

# RESMÎ BELGELER IŞIĞINDA TÜRKİYE’DE ULAŞTIRMA POLİTİKALARI ÜZERİNE BİR DEĞERLENDİRME (1946-1950)



**Mehmet Serhat YILMAZ\***

## Özet

Türkiye Cumhuriyeti erken döneminde yaşanan siyasî tecrübelerin ışığında 1946 yılından itibaren Türk siyasi tarihinde çok partili döneme geçilmiştir. Bildiride, Türk siyasi tarihinde çok partili döneme geçişle birlikte ekonomi alanında devletçilik ve müdahaleci politikalardan serbest politikalara geçiş süreci ve ulaştırma alanında getirdiği sonuçların ortaya konulması amaçlanmıştır. Bildiri, hükümet programları ve Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı’nda bulunan Ulaştırma Bakanlığı’nın hükümet programında yer alan posta, telgraf, telefon, denizyolları, limanlar, havayolları, demiryolları konularında millî ekonomide özel teşebbüs ve sermayenin yeri hakkında teftiş ve çalışma raporlarının ışığında ele alınmıştır.

Türkiye’de Cumhuriyet dönemi ekonomi politikaları incelendiğinde 1950-1960 yılları arası dönem dikkate değer. Bu dönem, müdahaleci bir iktisadi yapıdan özel teşebbüse öncelik veren bir ekonomi modeline geçiş çabalarının yoğunlaştığı dönemdir. Bu döneme geçiş süreci İkinci Dünya Savaşı’ndan sonra başlamış, liberalleşme eğilimi siyasi hayatta ve toplum üzerinde hızla etki uyandırmaya başlamıştır. Toprak Reformu Kanun Tasarısının görüşmeleri sırasında meclise dörtlü takrir adıyla bilinen bir önerge sunan Adnan Menderes, Celal Bayar, Fuat Köprülü ve Refik Koraltan’ın 7 Ocak 1946’da Demokrat Partiyi kurmaları bu sürecin hükümet programlarına girmesinin yolunu açmıştır.

Sonuç olarak; Türkiye 1945 yılından sonra tek partili yönetimden çoğulcu demokrasiye geçmiştir. Bu süreçte Demokrat Parti toplumun desteğini kazanmaya başlamış, buna karşı Cumhuriyet Halk Partisi yönetimi dış politikada artan Sovyet tehdidinin de etkisiyle Batı Bloğuna yakınlaşmış, ekonomide devletçi uygulamalar yerini yavaş yavaş özel sektörün ön plana çıktığı liberalizme bırakmıştır. Bu süreçte sanayileşmeden çok, tarımda

---

\* Prof. Dr., Kastamonu Üniversitesi İnsan ve Toplum Bilimleri Fakültesi, Tarih Bölümü,  
myilmaz@kastamonu.edu.tr ORCID:0000-0003-3141-257X

makineleşme ve karayolu yapımı benimsenen ekonomi politikası olmuştur. 1946 yılı Recep Peker Hükümeti programında yol meselesinin esaslı bir iş olarak ele alınacağı, bu işi başarmak için demiryolu yapımında olduğu gibi ciddi ve programlı bir çalışmanın yapılacağı ifade edilmiştir. Demiryolları inşasına bütün hızıyla devam edileceği vurgusunun yanı sıra, demir ve denizyollarının tam verimli olabilmesi için liman işlerine de önem verilmeye çalışıldığı anlaşılmaktadır. Belgelere göre, demiryollarının memleket ihtiyacına tamamen cevap verebilmesi ve uzun harp yıllarında yıpranmış bulunan malzeme ve vasıta noksanlarının ikmali ve mevcudun tamiri suretiyle tam ve verimli bir hale getirilmesini sağlanmalıydı. Denizyollarının inhisar kanununun armatörler lehine tadili ve kredi imkânları sunulması suretiyle özel teşebbüs ve sermayeye dayanan deniz filosunun kalkınması sağlanacaktı. Savaş dolayısıyla kısıtlı olan deniz ticaretinin yaygınlaştırılması için kısıtların kaldırılacağı ve serbest gemiciliğin teşvik edileceği belirtilmiştir. Sonuçta liberal ekonomiye geçiş sürecinde meydana gelişen değişim ulaştırma politikasını da etkilemiş, Demokrat Parti iktidarına bu yönde alt yapı sağlanmıştır. Başlangıçta bütün ulaştırma hizmetlerinin dönemin şartları içinde politik olarak birlikte değerlendirilmesine karşın ulaşım sistemlerinde daha sonraki yıllarda karayolu ağırlıklı bir ulaşım politikasının izlendiği anlaşılmaktadır.

**Anahtar Sözcükler:** Ulaştırma Politikası, Karayolları, Demiryolları, Denizyolları, 1946-1950.

## **AN ASSESSMENT ON TRANSPORT POLICIES IN TURKEY IN THE LIGHT OF OFFICIAL DOCUMENTS (1946-1950)**

### **Abstract**

In the light of the political experiences in the early period of the Republic of Turkey, a multi-party period has been started in Turkish political history since 1946. In this paper, it is aimed to reveal the results of the transition from statism and interventionist policies to liberal policies and its effects in the field of transportation with the transition to the multi-party period in Turkish political history. The paper is discussed in the light of the inspection and study reports about the place of private enterprise and capital in the national economy on the issues of post, telegraph, telephone, seaways, ports, airlines, railways in the government programs of the Ministry of Transport, which is located in the government programs and the Presidency of the State Archives.

When the economic policies of the Republican period in Turkey are examined, the period between 1950 and 1960 is remarkable. This is the period where efforts to transition from an interventionist economic structure to an economic model that gives priority to private enterprise intensified. The transition period started after the Second World War and the liberalization trend started to have a rapid impact on the political life and society. Adnan Menderes, Celal Bayar, Fuat Köprülü and Refik Koraltan, who presented a motion known as the "quadruple memorandum" to the parliament during the negotiations of the Land Reform Draft Law, established the Democrat Party on January 7th 1946, paving the way for this process to be included in government programs.

In conclusion; After 1945, Türkiye fully transitioned from one-party rule to pluralist democracy. In this process, the Democratic Party started to gain the support of the society, against this, the Republican People's Party administration got closer to the western bloc with the effect of the increasing Soviet threat in foreign policy and statist practices in the economy were gradually replaced by liberalism in which the private sector came to the fore. In this process, mechanization in agriculture and highway construction have been the adopted economic policy rather than industrialization. In the program of the Recep Peker Government in 1946, it was stated that the road issue would be considered as a fundamental work and that a serious and programmed study would be carried out, as in the construction of the railway, to achieve this work. In addition to the emphasis that the

construction of railways will continue at full speed, it is understood that the port works are also tried to be given importance in order for the railways and seaways to be fully efficient. According to the documents, it should be ensured that the railways can fully meet the needs of the country and that the deficiencies of materials and vehicles that were worn out during the long war years should be made full and efficient by replenishing and repairing the existing ones. The development of the naval fleet based on private enterprise and capital would be ensured by amending the monopoly law of maritime lines in favor of ship owners and providing credit opportunities. It was stated that the restrictions would be lifted and free shipping would be encouraged in order to expand the limited maritime trade due to the war. As a result, the change that took place during the transition to liberal economy also affected the transportation policy and the Democratic Party government was provided with an infrastructure in this direction. Despite the fact that all transportation services were evaluated together politically in the beginning, it is understood that a road-based transportation policy was followed in the transportation systems in the conditions of the period.

**Keywords:** Transportation Policy, Highways, Railways, Seaways, 1946-1950.

## GİRİŞ

1929 yılı Dünya İktisadî Buhranı sonrasında Türkiye'de devletin ekonomiye müdahalesinin arttığı, dönemin şartları gereği devletçilik uygulamalarının 1930'lu yılların başlarında önem kazandığı bilinmektedir. Bu durum liberal ekonomiye geçiş dönemi olarak adlandırılan 1946 yılına kadar devam etmiştir. Türkiye'de İkinci Dünya Savaşı'nın başlamasıyla birlikte ekonomi politikaları açısından öncelikler de değişmiştir.

İkinci Dünya Savaşı sonunda milletlerarası mücadeleler soğuk savaş atmosferi içerisinde cereyan etmiştir. Savaştan sonra dünyada iki yeni kuvvet oluşmuş ve bu iki güç Birleşik Amerika ve Sovyet Rusya etrafında milletlerarası politikada ikili bir yapı ortaya çıkarmıştır.<sup>1</sup> İkinci Dünya Savaşı yıllarında ekonomi alanındaki gerilemeyle birlikte gözlenen enflasyon ve mal kıtlığı Türkiye'nin siyasi ve iktisadi olarak bir değişime ihtiyaç duyduğunu göstermiştir. Bu değişim, savaş yıllarında Türkiye'nin dış dünyaya kapalı olan ekonomisinin dışa açılmaya başladığı bir dönem olarak görülmektedir. İngiliz Büyükelçiliği 1946 yılı Türkiye yıllık raporuna göre, Türkiye'nin ihracatında azalma ve ithalatında ise %40'lık bir artış olmuştur. Raporda bu durum, İkinci Dünya Savaşı sonunda ortaya çıkan yokluğu giderme arzusu olarak değerlendirilmiştir.<sup>2</sup> Bu gelişmelerin ulaştırma alanında siyasi yansımaları ise 7 Ağustos 1946'da kurulan Recep Peker Hükümetinin programında dile getirilmiş, Ulaştırma Bakanlığı'nın belgelerine de yansımıştır. Bu dönemde Ulaştırma Bakanlığı'nın amaç ve görevinin “*Yurdun siyasî, sosyal ve ekonomik şartlarına dayanan koordine edilmiş bir millî ulaştırma sistemi kurmak ve yürütmek...*” olduğu vurgulanmış, karada ve denizde özel teşebbüsler nakliyatının gittikçe önem kazandığı, özel teşebbüs tarafından yapılan ulaştırma hizmetlerinin yürütülmesi, kullanılan vasıtaların kontrolü ve inkişafın seyrine göre tedbirlerin alınması istenmiştir. 1948 yılında İstanbul'da toplanan iktisat kongresinde de devletçilikle ilgili yeni görüşlerin ortaya konulduğu görülmektedir. Kongrede devletçilik konusunu ele alan komisyona göre; devlet iktisadî faaliyetlere önyak olmak ve onları yaymak yönündeki öncü görevini artık tamamlamıştı, bundan böyle faaliyetlerini eğitim, ulaştırma, millî savunma, posta işleri, araştırma gibi temel kamu hizmetlerine hasretmeli ve özel teşebbüse imkân tanınmalıydı.

---

<sup>1</sup> Fahir Armaoğlu, **20. Yüzyıl Siyasî Tarihi 1914-1980**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara, 1984, s.419-422.

<sup>2</sup> F.O., 371/67305 B, Turkey: Annual Review for 1946.

İkinci Dünya Savaşı dolayısıyla savunma harcamaları ve nüfusun doyurulması öncelik haline gelince savaşı atlatabilmek amacıyla hükümetler sert ve müdahaleci tedbirlere başvurmuşlardır. Savaştan sonra ekonomi politikaları açısından yeni bir dönem başlamıştır. 1946'dan sonra Demokrat Parti'nin iktidara geldiği 1950 yılı mayıs ayına kadar Cumhuriyet Halk Partisi'nin ekonomi politikalarında yumuşamalar olmuştur. 7 Eylül 1946'da Türkiye'de ilk devalüasyon yapılmış, 1947'de Türkiye İktisadî Kalkınma Planı uygulamaya konulmaya çalışılmış, 1948'den itibaren de Marshall yardımları başlamıştır. 1948'de İkinci Türkiye İktisat Kongresi özel kesimin destek ve çabalarıyla gerçekleştirilmiştir.<sup>3</sup> Devletçi ekonomiden liberal ekonomi yönetimine geçiş dönemi olarak adlandırılan bu dönemin ulaştırma alanında uygulanan politikalar üzerinde de etkilerinin olması kaçınılmazdı.

Cumhuriyet Halk Partisi'nin 1947 programında yeniden tanımlanan Devletçilik ilkesinde özel sektör yararına daha keskin bir ayrıma gidilmiş ve devletin ağır sanayide yine önemli bir role sahip olması, ancak özel teşebbüsün de teşvik edilmesi gerektiği belirtilmiştir. Buna göre, devlet, özel sektörün kârlı bulmadığı alanlarda yatırım yapacak, devlet kâr amacıyla girişimde bulunmayacaktı. Ayrıca deniz yolu ve eşya taşımacılığı da özel sektöre bırakılacak, devlet özel girişimcilerle eşit koşullar içinde çalışacak ve devlet-özel girişim ortaklıklarına imkan sağlanacaktı. Böylelikle, özel teşebbüsün isteklerinin pek çoğu benimsenmiş ve devletçilik özel girişime yardım edilecek bir şekilde tanımlanmıştır. Öte yandan, devlet ekonomi hayatından tamamen de çekilmemiştir. Programda, devlete gerekli hallerde ekonomiyi düzenleme ve denetleme yetkisi verilmiş, ekonomide planlamanın önemine değinilerek bir "Ekonomi Genel Meclisi" kurulması gerekli görülmüştür. Ayrıca çalışma hayatının sosyal adalet ve güvenlik içinde korunmasını sağlayacak önlemlerin alınması konusu da devletçiliğin amaçları arasında sayılmıştır. Bunlara ek olarak, 1946'da Cumhuriyet Halk Partisi tarafından hazırlanan ve kendi kendine yeterli ve devlet denetimine ağırlık veren bir özelliğe sahip beş yıllık kalkınma planı da 1947'de terkedilmiştir. Serbest girişime, tarımın ve tarıma dayalı sanayinin gelişmesine, demiryolları yerine karayollarına ve enerji sektörünün

---

<sup>3</sup> Sefer Şener, "Türkiye Ekonomisinde İkinci Dönem Liberal İktisat Politikaları", **Yönetim Bilimleri Dergisi**, C III, S 1, 2005, s.141-142. Volkan Payaslı, "Çok Partili Hayata Geçiş Sürecinde Devletçilik Politikası Üzerine Bir Değerlendirme (1939-1950)", **Cumhuriyet Tarihi Araştırmaları Dergisi**, C 7, S 13, 2011, s.137.

gelişmesine ağırlık veren yeni bir plan kabul edilmiş ve bu yeni plan 1947'deki Cumhuriyet Halk Partisi kurultayında benimsenmiştir.<sup>4</sup>

İkinci Dünya Savaşı sırasında Türkiye Cumhuriyeti malî olarak etkilenmiş, bu dönemde demiryolları yapımı yavaşlamıştı. 1947 yılında Marshall yardımı ulaştırma politikasını değiştirecek önemli bir gelişme olarak dikkati çekmektedir. Marshall Planı'nın uygulanması için Amerika tarafından yapılmakta olan yardım, 1948 yılı haziran ayından başlamak üzere dört sene devam edecekti. Türkiye'ye ilk sene için verilmiş olan doğrudan doğruya veya aralıklarla yaklaşık elli milyon dolarlık yardım, başlıca ziraat ve maden işlerine tahsis edilmişti. Daha sonraki yıllar için verilecek olan yardım tahsisatı ise ziraat ve sanayii kalkınmasıyla birlikte ulaştırma sisteminin takviyesi için ayrılacaktı.<sup>5</sup> Marshall yardımı ile birlikte Türkiye'nin ulaştırma politikasında önemli değişiklikler olmuştur. Tarımda uzmanlaşma tüketime dayalı sanayileşme ve karayollarına dayalı bir ulaştırma sistemine geçilmiştir. II. Dünya Savaşı'ndan karlı çıkan Amerikan Ford, General Motors gibi büyük otomotiv şirketleri ve petrol şirketleri karayolu ulaşımını tercih ve teşvik ediyorlardı. Amerikan Karayolları Genel Müdür Yardımcısı Hilts, Türkiye'ye gelerek bir rapor hazırlamış ve bu rapora dayanarak karayolları ayrı bir genel müdürlük olarak Bayındırlık Bakanlığı'na bağlamıştır. 1946'dan sonra da demiryollarında ciddi bir yavaşlama görülmektedir.<sup>6</sup> Türkiye soğuk savaş döneminde Amerika'ya iyice yakınlaşmış, devletçilik ilkesi bağlamında sanayileşme sürecinden ve demiryolu politikasından vazgeçerek karayollarına yönelmiştir. Bu döneme kadar demiryollarının tamamlayıcısı olarak görülen karayolları bu dönemden sonra ulaştırma sisteminin etkin bir aracı haline gelmiştir.<sup>7</sup> Demiryolunun ulaşım sektöründeki ağırlığının oldukça azaldığı bir süreçte 1947-1948 yılları arasında Amerikalı uzmanlardan oluşan heyetler Türkiye'ye gelmeye başladı. Çalışmalar sonucu Türkiye'nin coğrafi ve iktisadî koşulları dikkate alınarak, demiryolu yerine karayoluna ihtiyaç olduğu sonucuna ulaşıldı. Demokrat Parti'nin on yıllık iktidarı döneminde; Türkiye'de karayolu uzunluğu 47.080 km'den 61.542 km'ye, demiryolu uzunluğu ise 7.671 km'den 7.895 km'ye yükselmiştir. Ulaşım sektöründe karayolu inşasına

---

<sup>4</sup> Hakan Uzun, "Cumhuriyet Halk Partisi Kongrelerinde Devletçilik Tartışmaları (1931-1947)", *Avrasya İncelemeleri Dergisi*, C V, S 2, 2016, s.296-297.

<sup>5</sup> İrfan Kuraner, "Marshall Planı ve Demiryollarımız", *Demiryolları Dergisi*, C 23, S 279-281, Ocak-Mart 1949, s.4.

<sup>6</sup> Ali Osman Akalan, *Bir Kurum Olarak Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Tarihi*, Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, (Doktora Tezi), Ankara, 2010, s.222-224.

<sup>7</sup> Akalan, *agt.*, s.327.

ağırlık verilmesi demiryollarına olan rağbeti azaltmamış, 1950'den 1960'lara gelinceye kadar yük ve yolcu taşımacılığında artış kaydedilmiştir.<sup>8</sup>

Savaş yılları boyunca Türkiye'nin savaşa girme ihtimaline karşı karayolu çalışmalarında öncelikli amaç ülke savunması olmuştur. Bu ihtimale karşı ülke savunması açısından büyük önem taşıyan karayolu çalışmalarına ağırlık verilmesi görüşü benimsenmiş, arka arkaya pek çok yol plan ve programı hazırlanmıştır. Savaş koşullarına bağlı olarak yol programları kısa zamanda önemli değişikliklere uğramış ve uygulanamamıştır.<sup>9</sup> Türkiye'nin II. Dünya Savaşı sonunda uygulayacağı ekonomi politikasına yön vermek amacıyla daha 1944 yılında savaş sonrası kalkınma plan ve programlarının hazırlanması çalışmalarına başlanırken ulaşım politikasının da yeniden gözden geçirilmesi zorunluluğu ortaya çıkmıştır. Bundan sonra başarıyla sonuçlanacak programlı yol çalışmalarına başlayabilmek için ABD'nin karayollarında yaşadığı kalkınma örnek alınmıştır. Savaş sonrası dönemde planlı kalkınma sürecini başlatan 1946 İvedili Beş Yıllık Sanayi Planı çerçevesinde ABD yol kalkınması örnek alınarak, beşer yıllık üç devrede uygulanacak olan on beş yıllık bir Devlet Yol Ağı Programı yapılmıştır. Programın amacı; iller arasında bağlantısız kalmış yol parçalarının birbirlerine eklemek, mevcut fakat onarıma muhtaç olan yolların tamirini ve her mevsimde geçit vermeyen yolların bakımını yaparak geçide elverişli bir duruma getirmektir. Böylece iktisadi bakımdan ihtiyaç duyulan bölgelerarası yol ağının kurulması hedeflenmişti. Hükümet, mevcut 43.000 km'lik karayolu üzerinde ülke savunması, ekonomi, sağlık, kültür, turizm bakımlarından incelemeler yapmış ve devletin mali gücü çerçevesinde on beş yılda; beşer yıllık üç devrede yapılacak 20.000 km'lik bir Devlet Yolu Ağı belirlemiştir. Beş yıllık üç devrede on beş yolda uygulanacak programla 8.789 km yol yapımı, 51.000 km yol bakımı ve yol ağı dışındaki büyük köprülere toplam 600.000.000 harcanması öngörülmüştür.<sup>10</sup> Program çerçevesinde gerek devlet gerekse vilayetler tarafından bakıma alınacak yolların; yeni yapılmış düzgün yolların bozulmamasının sağlanması, bozulmuş eski yolların bakımla iyileştirilmesi ve yılın büyük bir kısmında geçit vermeyen toprak yolların yılın daha uzun kısmında kullanıma uygun hale getirilmesi planlanmıştır.<sup>11</sup> Bütün bu

<sup>8</sup> Mehmed Gökhan Polatoğlu, "Demokrat Parti Dönemi Demiryolu Politikası (1950-1960)", **Mavi Atlas**, C 9, S 1, 2021, s.226.

<sup>9</sup> Nuray Özdemir, **Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası (1923-1960)**, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Doktora Tezi), Ankara, 2006, s.74.

<sup>10</sup> Özdemir, **agt.**, s.92-102.

<sup>11</sup> Özdemir, **agt.**, s.104.



gelişmelere karşın Türkiye’de, 1947 yılında ülke ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik bir karayolu politikasının varlığından söz edilemez. Ülkenin 1947 yılı itibarıyla karayolu durumu diğer ülkelerle kıyaslandığında oldukça geri durumdaydı. Hükümet, Demokrat Parti’nin karayolu ulaşımı konusundaki görüşleri ve halktan gelen istekler karşısında, karayolu çalışmalarını programa bağlamak zorunluluğu duymuştu. II. Dünya Savaşı sonrasında başlayan planlı kalkınma sürecinde dış kaynak arayışıyla hazırlanan 1947 Türkiye Kalkınma Planında da ulaşım meselesine öncelik verilmesi ve karayollarının iyileştirilmesi üzerinde durulmuştur. Uygulamaya geçilemeyen 1946 Yol Programı doğrultusunda karayolu çalışmaları yeniden ele alınarak yapılacak işlerle ilgili Kalkınma Planı’nda şunlar yer almıştır: “Halen mevcut şose ve köprülerin esaslı bir tamire tabi tutulması ve 10 bin kilometrelik yol ve 10.700 metrelik köprü inşaatının ele alınması ve böylece toplam 20 bin kilometrelik bir şose şebekesinin yaz kış geçit verir bir halde bulundurulması maksatlarıyla 5 yılda toplam 262,3 milyon lira sarf edilecektir”. Plan doğrultusunda karayolu çalışmalarının sürdürülebilmesi için dış finansman aranmıştır. Bu nedenle 1947 yılında başlayan ABD askeri yardım programı karayollarında yaşanan dönüşümde itici güç olmuştur.<sup>12</sup>

Türkiye’ye yapılan Amerikan yardımları askeri amaçlı olduğundan genel olarak yardım işiyle ABD askeri makamları ilgilenmiştir. Ancak yukarıda anlatıldığı üzere Türkiye’nin talebi doğrultusunda, ABD ile yapılan 12 Temmuz 1947 tarihli yardım anlaşmasına ek olarak imzalanan bir anlaşmayla karayolu çalışmalarında bu konuda uzman bir sivil kuruluş olan ABD Yollar İdaresinin sorumlu olması kabul edilmiştir. Türkiye’nin ABD’den karayolları için de dış yardım bulmasında Soğuk Savaşın başlaması etkili olmuş, Amerika için askerî açıdan önem taşıyan stratejik yolların yapımı gündeme gelmiştir. Truman Doktrini ile başlayan ABD yardımlarından karayollarına aktarılan kaynaklarla önce İskenderun-Erzurum stratejik yolunun yapımına başlanmıştır. ABD, bu yolun yapımına büyük önem vermiş, olası bir Sovyet tehdidinin bu hat üzerinden önlenmesi düşünülmüştür. Başlangıçta tamamen askeri amaçlı karayolu yapmaya yönelik ABD yardımları daha sonra Türkiye’nin ihtiyaç duyduğu karayolu ağının kurulabilmesi yönünde ABD desteğinin sağlanması ile gelişmiştir. ABD Yollar İdaresi Müdür Yardımcısı Hiltz başkanlığında bir ABD heyeti tarafından Türkiye karayolları üzerinde incelemeler yapılmış ve Türkiye’nin ihtiyaçlarına yönelik bir rapor hazırlanmıştır. Rapor doğrultusunda Türkiye’de demiryolu ağırlıklı ulaşım politikası terk edilerek karayolu

---

<sup>12</sup> Özdemir, *agt.*, s.110-114.

ağırlıklı ulaşım politikası benimsenmiştir. Dokuz yılda uygulanmak üzere 23.054 km'lik bir devlet yol ağı programı yapılmış ve 1949 yılından itibaren çalışmalara başlanmıştır. Karayolu çalışmalarında büyük eksikliği duyulan teşkilatlanmaya gidilerek; tüzel kişiliğe sahip, katma bütçeli bir yönetim olan Karayolları Genel Müdürlüğü 1 Mart 1950'de kurulmuştur.<sup>13</sup>

Bildiri konusu olan dönemde Denizyolları alanında hükümet programlarına bakıldığı zaman Recep Peker hükümetinin programı dikkati çekmektedir. Programda, çok yıpranmış olan devlet ve armatör tonajını tedrici olarak yenilenmesi, liman ve iskeleleri modern ulaştırma gereklerine göre teçhizi, deniz endüstrisinin süratle gemi yapabilecek duruma getirilmesi, serbest şilepçiliğin teşvik edilmesi ve kredi temini konulara yer verilmiştir. Hasan Saka'nın kurduğu 16. ve 17. hükümet kendi dönemine kadar olan politikaları devam ettireceğini belirtmiş ve limanların önemine değinmiştir. Şemsettin Günaltay'ın kurduğu 18. Hükümet programında da önceki programlara bir ekleme yapılmadığı, deniz ulaştırmasına ilişkin ifadelerle yer verilmediği görülmektedir.<sup>14</sup>

1938-1960 yılları arasında başa gelen hükümetlerin programlarından da anlaşılacağı gibi planlı dönem öncesi devlet sanayileşme politikasına geçiş yapmıştır. Hükümetler yatırım harcamalarının yanında bütçe gelirlerinin artırılması için yerli ve yabancı sermayeyi çekme yolları aramışlardır. 1934 yılından 1961 yılına kadar devlet sektörünün taşıma kapasitesi olarak bir üstünlüğü söz konusudur. 1954 yılından itibaren bu üstünlük özel sektör lehine dönmüş ve yavaş yavaş uluslararası taşımacılıkta ağırlık özel sektör gemilerine doğru kaymıştır. Planlı döneme geçilmeden önce 1955 yılındaki bir gelişme de Devlete Bağlı Deniz Nakliyatı'nın kuruluşu olmuştur. Türkiye'nin katıldığı uluslararası navlun konferanslarında, deniz taşımacılığında Türkiye'yi muntazam seferler yapmaya zorlayıcı kararlar alınması ve Denizyolları İşletmesi'nin şileplerle yeterince ilgilenmiyor olması üzerine 1954 yılında Denizcilik Bankası bünyesinde şilepçilik işletmesi kurulmuştur. Bu şirketin beklenenden daha iyi sonuç vermesi ve şirkete dönüştürülmesi halinde gerek iç gerekse uluslararası yük nakliyatında daha aktif rol oynayabileceği düşüncesiyle 1955 yılında D. B. Deniz Nakliyat T.A.Ş. kurulmuştur.<sup>15</sup>

---

<sup>13</sup> Özdemir, *agt.*, s.269-270.

<sup>14</sup> Didem Özer, *Türkiye'de Deniz Ulaştırma Politikaları Oluşturma Süreci ve Stratejik Analizler*, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Doktora Tezi), İzmir, 2010, s.276-277.

<sup>15</sup> Özer, *agt.*, s.277.

Havacılık alanına gelince, Cumhuriyetin ilk on yılında havayolu ulaşımından pek söz edilmez. Havacılık faaliyetleri önceleri askeri amaçlarla başlamış ve gelişmiştir. Türkiye’de havayolu ulaşımı, 1933 yılından itibaren sivil hava taşımacılığının önem kazanmaya başlaması Mustafa Kemal Paşa’nın “İstikbal Göklerdedir” vecizesiyle hız kazanmıştır. Milli Savunma Bakanlığı’na bağlı, Türkiye ve Orta Doğu’nun ilk sivil havacılık teşkilatı olan Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi 1933 yılında kurularak sivil havacılık faaliyetleri düzenli bir yapıya kavuşturulmaya çalışılmıştır.<sup>16</sup> 1940’lı yıllarda hızla gelişen ve uluslararası bir yapıya dönüşen havacılık faaliyetleri nedeniyle, dünya ülkeleri bir araya gelerek, uluslararası örgütlenme ve uygulama birliği ihtiyacından hareketle Şikago Konvansiyonu’nu oluşturmuşlar ve bu maksatla kurulan “Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO)” çalışmalarına başlamıştır. Bir yandan uluslararası kuralların uygulanmasının temini, diğer yandan ulusal taşıyıcılarımız ve diğer havacılık faaliyetlerinin kontrolü ile bunlara ilişkin uluslararası kurallara paralel ulusal mevzuatın geliştirilmesi ihtiyacı nedeniyle, 1954 yılında 6382 Sayılı Kanun ile Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde “Sivil Havacılık İdaresi” kurulmuş ve daha sonra Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü teşkilatı oluşturulmuştur.<sup>17</sup> Türkiye’de 1943 yılında altı uçakla 2.600 km’lik beş hat üzerinde uçulurken 1945 yılında uçak sayısı on dört, hat sayısı dokuz ve şebeke genişliği 10.000 km’ye kadar ulaşmıştır. Türk Hava Yolları, 1945 yılında ABD’den alınan 22-28 yolcu kapasiteli otuz adet DC-3 ve üç adet C-47 tipi uçağın filoya katılmasıyla Ortadoğu’nun en büyük havayolu seviyesine ulaşmıştır. Havayollarının bir hükümet işi olarak ele alınması düşüncesiyle 1946 yılında Recep Peker Hükümeti programında havayolları ile ilgili çalışmalar önem kazanmış, böylece ilk kez bir hükümet programında havayolu konusuna yer verilmiştir.<sup>18</sup> Bu dönemde yabancı devletlerle hava ulaştırma anlaşmalarını müzakere etmek ve yapmak için Dışişleri Bakanlığı’na yetki verilmiş,<sup>19</sup> İsviçre, Fransa, Hollanda, Norveç, ABD gibi devletlerle hava ulaşımı antlaşmalarını yapılmaya başlanmıştır.<sup>20</sup> Bu kapsamda 12 Şubat 1946 tarihinde ABD ile imza edilen hava

---

<sup>16</sup> Özdemir, *agt.*, s.39-40.

<sup>17</sup> **Havayolu Ulaştırması Özel İhtisas Komisyonu Raporu**, Devlet Planlama Teşkilatı, Ankara, 1990, s.1-2.

<sup>18</sup> Özdemir, *agt.*, s.41.

<sup>19</sup> Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi, **BCA**, Fon: 30-18-1-2, Kutu:111, Dosya:42, Gömlek:2 (13.06.1946).

<sup>20</sup> **BCA**, Fon: 30-18-1-2, Kutu:111, Dosya:57, Gömlek:6 (26.09.1946), **BCA**, Fon: 30-18-1-2, Kutu:112, Dosya:73, Gömlek:16 (11.11.1946), **BCA**, Fon: 30-18-1-2, Kutu:113, Dosya:26, Gömlek:19 (10.04.1947), **BCA**, Fon: 30-18-1-2, Kutu:118, Dosya:104, Gömlek:7 (08.03.1949).

ulaştırmalarına dair antlaşma hükümleri çerçevesinde Pan Amerikan havayollarının 31 Ocak 1947 tarihinde ilk New York-Ankara seferi başlamıştır.<sup>21</sup>

Savaş sonunda havayollarında hızlı bir gelişmenin yaşandığı anlaşılmaktadır. Yolcu miktarı 1949'da bir önceki yıla göre iki katına ve yük miktarı da %60'a çıkmış, ilerleyen yıllarda da gelişme devam etmiş ve dönemin sonu olan 1950'de yıllık yolcu sayısı 112.099'a, yük miktarı da 1992 tona yükselmiştir. Bu rakamlar dönemin ilk yılına nazaran sırasıyla %53 ve %900 oranında bir artış ifade etmektedir. Bu hızlı gelişmede halkın uçak yolculuğuna olan güveninin artması, diğer ulaşım türlerinin yetersiz olması gibi faktörler etkili olmuştur. Ancak yeni hava meydanlarının açılması ve uçak sayısının artırılması bu gelişmenin önemli iki sebebidir. Aynı dönemde hava uçuş emniyetini sağlayıcı tedbirlerde ve bununla ilgili teknik donanımda da ilerleme sağlamış, bu da kötü hava şartları içinde ve kış mevsiminde uçuşların sınırlandırılması ya da kaldırılması mecburiyetini azaltmıştır.<sup>22</sup>

1950 yılında Demokrat Parti'nin iktidara gelmesinden sonra ise diğer sektörler gibi ulaşım sektöründe de önemli değişimlere gideceği hükümet programında ifade edilmişti. İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra motorlu kara taşıtlarındaki artışla birlikte dünyanın birçok ülkesinde görülen karayollarına yönelme Türkiye'de de yaşanmış, Demokrat Parti de karayollarını ulaşım sektörünün lokomotifi olarak belirlemiştir. Bu tercihte, savaş sonrası ülkeye gelen Amerikalı uzmanların da etkisi vardır. Demiryolları ise bu dönemde ulaştırma alt sektörleri içinde en düşük gelişme gösteren sektör olmuştur.<sup>23</sup>

## 1.Hükümet Programlarında Ulaştırma Politikaları

Ulaştırma politikalarının hükümet programlarında nasıl yer aldığı ve uygulama süreçlerine ilişkin bilgiler ve bakanlık seviyesinde programa göre yapılan planlamalar önem arz etmektedir. Bildiri konusu olan dönemde kısa ömürlü beş hükümet kurulmuştur. İkinci Şükrü Saraçoğlu Hükümeti (09.03.1943-07.08.1946), Recep Peker Hükümeti (07.08.1946-10.09.1947),

---

<sup>21</sup> BCA, Fon:30-10-0-0, Kutu:268, Dosya:806, Gömlek:6 (15.02.1947).

<sup>22</sup> Efdal As, **Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960)**, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, (Doktora Tezi), İzmir, 2006, s.369. Çalışma kitap olarak basılmıştır. Efdal As, **Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960)**, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2013.

<sup>23</sup> Efdal As, "Demokrat Parti Döneminde Ulaşım Politikaları", **Kuruluşundan Darbeye Demokrat Parti (1946-1960)**, (Editörler: Dilşen İnce Erdoğan, İsmail Hakkı Demircioğlu, Serpil Seda Şimşek), C II, Yeditepe Yayınevi, İstanbul, 2021, s.1307.

Birinci Hasan Saka Hükümeti (10.09.1947-10.06.1948), İkinci Hasan Saka Hükümeti (10.06.1948-16.01.1949) ve Şemsettin Günaltay Hükümeti (16.01.1949-22.05.1950) programlarına bakıldığı zaman, ulaştırma alanına en geniş yer veren hükümetin Peker Hükümeti Programı olduğu görülmektedir.

Recep Peker; ulaştırma işlerini, millî savunma, emniyet ve ekonomi kudreti üzerinde en tesirli bir unsur saydığını Devlet Demiryolları, Denizyolları ve Havayolları nakliyatında ve P.T.T hizmetlerinde güven, düzen ve sürati ve tam verimi sağlamayı prensip olarak daima göz önünde tutacaklarını, bu maksada varmak için Devlet Demiryollarında, yıpranarak eksilen taşıtların tamamlanacağını ve ulaştırma hacmine uygun olarak sayılarının artırılacağını ifade etmiştir. Ayrıca bakım ve onarım işlerini emniyetle sağlayabilmek için fabrika ve atölyelerin genişletileceği ve çoğaltılacağı, vagon dan lokomotif e kadar ulaştırma vasıtalarını yurt içinde yapmak imkânını elde etmek için gayretlerin artırılacağını ve en önemli hatlardan başlayarak, bütün şebekenin artan ulaştırmaya uygun olarak ıslah edileceğini beyan etmiştir.<sup>24</sup> Bu ifadeler, savaşın bitmesine karşın özellikle SSCB tehdidi yüzünden ulaşım politikalarının belirlenmesinde askeri kaygıların da dikkate alındığını göstermektedir.<sup>25</sup>

Denizyollarında; çok yıpranmış olan devlet ve armatör tonajını tedrici olarak yenileyip artırılacağı, liman ve iskeleleri modern ulaştırma gereklerine göre en elverişli şekilde teçhiz edileceği, deniz endüstrisini süratle gemi yapabilecek duruma getirmek imkânlarının araştırılacağı, harp zaruretleri dolayısıyla şahıslara ait deniz taşıtlarının seyrüsefer serbestliği ve navlunları üzerine konulmuş olan kayıtların, ilk önce iç nakliyattan başlayarak kaldırılacağı ve durum fırsat verirse bunu dış seferlere de teşmil edileceğini, serbest şilepçiliğin teşvik edileceğini ve bunun temini için bir kredi denizcilik bankasının kurulmasını etüt etmek kararında olduğunu, kanuni hükümlerde, bu maksada yarayacak değişiklikler yapılması için tekliflerde bulunulacağını belirtmiştir.<sup>26</sup>

Peker; karayolları, demir ve denizyollarından tam verim alınabilmesi için liman işlerinin de aynı ehemmiyetle ele alındığını, başlanmış bulunan

---

<sup>24</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, Dönem:8, C 1, İnikat:3, (14.08.1946), s.32. **Hükümetler-Programları ve Genel Kurul Görüşmeleri (24 Nisan 1920-22 Mayıs 1950)**, C 1, (Hazırlayanlar: İrfan Neziroğlu, Tuncer Yılmaz), TBMM Yayınları, TBMM Basımevi, Ankara, 2013, s.420.

<sup>25</sup> As, agt., s.293.

<sup>26</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, Dönem:8, C 1, İnikat:3, (14.08.1946), s.32-33. **Hükümetler-Programları**, s.420.

Ereğli, Amasra, İnebolu, Trabzon limanlarıyla Antalya Küçük Taşıt Limanı ve diğer bazı önemli iskelelerin inşaatına devam edileceğini, bu işlerin 1947'den itibaren başlanarak 1951 yılı sonunda tamamlanmış olacağını, Samsun Limanı projesinin hazırlanması, Mudanya, Çanakkale iskeleleri, Alanya Küçük Taşıt Limanı da bu kapsamda olduğunu, Samsun, İzmir, Mersin, Antalya, İstanbul büyük limanlarıyla Ereğli Limanının genişletilmesi, Giresun, Kefken, Bartın, ara limanları ve Karadeniz, Marmara ve Akdeniz'deki önemli kıyı kasabalarının bindirme ve indirme, yükleme ve boşaltma bakımından muhtaç oldukları iskele ve mendireklerin de on yıl gibi bir zamanda bitirilmek imkânına doğru programa alındığını ifade etmiştir.<sup>27</sup> Programa göre Devlet Havayollarında uçakları çoğaltmak ve mükemmelleştirmek, hava alanlarını milletlerarası şartlara uygun bir seviyeye çıkarmak, hava hatlarına önemli istikametlerde her mevsimde işleyebilir bir kabiliyet vermek hedeflenmiştir. P.T.T. hizmetleri alanında; telgraf ve telefon hatlarının genişletip kuvvetlendirilmesi, kuranportör ve otomatik cihazlarla donatılması, şehirlerin telefon tesislerini halkın ihtiyacını karşılayabilecek duruma getirmeğe çalışılması, dış muhaberede sürat ve emniyeti sağlamak için en uzak memleketlerle muhabere gücünü taşıyacak kuvvetli birer telsiz telgraf ve telefon istasyonu kurulması programın ilk işlerinden birisiydi. Posta işlerinde sürati artırmak için gerekli vasıtaları temin etmek, kara ve deniz taşıtlarının tarifelerini genel ekonomik politikanın icaplarına uygun olarak; kâr ve zarar mülâhazalarının üstünde bir memleket anlayışıyla ayarlanması, ulaştırma işletmeleri arasında beraberliği, mesleğe bağlılık ve disiplin zihniyetinin yerleşmesinin üstün tutulması amaçlanmıştır.<sup>28</sup> Karayolları konusunda ise Peker; *“yurdumuzda yol meselesini esaslı bir iş olarak ele alacağız. Bu işi başarmak için demiryolu yapımında olduğu gibi ciddi ve programlı bir çalışma yapacağız. İlk on beş yıl içinde yirmi bin kilometrelik iyi, kuvvetli, fenni bir şose şebekesi kurulması mümkün olduğunu hesapladık. Yeni yollar yapılırken şimdi mevcut iyi, kötü güzergâhlardan da faydalanmak tabiidir. Yeni yolların bakımı için fenni esas tutuyoruz.”* diyerek başlanmış bulunan Elazığ-Van, Erzurum yollarının temdidi, Maraş ve Gaziantep hatlarının yapılmasına, programına göre devam edileceğini belirtmiştir. Demiryolları konusunda ise; programda yeniden plânlanan demiryollarından iki bin kilometreyi aşkın bir kısım, on beş yılda başarılmak üzere iş programına alınacağı, Trabzon-

<sup>27</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, Dönem:8, C 1, İnikat:3, (14.08.1946), s.36. **Hükümetler-Programları**, s.425-426.

<sup>28</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, Dönem:8, C 1, İnikat:3, (14.08.1946), s.33. **Hükümetler-Programları**, s. 420-421.

Erzurum hattı bu programın ön işlerinden birisi olduğu, böylece Cumhuriyet devrinin yüz akı olan demiryolları inşasının bütün hızı ile devam edeceği ifade edilmiştir.<sup>29</sup>

Demokrat Parti programında ulaşım politikalarına yönelik söylemlere bakıldığında, “*Millî ekonominin gelişmesini geciktiren nedenlerin başında ulaştırma ekonomisinin yetersizliği ve pahalılığının olduğu*” tespiti yapıldıktan sonra köy ve bucak yolları dışındaki yolların inşasının merkezden yönetilmesi, demiryolları inşaatının sürmesi, ulaştırmada ucuzluk sağlanması gibi tavsiyelere yer verildiği anlaşılmaktadır. Artık tek parti olarak kalmayan CHP’nin, partinin resmi görüşünün bildirildiği açıklamalarda ve özellikle de hükümet programlarında, muhalif partinin söylemlerini dikkate alma zorunluluğunun ilk örneğinin Peker Hükümeti’nin programı ile verildiği söylenebilir. DP “daha az devletçilik” vaat ederken, CHP’nin de buna göre bir politika oluşturması doğaldı. CHP’nin devletçiliği yumuşatmaya gerek duymasının bir nedeni de iş birliği yapılmaya ve siyasal rejimleri benimsenmeye başlanan Batı ülkelerinde piyasa ekonomisinin hakim ekonomi sistemi olmasındandır.<sup>30</sup>

Birinci Hasan Saka Hükümeti (10.09.1947-10.06.1948) beyannamesinde; “*Millî ekonomide bir taraftan yolların, diğer taraftan limanların ehemmiyeti meydandadır. Bunun içindir ki, memleketin her tarafını birbirine bağlayan ana demir yol şebekesini tamamlamaya ve yolların müntehi olduğu limanları biran evvel yapmaya çalışacağız. Yol şebekemizin en yeni usullerle ve makineli vasıtalarla yapılmasını ve sistemli bir bakım altına alınmasını esas tutuyoruz. Ulaştırma işlerinde tarife meselesine ehemmiyet vereceğiz. Memleketin ekonomik hayatında büyük rolü olan tarife sisteminin istihsalı teşvik etmek ve kolaylaştırmak için icabında farklı ve seyyal olması imkânlarını araştıracağız*”.<sup>31</sup> denilmiştir. Kısa süreli II. Saka Hükümeti (10.06.1948-16.01.1949) programında ulaştırma konusunda bir ifade bulunmamaktadır.<sup>32</sup> Hemen ondan sonra kurulan Şemsettin Günaltay Hükümeti (16.01.1949-22.05.1950) programında ise ulaştırma konusunda bir ifade bulunamamış, “*Hususi sermayenin iktisâdi sahalarda girişeceği teşebbüsleri teşvik etmek ve*

<sup>29</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, Dönem:8, C 1, İnikat:3, (14.08.1946), s.45-36. **Hükümetler-Programları**, s.425-426.

<sup>30</sup> As, age., s.295.

<sup>31</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, Dönem:8, C 6, Birleşim:85, (13.10.1947), s.674, **Hükümetler-Programları**, s.490.

<sup>32</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, Dönem:8, C 12, Birleşim:73, (18.06.1948), s.223-279.

*kolaylaştırmak hükümetin başlıca şîârı olacaktır.*<sup>33</sup> şeklinde özel teşebbüsün destekleneceği belirtilmiştir.

## **2.Ulaştırma Bakanlığı Raporlarında Ulaştırma Politikaları**

Bildiride, hükümet programlarıyla birlikte Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı'nda bulunan Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı birim ve işletmelerin hükümet programında yer alan posta, telgraf, telefon, denizyolları, limanlar, havayolları ve demiryolları alanlarında teftiş ve yıllık çalışma raporları da ele alınmıştır. 1946 yılı teftiş kurulu raporu incelenmiş, iç denetim ve idari konuları içeren raporda kuruluşun politikalarıyla ilişkili olabilecek veri bulunmamıştır.<sup>34</sup> Elde edilen veriler alt başlıklar şeklinde yıllara göre aşağıda verilmiş, bakanlığın politikaları üzerinden bir değerlendirme yapılacağı için yapılan faaliyetler ve bütçeleri hakkında sayısal verilere yer verilmemiştir.

### **2.1.Ulaştırma Bakanlığı Yıllık Çalışma Raporu (1945)**

Cumhurbaşkanı'nın TBMM'nin açılışında yapacağı konuşma için, Ulaştırma Bakanı'nın ulaştırma işleri ile ilgili hazırlamış olduğu, İkinci Dünya Savaşı'nın ardından Türkiye'nin ulaşım alanındaki mevcut durumu tespit ve önerileri dile getirildiği 26.10.1945 tarihli Ulaştırma Bakanlığı tarafından Başbakanlığa gönderilen yıllık çalışma raporu ülkenin ulaşım durumu hakkında genel bilgi ve veriler vermektedir. Raporunda; ulaştırma işlerinin ülkedeki etkinin gitgide arttığı, ulaştırma işletmelerinin genel savaş sırasında zorluklara rağmen görevlerini aksatmadan yaptığı, Ulaştırma Bakanlığı taşıt ve gereç yokluğu yüzünden zorluklara uğramakta, işletmeleri dama modern metotlarla geliştirmek, bunları millî isteklerle daima uyumlu, ahenkli ve birbirini besleyici bir halde işlemek üzere düzenlemek esasına dayalı bir işletme politikası güttüğü, dış ticaret taşımalarının da planlanması, dış seferlerini artırmak zorunda olan Türk ticaret filosunun ödevini kolaylaştıracağı ifade edilmiştir. Raporunda, ulaştırma hizmetlerine binen taşıma yükünün kara, deniz ve havada, ana şehir hatları dahil olmak üzere yıldan yıla ağırlaşmakta oluşu, 1944 yılında mihver devletlerle evvela siyasi ve ekonomik bağların kesilmesi ve sonra da bu devletlere savaş ilan edilmesi yüzünden bilhassa deniz ulaştırmasının kısılmasına rağmen, yolcu taşınması artmış ve yük taşınması azalmadığı ifade edilerek istatistik bilgilere yer verilmiştir. Rapora göre; 1943 mali yılında taşınan yolcu sayısı 73 milyon

---

<sup>33</sup> **TBMM Zabıt Ceridesi**, Dönem:8, C 15, Birleşim:36, (24.01.1949), s.164. **Hükümetler-Programları**, s.682.

<sup>34</sup> **BCA**, Fon:30-1-0-0, Kutu:216, Dosya:459, Gömlek:1 (25.11.1946).



iken 1944 yılında 75 milyona çıkmış, yük taşınması da 10 milyon tonun üzerine çıkmıştı. Haberleşme ulaştırmasında, bilhassa mektuplaşma, telgraflaşma ve telefonlaşmadaki artış devam etmekteydi. 1943 mali yılında 110 milyon mektup taşınmış, 10,5 milyondan fazla telgraf çekilmiş, 39 milyondan fazla telefonlaşma yapıldığı halde 1944 mali yılında 117,5 milyona yakın mektup taşınmış, 12 milyona yakın telgraf çekilmiş 46,5 milyondan fazla telefon konuşması yapılmıştır.

Havayollarında çizilen program dahilinde geliştirilmeye devam ettiği ifade edilerek 1943 yılında 6 uçakla 2600 km'lik 5 hat üzerinde sefer yapılırken, uçak sayısı 12'ye, hat sayısı da 7'ye yükselerek hat genişliği 5000 km'ye çıkarılmış ve 1945 yılı içerisinde uçak sayısı 14'e, hat sayısı 9'a ve şebeke genişliği 10.000 km'ye ulaşmıştır. Raporda bu sayılarda ve artışlarda ülke savunmasının gerektirdiği taşımaların da bir dereceye kadar etkisinin olduğu, bir taraftan nüfusun artması, refah seviyesinin yükselmeye başlaması, ticaret, tarım ve sanayi alanında iş hacmini artmaya başlamasının ulaştırma hacmini artıracığı ifade edilerek ulaştırma alanındaki bu artışın artık yalnız işletme çareleriyle karşılanamayacağı ulaştırma mekanizmasının yeni taşıt, gereç ve tesislerle acil olarak geliştirmek, kesin zaruret halini aldığı ifade edilmiştir. İkinci Dünya Savaşı yıllarında tam yükte çalışmak zorunda kalan ulaşım işletmelerinin savaş şartları yüzünden en fazla yıpranan kurumlardan olduğu, savaş sırasında yıpranan taşıt ve harcanan gereçler yerine konmadığı için geline nokta taşıt bakımından savaş öncesine nazaran daha düşük seviyede bulunduğu, bu düşüklüğün dış ticaret taşımacılığında artan bir görev yüklenmek zorunda kalan Türk ticaret filosu için bilhassa önemli olduğu vurgulanmıştır. Kara ve deniz taşıtlarını artırmakla beraber bunların teknik ihtiyaca göre zamanla yenileştirilmesi, onarım ve bakımı için gerekli endüstri tesislerinin kurulmasının zaruri olduğu, bu tesislerin de savaş sonrası kalkınma programına alınarak bir an önce kurulmaları konusunda önem verilmesi istenmiştir.

Raporda iç ve dış haberleşme alanında telefon ve telsizin gittikçe önem kazanmakta olduğu, bütün il ve önemli ilçe merkezlerinde şehir telefonu ile donatılması ve bunların hem birbirlerine hem de milletlerarası telefon ağına bağlanması yolunda hazırlanan programın uygulanmasına, savaşın bitmesiyle artan bir hızla devam olunacağı belirtilmiştir. Ülkenin dış dünyayla telsiz bağlantısının hali hazırda milletlerarası konuşmalarda terk edilmiş olan bir uzun dalga istasyonu ile yükü çok artmış olan tel bir kısa dalda istasyonu ile sağlandığı, uzun dalga istasyonunun muhatabı yabancı istasyonların hemen hemen kalmadığı gibi kısa dalga istasyonunun yükü ve gücünün günün taleplerini yerine getiremediği ifade edilmiştir. Bu kapsamda

milletlerarası görüşmeler için yetecek düzeyde kısa dalgalı telsiz istasyonlarının bir an evvel kurulması, ayrıca denizaşırı konuşmalar yapabilecek bir telsiz telefon istasyonuna kesin ihtiyacın olduğu belirtilmiştir.

Hava ulaştırmasında ülke içi uçuş alanının çevresini genişlettiği, iç hava ulaşımında gerekli meydanların verilmesi, yapılması ve bunların şehirlere yol ve otobüsle bağlanması özel idare ve belediyelerin yapacağı yardım ve katkılarıyla iç hava ağının bir ana evvel bütün il merkezlerini birbirine bağlamasının çok yararlı olacağı görüşü paylaşılmıştır. Ülkenin coğrafi durumunun kurulmaya başlanan milletlerarası hava ulaşım ağına kısa zamanda katılmayı gerektirdiği, bu kapsamda Türkiye'ye milletlerarası havayollarının uğraması için gerekli tesisleri kısa zamanda kurmak zorunluluğu olduğu ifade edilmiştir. Sonuç olarak raporda; bütün bunlar için modern kamu ve özel hukuk esaslarına göre yasal mevzuata ihtiyaç olduğu vurgulanarak bu kanunların TBMM'ne arz edilmekte olduğu ifade edilerek Denizci Yetiştirme Kanunu tasarısı, Denizde Can ve Mal Koruma Kanunu tasarısı, Posta Kanunu tasarısının hazırlanıp TBMM'ne sunulduğu, ayrıca Demiryolu İşletme Kanunu ve Telgraf ve Telefon Kanunu tasarılarının da hazırlanmakta olduğu ifade edilmiştir.<sup>35</sup>

## 2.2.Ulaştırma Bakanlığı Raporu (1947)

Peker Hükümeti döneminde Ulaştırma Bakanlığı'nın, hükümet programında yer alan posta, telgraf ve telefon, denizyolları ve limanları, havayolları, demiryolları ve limanları işleri ile ilgili 10.02.1947 tarihi raporunda ulaştırma alanları ayrı ayrı başlıklar halinde ele alınıp bazı istatistik bilgiler de verilmek suretiyle yapılması planlanan işlere yer verilmiştir. Bakanlığın ulaştırma politikasını oluşturan bilgiler burada alt başlıklar halinde verilmiştir.<sup>36</sup>

*2.2.1.Posta, Telgraf ve Telefon:* Bu konuda yapılan faaliyetler tamamlanan hatlar hakkında bilgiler verilmiştir. Raporda PTT hizmetlerinin görülmesi be çağdaş memleketler seviyesinde erişebilmesi için ilk planda mubayaası, inşaat ve tevziatı için 50 milyon liranın harcandığı, PTT hizmetleri için hükümet programında yer almış olan taahhüt ve vazifelerin tannanıyla yerine getirildiği ifade edilmektedir. Buna göre ulaştırma hizmetlerinin yürütülmesinde kara ve deniz taşıtlarının tarifeleri hükümetin genel ekonomik politikasının icaplarına uygun olarak kâr ve zarar

<sup>35</sup> BCA, Fon:30-10-0-0, Kutu:83, Dosya:521, Gömlek:3 (26.10.1945).

<sup>36</sup> BCA, Fon:30-10-0-0, Kutu:14, Dosya:81, Gömlek:1 (10.02.1947).

mülâhazalarının üstünde bir memleket anlayışıyla ayarlanacaktı.<sup>37</sup> Telgraf ve telefon hatları genişletip kuvvetlendirilecek, kuranportör ve otomatik cihazlarla donatılacak, şehirlerin telefon tesislerini halkın ihtiyacını karşılayabilecek duruma getirilmeye çalışılacaktı. Dış muharebede sürat ve emniyeti sağlamak için en uzak memleketlerle muharebe takatini taşıyacak kuvvetli birer telsiz telgraf istasyonu kurulması bakanlık programının ilk işlerinden birisi olup posta işlerinde sürati artırmak için gerekli vasıtalar temin edilecekti.<sup>38</sup>

*2.2.2.Devlet Denizyolları ve Limanları:* Bu hususta raporda ayrıntılı olarak yapılan ve yapılacak işlerin bir dökümü verilmiştir.<sup>39</sup> Raporda, yurt dışındaki firmalara sipariş edilen yük ve yolcu gemileri hakkında bilgiler, muhtelif rıhtımların modern mekanik araçlarla teçhizi, tersanelerin yurt ihtiyaçlarını karşılamaya cevap veremediği, istenilen ölçü ve hacimde gemi yapmak kudretinde bulunmadığı, günden güne artan deniz ulaşımı için deniz filosunun havuzlanma ihtiyacı için kafi sayıda havuz yapımı, armatörlerin az faiz ve uzun vadeli gemi satışı için kredi temini konusunun gündeme alınması konuları üzerinde durulmuştur.<sup>40</sup> Rapora göre, çok yıpranmış olan devlet armatör tonajı tedrici olarak yenilenip artırılacak, liman ve iskeleler ulaştırma gereklerine göre en elverişli şekilde cihazlandırılacak, deniz endüstrisini süratle gemi yapabilecek duruma getirmek imkanları araştırılacak, harp zaruretleri dolayısıyla şahıslara ait taşıtların seyrüsefer serbestliği ve navlunlar üzerine konulmuş olan kayıtlar, ilk önce iç nakliyattan başlamak üzere kaldırılacak ve durum fırsat verirse dış seferlere de teşmil edilecektir. Ayrıca serbest şilepçilik teşvik edilecek ve bunun temini için bir Kredi Maritim Bankası kurulması için etüt yapılacak, kanunî hükümlerde bu maksada yarayacak değişiklikler yapılması için tekliflerde bulunulacaktı.<sup>41</sup>

*2.2.3.Devlet Havayolları:* Raporda ayrıntılı olarak hava yolu konusunda mevcut durum, yapılan ve yapılacak işlerin dökümü verilmiştir.<sup>42</sup> Bakanlığın havayolu konusundaki hedefleri; uçakların çoğaltılması ve

---

<sup>37</sup> BCA, 30-10-0-0.14.81.1. s.3.

<sup>38</sup> BCA, 30-10-0-0.14.81.1. s.28.

<sup>39</sup> Örneğin; İtalyan Ansoldu firmasıyla 31.10.1946 tarihinde akdedilen sözleşme icabı 2300 grostonluk altı adet yolcu ve yük gemisiyle 2300 grostonluk iki adet yolcu gemisi sipariş edilmiştir. Bu gemiler on sekiz ile otuz iki ay içinde teslim edilecek olup bedelleri 31.500.000 Türk Lirasıdır. BCA, 30-10-0-0.14.81.1. s.3.

<sup>40</sup> BCA, 30-10-0-0.14.81.1. s.3-6.

<sup>41</sup> BCA, 30-10-0-0.14.81.1. s.27.

<sup>42</sup> BCA, 30-10-0-0.14.81.1. s.6-7.

mükemmelleştirilmesi, hava alanlarının milletlerarası şartlara uygun bir seviyeye çıkarılması, hava hatlarına önemli istikametlerde her mevsimde işleyebilir bir kabiliyet verilmesi olarak belirlenmiştir.<sup>43</sup>

*2.2.4.Devlet Demiryolları:* Demiryollarının memleket ihtiyacını tam cevap verebilmesi ve uzun harp yıllarında yıpranmış bulunan malzeme ve çekici araçların noksanlarının ikmali ve mevcudun tamiri suretiyle tam ve verimli bir hale getirilmesini sağlamak hedeflenmiştir. Bunun için; yıpranarak eksilen taşıtların tamamlanması ve ulaştırma hacmine uygun olarak sayılarının artırılması, bakımı ve onarımı emniyetle ağırlayabilmek için fabrika ve atölyelerin genişletilip çoğaltılması, vagonlardan lokomotiflere kadar ulaştırma vasıtalarını yurt içinde yapmak imkanını elde etmek için gayretlerin artırılması, en önemli hatlardan başlayarak bütün demiryolu ağının artan ulaştırma talebine uygun olarak ıslah edilmesi planlanmıştır.<sup>44</sup>

### **2.3.Ulaştırma Bakanlığı Raporu (1948)**

Ulaştırma Bakanlığı tarafından millî ekonomide özel teşebbüs ve sermayenin yeri ve çalışma alanı başlığıyla Başbakanlığa gönderilen 27 Mart 1948 tarihli rapor ulaştırma hizmetleri değerlendirilmiştir.<sup>45</sup> CHP Parti Programı uyarınca Ekonomi Genel Meclisi kurulması kararlaştırılmıştı, Parti Genel İdare Kurulu Ekonomi Bürosu tarafından 6 Şubat 1948 tarihli Parti Divanı toplantısında okunan rapora göre bir Ekonomi Genel Meclisinin kurulması, Teşvik-i Sanayi ve Küçük Sanatlar Kanununun Meclis'e sevki ve özel sermayenin çalışma alanında huzurla yer bulabilmesini mümkün kılmak için yurttan hangi işlerin nerelerde, ne kadar ve hangi ölçülerde yapılmasının millî ihtiyaçlar bakımından gerekli ve uygun olduğunun bir program dahilinde ilan edilmesi istenmiştir. Bu amaçla Parti Genel Sekreterliği bakanlıklardan 14 Şubat 1948 tarihli bir yazıyla talep etmiş, Ulaştırma Bakanlığı faaliyet alanına giren konularda cevap vermiştir. Bakanlığın raporuna göre; millî ekonomide kamu menfaati ve hizmetlerinin ve millî savunmayı sağlamada büyük rolü olan PTT hizmetlerinin doğrudan devlet teşekkülleri tarafından yapıldığı, demir, deniz ve hava yolları ulaştırmaları ile PTT tarifelerinde mümkün olabilen ucuzluk ve ahengin teminine ve ulaştırmada güvenlik ve hızın sağlanması konusunda çalışıldığı, Demir ve Denizyollarının vasıta ve tesisler bakımından ortaya çıkan ihtiyaçlarının imkânlar ölçüsünde temin edilmekte olduğu, hava meydanlarının memleket

---

<sup>43</sup> BCA, 30-10-0-0.14.81.1. s.27-28.

<sup>44</sup> BCA, 30-10-0-0.14.81.1. s.27.

<sup>45</sup> BCA, Fon:30-10-0-0, Kutu:83, Dosya:522, Gömlek:2 (27.03.1948).

ve milletlerarası ihtiyaçlara göre tesis veya ıslahı işlerine başlandığı ifade edilmektedir. Raporda, PTT hizmetlerinde Ankara ve İstanbul'da Amerika ve Avrupa memleketleriyle ticari mahiyette telgraf ve telefon servisi yapacak güçte telsiz telgraf ve telefon istasyonları tesisi, memleketin her bölgesiyle şehirlerarası telefon konuşmalar yapılmasını sağlayacak kuranportör<sup>46</sup> tesisatıyla mücehhez telefon devreleri temdid ve İstanbul, Ankara ve İzmir şehir içi telefon santrali ve şebekelerinin genişletilmesi ve ayrıca yetmiş beş şehir ve kasabada yeniden şehir içi telefon tesisatı yapılması ve posta servisinin ihtiyacına yetecek kadar posta vagonları satın alınması işlerine ilişkin programın tatbikine geçildiği ifade edilmiştir. Raporda, Denizyolları inhisar kanununu ve armatörler lehine tadil etmek ve Kredi Maritim (Denizcilik) Kanunu TBMM'ne sevk etmek suretiyle özel teşebbüs ve sermayeye dayanan deniz ticaret filusunun kalkınmasının sağlanmasının öngörüldüğü ifade edilmiştir.<sup>47</sup>

#### 2.4.Ulaştırma Bakanlığı Rasyonel Çalışma Raporu (1948)

1948 yılı içinde Ulaştırma Bakanlığı, Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü ve Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü'nün hazırladığı kurumlarıyla ilgili rasyonel çalışma raporlarında dönemin şartları içerisinde tespit ve önerilerde bulunduğu görülmektedir. Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü'nün sunduğu raporda; Başbakanlığın talimatları doğrultusunda işlerin rasyonelleştirilmesi ve alınacak tedbirlerin tespiti için merkezde bir komite kurulduğu ve faaliyete başladığı ifade edilerek idarenin son kuruluşu harp dönemi ve sonrası yıllara tesadüf eden olayların icabından dolayı türlü sıkıntılarla iş gören bir idare bünyesinin birden ve kısa zamanda esaslı bir şekilde rasyonelleştirmesi gerektiği kabul edilmektedir. İdare bünyesinde bir mevzuat değişikliği ve tadili ve buna bağlı bir reform yapılması gerektiği, bununla birlikte devamlı bir şekilde tekâmül yolunda çalışmak zaruretinde bulunan idare bünyesi üzerinde merkez komitesi tarafından yapılmakta ve yapılacak olan incelemelerin bu günkü kuruluşa daha rasyonel ve dinamik bir yön vereceği mütalaa olunmaktaydı.<sup>48</sup> Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü tarafından ise; *“Devlet Demiryollarının, devlet sermayesi teşekkül etmiş ve amme hizmeti gören bir teşekkül ve aynı zamanda iktisadî bir müessese olduğu nazara alınarak bu vaziyetlere göre*

---

<sup>46</sup> Enerjinin iletiminde güvenliği ve sürekliliği sağlamak için frekansları 50 kHz-500 kHz arasında olan kuranportör veya EİH taşıyıcı Power Line Carrier denilen iletişim sistemleri kullanılır.

<sup>47</sup> BCA, 30-1-0-0.83.522.2.

<sup>48</sup> BCA, Fon:30-10-0-0, Kutu:154, Dosya:85, Gömlek:30 (1948).

*hüviyetinin hükümet tarafından tespiti ve teşkilat kanununun buna göre tanzimi” istenmektedir. İhtiyaçlarını çabuk ve kolaylıkla teminin için 2490 Sayılı Artırma, Eksiltme ve İhale Kanunu’nun bugünkü iktisadi şartlara uyacak şekilde değiştirilmesi, nakliye vergi usulünün tadili, bankalar vasıtasıyla yapılan mali ve tediye muamelelerinde Merkez Bankasına hasredilmesinin kaldırılması, personel ve kadro politikasında değişikliklere gidilmesi gibi konularda önerilerde bulunulmuştur.*

Raporda Ulaştırma Bakanlığının görevleri şu şekilde tanımlanmıştır: *“Kuruluşundan bugüne kadar ana hatları itibarıyla aynı olmakla beraber işlerinin hacminin artması dolayısıyla aşağıda gösterildiği şekilde genişlemiş ve şümullenmiş bulunmaktadır. Bakanlığımızın görevleri bir tek cümle ile şu şekilde hulasa edilebilir: Yurdun siyasî, sosyal ve ekonomik şartlarına dayanan koordine edilmiş bir millî ulaştırma sistemi kurmak ve yürütmektir. Mevzu dinamik olmak itibarıyla daimî inceleme konusudur.”* Bunun için Devlet Demiryolları, Deniz Yolları ve Limanları, PTT ve Devlet Havayolları işlerinin yürütülmesi ve kontrolü, karada ve denizde özel teşebbüs tarafından yapılan ulaştırma hizmetlerinin yürütülmesi ve kullanılan vasıtaların kontrolü, bunların inkişaf seyrine göre alınacak tedbirlerin tespiti, limanlarda özel şahıslar tarafından yapılan liman hizmetlerini gerek vasıtaların nitelikleri gerekse ücretleri bakımından denetlenmesi, ülkenin dünya milletleriyle ahenkli çalışmasını temin için ulaştırma faaliyetlerini yakından takip etmek ve yurt ihtiyaçlarına uygun olanların Türkiye’de de tatbikini sağlamak için gerekli tedbirlerin alınması istenmekteydi. Raporda PTT, mektup paket telgraf ve telefon %33 ila 110 raddelerinde arttığı deniz ve karadaki özel kuruluşlar nakliyatının da gittikçe önem kazandığı da ifade edilmiştir. Bakanlık Ulaştırma Meclisi 1946 yılı toplantısında karar altına aldığı direktifiyle *“Rasyonel işletme ile maliyetin indirilmesi hususuna bir kat daha önem verilmesi ve sonuçlarının göz önünde bulundurulmasını”* tebliğ ettiği, fakat ulaştırma işlerinin hızla gelişmesi karşısında bakanlık personelinin sayısının aynı kalmasına da dikkat çekilmiştir. Raporda kurulması tasarlanan Yüksek Ekonomi Meclisi’nden bu hususlarda istifade edilebileceğinin ifade edilmesi, bu meclisten büyük bir beklenti içerisinde olduğunu göstermektedir.

## **2.5.Ulaştırma Faaliyetleri Hakkında Muhtıra (1950)**

Demokrat Parti’nin iktidara gelmesinden hemen sonraki bir döneme tarihlenen 22 Mayıs 1950 tarihinden itibaren ulaştırma faaliyetlerinde mevcut durumun değerlendirildiği bir muhtırada ulaştırma hizmetleri mevcut *“durumun ıslahı”* ve *“kalkınmanın organize edilmesi”* başlıkları altında iki esas üzerinde yürütüldüğü belirtilmiştir. Durumun ıslahı; işletmelerde

intizam ve disiplinin sağlanması, kadroların kuvvetlendirilmesi, hizmet araç ve malzemesinin yenilenmesi, çoğaltılması ve hizmetlerin halk ihtiyaçlarına daha uygun hale getirilmesi konuları ele alınmış, bütün idare mekanizmalarının geliştirilmekte ve uzmanlaştırılmakta olduğu belirtilmiştir. Ulaştırma malzemelerinin ve teçhizatının büyük bir kısmının çok yıpranmış, eskimiş ve çürümüş olduğu, uzun zamandan beri süren bakımsızlık yüzünden geniş ölçüde tamir ve yenilenme ihtiyacı içinde bulunduğu tespiti yapılarak “*Sert ve donduruluş bir tarife sistemi yerine iktisadî konjonktürün icaplarına uyan tarife politikası takip edilecektir*” denilmektedir. Raporda organizasyon konusunda ise şu tespit ve önerilerde bulunulmuştur: “*Ulaştırma işletmelerinin iktisadî icaplara uygun ve rasyonel esaslara göre çalışmalarını kolaylaştıracak ve dünya normlarına göre maliyetlerini tanzime imkan verecek bünye değişikliklerini sağlayacak teşkilat kanunu tasarıları hazırlanmış olup başta Denizyolları olmak üzere peyderpey Büyük Millet Meclisi’ne sevkine başlanmıştır. Ulaştırma hizmetleri teşkilatının ayrı ayrı ıslahat ve takviyesi üzerindeki çalışmalar devam ederken bir taraftan da Bakanlığın merkez teşkilatının reformu üzerinde de çalışılmaktadır.*” Rapora göre, o günkü durum ile Bakanlık, Millî Ulaştırma politikasının tespit, takip ve tatbik edebilecek rasyonel bir teşkilâta sahip değildi. Çeşitli ulaştırma hizmetleri arasındaki koordinasyonun temini, işletmelerin kontrolü, milletlerarası ulaştırma faaliyetlerinin takibi ve millî ulaştırmanın millî ekonomi ve millî savunma ihtiyaç ve faaliyetlerine uydurulması için bakanlığın kuvvetli etüt, planlama ve kontrol elemanlarına sahip olması icap ediyordu. Teşkilatı bu şekilde yeniden kurabilmek için çok geniş ve esaslı etütler yapılmış olup hazırlanmakta olan yeni teşkilât bu esaslara dayanmaktaydı.<sup>49</sup>

---

<sup>49</sup> BCA, Fon:30-10-0-0, Kutu:83, Dosya:523, Gömlek:2 (Tarihsiz).

## SONUÇ

Türk siyasi tarihinde 1946 yılından itibaren çok partili hayata geçilmiştir. Çok partili döneme geçişle birlikte ekonomi alanında devletçilik ve müdahaleci politikalarından serbest politikalara da geçiş süreci başlamıştır. İkinci Dünya Savaşı'nın bitmesi, Sovyetler Birliği'nin tutumu, Türkiye'nin Batı Bloğu yanında yerini alması, değişen ekonomi şartları ve ihtiyaçlar bu süreçte etkili olmuştur. Türkiye'nin liberal bir ekonomi modeline geçiş süreci veya devletçi ekonominin gerileme yılları olan 1946-1950 yılları arasında, beş hükümet kurulmuştur. Hükümetlerin kısa ömürlü olması ulaştırma politikalarının planlama ve uygulanması bakımından aleyhe bir durum olarak görünmektedir. İkinci Şükrü Saraçoğlu Hükümeti, Recep Peker Hükümeti, Birinci Hasan Saka Hükümeti, İkinci Hasan Saka Hükümeti ve Şemsettin Günaltay Hükümeti programlarına bakıldığı zaman, ulaştırma alanına en geniş yer veren hükümetin Peker Hükümeti Programı olduğu görülmektedir. Peker ve Birinci Hasan Saka Hükümeti dışında programlarda ulaştırmaya yer verilmediği anlaşılmaktadır. Birinci Hasan Saka Hükümeti programında demiryolları, karayolları ve limanlar olmak üzere ülkeyi birbirine bağlayan ulaşım ağı bir bütün olarak değerlendirilmiş, yol ağının modern usullerle yapım, bakım ve onarımına vurgu yapılmıştır.

Recep Peker hükümet programında; ulaştırma işlerini, millî savunma, emniyet ve ekonomi gücü üstünde etkili bir unsur olarak gördüklerini Demiryolları, Denizyolları ve Havayolları ve P.T.T hizmetlerinde güven, düzen ve sürati ve tam verimi sağlamayı prensip olarak daima göz önünde tuttıklarını ifade ediyordu. Demiryollarında, yıpranarak eksilen taşıtların tamamlanacağını ve ulaştırma hacminin artırılacağı, Denizyollarında, yıpranmış olan devlet ve armatör tonajının tedrici olarak yenilenip artırılacağı, liman ve iskelelerin modern ulaştırma gereklerine göre teçhiz edileceği, Türkiye'nin hızla gemi yapabilecek duruma getirme imkânlarının araştırılacağı belirtilmiştir. Programa göre P.T.T. hizmetlerinde telgraf ve telefon hatlarının genişletip güçlendirilmesi, hat ağının artırılması planlanmıştır. Peker, yol meselesini esaslı bir iş olarak görüyordu. Havayolu konusuna ilk defa hükümet programında yer verilmiş ve Devlet Havayollarında uçakları çoğaltmak, hava alanlarını milletlerarası şartlara uygun bir hale getirmek ve seferlerin artırılması gibi konulara temas etmiştir. Bu dönemde havayolu ulaşımı alanında Dışişleri Bakanlığı anlaşma yapmaya yetkilendirilmiş, çeşitli ülkelerle havayolu taşımacılığı anlaşmaları yapılmış, uluslararası havacılık alanına Türkiye dahil olmuştur.

Ulaştırma Bakanlığı, işletme ve rasyonel çalışma raporlarında ise savaştan sonra ulaştırma işlerinin gitgide arttığı, ulaştırma işletmelerinin



genel savaş sırasında zorluklara rağmen görevlerini aksatmadan yaptığı, taşıma yükünün kara, deniz ve havada, ana şehir hatları dahil olmak üzere yıldan yıla ağırlaşmakta olduğu, iç ve dış haberleşme alanında telefon ve telsizin gittikçe önem kazandığı, bütün il ve önemli ilçe merkezlerinde telefonla donatılması ve bunların hem birbirlerine hem de milletlerarası telefon ağına bağlanması için hazırlanan programın uygulanacağı, kara ve deniz taşıtlarını artırmakla beraber bunların teknik ihtiyaca göre zamanla yenileştirilmesi, onarım ve bakımı için gerekli endüstri tesislerinin kurulmasının zorunlu olduğu tespitleri yapılmaktadır. Raporlara göre bütün bu modernizasyon için mevzuat konusunda değişikliklerin gerektiği de ifade edilmektedir. Bu kapsamda kamu ve özel hukuk esaslarına göre yasal mevzuata ihtiyaç olduğu Denizci Yetiştirme Kanunu tasarısı, Denizde Can ve Mal Koruma Kanunu tasarısı, Posta Kanunu tasarısının hazırlanıp TBMM'ne sunulduğu, ayrıca Demiryolu İşletme Kanunu ve Telgraf ve Telefon Kanunu tasarılarının da hazırlanmakta olduğu belirtilmiştir. Makine, araç ve teçhizat bakımından işletmelerin yenilenmesi için satın almalar büyük oranda yabancı firmalar yoluyla yapılacağı ve ihtiyaçların çabuk ve kolaylıkla teminin için 2490 Sayılı Artırma, Eksiltme ve İhale Kanunu'nun dönemin iktisadi şartlarına uyacak şekilde değiştirilmesi, nakliye vergi usulünün tadili, bankalar vasıtasıyla yapılan mali ve tediye muamelelerinde Merkez Bankasına hasredilmesinin kaldırılması, personel ve kadro politikasında değişikliklere gidilmesi gibi konularda önerilerde bulunulmuştur. Ayrıca serbest şilepçilik teşvik edileceği için bir Kredi Maritim Bankası kurulması için etüt yapılması, kanunî hükümlerde bu maksada yarayacak değişikliklerin yapılması için tekliflerde bulunulacaktı.

Raporlarda yurt dışındaki firmalara sipariş edilen yük ve yolcu gemileri hakkında bilgiler, muhtelif rıhtımların modern mekanik araçlarla teçhizi, tersanelerin yurt ihtiyaçlarını karşılamaya cevap veremediği, istenilen ölçü ve hacimde gemi yapmak kudretinde bulunmadığı, günden güne artan deniz ulaşımı için deniz filosunun havuzlanma ihtiyacı için yeterli sayıda havuz yapımı, armatörlerin az faiz ve uzun vadeli gemi satışı için kredi temini konusunun gündeme alınması konuları üzerinde durulmuştur. Ayrıca serbest şilepçilik teşvik edilecek ve bunun temini için bir Kredi Maritim Bankası kurulması için etüt yapılacak, kanunî hükümlerde bu maksada yarayacak değişiklikler yapılması için tekliflerde bulunulacaktı. 1948 yılında Denizyolları inhisar kanununu ve armatörler lehine tadil etmek ve Kredi Maritim (Denizcilik) Kanunu TBMM'ne sevk etmek suretiyle özel teşebbüs ve sermayeye dayanan deniz ticaret filosunun kalkınmasının sağlanmasının öngörüldüğü ifade edilmiştir. 14 Mayıs 1950 tarihinde Demokrat Parti'nin iktidara gelmesinden hemen sonra hazırlanan bir rapora göre, Ulaştırma

Bakanlığı, millî ulaştırma politikasının tespit, takip ve tatbik edebilecek rasyonel bir teşkilâta sahip değildi. Çeşitli ulaştırma hizmetleri arasındaki koordinasyonun temini, işletmelerin kontrolü, milletlerarası ulaştırma faaliyetlerinin takibi ve bu ulaştırmanın millî ekonomi ve millî savunma ihtiyacıyla birlikte planlanması konusunda ciddi bir inceleme gerekiyordu.

Sonuç olarak; Türkiye 1945 yılından sonra tek partili yönetimden çoğulcu demokrasiye geçmiştir. Bu süreçte Demokrat Parti toplumun desteğini kazanmaya başlamış, buna karşı Cumhuriyet Halk Partisi yönetimi dış politikada artan Sovyet tehdidinin de etkisiyle Batı Bloğuna yakınlaşmış, ekonomide devletçi uygulamalar yerini yavaş yavaş özel sektörün ön plana çıktığı liberalizme bırakmıştır. Bu süreçte sanayileşmeden çok, tarımda makineleşme ve karayolu yapımı benimsenen ekonomi politikası olmuştur. Savaşın bitmesiyle artan ulaşım faaliyetleri demiryolu, denizyolu, kara ve hava ulaşımında ciddi bir planlama ve uygulanmasına ihtiyaç gösteriyor, ulaşım alanındaki işletmelerin iyileştirilmesi ve yenileştirilmesi hem maliyet hem de teknik personel ihtiyacını öne çıkarıyordu. Savaş sırasında yenileştirme, bakım ve onarım işlerinin geniş çaplı yapılamaması, savaş sonunda bu ihtiyacın hem ciddi olarak hissedilmesi hem de beklentilerin artması ulaştırma alanında reform ihtiyacı olarak değerlendirilmiştir. Özellikle havayolu taşımacılığı bu dönemde gelişme göstermiştir. Bu durum dünya ölçeğinde hava taşımacılığının savaş sonunda artmasıyla da ilişki içinde değerlendirilebilir. Bu şekilde bakıldığında hem yasal mevzuat hem de alt yapı ve bütçe imkanları dikkate alındığında 1950li yıllara gelinen süreçte hükümetlerin kısa ömürlü olmalarına karşın hem yatırım hem de program bakımından ulaştırma alanındaki ihtiyacı görebildikleri, çözümler üretmeye çalıştıkları söylenebilir. Pek çok alanda olduğu gibi ulaştırma alanında da devletçi ekonomiden, bürokrasinin geleneksel hale gelen bakış açısından kurtulması, değişen şartların da etkisiyle özel teşebbüs lehine uygulamalara yönelip yapılandırılması ve kabiliyet geliştirmesinin bu kısa süreli geçiş döneminin bir diğer zorluğu olduğu düşünülebilir. Sonuç olarak, liberal ekonomiye geçiş sürecinde meydana gelişen değişimin ulaştırma politikasını da etkilediği, Cumhuriyet Halk Partisi hükümetleri tarafından Demokrat Parti iktidarına bu yönde ön açıcı, yol gösterici etüt ve raporlar, bunlara dayalı alt yapı sağlandığı söylenebilir. Başlangıçta bütün ulaştırma hizmetlerinin politik olarak birlikte değerlendirilmesine karşın dönemin şartları içinde ulaşım sistemlerinde daha sonra karayolu ağırlıklı bir ulaşım politikasının izlenmeye başlandığı da anlaşılmaktadır.

## **KAYNAKÇA**

### **A-Arşivler**

**Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA),**

BCA, Fon:30-10-0-0, Kutu:83, Dosya:521, Gömlek:3 (26.10.1945).

BCA, Fon: 30-18-1-2, Kutu:111, Dosya:42, Gömlek:2 (13.06.1946).

BCA, Fon: 30-18-1-2, Kutu:111, Dosya:57, Gömlek:6 (26.09.1946).

BCA, Fon: 30-18-1-2, Kutu:112, Dosya:73, Gömlek:16 (11.11.1946).

BCA, Fon:30-1-0-0, Kutu:216, Dosya:459, Gömlek:1 (25.11.1946).

BCA, Fon:30-10-0-0, Kutu:14, Dosya:81, Gömlek:1 (10.02.1947).

BCA, Fon:30-10-0-0, Kutu:268, Dosya:806, Gömlek:6 (15.02.1947).

BCA, Fon: 30-18-1-2, Kutu:113, Dosya:26, Gömlek:19 (10.04.1947).

BCA, Fon:30-10-0-0, Kutu:83, Dosya:522, Gömlek:2 (27.03.1948).

BCA, Fon:30-10-0-0, Kutu:154, Dosya:85, Gömlek:30 (00.00.1948).

BCA, Fon: 30-18-1-2, Kutu:118, Dosya:104, Gömlek:7 (08.03.1949).

BCA, Fon:30-10-0-0, Kutu:83, Dosya:523, Gömlek:2 (Tarihsiz).

### **İngiltere’nin Türkiye Büyükelçiliği Yıllık Raporu (F.O.)**

F.O. 371/67305 B, Turkey: Annual Review for 1946.

### **TBMM Arşivi**

**TBMM Zabıt Ceridesi**, Dönem:8, C 1, İnikat:3, s.27-71, (14.08.1946).

**TBMM Zabıt Ceridesi**, Dönem:8, C 6, Birleşim:85, s.672-735, (13.10.1947).

**TBMM Zabıt Ceridesi**, Dönem:8, C 12, Birleşim:73, s.223-279, (18.06.1948).

**TBMM Zabıt Ceridesi**, Dönem:8, C 15, Birleşim:36, s.162-206, (24.01.1949).

### **B-Araştırma İnceleme Eserler**

Armaoğlu, Fahir, **20. Yüzyıl Siyasî Tarihi 1914-1980**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara, 1984.

As, Efdal, **Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960)**, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2013.

As, Efdal, “Demokrat Parti Döneminde Ulaşım Politikaları”, **Kuruluşundan Darbeye Demokrat Parti (1946-1960)**, (Editörler: Dilşen İnce Erdoğan, İsmail Hakkı Demircioğlu, Serpil Seda Şimşek), C II, Yeditepe Yayınevi, İstanbul, 2021, s.1265-1308.

**Havayolu Ulaştırması Özel İhtisas Komisyonu Raporu**, Devlet Planlama Teşkilatı, Ankara, 1990.

**Hükümetler-Programları ve Genel Kurul Görüşmeleri**, (Hazırlayanlar: İrfan Neziroğlu, Tuncer Yılmaz), C 1 (24 Nisan 1920-22 Mayıs 1950), TBMM Basımevi, Ankara, 2013.

Kuraner, İrfan, “Marshall Planı ve Demiryollarımız”, **Demiryolları Dergisi**, C 23, S 279-281, (Ocak-Mart 1949), s.4.

Payaslı, Volkan, “Çok Partili Hayata Geçiş Sürecinde Devletçilik Politikası Üzerine Bir Değerlendirme (1939-1950)”, **Cumhuriyet Tarihi Araştırmaları Dergisi**, C 7, S 13, 2011, s.123-140.

Polatoğlu, Mehmed Gökhan, “Demokrat Parti Dönemi Demiryolu Politikası (1950-1960)”, **Mavi Atlas**, C 9, S 1, 2021, s.215-231.

Şener, Sefer, “Türkiye Ekonomisinde İkinci Dönem Liberal İktisat Politikaları”, **Yönetim Bilimleri Dergisi**, C 3, S 1, 2005, s.141-148.

Uzun, Hakan, “Cumhuriyet Halk Partisi Kongrelerinde Devletçilik Tartışmaları (1931-1947)”, **Avrasya İncelemeleri Dergisi**, C V, S 2, 2016, s.273-305.

### **C-Tezler**

Akalan, Ali Osman, **Bir Kurum Olarak Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Tarihi**, Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, (Doktora Tezi), Ankara, 2010.

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

Özdemir, Nuray, **Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası (1923-1960)**, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Doktora Tezi), Ankara, 2006.

Özer, Didem, **Türkiye'de Deniz Ulaştırma Politikaları Oluşturma Süreci ve Stratejik Analizler**, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Doktora Tezi), İzmir, 2010.