HISTORY STUDIES

INTERNATIONAL JOURNAL OF HISTORY

ISSN: 1309 4173 / (Online) 1309 - 4688 (Print)

Volume: 13, Issue: 1, February 2021

www.historystudies.net

DEMOKRAT PARTİ DÖNEMİNDE BAYINDIRLIK FAALİYETLERİ

Public Works in Democrat Party Period

Prof. Dr. Mehmet EVSİLE

Amasya Üniversitesi

mevsile@amasya.edu.tr

ORCID ID: 0000-0003-1853-8776

Makale Türü-Article Type : Araştırma Makalesi-Research Article

Geliş Tarihi-Received Date : 04.11.2020

Kabul Tarihi-Accepted Date : 08.01.2021

DOI Number : 10.9737/hist.2021.986

Atıf – Citation: Mehmet Evsile, "Demokrat Parti Döneminde Bayındırlık Faaliyetleri", *History Studies*, 13/1, Şubat 2021, s. 241 – 263.

DEMOKRAT PARTİ DÖNEMİNDE BAYINDIRLIK FAALİYETLERİ

Public Works in Democrat Party Period

Prof. Dr. Mehmet EVSİLE

Öz

1950-1960 yılları arasında bayındırlık faaliyetleri, Demokrat Parti iktidarının başarılı olduğu alanlardan biridir. Demiryollarını dışarda bırakmak üzere karayolları inşaa, motorlu taşıtlar, yük ve yolcu taşımacılığındaki artışlar önemli oranlara ulaşmıştır. Denizyollarında ticaret filosunun genişletilmesi, havayollarında uçak filosunun büyütülmesi, bu alanlarda önemli gelişmelere yol açmıştır. Posta, Telgraf ve Telefon hizmetlerindeki artışlarla ulaştırma sektöründeki gelişmeler tamamlanmıştır. Diğer taraftan yeni barajların inşaa, köylere içme suyu götürülmesi, ekilebilen arazi miktarının artması diğer önemli gelişmelerdir. Anıtkabir ve Türkiye Büyük Millet Meclisi binasının tamamlanması da bu döneme ait gelişmeler arasında olmuştur. Bu konularda şimdiye kadar genellikle iktisatçılar, siyaset bilimciler, gazeteciler ve diğer meslek mensupları tarafından pek çok akademik çalışma yapılmıştır. Biz de bu makalemizde bir tarihçi gözüyle Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Cerîdesi'nde yer alan bütçe müzakereleri ile ilgili bilgileri tarayarak, konunun gündelik hayata yansımalarını ortaya koymaya çalıştık. Bu makalenin bu alanda daha sonra yapılacak çalışmalara örnek olacağını ümit ediyoruz.

Anahtar Kelimeler: Demokrat Parti, Bayındırlık Faaliyetleri, Karayolu Yapımı, Ulaştırma Hizmetleri, Su İşleri, Büyük Şehirlerin İmarı

Abstract

Democrat Party was successful on public Works between the years 1950-1960 when they were in power. They reached a great rate and became successful on construction of the buildings, highways, motor vehicles and transportation except railways. In this period, the enlargement of trade fleet in maritime transportation and the increased number of aircraft in airway led to important development within the country. Important developments made on postal services such as telephone and telgraph completed the developments seen in transportation and communication. On the other hand, the other developments were achieved on building new dams, installation of drinking water network in villages and increasing the arable lands. The building of Anıtkabir Monument and Turkish Grand Assembly Building were realized in this period. There were many academic studies achieved such as in the field of economics, science, journalism and other fields in this period. In this study, searching the knowledge in the budget discussions made in Turkish Grand Assembly and Turkish Grand Assembly Records, it is tried to depict the reflection of the subject to the Daily life. It is hoped that the study will become a good example for the further studies.

Keywords: Democrat Party, Public Works, Highway Construction, Transportation Services, Hydraulic Works, Construction of Big Cities

Giriş

Demokrat Parti iktidarı döneminde en yoğun faaliyetlerin yaşandığı alanlardan biri, Bayındırlık alanı olmuştur. 29 Mayıs 1950 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde okunan Birinci Menderes Hükümeti'nin programında bu sektöre bakış açısı, şu sözlerle ifade edilmiştir¹: “Ulaştırma ve bayındırlık işlerimize evvelâ ziraat ve millî ekonomi ile çok yakından alâkalı mevzular olarak kıymet vermekteyiz. Sonra da ulaştırma ve bayındırlık sahalarındaki faaliyetleri memlekette iktisadî ve manevî bütünlüğü temin edecek mevzular olarak görmekteyiz. Ulaştırmada motorun sür'ati, kolay ve ucuz nakliyatı temin ettiği bu devirde bilhassa karayollarına ehemmiyet vereceğiz. Köy yollarının yapılması hususunda, imkânların müsaadesi nisbetinde umumî bütçeden yardım teminini sağlayacağız”

Bu sözlerden, Demokrat Parti iktidarının bayındırlık hizmetleri içerisinde karayolu yapım faaliyetlerine diğer alanlardan daha fazla önem verdiği anlaşılmaktadır. Nitekim, uygulamanın da bu şekilde olduğu görülmektedir. Önceki iktidarın demiryollarına önem vermesine karşılık, Demokrat Parti iktidarı karayollarına önem vermek gibi bir politikayı tercih etmiştir.

Bu husus, Demokrat Parti'nin kendi içerisinde de tartışmalara sebep olmuştur. Bu konudaki politika değişikliği Demokrat Parti Konya milletvekili Himmet ÖLÇMEN tarafından, “memleketi kara ağlarla ve kanallarla öreceğiz” vecizesi ile ifade edilmiştir². Bu politika, diğer Demokrat Parti milletvekilleri tarafından da dile getirilmiştir. Antalya milletvekili Ahmet TOKUŞ, “Demiryollarından ziyade yerine göre 15 misli daha ucuz olan şoselere ehemmiyet verilmesi, gayet isabetli bir karar olduğuna şüphe yoktur” sözleriyle bu politikalara destek olmuştur³. Hattâ Türkiye'deki karayolu ağının Avrupa ülkelerinden çok az olduğu hususu, istatistik verilerle açıklanmıştır: 100 kilometrekareye düşen karayolunun İngiltere'de 120 kilometre, Bulgaristan'da 34 kilometre, Yunanistan'da 17 kilometre, Türkiye'de 3 kilometre olduğu iddia edilmiştir⁴. Demiryolu ve karayolu maliyet fiyatları, Bayındırlık Bakanı Kemâl ZEYTİNOĞLU tarafından mukayese edilmiştir. Buna göre 1952 yılında bir kilometre demiryolu 500.000 liraya mal olurken, bir kilometre karayolu 30-40 bin liraya mal olmaktadır⁵.

Ancak uygulama sonucunda karayolu maliyetlerinin de çok arttığı görülmüştür. Bir kilometre karayolunun maliyeti, yıllara göre şöyle tespit edilmiştir⁶: 1951'de 59.000 lira, 1952'de 59.000 lira, 1953'te 213.000 lira, 1954'te 345.000 lira, 1955'te 315.000 lira, 1956'da 235.000 lira, 1957'de 552.000 lira, 1958'de 493.000 lira.

Demokrat Parti'nin karayollarını ön plâna çıkartan politikalarına karşılık, özellikle Doğu Anadolu bölgesi milletvekilleri, kendi şehirlerine demiryolu yapılması taleplerini dile getirmişlerdir. Doğu Anadolu'nun fizikî yapısı ve ağır kış şartlarında karayolunun kapanacağı; buna karşılık demiryolunun her mevsim ulaşım imkân vereceği hususu ileri sürülmüştür. Bu konuda iktidar ve muhalefet milletvekilleri görüşlerini açıklamışlardır. Muş milletvekili Ferit KILIÇLAR, Muş'un karayolu değil, demiryoluna ihtiyacı olduğunu şu sözlerle ifade etmiştir⁷:

¹ Hükümetler ve Programları I (1920-1960), Türkiye Büyük Millet Meclisi Yayını, Ankara, 1988, s. 161.

² Himmet ÖLÇMEN (Konya); 25.02.1951, TBMM, Türkiye Büyük Millet Meclisi Tutanak Dergisi (9.Dönem), Cilt:5, s.847.

³ Ahmet TOKUŞ (Antalya); 25.02.1951, TBMM, TBMM TD (9. Dönem), Cilt:5, s.847.

⁴ Ahmet TOKUŞ (Antalya); 25.02.1951, TBMM, TBMM TD (9. Dönem), Cilt:5, s.847-848.

⁵ Bayındırlık Bakanı Kemâl ZEYTİNOĞLU (Eskişehir); 28.02.1952, TBMM, TBMM TD (9. Dönem), Cilt:13, s.1207-1208.

⁶ CHP Meclis Grubu Adına Nihat SARGINALP (Gümüşhane); 26.02.1960, TBMM, Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi (11. Dönem), Cilt:12, s.679.

⁷ Ferit KILIÇLAR (Muş); 25.02.1951, TBMM, TBMM TD (9. Dönem), Cilt:5, s.85.

“Deniz seviyesinden 1500 metre yüksekte serhaddin iklim şartları içinde karayolları hiçbir zaman demiryolunun işini göremez. Buna herhangi bir bakımdan olsa dahi tekabül edemez. Zira verim gücündeki üretim kabiliyeti itibarıyla herkesçe maruf olan Muş ovası ve çevresinin ziraî verimi bire altmıştan fazla olan bakliyat ürünleri, hiçbir zaman karayolu vasıtaları ile arzu edilen mahalle, istenilen sürede ulaştırılamaz. Hele bugün başlıca gelir kaynaklarından birisini teşkil eden hayvancılık ticareti yönünden, demiryolunun yerine karayolunu koymak mümkün olamaz.”

Kars milletvekili Mehmet BAHADIR ise, *“Kars’ın başlıca mahsulü hayvancılıktır. Bu vilâyetin hayatî mahsulü olan hayvan ve hayvan mahsullerinin nakli, kışın ancak demiryolu ile mümkündür. Her ne kadar şose mevcut ise de Kars’ın kışının şiddeti ... malûm olduğundan bu şosenin kışın daima ve muntazam şekilde işlemesine imkân yoktur”* sözleriyle fikrini beyan etmiştir⁸. Diğer bir Kars milletvekili Sırrı ATALAY ise, Karşılıkların Türk zekâsının, Türk işçi ve mühendisinin eseri olacak daha rahat ve memleket ekonomisi için faydalı ve hayırlı olacak kendi malı demiryolunu görmek istediklerini dile getirmiştir⁹.

Karayollarının, tek parti dönemindeki statüsü Demokrat Parti döneminde de devam etmiştir. Buna göre Karayolları Genel Müdürlüğüne bağlı devlet yolları, vilâyetlere bağlı il ve köy yolları şeklindeki uygulama, Demokrat Parti döneminde de devam ettirilmiştir¹⁰. Özellikle il ve köy yollarının yapım ve bakımındaki bütçe yetersizliğinden kaynaklanan sıkıntıların ortadan kaldırılması için Demokrat Parti iktidarı döneminde birkaç defa il ve köy yollarının da Karayolları Genel Müdürlüğüne (devlete) bağlanması talepleri dile getirilmiştir¹¹. Bütün karayollarını tek bir rejime, tek bir sisteme bağlamak ve bunların idaresini tek bir ele vermek gerektiği¹², köy yollarının Bayındırlık Bakanlığına bağlanması ile bu konudaki ödenğin daha verimli bir şekilde kullanılabileceği¹³ ifade edilmesine rağmen, Bayındırlık Bakanı, 1952 yılı itibarıyla il ve köy yollarının Bayındırlık Bakanlığına bağlı olmadığını ifade ederek bu konudaki talepleri geri çevirmiştir¹⁴.

Konu, daha sonraki yıllarda tekrar gündeme getirilmiş¹⁵, ancak 1959 yılında Nafia Vekili Tevfik İLERİ tarafından il yollarının Karayolları idaresine alınacağı hakkında karar verildiği ve bu hususta bir program yapılacağına ifade edilmiştir¹⁶.

Demokrat Parti iktidarıyla birlikte karayollarına ağırlık verilmesi ile demiryollarının öneminin azalmadığı, aksine bu iki sektörün arasında bir denge kurulması ve nakliye faaliyetlerinde koordinasyon sağlanması talepleri dile getirilmiştir. Bu konuda ilk olarak Ordu milletvekili Atıf TOPALOĞLU görüşlerini açıklamıştır¹⁷: *“Karayollarının inkişafı, memleketimizin demiryolu ihtiyacının ortadan kaldırmış değildir. Medenî memleketlerin kabul ettikleri esaslara göre, Türkiye henüz, karayolu-demiryolu rekabetinden endişe duyacak safhada bulunmuyor, hattâ bundan çok uzaktır. Bilâkis kara yollarıyla demiryollarının ahenkli, birbirini tamamlar halde çalışmaları için en az 2000 kilometre demiryoluna ihtiyacımız vardır.”* Bundan iki yıl sonra Konya milletvekili Himmet ÖLÇMEN, karayolları ile demiryolları arasındaki koordinasyona

⁸ Mehmet BAHADIR (Kars); 27.02.1952, TBMM, TBMM TD (9. Dönem), Cilt:13, s.1020.

⁹ Sırrı ATALAY (Kars); 27.02.1952, TBMM, TBMM TD (9. Dönem), Cilt:13, s.1020.

¹⁰ Ahmet TOKUŞ (Antalya); 25.02.1951, TBMM, TBMM TD (9. Dönem), Cilt:5, s.848.

¹¹ Bayındırlık Bakanı Kemâl ZEYTİNOĞLU (Eskişehir); 25.02.1951, TBMM, TBMM TD (9. Dönem), Cilt:5, s.857.

¹² Baki ERDEN (Siirt); 21.02.1952, TBMM, TBMM TD (9. Dönem), Cilt:13, s.402.

¹³ Sabri ERDURAN (Erzurum); 21.02.1952, TBMM, TBMM TD (9. Dönem), Cilt:13, s.424.

¹⁴ 27.02.1952, TBMM, TBMM TD (9. Dönem), Cilt:13, s.1012.

¹⁵ Bayındırlık Vekili Kemâl ZEYTİNOĞLU (Eskişehir); 26.02.1953, TBMM, TBMM TD (9. Dönem), Cilt:20, s.1073.

¹⁶ Nafia Vekili Tevfik İLERİ (Samsun); 25.02.1959, TBMM, TBMM ZC (11. Dönem), Cilt:7, s. 873.

¹⁷ Atıf TOPALOĞLU (Ordu); 26.02.1953, TBMM, TBMM TD (9. Dönem), Cilt:20, s. 1058.

dikkat çekmektedir¹⁸: “Karayollarıyla demiryollarının faaliyetinin koordine edilmesi lâzımdır. Hattâ bundan istifade edip bazı yerler için otobüs seferleri tesis etmeliyiz. Meselâ Konya’ya gidecek adamı trene bindirmeye lüzum yoktur. Bunları otobüsle sevk etmek ve bu otobüsleri de Devlet Demir Yolları İdaresi’nin işletmesi pekâlâ mümkündür. ...karayolları ile demiryolları faaliyeti arasında bir koordinasyon yapılması zarureti kendini göstermektedir.”

1957 yılına gelindiğinde halâ karayolları ile demiryollarının birbirini rakip gören bir anlayışla idare edilmesi eleştirilmektedir¹⁹: “Demiryolları ve karayolları, Münakale (Ulaştırma) Vekâletince koordine edilmiş bir vaziyette değildir. Bunlar adeta birbiriyle rekabet halinde bulunmaktadır. Karayollarımız, daima demiryollarımıza muvazi hatlar üzerinde ilerlemekte, demiryolu nakliyatı ile rakip vaziyette bulunmaktadır. ... Şimdiye kadar açılmış olan şoselerimizin ve demiryollarımızın revizyona tâbi tutulmasını elbette mümkün görmemekteyiz. Ama bundan sonra inşa edilecek şoselerin ve demiryollarımızın birbirine rakip olmayacak bir şekilde yürütülmesi zarureti kani bulunmaktadır.”

Demokrat Parti döneminde karayollarının inşaat harcamalarının bütçeye konan ödenek, vilâyet bütçelerine konan ödenekten yüzde 15 oranında alınan pay ve Marshall Plânı ile sağlanan kredilerden finanse edildiği anlaşılmaktadır²⁰. 1947 yılından 1960 yılına kadar Amerika Birleşik Devletleri Hükümeti, önce Amerika Askerî Yardım Hey’eti vasıtasıyla ve sonra da Ekonomik İşbirliği kanalı ile karayollarının kalkınması için Türkiye’ye 56 milyon Türk Lirası civarında yardım ve borç verildiği ifade edilmiştir²¹. Hattâ karayollarının finansmanı için ABD Hükümeti ile uygulanan bu modelin su işlerinde de uygulanması tavsiye edilmiştir²².

Türkiye’de karayolu işlerinde katkı sağlayan ABD’li uzmanlar hakkında da Bayındırlık bakanı bilgi vermiştir²³: “Amerikan uzmanlarının hepsi Amerikan Yollar İdaresi’nin uzmanlarıdır.... Bunlar içinde pek kıymetli mütehassıslar mevcuttur. Bilhassa bizim henüz yabancı olduğuğumuz etüd işleri, asfalt işleri ve yol makineleri bakım ve onarım işlerinde mütehassıstırlar.”

1- Ulaştırma Alanında Yapılan Faaliyetler

a-Karayolları

Demokrat Parti iktidarı döneminde yapılan karayolları hakkında, bütçe görüşmelerinde pek çok milletvekili, Maliye ve Bayındırlık bakanları tarafından bazı rakamlar açıklanmıştır. Ancak bu rakamlarda tutarsızlıklar olduğu için sadece Maliye Bakanı Hasan POLATKAN’ın 1954, 1955, 1957, 1958, 1959 ve 1960 yılları bütçe konuşmalarında geçen bilgiler aşağıdaki şekilde kategorize ederek vermeyi uygun buluyoruz:

-Her mevsim geçişe uygun olan yollar: 1950 yılında 17.465 kilometre iken, 1954 yılında 21.000, 1957 yılında 35.000, 1959 yılında 39.700, 1960 yılında 40.800 kilometreye ulaşmıştır.

¹⁸ Himmet ÖLÇMEN (Konya); 26.02.1955, TBMM, TBMM ZC (10. Dönem), Cilt:5, s.839.

¹⁹ Ahmet BİLGİN (Kırşehir); 27.02.1957, TBMM, TBMM ZC (10. Dönem), Cilt:17, s.1067.

²⁰ Fethi ÇELİKBAŞ (Burdur); 25.02.1960, TBMM, TBMM ZC (11. Dönem), Cilt:12, s.532. Bu dönemde dış politikada kabul edilmeyecek bazı talepleri dolayısıyla Sovyetler Birliği’nden uzaklaşmış, kapitalizmin lideri sayılan Birleşik Amerika’ya yaklaşmıştı. Marshall yardımı kullanılıyordu. Ayrıca Türkiye, Dünya Bankası (IBRD), Uluslararası Para Fonu (IMF) ve Avrupa İktisadi İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı (OECD) gibi liberal eğilimli kuruluşlara katılmıştır. Bu iç ve dış faktörlerin etkisiyle uygulanan devletçi politikada yumuşamaya gidilmiştir.

²¹ Fethi ÇELİKBAŞ (Burdur); 25.02.1960, TBMM, TBMM ZC (11. Dönem), Cilt:12, s.531.

²² Atıf TOPALOĞLU (Ordu); 26.02.1953, TBMM, TBMM TD (9. Dönem), Cilt:20, s. 1059.

²³ Bayındırlık Bakanı Kemâl ZEYTİNOĞLU (Eskişehir); 27.02.1952, TBMM, TBMM TD (9. Dönem), Cilt:13, s.1013.

-Asfalt yollar: 1950 yılında 1624 kilometre iken 1957 yılında 3500, 1959 yılında 6000, 1960 yılında 6200 kilometreye ulaşmıştır.

-Stabilize yol: 1950 yılında 15.104 iken 1955 yılında 27.000 kilometreye ulaşmıştır.

-Daimî bakım altındaki yollar: 1950 yılında 19.166 kilometre iken, 1959 yılında 45.760, 1960 yılında 47.790 kilometreye ulaşmıştır.

-Köy yolları: 1956 yılında 31.795 iken, 1960 yılında 54.670 kilometreye ulaşmıştır.

-Köprüler: 1960 yılında 1304 adet ve 52.647 kilometreye ulaşmıştır. Bunun 38.795 kilometrelik kısmı, Demokrat Parti iktidarı döneminde yapılmıştır²⁴.

1949-1958 yılları arasında Demokrat Parti hükümetlerinin ne kadar para sarf ederek kaç kilometre yol inşa ve bakımını gerçekleştirmiş oldukları hususu, muhalefet parti sözcüsü tarafından da aşağıdaki şekilde dile getirilmiştir:

Yeni standart yol sistemine girildiği 1949 senesinde karayollarına 58 milyon lira sarf edilmiş, 2 269 kilometre yol ya yeniden yapılmış veya bozuk yollar iyi vaziyete getirilmiştir.

1950'de 55 milyon sarf edilmiş, 1 964 kilometre yol ya yeniden yapılmış veya bozuk yollar iyi vaziyete getirilmiştir.

1951'de 84 milyon sarf edilmiş, 1 421 kilometre yol ya yeniden yapılmış veya bozuk yollar iyi vaziyete getirilmiştir.

1952'de 133 milyon sarf edilmiş, 2 297 kilometre yol ya yeniden yapılmış veya bozuk yollar iyi vaziyete getirilmiştir.

1953'te 148 milyon sarf edilmiş, 646 kilometre yol ya yeniden yapılmış veya bozuk yollar iyi vaziyete getirilmiştir.

1954'te 139 milyon sarf edilmiş, 405 kilometre yol ya yeniden yapılmış veya bozuk yollar iyi vaziyete getirilmiştir.

1955'te 240 milyon sarf edilmiş, 763 kilometre yol ya yeniden yapılmış veya bozuk yollar iyi vaziyete getirilmiştir.

1956'da 282 milyon sarf edilmiş, 1 193 kilometre yol ya yeniden yapılmış veya bozuk yollar iyi vaziyete getirilmiştir.

1957'de 376 milyon sarf edilmiş, 681 kilometre yol ya yeniden yapılmış veya bozuk yollar iyi vaziyete getirilmiştir.

1958'de 413 milyon sarf edilmiş, 873 kilometre yol ya yeniden yapılmış veya bozuk yollar iyi vaziyete getirilmiştir.

Yekûn: 1 891 000 000 lira, 10 243 kilometre.

Bu 10 sene içinde sarf edilen 1,9 milyar liraya karşı ancak 10 243 kilometre yol ya yeniden yapılmış veya bozuk yol iyi vaziyete getirilmiştir. Görülüyor ki her sene bir evvelki seneye nazaran para miktarı artmış olmasına rağmen yapılan iş hacmi azalmaktadır. Paradaki artışla işteki azalış, 1951 yılı ile 1958 yılı arasında yapılacak mukayese ile açık bir şekilde görülmektedir. Para

²⁴ Maliye Bakanı Hasan POLATKAN'ın, Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde 18.02.1954, 18.02.1955, 20.02.1957, 19.02.1958, 20.02.1959 ve 19.02.1960 tarihli oturumlarda yaptığı konuşmalar, ZC (9.D.), Cilt: 28, s.1530, ZC (10.D.), Cilt:5, s.210, Cilt:17; s.321, ZC (11.D.), Cilt:2, s.158, Cilt:7, s.299, Cilt: 12, s. 30-31.

miktarı 1951 yılına nazaran 4,8 misli artmış olmasına rağmen 1958 de, 1951 deki iş kadar dahi yol yapılamayıp ancak 873 kilometre yol yapılmıştır²⁵.

Her ne kadar Demokrat Parti'nin yol yapım faaliyetlerini bir propaganda ve övünme vasıtası olarak kullandığı eleştirileri varsa da²⁶, Maliye Bakanı Hasan POLATKAN, 1958 yılı bütçe görüşmelerinde yaptığı bir konuşmada, 8 yıllık bir süre içerisinde 2 milyar lira sarf ederek, 12.000 kilometre yol yaptıklarını ifade etmiştir²⁷. Aynı konu, Demokrat Parti Konya milletvekili Himmet ÖLÇMEN tarafından 12.000 kilometre devlet yolu, 5.000 kilometre asfalt yol ve 25. 000 kilometre köy yolu yapıldığı şeklinde dile getirilmiştir²⁸.

1959 yılına gelindiğinde karayollarında mevcut 80.000 vasıtanın hareket ettiği²⁹; 1959 yılında 8 milyar 78 milyon yolcu ve 2 milyar 199 milyon ton eşya taşındığı ilgililer tarafından ifade edilmiştir³⁰.

İktidar ve muhalefet sözcülerinin verdiği bilgilerin dışında, Devlet Plânlama Teşkilâtı ve Bayındırlık Bakanlığı'nın istatistik verilerine dayanarak yapılan akademik çalışmalarda, Demokrat Parti iktidarı dönemindeki karayolu faaliyetleri hakkında şu bilgiler verilmektedir³¹: 1950 yılında 47.080 kilometre olan toplam yol uzunluğu, 1960'da 61.542 kilometreye ulaşmıştır. Ayrıca, bu toplam içinde, yol sisteminin kalitesinde de büyük bir iyileşmeyi ifade eden önemli strüktürel değişimler olmuştur. Bu değişimlerin başlıcaları şunlardır:

1- Toplam içindeki toprak tesviyesi mahiyetindeki yollarla ham yolların payı ve mutlak uzunluğu azalmıştır. Birinci grup yollar 10.311 kilometreden 9.168 kilometreye, ikinci grup yollar da 12.555 kilometreden 10.335 kilometreye düşmüştür.

2- Toplam yol içinde üst yapılı yollar, aynı dönem içinde 24.214 kilometreden 42.039 kilometreye yükselmiştir.

3- Üst yapılı yollar içinde de kırma taş diye adlandırılan düşük kaliteli yol cinsinin uzunluğu 17.965 kilometreden 4.068 kilometreye düşerken, asfalt yollar 1.425 kilometreden 6.880 kilometreye, stabilize yollar da 4.625 kilometreden 30.922 kilometreye yükselmiştir.

Devlet karayolları ödenekleri 1950'de toplam harcamaların sadece yüzde 4.1' i iken, bu nispet 1955'te yüzde 11'e, 1960'da ise yüzde 13,3'e yükselmiştir. Ayrıca dış yardım fonlarının önemli bir kısmı bu sektör için harcanmıştır.

Dönem içinde beton köprü adedi 606'dan 1542'ye yükselmiştir.

1950 yılında 32.564 olan motorlu kara nakil araçları sayısı, 1955'te 71.237'ye, 1960'da ise 114.208'e çıkmıştır."

Köprü inşaa faaliyetleri hakkında da ayrıntılı bilgiler verilmiştir. 1950 yılında toplam 13.000 metre uzunluğunda 289 köprü varken bu rakamlar 1955 yılında 41.000 metre uzunluğunda 591

²⁵ CHP Meclis Grubu Adına Nihat SARGINALP (Gümüşhane); 26.02.1960, TBMM, *TBMM ZC (11. Dönem)*, Cilt:12, s.678-679.

²⁶ CHP Meclis Grubu Adına Nihat SARGINALP (Gümüşhane); 26.02.1960, TBMM, *TBMM ZC (11. Dönem)*, Cilt:12, s.678.

²⁷ Maliye Vekili Hasan POLATKAN (Eskişehir); 19.02.1958, TBMM, *TBMM ZC (11. Dönem)*, Cilt:2, s. 158.

²⁸ Nafia Vekili Tevfik İLERİ (Samsun); 25.02.1959, TBMM, *TBMM ZC (11. Dönem)*, Cilt:7, s. 873.

²⁹ Muammer ÇAVUŞOĞLU (İzmir); 26.02.1959, TBMM, *TBMM ZC (11. Dönem)*, Cilt:7, s. 1018.

³⁰ Nafia Vekili Tevfik İLERİ (Samsun); 25.02.1960, TBMM, *TBMM ZC (11. Dönem)*, Cilt:12, s. 522.

³¹ *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi 1923-1978*, Akbank Kültür Yayını, İstanbul, 1980, s. 294-295.

adet köprüye ulaştırılmıştır³². 1956 yılında 52.650 metre uzunluğunda 833 köprü³³; 1959 yılında 939 köprü adedine ulaşmıştır³⁴.

Bu dönemde Boğaz Köprüsü yapılması tartışmaları da başlamıştır. Boğaz Köprüsü ile ilgili proje, Amerikalı asma köprü uzmanı Mister Stayman'a hazırlattırılmış ve 400 milyon liraya yapılabileceği iddia edilmiştir³⁵. Boğaz Köprüsünün yapılmasıyla sadece Türkiye'nin Asya ve Avrupa yakalarının birleştirilmesiyle kalınmayıp Londra-Karaçi hattının açılacağı ifade edilmiştir³⁶. Ancak muhalefet sözcüleri, boğaza köprü yapılması fikrine iki açıdan karşı çıkmışlardır. Bunlardan birincisi malî açıdan olmuş; köprünün maliyetinin ifade edildiği gibi 400 milyon liraya çıkmayacağını, en az 1,5-2 milyar lirayı bulacağı düşüncesiyle maliyetini çok yüksek bulmuşlardır³⁷. İkinci olarak da askerî gerekçelerle karşı çıkmışlardır. Herhangi bir savaş halinde hedef olacak köprünün yıkılması durumunda enkazının kaldırılmasının büyük külfete mal olacağı ve bu zamana kadar Türk savaş gemilerinin de boğazdan geçişinin aksayacağı ifade edilmiştir³⁸.

Bununla birlikte değişik tarihlerde, ülkenin bazı bölgelerindeki yol ihtiyacının karşılanmadığı şeklinde şikâyetler de gelmiştir. 1952 yılında Gaziantep milletvekili Galip KINOĞLU, 63 kilometrelik Kilis-Hassa yolunun hâlâ yapılmadığını; bu yolun yapılması ile Mardin, Urfa ve Gaziantep'in Kilis üzerinden İskenderun'a bağlanabileceğini ve bölgenin zeytinyağı, pamuk ve sebze gibi ürünlerinin pazar noktalarına ulaşmasının daha kolay olacağını ifade ederek bu güzergâhın açılması için gereken çalışmalara başlanmasını talep etmiştir³⁹. 1954 yılında Kars milletvekili Sırrı ATALAY tarafından Ardahan-Posof, Ardahan-Çıldır, Ardahan-Göle, Ardahan-Kars, Kars-Göle, Kars-Digor, Kars-Arpaçay, Kars-Iğdır, Kağızman-Horasan yollarının bozulan kısımlarının tamir edilmediği ve nakil vasıtalarının geçişine uygun olmadıkları dile getirilmiştir⁴⁰. 1957 yılında ise Arapkir, Arguvan, Hekimhan ve Darende gibi Malatya ili içerisindeki yolların ve Adıyaman yolunun yapılması talepleri ifade edilmiştir⁴¹. Kastamonu'nun kuzeyinde bulunan Abana, İnebolu ve Cide ilçelerinin yılda 8 ay ulaşım hizmetlerinden mahrum kaldığı, buraların İç Anadolu ile bağlantılarının sağlanması gerektiği ifade edilmiştir⁴². Yol yokluğundan dolayı Sivas'ın Koyulhisar ve Gürün ilçelerine kış mevsiminde ulaşım olmadığı da dile getirilmiştir⁴³.

Bazı özel sebeplerle yapılmayan yolların da bu dönemde yapıldığı görülmektedir. Düşman işgalini kolaylaştıracak düşüncesi ile sahillere karayolu ve demiryolu yapılmadığı, eski bir asker milletvekili tarafından ifade edilmiş⁴⁴; ancak artık bu zihniyetin geride kaldığı dile getirilmiştir⁴⁵. Kaçak ağaç kesimini engellemek için yapılmayan orman yolları da bu dönemde yapılmaya

³²Maliye Vekili Hasan POLATKAN (Eskişehir); 18.02.1955, TBMM, *TBMM ZC (10. Dönem)*, Cilt:5, s. 210.

³³Maliye Vekili Hasan POLATKAN (Eskişehir); 20.02.1957, TBMM, *TBMM ZC (10. Dönem)*, Cilt:17, s. 321.

³⁴Maliye Vekili Hasan POLATKAN (Eskişehir); 20.02.1959, TBMM, *TBMM ZC (11. Dönem)*, Cilt:7, s. 299.

³⁵Nafia Vekili Tevfik İLERİ (Samsun); 26.02.1960, TBMM, *TBMM ZC (11. Dönem)*, Cilt:12, s. 692.

³⁶DP Meclis Grubu Adına Zeyyat MANDALİNCİ (Muğla); 20.02.1960, TBMM, *TBMM ZC (11. Dönem)*, Cilt:12, s. 72.

³⁷CHP Meclis Grubu Adına Nihat SARGINALP (Gümüşhane); 26.02.1960, TBMM, *TBMM ZC (11. Dönem)*, Cilt:12, s. 678.

³⁸CHP Meclis Grubu Adına Nihat SARGINALP (Gümüşhane); 25.02.1959, TBMM, *TBMM ZC (11. Dönem)*, Cilt:7, s. 856.

³⁹Galip KINOĞLU (Gaziantep); 27.02.1952, TBMM, *TBMM TD (9. Dönem)*, Cilt:13, s. 1003.

⁴⁰Sırrı ATALAY (Kars); 25.02.1954, TBMM, *TBMM ZC (9. Dönem)*, Cilt:28, s. 935.

⁴¹Nuri OCAKOĞLU (Malatya); 26.02.1957, TBMM, *TBMM ZC (10. Dönem)*, Cilt:17, s. 922-923.

⁴²Ziya TERMEN (Kastamonu); 27.02.1953, TBMM, *TBMM TD (9. Dönem)*, Cilt:20, s.1210.

⁴³Ethem ERDİNÇ (Sivas); 24.02.1954, TBMM, *TBMM ZC (10. Dönem)*, Cilt:5, s.672.

⁴⁴Ali İhsan SABİS (Afyonkarahisar); 22.02.1953, TBMM, *TBMM TD (9. Dönem)*, Cilt:20, s. 750.

⁴⁵Sabri ERDUMAN (Erzurum); 25.02.1954, TBMM, *TBMM ZC (9. Dönem)*, Cilt:28, s. 913.

başlanmıştır⁴⁶. Tarihî ve turistik önemi olan Çorum'daki Alacahöyük ve Boğazköy yollarının yapılmış olması, bölge milletvekilleri tarafından olumlu karşılanmıştır⁴⁷.

Köy yollarının yapılmasında köylülerin imece usûlü ile çalıştırıldıkları⁴⁸; hattâ Karadeniz bölgesi köylülerinin yol yapım işlerinde şevkle çalıştıkları ifade edilmiştir⁴⁹. Bazı bölgelerde mahkûmların da yol yapım faaliyetlerinde çalışma istekleri dile getirilmiştir⁵⁰. Ancak askerî birliklerin ve vasıtaların yol yapım işlerinde çalıştırılması hususu da eleştirilmiştir⁵¹.

Karayolu yapım faaliyetlerine harcanan para miktarı da çeşitli Avrupa ülkeleri ile mukayeseli bir şekilde verilmiştir. 1956 yılında Türkiye'nin yol inşaatına tahsis ettiği miktar 119 milyon dolar iken; bu rakam Finlandiya'da 46 milyon dolar, Fransa'da 470 milyon dolar, İngiltere'de 278 milyon dolar, Yunanistan'da 12,5 milyon dolar, İtalya'da 209 milyon dolar, İsviçre'de 200 milyon dolar olarak tespit edilmiştir⁵².

Karayolları üzerinden yapılan yük ve yolcu taşıma istatistikleri de şöyle paylaşılmıştır: Bir kilometre yoldan Türkiye'de bir yılda 47 bin ton yük taşındığı halde, ABD'de 44 bin ton, İsviçre'de 20 bin ton, Belçika'da 47 bin ton, Fransa'da 185 bin ton, Hollanda'da 790 bin ton olarak tespit edilmiştir. Yılda bir kilometreye düşen yolcu sayıları ise, Türkiye'de 229.213, ABD'de 1.034.000, Belçika'da 138.000, Fransa'da 260.000, Hollanda'da 136.000, İsviçre'de 111.000, İtalya'da 135.000 olarak tespit edilmiştir⁵³.

Demokrat Parti iktidarı zamanında motorlu taşıt sayılarındaki artışlar da gündeme getirilmiştir. 1949 yılında 22.093 olan motorlu sivil araç sayısı 1953 yılında 57.000⁵⁴, 1954 yılında 67.000⁵⁵, 1958 yılında 86.000⁵⁶, 1960 yılında 99.000'e yükselmiştir⁵⁷. Bununla birlikte 1953 yılında Türkiye'de 375.850 kağıdı bulunduğu da kayıtlara geçmiştir⁵⁸.

1950-1960 yılları arasında çeşitli tiplerdeki motorlu araç sayılarının mukayesesi, resmî istatistiklerden alınan bilgilerle şu şekilde tespit edilmiştir⁵⁹:

Yıllar	Otomobil	Otobüs/Minibüs	Kamyon/Kamyonet	Traktör
1950	10.114	3.085	13.201	16.585
1960	45.767	10.981	57.460	42.176

Bu konuda yapılan akademik çalışmalarda yıllara göre daha ayrıntılı bilgilere ulaşmak mümkündür⁶⁰.

⁴⁶ Ziraat Vekili Nedim ÖKMEN (Maraş); 26.02.1955, TBMM, *TBMM ZC (10. Dönem)*, Cilt:5, s. 827.

⁴⁷ Hasan Ali VURAL (Çorum); 26.02.1953, TBMM, *TBMM TD (9. Dönem)*, Cilt:20, s. 1069.

⁴⁸ Kâzım ARAR (Çankırı); 25.02.1954, TBMM, *TBMM ZC (9. Dönem)*, Cilt:28, s. 923-924.

⁴⁹ Doğan DİKMEN (Giresun); 25.02.1954, TBMM, *TBMM ZC (9. Dönem)*, Cilt:28, s. 934.

⁵⁰ Ali Fahri İŞERİ (Balıkesir); 22.02.1953, TBMM, *TBMM TD (9. Dönem)*, Cilt:20, s. 720.

⁵¹ Bütçe Encümeni Namına Nâtik POYRAZOĞLU (Muğla); 25.02.1957, TBMM, *TBMM ZC (10. Dönem)*, Cilt:17, s. 753.

⁵² Behzat BİLGİN (İzmir); 22.02.1957, TBMM, *TBMM ZC (10. Dönem)*, Cilt:17, s. 513-514.

⁵³ Nafia Vekili Tevfik İLERİ (Samsun); 26.02.1958, TBMM, *TBMM ZC (11. Dönem)*, Cilt:2, s. 813.

⁵⁴ Maliye Vekili Hasan POLATKAN (Eskişehir); 18.02.1954, TBMM, *TBMM ZC (9. Dönem)*, Cilt:28, s. 530.

⁵⁵ Maliye Vekili Hasan POLATKAN (Eskişehir); 18.02.1955, TBMM, *TBMM ZC (10. Dönem)*, Cilt:5, s. 212.

⁵⁶ Hariciye Vekili Fatin Rüştü ZORLU (Çanakkale); 25.02.1958, TBMM, *TBMM ZC (11. Dönem)*, Cilt:2, s. 660.

⁵⁷ Himmet ÖLÇMEN (Konya); 26.02.1960, TBMM, *TBMM ZC (11. Dönem)*, Cilt:12, s. 683.

⁵⁸ Cezmi TÜRK (Seyhan); 26.02.1953, TBMM, *TBMM TD (9. Dönem)*, Cilt:20, s. 1126.

⁵⁹ *50 Yılda Türk Sanayii*, Sanayi ve teknoloji Bakanlığı Yayını, Ankara, 1973, s.388.

⁶⁰ Nuray Özdemir, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası (1923-1960)*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Anabilim Dalı Doktora Tezi, Ankara, 2006, s.252.

Bu konuda dikkat çeken bir husus da yol vergisinin kaldırılması olmuştur. Yol Vergisi hususunda Millî Mücadele dönemi ve Cumhuriyetin ilk yıllarında iki düzenleme yapılmıştır. Millî Mücadele döneminde 102 sayılı “Tarık Bedel-i Nakdîsi Hakkında Kanun”, 21 Şubat 1921 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisi’nde kabul edilerek uygulamaya konulmuştur. Para esasına dayanan kanunla 18–60 yaş arasındaki erkekler vergi ile yükümlü kılınmıştır. 2 Haziran 1929 tarih ve 1525 sayılı “Şose ve Köprüler Kanunu”nun dokuzuncu maddesinde, “Türkiye’de sakin on sekiz yaşından altmış yaşına kadar her erkek nüfusun yol mükellefiyetine tâbi olduğu hükmü getirilmiş ve nakdî mükellefiyetin senede 8 lira olduğu hükme bağlanmıştır. 1945 yılında bu rakam 12 liraya çıkartılmıştır⁶¹.

Demokrat Parti iktidara geldikten sonra, özellikle dar gelirli vatandaşların üzerinde bir yük olarak gördüğü yol vergisini kaldıracağı bizzat Maliye Bakanı tarafından açıklanmıştır⁶².

25 Şubat 1952 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisi’nde kabul edilen 5889 numaralı “Akaryakıttan Alınacak Yol Vergisi Kanunu” ile 2 Haziran 1929 tarih ve 1525 sayılı “Şose ve Köprüler Kanunu”nun Yol Vergisine ait hükümleri ve bu kanun üzerinde 1931, 1943, 1945 yıllarında yapılar değişiklikler yürürlükten kaldırılmıştır. Bu kanunun 1. maddesine göre, kaldırılan yol vergisinin nakdî mükellefiyetinin yerine benzinin litresinden 14 kuruş, gazyağının litresinden 7 kuruş, motorinin litresinden de 5 kuruş yol vergisi alınması hükme bağlanmıştır⁶³.

Bu kanunla, yol vergisinden elde edilen gelirden tamamen vazgeçilmemiş, sadece tahsilâtının şekli değiştirilerek kapsamı daha da genişletilmiştir. Makine ile yol yapım döneminin başlamasıyla bedenî yükümlülük kendiliğinden önemini kaybettiğinden akaryakıtla yapılan zamların tahsilât sistemi değiştirilmiştir⁶⁴.

b-Demiryolları

Demokrat Parti iktidarının, karayollarına çok fazla ağırlık vererek demiryolları ve bu alandaki hizmetleri ihmal ettiği şeklindeki iddiaların, iktidarın ilk yıllarından itibaren gündeme geldiği görülmektedir. Bu konuda yapılan akademik çalışmalara ilâve olarak, konu, Türkiye Büyük Millet Meclisi’nde bütçe görüşmeleri sırasında iktidar ve muhalefet milletvekilleri tarafından da dile getirilmiştir.

Demokrat Parti iktidarının son yılında, geçen on yıldaki uygulamalar, Cumhuriyet Halk Partisi grup sözcüsü tarafından şu sözlerle eleştirilmiştir⁶⁵: “İmparatorluktan bu yana kara nakliyatının en ağır yükü Devlet Demiryollarının sırtındadır. 1950’ye kadar demiryolu şebekesi çeşitli imkânların kullanılması ile yurt çapında bir vüs’ate kavuşmuştu ... Esefle kaydetmek lâzımdır ki, 1950’den bu yana hükümetler bu sahada göz doyurucu bir gayret sarf etmemişlerdir. Müessesenin İktisadî Devlet Teşekkülü haline sokulması, rasyonel çalışma ümidini vermiştir. Fakat imkânsızlıklar bu ümidin de yersiz olduğunu maalesef ispat etmiş durumdadır. Hazırlanan on yıllık plânın bugüne kadar tahakkuk ettirilen kısmı, ancak tâli birtakım işlerden ibaret

⁶¹ Mehmet Evsile; *Tek Parti Döneminde Türkiye’de Günlük Hayat (1923-1950)*, Hiperlink Yayınları, İstanbul, 2020, s.100-101.

⁶² Maliye Bakanı Hasan POLATKAN (Eskişehir); 20.02.1952, TBMM, *TBMM TD (9. Dönem)*, Cilt:13, s. 374.

⁶³ *T.C. Resmî Gazete*, 29 Şubat 1952, Sayı:8047, s.2888-2889.

⁶⁴ Nuray Özdemir; “Cumhuriyet Döneminde Türkiye’de Yol Vergisi”, *Tarih Araştırmaları Dergisi*, vol. 32, no. 53, s. 213–247, Mar. 2013, s.242. Bu makalede konu ile ilgili ayrıntılı bilgiler verilmiştir.

⁶⁵ CHP Meclis Grubu Adına Halil GÜRÜN (Maraş); 27.02.1960, TBMM, *TBMM ZC (11. Dönem)*, Cilt:12, s. 873.

kalmaktadır.” Diğer bir muhalefet sözcüsü tarafından, demiryollarından düzenli bir faaliyet beklerken, aksine daha düzensiz bir manzara ile karşılaşıldığı ifade edilmiştir⁶⁶.

Demokrat Parti milletvekilleri de demiryollarındaki yetersizlikleri kabul etmişlerdir. Bunlardan birinde şu ifadeler dikkat çekmektedir⁶⁷: “7598 kilometre uzunluğunda bir şebeke 800 milyon sermayeli 2 milyar envanterli demiryolu işletmesi Türkiye’nin en eski, en tarihî, en an’anevî işletmelerinden birini teşkil etmektedir. İki seneden beri Demokrat Parti iktidarımız, bütün yatırımlarda olduğu gibi Devlet Demiryolları yatırımlarına da kâfi miktarda kıymet ve ehemmiyet verdiği halde maalesef geçen seneki ve ondan evvelki senede yatırımlar nispet ve vaad edilen miktarda ve istenilen şekilde tezahür etmemiştir. Devlet Demiryollarının ana gayesi, muayyen noktalardan, muayyen noktalara yolcu ve eşya nakletmek olduğuna göre, maalesef bu bir iki sene içinde sarf edilen mesai sonunda trenlerin daha muntazam hareket etmeleri lâzımgelirken, maalesef eskisinden daha da fena bir şekle girmiş, nizam ve intizamı bozulmuş bulunmaktadır. Bu bir realitedir.”

Demokrat Parti döneminde demiryolları işletmesinin statüsü değiştirilerek bir İktisadî Devlet Teşekkülü haline sokulmuştur. Türkiye Büyük Millet Meclisi’nde 22 Temmuz 1953 tarihinde kabul edilen 6186 sayılı “Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Kanunu”, 29 Temmuz 1953 tarihinde Resmî Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir⁶⁸. Bu kanunla teşkilâtın işletme kısmı Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları’nda kalmış; demiryolu yapma işleri, Bayındırlık Bakanlığı’na devredilmiştir. Rasyonel bir şekil olmakla birlikte bu sistemin başarılı olamadığı, iktisatçılar tarafından tespit edilmiştir. Buna göre⁶⁹: “1950-1960 döneminde ulaştırma alt sektörleri içinde en düşük gelişme nispeti, demiryollarında olmuştur. Bunun neticesinde de demiryolları, hem uzunluk, hem hizmetin kalitesi bakımlarından, ülke ihtiyacının altında kalmıştır. Gelişmedeki yetersizliğin başlıca sebepleri, bir taraftan bu faaliyet sahasına tahsis edilen kaynakların ve yapılan yatırımların yetersiz olması, diğer taraftan, takip edilen politikalarla karayollarında yük ve yolcu taşımacılığının, daha cazip hale getirilmesidir.”

Bunun sonucunda, 1950 yılında 7671 kilometre olan demiryolları uzunluğunun 1960 yılında 7895 kilometreye çıkartıldığı, böylece on yılda sadece 224 kilometrelik yeni demiryolu hattının inşa edildiği tespit edilmiştir⁷⁰.

Demiryollarının teknik kapasiteleri hakkındaki bilgiler de şöyledir: Şimdiye kadar demiryollarının ömrünün 60 yıl olarak bilinmesine rağmen, demiryollarında süratin artmış olması, trafiğin yoğunlaşmasıyla bu vade 40 yıla kadar inmiştir⁷¹. Bir lokomotifin 35 yıl, vagonların 30 yıl kullanıldıkları anlaşılmaktadır⁷². 1950 yılında eski yönetimden yüzde 40’ı yıpranmış bir demiryolu şebekesi alındığı ifade edilerek, yenileme faaliyetlerine girilmiştir⁷³. 1956 yılına gelinceye kadar demiryolu atölyelerinde 1000 adet yük vagonu imâl edilmiş, yurt dışından 1500 yük vagonu satın alınmıştır. 282 yolcu vagonu, 44 adet dizel, 3 adet elektrikli ve 56 adet buharlı lokomotif; ayrıca 16 motorlu tren ve 20 otoray olmak üzere 36 adet motorlu vasıta

⁶⁶ Türkiye Köylü Partisi Meclis Grubu Adına Kâzım ARAR (Çankırı); 26.02.1954, TBMM, TBMM ZC (9. Dönem), Cilt:28, s. 1050.

⁶⁷ Himmet ÖLÇMEN (Konya); 27.02.1953, TBMM, TBMM TD (9. Dönem), Cilt:20, s. 1121.

⁶⁸ T.C. Resmî Gazete, 29 Temmuz 1953, Sayı:8470, s.6841-6843.

⁶⁹ Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi 1923-1978, Akbank Kültür Yayını, İstanbul,1980, s. 297.

⁷⁰ a.g.e., s.297.

⁷¹ Himmet ÖLÇMEN (Konya); 27.02.1951, TBMM, TBMM TD (9. Dönem), Cilt:5, s. 1052.

⁷² Kemâl SATIR (Adana); 27.02.1958, TBMM, TBMM ZC (11. Dönem), Cilt:2, s. 1026.

⁷³ DP Meclis Grubu Adına Zihni ÜNER (Nevşehir); 27.02.1960, TBMM, TBMM ZC (11. Dönem), Cilt:12, s. 876.

satın alınarak hizmete sokulmuştur⁷⁴. Devlet Demiryolları bünyesinde 1955 yılında çeşitli tiplerde toplam 858 lokomotif⁷⁵; 1960 yılında 1400 yolcu ve 16.000 yük vagonu bulunduğu tespit edilmiştir⁷⁶.

Demiryollarında taşınan yük miktarı ve yolcu adedi hakkında bazı istatistik bilgiler mevcuttur. 1950 yılında 53 milyon, 1954 yılında 62 milyon, 1955 yılında 57 milyon, 1956 yılında 67 milyon⁷⁷, 1957 yılında ise 85 milyon yolcu taşınmıştır⁷⁸. Taşınan yük miktarı hakkındaki bilgiler de şöyledir: 1950 yılında 7,5 milyon ton, 1954 yılında 11 milyon ton⁷⁹, 1959 yılında 20 milyon ton yük taşındığı tespit edilmiştir⁸⁰.

Demiryollarında hizmet sırasında günlük hayata yansıyan bazı sıkıntılar da olmuştur. Gerek hizmet veren personelin, gerekse yolcuların yaşadığı sıkıntılar şu şekilde dile getirilmiştir. Demiryolları personelinin sıkıntıları şöyle ifade edilmiştir⁸¹: “Devlet Demiryollarında çalışan tren şefi, kondüktör, yağcı, hareket memuru ve manevracı gibi gece ve gündüz işbaşında kalmak zorunda bulunan bayramı, seyranı hattâ tatili olmayan vatandaşlar var. Bunlar, İş Kanunu’nun emrettiği 8 saatlik hududu en aşağı iki misli geçen bir çalışmaya mahkûm edilmiş bulunmaktadır. Bunlar, işlerini daima işletme merkezlerinde değiştirirler. Halbuki bunlar, bu işletme merkezlerinde değiştirilebilmek için, bazan 15 saatlik bir zamanı çalışmakta geçiren insanlardır. Bu insanlar yuvalarına dönmek için aynı miktarda zamanı vazife başında geçirmektedirler. Vekâletin bunlar için bulmuş olduğu bâzı tazminat hissesi vardır. Fakat bunların mâruz kaldığı tehlike, harcadığı emekle o tazminatın hiçbirisi ölçülemez. İşlerinde bir kısımları vardır ki, ağır tehlikeye mâruzdurlar, ateşçi, makinistler gibi. Bunların istatistiğini gördüğümüz zaman ölümle, bu ölümün de verem yoluyla neticelendiğini görmekteyiz. Ciğer hastalığı ve verem bunların istatistiğini korkunç hale getirmektedir. Doğrudan doğruya trenin içinde bulundukları için bunlar değiştirilemiyor. Bunların çabuk yıprandıkları nazarı itibara alınmalıdır.”

Yolcuların seyahat sırasında yaşadıkları sıkıntılar da şu şekilde ifade edilmiştir⁸²: “Trenler pistir. Hem de tahminimizden fazla pis ve bakımsızdır. Gereği kadar müstahdeme malik olan idarenin, temizlik işlerinde âzamî titizlik göstermesi iktiza ederken kadın temizleyicilerinden evlerinde istifade etmek bahasına bakım işinin aksatıldığı da tetkike muhtaçtır. İstasyonlar da kirlidir, bakımsızdır, yolcu salonları soğuk ve tenviratsızdır. Trenlerin hareket ve muvasalatlarındaki intizamsızlık son günlerde had safhaya varmıştır. Bu iş âdeta normal telâkki edilmeye başlanmış; hassasiyetini kaybetmiş, titizlikle üzerinde durulmaya değer görülmecek bir hal almıştır. Devlet Demir Yollarının yolcu vaziyeti de bozuktur. Hele son günlerde tarifi gayrikabil bir hal almıştır. Buna ait bâzı şikâyetleri belirtmekte fayda mülâhaza ediyoruz:

1- Büyük istasyonlarda trenin hareketi esnasında, müteaddit kişiler olduğu halde bir kişiyi çalıştırmak suretiyle bilet alamaması yüzünden yolcular treni kaçırmaktadırlar.

⁷⁴ Münakalât Vekili Arif DEMİRER (Afyonkarahisar); 27.02.1957, TBMM, TBMM ZC (10. Dönem), Cilt:17, s. 1077.

⁷⁵ Münakalât Vekili Muammer ÇAVUŞOĞLU (İzmir); 26.02.1955, TBMM, TBMM ZC (10. Dönem), Cilt:5, s. 842.

⁷⁶ CHP Meclis Grubu Adına Halil GÜRÜN (Maraş); 27.02.1960, TBMM, TBMM ZC (11. Dönem), Cilt:12, s. 874.

⁷⁷ Kemâl SATIR (Adana); 27.02.1958, TBMM, TBMM ZC (11. Dönem), Cilt:2, s. 1032.

⁷⁸ Maliye Vekili Hasan POLATKAN (Eskişehir); 19.02.1958, TBMM, TBMM ZC (11. Dönem), Cilt:2, s. 158-159.

⁷⁹ Maliye Vekili Hasan POLATKAN (Eskişehir); 18.02.1955, TBMM, TBMM ZC (10. Dönem), Cilt:5, s. 212.

⁸⁰ Kemâl SATIR (Adana); 26.02.1959, TBMM, TBMM ZC (11. Dönem), Cilt:7, s. 1016.

⁸¹ Remzi Oğuz ARIK (Seyhan); 27.02.1953, TBMM, TBMM TD (9. Dönem), Cilt:20 s. 1235-1236.

⁸² Türkiye Köylü Partisi Meclis Grubu Adına Kâzım ARAR (Çankırı); 26.02.1954, TBMM, TBMM ZC (9.Dönem), Cilt:28 s. 1051, 1068.

2- Eskişehir-Kayseri gidiş 26 lira, dönüş 31 liradır. Dönüşte bir ekspres farkı istenmektedir. Fakat trende numara yoktur. Arzu ettiği kadar yolcu almaktadır. Yani numarasız ekspres, yolcu katarı olarak çalıştığı halde fark almaktan hâli kalınmıyor... Haydarpaşa-Toros ekspresinin yolcuları biletlerini almışlar. Fakat Devlet Demiryolları İdaresi havanın muhalefeti veyahut idarî bir lüzum ve zarurete binaen istikametini değiştirmiş Konya'dan değil, Ankara'dan yapalım demiş. Mesafe uzadığı için uzun mesafe farkı diye bir şey istemişler. Bunun üzerinde yolcular, idareden ben şu bileti aldım, bir mukavele ile bağlandım. Beni filân yere götür de, ister, yakın mesafeden ister uzak mesafeden, götür diyor. Memur hayır olmaz diyor. Bunun üzerine polis yolu ile yolcuları tazyike kalkışıyor. Fakat yolcular üniversite talebesi olduğunu söylüyorlar, hüviyetinizi gösteriniz ondan sonra farkı vereceğiz dedikleri zaman hem polis hem de kondüktör uzaklaşıyorlar.”

Demiryolları personelinin aylık gelirleri hakkında da bazı bilgiler mevcuttur. Buna göre bir makinist 1955 yılında 160-230 lira arasında maaş almaktadır⁸³. İşçi maaşlarının ise 1950'den önce 43-155 lira arasında olduğu; 1951 yılında 122-245 lira arasına getirildiği ifade edilmiş; bunun dışında senede 332 liradan 832 liraya kadar da ikramiye ödemesi yapılmıştır⁸⁴.

Özellikle doğu vilâyetlerinden İstanbul'a hayvan taşıyan trenlerde yaşanan sıkıntılar da gündeme getirilmiştir. Kars'tan Haydarpaşa'ya 110 saatlik bir yolculukla ulaşılabildiği için hayvanların dar ve havasız vagonlarda beslenme imkânları da olmadığı için kilo kaybına yol açtığı; bunun da tüccar ve üretici için gelir kaybına sebep olduğu dile getirilmiştir⁸⁵. Aynı şikâyetler, aradan dört yıl geçtikten sonra Erzurum-Haydarpaşa hattında yaşanmaya devam etmiştir. 4-5 günlük bir seyahatin sonunda bakımsız kalan hayvanların kilo kaybından dolayı millî servetin zarar gördüğü ifade edilmiştir⁸⁶. Güney şehirlerinden yapılan narenciye nakliyatının, tren seferlerinin gecikmesinden dolayı sıkıntılar yaşandığı ifade edilmiştir⁸⁷. Motorlu trenlerin sadece gündüz vakitleri, günde 12 saat hareket edebilmelerinin de gecikmelere sebep olduğu tespit edilmiştir⁸⁸.

Atatürk'ün yurt gezilerinde kullandığı “Beyaz Tren”in devlet ricali tarafından artık kullanılmadığı ve bu trenin akibetinin ne olduğu şeklindeki bir soruya⁸⁹, Ulaştırma Bakanı, bu trenin garajda bulunduğu ve misafir devlet başkanlarının yolculuklarında kendilerine tahsis edildiği cevabını vermiştir⁹⁰.

Devlet Demiryolları bünyesinde toplam 60.000 personel bulunduğu⁹¹, önceki hükümetler zamanında ücretsiz seyahat edilmesini sağlayan 500 pasonun iptal edildiği⁹², ülke sathında toplam 6000 köyün karayolu, 857 köyün de demiryolu bağlantısına sahip olduğu gibi bilgiler de paylaşılmıştır⁹³.

⁸³ Zihni ÜNER (Niğde); 26.02.1955, TBMM, TBMM ZC (10. Dönem), Cilt:5, s. 841.

⁸⁴ Münakalât Vekili Muammer ÇAVUŞOĞLU (İzmir); 26.02.1955, TBMM, TBMM ZC (10. Dönem), Cilt:5, s. 841-842.

⁸⁵ Fevzi AKTAŞ (Kars); 28.02.1952, TBMM, TBMM TD (9. Dönem), Cilt:13, s. 1165.

⁸⁶ Ethem ERDİNÇ (Sivas); 28.02.1956, TBMM, TBMM ZC (10. Dönem), Cilt:10, s. 1101.

⁸⁷ Burhanettin ONAT (Antalya); 26.02.1954, TBMM, TBMM ZC (9. Dönem), Cilt:28, s.1063.

⁸⁸ Nazım AĞACIKLIOĞLU (Sivas); 26.02.1954, TBMM, TBMM ZC (9. Dönem), Cilt:28, s.1062.

⁸⁹ Nevzat ARMAN (Adana); 26.02.1959, TBMM, TBMM ZC (11. Dönem), Cilt:7, s.1019.

⁹⁰ Devlet Vekili ve Münakalât Vekâleti Vekili Muzaffer KURANOĞLU (Manisa); 26.02.1959, TBMM, TBMM ZC (11. Dönem), Cilt:7, s. 1029.

⁹¹ CHP Meclis Grubu Adına Kemâl SATIR (Adana); 27.02.1958, TBMM, TBMM ZC (11. Dönem), Cilt:2, s. 1020.

⁹² Ulaştırma Bakanı KURTBK (Ankara); 28.02.1952, TBMM, TBMM TD (9. Dönem), Cilt:13, s. 1168.

⁹³ Cezmi TÜRK (Seyhan); 27.02.1953, TBMM, TBMM TD (9. Dönem), Cilt:20, s. 1207.

c-Denizyolları

Önceki dönemde bu konu hakkındaki kanunî mevzuat tamamlanmış ve belli bir ölçüde deniz ticaret filosu oluşturulmuş ve yolcu kapasitesine ulaşılmıştı. Demokrat Parti döneminde bu sektördeki gelişmeler devam ettirilmiştir.

Deniz ticaret filosunun kapasitesi 1950 yılında 447 bin ton iken, 1954 yılında 592 bin tona⁹⁴, 1958 yılında 668 bin tona⁹⁵, 1960 yılında 1 milyon tona yükseltilmiştir⁹⁶.

Yolcu taşıma kapasitesi ise, 1950 yılında 51 milyon yolcudan, 1959 yılında 77 milyon yolcu seviyesine çıkartılmıştır⁹⁷.

1950-1958 yılları arasında Denizyollarında faaliyet gösteren 40-72 yaş arasındaki gemiler kadrodan çıkartılarak toplam 36 bin tonluk 11 yeni gemi ilâve edilmiştir⁹⁸.

Gemilerin tonaj yekûnu 1949'da 434 bin tondan 1959'da 650 bin tona çıkartılmıştır. 1950 yılında mevcut 112.058 tonluk yük ve 34 yolcu gemisi, 69.054 tonluk şilep, 881 tonluk 3 tanker kapasitesine, 1959 yılına kadar 61.203 tonluk yük ve 12 yolcu gemisi, 106.426 tonluk 17 şilep ve 21.000 tonluk tanker ilâve edilmiştir. 1950 yılında taşınan yolcu sayısı 51 milyondan, 1959 yılında 77 milyona çıkartılmıştır⁹⁹.

d-Havayolları

Demokrat Parti iktidarından önce toplam 19 hava alanı ve hava meydanı ile havayolu taşımacılığı hizmeti verilmekte idi¹⁰⁰. Demokrat Parti döneminde İstanbul Yeşilköy ve Ankara Esenboğa hava limanları uluslararası standartlara göre açılmış; bunlardan başka Trabzon, Zonguldak, Alaşehir, Kütahya, Kastamonu, Isparta, Ağrı, Çanakkale ve Bandırma'da yeni hava alanı veya hava meydanları açılarak hizmete sokulmuştur¹⁰¹.

Havayollarındaki teknolojik gelişmelerle yük ve yolcu taşımacılığında meydana gelen artışlar, Maliye ve Ulaştırma Bakanları tarafından aşağıdaki şekilde açıklanmıştır:

Havayollarında taşınan yolcu sayısı 1950 yılında 86.331 iken, 1953 yılında 170 bine¹⁰², 1958 yılında 218 bin 806'ya¹⁰³, 1959 yılında 394 bin 212'ye ulaşmıştır¹⁰⁴.

65 milyon lira sarfı ile Yeşilköy, Esenboğa, Adana, İzmir, Afyon, Konya, Sivas, Erzurum, Elâzığ ve Diyarbakır'da yapılan tesislerle uçuş pisti uzunluğu 1950 yılında 7 bin 390 metreden 1958 yılında 19 bin 992 metreye ulaştırılmıştır. 1958 yılı itibarıyla Türk Hava Yollarının 28 uçağı, 27 alana uçuş gerçekleştirmiştir¹⁰⁵. 1960 yılında Türk Hava Yollarının 26 adet DC 3 ve 7 adet

⁹⁴ Maliye Vekili Hasan POLATKAN (Eskişehir); 18.02.1955, TBMM, *TBMM ZC (10. Dönem)*, Cilt:5, s. 212.

⁹⁵ Maliye Vekili Hasan POLATKAN (Eskişehir); 19.02.1958, TBMM, *TBMM ZC (11. Dönem)*, Cilt:2, s. 159.

⁹⁶ Maliye Vekili Hasan POLATKAN (Eskişehir); 19.02.1960, TBMM, *TBMM ZC (11. Dönem)*, Cilt:12, s. 32.

⁹⁷ Maliye Vekili Hasan POLATKAN (Eskişehir); 20.02.1959, TBMM, *TBMM ZC (11. Dönem)*, Cilt:7, s. 302.

⁹⁸ Maliye Vekili Hasan POLATKAN (Eskişehir); 19.02.1958, TBMM, *TBMM ZC (11. Dönem)*, Cilt:2, s. 159.

⁹⁹ Maliye Vekili Hasan POLATKAN (Eskişehir); 20.02.1959, TBMM, *TBMM ZC (11. Dönem)*, Cilt:7, s. 301- 302.

¹⁰⁰ Nuran TAŞLIGİL; "Türkiye'nin Havaalanları", *Türk Coğrafya Dergisi*, Sayı:31, İstanbul, 1996, s.260.

¹⁰¹ Nadir Yurtoğlu; "Sivil Havacılık Sektörü İçerisinde Yer Alan Türk Hava Yollarının Tarihi Gelişimi (1933-1960)", *TAD*, Yıl:12, Sayı: 23 (Bahar 2016), s. 315-322.

¹⁰² Maliye Vekili Hasan POLATKAN (Eskişehir); 18.02.1954, TBMM, *TBMM ZC (9. Dönem)*, Cilt:28, s. 530.

¹⁰³ Maliye Vekili Hasan POLATKAN (Eskişehir); 19.02.1958, TBMM, *TBMM ZC (11. Dönem)*, Cilt:2, s. 159.

¹⁰⁴ Maliye Vekili Hasan POLATKAN (Eskişehir); 20.02.1959, TBMM, *TBMM ZC (11. Dönem)*, Cilt:7, s. 301.

¹⁰⁵ Münakalât Vekili Fevzi UÇANER (İzmir); 27.02.1958, TBMM, *TBMM ZC (11. Dönem)*, Cilt:2, s. 1029.

Heron tipi olmak üzere toplam 33 uçağının bulunduğu; bunlardan 26 tanesi ile hizmet verildiği tespit edilmiştir¹⁰⁶.

1950 yılında 2 milyon kilometre uçuş yapılmış iken, bu miktar 1955 yılında 4,5 milyon kilometreye ulaşmış; Türk Hava Yollarının taşıma faaliyetlerinden elde ettiği gelir 1950 yılında 5 milyon lira iken, 1955 yılında 11 milyon lira gelir elde edilmiştir¹⁰⁷.

Türk Hava Yolları, bu dönemde temin olunan kredilerle teçizat ve tesisatını yenilemek ve faaliyet hacmini genişletmek amacıyla İngiliz Denizaşırı Havayolları ile ortaklık kurmuştur¹⁰⁸. Bu anlaşmanın ayrıntıları ise daha sonra yapılan çalışmalarda şu şekilde tespit edilmiştir: İngiliz Denizaşırı Havayolu Şirketi, 500.000 İngiliz Sterlinine karşılık gelen 3.920.000 liralık Türk Hava Yolları hisse senedini satın alarak şirkete ortak olmuş ve ayrıca 10 sene vade ile yüzde 6 faizle 11.760.000 Türk Lirasına tekabül eden 1.500.000 İngiliz Sterlini kredi verilmiştir. İştirak hissesi ile kredi toplamını teşkil eden 2 milyon İngiliz Sterlinini ise 5 adet Viscount uçağı ile parçalarının satın alınmasına tahsis edilmiştir¹⁰⁹. Bu anlaşmadan sonra, İngiltere Havayolları, Avusturya seferlerinde Yeşilköy Havalimanını kullanmaya başlamıştır.

Havayolları ile ilgili günlük hayata yansıyan bazı problemler de dile getirilmiştir. Bunların başında Türkiye'nin pilot ihtiyacı görülmüş ve Türk Hava Kuvvetlerinin de ihtiyacı hesaplanarak bundan sonra yılda 25 pilot yetiştirilmesi gerektiğine dikkat çekilmiştir¹¹⁰. Kars havaalanının pistinin toprak olduğu ve özellikle kış aylarında uçak seferleri yapılamadığı için, buraya beton pist yapılarak havayolu ulaşımının daha düzenli hale getirilmesi talep edilmiştir¹¹¹.

Türkiye'de bir Uçak Sanayii kurulması konusunda da tartışmalar yaşanmıştır. Motoru yurt dışından alınmak suretiyle Türkiye'de montajının yapılabileceği tesislerin açılmasının ülkenin gelişmesine katkı sağlayacağı gibi, istahdam imkânı da oluşturacağı Demokrat Parti Rize milletvekili Kemâl BALTA tarafından teklif edilmiştir¹¹². Ancak bu teklife kendi parti milletvekillerinden ve Başbakan'dan itiraz gelmiştir. 1956 yılı bütçe görüşmelerinde Demokrat Parti adına konuşan Ankara milletvekili Necmi İNANÇ, *"İzbelerde yaşayan, teneke barakalarda hayatını tüketen bir halkın yaşadığı memlekette bütün bunları bırakıp mazide olduğu gibi tayyare fabrikası kurmaktan bahsetmek ve hattâ kurmak, memleket realiteleriyle alay etmek olmaz mı?"* sözleriyle bu teklife karşı çıkmıştır¹¹³. Ayrıca, Demokrat Parti'nin Ankara'daki Tayyare Motor Fabrikasını Traktör Fabrikasına çevirmekle, memleketin hayrına bir iş yaptığını söylemiştir¹¹⁴. Bundan 2 yıl sonra da Başbakan Adnan MENDERES, uçak fabrikası fikrine şu sözlerle karşı çıkmıştır¹¹⁵: *"Motor Fabrikası. Düşününüz ki, köylü kağının esiri idi. Bir araba fabrikası, bir pulluk fabrikası yapsaydık olmaz mıydı? Yunanistan'dan pulluk getiriyorduk. Motor Fabrikası. Kayseri Tayyare Motor Fabrikası. Bunlar plân mı, plân mı bunlar?"*

¹⁰⁶ CHP Meclis Grubu Adına Halil GÜRÜN (Maraş); 27.02.1960, TBMM, TBMM ZC (11. Dönem), Cilt:12, s.874. Celâl YARDIMCI (Ağrı); 20.02.1951, TBMM, TBMM TD (9. Dönem), Cilt:5, s. 300.

¹⁰⁷ DP Meclis Grubu Adına Rıza ÇERÇEL (Afyonkarahisar); 28.02.1956, TBMM, TBMM ZC (10. Dönem), Cilt:5, s. 1093.

¹⁰⁸ Maliye Vekili Hasan POLATKAN (Eskişehir); 19.02.1960, TBMM, TBMM ZC (11. Dönem), Cilt:12, s. 32.

¹⁰⁹ Nadir YURTOĞLU; a.g. makale, s. 325.

¹¹⁰ Ali İhsan SABİS (Afyonkarahisar); 23.02.1951, TBMM, TBMM TD (9. Dönem), Cilt:5, s. 540.

¹¹¹ Esat OKTAY (Kars); 25.02.1951, TBMM, TBMM TD (9. Dönem), Cilt:5, s. 849.

¹¹² Kemâl BALTA (Rize); 24.02.1952, TBMM, TBMM TD (9. Dönem), Cilt:13, s. 697.

¹¹³ DP Meclis Grubu Adına Necmi İNANÇ (Ankara); 28.02.1956, TBMM, TBMM ZC (10. Dönem), Cilt:10, s.1147.

¹¹⁴ DP Meclis Grubu Adına Necmi İNANÇ (Ankara); 28.02.1956, TBMM, TBMM ZC (10. Dönem), Cilt:10, s. 1151.

¹¹⁵ Başvekil Adnan MENDERES (İstanbul); 27.02.1958, TBMM, TBMM ZC (11. Dönem), Cilt:2, s. 912.

Halbuki Atatürk ve onu takip eden 1950 yılına kadar olan dönemde, Türkiye’de bir hava sanayi kurulmuştur. Kayseri Uçak Fabrikası, Eskişehir Uçak Tamir Fabrikası, Etimesgut Uçak ve Ormançiftliği Motor Fabrikasından oluşan bu tesislerde günün teknolojisine uygun çeşitli tiplerde uçak üretimi gerçekleştirilmiştir¹¹⁶.

2-Limanlar

1946-1950 yılları arasında ilk olarak Ereğli, Zonguldak ve Trabzon limanları ele alınmış, Ereğli limanı bitirme noktasına gelmiş, diğer limanlarda fazla bir ilerleme olmamıştır. İstanbul, İzmir, İskenderun, Mersin ve Samsun limanlarının kredi teminine çalışılmış, bu limanların projeleri ancak 1950 yılından sonra uygulamaya konulmuştur¹¹⁷.

23 Mayıs 1951 tarihinde kabul edilen 5775 sayılı “Limanların İnşa, Tevsi, İslah ve Techizine Dair Kanun” yayınlanarak İstanbul’da Salıpazarı ve Haydarpaşa, İzmir’de Alsancak, Samsun, İskenderun, Mersin limanlarının inşa, ıslah, tevsi ve techizi için 12,5 milyon dolara kadar dış kredi ve bütçeden de 76 milyon liraya kadar ödenek ayrılması hükme bağlanmıştır¹¹⁸. Bu kanunda ifade edilen 12,5 milyon dolarlık kredi, Beynelmilel İmar Kalkınma Bankası’ndan alınmıştır¹¹⁹.

1950 yılından sonra yapılan ve inşaatı devam eden liman, iskele ve barınaklar hakkında Maliye Bakanı’nın 1959 yılı bütçe görüşmeleri sırasında verdiği bilgiler şöyledir¹²⁰:

a- Akdeniz Bölgesinde: 1 milyon 200 bin ton tahmil - tahliye kapasitesindeki Mersin Limanının inşaatına hızla devam edilmektedir. İskenderun’da krom, kömür ve hububat yükleme tesisleri işletmeye açılmıştır. Serbest bölgeyi içine alan liman tevsiyatı üzerinde de çalışılmaktadır. Diğer taraftan Akdeniz bölgesinde Finike, Alanya, Taşucu, Anamur, iskeleleri ile Antalya limanının tamir işi bitirilmiş ve bu tesisler hizmete açılmıştır.

b- Marmara Bölgesinde: İstanbul’da Salıpazarı, Tophane rıhtım ve ambarları, yeni Haydarpaşa limanı ve geçit köprüsü inşaatı ehemmiyetle ele alınarak bunlardan Tophane rıhtım ve ambarları ve yeni Haydarpaşa limanı birinci kısım inşaatı tamamlanmış ve hizmete açılmıştır. Yine bu bölgede Boğaziçi iskeleleri, Şarköy, Çanakkale, Çardak, Lapseki, Mudanya ve Gemlik iskelelerinin inşaatı tamamlanarak hizmete konulmuştur. Kartal, Sinanköy, Mürefte iskeleleri ve Pendik rıhtımı inşaatı ile Samanlıdere ve Şarköy taraması bu yıl içinde Marmara adası ve Eceabat iskeleleri ise önümüzdeki yıl tamamlanacaktır.

c- Karadeniz Bölgesinde: 3 milyon 200 bin ton kapasiteli Zonguldak, 400 bin ton kapasiteli Trabzon, 1,5 milyon ton kömür, 300 bin ton muhtelif eşya ve 100 bin metre mikâb maden direği kapasiteli Ereğli, 100 bin ton kapasiteli İnebolu limanları ile Amasra barınma limanı hizmete sokulmuştur. 1 milyon ton kapasiteli Samsun limanının kuzey dalgakıranı ikmal edilmiştir. Doğu dalgakıranı ile rıhtım inşaatına ve dolgu işine devam olunmaktadır. 50 bin ton kapasiteli Giresun limanının ikmaline de çalışılmaktadır. Diğer taraftan Çayeli, Pazar, Rize, Bulancak, Ordu, Akçakoca, Ayancık ve Hopa iskelelerinin inşaatı ikmal edilerek hizmete açılmıştır. Fındıklı, Sürmene, Vakfıkebir, İğneada, Perşembe, Ünye ve Yalıköy iskeleleri ile Giresun barınağı inşaatı bu yıl içinde, Görele, Gerze ve Kefken barınağı inşaatı da önümüzdeki yıl zarfında tamamlanarak hizmete açılacaktır.

¹¹⁶ Mehmet Evsile; *Atatürk Devri Harp Sanayii (1920-1938)*, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Doktora Tezi, Elâzığ, 1992, s. 172-188.

¹¹⁷ *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi 1923-1978*, s.292.

¹¹⁸ *T.C. Resmî Gazete*, 1 Haziran 1951, Sayı:7823, s. 1250.

¹¹⁹ Bayındırlık Vekili Kemâl ZEYTİNOĞLU (Eskişehir); 26.02.1953, TBMM, *TBMM TD (9. Dönem)*, Cilt:20, s.1074.

¹²⁰ Maliye Vekili Hasan POLATKAN (Eskişehir); 20.02.1959, TBMM, *TBMM ZC (11. Dönem)*, Cilt:7, s. 300.

d- Ege Bölgesinde: 1 milyon ton kapasiteli İzmir - Alsancak limanının bir kısmının inşaatı geçen yıl ikmal edilmişti. Kalan kısmı bu yıl içinde tamamlanacaktır. Marmaris ve Fethiye iskeleleri hizmete açılmıştı. Dikili, Çeşme, Kuşadası ve Güllük iskelelerinin de ikmâlîne çalışılmaktadır.

1950-1959 yılları arasında liman, iskele ve barınakların inşaatı için 461 milyon liralık bir yatırım yapılmış; programa alınan çalışmalar için de 180 milyon liranın daha harcanması öngörülmüştür. Bu yatırımlar sonucu limanların toplam kapasitesi 1950 yılında 6.676.000 ton iken, 1954 yılında 9.459.000 tona 1958 yılında ise 8.930.000 tona çıkarılmıştır¹²¹.

3-Posta Hizmetleri

Demokrat Parti iktidarının ilk yıllarında post hizmetlerinde yaşanan problemler dile getirilmiştir. 1951 yılında ülkede geceleri haberleşme imkânının bulunmadığı ve bu hizmetin sağlanması talep edilmiştir¹²². Mevcut havaî hat sistemindeki telgraf ve telefon şebekesinin gerek millî savunma ve gerekse sosyal ve ekonomik hayatın ihtiyaçlarını temin etmekten uzak olduğu tespit edilmiş ve bu sistemin genişletilmesi istenmiştir¹²³. Urfa milletvekili Necdet AÇANAL, yurtiçi telefon konuşmalarının çok kısıtlı ve sıkıntılı olduğunu, bu problemin çözülmesi gerektiğini söylemiş¹²⁴; buna karşılık Ulaştırma Bakanı, 42 şehirde otomatik telefon tesis edileceğini vaat etmiştir¹²⁵. Van'da posta idaresinin bir barakada çalıştığı ifade edilmiştir¹²⁶. Siirt'in il ve ilçe merkezlerine bağlı köylere telefon tesisi istenmiş¹²⁷; Malatya'da posta çuvallarının hayvan sırtında taşınmasından vazgeçilip motorlu vasıtalarla taşınmaya başlanması¹²⁸; Kastamonu'nun Azdavay-Cide ilçeleri arasında postanın insan sırtında taşındığı, bu hatta da katır ile taşınması talepleri dile getirilmiştir¹²⁹. Yine Kastamonu'da telefon tarife ücretlerinin pahalı oluşundan şikâyet edilmiştir¹³⁰. Elâzığ-Bingöl arasında telefon; Bingöl-Kiğı arasında da telgraf bağlantısının bulunmadığı dile getirilmiştir¹³¹. Erzurum'un Çad ve Narman ilçeleri ile telgraf hattının bulunmadığı hususuna dikkat çekilmiştir¹³².

Bu şikâyetlere cevap veren Ulaştırma Bakanı, insan sırtında posta nakliyatı olmadığını, ancak bazı bölgelerde hayvanlarla taşıma faaliyetinin yapıldığını¹³³; 1954 yılından itibaren tamamen motorlu araçlarla posta hizmeti verileceğini açıklamıştır¹³⁴. Ayrıca 1951 yılında 36 yerde posta merkez ve şubesi, 15 yerde acentalık, 96 yerde de pul satış şubesi açıldığını; 1953 yılında 32 yerde posta merkezi açıldığını ve artık mektuplarda pul yerine makine ile basılan damga sisteminin kullanılacağını, bunun da hizmet akışını hızlandıracak olduğunu söylemiştir¹³⁵. Telefon hizmetlerinden bahsederken de 1953 yılı itibarıyla İstanbul'da 28.000, Ankara'da 17.000 ve İzmir'de 7.200 telefon abonesi bulunduğunu; Kars-Erzurum, Balıkesir-Edremit, Eskişehir-Alifuatpaşa, Samsun-

¹²¹ Nadir Yurtoğlu, "Cumhuriyet Dönemi Türkiye'de Liman ve İskele Politikaları (1923-1960)", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, Güz 2019, Sayı: 100, s. 536.

¹²² Muzaffer Ali MÜHTO (Kastamonu); 27.02.1951, TBMM, *TBMM TD (9. Dönem)*, Cilt:5, s.1055.

¹²³ İbrahim DUYGUN (Sivas); 27.02.1951, TBMM, *TBMM TD (9. Dönem)*, Cilt:5, s.1055.

¹²⁴ Necdet AÇANAL (Urfa); 28.02.1952, TBMM, *TBMM TD (9. Dönem)*, Cilt:13, s.1163.

¹²⁵ Ulaştırma Bakanı Seyfi KURTBK (Ankara); 28.02.1952, TBMM, *TBMM TD (9. Dönem)*, Cilt:13, s.1168.

¹²⁶ İzzet AKIN (Van); 28.02.1952, TBMM, *TBMM TD (9. Dönem)*, Cilt:13, s.1170.

¹²⁷ Mehmet Daim SÜALP (Siirt); 23.02.1953, TBMM, *TBMM TD (9. Dönem)*, Cilt: 20, s.794.

¹²⁸ Mehmet Sadık ETİ (Malatya); 27.02.1953, TBMM, *TBMM TD (9. Dönem)*, Cilt:20, s.1205.

¹²⁹ Ziya TERMEN (Kastamonu); 27.02.1953, TBMM, *TBMM TD (9. Dönem)*, Cilt:20, s.1210.

¹³⁰ Ziya TERMEN (Kastamonu); 27.02.1953, TBMM, *TBMM TD (9. Dönem)*, Cilt:20, s.1211.

¹³¹ Feridun Fikri DÜŞÜNSEL (Bingöl); 27.02.1953, TBMM, *TBMM TD (9. Dönem)*, Cilt:20, s.1217.

¹³² Sabri ERDUMAN (Erzurum); 26.02.1954, TBMM, *TBMM ZC (9. Dönem)*, Cilt:28, s.1054.

¹³³ Ulaştırma Vekili Yümnü ÜRESİN (Bilecik); 27.02.1953, TBMM, *TBMM TD (9. Dönem)*, Cilt:20, s. 1229.

¹³⁴ Ulaştırma Vekili Yümnü ÜRESİN (Bilecik); 27.02.1953, TBMM, *TBMM ZC (9. Dönem)*, Cilt:28, s. 1061.

¹³⁵ Ulaştırma Vekili Yümnü ÜRESİN (Bilecik); 27.02.1953, TBMM, *TBMM TD (9. Dönem)*, Cilt:20, s. 1226.

Trabzon-Rize, Diyarbakır-Siirt-Bitlis ve Muş-Van hatlarının açılması için çalışıldığını ifade etmiştir¹³⁶.

Haberleşme hizmetlerinde sağlanan fizikî kapasite hakkında mukayeseli rakamlar da verilmiştir ki Demokrat Parti iktidarının son yılına gelindiğinde, iktidara geldikleri yıl ile şöyle bir mukayese yapılmıştır¹³⁷:

Haberleşme hizmeti	Yıllar	
	1950	1959
PTT Merkezi	863	1376
Telgraf Merkezi	850	1124
Şehirlerarası konuşmaya açık telefon merkezi	621	1066
Telgraf Hattı	57.000 km	171.000 km
Şehirlerarası Telefon Şebekesi	59.000	183.000
Telefon Abonesi	58.000	1.172.000
Telefon (Dahili Konuşma)	75.000.000	285.000.000
Şehirlerarası Telefon Konuşma	2.406.000	13.000.000

Teati edilen mektup sayılarında da artışlar olmuştur. 1953 yılında yılda 100.000.000 mektup teati edilirken¹³⁸, bu rakam 1954 yılında 130.000.000'e ulaşmıştır¹³⁹. Telefon sayıları 1950 yılında 68.000'den 1954 yılında 123.000'e¹⁴⁰, 1957 yılında 125.000'e¹⁴¹, 1959 yılında 175.156'e çıkartılmıştır¹⁴².

Bütün bu gelişmelere rağmen 1957 yılında Karadeniz Postasının Sinop'a ancak 15 günde bir gelmesinden şikâyet edilmiştir¹⁴³. 1958 yılında Doğu Anadolu'da postanın hayvan sırtında taşındığı hususları dile getirilmiştir¹⁴⁴. Telefon bakım ücreti adı altında vatandaşlardan alınan paranın hukuksuz olduğu, bunun kaldırılması temenni edilmiştir¹⁴⁵.

4-Su İşleri

a-İçme Suyu Faaliyetleri

Bu dönemde temiz içme suyu olmayan köylere su götürme faaliyetleri, önemli bir çalışma olmuştur. Milletvekilleri ve bakanlar tarafından verilen rakamlar arasında tam bir uyum olmasa da bir fikir sahibi olmak için bazı rakamları kullanacağız.

Demokrat Parti'nin iktidara geldiği yıllarda 34.060 köyden 25.000'inde temiz içme suyunun bulunmadığı tespit edilmiştir¹⁴⁶. Bundan bir yıl sonra 1100 köye içme suyu götürüldüğü ifade

¹³⁶ Ulaştırma Vekili Yümnü ÜRESİN (Bilecik); 27.02.1953, TBMM, *TBMM TD (9. Dönem)*, Cilt:20, s. 1225.

¹³⁷ Yaşar GÜMÜŞEL (Artvin); 27.02.1960, TBMM, *TBMM ZC (11. Dönem)*, Cilt:12, s. 878.

¹³⁸ Ulaştırma Vekili Yümnü ÜRESİN (Bilecik); 27.02.1953, TBMM, *TBMM TD (9. Dönem)*, Cilt:20, s. 1229.

¹³⁹ Münakalat Vekili Yümnü ÜRESİN (Bilecik); 26.02.1954, TBMM, *TBMM ZC (9. Dönem)*, Cilt:28, s. 1060.

¹⁴⁰ Maliye Vekili Hasan POLATKAN (Eskişehir); 18.02.1955, TBMM, *TBMM ZC (10. Dönem)*, Cilt:5, s. 212.

¹⁴¹ Emrullah NUTKU (Erzurum); 27.02.1957, TBMM, *TBMM ZC (10. Dönem)*, Cilt:17, s. 1065.

¹⁴² Maliye Vekili Hasan POLATKAN (Eskişehir); 20.02.1959, TBMM, *TBMM ZC (11. Dönem)*, Cilt:7, s. 302.

¹⁴³ Muhit TÜMERKAN (Sinop); 27.02.1957, TBMM, *TBMM ZC (10. Dönem)*, Cilt:17, s. 1078.

¹⁴⁴ Sırrı ATALAY (Kars); 21.02.1958, TBMM, *TBMM ZC (11. Dönem)*, Cilt:2, s. 284.

¹⁴⁵ Hasan TEZ (Ankara); 27.02.1960, TBMM, *TBMM ZC (11. Dönem)*, Cilt:12, s. 877.

¹⁴⁶ Yahya Kemâl AKTUĞ (Diyarbakır); 22.02.1951, TBMM, *TBMM TD (9. Dönem)*, Cilt:5, s. 718.

edilmiştir¹⁴⁷. 1954 yılında içme suyu götürülen toplam köy sayısı 13.000 olmuş¹⁴⁸; 1955 yılında 20.245'e ulaşmıştır¹⁴⁹. 1958 yılında içme suyu götürülen toplam köy sayısı 22.500 olmuş¹⁵⁰; 1960 yılında temiz içme suyu sahibi olan köy sayısı 32.000 olmuştur¹⁵¹. Köy içme su işleri için 1947-1950 yılları arasında 1.835.000 lira harcanmışken, 1950-1954 yılları arasında 65.050.000 lira tahsis edilmiştir¹⁵². Köylerde halkın yapacağı içme suyu faaliyetlerine devlet tarafından 1950 yılında 1.300.000 lira katkı sağlanmışken, bu rakam 1950 yılında 5 milyon, 1952 yılında 7,5 milyon liraya çıkartılmıştır¹⁵³. 1956 yılında bu iş için Devlet Su İşleri bütçesine 16,5 milyon lira ödenek konulmuştur¹⁵⁴.

Bunlara ilâve olarak 1950-1959 yılları arasında toplam 389 kasaba su şebekesi hizmete açılmıştır¹⁵⁵. Yine 1959 yılına kadar su ihtiyacını karşılamak üzere toplam 825 kuyu açılmış, 560'nda su bulunmuştur¹⁵⁶. Yer altı suları için 1952 yılında 900 bin liralık ödenek ayrılmışken¹⁵⁷, 1959 yılına kadar bu rakam 1.378.000 liraya ulaşmıştır¹⁵⁸.

b-Sulama Faaliyetleri

Ziraî anlamda sulama, bataklık kurutma, taşkın ve selden koruma gibi alanlarda da faaliyetler devam ettirilmiştir. 1950 yılında sulanabilen arazi miktarı 63 bin hektar, kurutulan bataklık miktarı 30 bin hektar ve selden korunan arazi miktarı 107 bin hektardır¹⁵⁹. 1958 yılına gelindiğinde sulanabilen arazi miktarı 187.140 hektar, barajların arkasında tutulan su ile sulanan arazi 349.425 hektar, taşkınlardan korunan arazi 349.880 hektar, kurutulan bataklık arazi 63.425 hektar, selden korunan şehir ve kasaba sayısı 125 olmuştur¹⁶⁰. 1960 yılında sulanabilen arazi 1.521.000 hektar, kurutulan bataklık arazi 716.000 hektar olmuştur¹⁶¹.

1957 yılı itibarıyla Elâzığ, Eleşkirt, Doğubeyazıt, Erzincan, Şahnihan, Erciş, Gevaş ve Pasinler ovalarında sulama çalışmaları yapılmıştır¹⁶². Bununla birlikte Adana, Iğdır, Sivas, Çekerek ve Harran ovasının sulama ihtiyaçları ile ilgili talepler karşılıksız kalmıştır. 1951 yılında Adana'da ekilebilir toplam 156.000 hektar arazinin yalnızca 17.000 hektarının sulanabildiği¹⁶³, 500.000 dekarlık bir alan olup, pamuk ve meyve yetiştirilebilen Iğdır ovasının sulama ihtiyacının çözülmesi gerektiği¹⁶⁴, 12 kaza, 1254 köy ve 600.000 nüfusa sahip Sivas'ın sulama tesislerinin çok az olduğu¹⁶⁵, verimli bir toprağa sahip Çekerek ovasının suya kavuşturulması talepleri

¹⁴⁷ Ali Rıza SAĞLAR (Çoruh); 21.02.1952, TBMM, *TBMM TD (9. Dönem)*, Cilt:13, s.435.

¹⁴⁸ Maliye Vekili Hasan POLATKAN (Eskişehir); 18.02.1954, TBMM, *TBMM ZC (9. Dönem)*, Cilt:28, s. 532.

¹⁴⁹ Maliye Vekili Hasan POLATKAN (Eskişehir); 18.02.1955, TBMM, *TBMM ZC (10. Dönem)*, Cilt:5, s. 205.

¹⁵⁰ Maliye Vekili Hasan POLATKAN (Eskişehir); 20.02.1958, TBMM, *TBMM ZC (11. Dönem)*, Cilt:2, s.292.

¹⁵¹ Maliye Vekili Hasan POLATKAN (Eskişehir); 25.02.1960, TBMM, *TBMM ZC (11. Dönem)*, Cilt:12, s. 526.

¹⁵² DP Meclis Grubu Adına Hakkı GEDİK (Kütahya); 19.02.1954, TBMM, *TBMM ZC (9. Dönem)*, Cilt:28, s.583.

¹⁵³ Maliye Bakanı Hasan POLATKAN (Eskişehir); 20.02.1952, TBMM, *TBMM TD (9. Dönem)*, Cilt:13, s. 351.

¹⁵⁴ 26.02.1956, TBMM, *TBMM ZC (10. Dönem)*, Cilt:10, s. 901.

¹⁵⁵ İmar ve İskân Vekâleti Vekili Hayrettin ERKMEN (Giresun); 28.02.1960, TBMM, *TBMM ZC (11. Dönem)*, Cilt:12, s. 1020.

¹⁵⁶ DP Meclis Grubu Adına Süleyman KURANEL (Gaziantep); 25.02.1959, TBMM, *TBMM ZC (11. Dönem)*, Cilt:7, s.861.

¹⁵⁷ Süleyman KERMEN (Afyonkarahisar); 27.02.1952, TBMM, *TBMM TD (9. Dönem)*, Cilt:13, s. 1027.

¹⁵⁸ DP Meclis Grubu Adına Süleyman KURANEL (Gaziantep); 25.02.1959, TBMM, *TBMM ZC (11. Dönem)*, Cilt:7, s.861.

¹⁵⁹ Maliye Vekili Nedim ÖKMEN (Maraş); 20.02.1956, TBMM, *TBMM ZC (10. Dönem)*, Cilt:10, s. 306.

¹⁶⁰ Maliye Vekili Hasan POLATKAN (Eskişehir); 19.02.1958, TBMM, *TBMM ZC (11. Dönem)*, Cilt:2, s.157.

¹⁶¹ Maliye Vekili Hasan POLATKAN (Eskişehir); 19.02.1960, TBMM, *TBMM ZC (11. Dönem)*, Cilt:12, s.25- 26.

¹⁶² Himmet ÖLÇMEN (Konya); 26.02.1957, TBMM, *TBMM ZC (10. Dönem)*, Cilt:17, s.908.

¹⁶³ Reşat GÜÇLÜ (Seyhan); 25.02.1951, TBMM, *TBMM TD (9. Dönem)*, Cilt:5, s.852.

¹⁶⁴ Esat OKTAY (Kars); 25.02.1951, TBMM, *TBMM TD (9. Dönem)*, Cilt:5, s.849.

¹⁶⁵ Ahmet YILMAZ (Sivas); 27.02.1958, TBMM, *TBMM ZC (11. Dönem)*, Cilt:2, s.992.

gündeme getirilmiştir¹⁶⁶. Harran ovasında da artezyen kuyularına konulan motor sayısının arttırılması istenmiştir¹⁶⁷.

c-Barajlar

Demokrat Parti iktidara geldiği zaman Porsuk Barajı tamamlanarak hizmete girmiş¹⁶⁸; Seyhan ve Sarıyar Barajlarının da proje çalışmalarına başlanmış vaziyette idi¹⁶⁹. Demokrat Parti iktidarı döneminde Seyhan ve Sarıyar barajları bitirilmiş; bunlardan başka Kemer, Demirköprü, Hirfanlı, Ayrancı, Damsa, Almus, Kesikköprü, Mamasın, May, Altınova, Silles barajları yapılmaya başlanmıştır. Bu 13 barajın inşa faaliyetleri ile ilgili en ayrıntılı bilgiler, Maliye Bakanı Hasan POLATKAN'ın 1959 yılı bütçe görüşmelerinde yaptığı konuşmada verilmiştir. Buna göre:

Aşağı- Sakarya ovasını taşkından korumak maksadıyla, 189 milyon lirası iç, 83 milyon lirası dış ödeme olmak üzere toplam 272 milyon lira sarf edilmek suretiyle 1956 yılında işletmeye açılmış bulunan Sarıyar Barajı ve hidro elektrik tesisleri, 80 bin kilowatt takatinde olup yılda 412 milyon kilowatt saat enerji üretebilecek kapasiteye sahiptir.

Seyhan Barajı 106 milyon lirası iç ve 321 milyon lirası da dış borçlanma suretiyle 427 milyon liraya mal olmuştur. Baraj ve hidro elektrik tesisleri 1956 yılı başında hizmete açılmıştır. Bu büyük tesis sayesinde 144 bin hektar arazinin sulanması, 85 bin hektar arazinin taşkından korunması ve 54 bin kilowatt takatinde bir santral ile yılda 284 milyon kilowatt saat enerji üretilmesi sağlanmıştır.

Kemer Barajı'nın 300 milyon liraya mal olacağı düşünülmektedir. Bunun 143 milyon lirası iç, 157 milyon lirası dış borçlanmadır. Bu büyük tesis sayesinde, Menderes Havzasında, 300 bin dönüm arazinin Akçay'ın taşkınlarından korunması ve 250 bin dönüm arazinin sulanması imkânı sağlanmıştır. 48 bin kilowatt takatinde bir santral ile senede 145 milyon kilowatt saat enerji üretecek olan hidroelektrik tesisleri de 1958 yılında işletmeye açılmıştır.

164 milyon lirası iç ve 183 milyon lirası dış ödeme olmak üzere toplam 347 milyon liraya mal olacağı hesaplanan Demirköprü Barajının inşaatı ikmal edilmek üzeredir. Barajın arkasındaki göl doldurulmaya başlanmıştır. Hidroelektrik santrali de bu yıl işletmeye açılacaktır. Demirköprü Barajı sayesinde, yılda 193 milyon kilowatt saat enerji istihsal edilecek ve ayrıca 770 bin dönüm arazinin sulanması ve 350 bin dönüm arazinin taşkından korunması mümkün olacaktır. Santralin takatı 69 bin kilowattır.

205 milyon lirası iç ve 208 milyon lirası dış olmak üzere toplam 413 milyon liraya mal edilecek olan Hirfanlı Barajının inşası hemen hemen tamamlanmıştır. Bu baraj ile Kızılırmak Havzasının taşkından korunması, 300 bin dönüm arazinin sulanması mümkün olacak, ayrıca 96 bin kilowatt takatinde bulunan santralin hizmete girmesi ile yılda 400 milyon kilowatt saat enerji üretililecektir.

24 milyon liraya mal edilen ve 1958 yılında hizmete girmiş bulunan Ayrancı Barajı; Konya ovasında 50 bin dönüm araziye su temin etmekte ve 25 bin dönüm arazinin taşkından korunmasını sağlamış bulunmaktadır.

¹⁶⁶ Sefer ERONAT (Yozgat); 25.02.1959, TBMM, *TBMM ZC (11. Dönem)*, Cilt:7, s.885.

¹⁶⁷ M. Yaşar ALHAS (Urfa); 26.02.1959, TBMM, *TBMM ZC (11. Dönem)*, Cilt:7, s.996.

¹⁶⁸ Süleyman KURANEL (Gaziantep); 25.02.1959, TBMM, *TBMM ZC (11. Dönem)*, Cilt:7, s.861.

¹⁶⁹ Mehmet Evsile; *Tek Parti Döneminde Türkiye'de Günlük Hayat (1923-1950)*, s.121.

Ürgüp ve civarının sulanması ve taşkından korunması maksadıyla inşa edilen ve 4 milyon liraya mal olan Damsa Barajı 1957 yılı başında tamamlanarak işletmeye açılmıştır.

Almus Barajının inşası ile ilgili çalışmalara devam edilmektedir. Bu baraj sayesinde yılda 79 milyon kilowatt saat enerji üretimi, 13 bin 400 hektar arazinin sulanması ve 10 bin hektar arazinin taşkından korunması temin edilmiş olacaktır.

80 milyon lirası iç ve 73 milyon lirası dış ödeme ile toplam 153 milyon liraya mal edilecek olan Kesikköprü Barajı, 76 bin kilowatt takatinde bir santral ile senede 250 milyon kilowatt saat enerji üretecektir.

Orta Anadolu'da Mamasın, May, Altınapa, Apa ve Silile barajlarının inşalarına devam edilmektedir¹⁷⁰.

Su işleri ile ilgili hizmetlere harcanan para ve maliyet rakamları hakkında Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde bazı tartışmalar yaşanmıştır. Bayındırlık Bakanı Tevfik İLERİ, su işleri için önceki dönemde 146.000.000 lira sarf edildiği halde, 1950-1957 yılları arasında toplam 1.157.000.000 lira harcadığını ifade etmiştir¹⁷¹.

Barajların finansmanında, özellikle Seyhan Barajının finansmanında Marshall yardımlarından istifade edildiği Maliye Bakanı tarafından açıklanmıştır¹⁷². Ancak barajların keşif bedelleri ile maliyetleri arasında da çok büyük farkların olduğu eleştirilmiştir. Seyhan Barajının 96.000.000 lira keşif bedeli olduğu halde 428.184.000 liraya, Sarıyar Barajının 120.000.000 lira keşif bedeli olduğu halde 272.000.000 liraya, Hıranlı Barajının 100.000.000 lira keşif bedeli olduğu halde 416.000.000 liraya, Kemer Barajının 90.000.000 lira keşif bedeli olduğu halde 316.000.000 liraya mal olduğu ifade edilmiştir. Yukardaki örneklerde keşif bedelleri ile maliyet fiyatları arasındaki çok büyük farkların, hükümetin, büyük işleri ucuz fiyatlara malettiğinin propagandasını yapmak için, keşif sırasında gerçek rakamları söylemediği şeklinde yorumlanmıştır¹⁷³.

5-Kalkınma Programları

Önceki iktidar zamanında “Köy Kalkınması” ve “Doğu Kalkınması” için bütçeye ödenekler konularak, Köy Kanunu'nun 4.000 köyde mükemmelen uygulandığı ve Doğu Anadolu'da da pek çok bayındırlık hizmetlerinin yapıldığı daha önceki çalışmalarımızda tespit edilmişti¹⁷⁴. Ancak Demokrat Parti iktidarıyla birlikte bütçeye köy kalkınma programları için ödenek konulmamıştır. Özellikle Doğu Anadolu bölgesinin bir an evvel kalkınması, bir mahrumiyet bölgesi olmaktan kurtarılması için bu desteğe ihtiyacı olduğu ifade edilmiştir¹⁷⁵. Ancak Demokrat Parti milletvekilleri bu eleştiriler cevap verirken, Cumhuriyet Halk Partisi'nin Doğu Kalkınma Programını istismar konusu yaptıklarını söylemişlerdir¹⁷⁶. Halbuki Doğu Kalkınma Programında yapılan işler akademik çalışmalara konu olacak kadar geniş bir yelpazede olmuştur¹⁷⁷.

Köy Kalkınması konusunda da Demokrat Parti iktidarının özel bir program uygulamadığı eleştirilmiştir. Ülke kalkınmasının köylerden başlatılması gibi tespitler yapılmış olmasına¹⁷⁸ ve

¹⁷⁰ Maliye Vekili Hasan POLATKAN (Eskişehir); 20.02.1959, TBMM, *TBMM ZC (11. Dönem)*, Cilt:7, s.289.

¹⁷¹ Nafia Vekili Tevfik İLERİ (Samsun); 26.02.1958, TBMM, *TBMM ZC (11. Dönem)*, Cilt:2, s. 814.

¹⁷² Maliye Bakanı Hasan POLATKAN (Eskişehir); 20.02.1952, TBMM, *TBMM TD (9. Dönem)*, Cilt:13, s. 352.

¹⁷³ Vedat MENGİ (Niğde); 26.02.1960, TBMM, *TBMM ZC (11. Dönem)*, Cilt:12, s.686.

¹⁷⁴ Mehmet EVSİLE; *a.g.e.*, s.121-126.

¹⁷⁵ Cemâl EYÜBOĞLU (Trabzon); 19.02.1951, TBMM, *TBMM TD (9. Dönem)*, Cilt:5, s. 247.

¹⁷⁶ Celâl YARDIMCI (Ağrı); 20.02.1951, TBMM, *TBMM TD (9. Dönem)*, Cilt:5, s. 300.

¹⁷⁷ İsmet Türkmen; *Doğu Kalkınması 1923-1946*, Kömen Yayınları, Konya, 2013, s. 58-64.

¹⁷⁸ Zeki ERATAMAN (Tekirdağ); 25.02.1951, TBMM, *TBMM TD (9. Dönem)*, Cilt:5, s. 780.

mahallî idarelere rekor seviyede ödenek verilmesine rağmen¹⁷⁹, 1950 yılından sonra Köy Kalkınması adına özel çalışmaların yapılmadığı hususu eleştirilere konu olmuştur¹⁸⁰.

6- Büyük Şehirlerin İmarı

Demokrat Parti iktidarında büyük şehirlerin imarına önem verildiği görülmektedir. İstanbul ve Ankara'nın imarı hakkında konuşan Başbakan Adnan MENDERES, bu konuyu şu sözlerle ifade etmiştir¹⁸¹: *“İstanbul imarı, esas itibarıyla kendi kendini ödeyen bir harekettir. Bu dışarıdan gelen yardımlar, bütçeden yapılan yardımlar ilk zamanların o kadar velût olmayan ilk safhasını aşabilmek ve ilk hareket ve devrini temin edebilmek maksadı iledir. İstanbul içinde milyarlar yatmaktadır ve bu milyarlar yine İstanbul'a milyarlarca değer ilâve etmek için kullanılacaktır. İstanbul'daki imar hareketlerinin bizzat İstanbul'un kendisi ve İstanbul'daki vatandaşlar tarafından ödenmekte olduğuna şüphe yoktur. Vatandaş şurada burada, ötede beride küçük küçük evler yapar, münasebetsiz yerlere binalar yaparlar. Bir şehir yaşayan bir varlıktır. İstanbul yaşayan bir şehir olarak hızlı hayat temposu ve sür'atle genişleyen bir şehirdir. İmarının temposu da geniş olmak lâzım gelir.”* İstanbul imarını bir başka Demokrat Parti milletvekili de “Mucize” olarak görmüş ve şöyle tarif etmiştir¹⁸²: *“İstanbul'un imarı hakikaten bir mucizedir. Bu Demokrat Parti iktidarının teknik asırda, imar açısından göstermiş olduğu bir mucizedir. Hakikaten normal zekâ, anormal hesap, normal plânlara göre yapılmamaktadır. ..Trafik, liman ve köprü kesafeti bakımından İstanbul, işlemez bir hale gelmişti. İşte bugün, İstanbul'un yollarını, limanlarını, yer altı geçitlerini, büyük ve küçük köprülerini bir anda tasavvur etmek, investisman plânı sayesinde mümkün olmuş, Demokrat Parti'nin investisman plânı bunu halletmiştir.”*

Ankara'nın imarını ise Başbakan Adnan MENDERES, şu sözlerle izah etmiştir¹⁸³: *“Bu şehirde bina inşaatı 1950 senesine kadar 5 milyon 200 bin metrekareyi ancak bulabilmiştir. Halbuki Demokrat Parti'nin iktidarında Ankara'da altı senede inşaat yapılan saha ise 4 milyon 800 bin metrekaredir. Demek ki biz, altı senede 27 senede yapılmış inşaatın yüzde doksanını yaptık.”*

Özellikle İstanbul'daki imar faaliyetlerinde ordu birliklerinin çalıştırılması tespit edilmiş ve bu husus eleştirilmiştir¹⁸⁴.

Bunlardan başka Anıtkabir İnşaatı için 5776 sayı ve 28.05.1951 tarihli “Atatürk Anıt Kabri inşası hakkındaki 4677 ve 5581 sayılı kanunlara ek kanun” çıkartılmıştır¹⁸⁵. Türkiye Büyük Millet Meclisi Binası inşaatı için de 1960 yılında bütçeye 10.350.000 lira ödenek konulduğu görülmektedir¹⁸⁶. Anıtkabir İnşaatı 1 Eylül 1953 tarihinde tamamlanacaktır. Yeni Türkiye Büyük Millet Meclisi Binası da Ocak 1961 yılından itibaren kullanılmaya başlanacaktır¹⁸⁷.

¹⁷⁹ Zihni URAL (Çoruh); 18.02.1953, TBMM, TBMM TD (9. Dönem), Cilt:20, s. 412-413.

¹⁸⁰ CHP Meclis Grubu Adına Mehmet HAZER (Kars); 24.02.1960, TBMM, TBMM ZC (11. Dönem), Cilt:12, s.426

¹⁸¹ Başvekil Adnan MENDERES (İstanbul); 26.02.1958, TBMM, TBMM ZC (11. Dönem), Cilt:2, s.697-698.

¹⁸² Himmet ÖLÇMEN (Konya); 26.02.1957, TBMM, TBMM ZC (10. Dönem), Cilt:17, s.906.

¹⁸³ Başvekil Adnan MENDERES (İstanbul); 26.02.1957, TBMM, TBMM ZC (10. Dönem), Cilt:17, s. 911.

¹⁸⁴ Dahiliye Vekili Namık GEDİK (Aydın); 27.02.1959, TBMM, TBMM ZC (11. Dönem), Cilt: 7, s. 1250.

¹⁸⁵ T.C. Resmî Gazete, 1 Haziran 1951, Sayı:7823, s.1250.

¹⁸⁶ 26.02.1960, TBMM, TBMM ZC (11. Dönem), Cilt:12, s.706.

¹⁸⁷ Mehmet Evsile; a.g.e, s.127.

Sonuç

Demokrat Parti iktidarı döneminde bayındırlık faaliyetlerinde önceki döneme göre köklü değişiklikler yaşanmıştır. Bunlardan en önemlisi, ulaştırma hizmetlerinde demiryolları inşa faaliyetlerinden çıkıp, karayolları inşa faaliyetlerine geçiş olmuştur. Bu durum, Demokrat Parti milletvekilleri tarafından ülkenin kara ağlarla örülmesi olarak yorumlanmıştır.

Gerçekten Demokrat Parti hükümet programlarında da ifade edildiği gibi, bu dönemde karayolu inşa faaliyetlerinde büyük bir artış olmuştur. Bunda bütçeye konulan ödenek miktarının artırılmasının yanında, Marshall Plânı'ndan alınan kredilerle de finans desteğinin de katkısı olmuştur. Ayrıca ABD'li uzmanların da teknik destek sağladıkları görülmüştür.

Her mevsim geçişe uygun yolların toplamı 1950 yılında 17.465 kilometre iken, 1960 yılında 40.800 kilometreye; asfalt yollar 1624 kilometreden 6200 kilometreye çıkarılmıştır. Köy yolları 54.670 kilometreye çıkarılmış; 38.795 kilometrelik köprü yapılmıştır. 1950-1960 yılları arasında yol yapım faaliyetleri için 1.891.000.000 lira sarf edilmiştir.

1950-1960 yılları arasında motorlu taşıtların sayısında da önemli artışlar olduğu görülmektedir. 10.114 olan otomobil sayısı 45.767'ye, 3.085 olan otobüs ve minibüs sayısı 10.981'e; 13.201 olan kamyon ve kamyonet sayısı 57.460'a, 16.585 olan traktör sayısı 42.176'ya ulaştırılmıştır.

Demiryolları ikinci plâna atıldığı için normal olarak bu alanda fazla bir gelişme olmamıştır. 1950 yılında toplam 7671 kilometre olan demiryolu ağı, 224 kilometre ilâve ile 7895 kilometreye çıkarılmıştır. Ancak iklim şartları dolayısıyla kara vasıtalarının çalışmadığı bölgelerden ısrarlı bir şekilde demiryolu inşa talepleri de gelmiştir.

Denizyollarında da önemli gelişmeler olmuştur. Denizyollarına bağlı gemilerin toplam taşıma kapasitesi 1949 yılında 434.000 ton iken, 1959 yılında 650.000 tona çıkarılmıştır. Yolcu taşıma kapasitesi de 1950 yılında 51 milyon iken, 1960 yılında 77 milyon olmuştur.

Havayollarında da benzer gelişmeler yaşanmıştır. 1950 yılında havayollarında taşınan yolcu sayısı 86,331 iken, bu rakam 1959 yılında 394.212'ye ulaşmıştır. Yeni havaalanları inşai ile havaalanlarının pist uzunluğu 1950 yılında 7390 metreden 1958 yılında 19.992 metreye ulaşmıştır.

Yeni limanların yapılmasıyla 1950 yılında 6.676.000 ton olan taşıma kapasitesi, 1958 yılında 8.930.000 tona çıkarılmıştır.

1950 yılında 863 olan PTT merkezi 1959'da 1376'ya; 58.000 olan telefon abonesi 1.172.000'e çıkarılmıştır. Diğer haberleşme hizmetlerinde de benzer gelişmeler sağlanmıştır.

Yine bu dönemde temiz içme suyuna kavuşturulan köy sayısı 32.000 olmuş; sulanabilen arazi miktarı 1.521.000 hektar, kurutulan bataklık arazi ise 716.000 hektar olmuştur. 11 yeni barajın hizmete alınmasıyla önemli miktarda arazi taşkınlardan korunduğu gibi elektrik üretimine de önemli katkılar sağlanmıştır.

Ancak önceki dönemde başlatılan Köy Kalkınması ve Doğu Kalkınması gibi projeler devam ettirilmemiş; Ankara ve İstanbul gibi büyük şehirlerin imarına öncelik verilmiştir. Yeni Türkiye Büyük Millet Meclisi binası ve Anıtkabir'in tamamlanarak açılması bu dönemdeki önemli gelişmelerden ikisi olmuştur. Anıtkabir inşaatı 1953 yılında tamamlanmış; ancak Türkiye Büyük Millet Meclisi binası 1961 yılında hizmete girmiştir.

Sonuç olarak Demokrat Parti iktidarı döneminde bayındırlık faaliyetlerinde önemli gelişmeler olmuştur. Bununla birlikte karayolu-demiryolu dengesinin gözetilmemesi, birçok tesisin keşif bedeli ile maliyet fiyatları arasında iki üç misli fark bulunması, kalkınma programlarının durdurulması gibi alanlarda da eleştirilere maruz kalmıştır.

Kaynakça

1- Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Cerîdesi ve Tutanak Dergisi

- Türkiye Büyük Millet Meclisi Tutanak Dergisi (9.Dönem)*, Cilt:5, Ankara, 1951.
Türkiye Büyük Millet Meclisi Tutanak Dergisi (9.Dönem), Cilt:13, Ankara, 1952.
Türkiye Büyük Millet Meclisi Tutanak Dergisi (9.Dönem), Cilt:20, Ankara, 1953.
Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Cerîdesi (9.Dönem), Cilt:28, Ankara, 1954.
Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Cerîdesi (10.Dönem), Cilt:5, Ankara, 1955.
Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Cerîdesi (10.Dönem), Cilt: 10, Ankara, 1956.
Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Cerîdesi (10.Dönem), Cilt:17, Ankara, 1957.
Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Cerîdesi (11.Dönem), Cilt: 2, Ankara, 1958.
Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Cerîdesi (11.Dönem), Cilt: 12, Ankara, 1960.

2- Diğer Eserler

- Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi 1923-1978*, Akbank Kültür Yayını, İstanbul, 1980.
50 Yılda Türk Sanayii, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Yayını, Ankara, 1973.
 EVSİLE, Mehmet; *Atatürk Devri Harp Sanayii (1920-1938)*, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Doktora Tezi, Elâzığ, 1992.
 EVSİLE, Mehmet; *Tek Parti Döneminde Türkiye’de Günlük Hayat (1923-1950)*, Hiperlink Yayınları, İstanbul, 2020.
Hükümetler ve Programları I (1920-1960), Türkiye Büyük Millet Meclisi Yayını, Ankara, 1988.
 ÖZDEMİR, Nuray; *Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası (1923-1960)*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Anabilim Dalı Doktora Tezi, Ankara, 2006.
 ÖZDEMİR, Nuray; “Cumhuriyet Döneminde Türkiye’de Yol Vergisi”, *Tarih Araştırmaları Dergisi*, vol. 32, no. 53, pp. 213–247, Mar. 2013.
 TAŞLIGİL, Nuran; “Türkiye’nin Havaalanları”, *Türk Coğrafya Dergisi*, Sayı:31, İstanbul, 1996, s.259- 281.
 TÜRKMEN, İsmet; *Doğu Kalkınması 1923-1646*, Kömen Yayınları, Konya, 2013.
 YURTOĞLU, Nadir; “Sivil Havacılık Sektörü İçerisinde Yer Alan Türk Hava Yollarının Tarihî Gelişimi (1933-1960)”, *CTAD*, Yıl:12, Sayı: 23 (Bahar 2016), s. 303- 336.
 YURTOĞLU, Nadir; “Cumhuriyet Dönemi Türkiye’de Liman ve İskele Politikaları (1923-1960)”, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, Güz 2019, Sayı: 100, s. 505- 554.
T.C. Resmî Gazete, 1 Haziran 1951, Sayı:7823.
T.C. Resmî Gazete, 29 Şubat 1952, Sayı:8047.
T.C. Resmî Gazete, 29 Temmuz 1953, Sayı:8470.