüne geçilmesi için incelemelerde bulunduğunu belirtmiştir. Cebesoy, tarımsal üretimin verimliliğini ve dolayısıyla yurdun servet ve refahını arttırmak ve halkın sıhhatini koruyacak su işleri çalışmalarının önemini yerinde görmenin kıymetli olduğunu vurgulamıştır. Günden güne gelişmekte olan su işlerine ait programın Orta Anadolu'da Eskişehir ve Konya'yı, Kızılırmak, Sakarya, Akdeniz'in tarımsal önemi büyük olan Milas'tan İçel'e kadar sahil kısmını bu programa dâhil ederek ülkenin su davasının tamamlanabileceğini ifade etmiştir⁵⁸. 8 Ağustos 1941'de kanuna ek yapılarak programın kapsamı genişletilmiş, bütçeye 51 milyon liralık ek tahsisat verilmiş ve süresi 1946 mali yılı sonuna kadar uzatılmıştır⁵⁹.

Su işleriyle ilgili bir yandan da programın önceden belirlenen kısmında çalışmalar yürütülmüş, Bursa ovasının verimliliğini arttıracak ve su taşkınlarını önleyecek proje büyük oranda tamamlanmıştır. Nafia Vekili, Bursa'da Gölbaşı mevkiindeki su tesisatını açarak su işlerinin ülkenin ihtiyaçlarına göre gerçekleştirmeye devam edileceğini söylemiştir⁶⁰. Diğer yandan da programa yeni dâhil edi-

⁵⁴ Resmi Gazete, 30 Mayıs 1939, 11832.

⁵⁵ Cumhuriyet, 28 İkinci kânun (Ocak) 1941; Son Posta, 28 İkinci kânun (Ocak) 1941.

⁵⁶ Vakit, 15 Mart 1940.

⁵⁷ BCA. 30-10-0-0/199-361-7 (25 Nisan 1940); Son Posta, 20 Mart 1940; Vakit, 1 Nisan 1940.

⁵⁸ BCA. 30-10-0-0/199-361-7 (25 Nisan 1940).

⁵⁹ TBMM Zabıt Ceridesi, D.VI, C. 20, (08.08.1941), 82-87; Resmi Gazete, 13 Ağustos 1941.

⁶⁰ Vakit, 1 Nisan 1940.

len alanlar için projeler hazırlanarak uygulamaya geçirilmiştir. 1941 yılında, Antalya ovasının sulanması, bataklıkların kurutulması ve su taşkınlarının önlenmesi için ıslah çalışmalarına başlanmıştır⁶¹. 1942 yılında Nafia Vekili basına verdiği açıklamada başarılı işleri şöyle ifade eder: Susurluk, Bakırçay ve Gediz havzalarında bataklıkların kurutulması ve su taşkınlarının önlenmesi ile ıslah çalışmaları, önemli ölçüde ilerlemiştir. Çukurova Adana ovasında öncelik sulama işlerine, Erzincan ovasında ise bataklık kurutulması çalışmalarına verilmiştir. Çalışmalar program doğrultusunda ilerlemektedir⁶².

Türkiye, II. Dünya Savaşı'na fiilen katılmamış olmakla birlikte sınırlarına kadar gelen savaş için olağanüstü tedbirler alınmıştır. Bu tedbirler Nafia Vekâletinin çalışmalarını da etkilemiştir. Askeri ihtiyaçlar için iskele, yol ve hava meydanları yapımı ile Nafia Vekâleti görevlendirilmiştir. Normal bütçesinin dışında bu hizmetler için ek ödenek bulunmuştur. Savaşın ekonomik yükümlülüklerini düzene koymak amacıyla 18 Ocak 1940 tarihinde Milli Koruma Kanunu çıkarılmıştır. Kanun gereği, koordinasyon hizmetleri arasında yol, köprü, hava meydanı ve iskele inşaatı için gerekli iş gücü ile iş makineleri ve taşıma araçlarının temini de yer almaktadır. Öte yandan savaşa hazırlıklı olmak amacıyla binlerce genç insanın askere çağırılması bu yükümlülüklerin yerine getirilmesinde zorluklar yaratmıştır⁶³. 1 Haziran 1941'te ordu hizmetinde er ve subayların bir kısmının Nafia Vekâleti emrine verilmesine karar verilmiştir. Erişimden oluşan "Nafia Birlikleri", 1941-1944 yılları arasında yedek subay mühendis ve fen memurlarının denetimi altında on bir bölgede çalışmışlardır. İnşa faaliyetlerinde çalışmak üzere işçi eksikliğini kapatmak üzere, 10 Haziran 1940 tarihinde, tarımdaki üretimi aksatmadan uygulanmak koşuluyla, "ücretli iş mükellefiyeti" konmuştur. Bir diğer uygulama ise, mahkûmların yol işlerinde çalıştırılması olmuştur⁶⁴. Ayrıca savaş yıllarının olağanüstü tedbirleri arasında, gerçek ve tüzel kişilerin elinde bulunan inşaat araçlarının bağlı buldukları ilin valiliğine bildirilmesi istenmiştir. Gerekli görülmesi halinde, bu makine ve aletlerden faydalanmak için değeri karşılığında Milli Savunma Vekâleti tarafından satın alınabilecekti. İnşaatlar için kullanılacak nakil araçları da uygulama kapsamına alınmış, Nafia Vekâleti tarafından tarım ve ekonomiyi sekteye uğratmadan gerekli alanlara sevk ve idaresi öngörülmüştür⁶⁵.

Özellikle karayolu inşa çalışmaları savaş koşullarından en çok etkilenen alan olmuştur. Türkiye'nin karayolu ihtiyacına göre 1940 yılında hazırlanan program uygulamaya geçirilememiştir. 1942 yılında on yıllık yeni bir program hazırlanmış ancak çalışmalar beklenen hızla ilerlememiştir. Öte yandan savaşa hazırlık tedbirleri kapsamında Trakya-İstanbul çevresi ve Güney bölgelerinde bazı önemli yol ağlarının öncelikli olarak yapılması askeri açıdan gerekli görülmüştür. Özellikle Türkiye'nin savunma hattı olarak kurulan Trakya'da Çakmak Hattı yol ve imar çalışmalarının bu bölgede acilen yapımını gerekli kılmıştır⁶⁶. Ali Fuat Cebesoy, Trakya'daki çalışmaları yakından takip ederek,

⁶¹ Ulus, 6 Eylül 1941.

⁶² Vatan, 24 Mayıs 1942; Tan, 24 Mayıs 1942. Ayrıca yapılan çalışmalarla ilgili ayrıntılı bilgi için bk. BCA. 30-1-0-0/74-471-12 (15 Ağustos 1957).

⁶³ Nafia Vekili, Başvekâlete sunduğu raporda, Trakya'da acilen yapılması gerekli karayollarının ihaleyi alacak yüklenici bulamadığını, sorunun üstesinden gelmek için er ve subaylardan yararlanmanın uygun olacağı önerisinde bulunmuştur. BCA. 30-10-0-0/155-92-12 (26 Eylül 1939).

⁶⁴ Mutlu 1989, 112-113; Özdemir 2006, 79-82. Ayrıca Trakya'da yol çalışmaları için bk. Ulus, 6 Ağustos 1940; Cumhuriyet, 6 Ağustos 1940. Mahkûmların çalıştırılmalarıyla ilgili haber için bk. Tan, 20 Şubat 1941.

⁶⁵ Mutlu 1989, 113.

⁶⁶ Özdemir 2006, 74-79.

bölgeye ziyaretlerde bulunmuştur⁶⁷.

Ali Fuat Cebesoy'un Münakalat Vekâleti Görevine Getirilmesi ve Dönemin Ulaştırma ve Haberleşme Faaliyetleri

CHP Meclis Grubunun 12 Ocak 1943 tarihli oturumunda, dört yıllık çalışma süresini dolduran TBMM'nin yenilenmesi amacıyla seçimlerin yapılması kararı alınmış ve karar TBMM Genel Kurulu'nda onaylanmıştır⁶⁸. Seçim Bildirisinde İnönü; dört yıllık çalışma sürecinde yapılanları halkın takdir edeceğini ifade ederek, özellikle savaş koşullarında Türkiye'nin izleyeceği siyasete vurgu yapmıştır:

“Harp devam ettikçe meseleler sadeleşmiyor. Daha karışık ve etrafa sirayetleri ve tesirleri daha meçhul oluyor. Vatandaşlarım iyice bilirler ki önümüzdeki ihtimalleri açık olarak görüp söylemeye imkân yoktur. Onun için gelecekte Cihan harbi karşısında siyasetimiz şu olacaktır. Milletler ailesi içinde kimseye düşmanlığı olmayan bir millet sıfatıyla kendi topraklarımızı, halkımızı ve menfaatlerimizi emniyette bulundurmak!”⁶⁹.

İki dereceli olarak uygulanan seçimler 28 Şubat'ta tamamlanmış, VII. Dönem TBMM, 8 Mart 1943'te çalışmalarına başlamıştır. Barutçu'nun ifadesiyle; milletvekili sayısı 470'ten 492 çıkmış, öte yandan bir önceki Meclis ile VII. Dönem TBMM arasında önemli bir değişim olmamıştır. Yeni Meclis'e sadece dört milletvekilinden biri yeniden seçilmeyerek, yüzde 27'lik bir değişim olmuştur. Cumhuriyet'in sivil ve asker elitleri, parti ileri gelenleri, siyasetin “gediklileri” olmuşlardır⁷⁰.

Yeniden Cumhurbaşkanı seçilen İsmet İnönü tarafından, hükümet kurmak üzere Şükrü Saraçoğlu görevlendirilmiştir. 9 Mart'ta kurulan Saraçoğlu kabinesinde, kısmen değişim olmuş, eski bakanlardan altısı hükümette yer almamış, Ali Fuat Cebesoy, Nafia Vekâletinden Münakalat (Ulaştırma) Vekâletine getirilmiştir⁷¹. Yeni kurulan bakanlıklardan biri olan Münakalat (Ulaştırma) Vekâleti, savaş döneminin işlevi artan ulaştırma ve haberleşme alanlarında çalışmalar sürdürmüştür. Bakanlığın bütçe olanakları ve harcamaları da yine savaşın ülke ekonomisine etkisi oranında şekillenmiştir.

3 Nisan 1939'da oluşturulan II. Saydam Hükümeti'nde yeni kurulan bakanlıklardan biri olan Muhabere ve Münakale Vekillğine⁷² uzun yıllar Nafia Vekili olan Ali Çetinkaya getirilmişti. 27 Mayıs 1939'da kabul edilen “Münakalât Vekâleti teşkilât ve vazifelerine dair kanun” a göre bakanlık şu vazife ve hizmet alanlarında çalışmak üzere kurulmuştur:

1. Posta nakliyatı, telli, telsiz muhabere ve radyo işleri;
2. Demiryolları nakliyatı işleri;
3. Karayolları nakliyatı işleri;
4. Deniz nakliyatı ve seyrisefer emniyeti işi, vazife ve hizmetleri;
5. Liman ve teçhizatı işleri;

⁶⁷ Ulus, 6 Ağustos 1940; Cumhuriyet, 6 Ağustos 1940; Ulus, 28 II. Kanun (Ocak) 1941.

⁶⁸ TBMM Zabıt Ceridesi, D.VI, C. 30, (14.01.1943), 216-220; Ulus, 13 Sonkanun (Ocak) 1943.

⁶⁹ Ulus, 24 Şubat 1943.

⁷⁰ Barutçu 1977, 284.

⁷¹ Vakıf, 10 Mart 1943; Ulus, 11 Mart 1943.

⁷² Bakanlığın adı teşkilat kanunu ile “Münakalât Vekâleti” olarak kabul edilmiştir.

6. Su mahsulleri ve avcılığı işleri;
7. Hava yolları nakliyatı işleri⁷³.

Bakanlıkla ilgili yeni bir düzenleme 1945 yılında gerçekleştirilmiştir. 25 Haziran 1945 tarihinde TBMM’de ele alınan “Ulaştırma Bakanlığı kuruluş ve görevleri”⁷⁴ kanun tasarısı, 6 Temmuz 1945 tarihinde Resmi Gazete’de ilan edilerek yürürlüğe girmiştir. Bakanlığın öncelikli görevleri; kara, hava ve sularda ulaştırma hizmetlerini görmek, ulaştırma işlerinin yurdun ihtiyaçlarına uygun olarak gelişmesi, iyileştirilmesi çalışmalarını yürütmek, vd. şeklinde belirlenmiştir. Posta, Telgraf ve Telefon İşletme Genel Müdürlüğü, Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü, Devlet Deniz Yolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü, Devlet Havayolları İşletme Genel Müdürlüğü doğrudan bakanlığa bağlı işletmeler olarak çalışmalarını yürütecektir⁷⁵.

Ali Fuat Cebesoy, 9 Mart 1943 ile 7 Ağustos 1946 tarihleri arasında görev yapan II. Saraçoğlu Hükümetinde Münakalat Vekili olarak görev yapmıştır. Savaş koşulları, ülke iktisadiyatını ve siyasetini her yönden etkilediği gibi bakanlığın çalışmalarının önemini ve yükümlülüğünü bir kat daha artırmıştır. TBMM’nin II. Yasama yılını açış konuşmasında konunun önemine Cumhurbaşkanı İnönü şu sözlerle işaret etmiştir:

“Münakale Vekâleti işlerini tertiplemek Cumhuriyet Hükümetinin bugün en nazik bir konusudur. Demiryollarımız, takdire değer gayretler göstermektedir. Deniz işleri daha iyi tertiplenme yolundadırlar. Bütün iktisadi ve askerî meselelerin intizam temeli, münakale işlerine dayandığı göz önünde tutulmalıdır. Cihan harbinden evvelkinden daha çok verimler alındığı halde münakalede çektiğimiz sıkıntılar, ihtiyaçların pek ziyade artmasındandır. Münakale işlerinde daha ileri güç elde etmek için alacağımız bütün tedbirler yerinde olacaktır”⁷⁶.

Göreve başlar başlamaz Ali Fuat Cebesoy, Vekâlet teşkilatına bir tamim göndermiştir. Tamimde; “Memleketin askerî, iktisadî velhasıl hayati işlerini üzerine almış olan bu Vekâletin, birbirini tamamlayıcı mahiyette olan umum müdürlük ve şubelerinin tam bir ahenk ve azimle işbirliği yapmaları, ödevin hüsnü suretle başarılmasına başlıca amildir. Bütün teşekkülden bu lüzumu göz önünde bulundurmalarını dilerim” temennisinde bulunmuştur⁷⁷.

Bakanlığın sorumluluğundaki alanlardan biri olan Posta, Telgraf ve Telefon İşletmesi (PTT), Cumhuriyetin ilk yıllarında Dâhiliye (İçişleri Bakanlığı) Vekâletine bağlı olarak çalışmıştır. 1933 yılında katma bütçeli bir idare olarak Nafia Vekâletine bağlanmış, 1939 yılından itibaren Münakalat Vekâleti’ne bağlı bir Genel Müdürlük olarak çalışmalarını sürdürmüştür⁷⁸. Ali Fuat Cebesoy’un bakanlığı döneminde, PTT merkez ve şubelerinin sayısı düzenli olarak artış gösterirken, en yaygın

⁷³ Resmi Gazete, 31 Mayıs 1939, 11843.

⁷⁴ Bakanlık daha önce Münakalat Vekâleti olarak adlandırılmışken yeni düzenlemeyle Ulaştırma Bakanlığı şeklinde kabul edilmiştir.

⁷⁵ TBMM Tutanak Dergisi, D.VII, C. 18, (25.06.1945), 407-417; Resmi Gazete, 6 Temmuz 1945, 9014. Su mahsulleri ve avcılığı işleri Ulaştırma Bakanlığı görevlerinden çıkarılmış, Ekonomi Bakanlığına devredilmiştir.

⁷⁶ TBMM Tutanak Dergisi, D.VII, C.6, (01.11.1943), 3-4.

⁷⁷ Ulus, 12 Mart 1943; Vakıf, 12 Mart 1943.

⁷⁸ Cumhuriyetin 75. Yılında Ulaştırma ve Haberleşme 1998, 119.

haberleşme aracı olan mektupların güvenli bir şekilde sahiplerine ulaştırılmasına çalışılmıştır. 1939 yılında 87 milyon mektup taşınırken, 1943 yılında bu sayı 114 milyona ulaşmıştır. 1939 yılında 6 milyon telgrafa karşılık, 1943 yılında 9.6 milyon telgraf çekilmiştir⁷⁹. Ülkenin ekonomik ve toplumsal gelişmeleri doğrultusunda haberleşme ağını yaygınlaştırma ihtiyacı⁸⁰, PTT'nin örgütsel yapısıyla ilgili yeni bir kanunun hazırlanmasını gerekli kılmış ve 5 Temmuz 1943'te TBMM'de kabul edilen "Posta, Telgraf ve Telefon İşletme Umum Müdürlüğü Teşkilât ve Vazifeleri ve Memurları Kanunu" kabul edilerek yürürlüğe girmiştir⁸¹. Kanun ile PTT işletmesi, 16 bölge ve 3 telefon başmüdürlüğüne ayrılarak, ülkenin PTT servislerinin gerektirdiği sürat ve düzen, müdürlükler vasıtasıyla temin edilmek amaçlanmıştır⁸². Kanununun 54. maddesinde, memur yetiştirmek için lise derecesinde bir meslek okulu açılması esasına dayanarak PTT Meslek Okulu açılmış, PTT memurları için mesleki kurslar düzenlenmiştir. Mühendis kadrosunu takviye etmek üzere İngiltere'ye 25 öğrenci gönderilmiştir⁸³.

PTT İdaresinin inşa, tesis ve genişletilmesi çalışmaları bir program dâhilinde ilerletilmiştir. Buna göre 10 Nisan 1945 tarihinde Münakalat Vekâleti tarafından hazırlanan sekiz yıllık yeni bir program başbakanlığa sunulmuştur. Raporun gerekçesinde; ülkenin ihtiyaç duyduğu haberleşme araçlarının iyileştirilmesi çalışmalarının yapılmakta olduğu ancak bütçe imkânlarının sınırlılıklarından dolayı ihtiyacı karşılamaktan uzak kaldığı vurgulamaktadır. Rapor sekiz yıllık plan dışında önceki yıllara kıyasla gelişmeleri tespite imkân vermektedir. Posta servisi, ulaşım güçlüklerine karşın savaş öncesi dönemlere oranla, önemli bir gelişme kaydetmiştir. Ülke genelinde posta ve telgraf servisi, 757 PTT merkezi, 560 bayi şubesi ve mektupla gazete kabul eden 360 demiryolu istasyonu olmak üzere toplam 1677 merkez ve şube tarafından yürütülmektedir. İlçe ve bazı bucak merkezlerine kadar gitmekte olan telgraf şebekesini, bütün bucaklara ve iktisadi durumu elverişli bulunan köylere kadar götürmek amaçlanmıştır. Çalışmaları sürdürmek için de teknik donanım ihtiyacı duyulduğu raporda ifade edilmektedir. 1935 senesinde 18 bin telefon abonesi 1945'te 28 bine ulaşmıştır. Giderek artan talepleri karşılamak için telefon santrallerinin genişletilmesi zarureti söz konusudur. Planda belirtilen çalışmaların sürdürülebilmesi ve plana uygun ilerleyebilmesi ihtiyacı duyulan malzemelerin temin edilmesi ve bütçe olanaklarının genişletilmesiyle mümkün olacaktır. Bunun için programın bakanlar kurulunda bir an önce onaylanması gerektiği de vurgulanmıştır⁸⁴.

Savaş koşulları ülke savunması için önlemler alınmasını gerekli kılarken, Münakalât Vekâletinin seferberlik halinde çalışmalarını düzenleyecek 4655 sayılı kanun 7 Ağustos 1944 tarihinde kabul edilmiştir. Kanuna göre; ulaşım, haberleşme işleri olağanüstü hallerde, kısmi veya genel seferberlik zamanında dahi devam etmesi esas kabul edilmiştir. Bu gibi durumlarda ülke savunması istek ve ihtiyaçları ön planda tutulacaktır. Hizmetlerin sağlanması için Milli Müdafaa Vekâleti ve Genelkurmay Başkanlığının mütalâaları alınmak suretiyle hizada (barış zamanında) Münakalât Vekâleti tarafından hazırlanacak projelere göre işletilecek nakil, muhabere ve liman vasıtalarıyla bunlara lüzumlu malzeme, alet ve edevat, teçhizat ve fabrika ve atölyelerle personelden gerekli olanlar Milli Müdafaa Vekâletince Münakalât Vekâleti emrine verilecektir. Temin edilen alet ve tesisatın bedeli Maliye ve

⁷⁹ TBMM Tutanak Dergisi, D.VII, C.14, (01.11.1944), 4-5.

⁸⁰ Yazman 1944, 5.

⁸¹ Resmi Gazete, 13 Temmuz 1943.

⁸² Ulus, 23 Temmuz 1943.

⁸³ İktisadi Yürüyüş, 1944, 7.

⁸⁴ BCA. 30-10-0/14-81-1 (10 Şubat 1947). Ayrıca bk. Arı 2013.

Münakalât Vekilliklerince tespit edilecektir⁸⁵.

Özellikle askeri ihtiyaçlar, demiryolu ulaşım ve nakliyesinin önemini bir kat daha arttırmıştır. Münakalat Vekili Ali Fuat Cebesoy, bakanlık bünyesinde en önemli faaliyet alanlarından biri olan demiryolları taşımacılığında aksaklıklar olmaması için, Başbakanlığa, Genelkurmay Başkanlığı, Milli Müdafaa, Dâhiliye, Nafia, İktisat, Gümrük ve İnhisarlar ve Ticaret Vekâletlerine alınması gereken tedbirler ve yapılması gerekenleri içeren bir rapor sunmuştur. Raporda, yolcu ulaşımında 1938/39 yılından 1941/42 yılına yüzde 60 ve eşya nakliyatında yüzde 36 oranında yaşanan artışın, tüm tedbirlere rağmen Devlet Demiryolları İdaresi tarafından karşılanamadığı ifade edilmektedir. Bu durum karşısında demiryollarından nakliyatla alakalı gerçek ihtiyaçlar için yararlanılması, demiryolları dışında başka nakil vasıtalarından yararlanma imkânı bulunması halinde demiryollarına başvurulmaması önerilmektedir⁸⁶. Her ne kadar demiryolu inşaatlarına savaş döneminde de devam edilmiş olsa da oldukça yavaş ilerleme kaydedilmiştir. 1939'da 7324 km. olan demiryolu uzunluğu, 1945'te 7515 km'ye çıkmıştır⁸⁷.

Çok yönlü ve karmaşık bir iş olan denizcilik işleri; tersane kurmak, işletmek, gemiler yapmak ve işletmek, yolcu ve yük taşıma gibi organizasyonlar için kurumlar, şirketler oluşturmak ve işletmek gibi tümü birbirinden ayrı bilgi, beceri ve birikim gerektiren alanları kapsamaktadır. Osmanlı Devleti'nde donanma gücünün dışında sivil denizcilik 19. Yüzyılda ortaya çıkmış, bu gelişmeler Cumhuriyet dönemindeki Türkiye Seyrisefain İdaresi Umum Müdürlüğü'nün temelini oluşturmuştur. Boğaziçi hattında gemi işletmek üzere kurulan Şirket-i Hayriye aynı zamanda ilk Anonim Şirket olarak özel bir önem taşımıştır. Cumhuriyet döneminde yeni ve yeterli bir filo meydana getirerek ülkenin limanları arasında taşımacılığı gerçekleştirmek hedeflenmiştir. 1 Temmuz 1926 tarihli Kabotaj Kanunu bu yolda temel bir adım olmuştur. Osmanlı döneminden Cumhuriyet idaresine kalan bir miras söz konusudur ancak çoğu ekonomik ömrü sona ermiş gemilerden oluşmaktadır. Bu nedendir ki, yabancı gemilere bir süre daha taşımacılığa devam etmeleri için izin verilmiştir. Denizcilik alanında kurumsal gelişmeler 1939'da Denizyolları İşletmesi Genel Müdürlüğü ve Devlet Limanları İşletme Müdürlüğü adı altında Münakalat Vekâletine bağlı iki teşkilât kurulmasıyla başlamıştır. Bir yandan yeni alınan gemilerle filo genişletme çalışmaları sürdürülürken, diğer yandan denizcilikle ilgili limanlar, denizde zapt ve müsadere, denizde can ve mal koruma gibi yasa çalışmaları yapılır. 1945 yılında Münakalat Vekâleti bünyesinde Liman ve Deniz İşleri Daire Başkanlığı'nın yanı sıra İstanbul Şehir Hatları işletmesi ve Devlet Demiryolları ve Limanlar İşletme Müdürlüğü kurulur⁸⁸.

Savaş koşulları içinde ekonomik zorluklar yaşayan Şirket-i Hayriye'nin yöneticileri, şirketin satın alınması için hükümete başvuruda bulunmuştur⁸⁹. Ali Fuat Cebesoy, "*deniz işleri bir kâr mevzuu değil seri bir muvasala vasıtası olmalıdır*" sözleriyle şirket ile görüşmelerin başladığını açıklamıştır⁹⁰. 15 Ocak 1945 tarihinde TBMM'de kabul edilen Şirket-i Hayriye'nin satın alınması kararı, 24 Ocak 1945 tarih ve 4697 sayılı kanunla yürürlüğe girmiştir⁹¹.

⁸⁵ Cumhuriyet, 8 Ağustos 1944.

⁸⁶ BCA. 30-10-0-0/50-329-36 (27 Mayıs 1943).

⁸⁷ 70. Yılında Ulaştırma ve Haberleşme 1993, 48; As 2006, 245-248.

⁸⁸ 70. Yılda Ulaştırma Haberleşme 1993, 79- 85.

⁸⁹ Şensoy 2018, 255.

⁹⁰ Son Posta 12 Mayıs 1944.

⁹¹ Resmi Gazete, 24 Ocak 1945, 8217; Tanin, 27 Ocak 1945.

1945 yılında savaşın sona ermesinin bir ölçüde yarattığı elverişli koşullarda, deniz ticaret ve yolcu filosunu genişletmek amacıyla⁹² Ocak 1946'da Ulaştırma Bakanlığı tarafından bir program hazırlanmıştır⁹³. Hazırlanan programa göre; 12 yolcu ve yük gemisi, 6 şilep ve kıyı seferleri için 8 küçük vapur satın alınması kararlaştırılmıştır. Ayrıca kurtarma gemileri ve tarak dubaları, yükleme ve boşaltma tesisleri gibi vasıtaların temin edilmesine planda yer verilmiştir. Programla ilgili basına yaptığı açıklamada Cebesoy; alınacak gemilerin yeni olmasına özen gösterileceğini, mümkün olmazsa çok az kullanılmış gemiler alınacağını ifade etmiştir. Ayrıca, limanların yükleme ve boşaltma çalışmaları için gerekli tesis ve teçhizat işlerinin yapılacağını, en önemlisi de büyük bir ticaret tersanesinin kurulacağını vurgulamıştır⁹⁴.

Ulaştırma faaliyetleri içinde önemi ve talebi artan hizmet alanlarından biri de hava ulaşımı olmuştur. Türkiye'de İstanbul Sefaköy'de 1912'de başlayan havacılık çalışmaları Cumhuriyet döneminde kurumsal yapıya kavuşmuştur. 1925 yılında Türk Teyyare Cemiyeti ve 20 Mayıs 1933 tarihinde Milli Müdafaa Vekâletine bağlı olarak, Havayolları Devlet İşletme İdaresi kurulmuştur. Türkiye'de havayollarını tesis etmek, ulaşım ve nakliye faaliyetlerini yürütmek üzere kurulan işletme, Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü adıyla 1938 yılında Nafia Vekâletine, 27 Mayıs 1939 tarihinde Münakalat Vekâletine bağlanmıştır. Küçük bir filo ile Ankara- İstanbul hattından hemen sonra Ankara- Adana ve İstanbul- İzmir hatlarının da açılmasıyla hava taşımacılığı geliştirilmeye çalışılmıştır. 1944 yılında, Türkiye, Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı'na (ICAO) kurucu üye olarak katılmıştır⁹⁵.

Hava ulaşımın giderek önem kazanması üzerine, Münakalat Vekili Ali Fuat Cebesoy, Başvekâlete hem içinde bulunulan dönem hem de geleceğe hazırlanmak adına, havaalanlarının düzenlenmesi gerektiğini yazmıştır. Yazıda, Türkiye'nin 1944 yılında önemli bir gelişme kaydederek 5872 kilometrelik bir hava ulaşımı gerçekleştirmesine karşılık, ülkenin iktisadi olarak gelişmiş şehirleri arasında yeterli hava ulaşımı sağlanamadığı belirtilir. Satışa çıkan biletlerin kısa sürede tükenmesi, ülkenin Gaziantep, Samsun gibi kentlerinin kendi çabalarıyla halk tarafından yapılıp, Hava Yolları İdaresine devredilen meydanlar, hava ulaşımına giderek artan ilgiyi göstermektedir⁹⁶. Türkiye, coğrafi durumu itibarıyla uluslararası hava ulaşımı açısından da önemli bir konumdadır. Ancak hava ulaşımını sağlayacak en önemli koşul hava alanlarının uygun koşullarda düzenlenmesiyle mümkün olacaktır. Uluslararası hava ulaşımı için, İstanbul, İzmir, Adana, Ankara ve Elazığ havaalanlarının biran önce hazırlanması gerekmektedir. Yeni havaalanları yerleri tespit edilmesi gerektiği gibi var olan havaalanlarının ihtiyaca uygun hale getirilmesi, mali bir yük getirmekle birlikte, Milli Müdafaa Vekâleti ile Nafia Vekâletinin sahip olduğu imkânlardan yararlanılarak aşılabilecektir. Amerikalı bir firma olan Whesting House'un standart havaalanı teçhizatının uygulanması teklifi incelenmiş, başarılı örnekleri tespit edilmiştir. Yazının sonunda program uygulandığı takdirde, Ankara'da, standart bir havaalanının, hükümet merkezinde askeri ve iktisadi açıdan önemli bir kazanç sağlayacağı ifade edilmiştir⁹⁷.

⁹² Gemi satın alınmasıyla ilgili çalışmalar daha önceki yıllarda başlamış, çeşitli ülkelere gemi satın almak üzere girişimler ve araştırmalar yapılmıştır. Bk. Ulus, 22 Nisan 1945; Son Posta, 16 Haziran 1945; Ulus, 20 Haziran 1945.

⁹³ Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğünün ihtiyaçları için bütçe görüşmeleri için bk. TBMM Tutanak Dergisi, D.VII, C.21, (25.01.1946), 111-114.

⁹⁴ Vakit, 31 Ocak 1946; Tanin 31 Ocak 1946.

⁹⁵ 70. Yılında Ulaştırma ve Haberleşme 1993, 119-121.

⁹⁶ Daver 1944.

⁹⁷ BCA. 30-10-0-0/61-410-27 (26 Ekim 1944).

Cumhurbaşkanı'nın, VII. Dönem TBMM'nin son yasama yılı açılış konuşması için diğer bakanlıklarda olduğu gibi Ulaştırma Bakanlığı tarafından da bir bilanço hazırlanmıştır. Bilançoda bakanlığın 1943 yılından 1945 yılına kadar durumu özetlenmiştir. Karada, denizde ve havada, ana ve şehir hatları dâhil olmak üzere, 1943 mali yılında 73.5 milyon yolcu taşınmışken, 1944 yılında 2 milyon artmıştır. Yük taşıması da 1944 mali yılında 10 milyon tonu geçmiştir. Türkiye'nin, 1944 yılında mihver devletleriyle siyasi ve ekonomik bağlarının kesilmesi ve sonrasında savaş ilan edilmesi yüzünden deniz ulaştırması kısıtlanmış, tüm bunlara rağmen yolcu taşıması artmış öte yandan yük taşıması da azalmamıştır. Haberleşme ulaştırmasında da artış söz konusudur. 1943 mali yılında 110 milyon mektup taşınmış, 10.5 milyon telgraf çekilmiş, 39 milyondan fazla telefon görüşmesi yapılmıştır. 1944 mali yılında ise, 117.5 milyona yakın mektup taşınmış, 12 milyona yakın telgraf çekilmiş ve 46.5 milyondan fazla telefon konuşması yapılmıştır. Havayollarında, belirlenen program dâhilinde önemli bir gelişme sağlanmıştır. 1943 yılında 6 uçakla 2600 kilometrelik 5 hat üzerinde uçuş yapılırken, 1944 yılında uçak sayısı on ikiye, hat sayısı yediye ve şebeke genişliği 5000 kilometreye çıkarılmıştır. 1945 yılında uçak sayısı 14, hat sayısı 9 ve şebeke genişliği 10.000 kilometreye ulaşmıştır. Öte yandan raporda savaş sırasında, durmadan tam yükte çalışmak zorunda kalan ulaştırma işletmelerinin savaş koşullarında en çok yıpranan kurumlar olduğu vurgulanmıştır⁹⁸.

Sonuç

Ali Fuat Cebesoy, daha çok, Türk Kurtuluş Savaşı'nda üstlendiği tarihi rol ve önder kadro içindeki konumu itibarıyla tanınmaktadır. Bu çalışmada Cebesoy'un, Milli Şef Dönemi içinde bakanlık faaliyetleri üzerinde durulmuştur. Dönem, temel özelliği itibarıyla hem dünya siyaseti hem de Türkiye açısından kritik bir evreyi kapsamaktadır. İsmet İnönü'nün hâlihazırda yakın bir zamanda başlayacağı belli olan büyük savaşta, ülke içi siyaseti kendi kontrolü altında tutma çabası sonucu siyasete hem yeni aktörler katılmış, hem de eski kadrolara yeni görevler verilmiştir. Ali Fuat Cebesoy, yeni dönemde 1939'dan 1943'e kadar Nafia Vekâleti, 1943'ten 1946'ya kadar Münakalat Vekâleti görevini yürütmüştür.

Cebesoy'un görev aldığı dönem, savaşın yarattığı olağanüstü koşulları kapsamaktadır. Hem Nafia Vekâleti hem de Münakalat Vekâleti ülkenin önemli hizmet alanlarının inşa ve işletilmesi faaliyetlerini içerdiği gibi savaş için alınan tedbirlerin de bir parçasıdır. Yine her iki bakanlık çalışmalarında ortak bir özellik ise, sınırlarına kadar gelen savaş için Türkiye'nin genç nüfusunu orduya çağırıp hazır beklettiği ve dolayısıyla işgücü açısından zorlukların yaşanmasıdır. Aynı zamanda bakanlıkların çalışma plan ve programları, gerekli bütçe olanaklarının sınırlılıkları içinde sürdürülmüştür. Ali Fuat Cebesoy'un her iki bakanlık görevini de oldukça etkin bir çalışma performansı ile gerçekleştirdiği görülmektedir. Bakanlık çalışmaları dönemin basınına da sık sık yansımıştır.

3 Nisan 1939'da çalışmalarına başlayan VI. Dönem TBMM'de bakanlıklar ile ilgili yeni bir düzenleme yapılmış, iki yeni bakanlık Münakalat ve Ticaret Vekâletleri kurulmuştur. Bakanlıklar ile ilgili yasal düzenleme de hemen tamamlanmıştır. 30 Mayıs 1939'da yeniden düzenlenen Nafia Vekâletinin görev ve yükümlükleri içinde; demiryolları ve limanlar inşaat işleri, su işleri, yol ve köprü işleri, yapı ve imar işleri, nafia, şirket ve kurumların işleri, umumi ve hususi kanunların yüklediği diğer işler, yeterli teknik donanımına sahip fen memurlarının yetiştirilmesi, gerekli yasal düzenleme ve yönetmelikleri hazırlaması yer almaktadır. Ali Fuat Cebesoy, dört yıllık bakanlık görevi süresince Atatürk Dönemi demiryolu politikasını uygulamaya çalıştığı görülmüştür. Bütçe olanakları içinde hem

⁹⁸ BCA. 30-1-0-0/83-521-3 (26 Ekim 1945).

demiryolu inřa hem de millileştirme çalışmaları gerçekleştirilmiştir. Elektrik işletmelerinde de benzer bir uygulamaya gidilmiş, hem yabancı imtiyazlı şirketler satın alınmış hem de yeni santraller kurulması çalışmaları yapılmıştır. Cumhuriyet'in ilk yıllarında kısmen kurumsallaşma zemini oluşturulan su işleri, 1939'da Nafia Vekāleti sorumlulukları içinde tanımlanmış ve çalışmalar daha sistematik hale getirilmiştir. Ali Fuat Cebesoy'un Nafia Vekāleti gōrevi sırasında ūzerinde ūzenle durduğu alanların içinde mūhendis ve uzmanların yetiştirilmesi olmuştur. Savař nedeniyle alınan savunma tedbirleri içinde yer alan iskele, yol ve hava meydanları yapımı ile Nafia Vekāleti gōrevlendirilmiřtir. Bu alışmalar kapsamında ūzellikle Trakya'da yol inřa faaliyetlerine ağırlık verilmiştir.

Mınakalat Vekāleti, 3 Nisan 1939 tarihinde, II. Saydam Hūkūmeti Dōneminde kurulan bakanlıklardan biridir. 27 Mayıs 1939'da bakanlıėın teřkilat ve vazifelerine dair kanun kabul edilmiř, 25 Haziran 1945 tarihinde bakanlık teřkilat ve vazifeleri yeniden dūzenlenmiřtir. Ali Fuat Cebesoy, 9 Mart 1943 ile 7 Aėustos 1946 tarihleri arasında gōrev yapan II. Saraçoėlu Hūkūmetinde Mınakalat Vekili olarak gōrev yapmıřtır. Savařın en zor dōneminde ulařtırma ve haberleřme iřlerinin ūnem kazandıėı dōnemde bakanlık gōrevini yūrūten Cebesoy, bakanlıėın tūm sorumluluk alanlarında etkin bir siyaset izlemeye çalıřmıřtır. Ūzellikle, posta ulařtırmasında ūlkenin her tarafını kapsayan bir aė kurulmak istenmiřtir. Ulařtırma ve nakliyat iřleri mali zorluklar içinde yūrūtūlmūř, askeri ihtiyaçlar ūn plana çıkmıřtır. Demiryolu ulařım ve nakliye iřlerinde, inřa faaliyetlerinin de zorlukla sūrdūėu kořullarda, 1939'dan 1945'e sadece 191 km'lik bir artıř saėlanmıř, ihtiyaçlar karřısında aksaklıklar olmaması için Ali Fuat Cebesoy, tedbir alıcı dūzenlemeler yapmıřtır. Deniz ve hava ulařtırma, nakliyat iřlerinde Cumhuriyet dōneminde kurulan kurumsal zemin ūzerinde Cebesoy'un bakanlıėı dōneminde çalıřmalar geliřtirilmeye çalıřılmıřtır. Boėaziçi hattında gemi iřletmek ūzere kurulan řirket-i Hayriye satın alınmıř, 1945 yılında Ulařtırma Bakanlıėı būnyesinde, Liman ve Deniz İřleri Daire Bařkanlıėı'nın yanı sıra İstanbul Őehir Hatları iřletmesi ve Devlet Demiryolları ve Limanlar İřletme Mūdūrlūėū kurulmuřtur. Giderek ūnemi artan hava ulařımı için uygun havaalanlarının iyileřtirilmesi, yeni havaalanları yapılması, uçak filosunun geniřletilmesi çalıřmaları yapılmıřtır.

BİBLİYOGRAFYA

Arşiv Belgeleri

T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Cumhuriyet Arşivi (BCA).

BCA. 30-18-1-2/87-55-1 (20 Haziran 1939).

BCA. 30-10-0-0/50-329-36 (27 Mayıs 1943).

BCA. 30-11-1-0/36-33-7. (05 Aralık 1927).

BCA. 30-18-1-2/73-29-6 (12 Nisan 1937).

BCA. 30-18-1-2/84-90-13 (26 Ekim 1938).

BCA. 30-18-1-2/86-15-20 (24 Şubat 1939).

BCA. 30-110-0-0-0/231-559-17 (8 Nisan 1939).

BCA. 30-18-1-2/86-31-20 (11 Nisan 1939).

BCA. 30-18-1-2/84-90-13 (28 Nisan 1939).

BCA. 30-10-0-0/155-92-12 (26 Eylül 1939).

BCA. 30-10-0-0/199-361-7 (25 Nisan 1940).

BCA. 30-18-1-2/94-34-5 (21 Nisan 1941).

BCA.30-18-1-2/94-33-17 (22 Nisan 1941).

BCA. 30-10-0-0/152-74-17 (28 Temmuz 1942).

BCA. 30-10-0-0/157-105-5 (09 Ekim 1942).

BCA. 30-10-0-0/61-410-27 (26 Ekim 1944).

BCA. 30-1-0-0/83-521-3 (26 Ekim 1945).

BCA. 30-10-0-0/14-81-1 (10 Şubat 1947).

BCA. 30-1-0-0/74-471-12 (15 Ağustos 1957).

Resmi Yayınlar

Cumhuriyetin 70. Yılında Bayındırlık ve İskân Bakanlığı. Ankara 1993.

Cumhuriyetin 70. Yılında Ulaştırma ve Haberleşme. Ankara 1993.

Cumhuriyetin 75. Yılında Ulaştırma ve Haberleşme. Ankara 1998.

Hükümetler, Programları ve Genel Kurul Görüşmeleri (24 Nisan 1920- 22 Mayıs 1950), C. 1. Haz. İ. Neziroğlu & T. Yılmaz. Ankara 2013.

“Münakalât Vekâleti teşkilât ve vazifelerine dair kanun”. *T.C. Resmi Gazete*, 31 Mayıs 1939, 11843-11845.

“Nafia Vekâleti teşkilât ve vazifelerine dair Kanun”. *T.C. Resmi Gazete*, 30 Mayıs 1939, 11832-11837.

“Şirketihayriye'nin satın alınmasına dair olan sözleşmenin onanması hakkında kanun”. *T.C. Resmi Gazete*, 24 Ocak 1945, 8217-8218.

TBMM Tutanak Dergisi, D.VII, C.14, 01.11.1944.

TBMM Tutanak Dergisi, D.VII, C.21, 25.01.1946.

TBMM Tutanak Dergisi, D.VII, C.6, 01.11.1943.

TBMM Zabıt Ceridesi, D.VI, C. 1, 10 Nisan 1939.

TBMM Zabıt Ceridesi, D.VI, C. 1, 26 Mayıs 1939.

TBMM Zabıt Ceridesi, D.VI, C. 11, 06.05.1940.

TBMM Zabıt Ceridesi, D.VI, C. 20, 08.08.1941.

TBMM Zabıt Ceridesi, D.VI, C. 3, 26.05.1939.

TBMM Zabıt Ceridesi, D.VI, C. 3, 26.05.1942.

TBMM Zabıt Ceridesi, D.VI, C. 3, 30 Haziran 1939.

TBMM Zabıt Ceridesi, D.VI, C. 30, 14.01.1943.

“Ulaştırma Bakanlığı görevleri ve kuruluşu hakkında kanun”. *T.C. Resmi Gazete*, 6 Temmuz 1945, 9013-9018.

"Zonguldak-Kozlu demiryolunun inşası hakkında kanun". *T.C. Resmi Gazete*, 14 Haziran 1940, 11832-11837.

Gazete Haberleri

- "Adliye ve Münakalat Vekillerinin Tamimleri". *Vakit*, 12 Mart 1943.
- "Ankara ve Adana Elektrik ve Havagazı Şirketleri". *Akşam*, 23 Haziran 1939.
- "Antalya Ovasında 200.000 Dekarlık Arazi Sulanacak". *Ulus*, 6 Eylül 1941.
- "B. Hitlerin Ellinci Yıldönümünü". *Akşam*, 6 Nisan 1939.
- "Bir Mesleki Teknik Öğretim Müsteşarlığı İhdas Olundu". *Ulus*, 23 Eylül 1941.
- "C.H.P.'ye Giren Müstakil Mebuslar". *Ulus*, 10 Ocak 1939.
- "Deniz Ticaret Filomuz Takviye Ediliyor". *Vakit*, 31 Ocak 1946.
- "Denizyolları İçin". *Ulus*, 20 Haziran 1945.
- "Hükümetin Su Siyaseti". *Vatan*, 24 Mayıs 1942.
- "İsmet İnönü İttifakla Tekrar Reiscumhur İntihab Edildi". *Akşam*, 4 Nisan 1939.
- "İstanbul'un Büyük Limanı Haydarpaşa ile Harem İskeleyi Arasında Yapılacak". *Akşam*, 7 Haziran 1939.
- "İstanbul'un İmâr Planı". *Ulus*, 7 Haziran 1939.
- "Kabinede Yapılan Tadilat". *Cumhuriyet*, 4 Nisan 1939.
- "Kırşehir Elektriğe Kavuştu". *Ulus*, 12 Haziran 1939.
- "Kurultay Alâkalı Vekillerimizi Dinledi". *Ulus*, 3 Haziran 1939.
- "Meclisin Tarihi İçtimar". *Yeni Sabah*, 4 Nisan 1939.
- "Milli Şefimiz Nafia Vekâletinde". *Ulus*, 6 Haziran 1939.
- "Milli Şefin Beyannameleri". *Ulus*, 25 Mart 1939.
- "Münakalât Bakanı Dün Şehrimize Geldi". *Tanin*, 27 Ocak 1945.
- "Nafia Vekili Bugün Zonguldak'a Gidiyor". *Akşam*, 12 Temmuz 1939.
- "Nafia Vekili İstanbul'un İmar İşlerini Tetkik Etti". *Vakit*, 22 Temmuz 1942.
- "Nafia Vekilimiz Zonguldak ve Havalisine Gidiyor". *Ulus*, 12 Temmuz 1939.
- "Nafia Vekilinin Beyanâtı". *Cumhuriyet*, 16 Haziran 1939.
- "Nafia Vekilinin Beyanâtı". *Son Posta*, 28 İkincikanun 1941.
- "Nafia Vekilinin Beyanâtı". *Tan*, 17 Haziran 1939.
- "Nafia Vekilinin Beyanâtı". *Tan*, 24 Mayıs 1942.
- "Nafia Vekilinin İzahatı". *Akşam*, 3 Haziran 1939.
- "Nafia Vekilinin Konya'da Tetkikleri". *Son Posta*, 20 Mart 1940.
- "Nafia Vekilinin Nutku". *Vakit*, 1 Nisan 1940.
- "Nafia Vekilinin Yaptığı Tetkikler". *Cumhuriyet*, 28 İkincikanun 1941.
- "P.T.T. Teşkilât ve Memurlar Kanunu Yürürlüğe Girerken". *Ulus*, 23 Temmuz 1943.
- "Parti Büyük Kurultayında". *Ulus*, 31 Mayıs 1939.
- "Reiscumhurumuz, Milli Şefimiz İsmet İnönü'nün Yedinci Mebus Seçimi Dolayısıyla Millete Beyannamesi". *Ulus*, 24 Şubat 1943.
- "Su Davamız". *Vakit*, 15 Mart 1940.
- "Şirketi Hayriyenin Satın Alınması İçin Müzakereler". *Son Posta*, 12 Mayıs 1944.
- "Ticaret Filomuz 48 Gemi Daha Katılacak". *Son Posta*, 16 Haziran 1945.
- "Ticaret Filomuzun Takviyesi". *Tanin*, 31 Ocak 1946.
- "Ticaret Vekâletinden Sonra Münakale- Muhabere, İktisat ve Nafia Vekâletlerinin Teşkilât Kanun Projeleri de Hazırlandı". *Ulus*, 20 Nisan 1939.
- "Trakya'da Bu Yıl Büyük Bir İmar Faaliyeti Var". *Ulus*, 6 Ağustos 1940.
- "Ulaştırma Bakanının İstanbul'da Gazetecilere Demeci". *Ulus*, 22 Nisan 1945.
- "Yeni Kabine Kuruldu". *Vakit*, 10 Mart 1943.

- “Yeni Vazifelerine Başlarken”. *Ulus*, 12 Mart 1943.
 “Yeni Vekillerimiz İşe Başladılar”. *Ulus*, 11 Mart 1943.
 “Yeniden İki Vekâlet Daha İhdas Edildi”. *Ulus*, 4 Nisan 1939.
 “Yeniden İki Vekâlet Daha İhdas Olundu”. *Vakit*, 4 Nisan 1939.
 “Yol İnşaatında 600 Mahkûm Çalıştırılacak”. *Tan*, 20 Şubat 1941.
 “Zonguldak-Kozlu Hattı Dün Törenle İşletmeye Açıldı”. *Ulus*, 4 Mayıs 1943.

Araştırma- İnceleme Eserler

- Ahmad F. 1995, *Modern Türkiye'nin Oluşumu*. İstanbul.
 Akıllı H. 2012, “Türkiye’de Su Yönetiminin Değişen Yüzü: Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü”. *Memleket Siyaset Yönetim* 7/18, 55-85.
 Arı K. 2013, “İkinci Dünya Savaşı Sonrasında Türkiye’nin PTT Alanında Yatırımları”. *Çağdaş Türkiye Araştırmaları Dergisi* XIII/27, 167-184.
 Armaoğlu F. 1997, “Ali Fuat Cebesoy ve Milli Mücadele’de Türk-Sovyet İlişkileri”. *Ali Fuat Cebesoy’u Anma Paneli (10 Ocak 1994)*. Ankara.
 As E. 2006, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960)*. Yayımlanmamış Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi. İzmir.
 Atay F. R. (20 Nisan 1939), “Hitler’in Doğum Günü”. *Ulus*.
 Aydemir Ş. S. 1967, *İkinci Adam*. C.2. İstanbul.
 Barutçu F. A. 1977, *Siyasi Anılar (1939-1954)*. İstanbul.
 Bozkurt İ. 2023, “Cenup (Güney) Demiryolları’nın Millileştirilmesi Üzerine Tarihsel Bir Bakış”. *Akdeniz İnsani Bilimler Dergisi* 13, 71-90.
 Cebesoy A. F. 2002, *Siyasi Hatıralar (Lozan’dan Cumhuriyete)*. C. 2. Haz. Osman Selim Kocahanoğlu. İstanbul.
 Daver A. (12 Ağustos 1944), “Yeni Hava Hatları Açılırken”. *Cumhuriyet*.
 Goloğlu M. 2012, *Türkiye Cumhuriyeti Tarihi- III (1939-1945) Milli Şef Dönemi*. İstanbul.
 Karaosmanoğlu Y. K. 1968, *Politikada Kırk Beş Yıl*. Ankara.
 Koçak C. 1986, *Türkiye’de Milli Şef Dönemi (1938-1945)*. Ankara.
 Mutlu N. Y. 1989, *Bayındırlık Bakanlığı Tarihi 1920-1988*. Ankara.
 “Münakalât İşlerimiz”, *İktisadi Yürüyüş*, 1944, 7.
 Nadi Y. (4 Nisan 1939), “Milli Şef Etrafında Millet Birliği”. *Cumhuriyet*.
 Özçelik A. 1993, *Ali Fuad Cebesoy*. Ankara.
 Özdemir N. 2006, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası (1923-1960)*. Yayımlanmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi. Ankara.
 Şensoy F. 2018, “Şirket-i Hayriye: Osmanlı Boğaziçi Taşımacılık Şirketi, *Muhasebe ve Finans Tarihi Araştırmaları Dergisi*, Özel Sayı, 239-279.
 Tezel Y. S. 1994, *Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi*. İstanbul.
 Turan Ş. 1999, *Türk Devrim Tarihi (10 Kasım 1938-14 Mayıs 1950)*. 4. Kitap (Birinci Bölüm). Ankara.
 Uluskan S. B. 2007, “Atatürk Döneminde İstanbul’un İmarı Meselesi”. *Erdem* 16/48, 109-156.
 Uran H. 2008, *Meşrutiyet, Tek Parti, Çok Parti Hatıralarım (1908-1950)*. İstanbul.
 Yalman A. E. (4 İlkteşrin [Ekim] 1940), “Nafia Cephesinde Nasıl Çalışılıyor?” *Vatan*.
 Yazman A. T. 1940, “P.T.T. İdaresinde Çalışma Ruhu Yeni İcraat”. *İktisadi Yürüyüş* 5/120, 5.
 Yıldırım İ. 2001, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)*. Ankara.

İnternet Kaynakları

- TBMM Zabıt Ceridesi, Devre: VI, C.1, (03.04.1939); Konya Vilayeti Daire-i İntihabiyesi. https://cdn.tbmm.gov.tr/TbmmWeb/eYayin/GAZETELER/WEB/MAZBATALAR/TBMM/d06/SM_16_1_6.pdf