

T.C
AHI EVRAN ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

DEMOKRAT PARTİ DÖNEMİ
ULAŞIM POLİTİKASI VE FAALİYETLERİ

Osman DEMİRBOĞA

YÜKSEK LİSANS TEZİ
TARİH ANA BİLİM DALI

KIRŞEHİR 2015

T.C
AHI EVRAN ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

DEMOKRAT PARTİ DÖNEMİ ULAŞIM
POLİTİKALARI VE FAALİYETLERİ

THE TRANSPORTATION POLICIES AND ACTIVITIES
IN THE PERIOD OF DEMOCRATIC PARTY

Osman DEMİRBOĞA

YÜKSEK LİSANS TEZİ
TARİH ANA BİLİM DALI

DANIŞMAN
Yrd. Doç. Dr. Veli ÜNSAL

KIRŞEHİR 2015

ÖZET

Demokrat Parti döneminde hem ekonomide hem de buna bağılı olarak ulaşım alanlarında önemli gelişmeler olmuştur. Demokrat Parti İkinci Dünya Savaşı sonrasında Türkiye'nin çok partili hayata geçmesiyle iktidara gelmiştir.

Özellikle bu dönemde Cumhuriyet döneminde uygulanmaya çalışılan devletçi ekonomik politikalar yerine daha liberal ve özel teşebbüsü destekleyici politikalar uygulanmaya çalışılmıştır. Fakat devlet yine de ekonomide yatırımların öncüsü olurken özel teşebbüsü de desteklemiştir.

Sanayi yatırımlarında bu dönemde önemli gelişmeler olmuştur. Türkiye komünizme karşı ABD'nin yanında yer almıştır. Marshall Planı ve Truman Doktrini politikaları sonucu ABD'den yardımlarla ekonomi ve ulaşım alanlarında büyük yatırımlar gerçekleştirilmiştir.

Türkiye ulaşım alanında Demokrat Parti döneminde daha önceki hükümetlerden farklı olarak daha çok karayolları alanında yatırımlar yapmıştır. Demiryolları ve denizyolları ihmal edilmiştir. Bu durumun ortaya çıkmasında ABD'nin, otomotiv şirketlerinin ve petrol üreticilerinin baskıları etkili olmuştur.

Osman DEMİRBOĞA

ABSTRACT

There were significant developments both in the economy and transportation fields linked with economy in the Democratic Party period. The Democratic Party came into power after the second world war after Turkey put multiple party life into practice. Especially in the period more liberal policies instead of statist economical policies were tried to be applied. But all the same while the state was the pioneer of the investments in the economy, it also supported the private enterprise. There were significant developments in the industry investments in this period. Turkey was near the USA against communism. As a result of Marshall Plan and Truman Doctrin policies by the help of the USA big investments were carried out in the fields of economy and transportation.

Turkey in the field of transportation made investments mostly on motorways in the period of Democratic Party, different from earlier governments. The railways and maritime lines were neglected. At that rate, the pressure of the USA, the automative companies and petroleum producers were effective.

In the thesis, the deficiencies together with the developments occuring before the Democratic Party and in the field of transportation, the changes after the Democratic Party came into power have been tried to put forward.

Osman DEMİRBOĞA

ÖNSÖZ

Demokrat Parti döneminin başlamasıyla birlikte ekonomi ve sanayi alanlarında meydana gelen yatırımlar oldukça artmıştır. Bununla birlikte Cumhuriyet döneminden farklı olarak daha öncesinde uygulanan devletçi ekonomi sisteminin yerine daha çok liberal ekonomi sisteminin benimsenmesi ve Rusya'nın yaymaya çalıştığı komünizm tehlikesine karşı Türkiye'nin Batılı devletlerin yanında yer almasıyla yeni bir dönemin başladığı görülmektedir.

Ayrıca tek parti döneminin sona ermesiyle birlikte BM teşkilatının öncülüğünde demokratikleşmeye çalışan Türkiye'nin, bu yöndeki çalışmalarını da artmış, değişen dünyanın ya da yenedünya düzenine ayak uydurmaya dönük çalışmaları da yer almıştır. Bu tezimizde değişen dünyayı ve DP döneminin ulaşım ve ekonomik faaliyetlerini ele almaya çalıştık.

Tez konusunun belirlenmesi, çalışmanın yürütülmesi ve tez yazımı aşamasında beni yönlendiren ve yardımlarını esirgemeyen danışman hocam Sayın Doç. Dr. Veli ÜNSAL'a, Yrd. Doç. Dr. Uğur ÖZCAN'a ve Doç. Dr. Yaşar ÖZİÇETİN'e sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Bu tez çalışmamızda Demokrat Parti öncesi ekonomide ve ulaşım alanındaki yetersizlikler ile beraber meydana gelen gelişmeler, Demokrat Parti'nin iktidara gelmesiyle görülen değişimler ortaya konmaya çalışılmıştır.

Sevgili eşim Gülşen Hanım'a benim bu zor sürecime katlandığı için ayrıca çocuklarım Ali Orhan ve Vildan Rana'ya teşekkür ederim.

Osman DEMİRBOĞA

İÇİNDEKİLER

KISALTMALAR.....	vi
GİRİŞ	1
DEMOKRAT PARTİ DÖNEMİNDE ORTAYA KONULAN POLİTİKALAR VE BU POLİTİKALARIN FARKI	12
I. BÖLÜM	48
ULAŞIMIN ÖNEMİ VE TARİHSEL GELİŞİMİ	48
1.1. ULAŞIMIN ÖNEMİ.....	48
1.2. ULAŞIMIN TARİHSEL GELİŞİMİ	49
1.3. ANADOLU'DA ULAŞIMIN TARİHSEL GELİŞİMİ	49
1.3.1. Eski Çağ'da Anadolu'da Ulaşım	49
1.3.2. Anadolu Selçuklu Devleti Dönemi'nde Anadolu'da Ulaşım	50
1.3.3. Osmanlı Devleti Dönemi'nde Anadolu'da Ulaşım	51
II. BÖLÜM	54
CUMHURİYET DÖNEMİ ANADOLU'DA ULAŞIM FAALİYETLERİ (1923-1947)	54
2.1. CUMHURİYETİN İLK YILLARINDA GENEL DURUM	54
2.1.1. Cumhuriyetin İlk Yıllarında Karayolu Politikası	55
2.1.2. Karayolu Faaliyeti İle İlgili Yasal Düzenlemeler	56
2.1.2.1. 524 Sayılı Yol Mükellefiyet Yasası (19 Ocak 1925)	56
2.1.2.2. 1131 Sayılı Yasa (12 Haziran 1927)	57
2.1.2.3. 1525 Sayılı Şose ve Köprüler Yasası (2 Haziran 1929)	57
2.1.2.4. 1688 Sayılı Yasa (8 Haziran 1930)	58
2.1.2.5. 1882 Sayılı Yasa (29 Temmuz 1931).....	59
2.1.2.6. 3477 Sayılı Yasa (22 Haziran 1938)	59
2.1.2.7. 3611 Sayılı Yasa (26 Mayıs 1939).....	60
2.1.3. 1939-1950 Dönemi Karayolları Politikası	60
III. BÖLÜM	65
DEMOKRAT PARTİ DÖNEMİ'NDE ANADOLU'DA ULAŞIM FAALİYETLERİ (1950-1960)	65
3.1. DEMOKRAT PARTİ'NİN KARAYOLU POLİTİKASI	65
3.1.1. 6224 Sayılı Yabancı Sermayeyi Teşvik Kanunu (18 Ocak 1954).....	72
3.1.2. Petrol Kanunu (7 Mart 1954).....	72
3.2. DEMOKRAT PARTİ'NİN DEMİRYOLU POLİTİKASI.....	74
3.3. DEMOKRAT PARTİ'NİN HAVAYOLU POLİTİKASI.....	75
3.4. DEMOKRAT PARTİ'NİN DENİZYOLU POLİTİKASI	76
SONUÇ.....	78
KAYNAKÇA	83

TABLÖLÄR

TABLO 1.1 DÖNEMLERİN MAKROEKONOMİK GÖSTERGELERİ (1923-1939)	17
TABLO 1.2. 1950-1960 DÖNEMİNDE TÜRKİYE'DE YABANCI SERMAYE HAREKETLERİ.....	31
TABLO 1.3: 1950-1954 YILLARI ARASINDA BÜTÇENİN GENEL DAĞILIMI	37
TABLO 1.4: 1954-1957 YILLARI ARASINDA BÜTÇENİN GENEL DAĞILIMI	38
TABLO 3.1 1950'Lİ YILLARDA YÜK VE YOLCU TAŞIMACILIĞINDA DURUM	71
TABLO 3. 2. 1960 YILINDA YÜK VE YOLCU TAŞIMACILIĞINDA DURUM.....	71

KISALTMALAR

- a.g.e.s.** : Adı gecen eser sahife
ABD : Amerika Birleşik Devletleri
CHP : Cumhuriyet Halk Partisi
DP : Demokrat Parti
GSMH : Gayri Safi Milli Hasıla
İİBF : İktisadi İdari Bilimler Fakültesi
KİT : Kamu İktisadi Teşebbüsü
SBF : Siyasal Bilimler Fakültesi
SCF : Serbest Cumhuriyet Fırkası
T.C. : Türkiye Cumhuriyeti
TBMM : Türkiye Büyük Millet Meclisi
TCF : Terakkiperver Cumhuriyet Fırkası
TESAV : Toplumsal Ekonomik Sosyal Araştırma Vakfı
TMO : Toprak Mahsulleri Ofisi

GİRİŞ

1945 Çok Partili Siyasi Hayata Geçiş ve Demokrat Partinin İktidara Gelişi

İkinci Dünya Savaşı'nı Türkiye'nin müttefiki olan demokratik devletler tarafı kazanmıştı. Müttefikler savaşın olumsuzluklarını ortadan kaldırmak ve yenedünya düzenini hürriyet esasları üzerine kurmak için San Francisco şehrinde bir araya gelerek "Birleşmiş Milletler Teşkilatı"nı kurma çabası içinde olmuşlardı.¹

Bu teşkilatın oluşması için toplanan San Francisco Konferansı'na Türkiye 5 Mart'ta resmen davet olunmuştu. San Francisco Konferansı'na katılan Türkiye, Birleşmiş Milletler Teşkilatı'nın kurucuları arasında yer almıştı.² Birleşmiş Milletler Teşkilatı'na üye olan devletlerin kendi ülkeleri içerisinde demokrasinin geliştirilmesi, benimsenmesi bağlamında Feridun Cemal Erkin, İsmet Paşa'nın; "Amerikalıların sorması halinde, en kısa zamanda demokrasiye geçileceğini söylemeleri talimatını..." verdiğini söylemekte idi.³

İkinci Dünya Savaşı neticesi demokrasi cephesinin kazanması, bütün dünyada demokrasinin yayılması yolunda etkili oldu. Diktatörlüğe dayanan tek parti yönetimlerinin gözden düştüğü demokratik uygulamaların arttığı bir dönem oldu.⁴ Türkiye de dünyayı etkileyen bu demokratikleşme akımına uymak zorunda kaldı. Bu dış faktörler demokrasiye geçiş çalışmalarını hızlandırdı.⁵

¹ Tekin Erer. **Türkiye'de Parti Kavgaları**, İstanbul, 1963, s.69-70

² **Olaylarla Türk Dış Politikası**, C.I 7 Alkım Kitabevi, Ankara, 1989 s.184

³ Şükrü Karatepe, **Darbeler, Anayasalar ve Modernleşme**, İz Yayıncılık. İstanbul, 1993, s.202

⁴ Şükrü Karatepe, **Darbeler, Anayasalar ve Modernleşme**, İz Yayıncılık, İstanbul 1993, s.200

⁵ Kemal H.Karpat, **Türk Demokrasi Tarihi**, İstanbul, 1967 s.123

Türkiye'nin İkinci Dünya Savaşı sonunda demokratik ülkelerin siyasî yelpazesinde yer almasını sağlayan önemli bir diğer gelişme Sovyetlerin galip devletlerarasında yer alması ve Türkiye'den toprak istemeleri olmuştur.⁶

Sovyetler Birliği, Mart 1945'te verdiği bir nota ile 17 Aralık 1925 Dostluk ve Saldırmazlık Antlaşması'nın süresini yeni oluşan şartlara uymadığı için uzatmayacaklarını açıklamıştı. Sovyetler Birliği, yeni şartlara uyum sağlanması için Montreaux Anlaşması'yla Boğazlar Sözleşmesi'yle oluşan durumun değiştirilmesini, doğu sınırlarımızda ise kendi lehlerine değişikliklerin yapılmasını istemişti.⁷

Bu durum Türk-Sovyet ilişkilerini kopma noktasına getirerek savaş ihtimalini ortaya çıkarmıştı. Sovyet tehlikesi ile karşı karşıya kalan Türkiye; batılı müttefiklerden destek arama yoluna gitti. Türkiye'nin demokratik cepheye yaklaşmasında Sovyetler Birliği'nin bu politikasının önemli bir etkisi olmuştur.⁸

Dış etkenler önemli olmakla birlikte, Türkiye'de çok partili siyasî hayatın oluşumu zorlayıcı ve baskıcı bir şekilde olmamıştı. Buna rağmen, bu durumun Amerika'ya şirin görünmek isteyen CHP'nin bir taktiği olduğu düşüncesini taşıyanlar da olmuştur. Bu dönemde Amerikan dostluğunun millî bir gelenek şeklinde yerleşmesine çalışıldığı da görülmekte idi.

İkinci Dünya Savaşı'nın getirdiği ekonomik ve siyasal sıkıntılardan, Türkiye savaşa fiilen girmediği halde doğrudan etkilenmiş ve hükümete karşı muhalefetin güçlenmesinde önemli rol üstlenmişti.

⁶ Cemil Koçak, **Türkiye'de Millî Şef Dönemi 1938-1945**, Ankara. 1986 s.386

⁷ Karatepe, a.g.e, s.201

⁸ Koçak, a.g.e, s.386

Birleşmiş Milletler Teşkilatı kurulurken insan haklarının güvenlik altına alınması çalışmalarını artmakta idi. Türkiye'nin bu faaliyet içerisinde yer alması olumlu bir gelişme olup, bu gelişmeler Türk siyasî hayatına zamanla değiştirecekti.

CHP, İkinci Dünya Savaşı'nın meydana getirdiği problemleri savaşın sonunda bütün ağırlığı ile yaşamaya başlamıştı. CHP'nin yaptığı uygulamalar hükümete ve partiye karşı sessiz ama giderek artan bir muhalefetin doğmasına yol açmıştı. CHP'ye karşı muhalefetin oluşmasını etkileyen sebepler iki başlık altında görülebilir.

Türkiye İkinci Dünya Savaşı'na fiilen girmediyse de savaşın getirdiği her türlü olumsuzluktan etkilenmiş, savaş sürecinde yapılan askeri harcamalar ülke ekonomisini sarsmıştı.⁹

Savaş yılları boyunca pahalılık, yokluk ve çeşitli suiistimaller ile karşılaşılıyordu. Savaşa katılmayan ülkede, savaşa katılan ülkelere bile görülmeyen derecede pahalılık, ihtikâr ve spekülasyonlarla karşılaşılması CHP Hükümetine karşı artan bir memnuniyetsizlik oluşturmuştu.¹⁰

Bazı yerel birimlerin idarecilerinin kendilerine sağladığı nüfuz, merkezi teşkilattaki ayrıcalıklı zümreyi gölgede bırakmıştı.¹¹

18 Ocak 1940 tarihinde Millî Korunma Kanunu'nun çıkarılması ekonomi üzerinde büyük bir baskı oluşturmuş,¹² Millî Korunma Kanunu'ndan sonra 1942 yılında Varlık Vergisi çıkarılmıştı.

⁹ Tökin, **Türk Tarihinde Siyasî Partiler**, s.7

¹⁰ Yahya S.TezeL**Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi (1923-1950)**, Ankara 1982 s. 162

¹¹ Tunçay . a.g.e, s.47-48

¹² Kemal H.Karpat, **Türk Demokrasi Tarihi**, İstanbul, 1967 s.42

Varlık Vergisi'nin tüccar, emlak sahibi ve büyük toprak sahiplerinden alınmaya çalışılması CHP içindeki toprak sahipleri ile CHP'nin yollarının ayrılmasında önemli bir etki yapmıştı. CHP'ye karşı muhalifleri artıran başka bir durumun da mahsulün, savaş içinde tarlada tahmininin yapılması idi. Görevlendirilen memurların hububatın kıt olduğu dönemde yaptıkları suiistimaller halkın sıkıntılarını¹³ arttırmıştı.

26 Nisan 1944 tarihli Toprak Mahsulleri Vergisi Kanunu ile ortaya çıkan bu durum küçük köylü ile hükümeti karşı karşıya getirmişti. CHP'yi ekonomik istikrarın sağlanamaması, devletçilik politikasının olumsuz etkileri, tek parti meclisinin almış olduğu kararları yukarıdan aşağıya uygulanması yıpratmıştı.¹⁴

Sosyal sorunlardan en fazla etkilenen toplumun çoğunluğunu oluşturan köylü kesimi olmuştu. 1945 yılında toplam nüfusun %83'ü köylerde oturuyordu.¹⁵

Tek parti iktidarının jandarma vasıtası ile köylü üzerindeki baskısı artmış, köylü tarifi güç bir hürriyetsizlik dönemi yaşamaya başlamıştı. Bu dönemde milletin efendisi köylü; jandarma ve tahsildardan, yol ve tarım ürünleri vergilerinden yakınmıştı. Altı liralık yol vergisini ödeyemeyenler günlerce yollarda ve madenlerde çalışmak zorunda bırakılmış, köylünün üzerine ekonomik yapının baskısı binince acil ihtiyaçlarını karşılayamaz olmuştu.¹⁶

İşçi kesiminde de iş güvenliği, sosyal şartların iyileştirilmesi ve sağlık konularında, 1945 yılına kadar çağdaş bir düzenleme yapılmamıştı. Bu çağdaş düzenlemeyi gerçekleştirmek için 27 Haziran 1945 tarihinde Sendikalar Kanunu

¹³ Tunçay, a.g.e, s.57

¹⁴ Ömür Sezgin, **Türk Kurtuluş Savaşı ve Siyasal Rejim Sorunu**, Ankara, 1984 s. 134

¹⁵ Karpat, a.g.e, s.44-45

¹⁶ Tunaya, a.g.e, s. 610

çıkarılmış, 22 Temmuz 1945'te Çalışma Bakanlığı kurulmuş, ancak bu girişimler de işçi ücretlerinin¹⁷ iyileştirilmesinde etkili olmamıştı.

İş dünyası açısından duruma bakıldığında iş adamları, büyük toprak sahipleri savaş içerisinde hükümetin çıkardığı, Varlık Vergisi, Çiftçiyi Topraklandırma Kanunu uygulamalarından büyük ölçüde rahatsız olmuşlardı. Çiftçiyi Topraklandırma Kanun tasarısı 1945 Mayıs'ında 7 aylık bütçe görüşmeleri sırasında yoğun eleştiri almıştı. Tasarı, 11 Haziran 1945'te kanunlaşmış fakat kanun hayata geçirilememişti. Bu uygulamalar toplumun bu kesimini mevcut iktidara karşı harekete geçiren önemli bir etken olmuş,¹⁸ ticaret burjuvazisi ve büyük toprak sahipleri CHP'nin karşısına organize bir güç olarak çıkma hazırlıklarına başlamışlardı.

CHP, muhalefetin güçlenmesini ve muhalefetin mecliste "Tek Parti" rejiminin özelliğine uymayan bir şekilde doğmasına ilk anda kabul edemezdi ve bu çalışmalara izin vereceği de düşünülemezdi.¹⁹

Ortaya çıkan ve inkâr edilemeyen bir gerçek, tek parti devrinin sonunun yaklaşmış olmasıydı.

1939 yılında yapılan 5. kurultayında CHP "Müstakil Grup" adını alan ve bağımsız hareket eden bir grup çıkardı. Bu grup, yapı olarak muhalefet yapacak bir durumda değildi. 1931 yılından itibaren milletvekili adayları listelerinde bir kısım adaylıklar boş bırakılıyor, meclise sınırlı sayıda partili olmayan milletvekili girmesi sağlanıyordu. 1939 yılında kurulan "Müstakil Grup", bu dönemde mecliste bulunan ve partili olmayan 20 milletvekilinden oluşuyordu. Parti başkanlığına bağlı ve hükümeti eleştirme görevi olan bu grup, parti içi grup toplantılarına ve oylamalarına

¹⁷ Karpat, a.g.e, s.45-46

¹⁸ Mahmut Goloğlu, **Tek Partili Cumhuriyet (1931-1938)**, Ankara, 1974 s. 3

¹⁹ Karpat, a.g.e s.45-46

katılamıyordu. CHP bu yolla örgütlü muhalefetin varlığına izin vermiş görünüyordu. Sonuç olarak, Şef'e bağlı olan müstakil grup milletvekilleri, Şef'in görüşlerinin savunulması dışında, iktidara karşı gerçek bir muhalefet yapamamışlardı.²⁰

Parti içi örgütlü muhalefete izin verilmesi gerçek bir muhalefet ortamı yaratmaya yetmemişti. 19 Mayıs 1945 tarihine gelindiğinde, gerçek muhalefete duyulan ihtiyaç artmıştı. Bu sebeple İsmet İnönü verdiği nutukta demokratik uygulamaların artacağı, hükümetin yaptığı işlerin iyi bir şekilde kontrol edileceğini belirterek, kendi ağzından çok partili siyasî hayata geçileceği müjdesini veriyordu.²¹

Ülke içinde ve dışında gelişen olayların etkisi yanında, muhalif bir partinin doğması Cumhurbaşkanı İsmet İnönü tarafından da istenmişti. Cumhurbaşkanı İnönü'nün muhalif bir partinin doğmasını istemesinin sebepleri vardı. Bu sebepler kısaca şu şekilde idi; İnönü, CHP Genel Başkan Vekili ve zaman zaman Başbakan olarak görev yapmıştı. Cumhuriyet döneminde 1924'te TCF ve 1930' da SCF 'nin kapatılmasında etkili olmuştu. Gelecek nesillerin kendisini, "Tek Parti"nin hamisi, demokrasi düşmanı olarak tanıyacağını düşündüğünden. 1945'te Cumhurbaşkanlığı gibi en yüksek makamda bulunduğu sırada ve kendisine büyük bir rakip kabul ettiği Mareşal Fevzi Çakmak'ı emekliye sevk ederek, muhalefet için zemini hazırlamıştı. Hikmet Bayur'un muhalefeti bayraklaştırması ve başına felaket gelmemesi de tenkit ve tartışma ortamının doğmasına neden olmuştu.²²

Mayıs 1945'te TBMM'de Toprak Kanunu ve 7 Aylık Bütçe gibi iki önemli konu görüşülmekte, bu kanun teklifi ve bütçe konusunda çok şiddetli tartışmalar olmakta idi. Aynı zamanda 7 Haziran seçimleri için de bu devrede çalışmalar hızla sürmekte idi. Muhalefetin bir partileşmeye doğru gideceğine kesin gözü ile

²⁰ Karpat, a.g.e, s.61

²¹ Çetin Yetkin, **Serbest Cumhuriyet Fırkası Olayı»** İstanbul, 1982 s.39

²² Karpat a.g.e s.62

bakılmakta, partiyi kuracak olan muhaliflerin kendilerini göstermeleri beklenmekte idi. 7 Aylık Bütçe'nin görüşülmesi sonunda Başbakan Şükrü Saraçoğlu'nun 29 Mayıs 1945 tarihinde TBMM'den güvenoyu istemesiyle düğüm çözülmüştü. Yapılan oylamanın sonucunda 359 mebusun Saraçoğlu Hükümetine oy vermesi ve 7 mebusun ret oyu vermesi muhalefeti ortaya çıkarmıştı. Ret oyu verenler, Manisa Mebusu Hikmet Bayur, Kütahya Mebusu Recep Peker, İzmir Mebusu Celal Bayar, Eskişehir Mebusu Emin Sazak, İçel Mebusu Refik Koraltan, Aydın Mebusu Adnan Menderes, Kars Mebusu Fuat Köprülü idi.²³

Yedi muhalif mebusun bu oylama ile ortaya çıkması ve Recep Peker'in de muhalif grubun içinde olması CHP çevrelerinde şaşkınlık yaratmıştı.²⁴

Bu grubu dağıtmak ve tehlikeyi çabuk atlatmak için hemen hükümette değişikliğe gidilmiş CHP Genel Sekreterliğinden Mahmut Şevket Esendal ayrılmış, yerine Atıf Kansu getirilmişti. Ticaret Bakanı Celâl Sait Siren'in yerine, Raif Karadeniz atanmıştı. 7 Haziran 1945 tarihinde yeni bir muhalefet grubu ortaya çıkmıştı. Manisa Mebusu Rıdvan Nafiz Ergüder, Bilecik Mebusu Kasım Gülek, Urfa Mebusu Kutsi Tecer CHP Genel İdare Kurulundan istifa ettiler. Bu durum CHP içinde yeni bir sıkıntı doğurmuştu. CHP parçalanmaları engellemek için parti disiplinini hatırlatarak isteklerin göz önünde tutulacağını bildirmişti.²⁵

CHP'nin etkisiz hâle getiremediği Celâl Bayar, Adnan Menderes, Refik Koraltan, Fuat Köprülü C.H.P Meclis Grubuna 7 Haziran 1945 tarihinde "Dörtlü Takrir" vermişlerdi. Takrirden, çok partili hayata geçişi engelleyecek yapıda olan

²³ Dr.Esat Öz.Serbest Cumhuriyet Fırkası Denemesi nedenleri ve sonuçları Sosyo-Politik Yoldaşım, Nisan/Mayıs 1993,s.48

²⁴ Preston Hughes, Atatürkçülük ve Türkiye'nin Demokratikleşme Süreci, İstanbul, 1993, s.60-61

²⁵ Karpat, a.g.e. s.62-63

kanun ve tüzüklerin değiştirilerek demokratik hayata uygun duruma getirilmesi istenmekte idi.²⁶

Takrir, partide fırtınalarla beraber çalkantıya yol açmıştı. Çankaya’da İnönü’nün başkanlığında görüşmeler yapılarak takririn reddi ve imza sahiplerinin hırpalanmaları kararı alınmıştı.²⁷ Takrir, 12 Haziran 1945 tarihindeki parti grup toplantısında okunmuş,²⁸ tartışmalar 7 saat kadar devam etmişti. Başbakan bu tekliflerin geri çekilmesini bu isteklerin görüşme yerinin TBMM olduğunu söyleyerek müzakereleri bitirmiş, sonra oya sunulan “Dörtlü Takrir” reddedilmişti.²⁹

İnönü, bir açıklama yaparak; “muhalifeti parti içinde yapmamalarını, istiyorlarsa yeni bir parti kurmalarını ve mücadelelerini orada yürütmelerini” " dile getirmişti.³⁰

"Dörtlü Takrir"in reddiyle muhalif dört kişi parti içindeki durumları güçleştiği için birlikte hareket etmek durumunda kaldılar.³¹

CHP 17 Haziran 1945’te yapılacak ara seçimlerde adayları kendisi belirlememişti.³² Bu durum CHP’nin yumuşama politikası içerisine girdiğini gösteriyordu. 17 Haziran 1945 ara seçimlerinin yapılmasından sonra ülkenin yeni bir

²⁶ Dr.Esat Öz, **Serbest Cumhuriyet Fırkası Denemesi:nedenleri ve sonuçları Sosyo-Politik Yaklaşım**, Nisan/Mayıs 1993,s.49

²⁷ Tekin Erer. **Türkiye’de Parti Kavgaaları**, İstanbul, 1963, s.69

²⁸ Karpat ,a.g.e, s.68

²⁹ Karpat, a.g.e, s.69-70

³⁰ Rıfki Salim Burçak, **Türkiye’de Demokrasiye Geçiş 1945-1950**, Ankara, 1979, s.33-34

³¹ Talat Köseoğlu, **Demokraside Davalarımız**,İstanbul 1962. s.222

³² Erer,a.g.e, s.69

döneme girdiğini gösteren bir durum gelişmiş; Türkiye’de ikinci bir partinin kurulması için müracaat yapılmıştı.

İlk düşünülen, bu müracaatı yapanların “Dörtlü Takrir”i verenlerin olduğu idi. Ancak öyle olmadı. İşadamlarından Nuri Demirağ, 7 Temmuz 1945’te İçişleri Bakanlığı’na, Millî Kalkınma Partisi’ni kurmak için müracaat etti. İzin verilmesiyle, 22 Eylül 1945’te CHP’nin karşısında ikinci bir parti resmen kurulmuş oldu.³³

Türk milletinin 1908 den itibaren başlayan çok partili demokrasi süreci içinde fiilen rol oynamadığı, siyasî hareketlerin yönetici kadro tarafından yönlendirildiği dikkat çekmekte idi. Ancak, 1945 yılına gelindiğinde tablonun değiştiği, yönetici kadro ile az ilgisi olan bazı kimselerin arkalarına halkı alarak siyasî teşkilatlanmayı başlattığı görülmekte idi.³⁴

“Dörtlü Takrir” sahipleri, Vatan gazetesi ile açıkça muhalefete başlamışlardı. Onlar, millet denetiminin sağlanması, insan hak ve hürriyetlerinin güvence altına alınması, antidemokratik hükümlerin ve baskıların kaldırılması konuları üzerinde durmakta idiler.

Önce 21 Eylül’de Adnan Menderes ve Fuat Köprülü CHP’den çıkarılmışlardı.³⁵

Sonra 28 Eylül’de Celâl Bayar istifa etmişti. Arkadaşlarının CHP’den çıkarılmasının tüzüğe aykırı olduğunu belirten Koraltan da partiden çıkarılmıştı.³⁶

³³ Erer, a.g.e, s.69-70

³⁴ Ahmet Şükrü Esmer-Oral Sander, **İkinci Dünya Savaşında Türk Dış Politikası**

³⁵ Karatepe, a.g.e s.200

³⁶ Cemil Koçak, **Türkiye’de Millî Şef Dönemi 1938-1945**, Ankara. 1986 s.386

Millî Kalkınma Partisi'nin kuruluşu Cumhurbaşkanı İnönü tarafından da ciddi karşılanmamıştı. İnönü, daima asıl muhalefetin meclis içerisinde doğması gerektiği beklentisi içerisinde olmuştu.³⁷

Ocak 1946 tarihinde Demokrat Parti'nin kurulmasıyla beklenen olmuş, bu gelişme ile Türk siyasi hayatında yeni bir dönem başlamıştı.

Demokrat Parti'nin gerçekten bir muhalif parti olup olmadığı bugüne kadar tartışma konusu olmuştu. Bazı yazarlarca DP “Muvazaa Partisi” olarak dâhi adlandırılmıştı.³⁸ Fakat parti programı incelendiğinde DP'nin hakikaten tek parti dönemi CHP'sinden farklılaştığı görülmekte idi. DP programında öncelikle özel mülkiyete ve özel kuruluşların desteklenmesine yer verilerek liberal görüşler ortaya konmuştu. Bu yönüyle bakıldığında DP programı bireysel hürriyetler açısından ve iktisadî açıdan liberal bir programdı. Devletçilik anlayışları da ülkenin zaruri ihtiyaçlarının karşılanması ve toplumun bir an evvel refaha kavuşturulması ile sınırlıydı. DP, özel sektöre büyük önem vermekte idi. Özel sektöre karşı aşırı sınırlayıcı olmayan ve uzun süredir devam eden boşluğu doldurmak ve iş hacmini genişleterek topluma refah sağlamak amacıyla özel teşebbüsün hızla geliştirilmesini savunan DP, liberal bir parti idi.³⁹ Bunun yanında DP dinî konulardaki hassasiyetini parti programında net olarak ortaya koymakta idi. DP, laikliği siyasette hiçbir dinî düşüncenin belirleyici olmaması, din düşmanlığı şeklinde algılanmamasını ve din hürriyetinin diğer hürriyetler gibi mukaddes sayılmasını öngörmekte idi.⁴⁰

Türkiye'nin ilk çok partili seçimi olan 1946 seçimlerinde aday esaslı blok oy sistemi uygulanmıştı. Bu sistemle beraber her vilayet bir seçim çevresi olmakta idi.

³⁷ Karatepe, a.g.e, s.201

³⁸ Taner, Timur, **Türkiye'de Çok Partili Hayata Geçiş**, 2003, Ankara: İmge Kitabevi.s.11

³⁹ Akın, a.g.e. s.78.

⁴⁰ Akın, a.g.e. s.79.

Her 40 bin yurttaş için bir milletvekili seçiliyor, herhangi bir ilin nüfusunun 40 binin altında olması halinde de o vilayete bir milletvekilliği tahsis ediliyordu. 1946 seçimlerinde 465 milletvekilliği söz konusuydu. Seçim sonuçlarına göre: CHP % 85, DP % 13 ve BAĞIMSIZ %2 oy almıştı. 1946 seçimlerinde uygulanan açık oy-gizli sayım metodu ve seçim sonuçlarında abartılı CHP üstünlüğü nedeniyle seçimlerin sonuçlarının sağlıklı olmadığı fikri yurtiçi ve yurtdışındaki gözlemcilerce dile getirilmişti.⁴¹

1946-1950 dönemi çok partili sisteme geçiş için bir hazırlık niteliğindedi. Ünlü tarihçi Prof. Sina Akşin'e göre CHP artık devrimleri yavaşlatıyor hatta 1946-1950 döneminde kurulan Hasan Saka ve de özellikle Şemsettin Günaltay hükümetlerinde devrimlerden geri adımlar atıyordu. Bu adımlar arasında seçmeli din derslerinin ilkokul müfredatına eklenmesi, imam ve hatip yetiştirmek için 10 aylık kurslar açılması, Ankara Üniversitesi'ne bağlı bir İlahiyat Fakültesi kurulması ve Köy Enstitüleri'nin açılmasının durdurulması bulunmaktaydı. Ayrıca bu dönemde Cumhurbaşkanı İnönü, 12 Temmuz Beyannamesi olarak tarihe geçen ünlü 12 Temmuz konuşmasını yaparak, CHP ve ana muhalefet partisi DP arasında Cumhurbaşkanı olarak taraf tutmayacağını ilan etmişti.⁴² Hatta bildiride CHP'nin lideri Recep Peker'e muhalif bir duruş gözlemleniyordu. Bu bir dönüm noktasıydı, zira Atatürk'ten sonra Cumhuriyet'in iki numaralı adamı olan İsmet Paşa çok partili siyasal hayata kendi partisinin genel sekreteri Recep Peker'le ters düşmek pahasına yeşil ışık yakmış olmaktaydı. Bu gelişmelerin sonucunda 14 Mayıs 1950 genel seçimlerine "Yeter Söz Millet'in!" sloganıyla giren DP, 408 sandalye kazanarak büyük bir zafer elde etmiş; Menderes Başbakan, Bayar da Cumhurbaşkanı olmuştu. CHP ise ancak 69 milletvekilliği kazanmıştı. Türkiye'de artık çok partili siyasal hayat başlamıştı. Ancak güzel bir şekilde başlayan Türkiye'nin demokrasi serüveni oldukça sancılı geçecekti.

⁴¹ Akşin, a.g.e. s.244-245.

⁴² Timur, a.g.e. s.78

Türkiye'nin siyasî tarihindeki en büyük inkılâplardan biri de 14 Mayıs 1950 seçimleri ile gerçekleştirilmiş olmaktadır. Seçime katılım oranı % 75 idi. Oyların % 53,3 ünü DP, % 39,9 unu CHP, % 5 ini Millet Partisi ve % 3,8 ini Bağımsızlar elde etmişti. Seçimde geçerli olan dar bölge sistemine göre çoğunluğu alan parti bölgenin tüm milletvekillerini alacaktı. Bundan dolayı DP parlamentoda, kendi taraftarlarının bile beklemediği büyük bir çoğunluk elde ederek, TBMM'deki 487 sandalyeden 416'sını elde etmişti. CHP'ye 67, Millet Partisi'ne de 1 milletvekili düşmüştü. Bu sonuçla Türkiye'de otoriter – devletçi politikayı savunanlar yerine, gelenekçi – liberal dünya görüşünü savunanlar iktidara gelmişlerdi.⁴³

Demokrat Parti Döneminde Ortaya Konulan Politikalar ve Bu Politikaların Farkı

Türkiye Cumhuriyeti ekonomisinin ilk yılları, Osmanlı ekonomik durumunun son yıllarının bir yansıması olarak kabul edilebilir. Osmanlı Devleti'nin son döneminde, Avrupa'daki sanayi devrimine ayak uydurulamamış; savaşlar, ağır şartlara sahip anlaşmalar ve ulusal ayaklanmalar nedeniyle ekonomik ve siyasî zaaf meydana gelmişti. Bu zaafiler mevcut iken Türkiye Cumhuriyeti kurulmuş, saltanat ve halifelik kaldırılmış, demokratik yönetim sistemi esas kabul edilmiş, ülkenin bağımsız bir ulus devleti olmasını sağlayacak adımlar Cumhuriyet'in kurulmasından sonra atılmıştı. Başlangıçta Türkiye Cumhuriyeti, bağımsızlığını kazanma sürecine girmişti. Ancak ülke ekonomisinin istikrarını ve halkın temel ihtiyaçlarının giderilmesini sağlayacak olan sağlık, ulaşım, eğitim-öğretim gibi faaliyetler çok geri kalmış durumda idi. Ülke içi sermaye uzun yıllar süren savaşlar nedeniyle büyük ölçüde tükenmiş, savaşlardan yeni çıkmış ve Osmanlı'dan kalan 86 milyon altın lira gibi büyük bir borç yükünün ağırlığı hissedilmekte iken dış yardım umutları da

⁴³ Mehmet Kandır , “ Tek Partili Dönemden Çok Partili Döneme Geçiş , Demokrat Partinin Kuruluşu Ve Konya Basınındaki Yansımaları “ , Basılmamış Doktora Tezi , Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü , Konya ; 1996, s.97

zayıflamıştı.⁴⁴ Sanayinin önemli bir kısmının yabancı güçlerin elinde bulunması, mühendisler ve teknisyenlerin bile yabancılardan oluşmuş olması, dış ticaret, bankacılık ve ulaştırma faaliyetlerinin yabancılar tarafından kontrol ediliyor olması dönemin diğer özellikleri arasında idi. Bu dönem ayrıca, Osmanlı'daki lonca sisteminden kalmış sanayi işçilerinin ancak el zanaatı ile uğraşan kişilerden ve başlıca sanayi sektörlerinin tarım, dokuma, seramik ve dericilik gibi hafif sanayiden oluşması ile tanımlanabilmektedir. Ticaret ise büyük şehirlerde ve yine burjuvazi kesimin hâkimiyeti altında yürütülmekte, kapitülasyonlar nedeni ile yabancı malların girişi tamamen serbest olduğu için dış ticaretin açık verdiği görülmekte idi. Türkiye'nin bir tarım ülkesi olduğu halde, yiyecek ve giyecek ihtiyaçlarının önemli bir kısmını yokluklar nedeni ile dışarıdan temin etmek zorunda kalması dönemin ekonomik geri kalmışlığını ifade etmesi bakımından önemlidir.⁴⁵

Cumhuriyetin ilk yıllarında gerek devlet olarak gerekse millet olarak yokluklar o kadardı ki ne halkın devlete vergi verecek durumu, ne de devletin vergi almadan mali destek bulacak seçeneği vardı. Lozan Antlaşması'yla kapitülasyonlar kaldırılmış, ancak dış güçler yaşanan ekonomik sıkıntıları ve halkın zor durumunu bildiklerinden yardım için yeni şartlar öne sürmüşlerdi. Bu şartlar altında ekonomik bağımsızlık kazanmak ve dış etkiden kurtulmak için millîleşmek gerekiyordu. Ancak ülkedeki bilgisizlik ve teknik eleman yokluğu ülkenin kendi kaynaklarını kullanmasının önündeki en önemli engel niteliğinde idi.

Cumhuriyet'in ilk yıllarındaki iktisat politikalarının temel hedefi, çağdaş medeniyet seviyesine ulaşmak olarak değerlendirilebilir. Batının sanayi toplumu haline gelerek kazandığı üstünlük, tarıma dayalı iktisadî yapıyı sanayi ağırlıklı bir yapıya dönüştürme isteğini pekiştirmişti. Cumhuriyet'in ilk yıllarında ekonomi

⁴⁴ Şevket Süreyya Aydemir, **Tek Adam**, C. 3, İstanbul: Remzi Kitabevi, 1966, s. 349.

⁴⁵ Zeki Erdoğan, **1950-1960 Dönemi'nde Türkiye'de İzlenen İktisat Politikalarının Analizi**, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı İktisat Politikası Bilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2008, s. 3-4.

politikasına yön verilmesi, şüphesiz ki Osmanlı tecrübesinin ve savaş yıllarındaki gelişmelerin sonucu idi. Bununla beraber ekonomi politikasının plânlı çerçevesi, 1923 Türkiye İktisat Kongresi ve Lozan Barış Antlaşması'nın iktisadî hükümleriyle belirlenmişti.⁴⁶

İktisat Kongresi'nden sonra hükümet, ilk ulusal ticaret bankası olan İş Bankası'nın 1924'te faaliyete başlamasını sağlamıştı. Ardından 1925 yılında Sanayi ve Maadin Bankası'nın kurulmasıyla sanayiye destekleyici kredi sağlanması amaçlanmıştı. Çiftçi kesiminin de isteğine uyularak devlet bütçesine yaklaşık % 30 gelir sağlayan Aşar Vergisi yürürlükten kaldırılmıştı. Yine 1927 yılındaki "Teşvik-i Sanayi Kanunu" ile sanayi yatırımlar özendirilmeye çalışılmıştı. 1929 ekonomik buhranı bütün dünyayı olduğu gibi Türkiye'yi de derinden etkilemişti. 1920'lerden beri amaçlanan ekonomide liberalizm anlayışı, yerini devletin kaçınılmaz müdahalesine bırakmıştı. Dünyanın ve Türkiye'nin karşı karşıya bulunduğu ekonomik durumu çok iyi değerlendiren Atatürk ve hükümet ülkenin içinde bulunduğu ekonomik koşullara uygun olan önlemleri 1930 yılından itibaren yürürlüğe koymuştu. Başka bir deyişle ekonomide devletin ağırlığı gitgide artmış, devletçiliğin gereği olan ekonomik yasalar ve kurallar geçerli olmuştu.⁴⁷

Cumhuriyet'in ilk yıllarında sanayi alanındaki başlıca gelişmeler arasında 1927'de Teşvik-i Sanayi Kanunu'nun çıkarılması ve 1928'de Sanayi ve Maadin Bankası'nın kurulması önemli idi. 1923-1930 arasında GSMH yıllık ortalama % 9,3 oranında artmıştı. Cari fiyatlara göre tarımın GSMH'deki payı 1923 ve 1930 yılları için sırasıyla % 39,8 ve % 45,8 olmuştu. Aynı yıllar için sanayinin payı ise % 13,3 ve % 11,4'tü. Dış ticaret 1930'a kadar açık vermişti. Tarımdaki üretim teknolojisi fazla gelişmese de, tarımı kredi şeklinde destekleyici adımlar atılmıştı. Sanayi alanında ise özendirme, sınırlı bir korumacılık ve kamu ortaklıkları gibi yöntemlerle özel

⁴⁶ Erdoğan, s. 5.

⁴⁷ Yaşar Baytal, Demokrat Parti Dönemi Ekonomi Politikaları (1950-1957), Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu, S. 40, Kasım 2007

sanayinin geliştirilmesine çalışılmışsa da önemli bir gelişme sağlanamamıştı. Ekonominin yeniden inşasının, temel sektör olan tarımın verimliliğine bağlı olduğu görülmüştü. Tarımdaki ticaret hadleri de 1929 Dünya Ekonomik Bunalımı'na kadar lehte olmuştu. Çalışan nüfusun %82,6'sı tarım, %5,6'sı sanayi, %4,8'i ticaret ve %7'sinin hizmetler sektöründe istihdam edildiği, 1927 yılında yapılan ilk nüfus sayımına göre toplam 13.648.000 kişi olan nüfusun %77'sinin köylerde yaşadığı bir ülke olan dönemin Türkiye'sinde milli gelirin %67'sini tarım, %10'unu da sanayi sektörü oluşturuyordu. Toprakların ancak %5'inin işlendiği ve toplam traktör sayısının 220 civarında olduğu tahmin edilmekte idi. Bu da Cumhuriyet'in ilk yıllarında Türkiye ekonomik alt yapısının tarım üzerine kurulu olduğunu göstermekte idi. Tarım ürünlerinden alınan aşar vergisi 1925 yılında kaldırılmış, 1927 ve 1929 yıllarında çıkarılan yasalarla topraksız köylülere ve göçmenlere hazine arazisinden toprak dağıtımı yapılmış, tarımsal gelişmenin sağlanabilmesi için tarım makineleri, kimyevî gübre ve diğer tarım aletlerinin üretimi sağlanmak üzere 1929 yılında Tarım Kredi Kooperatifleri kurulmuştu. Bu nedenler ile nüfus artışı o yıllarda teşvik edilmiş ve tarımsal sanayinin gelişimine öncelik verilmişti. Tarımsal sanayinin yanında dış ticaret ihmal edilmeyen alanlar arasında olmuştu. Öncelikle sanayileşme, ardından bu sanayileşmenin sağlayacağı güç sayesinde yabancı ürünlerle rekabet edilebileceği düşünülmüş ve plânlanmıştı.⁴⁸

Bütün dünyada olduğu gibi Türkiye'de de 1929 Krizi sonrasında devletçi, müdahaleci ve korumacı politikalar uygulanmaya başlanmıştı. Otarsık bir ekonomi ile 1929'dan itibaren uygulamaya koyduğu planlar sayesinde büyük buhrandan kurtulan Sovyetler Birliği'nin göstermiş olduğu performans ve ilerleme, devletçiliğe geçişi etkileyen diğer bir dış etken olmuştu. Özel kesimden beklenen kalkınma hamlesinin gecikmesi ve dünya ekonomik bunalımının dış ticaret açıkları ile birlikte kendini hissettirmesi ile beraber 1930 yılına gelindiğinde, devletin bizzat işletmeci sıfatıyla ekonomik hayatta rol alması bir zorunluluk olmuştu. Devlet 1930 yılından

⁴⁸ Erdoğan, s. 10.

sonra kapalı bir ekonomik politika izlemeye ve devletçiliğe yönelmeye başladığından Türkiye'nin iktisat Tarihi'nde 1930'lu yıllar 'Devletçilik' dönemi olarak adlandırılmaktadır. Devletin memleket iktisadiyatını eline alması bir dizi yasa ile desteklenmişti. Bu yasalar aşağıdaki gibi sıralanabilir;⁴⁹

1. "20 Şubat 1930 Tarih ve 1567 sayılı "Türk Parası'nın Kıymetini Koruma Hakkında Kanun",
2. 10 Haziran 1930 Tarih ve 1705 sayılı "Ticarette Tağışın Men'i ve İhracatın Murakabesi ve Korunması Kanunu",
3. 11 Haziran 1930 Tarih ve 1715 sayılı "T.C. Merkez Bankası Kanunu",
4. 22 Temmuz 1931 Tarih ve 1873 sayılı "Türkiye'ye Bazı Ülkelerden Yapılacak İthalata Tahdit ve Takyitler Tatbikine Dair Kanun"
5. 1932 Yılı'nda yürürlüğe konan "Çay, Seker ve Kahve İthalatının Bir Elden İdaresi Hakkında Kanun",
6. 3 Haziran 1933 Tarih ve 2299 sayılı "Sümerbank'ın Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun",
7. 18 Haziran 1933 Tarih ve 2299 sayılı "Ödünç Para Verme İşleri Kanunu".

1933'te ise Sümerbank'ın kurulmasıyla devletçiliğin taşıyıcı ve sürükleyici özelliği ile ulusal ekonomiye bir model oluşturulmaya çalışılmıştı. 1934'te Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı Sovyet uzmanlarının yardımı ve Sovyet Hükümeti'nin mali destek sözü ile hazırlanmıştı. Plan uygulamaya konulduktan sonra devletçilik uygulamalarına devam edilmişti. Enerji ve maden işletmelerini devlet denetimine almak ve merkezden yönetmek için 1935 yılında Etibank kurulmuştu. Diğer yandan çoğu yabancıların elinde bulunan bakır ve demir işletmeleri Etibank tarafından satın alınmış ve Türkiye'nin yeraltı kaynaklarını araştırmak için Maden Tetkik ve Arama Enstitüsü kuruldu kurulmuştu. 1938'de kurulan Halk Bankası bir kamu bankası olarak örgütlenmişti.⁵⁰

⁴⁹ Erdoğan, s. 13-14.

⁵⁰ Yaşar Baytal, s.548

Devletçi ekonomik politikalar dönemi genel olarak değerlendirildiğinde, Türkiye dışa kapalı bir iktisat politikası sürdürmüştü. Kamunun, sanayi teşebbüslerinin yatırımlarını planlama çabaları ile bir ölçüde önemli sanayileşme adımları atılmıştı. Cumhuriyet'in kuruluşundan devletçi ekonomik politikalar dönemi sonuna kadar geçen periyot 1923-1929, 1930-1932 ve 1933-1938 yılları olarak üç bölümde ele alınabilir.⁵¹ Aşağıdaki tablo bu üç döneme ait iktisat politikası uygulamalarının makroekonomik sonuçlarını temel göstergeler çerçevesinde değerlendirmektedir.

Tablo 1.1 Dönemlerin Makroekonomik Göstergeleri (1923-1939)

Göstergeler	1923-1929	1930-1932	1933-1939
Milli Gelir Büyüme Hızı (% ,ortalama)	10,9	1,5	9,1
Sanayi Büyüme Hızı (%)	8,5	14,8	10,2
Milli Gelirde Sanayi Payı(%)	11,4	13,6	16,9
Milli Gelirde Yatırım Payı (%)	9,1	9,7	10,7
Milli Gelirde İthalat Payı (%)	14,5	8,9	6,6
Dış Ticaret Açığı/Fazlası (Milyon TL)	-56,6	+6,6	+12,4

Kaynak: Nadir Eroğlu, “Atatürk Dönemi İktisat Politikaları (1923-1938)”, Marmara Üniversitesi, İ.İ.B.F. Dergisi, Yıl 2007, Cilt 23, Sayı 2, s. 70.

Yukarıdaki tablo incelediği zaman çıkarılabilecek sonuçlar şunlardır;

⁵¹ Nadir Eroğlu, Atatürk Dönemi İktisat Politikaları (1923-1938), Marmara Üniversitesi, İ.İ.B.F. Dergisi, Yıl 2007, Cilt 23, Sayı 2, s. 70.

- 1923-1929 yılları arasında her yıl dış açık verilmiş fakat devletçi yıllar süresince dış ticaret açığı ortadan kalkmıştır.
- Türkiye ekonomisi, korumacı, devletçi iktisat politikaları sayesinde, toparlanma, büyüme ve sanayileşme süreci yaşamıştır. Başka bir deyişle, ulusal bir sanayileşme hamlesi yapılmıştır. Bu dönemde dünya ekonomisi ise ağır bir bunalım yaşamaktadır.
- İthalatın millî gelirdeki payı giderek azalmıştır.

Türkiye II. Dünya Savaşı'na girmemiş, ancak savaştan etkilenmiş ve savaş ekonomisi ile idare edilmişti. Önceki dönemde hızlanan büyüme ve sanayileşme durmuş, toplumsal yapıda savaş zenginleri diye adlandırılan kesimler, toplumsal barışı zedeleyecek bir konuma gelmişti. 1938'de ilân edilen 2. Beş Yıllık Sanayi Plânı, savaş nedeniyle başarısız olmuştu. GSMH'nin 1940'taki seviyesi 1945'te % 31.1'e gerilemiştir. Savaş dolayısı ile yetişkin nüfusun önemli bir kısmı askere alınmıştır. Savaş döneminde Türkiye, dünya ile ilişkileri çok zayıfladığı gibi imkânlarının çok üstünde bir ordu beslemek durumunda kalmıştı. Türkiye'nin İkinci Dünya Savaşı'na girmediği bu dönemde savaş nedeni ile hükümet tarafından sanayileşme plânı askıya alındı. Özel kesim yatırımları da hükümetin iznine bağlanmıştı. Seferberlik hali ekonominin özellikle üretken sektörlerinde etkisini göstermiş, sektörsel hasıllarda ve GSMH' de önemli düşüşler olmuştu. Tarımsal hasıla 1945 yılında 1939'da ulaştığı düzeyin % 60 altına düşmüştü. Kişi başına GSMH 1938-1939'daki 114,5 TL seviyesinden 1944-1945 yılları itibariyle 79,4 TL'ye kadar gerilemişti. İthalatta meydana gelen tıkanıklıklar toplam arzın daralmasına yol açmıştı. Toplam arzın daralması ve mal darlıkları nedeniyle talebin yükselmesi sonucunda fiyatlar aşırı şekilde artış göstermişti.⁵²

26 Ocak 1940'da olağanüstü koşullarda, ulusal ekonomi ve savunmayı ilgilendiren konularda hükümete geniş yetki veren Milli Korunma Kanunu yürürlüğe

⁵² Erdoğan, s. 18.

konulmuştu. Bütün bu önlemlere karşın karaborsa devam etmiş stokçuluk dizginlenemez duruma gelmişti. Savaş zenginlerinin elde ettikleri servet, ekmeğini bile karneyle alan halk arasında büyük tepkiye dönüşmüştü. Bunun üzerine CHP Meclis Grubu, 12 Kasım 1942’de Varlık Vergisini kabul edip hem devlet gelirlerini arttırarak enflasyonla mücadeleyi hem de karaborsayla mücadele etmeyi amaçlamaktaydı. Her ne kadar ülkedeki Gayrimüslimler, bu verginin kendileri için çıkarıldığını iddia etseler de söz konusu verginin belli servet birikimi olanlardan alındığı açıktı. Sonuçta İstanbul ve diğer büyük kentlerden alınan bu vergi, iç ve dış baskılar sonucu yürürlükten kaldırılmıştı. Yukarıda da temas edildiği gibi II. Dünya Savaşı’nın ardından 1945 Türkiye’sinde siyasî güç ile ekonomik güç arasındaki çatışma yeni bir boyut kazanmıştı. Zira hükümet muhalif söylemlere rağmen Çiftçiyi Topraklandırma Kanunu çıkarma ve ardından bu kanunun uygulamaya konmasıyla büyük toprak sahiplerinin başta Adnan Menderes, Emin Sazak, Cavit Oral ve Fevzi Karaoşmanoğlu gibi kişilerin büyük tepkisiyle karşılaşmıştı. Başlangıçta CHP’nin Toprak Reformu ve dolayısıyla ekonomi politikasına karşı oluşan bu muhalefet hareketi, siyasî bir harekete dönüşmüştü. 1945 yılı Haziran’ında Celal Bayar, Adnan Menderes, Fuat Köprülü ve Refik Koraltan’ın iktidar partisi olan CHP’nin Meclis Grubuna bir takrir vererek Türk siyasî tarihinde “*Dörtlü Takrir*” olarak anılan hareketi başlatmışlar, ardından bu muhalif kadro, CHP’den ayrılarak 7 Ocak 1946’da DP’yi kurmuşlardı.⁵³

7 Ocak 1946’da kurulan DP, başlangıçta CHP’nin prensipleri olan “altı ok”a bağlılığını açıkça ortaya koyduğu gibi, devletin ekonomik politikası olan devletçiliği de serbest girişimciliğe daha çok olanak tanıyacak bir anlamda yorumlamaktaydı. Parti tüzüğünde bu konudaki anlayış şu şekilde belirtilmekteydi;

“Devletçiliği, ekonomik alanda uzun zamandan beri devam eden boşluğu bir an önce doldurmak, iş hacmini genişleterek yurttaşların geçim ve refah düzeyini yükseltmek için, devletin, gerek doğrudan doğruya ekonomik faaliyetlere girişmesi,

⁵³ Baytal, s. 549

*gerekse teşvik ve yardım yolları ile özel teşebbüs ve sermayenin genel yararlarına en uygun şekilde ve hızla gelişmesinde görev alması anlamında anlıyoruz... Özel teşebbüs menfaatleri genel menfaatin te'lifi ve korunması zaruretinden ileri gelmektedir. Bizim devletçiliğimiz, ekonomik koşullarımızın çizdiği yoldur”*⁵⁴ denilerek, devletçilikte değişkenlik ilkesine yer verilmişti. Devletçiliğe farklı bir bakış açısı getiren DP kurucuları, hükümeti erken seçime zorlayarak 1946 seçiminde 62 milletvekili ile Meclise girmeyi başarmışlardı. Ardından 14 Mayıs 1950 seçimlerinde oyların % 53’ünü alarak iktidar olmuşlardı.⁵⁵

DP’nin CHP tarafından da benimsenen cumhuriyet rejimi ve laiklik üzerinde durması demokratik esaslara en uygun yönetim şeklinin cumhuriyet olduğuna vurgu yapılması esasen iki parti arasında temel farklılığın ekonomi ile ilgili yaklaşımları olduğunu göstermekte idi. Demokrat Parti, CHP’den daha fazla özel teşebbüse önem vermiş, bu durum her iki parti yönetici ve milletvekillerinin meslekî profillerine de yansımıştı. DP programının birinci bölümünde hem hürriyetler hem de ekonomik sistem açısından liberalizm ve demokrasi, partinin genel ilkeleri olarak sayılmıştı. Parti programında ekonomik görüşlerin temeli, özel teşebbüsü desteklemenin devletçiliğin görevleri arasında sayılması idi. Programda, verimsiz çalışmaları nedeniyle kamu kuruluşlarının özel teşebbüse devredileceği, zorunluluk olmadıkça piyasalara müdahale edilmeyeceği ve ekonomik kalkınmanın tarım sektörüne dayandırılacağı ilkeleri benimsenmekte idi. Genel ilkelerin ikinci ağırlık merkezini teşkil eden demokrasi görüşü ise, doğrudan doğruya, partinin kuruluş gayesi olarak gösterilmekteydi. DP programında ekonomi ile ilgili görüşler ise şöyle sıralanmaktadır;⁵⁶

⁵⁴ *Demokrat Parti Tüzük ve Programı*, İstanbul, 1946, s. 50-51, Madde 17, Naklen: Yaşar Baytal, *Demokrat Parti Dönemi Ekonomi Politikaları (1950-1957)*, Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu, S. 40, Kasım 2007

⁵⁵ Baytal, s. 550

⁵⁶ Abdullah Takım, s. 157-187

- Ekonomik sistem içerisinde sermayenin güven içinde çalışabilmesi için özel teşebbüs ile kamu teşebbüsleri uyum içerisinde ve birbirlerini tamamlayıcı şekilde görev yapmalıdır.
- Kesin zorunluluk olmadığı takdirde piyasalara müdahale edilmemelidir. Bu bağlamda devlete düşen en önemli görev, rekabeti ortadan kaldıran veya rekabeti sınırlandıran faktörleri önlemeye çalışmak olmalıdır.
- Devlet elindeki sınırlı kaynakları tarım sektörüne hasretmek yerine, makineleşme başta olmak üzere, kredi koşullarının iyileştirilmesi, kooperatifleşme, örnek çiftliklerin kurulması, bitki ve hayvan ırklarının ıslahı gibi, çiftçinin üretimini artıracak her türlü teşvik ve yardımın yapılması gerekmektedir.
- Nüfusun büyük bir kısmı tarımla geçimini sağladığı için ekonomik kalkınmanın temeli tarım olarak görülmeli, bu yüzden tarımsal ürünlerin maliyetleri düşürülmeli, iç ve dış pazar koşulları geliştirilmelidir.
- Maliye politikalarının temel amacı denk bütçe hazırlamak olmalı, kaynağı ne olursa olsun cari harcamalar borçlanma ile finanse edilmemeli; üretimi artırmak amacıyla uzun vadeli borçlanmaya gidilebilmelidir.
- Yeni vergiler konulmadan da kamu gelirlerinin artırılabilmesi savunulurken, sosyal adaleti gerçekleştirecek bir vergi sistemi kurularak, vergi adaletini sağlamada bireylerin mali gücüne uygun olan vasıtasız vergiler tercih edilmelidir.

DP hızlı büyüme amacını, devletin ekonomideki yerini sınırlamayı hedeflemiş olsa da kamu yatırımlarını artırarak ve özel teşebbüsü geliştirerek başarmak istemişti. Batı dünyası ve Amerika Birleşik Devletleri ile aynı kutupta yer almanın bir dizi avantajlar sağlayacağını düşünerek, dış yardımlara ve yabancı sermaye üzerine kurulu bir iktisadî politika uygulamıştı. DP'nin bütçe politikasını iktisadî hedefleri biçimlendirmişti; devletin ekonomideki yerini küçültmeye yönelik çabalarını bütçe politikasında yoğunlaştırmıştı; cari harcamaları azaltmaya, yatırım harcamalarını artırmaya öncelik vermişti. Amerika Birleşik Devletleri'nin önderliğinde yeniden biçimlenen uluslararası işbölümü ilişkileri, dünya konjonktürü, hızlı büyüme hedefi

ve CHP hükümetlerinin uyguladığı mali ve iktisadî politikalara duyulan tepki DP'nin iktisadî ve mali görüşlerini etkilemişti. Ülke ekonomisini devletçiliğin ve mali politikanın dar çerçevesinden kurtarmak amacıyla yola çıktıklarını söylüyor, bir önceki iktidarın üretimi artırıcı alanlara yeterince ödenek ayırmamasını, bütçe anlayışını, finansman politikasını, bütçe açıklarını ve devlet borçlanmasını ve bürokrasiyi eleştiriyorlardı. DP'ye göre, yeni bir iktisadi ve mali politika oluştururken, CHP'nin mirasının olumsuz etkileri öylesine büyüktü ki bir çırpıda tasfiyesi mümkün değildi. II. Dünya Savaşı sonrasında kalkınma stratejileri sanayileşmiş ülkeleri referans olarak alıyordu. Neyin yapılması, hangi hedeflere ulaşılması gerektiği de sanayileşmiş ülkelerin tasvirine, onlarla ilgili gözlemlere dayanmakta idi. Azgelişmiş ülkelerin politik karar alıcıları için de bu konuda örnekler de vardı. İngiltere, Fransa, Almanya, ABD ve Japonya'nın yolundan gidilecekti. Söz konusu olan bir yarıştı ve sorun yarışa geç başlamış olmanın ortaya çıkardığı olumsuzlukları aşmaktan ibaretti. 1920'li yıllarda olduğu gibi dış borçlanma, yabancı sermaye ile siyasî bağımsızlık arasında ilişki kurmayan DP için, iktisadî büyüme önceliği olan tek hedefti. Uluslar arası işbölümü ilişkileri içinde büyümeyi seçen DP öncelikle, tarımsal üretimin artırılmasını ve alt yapı yatırımlarının yapılmasını hedefleyen politikaları desteklemekte idi.⁵⁷

Türkiye Ekonomisi'nin siyasî hayatında 1950 yılı bir dönüm noktası olmuştu. Karma ekonomi modelinin temel felsefesinde bir değişme yapılmadan, yeni görüş ve yaklaşımlar uygulanmaya başlanmış, özel teşebbüsün geliştirilmesi ve faaliyet alanının genişletilmesi hususunda önemli adımlar atılmıştı. Araştırma dönemindeki iktisat politikaları 1954 yılına kadar liberalizasyon, 1954 yılından sonra devletçilik ve müdahalecilik olarak gelişmişti. Yabancı sermayeye izin verilmiş, dış borca öncelik verilmiş ve açık bütçe uygulaması görülmüştü. Dış ticarete açıklar verilmiş ve yatırımlarda 1954 yılına kadar artan özel sermayenin ağırlığı, bu tarihten sonra azalmış, sanayi yatırımları da tüketim maddeleri alanında yapılmıştı. Tarımda

⁵⁷ Nevin Coşar, Demokrat Parti Dönemi Maliye Politikası, Ankara Üniversitesi SBF Dergisi, S.60. s. 32-33.

etkinlik sağlanamamıştı. Hükümet programında öngörülen devlet tesislerinin özelleştirilmesi vaadinin tersine, devlet özellikle sınai tüketim malları, ara ve yatırım malları ürünlerine yönelik yeni yatırımlarla ekonomideki hakimiyetini pekiştirmişti. Ulaşım ve enerji yatırımları artmıştı. Sosyal yönden de köyden kente göç olgusu oluşmuş ve tüketim kalıplarında değişim yaşanmıştı. Dönem içinde kamu kesimi yatırımları alt yapıda ulaştırma ve haberleşmeye, ara ve yatırım malları temininde ise tarım ve sanayiye yönelmişti. Buna karşılık özel kesim, normal ve dayanıklı tüketim malları sanayine yönelmişti.⁵⁸

Ekonomide 1946-1953 döneminde hızlı bir büyüme süreci mevcuttu. Sabit fiyatlarla millî gelirdeki artış oranı bu dönemde % 10,2' idi. Ancak bu büyüme aslında savaş yıllarındaki maddî kayıpların telafisi niteliğinde idi. Ayrıca bu yıllar tarımsal gelişme yılları olduğu için ekonomideki büyümenin en önemli göstergelerinde biri daha ortaya konmuş olmakta idi. Dönem süresince tarımın ortalama büyüme hızı % 13,2'yi bulmuş ve % 9,2'lik sınai büyüme hızını belirgin bir biçimde geçmişti. Tarım sektörünün milli hâsıla içindeki payı 1947'de % 42 iken 1953'te % 45,2'ye yükselmişti. Aynı yıllarda sanayi sektörünün payı ise % 15,2'den % 13,5'e düşmüştü. Bu gelişme şekli, dönemin dünya ekonomisi ile hammaddeci ihtisaslaşmaya dayanan bütünleşme eğiliminin göstergesi idi. Ulusal gelir bu dönemde sabit fiyatlarla yılda ortalama olarak % 5-6 dolayında bir gelişme göstermişti. Büyüme hızı dönem başında yüksekti. 1946 Yılı'nda yılında tarım, sanayi ve hizmet sektörünün ulusal gelir içindeki payları sırasıyla %46, % 15 ve % 29 iken, 1962 yılında bu oranlar % 36, % 18 ve % 46 olarak değişmişti. Bu oranlardaki değişimden anlaşıldığına göre tarım sektörünün ulusal gelir içindeki payı azalmış, sanayi ve hizmetler sektörünün payları ise artış göstermişti. Türkiye'de 1950 yılından sonra bu muhafazakâr para ve maliye politikası değişmiş, genişlemeci para ve maliye politikaları uygulanmıştı. Hükümet iç ve dış kaynak kullanımına ve iç talep genişlemesine dayalı hızlı ekonomik büyüme stratejisini uygulamaya

⁵⁸ Erdoğan, s. 46.

başlamıştı.1950 yılından sonra devletin altyapı yatırımlarıyla ilgili harcamaları, KİT'in işletme zararları ve tarımsal ürün destekleme alımları artmıştı. Hükümet, devletin ekonomideki yerini küçülteceğini vaat etmesine rağmen bunu hayata geçirememişti. Aksine, özel kesimin genişleyen iç talebi karşılayamaması KİT üretimine olan ihtiyacı artmıştı. Bu dönemde yeni KİT kurulmuş, mevcut KİT'in üretim kapasiteleri genişletilmişti. Örneğin, şeker, çimento, demir-çelik tesisleri için devlet bütçesinden yeni yatırımlar yapılmıştı.⁵⁹

1954' ten sonra hükümetin izlediği ekonomi politikası geçen yıllardan farklı olmayacaktı. Zaten Menderes'in hükümetin yeni bir programla gelmediğine dair açıklamaları da bunu doğrular nitelikte idi. Bu dönemde okunan hükümet programında da tarıma önem verileceği ve bunun sadece tarımsal faaliyetler olarak algılanmaması gerektiği, hayvancılığın da devlet teşvikiyle yapılacağından söz ediliyordu. Menderes, konuyla ilgili konuşmasında; *"Tarım, ulusal ekonomimizin temelidir. Bir yandan ulusumuzun beslenme ve giyinme gereksinimini ve sanayimizin hammaddesini sağlar ve diğer yandan ihracatımızın da ana kaynağını oluşturur"*⁶⁰ diyordu. Menderes konuşmasının başka bir bölümünde ise; *"Geçen dönemde kısmen kaldırılmış olan Hayvan Vergisi'nin kalan kısmını da 1955 yılında kaldırılmasını önermek suretiyle bu ilkel vergiyi bütünüyle tasfiye etmiş olacağız. Veraset ve İntikal Vergisi de ıslah edeceğimiz vergiler arasına alınmış bulunmaktadır"*⁶¹ sözleriyle hayvancılığa verilecek devlet desteğinin önemini vurgulamış olmakta idi. Hükümet programından da anlaşıldığı gibi Menderes, 1954'ten bu yana ekonomide amaçların iyi belirlenip hedefe doğru gidilmesi için ekonomik faaliyetlerin başarısını hükümet programına bağlıyor ve bu konuda başarılı olabilmenin ön koşulunun koordinasyonlu bir çalışmadan geçtiğine inanıyordu.

⁵⁹ Erdoğan, s. 48.

⁶⁰ Baytal, s. 555.

⁶¹ TBMM Zabıt Ceridesi, D: 10, c. I, 25.4.1954, s.30.

Ancak beklenilenin aksine ekonomide istenilen hedefe ulaşamadığı gibi tehlike çanları çalmaya başlamıştır başlamıştı. Tehlikenin ilk belirtisi, dış ticarete ağırlık verilen politikanın gerçekleştirilmesine yönelik elverişli koşulların 1954 yılında Kore Savaşı'ndan sonra ortadan kalkmış olmasıydı. Savaş Türkiye'nin geleneksel ihraç maddesi olan tarım ürünlerine olan talebi ve dolayısıyla bunların dünya piyasalarındaki fiyatlarını arttırmışken, savaşın sona ermesi hem talebi hem de fiyatların düşmesi sonucunu doğurmuştu. Bunun ekonomiye etkisi oldukça ağır olmuştu. Diğer yandan 1954'ten itibaren döviz darboğazı yüzünden DP'nin kuruluşundan itibaren vurguladığı liberalizme kısıtlama getirilmişti. Özellikle ithalatı kısıtlayıcı önlemler alınmıştı. Şeker ve çimento üretimi için Türkiye'de fabrika kurmaya ve işletmeye olanak hazırlanmıştı. Artık sanayi kesiminde devlet yerini almıştı. Her ne kadar Türk girişimci sınıfı ve ticarî zihniyetin gelişmesini sağlamak ve yatırımları teşvik amacıyla kurulan Sanayi ve Madenler Bakanlığı beklenildiği gibi sonuç getirmemişse de devletin ekonomideki yeri kaçınılmaz hâle gelmişti. Hükümet, baştan beri savunduğu liberalizm politikasından bütün bu nedenler yüzünden ödün vermek zorunda kalmıştı. Ekonomideki bu kötüleşme, siyasal ve sosyal yaşamı da etkiler bir nitelikte idi. Her ne kadar Duyun-ı Umumiye borçlarının son ve kesin tasfiyesi 25 Mayıs 1954'te tamamlanmış olsa da ödemeler dengesindeki gecikme enflasyonu da arttırmıştı. Diğer yandan Menderes'in Amerika gezisinde 300 milyon dolarlık borç yerine 30 milyon dolarlık bir hibe ile dönmesi yeni oluşan Türk piyasasının iyice ürkmesine neden olmuştu. Bu aşamadan sonra Türk halkının hiç alışık olmadığı enflasyon gibi kavramlar belirmeye başlayacaktı.⁶²

14 Mayıs 1950 seçimleri sonrası ilk hükümet programını dönemin başbakanı Adnan Menderes Meclis'te açıklamıştı. Menderes, 29 Mayıs 1950 tarihli konuşmasında öncelikle devrıldıkları ülke ekonomisinin vaziyetini incelediklerini söylemiş, ardından da güncel ekonomik göstergeleri rakamsal ve nispi boyutta açıklamıştı. Yapılan konuşmaya göre bütçedeki 174 milyon liralık açığın 155 milyon

⁶² Baytal, s. 556.

lirası Marshall Yardımı'ndan, geri kalan 19 milyonu da iç borçlanmadan kapatılacaktı.⁶³ Programın amacı, hayat pahalılığını önlemek, piyasa maliyetlerini dünya seviyesine yaklaştırmak, üretim hacmini artırmaktı. Bunun için devlet müdahalelerini asgariye indirmek, devlet sektörünü daraltmak, özel teşebbüsün faaliyet sahasını genişletmek lüzumu vardı. Devlet, çok zaruri olmadığı sürece sosyal hizmetler hariç olmak üzere, doğrudan herhangi bir sektöre giriş yapmamalı idi. Vergi ve gümrük tarifeleri yeniden gözden geçirilecek, vatandaşın bütçesini zorlayan vergiler, özellikle alış-veriş vergisi yeniden düzenlenecek, gümrük tarifeleri de ülke şartlarının gereklerine göre belirlenecekti. Program açıklamasının geri kalan kısmında ziraat, sulama, ulaştırma, bayındırlık, imar, adalet, eğitim gibi konulara yer verilmiş, o zamana kadarki yapılmış olan uygulamalar eleştirilmiş, alınacak önlemler sıralanmıştı.⁶⁴

Her ne kadar devralınan ekonomi savaş seferberliği nedeniyle her açıdan yıpranmış ise de; Marshall Yardımı'nın, bütçe açığının kapanması konusunda hayati derecede önemi olmuştu. Yaklaşık bir sene sonraki hükümet programında, 30.03.1951 tarihinde yine Menderes, konuşmasında aşağıda detayları verilen iktisat politikası ve vergi konularına ağırlıklı olarak değinmişti.⁶⁵

- Üretim ve üreticiyi desteklemek, teşvik etmek, faizleri düşürerek üretim masraflarını azaltmak ve reel sektörün canlanmasını sağlamak amaçlar arasındadır.
- Devlet, sosyal ve kamu hizmetleri haricindeki sektörlerle girmeyecek, girmiş olan devlet teşekkülleri de özel sektöre devredilecektir.

⁶³ Kazım Öztürk, Türkiye Cumhuriyeti Hükümetleri ve Programları, Ak Yayınları, İstanbul, 1968, s.350-351.

⁶⁴ Öztürk, s.356

⁶⁵ Öztürk, s.371-385.

- Ziraat ve hayvancılık iktisadi hayatın temelini teşkil etmektedir. Ziraatta yapılacak olanlar, zirai kredinin piyasa şartlarıyla uyumlu hâle getirilmesi, tarımsal araç ve gereçlerin artırılması, hastalık ve haşerelerin yok edilmesi, tohum ıslahı, zirai tekniklerin ilettilmesi gibi konulara öncelik verilmiştir. Hayvancılıkla ilgili olan bulaşıcı hastalıklarla mücadele edilecektir.
- Her türlü ulaştırma faaliyetlerine hız verilecek, kara, deniz, hava ve demir yolları ağı genişletilecek, posta, telefon ve telgraf gibi iletişim araçlarının yaygınlaştırılması sağlanacaktır.
- İşçi-işveren ilişkilerinde kanuni alanda adalet sağlanacak, sendikalarla ilgili kanun üzerinde çalışmalar yapılacak, ücretli izin ve hafta tatili uygulamaları güncellenecektir.
- İlk, orta, yüksek ve teknik eğitimin idaresi tek bir merkezden yürütülerek eğitimin uyumlu bir gelişme süreci içerisine girmesi sağlanacaktır. Doğuda bir üniversite kurulacaktır. Öğretmenlerin daha vasıflı olarak yetiştirilmelerine gayret edilecektir.
- Hastalıklarla mücadelede daha kararlı olunacak, hastanelerdeki yatak sayısı artırılabilecektir.
- Dış ilişkilerde Birleşmiş Milletlere olan bağlılık dile getirilmiştir. İngiltere ve Fransa ile olan ittifakın devamlılığı, Amerika ile olan işbirliği dış siyasetin iki ana meselesi olarak beyan edilmiştir.

1952'den sonra enflasyon ve döviz kurlarındaki önlenemez artış, söz konusu liberalizm politikasının diğer yüzünü göstermişti. DP'nin liberalizm anlayışı, sadece özel sektöre yer verilmesi anlamında değil; devlet sektörünün de ekonomide yer almasını kaçınılmaz görüyordu.⁶⁶ Bir yandan geleneksel tarım ekonomisinin devam ettirilmesi için devlet tarafından destek verileceği vurgulanırken diğer yandan da özellikle sanayi kuruluşlarında özel sektörün de yer alacağından söz ediliyordu. Konuyla ilgili olarak Menderes, 26.5.1954 tarihinde hükümet programı dolayısıyla yaptığı konuşmada partisinin gerçekleştireceği ekonomik icraatları şöyle sıralıyordu:;

⁶⁶ Mustafa Albayrak, Türk Siyasi Tarihinde Demokrat Parti, Ankara, 2004, s. 303.

1. “Nüfusumuzun % 80'inin iştigal mevzuunu ve geçim vasıtasını, milli ekonomimizin temelini, sanayi ve ticaretimizin ana kaynağını teşkil eden ziraatımız büyük bir dikkat ve ehemmiyetle ve ön plânda ele alınacaktır.
2. Memleketin iktisadi cihazlandırılması süratlendirilecek, bütün malî ve iktisadî imkânlarımız, azami nispette iktisadi kalkınmanın emrine tahsis olunacaktır.
3. Hususi teşebbüsün çalışması ve gelişmesi için lüzumlu hukuki ve fiili emniyet havasının yerleşmesini temine matuf bütün tedbirler alınacaktır.
4. Yabancı teşebbüs, sermaye ve tekniğinden geniş ölçüde faydalanmanın şartları tahakkuk ettirilecek ve icapları yerine getirilecektir.

Devlet bütçelerinin cari hizmetler ve sarfiyatında azami tasarrufla hareket edilecek, memleketin iktisadi takatiyle mütenasip denk ve muvazeneli bütçeler getirilecek, buna mukabil iktisadi kalkınmaya ve bir kül halinde vatandaşların istihsal gayretleri ve faaliyetlerini desteklemeye matuf sermaye yatırımlarına mümkün olan en geniş hissenin ayrılması temin edilecektir”.⁶⁷

Hükümet programında kırsal kesime de yer veren Menderes, program dolayısıyla konuşmasına şöyle devam ediyordu; “*Köy yolları ve köprülerin inşaatı büyük nispette ikmal edilmiş, yol şebekemiz pek ziyade genişletilmiş, bugün inşalarına başladığımız baraj ve elektrik santralleri ve modern tesislerinden çoğu işletmeye açılmış, yeni barajlar ve santraller inşaatına da girişilmiş bulunacaktır. Köy elektrifikasyonu davasına da başlanmış ve hatta ilerletmiş olacağız, radyo istasyonlarımızı, limanlar, hava meydanları, silolar, depolama ve yükleme tesislerimizin inşaatını da ikmal etmiş bulunacağız*”.⁶⁸

⁶⁷ TBMM Zabıt Ceridesi, D: 10, c:I, Tarih: 24.5 .1954, s. 26

⁶⁸ Baytal, s. 552.

Başbakan Menderes, programın ikinci bölümünde ise, yeni dönemde yapmayı plânladıkları konular üzerinde durarak, tarım ve sanayiye verilecek önemin yanı sıra Türk parasının değerinin korunacağını, 1950'lerdeki ekonomik girişimciliğe devam edileceğini, ithalatın arttırılarak kaynakların daha iyi kullanılacağını, vergi konularında ıslahat yapılması yanında vergilerin sosyal adalet prensiplerine göre düzenleneceğini, toprak dağıtımının devam ettirileceğini dile getirmekte idi. Böylece programda belirtildiği gibi tarıma öncelik verilecek, sanayileşme özel kesim öncülüğünde yürütülecek dış ekonomik ilişkilerde devlet müdahalesi en az düzeye indirilecekti. DP programında yer alan bu ilkelere, ülkedeki çeşitli iniş ve çıkışlara rağmen bağlı kalındığı görülmekte idi. Daha sonraki Menderes hükümetlerinde de bu ekonomik program fazla değişmeden uygulanılmaya çalışılmıştı.⁶⁹

Karaborsanın damgasını vurduğu 1955 yılında dördüncü DP Hükümeti göreve başlamıştı. Menderes'in 14 Aralık 1955 tarihli hükümet programını sunuş konuşmasında üretimin yanı sıra fiyatın da önemli olduğu vurgulanarak karaborsa ile mücadele edileceği belirtilmekte idi. Katılım oranının %76,6 düzeyine düştüğü 1957 Genel Seçimleri sonucunda kurulan DP'nin beşinci Hükümetinin programının 4 Aralık 1957 tarihinde Meclis'te okunması ile iktisadî ve mali konularda bir değişiklik yapılmayacağı belirtilmişti. Ancak artık karaborsa ile mücadelede Milli Koruma Kanunu'nun etkin şekilde kullanılacağından söz edilmekte idi.⁷⁰

Menderes Hükümeti, ekonomide liberalizmin sağlanması için başta ABD olmak üzere, Batılı demokratik devletlerle daha sıkı bir işbirliği yapılacağını açıklayarak bir girişimci sınıfının doğmasını sağlamayı hedefliyordu. Bunda yabancı uzmanların önemli payı vardı. DP'nin iktidarı devraldığı 1950 yılından itibaren izlediği ekonomik politikaların çoğu Barker Raporu olarak bilinen Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankası'nın Menderes Hükümeti'yle yaptığı işbirliği sonucunda

⁶⁹ Albayrak, s. 304.

⁷⁰ Erdoğan, s. 65-66.

hazırlanmış olan rapora dayanıyordu. Raporda, Türkiye'nin ekonomik yapısı, geçmişte uygulanmış politikalar ve gelecekte uygulayabilecek ekonomik politikalar üzerinde duruluyordu.⁷¹

II. Dünya Savaşı'ndan sonra, yeni dünya düzenine yön vermek amacıyla ABD'nin öncülüğünde kurulan Uluslararası Para Fonu ile Dünya Bankası'na Türkiye'nin katılması ile hükümetler, yabancı yatırımcıların Türkiye'de yatırım yapmasını kolaylaştırıcı mevzuat değişikliklerine yönelmişlerdi. Bu çerçevede yabancı sermayenin yasal altyapısını oluşturmak üzere 1947 yılında Türk Parasının Kıymetini Koruma Kanunu hakkında 13 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı çıkarılmıştır. Türkiye'ye yabancı sermayeyi çekebilmek için ilk defa 5583 sayılı "Hazinece Özel Teşebbüslere Kefalet Edinilmesine ve Döviz Taahhüdünde Bulundurulmasına Dair Kanun" 1950 yılında kabul edilmişti. Dış talep ve yabancı kaynak girişine dayalı dizayn edilen ekonomik politikalarının sonucu olarak 5583 sayılı kanunla, Türkiye'ye gelen yabancı sermayeye ve dışarıdan borç alan girişimcilere transfer hakkı tanınmıştı. 1951 yılında çıkarılan 5821 sayılı Yabancı Sermaye Yatırımlarını Teşvik Kanunu ise 5583 sayılı kanunun yerine geçmişti. 5821 sayılı kanun, yerli sermayeye açık olan alanlarda kullanılmak ve sanayi, enerji, maden, bayındırlık, ulaştırma ve turizm alanlarına yatırım yapmak üzere gelen yabancı sermayeye, imtiyaz teşkil etmeyecek şekilde belirli hak ve kolaylıklar sağlanmıştı. 1954 yılında ise, 5821 sayılı kanundan beklenen yararlar sağlanamayınca, reel anlamda yabancı sermaye çekebilmek için 6224 sayılı Yabancı Sermayeyi Teşvik Kanunu çıkarılmıştı. 1954 yılında yabancı sermaye ile işbirliğini artırmak ve petrol arama amacıyla yabancı firmalarla işbirliğini öngören 6326 sayılı Petrol Kanunu ve 6224 sayılı Yabancı Sermayeyi Teşvik Kanunu da yine DP döneminde çıkarılmıştı. 6224 sayılı kanun yabancı yatırımları izne tâbi tutsa da niteliği gereği liberal hükümler taşıdığı söylenebilir. Bu kanun liberal hükümler taşımasına karşın yeterince açık olmaması, politik ve bürokratik çevrelerce farklı biçimlerde yorumlanmasına neden olmuştu.

⁷¹ Albayrak, s. 305.

Bu dönemde yabancı sermaye ile ilgili liberal düzenlemeler yapılmasına karşın arzulanan düzeyde yabancı sermaye çekilememiştir. DP'nin on yıllık iktidarı sırasında, hibe veya borç şeklinde, sadece ABD'den aldığı tüm ekonomik yardım 1 milyar 583 milyon dolardır. DP iktidardan ayrılınca ise Türkiye'ye 12 milyar liralık bir dış borç yükü bırakılmıştır. 1950-1960 arası başvuru borçlanmalarının büyük kısmı devletten devlete ve uluslararası mali kuruluşlardan temin edilmiştir.⁷²

Aşağıdaki tabloda görüleceği üzere, 1954 yılına kadar Türkiye'ye gelen doğrudan yabancı sermaye miktarı 2,8 milyon dolar düzeyinde gerçekleşmiştir. 1954-1960 yılları arasında ise Türkiye'ye toplam 14,5 milyon dolar yabancı sermaye girişi söz konusu idi. Yabancı sermaye girişini teşvik etmek amacıyla 1954'te çıkarılan Yabancı Sermayeyi Teşvik Kanunu ile aynı yıl içerisinde Türkiye'ye gelen yabancı sermaye miktarı 2,2 milyona yükselmiştir. Bu miktar, daha sonraki yıllarda düşük oranda da olsa artarak devam etmiştir.⁷³

Tablo 1.2. 1950-1960 Döneminde Türkiye'de Yabancı Sermaye Hareketleri

Yıllar	Yıllık		Birikimli	
	Milyon (Dolar)	Milyon (TL)	Milyon (Dolar)	Milyon (TL)
1954'e kadar	2,8	7,9	2,8	7,9
1954	2,2	6,1	5,0	14,0
1955	1,2	3,3	6,2	17,3

⁷² Takım, s. 178-179.

⁷³ Takım, s.180.

1956	3,4	9,4	9,6	26,7
1957	1,3	3,6	10,9	30,3
1958	1,1	4,5	12,0	34,8
1959	3,4	20,5	15,4	55,3
1960	1,9	16,3	17,3	71,6

Tablo 1.2. Devamı

Türkiye'nin petrol kaynaklarının özel teşebbüs eli ve yatırımları ile süratle, kesintisiz ve verimli bir şekilde geliştirilip değerlendirilmesini sağlamak amacıyla 1954'de "Petrol Kanunu" çıkarılmıştı. Öncelikle Amerikan şirketlerinin bu konuya ilgi duydukları bilinmekteydi. Dönemin bakanı Sıtkı Yırçalı petrol yasa tasarısının o günkü dünya koşulları içinde Türkiye'nin çıkarlarını en iyi şekilde koruyup gözetildiğini ileri sürerek özel girişimin de içinde bulunacağı Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı'nın kurulacağını ve bu ortaklığın MTA'nın çalışma alanları içerisinde bizzat yer alacağını belirtmişti.⁷⁴ Yasa tasarısının gerekçesinde, daha önceki Petrol Yasası'nın yerli ve yabancı özel kuruluşlar içerisinde daha teşvik edici hâle getirilmesinin amaçlandığı ileri sürülmekteydi.⁷⁵ Sonuçta petrol yasa 07 Mart 1954 tarihinde TBMM'de kabul edilmişti.⁷⁶ 29 Mayıs 1957'de ise 6326 sayılı kanunla yeniden düzenlenerek yatırımcılara ve yabancı şirketlere daha cazip hâle getirilmişti. Hükümetin ekonomi konusunda izlediği politika, başta ana muhalefet

⁷⁴ Baytal, s.553.

⁷⁵ TBMM Zabıt Ceridesi, D: 10, c. VII, s. 270.

⁷⁶ TBMM Zabıt Ceridesi, D: 9, c. XXIX, Kısım: 1, s. 436-439.

partisi CHP'yi harekete geçirmişti. 1953 programıyla ilk kez ekonomik ve sosyal sorunlara ağırlık vermeye başlayan CHP, 1954 Mart'ında artık iktidara karşı başta sosyal ve ekonomik sorunları ele alarak eleştirilerini yoğunlaştıracaktı. CHP'nin en büyük tepkisi petrol yasasından sonra olmuştu. CHP, bu yasayla kapitülasyonların yeniden verildiğini, ülkenin geri dönülmez çıkmazlara sürüklendiğini savunmaktaydı. Bu konularda iktidara en büyük tepki, CHP lideri İnönü tarafından gelmişti.⁷⁷

Diğer yandan Mecliste ikinci muhalefet partisi olan Cumhuriyetçi Millet Partisi milletvekili Hikmet Bayur programı sert dille eleştirerek, programın Türkiye için yeni hiç bir şey vaat etmediğini söylemekte ve konuşmasında; *“Hükümet programının önemli bir kısmı dört yıllık olayların kendi görüş açılarından tahlili ile sınırlı kalmakta ve bir Hükümet programından çok bir mücadele nutku izlenimini vermektedir”*⁷⁸ diyerek iktidara karşı eleştirilerini dile getirmekte idi.

DP'ye göre para politikası büyümeyi kolaylaştırmalı, büyümenin önünü tıkamamalıydı. Hükümet programlarında enflasyonist bir mali politika izlenmeyeceği vurgulanmıştı, ancak deflasyoncu bir politikanın da iktisadî ve mali kaynakları kısırlaştıracağı düşünülüyordu. Başlangıçta para politikasına temkinli yaklaşan hükümet dış kaynaklardan bekleneni elde edemeyince Merkez Bankası kaynaklarını kullanmaya yönelmişti. Tedavüldeki para miktarı 1950 yılında 900 milyon lira iken, 1951 yılında 1048 milyon, 1952 yılında 1146 milyon, 1953'te 1333 milyon, 1954'te 1379 milyon TL'ye çıkmıştı. 1950-54 yılları arasında para arzı artsa da iç üretimdeki artışlar ve dış yardım bir tampon rolü oynadığından fiyat artışları ılımlı gerçekleşmişti. 1954 sonrasında ise para artışı hızlanırken, reel gelirdeki artışın yavaşlaması ve toplam kaynaklardan gelişme harcamalarına ayrılan payın azalması, enflasyonu artırmıştı. Tedavüldeki para miktarı 1954 yılına göre büyük bir sıçrama

⁷⁷ Baytal, s.553.

⁷⁸ TBMM Zabıt Ceridesi, D: 10, c. I, 24.5.1954, s.59.

yaparak 1955'te 1805 milyona, 1956'da 2322 milyona, 1957 de 2936 milyona yükselmişti. 1958'de 3052 milyon, 1959 tarihinde 3406 milyona ulaşmıştı. 10 yıl içinde tedavüldeki para miktarı 4 kata yakın artmıştı.⁷⁹

II. Dünya Savaşı'ndan sonra artan kamu harcamalarının mevcut kaynaklarla finanse edilememesi nedeniyle yeni kaynak arayışlarına gidilmiş, daha sonraları çok tartışılacak olan Varlık Vergisi konularak vergi sistemi ekonomi politikalarına göre şekillendirilmişti. Bu bağlamda ithalattan alınan vergiler yükseltilmiş, Toprak Mahsulleri Vergisi ihdas edilmiş, bu kaynaklar da yetmeyince iç borçlanmaya başvurulmuştu. Türkiye, II. Dünya Savaşı'nda oldukça hızlı bir enflasyon dönemi yaşamış, bunu 1945-1951 arasında fiyat istikrarı takip etmişti. Enflasyona yol açmaması nedeniyle para arzı istikrarlı tutulmuş, kamu harcamalarının bütçe gelirlerini aşmamasına özen gösterilmiş, denk bütçe uygulaması maliye politikalarının temel amacı olarak görülmüştü. 1950 yılından sonra uygulanan para ve maliye politikalarının sonucu olarak 1951'de fiyatlar yeniden yükselmeye ve 1954'ten sonra bu yükseliş kalıcı bir enflasyon eğilimi göstermeye başlamıştı. Enflasyonla birlikte ekonomik aktivitedeki bozulma nedeniyle Ağustos 1958'de bir istikrar programı uygulamaya karar verilmişti. Bu program, dış dengeyi sağlamak amacının yanında, açık finansman politikasına son vermek ve para arzını azaltmak amacını taşımaktaydı. Bu programa göre hükümet tarafından 1956 yılından itibaren yürürlüğe koyduğu iç fiyat kontrollerini kaldırarak ve banka kredilerine tavan sistemi getirilecekti. Bu çerçevede açılacak kredilerin kamu kesimi ve bankalar aracılığı ile dağılımını sağlamak amaçlanmaktaydı. Bu bağlamda TMO'nun aldığı kredilerin 1959 yılının ilk yarısına kadar Merkez Bankasına geri ödeme koşulu getirilmişti. Kredilerdeki bu daralmayı faiz oranlarındaki yükselme takip edince kredi faiz oranları yükselmişti. 1950-1954 döneminde para arzındaki genişleme üretim arttığı sürece bir sorun oluşturmamış, ancak daha sonraki dönemlerde üretim düşünce para arzının düşürülebilmesi enflasyonun temel nedenlerinden biri haline

⁷⁹ Coşar, s. 35.

gelmişti. DP'nin iktisat politikasının özelliklerinden biri haline gelen, para arzını artırmak bu dönemde ekonomik aktiviteyi yükseltse de parasal genişlemeye karşılık üretim kapasitesinin artırılmaması enflasyona neden olmuştu. DP, yatırımların birincil kaynağı olan emisyon ve kredi politikasıyla para arzını artırmayı, ekonomi politikasının temeli sayıyordu. Özellikle tarım alanında atıl kapasitenin bulunduğu ilk iktidar döneminde bu politikanın başarılı olduğunu söylemek mümkündü. Ancak, yeni kapasite oluşturulamayınca para arzını artırmaya dayanan bu politika enflasyonu besleyen bir unsur haline gelmişti.⁸⁰

1950-1953 döneminde banka kredilerinin yaklaşık %10'u kamu sektörüne kullanılırken, özel sektöre kullanılan krediler %90 olarak gerçekleşmişti. 1954-1960 döneminde ise kamu kesiminin banka kredilerindeki payı %20'ye yükselmiş, özel sektörün payı ise %80'e düşmüştü. Kamu kesimine açılan kredilerde de KİT'lere açılan kredilerin oranı dönem içerisinde giderek yükselmişti. Bankacılık sisteminde kamu bankalarının egemen olduğu bu dönemde devlet KİT zararlarını karşılamak amacıyla daha çok banka kredilerine başvurmuştu. Kredi hacmindeki genişlemenin sonucu olarak ortaya çıkan enflasyondaki kalıcılık mal kıtlığı oluşturarak, kuyruklar meydana gelmeye başlamış ve ekonomide karaborsa yüksek boyutlara ulaşmıştı. DP Hükümeti birinci aşamada, tekel maddelerinin, kömürün ve Sümerbank ürünlerinin; ikinci aşamada demir, kâğıt ve ulaştırma araçlarının fiyatlarını yüzde yüze yakın oranda yükselmişti.⁸¹

1950-53 yılları arasında ekonominin dinamizmini artıran genişletici politikalar, bu dönemden sonra ihracatın duraklaması, yeterli finans kaynaklarının bulunamaması nedeniyle enflasyonu hızlandırmış ve kamu kesiminin yükünü artırmıştı. Daralan ithalatla birlikte kapasite kullanım oranlarının düşmesi toplam mal arzını azaltmıştı. 1954'ten itibaren dış kaynaklardaki azalmaya rağmen hızlı büyüme

⁸⁰ Takım, s.172.

⁸¹ Takım, s.172.

hedefinden vazgeçilmeyerek kamu yatırımları artırılmıştı. Bu şartlarda genişletici para ve kredi politikaları, enflasyonist talep baskısını artırmıştı. Artan talep hacmine paralel olarak mal ve hizmet arzını artırmayı hedefledilerse de, ithalat güçlükleri buna olanak vermemiş ve genişlemeci bir para politikası enflasyonu hızlandırmıştı. Toptan eşya fiyatları endeksi 1950 yılında 100'den, 1959'da 250'ye yükseldi. 1950-53 yılları arasında fiyatlar ortalama % 5 oranında artarken, 1953-59 yılları arasında ise toptan eşya fiyat endeksi yılda ortalama % 14,9 artırmıştı. 1948 yılı 100 alınırsa, 1959 yılının ilk yedi ayının verilerine göre, tüketici fiyat endeksi 257'e çıktı. İthalat maddelerinde endeks 325, ihracatta 197, hammadde fiyatlarında 268, gıda maddelerinde 232, mensucatta 238 olarak gerçekleşmişti. Kamu harcamalarının finansman yöntemi enflasyonun ana kaynağını oluşturmuştu. Açık bütçelerin, Kamu İktisadi Teşebbüsleri'nin ve tarımsal kredilerdeki genişlemenin enflasyonun hızlanmasında önemli bir payı vardı. Tarımsal krediler 1950 yılında 412 milyon liradan 1960 yılında 2392 milyon liraya yükselmişti. Kamu İktisadi Teşebbüslerinin kamu yatırımları içindeki payı 1950-54 yılları arasında % 24'ten 1955-59 yılları arasında ortalama % 29'a çıktı. Çıkmıştı. Yatırımların % 30'u hazine bonolarıyla finanse edilmişti.⁸²

DP liberal bir parti idi ve kamu maliyesine yaklaşımı bu temelde yükselmekteydi. DP ekonomide müdahaleci, bürokrat devlet tipine karşıydı, ona göre devlet ve bürokrasi ekonomi üzerinde yükü, ekonominin iktisadî refah ve mali istikrar açısından küçültülmesi gerekliydi. Bu nedenle, devlet bütçesinin içeriği eleştirildi; bütçenin “yapıcılık vasfını” ön plâna alındı. Bütçenin yatırım yönüne öncelik verilerek gereksiz harcamalardan bütçeyi arındırmak istedikleri vurgulanmıştı. Bunun için, cari harcamaları azaltarak, yatırım harcamalarını artırmayı bu yolla “iktisadi cihazlanmayı (sanayileşmeyi)” sağlamayı amaçlanmıştı. Plânlamaya karşı olundu bütçeyi bütçe bir plân gibi kullanılmak istendi. Mali alandaki amaçları, iktisat politikasının genel ilkesi olan hızlı büyümeye dayanıyordu.

⁸² Coşar, s. 37.

Başlangıçta, enflasyonist finansman yöntemlerine karşı çıkılarak bütçe denkliliği, savunulsa da kendi kendine yeterli olma, kendi yağında kavrulma anlayışı eleştirildi.⁸³

DP döneminde sosyal güvenlik, sağlık ve eğitim gibi konulara sonradan ağırlık verilse de yapısal reformlar için gerekli bütçe ayrılmamıştı. Bunun yerine savunma harcamalarına daha büyük öncelik verilmişti. Fakat tablo 3 ve 4 de belirgin şekilde görüldüğü gibi 1953'te savunmaya büyük pay ayrılmasına rağmen, 1954'ten sonra bunun yerini ekonomik kalkınma alacaktı. Bunun nedenleri arasında Türkiye'nin NATO'ya girişiyle birlikte savunmada bir rahatlama döneminin başlamasından kaynaklanmakta idi. Zaten 1947'den sonra Türkiye Marshall plânı çerçevesinde aldığı dış yardımlar sayesinde önceki dönemlere göre savunmasında büyük bir rahatlama yaşanmıştı.⁸⁴

Tablo 1.3: 1950-1954 Yılları Arasında Bütçenin Genel Dağılımı

	1950	1951	1952	1953	Toplam
Sağlık	59.748.278	66.987.125	84.995.725	115.747.697	327.478.825
Eğitim	193.426.741	205.643.875	221.452.582	266.965.233	887.488.431
Sosyal Güvenlik	123.047.484	139.631.831	148.816.104	166.331.148	577.826.567
EkonomikK alkınma	289.822.496	320.486.008	382.805.900	520.671.534	1.513.785.938
Savunma	520.912.611	529.776.392	541.919.236	634.999.673	2.227.607.912

⁸³ Coşar, s. 38.

⁸⁴ Baytal, s.560.

Borç Ödeme	98.393.857	105.165.488	114.888.697	126.473.229	444.921.271
Genel İdare	201.857.096	212.068.018	256.047.157	296.318.222	966.290.493
Toplam	1.487.208.563	1.579.758.737	1.750.925.401	2.127.506.736	6.945.399.437

Tablo 1.3. devamı

Tablo 1.4: 1954-1957 Yılları Arasında Bütçenin Genel Dağılımı

	1954	1955	1956	1957	Toplam
Sağlık	126.358.957	148.957.08 1	161.886.496	192.655.526	629.858.060
Eğitim	310.856.724	426.879.61 9	493.030.575	579.331.137	1.810.098.055
Sosyal Güvenlik	167.053.020	192.763.37 4	224.502.504	235.932.112	820.251.010
E. Kalkınma	556.775.006	815.599.46 8	925.817.547	1.236.072.728	3.534.264.749
Savunma	663.861.440	804.562.29 6	873.144.952	1.053.914.645	3.395.483.333
Borç Ödeme	126.475.447	131.491.23 7	137.580.668	157.244.552	552.791.904
Genel İdare	337.094.406	420.474.20 3	509.011.410	551.522.159	1.818.102.178
Toplam	2.288.475.000	2.940.727.2 78	3.324.974.152	4.006.672.-859	12.560.849.289

Bütçenin genel dağılımına bakıldığında genel bir dengenin egemen olduğu görülmektedir. DP iktidarının en güçlü olduğu yıllarda, tablo 4'deki veriler yüzdelik dilimler halinde ele alınır yorumlanırsa 1954'ten sonra artan dışa bağımlılık 1957'den sonra da devam etmişti. Bütçenin genel dağılımı tablo 4'de de görüldüğü gibi, 1954'te en büyük pay, % 29'luk bir oranla savunmaya ayrılmıştır ayrılmıştır. Savunmaya ayrılan bu oran 1955'te % 27,3; 1956'da % 26,2; 1957'de % 26,3 olarak belirlenmiştir. Bütçede 1957'den sonra en fazla pay, ekonomik kalkınmaya ayrılmıştır. Ekonomik kalkınmaya ayrılan pay, 1954'te % 24,3; 1955'te % 27,7; 1956'da % 27,8; 1957'de ise % 30,8 olarak gerçekleşmiştir. Toplam oranda ekonomik kalkınma, savunmaya ayrılan payı geçmiştir. Üçüncü sırada genel idare yer almakta idi. Genel idarenin yıllara göre dağılımı ise; 1954'te % 14,7; 1955'te 14,3; 1956'da 15,3; 1957'de 13,8 olarak gerçekleşmiştir. Bütçede dördüncü sırada yer alan eğitime ayrılan pay oranı 1954'te % 13,6; 1955'te % 14,5; 1956'da % 14,8; 1957'de % 13,7 olarak belirlenmiştir. Beşinci sırada ise sağlığa ayrılan pay yer almakta idi. Sağlığa ayrılan pay, 1954'te % 5,5; 1955'te % 5,6; 1956'da % 4,8; 1957'de % 4,8 olarak gerçekleşmiştir. Bütçede son sırayı borç ödeme oluşturmaktaydı. Borç ödemenin yıllara göre dağılımı; 1954'te % 5,5; 1955'te % 4,8; 1956'da % 4,1; 1957'de % 3,9 olarak gerçekleşmiştir.⁸⁵

DP döneminde hemen her yıl bütçeler açık vermişti. Tablo 5, genel bütçe harcamaları, gelirleri ve açıklarının tahmin ve gerçekleştirmeleri ile konsolide bütçe açıklarının tahmin ve gerçekleştirmelerini göstermekte idi. Tablo 1' de görüldüğü gibi, 1950-53 yılları arasında ve 1955 yılında bütçe açığı tahmin edilmiş, diğer yıllarda ise bütçeler Meclis'te denk onaylanmıştı. Bütçe açıkları ilk yıllarda tahmin edilenden daha düşük miktarlarda gerçekleşti. Bütçenin ilk kez denk onaylandığı 1954 yılında ise, DP iktidarı döneminin en büyük bütçe açığını vermişti. 1956 ve 1957 yıllarında

⁸⁵ Baytal, s.561.

bütçe açıkları artmış 1958 yılında İstikrar Önlemleri'nin etkisiyle bütçe açığı biraz azalsa da, 1959 yılında tekrar yükselmişti.⁸⁶

Tablo 1.5 Bütçe Harcamaları, Gelirleri ve Açıkları (1950-1959) (Milyon TL)

Yıllar	Genel Bütçe			Konsolide Bütçe				
	Harcamalar	Gelirler		Açık		Açık		
	Başlangıç	Harcama	Tahmin	Tahsilat	Tahmin	Gerçekleşme	Tahmin	Gerçekleşme
1950	1487.2	1495.6	1313.3	1448.8	-173.9	-46.8	-226.6	- 114.6
1951	1579.8	1626.3	1345.3	1683.8	-234.8	57.6	-365.7	56.2
1952	1 750.9	2302.8	1551.4	2293.7	-199.5	-9.1	-220.5	63.1
1953	2127.5	2354.3	1959.8	2337.0	-167.7	-17.3	-209.4	-28.6
1954	2288.5	2637.7	2288.5	2468.8		-168.9	-6.0	-118.5
1955	2940.7	3394.3	2789.1	3288.7	-151.6	-105.6	-170.9	-53.3
1956	3325.0	3577.4	3325.0	3395.0		-182.2	1.5	-138.5
1957	4006.7	4256.2	4006.7	4060.0		-196.2	-4.8	-39.9
1958	4475.6	5087.2	4475.6	4932.3		-154.9	-10.6	16.4
1959	5980.6	6914.2	5980.6	6 572.3		-341.9	27.2	107.8

Kaynak: Nevin Coşar, s. 42.

⁸⁶ Coşar, s. 41.

Bu yıllarda genel bütçe kanunu tasarısı hazırlanıyor, katma bütçe kanunları ise farklı zamanlarda Meclis' e geliyordu. Tablo 5' de, denklik hesabında katma bütçeler de hesaba katıldığında açık tahmininin genel bütçe açıkları tahminlerinden daha büyük olduğu görülmekte idi. Sadece, 1956 ve 1959 yılları için konsolide bütçe tahminleri fazla göstermekte idi. Gerçekleşmelere bakıldığında, genel bütçe açıkları konsolide bütçe açıklarından daha büyüktü. Uygulamada, genel bütçe sadece 1951 yılında fazla verirken, konsolide bütçe 1951, 1952 ve 1958 yıllarında fazla vermişti. Konsolide bütçe itibariyle gerçekleşmelere bakıldığında, 1954 yılından sonra konsolide bütçe açıkları artmış, 1956 yılı en yüksek açık verilen yıl olmuştu. 1953 yılından itibaren katma bütçeli idarelerin öz gelirleri azalırken, bu idarelere yapılan hazine yardımları hızla yükselmişti.⁸⁷

Tarımsal üretim bu dönemde de iklim şartlarına büyük ölçüde bağımlı olmuştu. 1950-1953 yıllarında yağışların bol olması sonucunda tarımsal üretim % 12 oranında artmış ve bu durum GSMH'yi etkilemişti. Bir yıl sonra ortaya çıkan kuraklık sonucunda tarımsal üretim bir önceki yıla göre % 14 oranında gerilemiş, bu da GSMH'nin % 3,2 oranında düşmesine yol açmıştı. Dönem içinde tarım sektöründe istihdam edilen nüfus % 10 oranında azalarak, 1950'deki % 85 seviyesinden 1960'ta % 75'e düşmüştü. Bunun rağmen tarım sektörü, istihdam içinde hâkim sektör olmuştu. Tarımda sermaye kullanımı 1950 yılından sonra hızla artmış ve tarımsal sabit sermaye yatırımlarının toplam sabit sermaye yatırımlarına oranı, % 22'ye kadar çıkmıştı. Makineleşme ve sabit sermaye yatırımlarındaki gelişmelere paralel olarak tarımda gübre ve ilâç kullanımı yaygınlaşmış, bu durum üretimde verimlilik artışını sağlamıştı. Marshall Yardımı programıyla sağlanan makineleşme, ekili alanların genişlemesini ve üretimin artmasını temin etmişti. Tarım pazara açılmış, köyden kente göç yoğunlaşmıştı. Tarımdaki gizli işsizlik gerçek işsizliğe yol açmış, şehirlerde gecekondu semtleri ve marjinal hizmet sektörleri türemişti.⁸⁸

⁸⁷ Coşar, s. 42.

⁸⁸ Tezer Öçal, Türkiye Ekonomisi, 2. Basım, Savaş Yayınevi, Ankara, 2005, s. 55.

Bu dönemde tarımda hızlı makineleşme sonucunda ekime açılan arazi genişlemiş ve buna bağlı olarak üretim artmıştı. 1948 yılında ülkedeki toplam traktör sayısı 1.756 adet iken bu rakam 1950’de 16.585’e, 1955’te 40.282’ye ve 1960’ta 42.136’ya çıkmıştı. Ekilen arazi miktarı 1950’de 13.848.000 hektardan 1960’ta 23.264.000 hektara yükselmiş, toplam arazi içinde ekilen arazi oranı da % 18’den % 30’a yükselmişti. Ekime açılan arazinin genişlemesinde 1945 yılında çıkarılan Çiftçiyi Topraklandırma Kanunu’nun katkısı olmakla birlikte önemli olan husus, 1948 yılında Marshall Yardımı’nın uygulanmaya başlamasıyla tarımda çok hızlı bir makineleşme sürecine girilmiş olması idi. Bu süreçte ABD’nin dış yardımlarının büyük etkisi olmuş ve yardımların yarıya yakını tarımsal makineleşmeye ayrılmıştı. 1950 yılında traktörle işlenen arazi miktarı 1.244.000 hektar iken, bu miktar 10 yıl sonra 3.166.000 hektara çıkmıştı. Dönem boyunca tarımın ekonomideki ağırlığı devam etmişti. Dönem sonunda bile sanayi sektörü hâsılası, tarım sektörü hâsılasının yarısından daha azdı.⁸⁹

DP iktidarının ilk dönemlerinde tarımdaki bu başarının sebepleri şunlardı;⁹⁰

- Devlet topraklarının bir kısmı köylüye dağıtılmış, boş topraklar işletmeye açılmış ve meraların bir kısmı ekim alanı haline getirilerek tarımsal alan genişlemiştir.
- Gizli işsiz konumunda olan nüfusun bir kısmı yeni açılan tarımsal alanlarda istihdam edilerek DP iktidarının ilk yıllarında işsizliği azaltıcı etki yapmıştır.
- Tarım kesiminde emeğin verimliliğini artırmak amacıyla yaygın bir makineleşmeye gidilmiş, kısa bir süre içerisinde, traktör sayısı yaklaşık on misli artırılmıştır. Ayrıca, tarımsal alet ve makineler ithal edilip, kolay işleyen bir kredi mekanizması yoluyla bu araç ve gereçler köylünün kullanımına sunulmuştur.

⁸⁹ Öçal, s. 47-48

⁹⁰ Takım, s.167.

- Tarımsal ürünlerin taşıma ve depolanması için yeni önlemlerin alınması, ürünlerin düşük fiyatlarla hemen elden çıkarılmasını önleyerek gerçek fiyattan satılması sağlanmıştır.
- Ziraat Bankası kanalıyla, tarım kesiminin kredi ihtiyacı geniş ölçüde karşılanmış, tarımsal ürün fiyatları yükseltilerek üreticilere daha fazla nakit girişi sağlanmıştır.

Bu dönemde tarımsal üretim, iklim şartlarına bağımlılıktan kurtulamamıştı. İklim şartlarındaki değişimler tarımsal ve milli hâsılada çok büyük dalgalanmalara sebep olmuştu. Tarımdaki dalgalanmalar GSMH'yi ve sınaî hâsılayı etkilemiş, ekonomideki istikrarsızlığın büyük bir nedeni olmuştu.⁹¹

DP'nin tarım politikası ülkenin ekonomik kalkınmasının kaynağı olarak görülmüş, başta makineleşme olmak üzere çağdaş girdi kullanımının artması tarım alanlarının genişlemesi, verimlilik artışı, büyük ölçüde iklim şartlarına bağlı tarımsal üretimin artmasına neden olmuştu. Tarımsal ürünlerin pazara açılması, köylünün refah seviyesini artırırken köyden kente göçü de yükseltmiş; kentlerde yaşayan nüfusun artması başta açık işsizlik olmak üzere bir dizi sosyal sorunu beraberinde getirmişti.⁹²

Türkiye'de Cumhuriyet'in ilk yıllarında temelleri atılan sanayi sektörü, temel tüketim mallarının ithal ikamesine dayalı bir yapıya sahip olup, yerli tarımsal ve madensel hammaddeleri işlemeye yönelik olmuştu. Sanayideki bu yapı, 1946'dan Plânlı dönemin başlangıcı olan 1963'e kadar geçen dönemde büyük bir değişikliğe uğramamıştı. Sanayi sektörü, 1958'e kadar iç talebin canlı olması nedeniyle hızla büyümüş, özellikle 1952-1957 Dönemi'nde sektörün ortalama büyüme hızı % 12,5 gibi rekor bir orana yükselmişti.⁹³

⁹¹ Erdoğan, s. 92.

⁹² Takım, s.169.

⁹³ Erdoğan, s. 93.

DP döneminde, sanayi alanında madencilik, şeker, çimento ve dokuma sektörleri başta olmak üzere, özellikle demir ve bakır üretimi artmış; bu sektörlerde büyük ilerlemeler kaydedilmişti. Şeker ve dokumanın halkın tüketiminde oynadığı önemli rol, DP'nin büyük halk kitleleri tarafından popülaritesinin artmasına neden olmuştu.⁹⁴

Türkiye ekonomisi, 1960'a gelinceye kadar plânsız ve dengesiz bir şekilde büyümüş, 1950'lerin ikinci yarısından sonra sanayi sektörünün ve diğer sektörlerin büyüme hızı yavaşlamıştı. Kamu kesiminin ekonomideki ağırlığının azaltılması hedeflenmesine rağmen, bu hedef gerçekleştirilememişti. Sürdürülen projeler arasında bir koordinasyon sağlanamamış, projeler sağlam kaynaklarla finanse edilememiş ve Türkiye'de dağınık bir şantiye görünümü oluşmuştu. 1950 Döneminin ithal ikameci sanayileşme özelliği ekonomiyi dışa bağımlılıktan kurtaramamıştı. Bu bağımlılık ara ve yatırım mallarına bağımlılık olarak kendini göstermişti. 1950'li yılların ikinci yarısında ithalatın yaklaşık % 90'ı yatırım malları ve hammadde ithalatından oluşmuştu. İthalatın bu yapısı takip edilen sanayileşme modelinin özelliklerini ve sanayileşmede ulaşılan aşamayı göstermekte idi.⁹⁵

Bu dönemde kamu kesiminin varlığı özel kesimi olumsuz etkilememişti. İki kesim kendi aralarında rakip olmamıştı. Tam tersine kendi aralarında iş bölümü ve bütünleşme olduğu görülmüştür görülmüştü. Özel kesim yatırımlarını iç talep belirlemişti.⁹⁶

Sanayi kesimi bu dönemde tarımsal gelişme kentleşme ve iç pazarın genişlemesi sonucunda canlılık kazandı. Bu dönemin başlıca özelliği dışalım yerine ithal ikameci sanayileşmenin temel ve dayanıksız tüketim mallarının üretimine

⁹⁴ Takım, s.169.

⁹⁵ Erdoğan, s. 94.

⁹⁶ Öçal, s.48-49.

dayanan birinci aşamasının tamamlanması idi. Dönemin başında sınaî üretimin özel sektör odaklı gerçekleştirilmesi öngörülmekteydi. Bu amaçla 1950’de Türkiye Sınaî Kalkınma Bankası kurulmuştu. Bankanın amacı özel kesime iç ve dış kredi sağlamaktı. Ancak dönemin ortasından itibaren özel sınaî üretim genişleyen iç pazarın talebini karşılayamaz duruma gelince, kamu kesimi sınaî üretimini artırmak zorunda kalmıştı. Özel sanayi de kamu sanayisindeki üretim artışına paralel bir şekilde gelişme göstermişti. Giderek yaygınlık kazanan kamu-özel ortaklıkları ve kamu tarafından üretilen sınaî ürün girdilerinin özel sektöre maliyetinin altında verilmesi özel sektörün gelişimine büyük katkı sağlamıştı. Bu özelliğiyle dönem, özel sanayiye geçiş dönemi olarak kabul edilebilir. Sanayi kesiminin iç bileşiminde bu dönemde önemli değişimler olmamıştı. Şeker ve çimento sanayine yönelik kamu yatırımları, bu iki ürünün iç talebinin büyük ölçüde karşılanmasını sağlamış; kamu kesimi, çay, tütün, demir-çelik, kâğıt gibi üretim kolları, devletçi dönemin yatırımları nedeniyle egemen olmaya devam etmişti. Buna karşılık tekstil gibi diğer tüketim mallarında ithalat güçlüklerinden doğan piyasa şartlarına, özel sanayinin yeni yatırımlarla destek verdiği görülmüştü. Dönem sonunda sanayide oluşan katma değer, kamu kesimi ile özel kesim arasında yarı yarıya paylaşıldığı; tüketim malı sanayisinin toplam sınaî hâsıla içinde % 70-75 oranında bir yer tuttuğu tahmin edilebilir.⁹⁷

1950-1960 döneminde özel sektör yatırımlarında önemli sayılabilecek bir artış yaşanmasına rağmen, sanayi yatırımlarında kamu kesiminin payında önemli bir düşüş yaşanmamıştı. Bu dönemde kamu kesimi yatırımları ulaştırma ve haberleşme altyapı yatırımlarına, tarım ve sanayide ara ve yatırım malları sektörlerinde yoğunlaşmıştı. Dönemin sonlarına doğru ekonomideki dalgalanmalar nedeniyle başlangıçta dayanıklı tüketim malları sektörüne yönelen özel sektörün, daha sonraları spekülâtif alanlara yönelmesi ile kamu kesiminin sabit sermaye yatırımlarındaki payı yükselmişti. Öte yandan 1956 yılına kadar sanayi için gerekli olan ithalatta önemli

⁹⁷ Erdoğan, s. 98.

bir sorun yaşanmamış, ihtiyaç duyulan ara ve yatırım malları ithalatı yapılabilmişti. Bu sayede sanayide art arda yüksek büyüme oranları gerçekleştirilmişti. 1950-1957 yılları arasında sanayinin yıllık ortalama büyüme hızı %10 olarak gerçekleşmişti. Ancak 1956 yılından sonra döviz yetersizliği nedeniyle ithalatta yaşanan daralma, sanayide ara ve yatırım malları ithalatını olumsuz etkilemişti. Dolayısıyla ithal ikamesine dayalı sanayileşme çabaları, ekonomiyi dışa bağımlılıktan kurtaramamıştı.⁹⁸

1946-1953 döneminde yaşanan hızlı büyüme bütün sosyal grupların reel gelirlerinin artmasına imkân veren bir durum ortaya çıkarmıştı. Döneme ait sayısal göstergeler bu tespiti doğrular nitelikte idi. Ancak reel gelirdeki artış gelir dağılımında adaletin sağlandığı anlamına gelmemekte idi. Konuya bölüşüm göstergeleri açısından bakıldığında tarım dışındaki ücretli ve maaşlı grupların milli gelirden aldığı paylarda azalma olduğu tahmin edilmişti. Bu yüzden 1946-1953 yıllarında tarımda ve sanayide görülen yüksek büyüme hızı nedeniyle toplumun büyük kesimlerinin reel gelirlerinde bir artış söz konusu iken ücretlilerin gelirlerinde azalma olmuştu. Memur maaşlarının milli gelir içindeki payı 1946 yılında %8.3 iken 1953'de %6.3'e düşmüştü. Bu gerileme kısmen de olsa tarım kesiminin diğer kesimlerden daha hızlı büyüdüğünü göstermekte idi. Bu dönemde ücretli çalışanların haricinde tarımsal ürünlerin iç ve dış ticaretini yapanlar, sanayiciler, küçük tüccar ve üreticilerin kazançlı çıktığı gözlenmişti. 1954-1961 döneminde ise 1946-1953 döneminin aksine ücretli kesimin savaş yılları kayıplarının telafi edildiği yıllardı. Memur maaşlarının milli gelir içerisindeki payı 1952-1953 yılında %7 iken dönem sonunda %9,5'e yükselmişti. Diğer ücretler de dikkate alındığında 1952-1953 yıllarında milli gelirden %16,7 pay alan ücretliler, 1960 yılının başlarında %23,8'e yükselmiş, özel kesimde çalışan ücretlilerin gelirlerinde önemli ölçüde artış yaşanmıştı. Ancak bu şekilde bir karşılaştırma yerine, aynı oranların dönem içi ortalaması alındığında, kamu kesiminde çalışanların 1950 fiyatlarıyla vergiler

⁹⁸ Takım, s.171.

çıktıktan sonra ortalama gelirleri fert başına GSMH'den daha az arttığı görülmüştü. Bu durum, kamu kesiminde çalışanların ellerine düşen payın azalması demektir. Kamu kesiminde çalışanların dönem sonunda gelir dağılımından aldıkları payların dönem ortalamasından daha düşük olması, kamu kesiminde çalışanların paylarını gittikçe küçülten bir eğilimin var olduğunu göstermekte idi. Öte yandan DP döneminde, artan kamu açıklarını karşılayacak düzeyde vergi toplanamaması sonucu ortaya çıkan bütçe açıklarının iç borçla finanse edilmesinin ortaya çıkardığı yüksek faiz ödemeleri, vergi alınmayan kesimlere kaynak aktarımı sağlanarak gelir dağılımını bozucu etki ortaya çıkarmıştı.⁹⁹

⁹⁹ Takım, s.181.

I. BÖLÜM

ULAŞIMIN ÖNEMİ ve TARİHSEL GELİŞİMİ

1.1. Ulaşımın Önemi

Ulaşım, bir nesneyi veya bir bilgiyi bulunduğu yerden farklı bir yere aktarmadır. Köyler, şehirler, ülkeler arasında bir yerden bir yere gidiş geliş demektir.¹⁰⁰ Karayolu ulaşımı, denizyolu ulaşımı, havayolu ulaşımı ve demiryolu ulaşımı insan hayatını kolaylaştıran ulaşım seçeneklerindedir.

Ulaşım sistemlerini insan vücudundaki damarlara benzetilebilir. İnsan vücudunda çok sayıda ve değişik fonksiyonları olan damarlar mevcuttur. Bu damarlar kan dolaşımını sağlayarak insan yaşamının devamlılığını sağlamaktadır. Damarlardan birinin değişik sebeplerle tıkanması ve kan dolaşımının gerçekleşmemesi vücudun yaşamsal fonksiyonunu yitirmesine neden olmaktadır.¹⁰¹ Kış aylarında doğa koşullarından dolayı ulaşımın aksaması da geçici bir damar tıkanıklığı gibidir ve insan hayatını olumsuz yönde etkilemektedir. Bunun gibi ulaşım da her ülke için hayati öneme sahiptir.

¹⁰⁰<http://tr.wikipedia.org/wiki/Ula%C5%9F%C4%B1m> (19.12.12,02:05)

¹⁰¹https://docs.google.com/viewer?a=v&q=cache:nTJyPZO7z3IJ:egitek.meb.gov.tr/aok/Aok_Kitaplar/AolKitaplar/Cografya_7/5.pdf+ula%C5%9F%C4%B1m%C4%B1n+%C3%B6nemi&hl=tr&gl=tr&pid=bl&srcid=ADGEESh2IasFmo8X_R1sy0cT6m1P8tA43ED5n2OxOhzvfLDu-fJPpSXUpaAE3A-ZYRvrzEewPAFqw8PHkrJ9baQN4jGVeWlEXH-TFXtKRDGJkFRN82oaoJB8OKncRTEg2slQlp7s07Me&sig=AHIEtbSQW373sOxUusn7ujHsXvYt0WDNZg (19.12.12, 02.08)

1.2. Ulaşımın Tarihsel Gelişimi

Ulaşım için tekerleğin bulunması bir dönüm noktası olmuştur. En eski tekerlek, yaklaşık 5.000 yıl önce Mezopotamya’da yapılmıştır. Tekerlek ile ilgili en eski kayıt, M.Ö. 3.500 yıllarına ait tekerlekli bir kızıağı resmeden. Sümer (Erech) piktogramı idi. Tekerlek fikri muhtemelen kütüklerin kolayca yuvarlanarak taşınması amacıyla kullanılmasından doğmuştur. Bilinen en eski tekerler, bir kazık üzerine geçirilmiş üç tahta diskten oluşmakta idi.¹⁰²

1.3. Anadolu’da Ulaşımın Tarihsel Gelişimi

1.3.1. Eski Çağ’da Anadolu’da Ulaşım

Anadolu’da ulaşım yeryüzü şekillerinden dolayı doğu-batı doğrultulu bir uzanış gösterir. Ancak teknolojik gelişmelerle birlikte kuzey-güney doğrultulu yollar da tarihi süreç içinde gelişmiştir.¹⁰³

Anadolu’da varlığı bilinen en eski karayolu M.Ö. 2000 yılında Hititler tarafından yapılmıştır. Bu yol İç Anadolu’daki başlıca yerleşme merkezlerini birbirine bağlıyor ayrıca Karadeniz ve Ege kıyılarına kadar uzanıyordu. Örneğin, Anadolu’da Hititler döneminde yollar, şimdiki Boğazköy (Hattuşaş), Alishar ve Alacahöyük gibi kavşak noktalarından geçiyordu. Pers İmparatorluğu zamanında ise bu imparatorluğun başkenti olan Susa’yı Musul, Mardin, Diyarbakır, Malatya ve Sivas’tan geçerek Ege Bölgesi’nin ünlü kenti Sardes’e ve buradan Ege kıyılarındaki liman kentlerine bağlayan (Foça, İzmir, Efes, Milet), uzunluğu 2600 km’yi bulan askerî ve idarî amaçlı “Kral Yolu” yapıldı. Kral Yolu yeni yapılmış bir yol olmaktan çok Hitit ve Lidya yollarını iyileştirerek daha güvenli ve kullanışlı hâle getirilmesiyle meydana gelmişti.

¹⁰²<http://tr.wikipedia.org/wiki/Tekerlek> 19.12.12, 02.19

¹⁰³Ertin, Gaye; ULAŞIM, Anadolu üniversitesi, Açık öğretim Fakültesi, s.185.

Kral Yolu, İstanbul Doğu Roma'nın başkenti olana kadar anayol olarak işlevini sürdürmüş daha sonra yerini Roma yollarına bırakmıştı. Romalılar fethettikleri yerlerde öncelikli olarak yol imarında buldukları bugüne kadar gelen döneme ait kalıntılardan ve çeşitli dokümanlardan anlaşılmakta idi. Örneğin Roma dönemine kadar Anadolu'ya uzanan bir yol olarak Rumeli yol şebekesi mevsim koşullarına bağlı olarak kullanılırken, Romalılar döneminde güzergâh boyunca döşenen blok taşlar ve uygun yerlere yapılan köprülerle, bu yol kesintisiz bir şekilde kullanılmaya başlanmıştı. Balkanlar'ın yanı sıra Romalılar Anadolu'ya damgasını vuran yol ağları da yapmışlardı. Söz konusu yollar malzeme ve işçilik bakımından çok kaliteli olmaktadır. Roma yollarına bu kaliteyi getiren uyguladıkları yol tekniği idi. Bir yol imar faaliyetinde önce güzergâhı işaretleyen Romalılar yol genişliğini saptayarak genellikle dört kat tabaka halinde yol yapmışlardı. Ortalama kalınlığı 0.90 m. genişliği 3.25- 4.50 m. arasında değişen bu yolların her iki yanında yaya kaldırımları bulunmaktaydı. Yol boylarına mesafeleri belirli mil taşları diken Romalılar önemli geçit ve kavşak noktalarına görkemli kapılar dikmişlerdi.¹⁰⁴

1.3.2. Anadolu Selçuklu Devleti Dönemi'nde Anadolu'da Ulaşım

Anadolu Selçuklu dönemi yolları, antik yollarla önemli ilintisi olmadan temel olarak ticarî yaşama göre biçimlenmiş yollardır. Selçuklu döneminde ticarete verilen önem, izlenilen politikalardan anlaşılmaktadır. Ticareti teşvik etmek ve canlı bir hâle getirmek için II. Kılıçarslan ve Gıyaseddin Keyhüsrev gibi Selçuklu sultanları düşük gümrük vergisi uygulamışlar, bunun yanı sıra tüccar ve seyyahların rahat etmesi için ticaret noktalarında ve kentlerin etrafında çok sayıda kervansaray ve hanlar kurmuşlardı. Seyahat edenlerin konfor ve güvenliklerinin sağlanması için kervansaraylar arasındaki uzaklık deve ile 9 saatlik mesafe; yani, bir günlük yolculuk olan yaklaşık 18 millik bir mesafe olarak hesaplanmıştı. Anadolu Selçuklu yollarının yapısal özellikleri tam bilinmemektedir. Ancak genel olarak kabul gören husus, bu

¹⁰⁴Şen, Leyla; *Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim süreci*, TESAV, Ankara, 2003

yolların hayvan geçişine yönelik belli bir standarda sahip, konforu ve hızı hayvan kapasitesiyle ölçülebilen bir bayındırlık faaliyeti olduğu idi.

1.3.3. Osmanlı Devleti Dönemi'nde Anadolu'da Ulaşım

Selçuklu Devleti'nin ticaret yolları konusunda izlediği politika Osmanlı İmparatorluğu merkezi idaresince devam ettirilmişti. Küçük bir Anadolu Beyliği'nden bir dünya imparatorluğu haline gelen ve çok geniş bir coğrafi alana sahip olan Osmanlıların güçlü ve iyi bir ulaştırma ağına sahip olmadan hükümlerlerini sürdürebilmesi olanaklı görülmemekte idi. İmparatorluğun devamlılığı, o dönemin teknolojik sınırları içerisinde yürütülen iyi bir ulaştırmayı olmazsa olmaz bir koşul kılmaktaydı.

Osmanlı İmparatorluğu'nun İstanbul merkezli, Anadolu'yu baştanbaşa kesen ana ve tali yollardan oluşan bir karayolu sistemi bulunmaktaydı. Merkezi idare, Anadolu ve Rumeli'yi harekât, ikmal ve haberleşme bakımından üçer bölgeye ayırmış ve bu bölgelere yol kolları demişti. Söz konusu bu yollar da, sağ, orta ve sol olmak üzere üçe ayrılmıştı. Her yolda bir ana stratejik yol ve bu bölgelerdeki şehir ve kasabaları birbirine bağlayan tali yollar bulunmaktaydı.¹⁰⁵

Osmanlı Devleti'nin ticaret yollarını kontrolünde bulundurma politikası, XIV. yüzyılda yaptıkları birçok mücadelenin asıl nedenini oluşturmaktaydı. XIV. yüzyılın ikinci yarısından itibaren, Ankara (1354, 1362), Osmancık (1392), Amasya (1392), Erzincan (1401) gibi İpek Yolu'nun başlıca merkezlerini kontrol altına almaları öncelik verdikleri bu politikanın somut sonuçları idi. 1390'da Efes ve diğer Batı Anadolu limanlarını topraklarına katan Osmanlı Devleti, Anadolu üzerindeki tüm önemli ticaret yolları üzerinde hâkimiyet kurmuştu. Anadolu üzerindeki doğu-batı doğrultulu depresyonların sağladığı kolaylıktan yararlanarak Bolu-Amasya üzerinden Erzurum'a kadar uzanan bir kuzey yolu meydana getirmişlerdi. Anadolu'da

¹⁰⁵Şen, Leyla; *Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim süreci*, TESAV, Ankara, 2003, s.4.

karayolları Ümit Burnu'nun bulunması ve Avrupa'dan Hindistan'a doğrudan deniz yoluyla gitmenin mümkün olmasıyla önemini kaybetmişti.

Osmanlı Devleti'nin yol politikasında eski yolların tadilatından başka gereksinime göre yeni yolların yapımı da söz konusu olmuştu. Savaş ve barış zamanlarında izlenen iki yol politikası mevcuttu. Yol yapımında daha çok fütuhata yönelik askerî amaçların belirleyiciliği söz konusu idi. Bu yolların yapım sorumluluğu, bakımları ordu mimarlarının ve bu amaçla oluşturulmuş birliklerindi.¹⁰⁶ Ancak askerî amaçlı yollar çok dayanıklı olmayan, daha sonra gereği gibi bakım yapılmadığı için çok çabuk bozulan yollar olma özelliğini taşıyordu. Tanzimat dönemine kadar askerî amaçlı yapılan yolların yapımı dışında, barış zamanında belli bir programa bağlı olarak da yol yapımına rastlanmakta idi. Yol yapımı devlet yükümlülüğünden daha çok hayır sahiplerinin ve vakıfların işi olarak görülmüştü. Ayrıca imparatorluk bünyesinde derbentçiler¹⁰⁷, kaldırımcılar, gemiciler, köprücüler adı ile çeşitli teşkilatlanmalar oluşturulmuştu.

XIX. yüzyılda bakımsızlık sonucunda oluşan büyük oranda tahrip olan yollarda tarım ürünlerini memleketin üretim bölgelerinden kıyılara ulaştırmak ve kıyılardan üretim bölgelerine mal dağıtımını yapabilmek, ancak deve ve katır ile mümkün olabilmekteydi. Bu şekilde yapılan ulaştırma da elverişsiz hava koşullarında tamamen durmaktaydı. Ulaşım araçlarının yetersizliği nedeniyle İstanbul'a kış mevsiminde yeterli oranlarda buğday gelmemesinden kaynaklanan sıkıntıların yaşandığı ve durumu iyileştirmek için Rus buğdayının ithal edildiği farklı kaynaklarda belirtilmektedir. Ulaştırma giderleri çok yüksek olduğundan bu ölçüdeki giderleri ancak değerli mallar kaldırabiliyordu. Rus elçisi, XIX. yüzyıl başlarında Anadolu'daki yolsuzluğu anlatırken;

¹⁰⁶Osmanlı Devleti'nde Yol yapım birlikleri; Yörükler, Müsellemler, Beşlüler

¹⁰⁷**Derbentçi**; Derbentçiler Selçuklu ve Osmanlı Döneminde yol ve köprülerin bakım ve onarımını yapan ve aynı zamanda bu yapıların güvenliğini sağlayan kişilere verilen isimdir.http://tr.wikipedia.org/wiki/Derbent%C3%A7i,_Turhal (19.11.2013, 11:53)

“... Anadolu’ya ne yapıldı? İnşa edilmiş yollara orada hemen hemen hiç tesadüf edilmez ve güya bazı yerlerde yolculara kolaylık olsun diye yol yapmak için şuraya buraya dizilen taşlar, oradan geçmeye o kadar büyük engel olurlar ki yayalar ve atlılar geçmemeyi tercih ederler... Denilebilir ki bir yerden geçmeyi menetmek için Türk memurlarının oralarda yol yapmalarından daha müessir bir vasıta yoktur. Bununla beraber, bu işe pek de nadir olarak başvurulmaktadır; çünkü posta yolları ve tabiatın gösterdiği kervan yolları hariç olmak üzere Anadolu’da yolcuların meydana getirdiği patika yollardan başka yol yoktur. Mühendislere gelince, bunlar Anadolu’da hemen hemen bilinmeyen memurlardır...” ifadesini kullanmakta idi.

XIX. yüzyılda şehirlerarasında yük ve binek hayvanları ile yapılan ulaşım, yerini araba ile ulaşımaya bırakmaya başlamıştır. Genellikle dar, kıvrımlı, çıkmaz sokaklı yapıları ile Osmanlı şehir içi yolları araba geçişi için uygun değildiler.

Arabanın yaygınlaşması yol yapısında değişikliğe ve şehirlerarası yol yapımının ele alınmasına yol açmıştı. Bu konuda, II. Mahmut Dönemi’nde çeşitli girişimlerde bulunulmuş, ancak büyük yol projeleri için Tanzimat Dönemi’ne gelinmesi gerekmişti.

Tanzimat’la birlikte Osmanlı İmparatorluğu’nda Batı’da kullanılmaya başlanan modern yol yapım teknikleri yavaş yavaş kabul görmüştü. Bu yol yapım tekniklerini içeren şekilde karayolu yapımına girilmiş ise de bunun uygulaması çok sınırlı olarak ancak İstanbul ve İzmir gibi büyük kentlerde olmuştu.

Sonuç olarak, Osmanlı İmparatorluğu’nda, 1850’lerde başlayan modern yol yapım çalışmaları sonucunda 1920’ye kadar Anadolu’da 18.335 km’lik yol yapılmıştı. 1923 yılında kurulan Cumhuriyet’e 13.885 km’si tamire muhtaç, 4.450 km’si düzeltilmiş toprak niteliğinde yol miras kalmıştı. Yol yapımı konusunda gerekli tekniğin uygulanmaması ve yapılan yolların bakımının yapılamaması gibi faktörler, neredeyse yok denecek kadar az olan bu yol uzunluğunu açıklamaya yardımcı olabilir. Ancak maliyesi iflas etmiş bir İmparatorlukta yol, köprü gibi altyapıya ne kadar pay ayrılabilceği de sorulması gereken önemli bir sorudur.¹⁰⁸

¹⁰⁸Şen, Leyla; *Türkiye’de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim süreci*, TESAV, Ankara, 2003, s.21.

II. BÖLÜM

CUMHURİYET DÖNEMİ ANADOLU'DA ULAŞIM FAALİYETLERİ (1923-1947)

2.1. Cumhuriyetin ilk yıllarında genel durum

Uzun savaş yıllarından sonra 1923'te kurulan Türkiye Cumhuriyeti'ne Osmanlı İmparatorluğu'ndan kara ulaşım sistemi denilebilecek, yurt içi insan ve eşya taşımacılığını kesintisiz sağlayabilen bir yol ağının kaldığını söylemek çok zordur.

Atatürk, 15 Ocak 1923'te yaptığı bir konuşmasında, bağımsız yeni devletin temelleri atılırken, ülkenin içinde bulunduğu genel durumun analizini yapmıştı. Bu analiz 1923 Türkiye'sinin iç açıcı bir duruma sahip olmadığını göstermekte idi. Vatandaş yoksulluk içerisinde, ülke yıkık ve harap halde idi. Bu yıkımın temelindeki farklı nedenleri açıklayan Atatürk, ülkenin ekonomik alandaki geriliğini tanımlamıştı. Ülkedeki yolsuzluk ise bu ekonomik geriliğin en önemli belirleyicilerinden biri olarak cumhuriyet yöneticilerinin karşısına çıkmakta idi. Yol bağlamında Türkiye'yi diğer ülkelerle karşılaştıran Atatürk; *"...gelişmiş ülkelerde yol işlerine verilen öncelik ve önem sonucunda demir ve karayolu ağı oluşmuştur. O halde, yeni kurulan Cumhuriyet'in iş programındaki öncelikli madde, ülke yollarını hızla çağın ve en son gelişmelerin gerektirdiği mükemmel duruma getirmek olmalıdır. Bu başarıldığında, ülkede hüküm süren yoksulluk ve sefaletle çare bulunmuş olacaktır"* diyerek, devralınan ulaşım sisteminin yetersizliğinin vurgulamış, çağdaş ülkelerin ulaşım sistemine önem vermeleri sonucunda belli seviyeler kat ettiklerini belirterek Cumhuriyet'in ilk işlerinden birinin ülkenin muasır medeniyetler seviyesine ulaşması için yol politikasına öncelik verilmesinin gerekliliğini açıklamıştı.

Atatürk, 21 Eylül 1924 tarihli bir başka söylevinde devletin iş programının halk tarafından belirlendiğine işaret etmişti. Anadolu'da gidilen her yerde halk yol ve okul istemiş; yolun önemini; *"yol, köylünün kol ve kanadıdır"* ifadesi ile vurgulamışlardı. Bir yurt gezisinde Atatürk;

“Efendiler! Maarif, sıhhat, iktisat mefhumları bir ilahi seda gibi gökten inmezler. Bunlar bu ilimlerle mücehhez insanlar ve vasıtalar tarafından kasabalara, köylere götürülürler. Bu insanları, vasıtaları lüzumlu yurt köşelerine göndermek için yol lazımdır. Eğer yol olmazsa ne sıhhat ne maarif bilhassa buna daha çok muhtaç bulunan köylerimize gidemez ve giremez. İşte Türk cemiyetinin yıllardan beri birinci derdi budur: Yolsuzluk”’ diyerek, yol olmadığı takdirde ülkede kültürel ve sosyal gelişmelerin de istenilen düzeye ulaşmayacağını belirmiş ve yola gereken önemin verilmesini ifade etmişti.

Atatürk’ün bu yolsuzluk hakkındaki düşünceleri 1923 yılındaki İzmir İktisat Kongresi’nde kongre üyeleri tarafından da dile getirilmişti. Kongre de, ülkenin ulaşım sisteminin çok geri durumda olduğu, üretilen malların ulaşım sebebiyle gönderilemeyip üretim yerlerinde çürümesi başlıca sorun olarak tanımlanmıştı. Kongre sonucunda ortak karar olarak Türkiye’yi içinde bulunduğu yolsuzluk ve kağını devrinden mutlaka kurtarmanın gerekliliğinin kaçınılmazlığı, ülke bütünlüğünü karayolu ve demiryolu ağlarıyla sağlamanın zorunluluğu ifade edilmiş; bu ilerleme ve devletin bağımsızlığı için olmazsa olmaz bir koşul olarak kabul görmüştü.¹⁰⁹

2.1.1. Cumhuriyetin İlk Yıllarında Karayolu Politikası

Ankara Hükümeti, 23 Nisan 1920’de, İstanbul Hükümeti’nin Nafia Nezareti’ne karşılık, Ankara’da yeni bir Nafia Vekâleti kurmuştu. Bu vekâletin merkez ve taşra teşkilatı, İstanbul’daki Nezaretin yapısına benzer şekilde oluşturulmuştu. Bu yapı içerisindeki, karayolu teşkilatının adı Turuk-u Maabir Müdüriyeti Umumiyesi (Yollar ve Geçitler Genel Müdürlüğü) idi. Milli Mücadele yıllarında herhangi bir yatırıma yönelmek mümkün olmamıştı. Ancak Kurtuluş Savaşı’nda orduyu lojistik anlamda destekleyen ve gerekli olan yerlerde yollar yapılmıştı. Karayolu yapımının, ülke savunmasına göre öncelik verilmesi politikasına Cumhuriyet kurulduktan sonra da devam edilmişti. Savaş yıllarında ulaşımı sağlayacak yolların yetersizliği

¹⁰⁹ a. g. e; s.41

nedeniyle yaşanan sıkıntı, 27 Ağustos 1929 tarihli Akşam Gazetesi'nde şöyle anlatılmaktadır;

“Sevkuinceş (Askeri Sevkiyat) vaziyetindeki tefevvuk (üstünlük) daha fazla idi. Yunan cephesinin gerisinde bir demir yolu vardı; bizim gerimizde ise, doğru dürüst bir araba yolu bile yoktu. Onlar için bir fırkayı Eskişehir cephesinden Afyon'a sevk etmek bir-iki günlük bir mesafe iken, biz Tuz Gölü çevresinden ve karadan ancak 15 günde sevk edebildik. Onlar istedikleri kadar silah, cephane ve malzemeyi istedikleri yerden ve kolaylıkla bulup sevk edebildikleri halde, biz parasıyla dahi tedarik edemiyorduk. Bulduklarımızı da ancak kağnılar üzerinde ve günlerce yürüyerek ulaştırabiliyorduk”. Savaş yıllarında karayolu ile ulaşımı sağlamak inanılmayacak kadar zordu. O dönemde karayolu ile İstanbul- Ankara 79, Ankara-Bursa 67, Ankara-Samsun 96, Erzurum-Trabzon 57, Diyarbakır- İskenderun102 saatti.

Sonuç olarak Cumhuriyetin ilk yıllarında yapılan yolların başarısı valilerin kişisel ilgi, çaba ve enerjilerine bağlı kalmış, valiler hükümetler tarafından teşvik edilmiş ve valilerin idarî performansı değerlendirilirken yaptırdıkları yolların uzunlukları temel ölçüt olarak kabul edilmişti.

2.1.2. Karayolu Faaliyeti İle İlgili Yasal Düzenlemeler

2.1.2.1. 524 Sayılı Yol Mükellefiyet Yasası (19 Ocak 1925)

Bu yıllarda ülkede henüz makineli yol yapımı söz konusu olmadığından yol işleri insan gücüyle yapılmaktaydı. Yol işleri amele-i mükellefiye kullanılarak yapılıyordu. Bu faaliyetlerin kaba iş gücü olan amelelere bağlı oluşu ve 1921 Turuk-u Nakdi Yasası'nın yetersizliği nedeniyle 19 Ocak 1925'te yeni bir düzenleme getirilmiş ve 524 sayılı Yol Mükellefiyet Yasası (yol yükümlülüğü) kabul edilmiştir. Yasa da bedeni yol yükümlülüğü fertlerin yılda 6-12 gün olarak, yükümlülerin evlerine 40 km. kadar olan mesafelerdeki yol yapım çalışmalarına katılmaları şeklinde belirlenmiştir. Ayrıca nakit olarak alınan yükümlülükten sağlanacak kaynak ise yolsuz yerlere ayrılacaktı.

2.1.2.2. 1131 Sayılı Yasa (12 Haziran 1927)

Yasal düzenlemelere rağmen devlet karayolları yapımına, 1926 yılından itibaren girişilen büyük imar hamleleri ve demiryolu faaliyetinin kazandığı hız nedeniyle gerekli ödenek ayrılamamıştı. Devlet yollarının ödeneksizlik nedeniyle bakımsız kalması, Cumhuriyet idarecilerini yeni düzenlemeler yapmaya itmişti. 12 Haziran 1927 tarih, 1131 sayılı yasayla, devlet ve il yolları ayırımına son verilerek, yolların yapım, bakım ve onarımları İl Özel İdarelerine verilmişti.

Ancak 1927 tarihli Yasa'nın iki yıllık uygulanması sonunda, ayrılan mali kaynağın devlet yollarını içerecek yol ağını ayakta tutmaktan uzak ve illerin teknik ve maddî açıdan gücünü aşan bir iş olduğu anlaşılmıştı. Görülen en büyük eksiklik ise valilerin faaliyet yönlerinin uyuşmaması idi. Bu eksiklikler nedeniyle tekrar 1927 öncesi uygulamaya dönülmüştü.

2.1.2.3. 1525 Sayılı Şose ve Köprüler Yasası (2 Haziran 1929)

1525 Sayılı Şose ve Köprüler Yasası ile 18-60 yaşları arasında olan her erkek yol yükümlülüğüne tâbi oluyordu. Nakit yükümlülük yılda ortalama 8 lira, bedenî yükümlülük yılda ortalama 10 gün olarak belirlenmişti. Nakit yükümlülüğünden toplanacak kaynağın yarısı eni yol yükümlülüğü fertlerin yılda 6-12 ümlülüğü) 1921 Turuk-u Nakdi Yasasının yetersizliği nedeniyle rı yolların uzunlukŞose ve Köprüler Reisliği'ne yarısı da İl Özel İdarelerine bırakılmıştı. Yine bu yasada 1925 yılındaki yasada olduğu gibi dörtten fazla çocuğu olan aileler, yol mükellefiyetinden muaf tutulmuşlardı.

Yasa'nın TBMM'de görüşülmesi sırasında ilginç tartışmalar olmuştu. Devlet yollarında uygulanması düşünülen öder prensibinin ne derece doğru olacağı tartışılmıştı. Uygulanacak olan bu ilkenin savunusunu yapan Nafia Vekili Recep Bey, milli şoseler yapıldığında bunların periyodik onarım ve sürekli bakım isteyeceğini, uzun ömürlü yollar isteniyorsa bunun kaçınılmaz olduğunu söylemişti. Ayrıca, yüklü bir miktara ulaşacak olan bu onarım ve bakım masrafının hazineden

istenip artı bir yük getirmesi yerine kullanan öder prensibinin uygulanmasının daha doğru olacağını ifade etmişti.

Kullanan öder prensibine muhalif olanlar ise yol onarım harcamalarının neden yol vergisi adı altında toplanan paradan alınmadığı sorusunu gündeme getirmişlerdi. Buna cevaben vekil, elde edilen ödenek ile onarımın yapılmasının imkânsız olduğunu, ancak bu vergiye bir zam yapılırsa bunun mümkün olabileceğini. ancak, mevcut koşullarda böyle bir zammın insafsızlık olacağını söylemişti. Ayrıca dile getirdiği;

“Fakat yolun üzerinden- mahsus mübalağalı maksadı izaha medar olsun diye açık arz edeceğim. Farz buyurun rugan iskarpinini ipekli bluzunu ye sairesini nakletmek üzere otomobil ve saire gibi vesaitle yolu eskitip yıpratana anasırın vücuda getirdiği rahneleri temizlemek için tamirat yapacağız, bu yolun tamirat parası için o yoldan ömründe bir defa ne kendisi geçen veya bir defa geçse bile yaşayış malzemesi namına kendisini alakadar eden hiç bir şey taşımamış olan köylü neden umum meyanında vergiye mahkûm olsun Binaenaleyh bu nokta-i nazardan da Emin B; arkadaşımızın taleplerinde bendeniz insaf göremiyorum”¹¹⁰ savunusu ile eşya nakli yapan araçlardan, ulaştırma hizmeti ile para kazananlardan, kullandıkları yolda neden oldukları tahribat oranında vergi alınacağını belirtmekte idi. Uzun tartışmalar sonunda “kullanan öder” ilkesi kabul edilmişti.

2.1.2.4. 1688 Sayılı Yasa (8 Haziran 1930)

1525 sayılı yasaya istinaden, 8 Haziran 1930’da 1688 sayılı yasa çıkarılmıştı. Bu yasayla Bayındırlık Bakanlığı, 1930’dan 1942’ye kadar illerden alacağı yol vergisi hissesi karşılığı olmak üzere 60.000.000 lira taahhüde girme yetkisini almıştı.

¹¹⁰<http://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/TBMM/d03/c012/b075/tbmm030120750254.pdf> (19.01.2013, 18.16)

Elde edilen mali kaynak ve yetkilerle, Bayındırlık Bakanlığı teşkilatı tamamlanmaya çalışılmıştı. Bakanlık, ilk icraat olarak da ülke savunması için gerekli görülen 160 km'lik “Balya- Çanakkale” yolu ile Doğu sınırındaki illerin Karadeniz’de en yakın iskeleleri olan ve çok engebeli arazisi nedeniyle iller tarafından yaptırılması mümkün olmayan “Borkça-Hopa” yolunu yapmaya başlamıştı.

2.1.2.5. 1882 Sayılı Yasa (29 Temmuz 1931)

1929 Dünya Buhranı, İl Özel İdareleri’nin ödeneklerini olumsuz yönde etkilemişti. Buhran yıllarında illerin yol vergisi ödeneklerini tümüyle yol işlerine harcamaları olanaksızdı. İl Özel İdareleri, ağır ekonomik şartlar altında yol ödeneğini kullanarak diğer hizmetlerini yerine getirmişlerdi. Bu durum karşısında, yasada, 29 Temmuz 1931 tarihinde 1882 sayılı yasayla değişiklik yapılmıştı. Bedenî yükümlülük 6 gün olarak belirlenmiş, çalışılacak yerin mükellefin oturduğu yere olan uzaklığı 12 saatten 10 saate indirilmişti. Yeni düzenlemeyle tahsis edilen verginin %85 İl Özel İdareleri’ne, %15’i ise Bayındırlık Bakanlığı’na bırakılmıştı.

2.1.2.6. 3477 Sayılı Yasa (22 Haziran 1938)

Bu yasa ile İzmir İli Turistik Yollarının yapımı ele alınmıştı. İzmir’e yaptığı bir gezi sırasında İzmir ve civarında sahip olduğu turizm potansiyelini gören İnönü, vilayete bu yönden çalışmaları için talimat vermişti. Bu talimatla hazırlanan ve kabul edilen yasada, turistik yolların yapımına finansman sağlamak için üç esas kabul edilmişti; Bu esaslardan birincisi bu yollara ödenek oluşturmak için yol mükelleflerinin, nakdi mükellefiyetlerini 2 lira fazla vermeleri, ikincisi İzmir vilayetinin asli yol vergisinden, bu turistik yolların yapımı için en az %25 ödenek ayırması üçüncüsü ise il merkezlerinde ve banliyöde devlet demiryolu dışında belirli bir tarife uygulayarak hizmet veren kara ve deniz nakil araçlarının yolcu biletlerinin yirmi para (bir kuruşun kırkta biri) zam yapılması idi. Bu yolların yapımı Fransız Regie Generale şirketine ihale edilmişti.

2.1.2.7. 3611 Sayılı Yasa (26 Mayıs 1939)

3611 Sayılı Yasa ile Bayındırlık Bakanlığı Teşkilat Yasası üçüncü bir değişikliğe uğramıştı. Şose ve Köprüler Reisliği ile ilgili olan bu yasanın dördüncü maddesi bu birimin görevlerini tamamlamakta idi. Tanımlanan bu görevler şu şekilde idi; Askerî, ekonomik ve idarî bakımdan devlet tarafından gerekli görülen devlet yolları ile birinci derecede önemli olan yol ağlarının programlarının hazırlanması; devlet yollarının yapımı ve sürekli bakımı; illerin yol programlarının incelenmesi ve onayından sonra faaliyetlerinin denetlenmesi; özel idarelerin yaptıracakları tüm yol, köprü, proje ve keşiflerinin düzenlenmesi ve onayından sonra yapının denetlenmesi.

Sonuç olarak 1947 tarihli Türkiye konulu raporunda Thornburg, ülkenin fiziksel bölünmüşlüğü ile ilgili olarak;

“Türkiye’nin siyasi sınırları içerisinde her biri, diğer kısımlardan ekonomik anlamda ayrılmış ve yapabilecekleri üretimin ancak onda biri ya da onda üçü nispetinde küçük bir kısmını yapan yüzlerce “küçük Türkiye mevcuttur” ifadesini kullanmakta idi.

2.1.3. 1939-1950 Dönemi Karayolları Politikası

Milli savunma, ekonomi ve turizm için önemli olan yollara öncelik verilerek hazırlanan 175 milyon lira finans gerektiren yol programının uygulanmasına 1938’de başlanmıştı. 1939 yılında 40.832 km olan karayolları uzunluğu, 1945’te 43.511 km’ye yükselmişti. Buna göre savaş yıllarında yılda ortalama 430 km. yol inşa edildiği görülmekte idi. Ancak nitelikleri itibarıyla yol şebekesinde bu dönemde de önemli bir iyileşmeye tesadüf edilmemekte idi. Bu dönemde yapılan toplam yol şebekesi içerisinde üst yapılı yolların miktarı daha fazla ise de, 1945 yılında 20.041 km uzunlukta gösterilen bu yolların istatistiklerde sadece 12.269 km’sinin iyi olarak nitelendirildiği, geri kalanının bozuk sayıldığı görülmekte, dolayısıyla ulaşım rahatlıkla olanak sağlamadığı anlaşılmakta idi.

II. Dünya Savaşı, yol yapım faaliyetlerini olumsuz etkilemişti. Çok sayıda insanın askere alınması, askere alınanların da uzun süre askerlik yapmaları, ulaşım

araçlarının askerlikle ilgili işlerde kullanılması, parasal kaynakların yetersizliği ülkenin yöneticilerini bir hayli zorlamışsa da askerî başarı ve etkin milli savunmanın temelinde iyi bir ulaştırma sisteminin olması gerektiği anlayışı ile yol yapım faaliyeti sürdürülmüştü. Bunun için askerî bakımdan önem taşıyan bölgelerde müttefiklerin yardımıyla yol inşa ve tamir işlemleri yapılmıştı. Şoseler için ayrılan ödenek, 1930’lu yılların başında 2 milyon lirayı pek geçmezken, savaş yıllarında bu ödeneğin 8 milyon liraya çıkarıldığı görülmekte idi.

Ayrılan bu ödeneklere rağmen yine de tam bir başarı sağlanamamıştı. Bunun çeşitli sebepleri bulunmakla beraber bazıları şöyle sıralanabilmektedir; İlk olarak bir yol teşkilatı kurulmamıştı. Devlet, il ve köy yolları farklı birimlerin eline bırakılmamıştı. Ayrıca yol yapımında modern tekniklerin gerisinde kalınması da istenilen başarının elde edilememesinin başında gelmekte idi.

1946-1953 yılları arasında “tasarruf dönemi” adı verilen dönemde, yatırımların durması Devlet Demiryolları İdaresinin bir kamu iktisadi teşekkülü haline getirilmesiyle demiryolu ulaşımında duraklama ve ardından gerileme başlamıştı.¹¹¹

1946-1950 yılları arasındaki döneme bakıldığında, uluslararası kaynakların da artmasıyla karayollarında önemli gelişmeler yaşanmıştı. Fakat asıl büyük gelişme, 1948’de mali ve teknik bakımdan dış yardım sağlandıktan sonra kaydedilmişti. Karayolu sorununu çözmeye yönelik olarak düşünülen geniş çaplı yol programlarını realize edebilmek için Türkiye’nin Türk-Yunan Yardım Programını, yaygın olarak bilinen adı ile Truman Doktrini ve onun ardından Marshall Planını beklemesi gerekmişti. Sağlanan bu yardımlar ile uygulamaya konulmuş olması özelliği ile diğer programlardan farklılık gösteren, “3 yıl x 3 şebeke = 9 yıllık devlet yolu programı” başlatılmıştı.

¹¹¹TEKELİ, İ. & İLKİN, S, *Savaş Sonrası Ortamında 1947 Türkiye İktisadi Kalkınma Planı*, Ortadoğu Teknik Üniversitesi, Ankara,1981

Jeopolitik konumu nedeniyle “komünist” yayılmaya karşı fonksiyonel bir engel olarak hizmet edebilecek bir ülke ABD ve Batı bloğu için oldukça önemli olan Türkiye, II. Dünya Savaşı sonrasında ilk büyük finansal kaynağı Türk-Yunan Yardım Programı kapsamında almıştı. 8 Mayıs 1947 tarihinde onanan yardım programı kapsamında Yunanistan ve Türkiye’ye askerî amaçlı olarak 400 milyon dolar tahsis edilmişti. Bunun 300 milyon doları bir iç savaş yaşayan Yunanistan’a, 100 milyon doları ise sosyalist SSCB’nin tehdidi altında olan Türkiye’ye verilmişti.

Sağlanan yardımın ilk boyutu ile Türkiye’de yolların hızlı, ucuz ve tekniğine uygun yapılabilmesi ve kaba işgücüne olan aşırı bağımlılığa son verilmesi için öncelikle yol yapım ve bakım makineleri sağlanmıştı. Sağlanan bu yol makineleri ile Türkiye 1948 yılında makineli yol inşaatı uygulamasına başlamıştı. Yol yapımı bağlamında 1948 yılını milat yapan bu uygulama, Türkiye’de yol yapım faaliyetlerini, 1948 öncesi kazma kürekle yol yapımı ve 1948 sonrası makineli yol inşaatı şeklinde dönemlere ayırmak olanaklı kılmakta idi. Yol inşaatı makineleri bağlamında ülkede ilk kullanılan ekipman “silindir ve kamyon” dur.

Amerikan yardımı yoluyla Türkiye’ye gelen makinelerin ve ekipmanın kullanılmış makineler olması, tamirhanelere olan ihtiyacın derecesini göstermekte idi. Çoğunlukla II. Dünya Savaşı sırasında kullanılmış olan ve ABD yardımı kapsamında hibe ve satın alınarak elde edilen söz konusu bu ikinci el makinelerin çabuk bozulmasında, yaşlı olmaları önemli bir faktör olsa da kapasitelerinin üzerinde çalıştırılmaları ve kalifiye olmayan elemanlar tarafından kullanılmaları temel faktörler olarak görülmekteydi. 1950 Mart ayında yol teşkilatı envanterinde bulunan makinelerin yaklaşık yarısı kullanım dışı kalmıştı. Bu yarı yarıya kullanım dışı kalışı, makinelere gerekli özenin gösterilmemesine bağlayan ABD yönetimi, dolaylı bir yaptırım olarak Türkiye’ye yol çalışmaları için istediği makineleri vermemeye ya da

geciktirerek vermeye başlamıştı.¹¹² Ancak bu yardımlarla Türkiye'nin her tarafına karayoluyla gidilebilme imkânı elde edilebilmişti.¹¹³

Marshall yardımından demiryollarından çok karayolları lehine yararlanılması, petrolle çalışan lastikli araçların egemen olduğu bir ulaşım politikasının¹¹⁴ kabul edilmesi, karayollarının hızlı bir gelişim sürecine girmesine yol açarken, demiryollarında ise büyük bir değişim yaşanmamıştı.

26 Şubat 1948 yılında mevcut durumun dört aylık bir inceleme ve değerlendirme sonunda Amerikan Yol Misyonu, dönemin Bayındırlık Bakanı Kasım Gülek'e bir rapor sunmuştu. "Türkiye'nin Yol Durumu" başlıklı bu rapor, "Hilts Raporu" olarak bilinmekte idi. Türkiye'deki karayollarının mevcut durumu hakkında detaylı bilgi veren raporda, karayollarının geliştirilmesi ve modernleştirilmesi amacıyla bir Yollar Genel Müdürlüğü kurulması ve görevleri konusunda öneriler de bulunmakta idi.

Bu raporda, "iyi plânlanmış ve geliştirilmiş bir ulaşım sisteminin", ülkelerin ilerlemesinde önemli rolü olduğu vurgulanmıştı. Rapor da ayrıca, halkın ve ürettiği ürünlerin hareketinin serbestçe çoğalmasının, gelişen bir ekonominin fonksiyonu olduğu; tarım, sanayi ve hizmet sektörlerindeki gelişmelerin, ulusal güvenlik ve bağımsızlığın doğrudan doğruya iyi durumda hizmet veren yolların varlığı ile mümkün olacağı görüşüne yer verilmişti. Bu gerçeklerden hareketle Türkiye'de uzun vadeli bir yol ıslah programının oluşturulup, yeterli bir devlet yolları sisteminin işlemlerini sağlayacak gerekli idarenin oluşumu, bu idarenin fonksiyonları ile

¹¹²Şen, Leyla; *Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim süreci*, TESAV, Ankara, 2003, s.121

¹¹³B. Çetin, S. Barış, S. Saroğlu, "*Türkiye'de Karayollarının gelişimine tarihsel bir bakış*" Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, Cilt:1, Sayı:1, ss123-150, Güz 2011

¹¹⁴AYDIN, S., 2001, "*Türkiye'nin demiryolu serüvenine muhtasar bir bakış*", *Kebikeç-İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırmaları Dergisi*, Sayı 11, s. 49-94.

plânlama, yapım ve bakım standartlarının tespiti ve bu iş için gerekli finansman kaynaklarının temininin şart olduğu ortaya konmuştu.

Hilts, raporda, Türkiye’de yürütülen yol işinde anlayış değişikliğinin kaçınılmaz olduğunu vurgulamış ve 1933 ile 1947 yılları arasında gerçekleştirilen yol faaliyetlerini karşılaştırarak, bu dönemde yapılanların yol yüzeyinde bir iyileştirme olduğunu ancak, bakım ve onarım olmadığı içinde bu çabalardan da neredeyse hiçbir sonuç alınamadığını ve bu çabaların iyileştirilmesini ifade etmişti.

III. BÖLÜM

DEMOKRAT PARTİ DÖNEMİNDE ANADOLU'DA ULAŞIM FAALİYETLERİ (1950-1960)

3.1. Demokrat Parti'nin Karayolu Politikası

Bu dönem yeni bir siyasi partinin iktidara gelmesiyle birlikte her iktisadî faaliyet alanında olduğu gibi, ulaşırmada da temelden bir değişme ve hızlı bir gelişmenin gerçekleştirildiği bir dönem olmuştü.

II. Dünya Savaşı'nın ardından Türkiye'nin ulaşım politikalarında büyük bir değişim ortaya çıkmıştı. Hükümet, ABD'li uzmanların teşvikiyle karayollarının geliştirilmesine öncelik tanımıştı.¹¹⁵ Yapılan düzenlemeler, iktidarın ulaşım politikasındaki farklılıkları ve savaşın hasarlarının azaltılması için verilen Marshall yardımları¹¹⁶ karayollarının hızla gelişmesini sağlamış, demiryolu ve denizyolu ulaşımı ihmal edilmişti. İlk aşamada 1950 yılına kadar uygulanan ulaşım politikalarında demiryolunu besleyecek, bütünleyecek bir sistem olarak görülen karayolları, bu tarihten sonra esas ulaşım sistemi olarak kabul edilmişti.

¹¹⁵**Demirel, Tanel**; Türkiye'nin Uzun On Yılı Demokrat Parti İktidarı ve 27 Mayıs Darbesi, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yay. İstanbul 2011

¹¹⁶Vural, K. V. *"II. Dünya Savaşı Sonunda Türkiye'nin Dış Siyasetinde Yaşananların Ulaşım Politikalarına Etkileri ve Karayolları"*, İzmir Ulaşım Sempozyumu, 8-9 Aralık 2009, İzmir, 2009

Marshall Plânı¹¹⁷ çerçevesinde Türkiye'ye dayatılan ulaşım politikası uyarınca demiryolları atıl bırakılarak karayolu merkezli ulaşım politikası benimsenmişti. II. Dünya Savaşı'ndan kârlı çıkan Amerikan otomotiv şirketleri ve petrol tekelleri tercihlerinin karayolu yapımı olduğunu ABD Hükümeti'ne çok net ifade etmişlerdi.

İşte Türkiye'nin ulaşım alanındaki bu politika değişikliğinin sonraki yıllarda önemli sonuçları olmuştu. Karayolu ulaşımının ön plâna çıkmasıyla sonraki yıllarda motorlu araç sayısı artmış ve tamamen dışa bağımlı gelişen bir otomotiv sanayi gelişmişti. Hem yolcu ve hem de yük taşımacılığında motorlu araçların kullanılır olması petrole ihtiyacı artırmış ve yine bu alanda da dışa bağımlı hâle gelinmişti.¹¹⁸

Karayolları ağırlıklı oluşturulan ulaştırma politikaları sonucunda, ulaştırma alt sistemleri içerisinde 1960 sonrası plânlı kalkınma dönemlerinde, demiryolları için ön görülen hedeflere hiçbir zaman ulaşamamıştı. Uygulanan politikaların sonucu olarak, 1950-1980 yılları arasında yılda sadece ortalama 30 km yeni hat yapılabilmmişti.¹¹⁹

1950-1970 yılları arası kara yolu yapımının altın çağı olmuştu. Demiryolu alt yapı ve işletme yatırımlarının karayoluna göre pahalı olması, Marshall yardımları ve

¹¹⁷Marshall Planı çerçevesinde, tarımda mekanizasyon, sulama, ulaşım yolları ve araçlarının yapımı, altyapının iyileştirilmesi, madencilik, enerji gibi konularda yapılan yardımlardan başka özel sektörün gerçekleştirdiği bazı yatırımlarda desteklenmiştir.

¹¹⁸Vural, K. V. *"II. Dünya Savaşı Sonunda Türkiye'nin Dış Siyasetinde Yaşananların Ulaşım Politikalarına Etkileri ve Karayolları"*, İzmir Ulaşım Sempozyumu, 8-9 Aralık 2009, İzmir, 2009

¹¹⁹TCDD, "Cumhuriyet Döneminin Demiryolu ve Kara Yolu Hamleleri"
www.radikal.com.tr/1998/10/31/yazarlar/erotun.html,(20.01.2013)

1970'ten sonra gelişmeye başlayan otomotiv sanayisinin tetiklemeye başlaması gibi etkenler sonucunda karayolu, yolcu ve yük taşımacılığında öne geçmişti.¹²⁰

Bu dönemde yol yapım politikasının ana amacı; sağlık, eğitim gibi temel hizmetlerin ülkenin tüm yörelerine götürülebilmesi için yaz-kış geçit verebilecek yolları tesis etmek olmuştur. Ancak "teker dönsün" mantığıyla ülkenin her yerine ulaşabilmek amacıyla yapılan bu yolların geometrik ve fizikî standardı oldukça düşüktü. Böylece 1960'lı yıllarda karayolu ağı 60.000 km ulaştırılmıştı.¹²¹

Karayolları lehine olan politika değişikliğiyle birlikte idarî alandaki politikalarda değişmeye başlamıştı. 1950-1960 döneminde karayollarıyla ilgili olarak idarî manada ilk ve en önemli gelişme, 1950 yılında Şose ve Köprüler Genel Müdürlüğü'nün yeniden yapılandırılarak Karayolları Genel Müdürlüğü'nün kurulması olmuştur. Karayolları Genel Müdürlüğü'nün kuruluşu ile birlikte Cumhuriyetin ilk yıllarında kazma, kürek ve insan gücüne dayanan çalışmaların yerine, karayolu yapımında makineli döneme geçilmiş, bölge teşkilatları oluşturulmuştur. Devlet ve il yollarında ucuz, süratli ve kademeli yapılacak bir sistemin uygulanmasına başlanarak; mevcut yolların envanteri çıkarılmış ve ülkenin ulaşım ihtiyacını karşılayacak bir yol ağı belirlenmiştir.

Gerçekten de 1950-1960 dönemi kapandığında bazı küçük yerleşim birimleri hariç Türkiye'nin her tarafına hemen hemen her mevsimde modern araçlarla ulaşım olanağı sağlanmış, ulaştırma sistemi az çok dengeli biçimde tüm ülke sathına yayılmıştı. Bu durumun gerçekleşmesinde Marshall yardımlarının önemli etkisi vardı. 1950-1953 yılları arasında ülkeye 237.000.000 dolarlık yardım yapılmıştı. Bu yardımın ulaştırma sektörüne aktarılan kısmı 30.766.000 dolardır ki, toplam

¹²⁰Yıldız, A. "Ulaşım ve Trafik Politikalarında "Planlama" Zorunlu ",*Mühendis ve Makine Dergisi*, Sayı 580, Cilt 49,SS. 38-51

¹²¹ KGM, *Stratejik Plan (2006-2010)*, www.kgm.gov.tr (20.01.2013)

yardımın %13'üne denk gelmekte idi. Ulaştırma sektörü içinde de %47,7'lik (13.156.000 Dolar) bir oran ile en fazla pay karayollarına ayrılmıştı.¹²²

Bu dönemde ulaştırma sektörünün gelişmesinde dış yardımların önemi yadsınamamakla birlikte ülke içinde de bu sektöre önemli ölçüde kaynak aktarılmakta idi. Genel olarak bakıldığında 1950-1960 arasında ulaştırma faaliyetinin GSMH içindeki oranının %5'ten %7'ye çıktığı görülmekte idi. Ulaştırma sektörü içinde ise en fazla pay karayollarına aktarılmıştı. İç ve dış kaynaklardan sağlanana finansmanla karayollarının uzunluğu 1950 de 47.080 km. iken 1960' da 61.542 km ye ulaşmıştı. Ayrıca yol sisteminin kalitesinde de gelişme olmuştu.¹²³

1950-1960 döneminde karayollarıyla ilgili olarak yaşanan bir diğer gelişme de 1913 yılında çıkarılan yol vergisinin kaldırılması idi. Çeşitli dönemlerde miktarı yükseltip düşürülen ve vatandaşlardan adaletsizce toplandığı düşünülen bu vergi 1952 yılında yürürlükten kaldırılmıştı.¹²⁴

Diğer dönemlere oranla bu dönemde karayollarında yaşanan hızlı gelişmeler bu alana daha fazla kaynak aktarılmasını gerektirmişti. Yol yapım ve onarım çalışmalarına ağırlık verilmesi, devlet yolları harcamalarının bütçe içerisindeki payının artmasına neden olmuştu. 1950 yılında yol harcamalarının bütçe içerisindeki payı %2,9 iken, 1955'de %7,2'ye, 1960'da %7,7'ye yükselmişti.¹²⁵

¹²²DPT, *Kalkına Türkiye (Rakamlarla 1923-1968)*, Ankara, 1969

¹²³As. E., “ Cumhuriyet Döneminde Ulaşım Politikaları (1923-1960)”, Dokuz Eylül Üniversitesi, AİTT Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İzmir, 2006

¹²⁴Gönüllü, A. R. , “*Osmanlı Devletinin Son Döneminde Yol Vergisi*”, *Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, Sayı. 11, ss. 289-333,(2011)

¹²⁵Cillov, H., *Türkiye Ekonomisi*, İÜ Yayınları, No:962, İstanbul, 1962

DP'nin yol mevzuunda uzun vadeli projesi, devletin o günkü ve yakın istikbalindeki yol ihtiyaçlarını karşılamak için 24 bin km. devlet yolu, 26 bin km. il yolu, 150 bin km köy yolunu trafik ihtiyaçlarına en iyi cevap verecek bir hâle getirmektir.¹²⁶

22 Mayıs 1950 tarihinden 1952 yılına kadar programa bağlanmış karayolları işleri şunlardır;

Devlet malı yol inşaat makineleriyle 59 muhtelif yerde 1800 km. yol inşa edilmiştir. Ayrıca 1952 yılı zarfında ikmal edilecek yollar 33 muhtelif yerde 1156 km uzunluğundadır.

Trafiği en kesif 40 parça yol üzerinde 1084 km bitümlü kaplama yapılmıştır. Ayrıca 1952 yılı zarfında 28 parça yol üzerinde 645 km. bitümlü kaplama işi ikmal edilecektir.

Müteahhitlere ihale suretiyle mecmuu 1458 km. tutan 37 parça yolun inşasında çalışılmış ve bunun takriben 660 km'si tamamlanmıştır. Ayrıca, 1952 yılı zarfında geçen yıldan devreden işlere ilaveten mecmuu 1262 km tutan 13 parça yolun inşası müteahhitlere ihale edilmek suretiyle faaliyete geçilmiştir.

Müteahhitlere ihale suretiyle 212 büyük köprünün inşası üzerinde çalışılmış ve 78 adet köprü tamamlanmıştır, ayrıca 1952 yılı zarfında geçen yıldan devreden köprülere ilaveten 120 adet köprü inşaatı ikmal edilecektir.¹²⁷

Evvelce devlet yol ve köprüleri için bütçeden tahsis edilen para azami 24 milyon lirayı geçmemiş iken, bu miktar 1952 bütçesinde 115 milyon liraya

¹²⁶Yeni İktidarın alışmaları (22.5.1950-22.5.1952) Demokrat Parti Hizmetinde Bulunduğu Türk Milletine Hesap Veriyor, s.134

¹²⁷Yeni İktidarın alışmaları (22.5.1950-22.5.1952) Demokrat Parti Hizmetinde Bulunduğu Türk Milletine Hesap Veriyor, s.135

yükselmişti. Yukarıdaki belirtilen rakamlar iktidarın karayollarına vermiş olduğu önemi göstermekte idi.

Yukarıda da belirtildiği gibi 1950’li yıllarda, özellikle Marshall yardımının başlaması ile birlikte stratejik yol yapım konusu önem kazanmıştı. Ancak, başlangıçta demiryollarının Avrupa’nın en ileri teknolojisine sahip Almanlar tarafından, karayollarının ise zamanın en ileri otomotiv sanayisine sahip Amerikalılar tarafından, Türkiye’nin öncelikleri göz ardı edilerek kendi öncelikleri ve askerî amaçlarına göre plânlanması dikkat çekici idi.

II. Dünya Savaşı’ndan kârlı çıkan otomotiv şirketleri tercihlerinin karayolu ulaşımı olduğunu çok net ifade etmişler ve Amerikan Ford, General Motors ve ABD petrol tekelleri bu politikanın başını çekmişlerdi.

O tarihlerde Amerika Karayolları Genel Müdür Yardımcısı Hiltz, bir Amerikan Yol Heyeti ile Türkiye’ye gelerek daha önce de ifade edildiği gibi bir rapor bir hazırlamıştı. Hazırlanan bu raporda; “Kamyonla yük taşıma işinde Amerikan girişimcilerinden mutlaka yararlanın” önerisinde bulunulmakta idi. Yine aynı raporda denizyollarıyla yapılacak ulaştırmaya karşı çıkılmakta, Türkiye’ye tahsis edilen kredinin verilmemesi yönünde tavır geliştirilmekte idi. Ayrıca, o tarihlerde gündemde olan Devlet Demiryolları ile ilgili bir lokomotif fabrikasının kurulması da arzu edilmemekte idi.

İşte bu şekilde Türkiye’nin ulaştırma politikası ABD’nin emrine girmiş ve politika değişikliği ile birlikte idarî alandaki politikalar da farklılaşmaya başlamıştı. 1934 yılında çıkarılan yasayla “Şimendifer istasyonlarını ve limanlarını birbirine bağlamak, Şimendifer hatlarını besleyecek yollar tertip etmek” göreviyle kurulan “Şose ve Köprüler Reisliği” Ulaştırma Bakanlığından ayrılmış ve 1950 yılında Bayındırlık ve İskân Bakanlığına bağlı Karayolları Genel Müdürlüğü kurulmuştu. Karayolları Genel Müdürlüğü’nün önceliği NATO “savunma ittifakı” gereksinimlerini karşılayacak yol plânlaması yapmaktı. Nitekim ilk plânlanan hat İskenderun-Erzurum yol hattı idi. Çünkü bu hat, Sovyetler Birliği’ne karşı bir ikmal hattı olarak plânlanmıştı.

1950 yılından sonra ulaşım politikalarında yapılan değişiklikler sonucu karayolu ulaşımına ağırlık verilmiş, 1950–1970 yılları arası karayolu yapımının altın çağı olmuştur. Demiryolu altyapı ve işletme yatırımlarının pahalı olması, daha düşük yatırım miktarları ile yapılabilen karayolu altyapı yatırımlarının daha cazip olması gibi gerekçeler; Marshall yardımları; 1970’ten sonra gelişmeye başlayan otomotiv sanayinin tetikleme vb. etkenler sonucunda karayolu yük ve yolcu taşımacılığında diğer taşıma türlerine göre ve karayolu taşımacılığı lehine dengesiz artışlar oluşmuştur. Bu dönemde ulaştırma yatırımlarından en büyük payı karayolları yatırımları almıştır.

Tablo 3.1 1950’li yıllarda yük ve yolcu taşımacılığında durum

	Yük	Yolcu
Demiryolu	% 78	% 42
Karayolu	% 19	% 49
Denizyolu	% 5	% 8
Havayolu	% 0	% 1

Tablo 3. 2. 1960 yılında yük ve yolcu taşımacılığında durum

	Yük	Yolcu
Demiryolu	% 24	% 48
Karayolu	% 73	% 38
Denizyolu	% 14	% 2
Havayolu	% 0	% 1

3.1.1. 6224 Sayılı Yabancı Sermayeyi Teşvik Kanunu (18 Ocak 1954)

Türkiye’de geliştirilmek istenen bu yeni ulaşım sisteminin, alt yapısının oluşturma çabalarını, sistemin ayrılmaz parçalarını oluşturan çok uluslu otomotiv ve petrol tekellerinin ülkeye girişi izlemişti. Savaştan çok kârlı çıkan otomotiv tekelleri ulaşımında yeni seçmelerin temsilcisi olmuşlar; ABD’de General Motors Şirketi, demiryolu şirketleri üzerinde büyük bir üstünlük kazanmış ve iç pazarlarını doyurduktan sonra hızla artan üretimine yeni pazarlar aramaya yönelmişti. Araç, yedek parça, lastik ve yakıt yönünden karayolu sistemini besleyecek bu tekellerin Türkiye’ye gelip ekonomide ve özellikle ulaşım sektöründe etkinlik kazanabilmeleri, her şeyden önce bunların girişini kolaylaştıracak ve ülkelerine kâr aktarımlarını güvence altına alacak elverişli yasal düzenlemelerin yapılmasını gerektirmişti. 1954 yılında çıkarılan Yabancı Sermaye Kanunu’nun ekonomide ve ulaşım alanında, dışsal bağımlılığa yapısal bir nitelik kazandıracak süreci oluşturmuştu. Bu kanun ayrıca tarım ve ticaret alanlarını da kapsayacak biçimde, yerli özel teşebbüse açık olan ekonominin tüm kesimlerini yabancı özel sermayeye de açmaktaydı. Çıkarılan yasa bu nitelikleriyle ABD Büyükelçisi’nin de belirttiği “dünyanın en liberal yabancı yatırım kanunu” olmaktaydı.¹²⁸

3.1.2. Petrol Kanunu (7 Mart 1954)

Petrol Kanunu, bir yıl önce Türkiye’ye çağrılan Amerikan Hükümeti Petrol İşleri Danışmanı M.W. Ball’ın telkin ve önerileri doğrultusunda hazırlanmıştı. Bu yasa ruhsat verme, işletme koşulları, vergi ve kâr transferleri yönünden, yabancı petrol şirketlerine karşı çokça ödün veren bir yasa olarak hazırlanmıştı. Anılan yasa, yabancı petrol şirketlerine Türkiye’deki petrol yataklarını arama ve var olan kaynakları geliştiren olanağını vermekte ve çıkarılacak petrol kazancının yarı yarıya paylaşılması koşulunu ön görmekte idi.

¹²⁸Güven, Sami; Türkiye’de Ulaşım Sistemi ve Karayolu Ulaştırma Kooperatifleri, Türkiye ve Ortadoğu Amme İdaresi Enstitüsü Yayınları, Sevinç Matbaası, Ankara 1982, s.88.

Yasa'nın gerekçesinde; *“Petrol kaynakları, ancak hususi teşebbüs veya yatırımları eliyle aranılıp işletilebilecektir...devletin ne arayıcı ve işletmeci, ne de herhangi bir suretle petrol sahibi olarak hususi teşebbüsün karşısına çıkmaması icap etmektedir. Hususi teşebbüs, devlete rakip vaziyette çalışmak istememektedir”* denilmekte idi. Bu yasa nedeniyle, bir anonim şirket biçiminde kurulan Türkiye Petrolleri, Shell ve Mobil gibi yabancı petrol şirketleriyle eşit koşullarda çalışmak zorunda bırakılmıştı.¹²⁹

Yabancı Petrol şirketleri, daha sonra Petrol Kanunu'nda yapılan bir değişiklikle (1957), Türkiye'de rafineri kurma yetkisine kavuşmuşlardı. Ataş ve İpraş Rafinerileri, 80 yıllık işletme hakkı sağlanan, yabancı şirketlerce kurulmuş ve bu şirketler ve ham petrolü dışarıdaki ana şirketlerinden uluslararası piyasa fiyatlarının çok üzerindeki fiyatlarla ithal ederek, yüksek kârlılık düzeylerini sürekli korumuşlardı.

Türkiye'de yatırım yapan yabancı özel sermaye, genellikle iki yasa uyarınca giriş yapmıştı. Bunlardan birincisi 6224 sayılı “Yabancı Sermaye Yasası” idi ve bu bağlam içinde 1976 yılı itibarıyla 2.177 milyon liralık yabancı sermaye gelmişti. Yabancı özel sermaye ikinci olarak, 1954 tarihinde onanan “Petrol Kanunu” ve 1973 yılında bu kanunda değişiklik yapan “Petrol Reformu Yasası” uyarınca giriş yapmıştı. 1975 yılı itibarıyla bu yasalar yoluyla yabancı petrol şirketleri 2.076 milyon liralık sermaye getirmişler ve rafineri kurmak ve dağıtım şebekesi oluşturmak için yatırım yapmışlardı. 1973 yılı sonu itibarıyla 12 yabancı petrol şirketine, 3,7 milyon hektarlık alanda arama faaliyeti yapmak için 81 ruhsatname verilmişti.¹³⁰

¹²⁹D. Avcıoğlu, **a.g.e**, s.459

¹³⁰C. Alpar, **Çok Uluslu Şirketler ve Ekonomik Kalkınma, A.İ.T.İ.A.** yayını, Ankara, 1978, s.140 ve 144.

Türkiye’de yatırım yapan yabancı özel sermaye içeride işbirlikçi ortaklar bulmuş ve yerli sermayeyi toparlayarak, devinime geçirmişti. 1976 yılı itibarıyla tüm sektörler için yabancı ortak payı, ortalama 40,2 düzeyinde olmuştu. 1976 yılı itibarıyla Türkiye’de en çok yatırım yapan yabancı şirketler arasında, Amerikan şirketleri birinci sırayı tutmuş ve bunu Alman ve İtalyan şirketleri izlemişti.

3.2. Demokrat Parti’nin Demiryolu Politikası

Demiryolu inşa faaliyetleri, diğer ulaştırma sistemleriyle ahenkli bir şekilde yürütülmesi esasına göre ayarlanmıştı. Bu dönemde hâlen üzerinde çalışılan hatlar tamamlanmadıkça başka yeni bir hat yapılmayacaktı ve şu dört istikamet üzerinde demiryolu yapılmasına devam edilecekti;

Elazığ - Van Hattı: Bu hattın 109 km’den ibaret olan Genç-Muş kısmının inşaatına devam edilmekte ve bu kısmın 1953 senesinde tamamlanması umulmaktaydı. Bu hat ile doğuyu batıya bağlayan başlıca ana istikametlerden biri olmakla beraber potansiyel değeri yüksek olan Elâzığ, Muş ovalarını kat etmektedir. Bu demiryolunun Muş’a varması ile Muş ovasının iskân meselesi esasından halledilecektir. Muş’a varılmasını müteakip Tatvan’a doğru inşaata başlanılacaktır. İleride Van - Kotur Hattı’nın yapılması ile İran Demiryolları ile iltisâğın sağlanmasını takiben İran transiti bu tarikle İskenderun’a teveccüh edilecektir.

Erzurum - Sarıkamış Hattı: Erzurum’dan itibaren 87’nci km’de bulunan Horasan’a kadar olan kısım üzerinde inşaata devam edilmiş ve 1951 yılı içerisinde ikmal edilerek işletmeye açılmıştır. Bu hat ile de batıdan Erzurum ve Horasan’a kadar normal ve Sarıkamış’tan Kars ve Rus hududuna kadar geniş hat mevcuttur. Horasan ile Sarıkamış arasında mevcut dekovil hattı yerine normal hatla bağlanması suretiyle Kars’a kadar devamlı bir nakil imkânı sağlanmış olacaktır. Bu hat ana istikamet olmakla beraber yeraltı ve yerüstü servetleri bakımından potansiyeli yüksek bir bölgeden geçmektedir. Horasan ile Sarıkamış arası ileride program gereğince ele alınacaktı.

Narlı - Gaziantep Hattı: 85 km'den ibaret Narlı-Gaziantep kısmının inşaatına 1949 senesinde başlanılmıştır. Bu yıl zarfında bu kısmın inşaatı da tamamlanarak işletmeye açılacaktır. Bu hattın inşası ile Güney Demiryollarında yabancı memlekette boş yere kat edilen 165 kilometrelik üçgen ortadan kaldırılmış ve güney illerimizin İç Anadolu ile doğrudan doğruya irtibatı sağlanmış ve bölgenin kalkınması temin edilmiş olacaktır.

Ereğli - Çataldere - Armutçuk Hattı: Bu hattın 14 km'den ibaret Ereğli - Çataldere - Armutçuk kısmının inşaatına 1949 yılı içerisinde başlanılmıştır. Bu yıl zarfında tamamlanarak işletmeye açılacaktır. Bu hattın yapılmasıyla da Ereğli Limanı hinterlandına bağlanacak, Zonguldak ile Ereğli arasındaki kömürlerin en ucuz bir şekilde Ereğli'ye nakli sağlanacak, Karabük istihsal ve müvaridatı da bu en kısa yoldan Ereğli Limanına ulaştırılacaktır. Hâlen birinci kısmı teşkil eden 14 kilometrelik Ereğli - Çataldere - Armutçuk parçası bu yıllar içerisinde tamamlanacaktır. Bunu takiben programları gereğince hattın Kozlu'ya doğru inşaatına devam olunacaktır.

3.3. Demokrat Parti'nin Havayolu Politikası

Havacılığın o günkü ihtiyacına cevap verecek şekilde hava meydanlarının inşası, ıslah ve tevsi işlerine her ne kadar 1946 yılında çıkarılan 4860 Sayılı Kanunla teşebbüs edilmek istenilmiş ise de bu sahada 1949 yılına kadar hiçbir inşaa faaliyeti gösterilmemişti.

Nihayet 1949 senesinde hazırlık işlerine geçilmiş olmakla beraber, semereli faaliyetlere başlanması ve devam etmesi 1950'den sonra mümkün olmuştu. 1951 yılı içinde İstanbul Yeşilköy beton pisti tamamlanarak kullanılmaya başlanmış, Esenboğa toprak işleri ve hangarlar bitirilmiş, İzmir, Diyarbakır meydanları uçuş emniyet tesisleri ikmal edilmişti.

Bu dönemde ele alınan ve üzerinde çalışılan işlere bakıldığında;

Yeşilköy ve Esenboğa meydanlarının memleket içi ve memleket dışı muntazam yolcu seferleri yapılmasına elverişli ve 100 tonluk uçakların inebileceği hava meydanı ve kapalı havalarda uçakların emniyetle iniş yapmalarını mümkün kılan kör uçuş tesisatı, bakım hangarları ve yolcu binaları,

Adana'da Ankara ve İstanbul meydanlarına iniş yapılamaması halinde kullanılacak yedek meydan,

Trabzon'da memleket dâhili seferler yapılmasına müsait hava alanı,

İzmir, Afyon, Konya, Sivas, Diyarbakır, Erzincan ve Erzurum'da uçuş emniyeti yer yardımcı tesisleri idi.

Bu programların tamamlanmasıyla; Meydanlar arasında kapalı havalarda bile emniyetli seferler yapmak suretiyle hava ulaştırmamızda intizam ve emniyet sağlanmış olacaktır.

Yeşilköy, Esenboğa meydanlarına yabancı uçakların daha çok sefer yapması dolayısı ile memlekete daha fazla döviz girmesi temin edilecektir.

Yeşilköy meydanına inen uçaklara iyi servis verilememesinden dolayı tam alınmayan konma ve konaklama ücretleri arttırılarak meydanların geliri birkaç misli ziyadeleşecektir.

Bu hava meydanlarından başka bütün sene emniyetle seyrüsefer yapılmasını sağlamak üzere Samsun, İzmir, Kars, Van, Gaziantep, İskenderun, Elazığ, Urfa, Erzurum, Malatya, Afyon, Konya, Diyarbakır, Antalya, Bursa, Kayseri, Sivas hava meydanlarının programa alınması kararlaştırılmıştır.

3.4. Demokrat Parti'nin Denizyolu Politikası

DP'nin denizyolu anlayışı; üç tarafı denizlerle çevrili olan memleketin ulaştırma sisteminde süreklilik ve birliğin sağlanması, eşya ve yolcu nakliyatını coğrafi duruma ve iktisadî bünyeye en uygun istikametlerde ve tasarruflu bir şekilde temine hizmet edecek olan liman ve iskelelerin yapılmasına bağlıydı.

Zonguldak, Ereğli, Trabzon ve İnebolu limanlarındaki inşa faaliyeti bu dönem programları gereğince devam etmekteydi.

Bundan başka ana ticaret ağzlarını teşkil eden Salıpazarı, Haydarpaşa, İzmir, Samsun ve İskenderun limanlarının dış ödemelerini karşılayacak kredi Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankası'ndan sağlanmış ve Haziran 1951 tarihinde kabul edilen 5775 Sayılı Kanunla 76 milyon lira iç ödenekle bu limanların ve ayrıca Mersin Limanı'nın inşasına yetki verilmiştir. 1951 yılı başında bu limanların etütlerine başlanarak proje hazırlama işleri süratle yürütülmüştü.

İskele ve küçük barınaklar işine gelince, kıyı şehirlerinin kalkınmasına büyük ölçüde hizmet edecek olan iskele ve barınaklar inşaatına 1950 yılı bütçesine konulan 1,5 milyon lira ile başlanmış, aynı yılın sonlarına doğru Çanakkale, Şarköy, Akçakoca, Taşucu ve Anamur iskeleleriyle Kefken barınağının bir kısım şantiye, makine ve vasıtaları taahhüde bağlanmıştı.

Ödenek 1951 yılında 2,5; 1952 yılında 3 milyon liraya çıkarılarak mevcut işlere devam ile beraber yeniden Mudanya, Rize, Finike, Alanya ve Marmaris iskeleleri de taahhüde bağlanarak inşalarına bağlanmıştı.

Gemlik, Lâpseki, Hopa, Ordu, Pazar ve Bulancık iskelelerinin etütleri de yapılarak projeleri hazırlanmıştır.

Bu alandaki faaliyetlerin sıklet merkezini teşkil eden ana limanlarının inşası ile geniş memleket parçalarının o zamana kadar kapalı kalan mahreçleri açılacak ve her biri kısa zamanda mühim birer toplama ve dağıtma merkezleri haline gelerek diğer sahalarda ele alınan geniş ölçüdeki kitle istihalatını iç ve dış piyasalara kolaylıkla vermek ve bu suretle mahsulleri layıkı ile değerlendirmek imkânları sağlanacak ve iskele ve küçük barınakların iltihakı ile ulaştırma büyük bir emniyet ve ferahlığa kavuşturulacak ve bütün ulaştırma sisteminde beklenen ve iktisaden gelişme için bir zaruret telakki edilen bütünlük uyum ve süreklilik temin edilmiş olacaktır.¹³¹

¹³¹Yeni İktidarın Çalışmaları (22.5.1950-22.5.1952) Demokrat Parti Hizmetinde Bulunduğu Türk Milletine Hesap Veriyor, s.143

SONUÇ

DP döneminde hem ekonomi hem de sanayi ve ulaşım alanlarında önemli gelişmeler olmuştur. İkinci Dünya Savaşı sonrasında çok partili hayata geçilmesiyle iktidara gelen DP cumhuriyet döneminin 1930'lu yıllarından sonra uygulanmaya çalışılan devletçi politikalar ve devlet destekli sanayi ve ekonomik yatırımlar ve politikalar yerine daha çok serbest yani liberal politikalar benimsemiştir.

Bu dönemde sanayi yatırımlarında ve ulaşımında önemli ölçüde mesafe kat edilmiştir. Bunun yanında ABD'nin Marshall Planı ve Truman Doktrini sonucu Türkiye ABD'nin yanında yer almış ve bu politikasından dolayı önemli ekonomik yardımlar almıştır. Bu ekonomik yardımları sanayi ve ulaşım alanında kullanmış ve büyük yatırımlar gerçekleştirmiştir.

Türkiye bu dönemde önceki hükümetlerden daha farklı olarak DP hükümeti tarafından liberal ekonomiyi benimsemiş ve DP hükümeti önceki hükümetlerden farklı olarak karayolları yapımına önem vermiştir. DP hükümeti aynı zamanda demiryolları ve deniz yolu alanında yatırımları ihmal etmiş, bu politikasında ABD şirketlerinin önemli rolü olmuştur.

İkinci Dünya Savaşı'nın bitimiyle müttefik devletler bir araya gelmiş, savaşın olumsuzluklarını ortadan kaldırmak ve barışı korumak için San Francisco konferansını toplamışlardı. Bu konferansta Birleşmiş Milletler teşkilatının kurulması kararı alınmış aynı zamanda yeni dünya düzeni kararları alınmıştı.

Türkiye savaşın son zamanlarında müttefik devletlerin yanında yer alarak BM teşkilatına üye olmuş, Batılı devletlerin yanında komünizme karşı mücadele etmiştir. Aynı zamanda demokratikleşen dünyanın getirilerini karşılamaya çalışan Türkiye çok partili hayata geçmişti. Çok partili hayatla birlikte DP iktidara geçmişti ve Türkiye'nin iç ve dış siyasetine yön vermeye başlamıştı.

Türkiye'nin siyasi tarihindeki en önemli gelişmelerden biri de 14 Mayıs 1950 seçimleri ile gerçekleşti. Seçime katılım oranı % 75'ti. Oyların % 53,3 ünü DP, % 39,9 unu CHP, % 5 ini Millet Partisi ve % 3,8 ini Bağımsızlar elde etmişti.

Seçimde geçerli olan dar bölge sistemine göre çoğunluğu alan parti bölgenin tüm milletvekillerini alacaktı. Bundan dolayı DP parlamentoda, kendi taraftarlarının bile beklemediği büyük bir çoğunluk elde ederek, TBMM'deki 487 sandalyeden 416'sını elde etmişti CHP'ye 67, Millet Partisi'ne de 1 milletvekili düşmüştü. Bu sonuçla Türkiye'de otoriter - devletçi politikayı savunanlar yerine, gelenekçi - liberal dünya görüşünü savunanlar iktidara gelmişlerdi.

CHP, muhalefetin güçlenmesini ve bu muhalefetin mecliste Tek Parti rejiminin özelliğine uymayan bir şekilde doğmasına ilk anda kabul edemez ve bu çalışmalara izin vereceği de düşünülemezdi. Ortaya çıkan bu Tek Parti döneminin sonunun geldiği anlaşılıyordu. 1939 yılında CHP kendi içinden muhalefet yaratmak için Müstakil Grup adında yirmi kişiden oluşan bir oluşum meydana getirdi. Ancak bu oluşum muhalefet ve denetim konusunda yararlı olamadı. Daha sonra kurulan Demokrat Parti aslında İsmet Paşa tarafından da hoş karşılanıyordu.

Demokrat Parti'nin ortaya koyduğu politikalara baktığımızda liberalleşme döneminin başladığını görebiliriz. Osmanlı Devleti'nin son yıllarında ağır savaşların meydana gelmesi sanayi alanındaki geri kalmışlığı gösteriyordu. Cumhuriyetin ilk yıllarında ise temel politika olarak çağdaşlaşma ve Batı'ya dönük reformların gerçekleştirilmesi hedefleniyordu. Bunun yanında ekonomi alanında ise İktisat Kongresi'nin toplanmasıyla sanayi ve ekonominin temelleri atılmıştı. Teşvik-i Sanayi Kanunu'yla sanayi alanındaki reformların öncelikleri belirlenmiş ve bu belirlenen hedeflerin desteklenmesi için bankalar kurulmuştu. Ancak ülkenin altyapısının hazır olmayışı ve sermayenin yetersiz oluşu ve 1929 Ekonomik krizin etkileri Teşvik-i Sanayi kanununun uygulanmasını zorlaştırmıştı. Bu yüzden 1930'lardan sonra sanayi ve ekonomide devletçi politika uygulanmaya çalışılmıştır. Devletçi ekonomik politikaların desteklenmesi için Sümerbank'ın kurulması kararı alınmış ve banka kurulmuştu.

Menderes Hükümeti zamanında ekonomide liberalizmin sağlanması için başta ABD olmak üzere, Batılı demokratik devletlerle daha sıkı bir işbirliği yapılacağını açıklayarak bir girişimci sınıfının doğmasını sağlamayı düşünüyordu. Bunda yabancı

uzmanların önemli payı olmuştu DP'nin iktidarı devraldığı 1950 yılından itibaren izlediği ekonomik politikaların çoğu Barker Raporu olarak bilinen Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankası'nın Menderes Hükümeti'yle yaptığı işbirliği sonucunda hazırlanmış olan rapora dayanıyordu. Raporda, Türkiye'nin ekonomik yapısı, geçmişte uygulanmış politikalar ve gelecekte uygulayabilecek ekonomik politikalar üzerinde duruluyordu.

Daha sonra ABD'nin öncülüğünde Uluslararası Para Fonu kurulmuş yeni dünya düzenine yön vermek amacıyla Dünya Bankası kurulmuş Türkiye'nin katılmasıyla ülkede yabancı yatırımın kolaylaştırılması uygulamalarına gidilmişti. Daha sonra Yabancı Sermayeyi Teşvik Kanunu çıkartılarak bunun önü açılmış oluyordu. Bununla birlikte ülkeye giren döviz 2,2 milyona ulaşmıştı. Daha sonraki yıllarda bu miktar düşük de olsa artarak devam etmişti.

1954'te Petrol Yasası çıkarılmıştı. ABD'nin petrole duyduğu ilgi biliniyordu. Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı'nın kurulacağını öngören bu yasa ile bu ortaklığın MTA'nın çalışmaları arasında alacağını belirtmekteydi. Bu yasa 1954'te TBMM'de kabul edilmiş ve bunun önü açılmış bulunuyordu.

1950-53 yılları arasında ekonominin dinamikliğinin artıran genişletici politikalar, bu dönemden sonra ihracatın durması, yeterli finans kaynaklarının bulunamaması nedeniyle enflasyonu yükseltmiş ve kamu kesiminin yükünü artırmıştı. Daralan ithalatla birlikte kapasite kullanım oranlarının düşmesi toplam mal arzını azaltmıştı. 1954'ten itibaren dış kaynaklardaki azalmaya rağmen hızlı büyüme hedefinden vazgeçilmeyerek kamu yatırımları artırılmıştı. Bu şartlarda genişletici para ve kredi politikaları, enflasyonist talep baskısını artırmıştı. Artan talep hacmine paralel olarak mal ve hizmet arzını artırmayı hedefledilerse de, ithalat güçlükleri buna olanak vermeyerek ve genişlemeci bir para politikası enflasyonu yükseltmişti.

DP döneminde sosyal güvenlik, sağlık ve eğitim gibi konulara daha sonradan ağırlık verilse de yapısal reformlar için gerekli bütçe yeterince ayrılmamıştı. Bunun yerine savunma harcamalarına daha büyük pay harcanmıştı. Fakat tablo 3 ve 4 de belirgin şekilde görüldüğü gibi 1953'te savunmaya büyük pay ayrılmasına rağmen,

1954'ten sonra bunun yerini ekonomik kalkınma alacaktı. Bunun nedenleri arasında Türkiye'nin NATO'ya girişiyle birlikte savunmada bir rahatlama döneminin başlamasından kaynaklanmakta idi. Zaten 1947'den sonra Türkiye Marshall Planı çerçevesinde aldığı dış yardımlar sayesinde önceki dönemlere göre savunmasında büyük bir rahatlama yaşanmıştı.

Milli savunma, ekonomi ve turizm için önemli olan yollara öncelik verilerek hazırlanan 175 milyon lira finans gerektiren yol programının uygulanmasına 1938'de başlanmıştı. 1939 yılında 40.832 km olan karayolları uzunluğu, 1945'te 43.511 km'ye ulaşılmıştı. Buna göre savaş yıllarında yılda ortalama 430 km. yol inşa edildiği görülmekte idi. Ancak nitelikleri itibarıyla yol şebekesinde bu dönemde de önemli bir iyileşmeye tesadüf edilmemekte idi.

II. Dünya Savaşı, yol yapım faaliyetlerini olumsuz etkilemişti. Çok sayıda insanın askere alınması, askere alınanların da uzun süre askerlik yapmaları, ulaşım araçlarının askerlikle ilgili işlerde kullanılması, parasal kaynakların yetersizliği ülkenin yöneticilerini bir hayli zorlamışsa da askerî başarı ve etkin milli savunmanın temelinde iyi bir ulaştırma sisteminin olması gerektiği anlayışı ile yol yapım faaliyeti sürdürülmüştü. II. Dünya Savaşı'nın ardından Türkiye'nin ulaşım politikalarında büyük bir değişim ortaya çıkmıştı. Hükümet, ABD'li uzmanların teşvikiyle karayollarının geliştirilmesine öncelik tanımıştı. Marshall Plânı çerçevesinde Türkiye'ye dayatılan ulaşım politikası uyarınca demiryolları atıl bırakılarak karayolu merkezli ulaşım politikası benimsenmişti. II. Dünya Savaşı'ndan kârlı çıkan Amerikan otomotiv şirketleri ve petrol tekelleri tercihlerinin karayolu yapımı olduğunu ABD Hükümetine çok net ifade etmişlerdi. İşte Türkiye'nin ulaşım alanındaki bu politika değişikliğinin sonraki yıllarda önemli sonuçları olmuştu. Karayolu ulaşımının ön plâna çıkmasıyla sonraki yıllarda motorlu araç sayısı artmış ve tamamen dışa bağımlı gelişen bir otomotiv sanayi gelişmişti. Hem yolcu ve hem de yük taşımacılığında motorlu araçların kullanılır olması petrole ihtiyacı artırmış ve yine bu alanda da dışa bağımlı hâle gelinmişti.

DP dönemi havacılık politikalarına baktığımızda havacılığın o günkü ihtiyacına cevap verecek şekilde hava meydanlarının inşa, ıslah ve tevsii işlerine her ne kadar 1946 yılında çıkarılan 4860 Sayılı Kanunla teşebbüs edilmek istenilmiş ise de bu sahada 1949 yılına kadar hiçbir inşa faaliyeti gösterilmemişti.

Nihayet 1949 senesinde hazırlık işlerine geçilmiş olmakla beraber, semereli faaliyetlere başlanması ve devam etmesi 1950'den sonra mümkün olmuştur. 1951 yılı içinde İstanbul Yeşilköy beton pisti tamamlanarak kullanılmaya başlanmış, Esenboğa toprak işleri ve hangarlar bitirilmiş, İzmir, Diyarbakır meydanları uçuş emniyet tesisleri ikmal edilmişti.

DP'nin denizyolu politikaları ise; üç tarafı denizlerle çevrili olan memleketin ulaştırma sisteminde süreklilik ve birliğin sağlanması, eşya ve yolcu nakliyatını coğrafi duruma ve iktisadî bünyeye en uygun istikametlerde ve tasarruflu bir şekilde temine hizmet edecek olan liman ve iskelelerin yapılmasına bağlıydı.

Zonguldak, Ereğli, Trabzon ve İnebolu limanlarındaki inşa faaliyeti bu dönem programları gereğince devam etmekteydi.

Bundan başka ana ticaret ağzlarını teşkil eden Salıpazarı, Haydarpaşa, İzmir, Samsun ve İskenderun limanlarının dış ödemelerini karşılayacak kredi Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankasından sağlanmış ve Haziran 1951 tarihinde kabul edilen 5775 Sayılı Kanunla 76 milyon lira iç ödenekle bu limanların ve ayrıca Mersin Limanının inşasına yetki verilmiştir. 1951 yılı başında bu limanların etütlerine başlanarak proje hazırlama işleri süratle yürütülmüştü.

DP'nin yaklaşık olarak on yıllık iktidar döneminde, Osmanlı'nın son dönem politikalarından ve Cumhuriyet dönemindeki teşviklerden farklı olarak izlediği politikaları açıklamaya çalıştık. Cumhuriyet dönemiyle birlikte ve İkinci dünya Savaşı'nın ardından yeni dünya düzeniyle birlikte Türkiye Batılı devletlerin safında yer almış ve bu siyasetiyle birlikte Batıya dönük politikalar izlemiştir.

KAYNAKÇA

- Akın, Fehmi, Türkiye’de Çok Partili Hayata Geçiş, 2009, İstanbul: IQ Kültür-Sanat Yayıncılık
- Akşin, Sina, Kısa Türkiye Tarihi, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları 2008
- Albayrak, Mustafa; Türk Siyasi Tarihinde Demokrat Parti, Ankara, 2004
- As. E., “ Cumhuriyet Döneminde Ulaşım Politikaları (1923-1960)”, Dokuz Eylül Üniversitesi, AİTT Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İzmir, 2006
- Aydemir, Şevket Süreyya; Tek Adam, C. 3, İstanbul, Remzi Kitabevi, 1966
- AYDIN, S., 2001, “*Türkiye’nin demiryolu serüvenine muhtasar bir bakış*”, *Kebikeç-İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırmaları Dergisi*, Sayı 11, s. 49–94.
- B. Çetin, S. Barış, S. Saroğlu , “*Türkiye’de Karayollarının gelişimine tarihsel bir bakış*” Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, Cilt:1, Sayı:1, ss123-150, Güz 2011
- Baytal, Yaşar; Demokrat Parti Dönemi Ekonomi Politikaları (1950-1957), Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu, S. 40, Kasım 2007
- Burçak, Rıfki Salim, Türkiye’de Demokrasiye Geçiş 1945-1950, Ankara, 1979
- C. Alpar, Çok Uluslu Şirketler ve Ekonomik Kalkınma, A.İ.T.İ.A. yayını, Ankara, 1978, s.140 ve 144.
- Cillov, H.,*Türkiye Ekonomisi*, İÜ Yayınları, No:962, İstanbul,1962
- Coşar, Nevin; Demokrat Parti Dönemi Maliye Politikası, Ankara Üniversitesi SBF Dergisi, S.60.
- Demirel, Tanel; Türkiye’nin Uzun On Yılı Demokrat Parti İktidarı ve 27 Mayıs Darbesi, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yay. İstanbul 2011

DPT, *Kalkına Türkiye (Rakamlarla 1923-1968)*, Ankara, 1969

Erdoğan, Zeki; 1950-1960 Dönemi'nde Türkiye'de İzlenen İktisat Politikalarının Analizi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı İktisat Politikası Bilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2008

Eroğlu, Nadir; Atatürk Dönemi İktisat Politikaları (1923-1938), Marmara Üniversitesi, İ.İ.B.F. Dergisi, Yıl 2007, Cilt 23, Sayı 2

Ertin, Gaye; Ulaşım Anadolu üniversitesi, Açık öğretim Fakültesi, s.185.

Esmer, Ahmet Şükrü – Sander, Oral, İkinci Dünya Savaşında Türk Dış Politikası

Goloğlu, Mahmut, Tek Partili Cumhuriyet (1931-1938), Ankara, 1974

Gönüllü, A. R. ,“*Osmanlı Devletinin Son Döneminde Yol Vergisi*”, Türkiyat Araştırmaları Dergisi, Sayı. 11, ss. 289-333, (2011)

Güven, Sami; Türkiye'de Ulaşım Sistemi ve Karayolu Ulaştırma Kooperatifleri, Türkiye ve Ortadoğu Amme İdaresi Enstitüsü Yayınları, Sevinç Matbaası, Ankara 1982, s.88.

H.Karpat, Kemal Türk Demokrasi Tarihi, İstanbul, 1967

H.Karpat, Kemal, Türk Demokrasi Tarihi, İstanbul, 1967

Hughes, Preston, Atatürkçülük ve Türkiye'nin Demokratikleşme Süreci, İstanbul, 1993

Karatepe, Şükrü, Darbeler, Anayasalar ve Modernleşme, İz Yayıncılık. İstanbul,1993

Karatepe, Şükrü, Darbeler, Anayasalar ve Modernleşme, İz Yayıncılık, İstanbul 1993

KGM, *Stratejik Plan (2006-2010)*, www.kgm.gov.tr (20.01.2013)

Koçak, Cemil Türkiye'de Millî Şef Dönemi 1938-1945, Ankara. 1986

Köseoğlu, Talat, Demokraside Davalarımız, İstanbul 1962

Olaylarla Türk Dış Politikası, C.I 7 Alkım Kitabevi, Ankara, 1989

Öçal, Tezer; Türkiye Ekonomisi, 2. Basım, Savaş Yayınevi, Ankara, 2005

Öztürk, Kazım; Türkiye Cumhuriyeti Hükümetleri ve Programları, Ak Yayınları, İstanbul, 1968

S. Tezel, Yahya, Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi (1923-1950), Ankara 1982

Sezgin, Ömür, Türk Kurtuluş Savaşı ve Siyasal Rejim Sorunu, Ankara, 1984

Şen, Leyla; *Türkiye’de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim süreci*, TESAV, Ankara, 2003

Takım, Abdullah ; Demokrat Parti Döneminde Uygulanan Ekonomi Politikaları Ve Sonuçları, Ankara Üniversitesi, SBF Dergisi, Cilt 67, No. 2, 2012

TBMM Zabıt Ceridesi, D: 10, c. I, 25.4.1954

TBMM Zabıt Ceridesi, D: 10, c. VII

TBMM Zabıt Ceridesi, D: 9, c. XXIX, Kısım: 1

TCDD, “Cumhuriyet Döneminin Demiryolu ve Kara Yolu Hamleleri”
www.radikal.com.tr/1998/10/31/yazarlar/erotun.html, (20.01.2013)

TEKELİ, İ. & İLKİN, S, *Savaş Sonrası Ortamında 1947 Türkiye İktisadi Kalkınma Planı*, Ortadoğu Teknik Üniversitesi, Ankara, 1981

Tekin Erer. Türkiye’de Parti Kavgaı, İstanbul, 1963

Timur, Taner, Türkiye’de Çok Partili Hayata Geçiş, 2003, Ankara

Vural, K. V. “II. Dünya Savaşı Sonunda Türkiye’nin Dış Siyasetinde Yaşananların Ulaşım Politikalarına Etkileri ve Karayolları”, İzmir Ulaşım Sempozyumu, 8-9 Aralık 2009, İzmir, 2009

Yeni İktidarın Çalışmaları (22.5.1950-22.5.1952) Demokrat Parti Hizmetinde
Bulunduğu Türk Milletine Hesap Veriyor, s.134

Yetkin, Çetin, Serbest Cumhuriyet Fırkası Olayı» İstanbul, 1982

Yıldız, A. ”Ulaşım ve Trafik Politikalarında “Planlama” Zorunlu “,*Mühendis ve
Makine Dergisi*, Sayı 580, Cilt 49,SS. 38-51