



Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Demiryolları Politikalarında Kırılma: Marşal Planı
Breaking Railways Policies From The Ottoman To The Republic: The Marshal Plan

Sinan Miser

Yüksek Lisans Öğrencisi, Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü
Graduate Student, Süleyman Demirel University, Institute of Social Sciences

E-posta: sinanmiser@hotmail.com

ORCID ID: 0000-0002-8704-1977

Makale Bilgisi/Article Information

Makale Türü / Article Type: Araştırma Makale / Research Article

Yayın Sezonu / Pub Date Season: Kış-Aralık/ Winter-December

Geliş/Received: 29 Ağustos/August 2022

Kabul/Accepted: 19 Ekim/October 2022

Yayın/Published: 31 Aralık/December 2022.

Atıf/Cite As

Miser, Sinan. "Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Demiryolları Politikalarında Kırılma: Marşal Planı". *Demokrasi Platformu Dergisi*, (2022), 11/37: 295-323.

İntihal/Plagiarism

İntihal Taraması/Plagiarism Detection: Bu makale intihal taramasından geçirildi ve intihal tespit edilmemiştir. /This paper was checked for plagiarism. No plagiarism detected.

Etik Beyan/Ethical Statement: Bu çalışmanın hazırlanma sürecinde bilimsel ve etik ilkelere uyulduğu ve yararlanılan tüm çalışmaların kaynakçada belirtildiği beyan olunur/It is declared that scientific and ethical principles have been followed while carrying out and writing this study and that all the sources used have been properly cited (Sinan Miser)

Finansal Destek / Grant Support: Yazarlar bu çalışma için finansal destek almadıklarını beyan etmiştir. / The authors declared that this study has received no financial support.

Yazar Katkıları / Author Contributions: Sinan Miser % 100

Web: <https://www.demokrasiplatformu.com/dergi> **e-mail to:** demokrasiplatformudergisi@gmail.com

Copyright © Published by Serkan Yorgancılar, Ankara-Turkey.

Öz

Türkiye'nin demiryolları politik geçmişi hakkında daha önce kaleme aldığımız "Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Demiryolu Politikaları" adlı makalemizde her iki döneme ait politikalar üzerinde durularak, demiryollarının gelişimi incelenmişti. Gerek Osmanlı İmparatorluğu gerekse de Cumhuriyet dönemlerinde demiryollarının gelişimine büyük önem verilmiştir. Osmanlı İmparatorluğu, demiryolları teknolojisini geliştirmek için 19. yüzyılın ilk çeyreğinden itibaren girişimlerde bulunmuş, önemli projeleri hayata geçirmiştir. Cumhuriyet Türkiye'si ise ülkenin ulaşım sorununun çözümünde demiryolları ağının geliştirilmesini Cumhuriyet'in en öncelikli konularının içerisinde değerlendirmiştir. Cumhuriyet, hem yeni projeleri hayata geçirmiş hem de Osmanlı döneminden kalan ve yabancı şirketlerin elinde bulunan demiryolu hatlarını millileştirilmesi için büyük mücadele vermiştir. Bu makalede, her iki dönemde de çeşitli engellerle karşılaşılrsa da memleketin demiryolu ağlarına kavuşturulması için verilen çabaların özellikle II. Dünya Savaşı sonrasında önemli bir duraksamaya girmesinin nedenleri üzerinde durulmuştur. Bu bağlamda; Türkiye'nin demiryolları politikalarındaki kırılmaya neden olan politik ve ekonomik sebeplerin neler olduğunu, nasıl işlediğini ve ortaya konulan saptamalar ışığında, Türkiye'nin Atatürk sonrası girdiği Batı ittifakına dayanan yeni politik yönelimin demiryollarımıza yaptığı etkiyi ortaya çıkarmak temel hedef olmuştur.

Anahtar Sözcükler: Demiryolları, Osmanlı, Cumhuriyet, , Marshall Planı, Thornburg Raporu, İmtiyazlar

Abstract

In my article titled "Railway Policies from the Ottoman Empire to the Republic", which I wrote about the political history of the railways in Turkey, the development of the railways was examined by emphasizing the policies of both periods. Great importance was attached to the development of railways in both the Ottoman Empire and the Republic periods. The Ottoman Empire made attempts to develop railway technology from the first quarter of the 19th century and implemented important projects. The Republic of Turkey, on the other hand, considered the development of the railway network as one of the top priority issues of the Republic in order to solve the transportation problem of the country. The Republic has not only implemented new projects, but also struggled to nationalize the railway lines from the Ottoman period, which are in the hands of foreign companies. In this article, although various obstacles were encountered in both periods, the reasons why the efforts to provide the country with railway networks came to a standstill, especially after World War II. In this context; The main objective has been to reveal the political and economic instruments that



caused the break in Turkey's railway policies, how they work and, in the light of the determinations, the effect of the new political orientation based on the Western alliance that Turkey entered after Atatürk, on our railways.

Keywords: Railways, Ottoman, Republic, Marshall Plan, Thornburg Report, Privileges

GİRİŞ

Sanayi Devrimi'nin itici gücü olan demiryolları 19. yüzyılın en önemli gelişmelerinden bir olarak kabul edilmektedir. Sanayileşmenin tüm hızıyla devam ettiği bu yüzyılda merkez devletlerinin ham madde kaynaklarına hızlı erişim, işlenmiş hammaddelerin kısa sürede uzak mesafelere taşınması ve yeni pazarlara ulaşım talebi demiryollarındaki ilerlemeye paralel şekilde karşılanmıştır. Bu yüzyılda kıtalar arası döşenen demiryolları yük ve insan taşımacılığında bir çığır açmış, sermayenin küreselleşmesinin en önemli etkenlerinden bir olmuştur. Devletler, sürecin başından itibaren demiryollarındaki gelişmeye ilgisiz kalmamış, bu teknolojiyi kendi ülkelerinde görmek için büyük yatırımlar yapmış, politik ve stratejik planlamalarının merkezine koymuştur.¹

1. Demiryollarının Gelişimine Kısa Bir Bakış

Tarihte ray sistemine dayalı yol tiplerini çok eski dönemlere götürmek mümkündür. Bununla birlikte; gerçek anlamda ilk demiryolları örneklerine İngiltere'de rastlanmaktadır. İngiltere'de bazı maden ocaklarında kullanılmaya başlayan tahta ray sistemleri, 19. yüzyılın son çeyreğinde yerini metal raylara bırakmıştır. Kısa bir süre sonra buharlı makinelerin icadı ile birlikte buharlı lokomotiflerin kullanılmaya başlanmasıyla modern anlamda ilk demiryolları inşa edilmiştir.²

Buhar gücünden yararlanılarak geliştirilen lokomotifler 19. yüzyıl boyunca Avrupa, Amerika ve Rusya'da demiryollarının çok hızlı bir şekilde gelişmesine yol açmış³ bu bölgelerde adeta bir demir yolu ağı teşkil edilmiştir. "Demiryolu Çağı"

¹Bu makale, daha önce yayımladığımız "Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Demiryolları Politikaları" adlı makalenin bir kısmından yapılan kısa özetten sonra asıl konu olan Türkiye'nin demiryolları politikalarımızdaki kırılma üzerine kaleme alınmıştır. Miser, Sinan. "Osmanlıdan Cumhuriyete Demiryolları Politikaları". Ankara Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi 2 / 4 (Aralık 2019): 13-35.

²Babil ve eski Yunan'da taşıtların rahat ilerlemesi için taş blokların paralel hatlar şeklinde dizilmesi, Romalıların araba tekerlekleri için oyuk şeklinde yollara biçim vermeleri örnek gösterilebilir. Yavuz Haykır, *Atatürk Dönemi Kara ve Demiryolu İnşa Çalışmaları 1923-1938*, (Elazığ: Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Ana Bilim Dalı, Doktora Tezi, 2011), 30.

³1890 yılına gelindiğinde, tüm dünyada demiryolu hattı, 616.000 bin km'ye, 1910 yılında 1.030.000 km'ye ulaşmıştır. Günümüzde ise bu rakam, yaklaşık olarak 1.370.000 km'dir. İlker Öztürk, *Osmanlı İmparatorluğundan Günümüze Demiryollarının Gelişimi*, (İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler

olarak adlandırılan bu dönemde demir raylar Asya ve Orta Doğu içlerine kadar uzanmıştır.⁴

Demiryollarının gelişimi devletlerin sadece ekonomik olarak değil, aynı zamanda kültürel ve sosyal gelişimine de katkı sağlarken, teknolojinin transferi noktasında önemli bir etki yapmıştır. Bu olumlu gelişmelerin yanı sıra merkez devletlerinin paylaşım mücadeleleri hız kazanmış ve dünya iki kez küresel savaş ortamına sürüklenmiştir. Niyazi Berkes'e göre; Berlin-Bağdat demiryolu imtiyazı İngiliz-Alman dış sermaye rekabetini körüklemiş, iki ülke arasındaki siyasi bunalım I. Dünya Savaşı'na kadar giden yolu açan etkenlerden biri olmuştur.⁵ Söz konusu demiryolu projesi Fransa'nın Orta Doğu'daki, Rusya'nın Balkanlar ve Kafkaslardaki ekonomik ve askerî tertiplenmelerini tehlikeye atma korkusunu da beraberinde getirmiştir.⁶

2. Demiryollarındaki Gelişime Kayıtsız Kalmayan Osmanlı İmparatorluğu

Osmanlı İmparatorluğu'nun dünyadaki bilimsel ve teknolojik yeniliklere olan ilgisi aslında 15. ve 16. yüzyıla kadar götürülebilir. Bu konuda Doğan Avcıoğlu: "XV. ve XVI. Yüzyılda Türkiye, her türlü bağınazlıktan uzak olarak, Batı bilim ve tekniğine canlı bir ilgi göstermekte, dini ve siyasi baskı dolayısıyla Batı'da barınamayan bilim adamlarına, teknisyenlere ve uzmanlara kucağını açmakta ve onlara geniş olanaklar sağlamakta tereddüt etmemektedir" tespitini yapmaktadır.⁷ Bu ilgi zaman içerisinde inişli çıkışlı bir seyir izlese de⁸ Osmanlı İmparatorluğu'nun 19. yüzyılın ilk çeyreğinde başlayan modern demiryolu teknolojisine olan dikkati de kısa bir zaman içerisinde kendini göstermiştir. Ancak, Osmanlı İmparatorluğu'nun

Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2009), 21;

https://tr.wikipedia.org/wiki/Demiryolu_uzunlu%C4%9Funa_g%C3%B6re_%C3%BClkeler_listesi

⁴ 1830'da 20 bin km demiryolu hattı bulunan ABD, 1929'da 402 bin km'lik bir demiryolu hattına ulaşmıştır. Suat Aksoy, *Kalkınma Sürecinde Türkiye'de Ulaşım: 1980'den Günümüze Demiryolu Deneyimi*, (İstanbul: Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2015), 26; Ali Osman Akalan, *Bir Kurum Olarak Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Tarihi*, (Ankara: Hacettepe Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Doktora Tezi, 2010), 4.

⁵ Niyazi Berkes, *Türkiye'de Çağdaşlaşma*, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2012, 365.

⁶ Mustafa Gümüş, "1893'ten 1923'e Chester Projesi'ne Türk Topraklarında Demiryolu İmtiyaz Mücadeleleri ve Büyük Güçler", *Tarih Okulu*, 10, (Ağustos 2011), 176.

⁷ Avcıoğlu bu tespitine örnek olarak İspanya ve Portekiz'den kovulan Yahudilerin Osmanlı'ya sığınmasını, Fatih'in ağır top teknolojisini geliştirmesi, okyanuslara çıkma teşebbüslerini, Volga ve Don nehirlerini birleştirme ve Süveyş Kanalı projelerini, Hezârfan Ahmet Çelebi'nin uçuş deneylerini, Lagari Hasan Paşa'nın füze denemelerini örnek olarak göstermektedir. Doğan Avcıoğlu, *Türkiye'nin Düzeni* (Ankara: Tekin Yayınevi, 1990), 1/43.

⁸ Avcıoğlu aynı eserinde bu gelişim çabasının genelde Müslümanlıktan kaynaklandığı görüşünü reddetmekle birlikte: "Türkiye'de din, ekonomik çöküntüden sonra, bozuk düzeni sürdürmek isteyen tutucu güçler elinde gelişmeye karşı çıkmıştır" demektedir. Avcıoğlu, *Türkiye'nin Düzeni*, 1/43.



yetersiz sanayi ve teknolojisi kendi demiryollarını inşa etmekten uzaktır. Bu nedenle inşa edilmek istenilen demiryolları yabancı şirketlere verilen imtiyazlar karşılığında hayata geçirilmeye çalışılmıştır.⁹

Osmanlı İmparatorluğu bu yüzyılda askerî ve sivil alanda yeniden yapılanma isteği özellikle Balkanlardaki milliyetçi ve Mısır'daki ayrılıkçı isyanlar nedeniyle önemli ekonomik darbeler de almıştır. Mısır sorununda İngiltere'nin Osmanlı'ya verdiği desteğin ardından imzalanan 1838 Balta Limanı Antlaşması'yla önce İngiltere'ye, sonra da diğer Avrupa devletlerine önemli ekonomik imtiyazlar tanınması, zaten Avrupa karşısında çok cılız kalan Osmanlı küçük el sanayi üretimine ölümcül bir darbe vurmuş, Osmanlı pazarı kapılarını tamamıyla Batılı devletlere açmıştır.¹⁰

Bu antlaşmadan sonra 1839 Tanzimat Fermanı ve 1856 yılında imzalanan İslahat Fermanı yabancı devletler ve Osmanlı İmparatorluğu içindeki Gayri Müslimlere verilen ayrıcalıklar Osmanlı ekonomisinin çok daha fazla dışa bağımlı hale getirilmesine yol açmıştır. Bu bağımlılık özellikle demiryolu projelerinin yabancı şirketler aracılığı ile uygulamaya konulmasıyla hızlandırılmış, Osmanlı toprakları üzerinde yabancı devletlerin nüfuz alanlarının oluşturulmasında demiryolları başlıca rollerden birini oynamıştır.¹¹

Demiryolu imtiyazları, kilometre başına kar garantisi, uzun süreli işletme hakkı, hat güzergâhlarının devlet hazinesi olarak kabul edilmesi veya çok düşük bedellerle satılması, demiryolu hattının geçirileceği güzergâhın sağından ve solundan geçen 20 km'den 40 km'ye kadar olan arazi üzerindeki maden arama ve işletme yetkisinin ilgili şirkete devredilmesi gibi önemli ayrıcalıklar başlılamaktadır.¹² Hatta bu ayrıcalıklar sayesinde; Osmanlı'nın demiryolu işletme

⁹ Haykır, *Atatürk Dönemi*, 43.

¹⁰ Bu antlaşmanın hemen akabinde; 1838'de Fransa, 1839'da Hansa Birliği ve Sardunya, 1841 yılında Danimarka, Toscana Büyük Dükalığı ve Belçika'da aynı imtiyazlara dâhil olmuşlardır. Çiğdem Karayemiş, *Türkiye'de Demiryolunun Gelişimi Ve Behiç Erkin Bey*, (Eskişehir: Osmangazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2012), 14; Antlaşma imzalandıktan sonra İngiliz Büyükelçisi Ponsonby, İngiliz Dışişleri Bakanı Palmerson'a çektiği telgrafta: "... Daha fazlasını istemeğe hakkımız olmayacak kadar mükemmel ve önceden ümit ettiklerimizin çok fevkinde...." sözleriyle İngiltere'nin ne derecede imtiyazlar kopardıklarına ışık tutmaktadır. Stefanos Yerasimos, *Az Gelişmişlik Sürecinde Türkiye* (Ankara: Belge Yayınları, Ocak 1986), 467; Akalan, *Bir Kurum Olarak Türkiye*, 9.

¹¹Bu nüfuz alanlarının belirlenmesinde demiryolları planlanmasının nüfus yoğunluğu, yerüstü ve yeraltı maden kaynakları, ürün kapasitesi ve Avrupa ile teması kolay olan zengin bölgeler üzerinde geliştirildiği görülmektedir. Miser, "Osmanlı'dan Cumhuriyet'e", 16; Demir yollarının gelişimi Tanzimat'la başlamakla birlikte; bu süreç Duyunu Umumiye ile birlikte hızlanmıştır. Berkes, *Türkiye'de Çağdaşlaşma*, 365.

¹² Bu imtiyazların süresi 99 yıla kadar çıkabilmektedir. Öztürk, *Osmanlı İmparatorluğu'ndan Günümüze*, 48-50.

kadroları yeterince gelişmemiş, demiryolu işletmesinde Gayri Müslimler ve yabancı uzmanlar çalıştırılmış, Türk ve Müslümanlar daha çok uzmanlık gerektirmeyen işlerde istihdam edilmiştir. Hemen hemen tüm demiryolu işletme ve teknik talimatları yabancı devletlerden tercüme edilmiştir.¹³

Osmanlı İmparatorluğu'ndaki demiryolu projelerinin önemli bir kısmı ekonomik amaçlı ticari hatlar olmasının yanı sıra, siyasi ve askerî amaçları da kesinlikle göz ardı edilmemelidir: Bu bakımdan İngiltere'nin; Hindistan'a ulaşan ticaret yollarını kontrol altında tutmak, Orta Doğu petrol rezervlerini ele geçirmek, Fransa'nın; Süveyş Kanalı'ndaki imtiyazlarını İngilizlere kaptırması nedeniyle Orta Doğu ve Kuzey Afrika'daki nüfuz alanlarını korumak, Almanya'nın; güçlü bir sanayi kurarak yeni pazarlar elde etmek, Rusya'nın; Kuzey Kafkasya, Balkanlar ve Doğu Anadolu siyaseti açısından önem arz eden Bağdat Demiryolu Projesi'nden duyduğu kaygı ile sıcak denizlere inme siyasetini devam ettirmek, Osmanlı yönetiminin ise; kendi topraklarında askerî planlamalar ile asayiş ve güvenliği sağlama çabaları¹⁴ Osmanlı topraklarında demiryollarının şekillenmesinde belirleyici olmuştur.¹⁵

3. Osmanlı Devleti Döneminde Ortaya Çıkan Önemli Demiryolları Projeleri

Osmanlı döneminde ilk demiryolu projesi,1830 yılında, Akdeniz'den başlayıp, Bağdat ve Basra Körfezi'ne kadar uzanan ve Fırat ve Dicle nehirlerini de

¹³Osmanlı Devletindeki demiryolları hakkında yazılan ilk millî kitap 1912 yılında Behiç (Erkin) Bey'in demiryollarının işletilmesi konusunda yazdığı, "*Demiryolunun Askerlik Nokta-i Nazardan tarihi, İstimali ve Teşkilatı*" adlı 194 sayfalık eseri olup, bu eser Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü'nde bulunmaktadır. Karayemiş, *Türkiye'de Demiryolları*, 53; Emir Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol* (İstanbul: GOA Yayıncılık, 2008), 53; Behiç Erkin, 1904 yılında Selanik İltisak (birleştirme) Hattı Muhafız Kuvvetleri müfettişi olarak görev yaptığı dönemde kalem aldığı bir raporda: " Demiryolu işletmesinde gayrimüslimler değil Türk memurlar kullanılmalıdır ve işletme lisanı Fransızca dili yerine Türk dili olmalıdır" tespitini yaparken; demiryolu işletmelerinin hemen hemen tamamının, kullanılan dile varıncaya kadar, yabancıların elinde olduğunu vurgulamak istemiştir. Kıvırcık, *Cepheye Giden Yol*, 25.

¹⁴ İzmir-Aydın demiryolu projesi öncelikli olarak ekonomik bir planlama gibi görülse de Ege bölgesindeki eşkıyalık hareketlerinin bastırılması amacının güdüldüğü de anlaşılmaktadır. Ufuk Gülsoy, *Kutsal Proje, Ortadoğu'da Osmanlı Demiryolları* (İstanbul: Timaş Yayınları, 2010), 27; 1897'deki Türk-Yunan Savaşı'nda Balkanlardaki demiryollarının etkin bir şekilde kullanılması Osmanlı ordusunun galibiyetinde önemli bir rol oynamıştır. Akalan, *Bir Kurum Olarak Türkiye*, 42.

¹⁵ Osmanlı topraklarından geçirilecek hatların güzergâhı çoğu zaman Osmanlı yönetiminin görüşü alınmadan planlanmış, imtiyaz sözleşmelerinden kaynaklanan maden arama ve işletme gibi ekonomik beklentiler nedeniyle hatlar sistemsiz ve düzensiz inşa edilmiştir. Akalan, *Bir Kurum Olarak Türkiye*, 41; Gülşınar Akbulut, "Osmanlı Devleti'nden Türkiye Cumhuriyeti'ne Gerçekleşmeyen Demiryolu Projeleri ve Etkileri", *Atatürk Dergisi* 1/ 1 (2012), 226.



içine alan Chesny Projesi'dir.¹⁶ Bir İngiliz şirketi adına çalışan Albay Chesny'in projesi Osmanlı yönetiminden yeterli imtiyazların alınamaması, coğrafi koşulların zorluğu ve demiryolu hattı maliyetinin yüksek olması gibi nedenlerle 1836 yılında iptal edilmiştir.¹⁷ Bu projeden yaklaşık 20 sene sonra 1850 yılında projesini yine İngilizlerin aldığı ve 1856 yılında yapımı tamamlanan İskenderiye-Kahire Demiryolu Hattı Osmanlı İmparatorluğu'nda işletmeye açılan ilk demiryolu hattı olmuştur.¹⁸ Osmanlı İmparatorluğu birçok demiryolu projesini yabancı şirketler aracılığı ile hayata geçirse de kendi imkân ve kabiliyetleriyle giriştiği projeler de bulunmaktadır. Bunun ilk örneği 1900-1908 yılları arasında inşa edilen Hicaz Demiryolları Hattı'dır.¹⁹

19. yüzyılın ortalarından itibaren 1922 yılına kadar tüm Osmanlı topraklarında işletmeye açılan belli başlı demir yolu hatları şunlardır: İzmir-Aydın (610 km.), İzmir-Kasaba devamı (695 km.), Rumeli-Şark Demiryolları (2383 km.), Anadolu-Bağdat Hattı (2.424 km.), Hicaz Demiryolu (1.080 km.), Beyrut-Şam Hattı (247 km.), Şam-Hama ve devamı (420 km.), Yafa-Kudüs Hattı (87 km.), Bursa-Mudanya (42 km.), Ankara-Yahşihan Hattı (80 km.), Erzurum-Sarıkamış hattı (356 km.), Diğer hatlar (194 km.).²⁰

1830'dan 1922 yılına kadar Osmanlı İmparatorluğu döneminde gerek yabancı yatırımcılar gerekse de millî kaynaklar ile gerçekleştirilen toplam demir yolu uzunluğu 8.619 km'dir. Bu dönemde (19. yüzyıl boyunca) Avrupa'da gerçekleştirilen demir yolu toplam uzunluğu ise 255.008 km. olmuştur. Aynı dönemde (1875-1928) kıtalara göre demir yolu uzunlukları da 1.255.080 km. olarak gerçekleşmiştir.²¹ Osmanlı İmparatorluğu demiryolları teknolojisinin farkına erken varmakla birlikte; demiryolu hatlarının yeterince gelişmemesinin nedenini; tamamıyla paralel bir şekilde yürüyen ekonomik, bilimsel ve kültürel gelişmelerin karşısında verdiği başarısız sınavların, siyasi alanda yaptığı olumsuz etkilerinde aramak doğru olacaktır.²²

¹⁶ Albay Chesny, kendi adından esinlenerek adlandırılan bu proje, Fırat ve Dicle nehirleri üzerinde buharlı gemiler işletilme giderlerin yüksek olması da önemli bir iptal nedenidir. Öztürk, *Osmanlı İmparatorluğu'ndan Günümüze*, 45; Nehir projeleri Bağdat-Basra demiryolları projesinin bir parçasıdır. İlhan Ekinci, *Fırat ve Dicle'de Osmanlı-İngiliz Rekabeti* (Ankara: Asil Yayınları, 2007), 25.

¹⁷ Ekinci, *Fırat ve Dicle*, 30.

¹⁸ Gülsoy, *Kutsal Proje*, 27.

¹⁹ Osmanlı yönetimince gerçekleştirilen ve 1873'de inşa edilen Haydarpaşa-İzmit Hattı ile Suriye-Filistin bölgesinde Hicaz demiryollarına eklenen 121 km'lik yeni şube ve hatlarını da dahil edebiliriz. Gülsoy, *Kutsal Proje*, 53.

²⁰ Öztürk, *Osmanlı İmparatorluğu'ndan Günümüze*, 48.

²¹ Detaylı tablolar için bkz. Öztürk, *Osmanlı İmparatorluğu'ndan Günümüze*, 25,26,47.

²² Miser, "Osmanlı'dan Cumhuriyet'e", 20.

4. Millî Mücadele Döneminden 1948 Yılına Kadar Türkiye’de Demiryolları

Osmanlı İmparatorluğu’nun en buhranlı dönemlerine denk düşen demiryolu serüveni, I. Dünya Savaşı’nın patlak vermesiyle iyiden iyiye sıkıntılı bir sürece girmiştir. Savaş süresince lojistik ikmalinin en önemli ayağını oluşturan demiryollarına duyulan ihtiyaç, çoğu zaman, zamanında ve yeterli düzeyde gerçekleştirilememiş, bu nedenle can, mal ve zaman kaybını artırmıştır.²³

Mondros Ateşkes Antlaşması’nın ardından, işgallerle beraber başlayan süreçte, ilgili Antlaşma’nın on beşinci maddesine²⁴ dayanılarak; Osmanlı’nın Anadolu topraklarında kalan yaklaşık 4.000 km’lik demiryolu hattına İtilaf Devletlerince el konulmuştur.²⁵ Millî Mücadele’nin başlamasıyla birlikte Konya-Afyon, Eskişehir-Ankara, İzmir-Kasaba, Köşk-Eğirdir ve Anadolu-Bağdat demiryollarının İtilaf Devletlerince işgali dışındaki sınırlı uzunluktaki demiryolları hattı millî kuvvetlerin denetiminde kalmıştır.²⁶ Söz konusu bu hatların işletmesinin önemli bir kısmının yabancı şirketlerce yürütülmesi nedeniyle Millî Mücadele’nin başlangıcıyla beraber bu hatlar kontrolsüz kalmıştır. Bu sorunun giderilmesi amacıyla Heyeti Temsiliye’ce mevcut hatların askerî birliklerin kontrolüne ve Türk yetkililerin sorumluluğuna verilmiştir. Temmuz 1920’den itibaren bu hatların kontrolü TBMM tarafından İcra Vekilleri Heyeti’ne verilmiş,²⁷ Anadolu-Bağdat Demiryolu Hattı’nın sorumluluğuna Behiç (Erkin) Bey getirilmiştir.²⁸

İşgal altında bulundurulan demiryolları hatlarından özellikle Yunan kuvvetleri yaptığı askerî harekâtlarda; asker taşıma, lojistik ikmal gibi hayati

²³ Örneğin, 1920’de Erkânı Harbiye-i Umumiye Riyaseti’nin 1920 yılında yayımladığı bir rapora göre; Doğu’da yeterli demiryolu hatlarının bulunmaması Şark Ordusu’nun harekâtını önemli derecede etkilemiş, önemli ölçüde maddi kayıplara neden olmuştur. Karayemiş, *Türkiye’de Demiryolları*, 62; Miser, “Osmanlı’dan Cumhuriyet’e”, 21.

²⁴ Mondros Mütarekesi’nin on beşinci maddesi: “*Kafkasya demiryollarının şu sırada Türk denetimi altında bulunan bölümlerini de kapsamak üzere, tüm demiryollarında, halkın gereksinimleri gereği gibi göz önünde tutulmak koşuluyla, Müttefik makamlarının bunları tümüyle diledikleri gibi kullanabilmeleri amacıyla, Müttefik denetleme görevlilerinin yerleştirilmesi*”. İsmail Soysal, *Türkiye’nin Siyasal Andlaşmaları*, 1. Cilt, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 2000, 13.

²⁵ Mütarekeyle birlikte Anadolu’da kalan demiryolu hatları şu şekildedir: Anadolu Demiryolu Hattı (İstanbul-İzmit-Eskişehir-Ankara), Bağdat Hattı (Eskişehir-Afyon-Konya-Adana-Halep), Mersin-Tarsus-Adana, İzmir-Aydın, İzmir-Salihli-Alaşehir-Uşak-Afyon-Eğirdir İzmir-Manisa-Soma-Bandırma, Mudanya-Bursa. Miser, “Osmanlı’dan Cumhuriyet’e”, 21.

²⁶ Alptekin Müderrisoğlu, *Kurtuluş Savaşının Mali Kaynakları*, (Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi,1990), 89.

²⁷ Sakarya Savaşı’na kadar Büyük Millet Meclisi’nin kontrolünde bulunan demiryolu uzunluğu 1.067 km iken Sakarya Savaşı’ndan sonra 885 km. kadar düşmüştür. Akalan, *Bir Kurum Olarak Türkiye*, 51.

²⁸ Yabancı şirketlerin emrinde çalışan personelin güvenliğinin sağlanarak işlerine devam edebilecekleri de karar altına alınmıştır. Miser, “Osmanlı’dan Cumhuriyet’e”, 22-24.



planlamalarda mevcut hatlardan önemli derecede istifade etmiştir. Türk tarafı ise ellerinde bulundurdukları sınırlı uzunluktaki demiryolu hatlarının ne kadar önemli olduğunun farkındadır ve Millî Mücadele'nin başından itibaren hatların işletilmesi, bakım ve onarımı için gerekli düzenlemeleri hayata geçirmiştir. Millî Mücadele boyunca Anadolu'nun batısı ile Doğu ve Karadeniz bölgeleriyle demiryolu irtibatı bulunmaması bu bölgelerden batıya asker ve malzeme sevkiyatında büyük zorluklar yaşanmasına neden olmuştur.²⁹ Bununla birlikte maddi imkânsızlıklar, uzman eksikliği, iç isyanlar gibi çok önemli engellerin aşılması mevcut hatların işletilmesi kolay olmamış, öyle zamanlar olmuştur ki lokomotiflerin yürütülebilmesi için ahşap vagon tahtalarının yakıldığına şahit olunmuştur. Behiç Bey hatıralarında; demiryolu işletmelerinin sorumluluğunu aldığı dönemde bu dönemin başında demiryollarına tam bir anaarşinin hâkim olduğunu yazmaktadır.³⁰

Millî Mücadele'nin zaferle sonuçlanmasına müteakip Lozan Barış görüşmelerinde TBMM denetiminde olan demiryolu hatlarının geleceği de masaya yatırılmıştır. Demiryolları konusu "İmtiyazlar" başlığı altında ele alınmış ve bu konu hakkında oluşturulan "Ulaştırma, Taşıma ve Haberleşme" adlı alt komisyona havale edilmiştir.³¹

Konferans sürecinde İtilaf Devletleri Osmanlı'dan aldıkları imtiyazların korunmasını ve hatta bu imtiyazların geliştirilmesini istemişler, Türk tarafı ise imtiyaz sahibi şirketlerle olan anlaşmazlıkların Türk mahkemelerince çözümlenerek imtiyaz sürelerinin uzatılmayacağını, devleti mali ve idari yönden bağımlılık altına sokacak tüm kapitülasyonlara karşı olduğunu ve bu konuda taviz verilmeyeceğini açıkça ifade etmiştir.³²

Lozan Konferansı'nın 23 Nisan 1923 tarihinde yeniden toplanmasıyla birlikte Türk tarafı, yabancı demiryolu şirketleriyle anlaşma yoluna giderek bazı şirketlerle anlaşmaya varmış, anlaşma sağlanamayan şirketlerin haklarının korunması amacıyla da "Osmanlı İmparatorluğunda Verilmiş Birtakım İmtiyazlara İlişkin Protokol ve Bildiri" başlığı altında bir düzenlemeye gidilmiştir. Ancak bu bildiri

²⁹ Rusya'dan alınan askerî malzemelerin İnebolu'dan Ankara'ya gönderilirken verilen mücadele bu eksikliğin en önemli örneklerindedir. Müderrisoğlu, *Mali Kaynaklar*, 90.

³⁰ Ali Birinci, *Behiç Erkin* (Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2010), 200.

³¹ Seda Örsten Esirgen, "Lozan Barış Görüşmelerinde İmtiyazlar Sorunu", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi* (Haziran 2012), 91.

³² Ali Naci Karacan, *Lozan* (İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, Mart 2018), 119- 128; Bilal Şimşir, *Lozan Telgrafları (1922-1923)* (Ankara: TTK Yayınları, 1990) 1/302, 303.

yabancı demiryolu şirketlerine yeni imtiyazlar doğuracak hiçbir maddeye de imza atılmamıştır.³³

Cumhuriyet'in ilânı ile birlikte Türk Hükûmeti'nin öncelikli konularından birisi ülkenin içinde bulunduğu ulaşım sorununa çözüm getirmek olmuştur. Mustafa Kemal Paşa, TBMM'nin 3. Yasama Yılı açılış konuşmasında:

"... Demiryolu ve yol ihtiyacı memleketin bilcümle ihtiyacatını o kadar başında kendisini his ettirmektedir ki, hiç bir hayal ve nazariye peşinde aldanmaksızın memleketin menabii ve evlâdiyle işe devam etmek katiyyen elzemdir... Medeniyetin bugünkü vesaitini, hatta bu günkü fikriyatını demiryolu haricinde intişar (yayılmak) ettirebilmek müteasirdir (üzüntülü). Demiryolu refah ve imran yoludur. Azayi Kiram, kabili tedârik ve kabili tasarruf her vasıta ile münakalâtı tezyit etmek bütün teşebbüslerimizin feokinde tereddütsüz gayemiz olmalıdır" diyerek; memleketin demiryollarına duyduğu ihtiyacın önemine vurgu yapmıştır.³⁴

TBMM'nin 3. Dönem 1. Yasama Yılı'nın açılış konuşmasında İsmet Paşa ise: "...Ümit ederim ki bu sene yalnız altı istikamette işleyen şimendifer inşaatının gelecek senelerde daha başka istikametlerde işlemesine ve Nafianın bilhassa su işlerinde ve diğer imar yollarında da faaliyet göstermesine imkân bulacağız..." diyerek; iki senelik bir zaman zarfında altı demiryolu inşasına başladıklarını ve yeni projelerin yapılandırılmakta olduğu bilgisini vermiştir.³⁵

Cumhuriyet dönemi ile birlikte önemli bir demiryolu projesi de; 1922/1923 yılları arasında gündeme gelen ve "Chester Demiryolu Projesi" olarak adlandırılan tasarıdır. Bu projede demiryolu hat uzunluğu yaklaşık olarak 4.400 km'dir. Demiryolu hattı, kuzeyde Karadeniz, doğuda Van ve güneyde Akdeniz ile Ankara-Konya hattını Mezopotamya'ya (Bugünkü Irak'ın kuzey petrol bölgelerine) bağlayacak şekilde tasarlanmıştır. Maliyeti yaklaşık olarak 400 milyon lira olarak hesaplanan plan, yeni Türkiye'nin kalkınma projesi olarak görülmüştür. 1923

³³ Şimşir, *Lozan Telgrafları*, 2/445; Murat Baskıcı, "Sevr ve Lozan Antlaşmaları'nın Başlıca İktisadî Hükümlerinin Karşılaştırılması", *Mülkiye Dergisi* 28/242 (2004), 121,122.

³⁴ TBMM ZC, 1.11.1924, 3; Mustafa Kemal Paşa sonraki Meclis açılış konuşmalarında demiryollarının gelişmesi üzerinde görüşlerini belirterek demiryolu hatlarının aralıksız olarak geliştirilmesi çalışmalarına olan inancını tekrar etmiştir. TBMM ZC, 1.11.1926, 4.

³⁵ TBMM ZC, 5.11.1927, 23; Mustafa Kemal Paşa 3. Dönem 2. Yasama yılı açılış konuşmasında ise: "Demiryollarımızın yeni istasyonları memleketin muhtelif köşelerinde vaath çehrelerini göstermeye başladılar (alkışlar). Önümüzdeki sene zarfında Diyarbekir istikameti ile diğer istikametlerde beşyüz kilometreye yakın yenli hatların açılacağını umuyoruz. Sivas'tan Erzurum'a gidecek demiryolu ile iştiğal etmek zamanı da gelmiştir. Bu sene yol inşaatının da semereli bir şekilde tanzimli ile ehemmiyeti olarak meşgul olacaksınız. Bu memleketin yollar için bugün tahsis etmiş bulunduğu vasıtalarla daha çok iş meydana getirmek mümkün olacağını ümit ediyoruz" diyerek takip edecek yıllardaki hedefleri işaret etmiştir. TBMM ZC, 1.11.1928, 4.



yılında TBMM'ce onaylanan tasarının üstlenicisi şirketle yaptığı antlaşmada, Türkiye ilgili şirkete; 99 yıllık işletme hakkı, hattın sağından ve solundan geçecek 20 km'lik alanda maden arama, çıkarma ile liman ve elektrik santralleri kurup işletmesi gibi yetkiler verilmiştir. Bu haklara karşılık Türk Hükûmeti; ilgili şirkete herhangi bir kilometre garantisi vermemiş ve demiryollarının yapımında herhangi bir maliyet üstlenmemiştir. Antlaşmaya göre Türkiye; 30 yıl sonra, şirket demiryolu hatlarını devletleştirilebilecek ve hatların işletmesinden elde edilen kardan %12'lik bir paya sahip olacaktır.³⁶

Chester Projesi ilk kez 1908 yılında Osmanlı yöneticilerine sunulmakla birlikte, o dönemde önemli demiryolu imtiyazları elde eden Alman, Fransız ve İngiliz devletlerinin engellemesi ile karşılaşmış ve tasarı sürüncemede bırakılmıştır. 1920 yılında tekrar gündeme gelen proje, Eylül 1922'de Ankara'ya gönderilen şirket temsilcilerinin vasıtasıyla TBMM Hükûmeti'ne sunulmuştur. TBMM Hükûmeti ile şirket arasında yapılan antlaşmada, Osmanlı Devleti zamanında demiryolu şirketlerine verilen bir takım imtiyazların bu şirkete de verildiği anlaşılmalı beraber; böylesine devasa bir projenin, Anadolu'nun Doğu-Batı, Kuzey-Güney bağlantısını yaparak, devletin ulaşım sorununa büyük ölçekli çözüm getirmesi, bu ölçekte bir demiryolu ağının getireceği ekonomik, askerî ve kültürel avantajlarının göz önüne alınması nedeniyle projenin TBMM'nde onaylanması kabul edilmiştir.³⁷ Ancak, 9 Nisan 1923'te onaylanan anlaşma, şirketin kendi iç sorunları ve Amerikan Hükûmeti'nin projeye destek vermemesi sonrasında 18 Aralık 1923 tarihinde TBMM'ce iptal edilmiştir.³⁸

Chester Projesi hayata geçirilemese de Cumhuriyet'i kuran kadrolar ülkenin demiryolları stratejisini belirlemek üzere çoktan harekete geçmiştir. Bu amaçla 17 Şubat 1923 tarihinde İzmir İktisat Kongresi düzenlenmiş, ekonomide liberal bir çizgi izleneceği vurgulanmakla beraber, ülkedeki yetersiz sermaye birikimi ve Osmanlı döneminden kalma kapitülasyonların verdiği olumsuz tecrübeler de dikkate alınarak, karma ekonomik bir yaklaşımın uygulamaya konulması gerekli

³⁶ Üstlenici şirket tüm yazışma dilinin Türkçe olmasını ve doğabilecek anlaşmazlıklarda Türk mahkemelerinin yetkili olacağını şart koşmuştur. Bülent Bilmez Can, "Suya Düşen Bir Tatlı Hayal: "Şarki Anadolu Demiryolları (Chester) Projesi 1922-1923", *Kebikeç Dergisi* 11 (2011),171, 174.

³⁷ 8 Nisan 1923 tarihinde yapılan TBMM görüşmelerinde Vekiller Heyeti Başkanı Rauf Bey: "...Biz bu hatları kendi sermayemizle kendimiz yapamayız. Bu hakikati bilmeye ve itiraf etmeye mecburuz..." diyerek, mecliste eleştiriye uğrayan imtiyazlar konusuna açık yüreklilikle cevap vermiştir. Chester Projesi ile ilgili Rauf ve Nafia Vekili Feyzi Bey'in yaptığı açıklamalar için bk. TBMM ZC, 8.4.1923, s. 482-484.

³⁸ Detaylı bilgi için bk. Can, Şarki Anadolu Demiryolları, 177-194.

görülmüştür. Dolayısıyla; demiryollarının geliştirilmesinde de millî politikalara dayalı projelerin geliştirilmesi kararlaştırılmıştır.³⁹

TCDD istatistikleri incelendiğinde, 1923 yılında, Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin işletmesinde toplam 1.378 km'lik demir yolu hattı mevcuttur. 1925 yılından itibaren (kamulaştırılan demiryolları dâhil) demiryollarındaki hat uzunluğu artmaya başlamış ve 1948 yılına kadar toplam hat uzunluğu 7.675 km'ye ulaşmıştır. II. Dünya Savaşı sırasında demiryolları projelerinde belirgin bir duraksama görülse de (1940-1945 yılları arasındaki beş yılda 163 km), 1948 yılından 1960'a kadarki on iki yıllık dönemde demiryolu hat uzunluğu sadece 220 km artarak 7.985 km'de kalmıştır.⁴⁰

TCDD istatistik verileri incelendiğinde; Cumhuriyetin ilk yıllarında o günün ekonomik ve teknolojik imkânsızlıkları içerisinde inşası tamamlanan demiryolu hat uzunluğu önemli mesafeler almış, Anadolu'nun batısı ile Doğu'su arasındaki ulaşım sorunu bir ölçüde giderilmeye çalışılmıştır. Ancak bu hızlı ve kararlı yükseliş 1948 yılından sonra ani bir duraklamaya geçmiş, demiryolları inşası neredeyse durma noktasına gelmiştir. Bu duraklamanın nedenlerinin açıklanması da bu makalenin konusunu oluşturmaktadır. Bu nedenle 1948 yılında kabul edilen Marshall Planı'nın Osmanlı'dan Cumhuriyet'e kararlı bir şekilde yürütülmekte olan demiryolu politikalarının değişmesindeki rolünün ortaya konulması amaçlanmaktadır.

5. Marshall Planı ve Demiryolları Politikalarındaki Kırılma

5.1. Atatürk'ün Ölümünden Marshall Planı'na Kadar Geçen Süreç

Türkiye Cumhuriyeti, ilan edildiği 29 Ekim 1923'ten Atatürk'ün ölümüne kadar geçen zaman zarfında dış politikada tarafsız bir politika izlemeye özen göstermiş, II. Dünya Savaşı'na doğru iyice belirginleşen bloklardan bağımsız hareket etmeye çalışmıştır.⁴¹ Türkiye, komşu devletler ile olan ilişkilerinde Türkiye'nin sınırlarında bir barış kuşağı oluşturmak için büyük çabalar göstermiş, özellikle Millî Mücadele döneminde başlayan Sovyetler Birliği ile yakın temaslarını II. Dünya Savaşı'nın başlarına kadar devam ettirmeyi başarmıştır. Türkiye'nin

³⁹ Kongrede yaptığı konuşmada, İktisat Vekili Mahmut Esat Bey: "... Bazı hususlarda iktisadiyatımız devletleştirme usulünü takip edecek, bazı hususlarda iktisadi teşebbüslerini özel teşebbüslere terk edecektir". Deniz Ünlü, *İzmir İktisat Kongresi Kongre Öncesi Ekonomik Görünüm ve Türkiye Ekonomisine Etkisi*, (Uşak: Uşak Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2012), 72.

⁴⁰ Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları, "1923-2055 İstatistikleri, Hat uzunlukları", (Erişim: 28 Ekim 2022).

⁴¹ Avcıoğlu, *Türkiye'nin Düzeni*, 2/533.



komşularıyla imzaladığı iki önemli paktın (Sâdâbât ve Balkan paktları) hem fikir babalığını hem de uygulayıcılığını üstlenmiştir.⁴² Metin Aydoğan, Atatürk'ün dış siyaset prensibini açıklarken: *"Osmanlı Devleti'nin dış siyasetine, yüz yıldır Batılı büyük devletler yön vermiş, bağımsız bir dış politika diye bir şey ortadan kalkmıştı. 1919-1938 arasında, teslimiyetçi anlayışlara son verdi. Barış ve eşitliğe dayanan, yansız, bağlantısız gerçekçi ve ezilen uluslara örnek olan bir dış siyaset anlayışını, Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin değişmez ilkesi haline getirdi"* tespitinde bulunmaktadır.⁴³

Türkiye Cumhuriyeti'nin yaklaşık 15 senelik dış siyasetinde, Atatürk'ün ölümünün hemen ardından, Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı'na seçilen İsmet İnönü sonrasında belirgin değişiklikler görülmeye başlamıştır. İsmet İnönü ilk iş olarak Atatürk'ün kesintisiz on üç yıl Dışişleri Bakanı olarak görev yapan Tevfik Rüştü Aras'ı ve İçişleri Bakanı Şükrü Kaya'yı görevden almıştır. Bu önemli değişikliklerin ardından 12 Mayıs 1939'da İngiltere, 23 Haziran 1939'da ise Fransa ile ayrı ayrı bildirgelere imza atmış ve bu ikili anlaşmalar 19 Ekim 1939 tarihinde İngiltere, Fransa ve Türkiye arasında "Üçlü İttifak" şeklini almıştır. Şevket Süreyya Aydemir'e göre İnönü'nün Batı ittifakı Avrupa'da gelişen Hitler faşizmine karşı alınmış bir önlem olarak açıklanmaktadır.⁴⁴ Ancak, bu ittifakın, Sovyetler Birliği ve Almanya'da Türkiye karşıtı bir tepkinin oluşmasına da yol açmıştır.⁴⁵

Bu antlaşmalar, Atatürk dönemi dış siyasetin terk edilerek, Batı'ya bağlanma sürecinin kapılarını aralamıştır. Bu antlaşmalarla ilgili olarak Tevfik Rüştü Aras: *"II. Dünya Savaşı içerisinde tarafsız kalmak mümkündü. İngiltere ve Fransa ile yapılan ittifakın gereğini, yararını ve kimlere karşı olduğunu hala anlamış değilim. Zararları ise meydandadır"* demiştir.⁴⁶ Dolayısıyla, daha henüz Sovyetler Birliği'nin Türkiye'den

⁴² Durmuş Yalçın, vd., *Türkiye Cumhuriyeti Tarihi, Tarihi*, (Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi, 2011), 2/442, 447.

⁴³ Metin Aydoğan, *Ülkeye Adanmış Bir Yaşam, Atatürk ve Türk Devrimi* (İzmir: Umay Yayınları, Şubat 2006), 357.

⁴⁴ Aydemir, İsmet İnönü'nün CHP'nin 5. Kurultayı'nda yaptığı konuşmada: *"Milletler arası ilişkilerimizde bizim zihniyetimizde bulunan devletlerle, müşterek bir prensip ve emniyet davası, bizi müşterek cepheye sevk etmiştir..."* şeklindeki açıklamasına: *"İnönü'nün bu sözlerinde, gelecek tehlikelerin işaretini ve tehlikelere karşı Batı milletleri ile varılmış olan anlaşmaların izahı vardır..."* diyerek, Hitler faşizmini bir tehlike olarak gördüğü tespitinde bulunmaktadır. Şevket Süreyya Aydemir, *İkinci Adam*, (İstanbul: Remzi Kitapevi, Mart 2011), 2/117.

⁴⁵ Bu antlaşmalardan sonra Almanya Türkiye'yi işgal planlarına dâhil etmiş ve Sovyetlerle ilişkilerin bozulmasına yol açmıştır. Metin Aydoğan, *Avrupa Birliği'nin Neresindeyiz* (İstanbul: Kum Saati Yayınları, Ekim 2003), 154.

⁴⁶ Aydoğan, İsmet İnönü'nün Atatürk'ün ölümünden sonra tercihini devrimlerin sürdürülmesinden yana değil, Osmanlı reformculuğundan yana kullandığını, Kemalist kadroları tasfiye etmesinin bu değişimin önemli bir ayağını oluşturduğunu ve Atatürk'ün devrimlerini, tüm Millî Mücadele dönemi sonrasında olmasına rağmen, gerçek boyutta anlayamadığı tespitini yaparak, İsmet İnönü'nün hatıralarında geçen şu notları vermiştir: *"Terakki Perver ileri gelenleri reformcu kimselerdi ama Osmanlı reformcusu idiler. Ben dâhil hiçbirimiz reformculukta Atatürk metotlarını daha önce görmüş, düşünmüş,*

Boğazlar ve toprak talepleri konusu gündeme gelmeden Türkiye'nin Batı Paktı yanlısı bir tutum takınması Sovyetler Birliği ile olan karşılıklı güvene dayalı ilişkilerinde bir kırılma yarattığı ortadadır. Türkiye'nin bu ani dış politika manevrası, Sovyetler Birliği'nin 1925 yılında SSCB ve Türkiye arasında imzalanan Türk- Sovyet Dostluk ve Saldırmazlık Antlaşması'nın tek taraflı olarak uzatılmayacağını 19 Mart 1945'te bildirmesiyle karşılık bulmuştur. Türkiye, Sovyetler Birliği'nin bu tutumuna karşılık, yeni bir antlaşmanın yapılabilmesi koşullarının Türkiye'ye bildirilmesini istemiştir. Sovyetler Birliği ise yeni bir antlaşmanın değişen dünya koşulları dikkate alınarak; Montrö Boğazlar Antlaşması'nda değişikliğe gidilerek Kars ve Ardahan'ın Sovyetler Birliğine bırakılmasını istemiş⁴⁷ bu talebini 17 Temmuz-2 Ağustos 1945 tarihleri arasında yapılan Postdam Konferansı'nda da gündeme getirmiştir.⁴⁸

Türkiye, II. Dünya Savaşı sonuna kadar bloklar arasındaki tarafsızlığını korumayı başarsa da Sovyetler Birliği ile Atatürk döneminde kurulan yakın işbirliğini kaybetmiştir. Yaklaşık on sekiz senelik ve başarıyla yürütülen Türk dış politikasındaki bu ani kayma ile birlikte; Türkiye yenedünya düzeninde, adeta hafızasını yitirmişçesine, Batı ittifakına ihtiyaç duyar hale gelmiştir.⁴⁹ Tam da bu dönemde Türkiye'nin imdadına!! ABD menşeli yardım planları yetişmiştir.

5.2. Marshall Planı

ABD Kongresi, II. Dünya Savaşı'nın sona ermesiyle birlikte; savaştan zarar gören Avrupa Devletlerinin ekonomilerinin tekrar ayağa kaldırılması ve tehdit olarak gördükleri Sovyetler Birliği ve komünist yayılmacılığına karşı alınacak askerî ve ekonomik tedbirler kapsamında biri askerî yardım içeren Truman

benimsememiş değildik. Atatürk metotları ortaya çıkınca, ben sükûnetle vaziyeti mütalaa ederek var olan durumu, zamanın tedbirleridir diye düşünmüştümdür. Atatürk'le konuşmalarımızda 'yapılabilirse şimdi yapılır' dediği zaman ben ona inandım Terakkiperver erkânı ise korktu. Farkımız buradan geliyordu...". Aydoğan, Avrupa Birliğinin Neresindeyiz, 155.

⁴⁷ Behlül Özkan, Sovyetlerin Türkiye'ye dair Boğazlar ve sınır konularında resmi olarak bir yazı, mektup veya nota bulunmadığı tespitinde bulunmaktadır. Behlül Özkan vd., *Türkiye'nin Soğuk Savaş Düzeni*, "Türkiye Müesses Nizamı İle Siyasal İslam'ın Kutsal İttifakı" nşr. Behlül Özkan, (İstanbul: Tekin Yayınları, Ocak 2021), 127.

⁴⁸ İsmail Cem Ay, "Marshall 'Yardımları' : Türkiye'nin Dışa Bağımlılık Sürecine Etkileri", *Biga İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi* 2/1 (2021), 55,56.

⁴⁹ Deniz Hakyemez, "Sermayenin Altın Programı: Tepeden: İslamlaştırma" adlı makalesinde: "Türkiye II. Dünya Savaşı'nda tarafsız kalmayı başarmış olabilir ancak, Kemalizm'in altı okundan biri kabul ederek yücelttiği bağımsızlık idealine sadık kalmayı başaramamıştır..." tespitinde bulunmaktadır. Behlül Özkan vd., *Türkiye'nin Soğuk Savaş Düzeni*, "Sermayenin Altın Programı: Tepeden İslamlaştırma", nşr. Deniz Hakyemez, (İstanbul: Tekin Yayınları, Ocak 2021), 270.



Planı'nı diğeri ekonomik yardım içeren Marshall Planı'nı kabul etmiştir.⁵⁰ Truman Planı Türkiye ve Yunanistan'a silah yardımını içerirken, Nisan 1948'de uygulamaya sokulan Marshall Planı; başlangıçta Batı Avrupa Devletlerini daha sonra da Türkiye'nin de dâhil olduğu Asya, Afrika ve Latin Amerika da birçok ülkeyi kapsayan malî yardım planı olarak yürütülmüştür.⁵¹ Planların merkezinde her ne kadar II. Dünya Savaşı sonrası Batı bloğunda yer alan ülkelerin sarsılan ekonomilerini, yıkılan altyapısını, ABD ile bu ülkeler arasındaki ekonomik, siyasi işbirliği ortamının oluşturulmasının yollarını hazırlamak amacı görünse de, geri planında, ABD önderliğindeki Batı bloğunun Sovyet bloğuna karşı yürüteceği soğuk savaş sürecinin altyapısını oluşturmak ve ABD mallarının küresel genişlikte dolaşımının önündeki engelleri ortadan kaldırmak hedefi vardır.⁵²

Marshall Planı'na Türkiye'nin dâhil edilmesi iki aşamalı bir süreçten sonra gerçekleşmiştir. İlki, 12 Temmuz 1947'de Paris'te toplanan Avrupa İktisadi İşbirliği Konferansı'nda, Türkiye malî dış yardım talebinde bulunmuş, fakat savaşın yıkıcı etkilerinden uzak kaldığı ve içerisinde bulunduğu ekonomik durumun yeterince iyi olduğu gerekçesiyle Türkiye'nin bu talebine Amerika tarafından sıcak bakılmamıştır. Ancak, Türkiye'nin yenedünya düzeninde politik olarak yalnız bırakılmayacağını da farkına varan Amerika, Türkiye ile 4 Temmuz 1948'de imzaladıkları bir antlaşma ile Türkiye'yi plana dâhil etmiştir.⁵³

Türkiye'nin Marshall Planı için ABD ile imzaladığı 'Ekonomik İşbirliği Antlaşması' ile 'Avrupa Ekonomik İşbirliği Sözleşmesi' 8 Temmuz 1948'de

⁵⁰ Truman yardım tasarısı ABD Kongresinde 22.5.1947 tarihinde kabul edilmiş, "ABD ile Türkiye arasında yapılacak yardım antlaşması" adı altında TBMM'ce 1.9.1947 tarihinde onaylanmıştır. TBMM ZC, 1.9.1947, 555; Levent Kalyon, "Truman Doktrini Üzerine Bir Analiz", *Dergipark* 6/11 (2010), 11.

⁵¹ Atatürk Ansiklopedisi, Marshall Planı, (Erişim 15 Ekim 2022)

⁵² Mehmet Ali Tuğtan'ın yazdığı *Soğuk Savaş ve Türkiye'de Siyasal İslam'ın Yükselişi* adlı makalesinde: "Avrupa'nın yeniden inşası için ayrılan Marshall yardımı fonlarının %5'i bu yardımları yöneten Amerikalı yetkililerce 'Sovyetlere karşı yürütülecek operasyonlar için' CIA'e aktarıldı. Böylece Sovyetler Birliği'ne karşı yürütülen Soğuk Savaş'ın hemen başında CIA emrine 685 milyon dolar verilmiş oldu" demektedir. Behlül Özkan vd., *Türkiye'nin Soğuk Savaş Düzeni*, "Soğuk Savaş ve Türkiye'de Siyasal İslam'ın Yükselişi: 1945-1970", nşr. Mehmet Ali Tuğtan, (İstanbul: Tekin Yayınları, Ocak 2021), 80; Bilgehan Bülbül'ün hazırladığı yüksek lisans tezine göre; Türkiye'ye 1948-1959 yılları arasında Truman ve Marshall planları kapsamında yaklaşık 1.207 milyon dolar hibe ve kredi olarak yardım edildiğini yazmaktadır. Bilgehan Bülbül, *Marşal Planı ve Türkiye'de Uygulanışı 1948-1957*, (Diyarbakır: Dicle Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2006), 133; Nermin Kılıç Akdoğan, Ester Ruben, "Amerikan Hegemonyasının Türkiye'de Modernleşme ve Kalkınma Söylemlerine Yansımaları", *Yönetim, Ekonomi, Edebiyat, İslami ve Politik Bilimler Dergisi* 6/1 (Haziran 2021), 62; Avcıoğlu, *Türkiye'nin Düzeni*, 1/545.

⁵³ Türkiye hakkında 1947 yılında hazırlanarak ABD Kongresi'ne sunulan raporda; Türk ekonomisinin yardımda bulunulacak diğer Avrupa devletleri karşısında oldukça iyi bir durumda olduğunu, altın ve döviz stoklarının bulunduğunu, bununla birlikte ulaşım sektöründe sıkıntılar yaşadığını belirterek, tarım ve madencilik alanında Avrupa'ya hammadde ihracı yapabileceği belirtilmiştir. Ay, "Marshall Yardımları", 60-61.

TBMM’de yapılan görüşmeler sonucu kanunlaşarak uygulamaya geçirilmiştir. TBMM’de kanun üzerinde yapılan görüşmelerde dönemin Başbakanı Hasan Saka tarafından Meclis’e sunulan gerekçede; Marshall Planı’nın Türkiye’nin menfaatlerine uyumlu olduğu belirtilmiştir.⁵⁴ Dışişleri Bakanı Necmettin Sadak’ın kanun teklifi üzerinde Meclis’te yaptığı konuşmasında ise: “*Amerikan Hükûmeti Türkiye’ye kendi kongresinden çıkmış olan kanun esasları dâhilinde yardım etmeyi kabul etmekte buna karşılık Türkiye Cumhuriyeti Hükûmeti birtakım umumi mahiyette sarfi gayret ve iyi niyet taahhütleri altına girmiş bulunmaktadır*” diyerek, verilecek yardımlar karşılığında başta ziraat ve maden istihsalinin artırılarak alınacak mali yardımla ilk etapta ziraat makinelerinin alınacağını belirtmiştir.⁵⁵ Dışişleri Bakanı’nın bahsettiği bazı taahhütlerin içerisinde örneğin; Antlaşma’nın sekizinci maddesi gereği, verilen yardımların plana uygun harcanıp harcanmadığının takibi için ABD Hükûmeti’nin Türkiye’de bir komisyon görevlendireceği, bu komisyonda görevli diplomatlara bazı muafiyetler bahşedileceği ve 1953 yılında sonlandırılması planlanan antlaşmanın zamanından önce ABD tarafından iptal edilebileceği maddeleri dikkat çekicidir. Gerçekten de; Marshall Planı’nın kabulünden sonraki tarihlerde, TBMM’nin zabıt tutanakları incelendiğinde, Türkiye’de başta maliye olmak üzere birçok alanda Amerikalı uzmanlarca araştırma heyetlerinin çalışmakta olduğu, bu çalışmaların neticesinde raporlar düzenlenip Türkiye’nin ekonomik, askerî, eğitimsel gibi önemli alanlarında raporlar düzenlediği anlaşılmaktadır.⁵⁶ ABD’li uzmanların bu çalışmaları sırasında; Türk yetkilileri ile bağlantıların sağlanması ve araştırma alanlarında her türlü bilgi ve belgenin verileceği taahhüt edilerek, devletin resmî bilgilerine erişim kolaylığı sağlanmıştır.⁵⁷

Bu rapordan en dikkat çekici olanlardan biri, düzenleyicisinin adıyla anılan ve 1949 yılında⁵⁸ Amerikan Yirminci Yüzyıl Vakfı adına Türkiye’de görevlendirilen Max Westen Thornburg’un hazırladığı rapordur.⁵⁹ Türkiye’nin içinde bulunduğu mali, iktisadi ve kültürel alanındaki durumunu tespit etmek için çalışmalarda bulunan Thornburg, hazırlayacağı raporun amacını: “*Amerikan*

⁵⁴ TBMM ZC, 9.7.1948, 674.

⁵⁵ TBMM ZC, 8.7.1948, 999, 1000.

⁵⁶ TBMM ZC, 24.3. 1950, 184; TBMM ZC, 1.11.1951, 12.

⁵⁷ Metin Kopar, “ABD’nin Türkiye Üzerindeki Projeksiyonu: Thornburg Raporu (1949-1950)”, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi* 11/60 (2018), 306.

⁵⁸ **Internet Archive, Turkey An Economic Appraisal By Max Weston Thornburg, (Erişim Tarihi 27 Kasım 2022).**

⁵⁹ Avcıoğlu, bu raporu, Türkiye ekonomisine Amerikan müdahalesinin aşırı bir örneği olarak değerlendirmektedir. Avcıoğlu, *Türkiye’nin Düzeni*, 1/556.



görüşlerini göz önünde bulundurmamak şartı ile Birleşik Amerika'nın Türk ekonomisinin yardımında bulunup, bulunmayacağını ve bunun nasıl tatbik edebileceği konusunda vereceği kararlarda ön verileri sağlamak şeklinde belirtilmiştir".⁶⁰

Thornburg, üzerinde çalıştığı araştırmaları sonrası, Türkiye'de yaptığı açıklamalarında; adeta Türkiye'nin son 30 yıllık ekonomik, mali ve iktisadi hedeflerinde izlediği stratejilerine ait hafızasını silmeye yönelik tavsiyelerde bulunmuş, Türkiye'nin özellikle devletçi politikalarını sert bir dille eleştirmiştir. Devletçi kalkınma planlarının Türkiye'de başarısız olduğunu öne süren Thornburg, Türkiye'nin daha liberal programlara ihtiyacı olduğunu iddia etmiştir. Thornburg, özel teşebbüsün eksikliği üzerinde de durarak, yabancı sermayenin ülkeye girişinin kolaylaştırılması için gerekli altyapı çalışmalarının yapılmasını ve desteklenmesini tavsiye ederken,⁶¹ Marshall Planı'nın Türkiye'de başarılı olabilmesi için Amerika'nın önereceği kalkınma çizgisini Türkiye'nin de kabul etmesi gerektiğini açık bir dille belirtmiştir.⁶²

Thornburg, devlet eliyle işletmeye açılan fabrikaların tam bir israf olduğunun altını çizmiş,⁶³ Sümerbank ve Etibank tarafından kurulan fabrikalar gibi Türkiye'nin havacılık sanayisi alanındaki atılımlarını gereksiz bulmuştur. Örneğin; Karabük Demir Çelik Fabrikası ile Kırıkkale Silah Fabrikası'nın tasfiye edilmesi gibi kabul edilemez bir tavsiyede bulunarak: *"Karabük'ü Türk halkının hakiki ihtiyaçlarının temini uğrunda feda etmek, ilgili Türk makamlarının cesareti ve gerekli değişikliğin tahakkuku için Türkiye'ye yardım edebilecek Amerikaluların bilgi ve hüneri için bir imtihan olacaktır"* demiştir. Bununla da kalmamış; ABD desteğinin sağlanması için bunu bir koşul olarak öne sürmüştür.⁶⁴ Thornburg, Türkiye'nin ağır sanayiye yönelik gelişim çabalarını küçümsemiş *"Öküz arabasından kurtulamamış Türkiye'nin uçak sanayi gibi bir alandaki çabalarının anlamsız olduğunu"* iddia etmiştir. Türkiye'nin ağır sanayi hedeflerini anlamsız bulan Thornburg, Türkiye'nin daha çok hafif

⁶⁰ Avcıoğlu, *Türkiye'nin Düzeni*, 1/270.

⁶¹ 9.7.1948 tarihinde yapılan TBMM görüşmelerinde, Marshall Planı'na ait TBMM Komisyon Raporu'nda ilgili plana ait maddelerin açıklanması hakkındaki görüşler bölümüne Ek-Gerekçe 'de Planın 3. Maddesi'nde: *"...Anulan para transferi garantisi Amerika tarafından verilmektedir. Bu madde bazı Amerikan sermayelerinin daha fazla olarak Türkiye'ye gelmelerini sağlayacak mahiyettedir"* şeklinde görüş bildirilmiştir. TBMM ZC, 9.7.1948, 675.

⁶² Thornburg açıklamalarında: *"...ABD'nin Türk ekonomisinin ıslahına yardım edip etmeyeceği, yardım edeceği takdirde bu yardımın miktarı, yardım dilecek alanlar ve bunun nasıl tatbik edileceği konusunda vereceği kararlarda bir ön çalışma yapılmıştır."* Kopar, "Thornburg Raporu", 308.

⁶³ Karabük Demir Çelik Fabrikası'nın kuruluş yerini eleştirmiş, hatta verimsiz bulunduğu birçok fabrikanın kapatılması gerektiğini iddia etmiştir. Kopar, "Thornburg Raporu", 310.

⁶⁴ Avcıoğlu, *Türkiye'nin Düzeni*, 1/558.

sanayinin gelişimi üzerine kafa yormasını tavsiye etmiştir.⁶⁵ Hatta sorunun kaynağında; Millî Mücadele'yi yürüten ve Osmanlı'nın hâkim sınıflarından gelen yöneticilerin kudret ve ekonomik üstünlüklerini kimse ile paylaşmak istemeyen bir anlayıştan kaynaklandığını ileri sürecek kadar Türkiye gerçeklerinden uzak değerlendirmeler yapmıştır.⁶⁶

Thornburg, ulaşım sektörünün içinde bulunduğu durumu da incelemiş, mevcut demiryolları politikalarının sonlandırılması gerektiğinden bahsederek, hafif sanayinin güçlendirilebilmesi ve halkın birinci öncelikli ihtiyaçlarından olan yol, su, elektrik gibi sorunların çözülmesin önermiş, Türkiye'nin ABD otomotiv sanayisine uyum sağlanarak, karayolları yapımına ağırlık verilmesini istemiştir.⁶⁷

Thornburg'un demiryolları hakkındaki görüşlerinin bir benzerini 1948 tarihli Hiltz Raporu'nda da görmek de mümkündür. Marshall Planı'nın Türkiye'de uygulanabilirliği çerçevesinde hazırlanan ve "Türkiye'nin Yol Durumu" başlığı altında incelenen ulaşım politikaları hakkında; demiryolları politikalarından vazgeçilmesinin yük taşımacılığında daha ekonomik olan⁶⁸ karayollarına ağırlık verilerek, bağımsız tüzel bir kişiliğe sahip karayolları genel müdürlüğünün kurulması tavsiyesinde bulunmaktadır. Bu tavsiyeye uygun olarak Türk yetkililer tarafından geliştirilecek projeler söz konusu raporlar doğrultusunda hazırlanacaktır.⁶⁹

1950 tarihli bir diğer raporda Dünya Bankası uzmanlarınca hazırlanan Berker Raporu'dur. Söz konusu raporda da ağır sanayiye yönelik kalkınma planlarından vaz geçilerek tarımsal ve hammadde üretiminin artırılması tavsiyesinde bulunmuş, 'geliştirilmesi gereken ve gerekmeyen sanayi dalları' adı altındaki başlıkta, geliştirilmesi gereksiz bulunan sanayi malları arasında ağır makine, selüloz ve kâğıt gibi ülkenin gelişimi açısından son derece gerekli ürünler

⁶⁵ Mehmet Emin Değer, *Oltadaki Balık Türkiye* (İstanbul: Toplumsal Dönüşüm Yayınları, Haziran 1998), 87.

⁶⁶ Yaşar Semiz, "Cumhuriyet Döneminde Amerikan Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi: Thornburg Raporu", *Toplum Bilimleri Dergisi* 27 (Aralık 2019), 465.

⁶⁷ Kopar, "Thornburg Raporu", 309.

⁶⁸ Akademi-İktisat, Türkiye Ekonomisinin 1946-1953 Döneminde Uluslararası Ekonomiye Farklı Bir Eklemlenme Denemesi, Fatih İstemihan, (erişim 15 Ekim 2022).

⁶⁹ Bu planlamalar için 1963'den sonra hazırlanan Kalkınma planları incelenebilir. Strateji ve Bütçe başkanlığı. "Kalkınma Planları, 1,2,8,9,10,11 Kalkınma Planları 1963-2023". (Erişim: 2. Kasım 2022); Sonraki yıllarda Türkiye'deki karayolu taşıtları miktarı hızla artmış, bundan en büyük karı ABD yapmıştır. Kılıç, Ruben, "Amerikan Hegemonyası", 59,60.



eklenmiştir.⁷⁰ Berker raporunda; diğer iki rapor gibi Cumhuriyet'in demiryolları politikalarına karşıdır ve yeni demiryolları inşasına gerek yoktur.⁷¹

Her üç raporun da hedefinde; Cumhuriyetin kıt imkân ve kabiliyetleriyle oluşturulmaya çalışılan ağır sanayi politikalarının terk edilerek, tarım toplumu vasfını koruyacak bir Türkiye'nin, tarımsal ürünlerin ve hammadde üretiminin artırılmasına yönelik yeni politikalar takip etmesini sağlamak vardır.⁷² Kısaca Marşal Planı; Türkiye'nin bu yeni eksen kaymasında ekonomik ve siyasi bağımsızlığını terk etmesi için Türkiye'ye atılan bir tuzak (olta) vazifesi görmüştür.

Oltadaki Balık tabiri, Nelson A. Rockefeller'in dönemin ABD Başkanı Eisenhower'e 1956 yılında yazdığı bir mektupta; ABD'nin II. Dünya Savaşı sonrası şekillenen yenedünya düzeninde yürüttüğü strateji üzerine görüşlerini bildirirken kullandığı bir benzetmedir. Rockefeller mektubunda: "... *Bu askerî paktları sağlamlaştırmak ve genişletmek için Marshall Planı'nın Avrupa'da bize sağladığı kadar, ya da ondan daha büyük ölçüde, politik ve askerî nüfuz garantileyecek genişlikte bir ekonomik yayılma planını Asya, Afrika ve diğer azgelişmiş bölgelerde uygulamak zorundayız... Yardımda- birinci gruba- bizimle dost olan ve bize uzun süreli askerî paktlarla bağlanmış olan ülkeler girer. Bu ülkelere yapılacak yardımlar ve açılacak krediler öncelikle askerî nitelikte olmalıdır. Oltaya yakalanmış balığın yeme ihtiyacı yoktur... Genişletilmiş iktisadi yardım, örneğin Türkiye'ye, bazı hallerde tersi sonuçlar verebilir. Bağımsızlık eğilimini artırıp, mevcut askerî paktları zayıflatabilir. Bu tip ülkelere, Türkiye gibi, doğrudan doğruya iktisadi yardım da yapılabilir, ama bu bize uygun ve bağlı hükümetleri iktidarda tutacak ve bize düşman muhalifleri zararsız bırakacak biçim ve miktarda olmalıdır...*"⁷³ tavsiyelerinde bulunmaktadır. Mektuptan da anlaşılacağı üzere o oltadaki ilk yemin Marshall Planı olduğunu söylemek fazla abartılı olmayacaktır.

5.3. *Marshall Planı'ndan Sonra Türkiye'de Demiryolları Politikaları*

Yukarıda Marshall Planı'na kadar kısaca özetlenmeye çalışılan demiryollarımıza ait politikalarımız ilgili antlaşmalardan sonra hızla değişmeye

⁷⁰ Kılıç, Ruben, "Amerikan Hegemonyası", 61.

⁷¹ Akademi-İktisat, Türkiye Ekonomisinin 1946-1953 Döneminde Uluslararası Ekonomiye Farklı Bir Eklemlenme Denemesi, Fatih İstemihan, (erişim 15 Ekim 2022).

⁷² Türkiye'nin II. Dünya Savaşı sonrası hazırladığı kalkınma programında 125 lokomotif üretecek bir fabrikanın kurulmasını planlamıştır. Bu amaçla; ABD İthalat ve İhracat Bankası'ndan 14 milyon kredi istediğinde; Thornburg, bu krediyi Türkiye'nin sanayi girişimlerine değil tarım alanındaki yatırımlara yönelmesi için veto edecektir. Avcıoğlu, *Türkiye'nin Düzeni*, 1/559.

⁷³ Mektubun tam metnine Mehmet Emin Değer'in kitabında sayfa 354,355'ten ulaşılabilir. Değer, *Oltadaki Balık Türkiye*, 65, 170, 354, 355.

başlamıştır. 1940'lı yıllardan sonraki liberal ekonomi anlayışının temelleri CHP ile birlikte atılmış olmakla beraber⁷⁴ çok partili sisteme geçtiğimiz 1946 sonrası liberal/özelleştirmeci politikalar daha belirgin olmaya başlamıştır.

Demokrat Parti'nin 1946 yılı programında sanayi politikalarını :*"İktisadî hayatta özel teşebbüs ve sermayenin faaliyeti esastır..."* diyerek özelleştirmeyi merkeze koyarken, *"Dünya piyasalarına göre de rantlı olan sanayii ile umumiyetle ziraat sanayii ve küçük sanayiden millî ekonomi bakımından himayeye muhtaç görülenler ve halkın bilhassa köylümüzün boş zamanlarını kıymetlendiren el sanatları, devletçe himaye ve teşvik olunmalıdır. Bu esaslara göre tanzim edilecek: bir 'Sanayii Teşvik Kanunu' projesini yüksek Meclise sunmak kararındayız"* şeklindeki açıklamaları ile liberal politikalara dayandırılacak plan ve projelerinin ağır sanayi gibi alanlardaki izleyeceği yol hakkında ipuçları vermiştir.⁷⁵ Demokrat Parti'nin 1946 yılı programıyla neredeyse aynı çizgide hazırlanan CHP'nin 1947 Programı da serbest girişime ve tarım ağırlıklı hafif sanayiye dayalı liberal bir program benimsemiştir.⁷⁶

Bununla birlikte; Adnan Menderes'in, 1950 yılında, TBMM'de okuduğu Hükümet programında tek parti döneminin devletçiliğe dayanan iktisat anlayışını eleştirmiş: *"... Devletin doğrudan doğruya iktisadi teşebbüslere girişmesi, nâzım veya murakabeci olarak iktisadi sahada üzerine vazifeler alması ancak bir istisna teşkil etmeli ve ancak katî zaruret haline inhisar etmelidir..."* şeklindeki açıklamaları ile Marshall Planı'yla birlikte yeniden şekillendirilmeye başlanılan devlet iktisadi politikalarındaki dönüşümü açıkça ortaya koymuştur. Menderes aynı konuşmasında özel sermayenin önündeki tüm bürokratik engellerin kaldırılacağını, yabancı sermayenin ülkeye girişi için yeni düzenlemelerin yapılacağını altını çizmiştir. Menderes'in konuşmasının bir bölümünde: *"... Devlet imalâtçılığı gibi devlet nakliyeciliği de bu memlekete çok pahalıya mal olmaktadır. Devlet Demiryollarının, akaryakıt fiyatlarının maksat tahtında çok yüksek tutulmasına ve yolsuzluğa rağmen şimdiden motorlu nakil vasıtalarıyla rekabet edemez hale gelmiş olmasının mânası budur... Ulaştırımda motorun süratli, kolay ve ucuz nakliyatı temin*

⁷⁴ CHP, 1931 yılındaki 3. Kurultayı ile birlikte iyice ortaya çıkan ideolojik kimliği 1940 yılına kadar "solidarist yaklaşım içermektedir. Bu tarihten sonra CHP, sol bir parti görünümü vermiş, özellikle II. Dünya Savaşı'ndan sonra anti-komünist ve liberal eğilimleri ortaya çıkmıştır. Behlül Özkan vd., *Türkiye'nin Soğuk Savaş Düzeni*, "Tek Parti CHP'nin İdeolojisi", nşr. Burak Cop, (İstanbul: Tekin Yayınları, Ocak 2021), 57,67.

⁷⁵ TBMM, Demokrat Parti Programı 1946, (Erişim tarihi: 31 Ekim 2022), 12, 14, https://acikerisim.tbmm.gov.tr/xmlui/bitstream/handle/11543/917/200805461_1946.pdf?sequence=1&isAllowed=y,

⁷⁶ Yavuz Güler, *Marshall Planı Ve Türkiye'de Marshall Planı'nın Uygulanışı*, (Ankara: Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 2009), 187.



ettiği bu devirde bilhassa karayollarına ehemmiyet vereceğiz. Köy yollarının yapılması hususunda, imkânların müsaadesi nispetinde umumi bütçeden yardım teminini sağlayacağız" diyerek, Marshall Planı doğrultusunda şekillenen "tarım ülkesi görünüşüne" uygun olarak, demiryollarının geleceği konusunda yeterli fikri vermiştir.⁷⁷

Aşağıya çıkarılan Tablo-1 de Türkiye'de demir yollarının gelişim süreci incelendiğinde; Cumhuriyet Türkiye'si Atatürk döneminde 1923-1940 yılları arası inşa edilen, devletleştirilen toplam demiryolu hat uzunluğu 6.947 km'dir. Yine ilgili istatistikte 1940-1948 yılları arasındaki sekiz yılda demiryolu hattı uzunluğu 728 km artarak 7.675 km olarak gerçekleşmiştir. 1923 ile 1940 yılları arasındaki ortalama yıllık demir yolu hattı 408 km, 1940-1948 yılları arası gelişme yıllık 91 km olarak gerçekleşmiştir.

1948 ile Demokrat Parti'nin iktidarda olduğu 1960'a kadar geçen 12 yıllık sürede demiryollarına eklenen hat uzunluğu sadece 220 km artarak 7.895 km'de kalmıştır. Bu süreçte yıllık demir yolu gelişimi 18 km'de kalmıştır.⁷⁸ 1960-2021 yılları arasındaki 61 senelik zaman zarfında; konvansiyonel hatlar ve yüksek hızlı tren hatları dâhil olmak üzere demiryolu uzunluğu 5.127 km artarak, 13. 022 km olarak gerçekleşmiştir. Bu süreçte yıllık demiryolu artışı hızı yaklaşık olarak 83 km'dir.⁷⁹

Tablo 1: Türkiye'nin demiryolu Gelişim Tablosu

Dönemi	Hat Uzunluğu (km)	Yıllık Değişim (km)
--------	-------------------	---------------------

⁷⁷ 1950 yılı TBMM bütçe görüşmeleri sırasında Ulaştırma Bakanı Şevket Adalan'ın konuşmasında yaklaşık 300 km'lik demiryolu inşasının devam edeceğini bildirmiş, ancak yeni demiryolu projelerinden bahsetmemiştir. Dolayısıyla DP'nin iktidarı döneminde inşa edilen 224 km'lik demiryolu inşası CHP döneminden kalan projelerdir. Bu projeler Erzurum-Horasan, Elazığ-Muş, Narlı-Gaziantep, Ereğli-Kozlu hatlarıdır. TBMM ZC, 21.2.1950, 950; TBMM ZC, 29.5.1950, 27.

⁷⁸Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları, "1923-2055 İstatistikleri, Hat uzunlukları", (Erişim: 28 Ekim 2022), 15.

⁷⁹ Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları, "1923-2055 İstatistikleri, Hat uzunlukları", (Erişim: 28 Ekim 2022), 34.

1923-1940	6.947 (Devletleştirmeler dâhil)	408
1940-1948	7.675	91
1948-1960	7.895	18
1960-2021	13.022	83

Kaynak: TCDD Araştırma Planlama Koordinasyon Dairesi, 1923-2005 yılı istatistikleri, s.15; Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, TCDD Genel Müdürlüğü 2017-2021 istatistiği, s. 34.

Yukarıdaki tabloda verilen yıllık demiryolu hat uzunluğu değişikliği rakamları ortalama rakamlar olup 1972 yılından itibaren konvansiyonel demiryolları hatlarına ilaveten elektrikli demiryolu hatları işletmeye açıldığı görülmektedir. 1972 yılında 9.830 km'ye ulaşan demiryolu hatları uzunluğu 2005 yılına kadar 10.954 km'ye kadar ulaşmış, bu tarihten itibaren yüksek hızlı tren hatlarının devreye girmesiyle birlikte 2021 yılına kadar demiryolu hat uzunluklarında belirgin bir artış meydana gelmiştir. 2005-2021 yılları arasında konvansiyonel demiryolu hat uzunluğu 11.947 km'ye çıkarılmış, bu hatlara ilaveten 1.213 km'lik yeni yüksek hızlı demiryolu, 219 km'lik hızlı tren hattı inşa edilerek toplam demiryolları hat uzunluğu 13.022 km'ye çıkarılmıştır.⁸⁰

Son yıllarda Türkiye'de demiryollarının geliştirilmesi için yeniden demiryolu inşa sürecine eğilim artmışsa da dünya ölçeğinde bu gelişmenin çok yetersiz kaldığı anlaşılmaktadır. ABD, Avrupa Birliği, Rusya, Çin, gibi ülkelerin günümüz demiryolu hat uzunluklarına bakıldığında; Türkiye'nin demiryolu hat uzunlukları, demiryolu teknolojileri, demiryolu yolcu ve yük taşımacılığı ile kilometre başına düşen insan sayısı oranlarında ciddi bir fark olduğu görülmektedir.⁸¹

⁸⁰ Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2019 Bütçe İstatistiği, 49-83; Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, TCDD Genel Müdürlüğü 2017, 2021 yılı istatistikleri, s. 19.

⁸¹ Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, "Demiryollarının Dünü Bugünü Yarını, Haziran 2013", (Erişim: 15 Ekim 2022), 19.



Miser, Sinan. Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Demiryolları Politikalarında Kırılma: Marshall Planı.

Ülkeler	Demiryolu uzunluğu	1.000 km ² 'ye düşen Demiryolu Uzunluğu (km)	10 milyon Nüfusa düşen Demiryolu Uzunluğu (km)	YOLCU (Milyar Yolcu) km	YÜK (Milyar Ton) km	1 km hatta düşen Bin Yolcu(km)	1 km hatta düşen Bin Ton (km)	Ortalama Yük Taşıma Mesafesi (km)
ABD	203.100	21	67	37	2.657	183	13.080	1.515
Almanya	33.900	95	41	82	116	2.416	3.418	312
Japonya	27.300	72	21	405	22	14.821	817	676
Rusya	87.200	5	61	176	2.116	2.017	24.268	1.924
Çin	78.000	8	6	778	2.380	9.973	30.509	757
İspanya	15.000	30	33	24	11	1.596	698	389
Türkiye	12.000	12	12	5	11	586	1.219	461

Tablo 2: Gelişmiş ülkelerde Demiryolu istatistiği (2013 verilerine göre)

Kaynak: Ulaştırma Denizcilik Ve Haberleşme Bakanlığı, Demiryollarının Dünü Bugünü Yarını, Haziran 2013, s.19.

Türkiye'deki demiryolları hat uzunluklarına dair tablo 1'de kısaca açıklandığı üzere; Marshall Planı sonrası Türkiye'nin demiryolları politikalarında keskin bir kırılmanın meydana geldiğini söyleyebiliriz. Bununla birlikte; yine Marshall Planı'na paralel olarak karayollarındaki gelişme ise tam tersi bir gelişme göstermiştir. 1923 tarihinde Türkiye Cumhuriyeti sınırları içerisinde yaklaşık 18.000 km devlet ve il karayolu uzunluğu bulunmaktadır. Cumhuriyetin ilanı ile birlikte demiryolları politikalarına ağırlık verilmekle birlikte; 1947 sonuna kadar devlet ve il karayolları uzunluğu yaklaşık olarak 44.000 km'ye çıkarılmıştır. 1950 yılından itibaren, Marshall Planı'nda kurulması tavsiye edilen Karayolları Genel Müdürlüğü kurulmuş, 1948 yılında imzalanan Marshall Planı doğrultusunda karayolları teknolojisinde yol yapım makineleri ithal edilmiş ve karayolları şebekesi 60.000 km'nin üzerine çıkarılmıştır. 2021 itibari ile devlet ve il Türkiye karayolu uzunluğu yaklaşık 69.000 km'ye ulaşmıştır.⁸²

⁸² Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü, "İstatistikler, Yıllara Göre Karayolu Uzunlukları", (Erişim: 2 Kasım 2022).

1963-1967 yıllarını kapsayan 1. Kalkınma Planı incelendiğinde 1950-1963 yılları arası karayollarında yük ve yolcu taşıma oranlarında da önemli değişikliklere uğramıştır. 1950 yılında toplam taşımada karayollarının payı, yük taşımacılığında %17, yolcu taşımadaki payı ise %46 iken bu rakam 1963-1967 yılları arasında, sırasıyla, %37 ve %67 olarak gerçekleşmiştir. 1. Kalkınma Planı döneminde karayollarına ayrılan yatırım bütçesi demiryolu bütçesinin yaklaşık iki katı kadar olarak gösterilmiştir. 2. Kalkınma Planı döneminde (1967-1972 yılları) bu oran hemen hemen dört katına çıkmıştır.⁸³

1963 yılından itibaren oluşturulan kalkınma planlarında demiryolu yatırımları yeni demiryolu planlarından ziyade, ağırlıklı olarak, mevcut hatların iyileştirilmesi için bakım onarım giderlerine ve demiryolları fabrikalarındaki üretim faaliyetlerine tahsis edilmiştir.⁸⁴ Bununla birlikte; 8. Kalkınma Planı dönemi ile devam eden kalkınma programlarında (2001-2023 yılları arası) demir yolu projelerinde bir canlanmanın meydana geldiği görülmektedir. 8. Dönem Kalkınma Planı'nda Kars-Tiflis Demiryolu Projesi planlamaya dâhil edilmiş,⁸⁵ 9. Dönem Kalkınma Planı'nda Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesine başlanmış, Ankara-Konya Hızlı Tren Projesi plana dâhil edilerek, 2009 ile 2013 yılları arasında Eskişehir-Ankara-Konya yüksek hızlı tren seferleri işletmeye açılmıştır.⁸⁶ 11. Dönem Kalkınma Programı'nda ise (2108-2023 yılları arası) toplam on bir adet yeni demiryolu projesi plana dâhil edilmiştir.⁸⁷

Sonuç

19.yüzyıl başlarından II. Dünya Savaşı'nın sonuna kadar Türkiye, demiryolu teknolojisine ilgisiz kalmayan ve her fırsatta, kısıtlı imkânlarla hatta yabancı devletlere tanınan imtiyazlar karşılığı, demiryolu ağını geliştirmeye çalışan politikalar üretmiştir. Bu süreçte İmparatorluğun uzandığı Balkanlardan Hicaz'a, Anadolu'dan Mısır içlerine kadar demiryolu hatları götürülmüştür. Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin kuruluşundan itibaren demiryolu yatırımlarına büyük

⁸³ Strateji ve Bütçe başkanlığı, "Kalkınma Planları, 1 Kalkınma Planı 1963-1967", 387, 391; Strateji ve Bütçe başkanlığı, "Kalkınma Planları, 2 Kalkınma Planı 1968-1972", 580.

⁸⁴ Strateji ve Bütçe başkanlığı, "Kalkınma Planları, 2 Kalkınma Planı 1968-1972", 525.

⁸⁵ Strateji ve Bütçe başkanlığı, "Kalkınma Planları, 8 Kalkınma Planı 2001-2005", 156.

⁸⁶ Strateji ve Bütçe başkanlığı, "Kalkınma Planları, 9 Kalkınma Planı 2007-2013", 26, 27; Strateji ve Bütçe başkanlığı, "Kalkınma Planları, 10 Kalkınma Planı 2014-2018", 108.

⁸⁷ Strateji ve Bütçe başkanlığı, "Kalkınma Planları, 11 Kalkınma Planı 2018-2023", 72,73.



önem verilmiş, Anadolu'nun ulaşım arterlerini oluşturacak projelere imza atılmıştır.

Türkiye, II. Dünya Savaşı'nın başlamasından hemen önce uzun yıllar sürdürdüğü tarafsız dış politika stratejisinden vazgeçerek Batı eksenli yeni bir dış politika geliştirmiştir. Bu politik yönelim her ne kadar Türkiye'yi sıcak savaş ortamının içerisine çekecek kadar keskin olmasa da Sovyetler Birliği ile olan ilişkilerine zarar vermiştir. Bu nedenle; Türkiye, savaş sonrasında yeniden şekillenen ve Soğuk Savaş olarak tabir edilen küresel çaptaki yeni dönemde Batı ile geliştirdiği politikalara daha fazla sarılmak ihtiyacı duymak zorunda kalmıştır. Sovyetler Birliği'nin toprak taleplerine maruz kalması, ideolojik kaygıları ve bozulan ekonomik dengeleri nedeniyle ABD'nin geliştirdiği yeni ekonomik ve stratejik politikalarında yer almaya başlamıştır.

ABD'nin, II. Dünya Savaşı sonrası, büyük zarar gören Avrupa devletlerinin ekonomisini düzeltmek, Sovyet yayılcılığına karşı koymak ve ABD mallarının küresel ölçekteki pazar payını artırmak için uygulamaya koyduğu planlardan bir Marshall Planı'dır. Türkiye bu plana 1948 yılında dâhil olmuştur. Her ne kadar ilgili plan Türkiye'ye sıcak para akışında yardımcı olmuş olsa da Türkiye'nin Millî Mücadele'nin başından beri titizlikle izlediği tam bağımsız dış politik duruşuna büyük zarar vermiştir. Planla birlikte ABD'li uzmanlara Türkiye'nin her alanında kapılar sonuna kadar açılmış, ekonomisinden, silahlı kuvvetlerine kadar her alanda ABD güdümlü bir politik yaklaşım sergilenmiştir.

Marshall Planı, Türkiye'deki ağır sanayi stratejilerini geriletmişti gibi en büyük zararlarından birini demiryolları politikalarına vermiştir. Bu planla birlikte demiryollarının gelişimi adeta bir bıçak gibi kesilmiş, demiryolları yatırımlarından ziyade ABD'nin tavsiyeleriyle karayolu şebekesinin geliştirilmesi ön plana çıkmıştır. Türkiye, demiryolları politikalarını uzun yıllar boyunca sadece mevcut demiryolları hatlarının bakım, onarım ve demiryolu teçhizatı üretimine yönelik şekillendirmiş, yeni demiryolları yapımına yapılan yatırımlar çok sınırlı kalmıştır.

Kaynakça

Akademi-İktisat. "Türkiye Ekonomisinin 1946-1953 Döneminde Uluslararası Ekonomiye Farklı Bir Eklemlenme Denemesi". Fatih İstemihan. (Erişim: 15 Ekim 2022).

- http://www.akademiktisat.net/calisma/tr_iktisat_genel/1946_1953_tr_ekonomi_fihan.htm.
- Akalan, Ali Osman. *Bir Kurum Olarak Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Tarihi*, Ankara: Hacettepe Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Doktora Tezi,2010.
- Akbulut, Gülpınar. "Osmanlı Devleti'nden Türkiye Cumhuriyeti'ne Gerçekleşmeyen Demiryolu Projeleri ve Etkileri". *Atatürk Dergisi* 1/1 (2012), 225-257.
- Akdoğan, Nermin Kılıç, Ruben, Ester. "Amerikan Hegemonyasının Türkiye'de Modernleşme ve Kalkınma Söylemlerine Yansımaları". *Yönetim, Ekonomi, Edebiyat, İslami ve Politik Bilimler Dergisi* 6/1 (Haziran 2021), 49-73.
- Aksoy, Suat. *Kalkınma Sürecinde Türkiye'de Ulaşım: 1980'den Günümüze Demiryolu Deneyimi*. İstanbul: Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2015.
- Atatürk Ansiklopedisi. Marshall Planı". (Erişim: 15 Ekim 2022).
<https://aturkansiklopedisi.gov.tr/bilgi/marshall-plani/>
- Avcıoğlu, Doğan. *Türkiye'nin Düzeni*. Ankara: Tekin Yayınevi, 1, 2 Cilt, 1990.
- Ay, İsmail Cem. "Marshall Yardımları: Türkiye'nin Dışa Bağımlılık Sürecine Etkileri". *Biga İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi* 2/1 (2021), 53-64.
- Aydoğan, Metin. *Ülkeye Adanmış Bir Yaşam, Atatürk ve Türk Devrimi*. İzmir: Umay yayınları, Şubat 2006.
- Aydoğan, Metin. *Avrupa Birliği'nin Neresindeyiz*. İstanbul: Kum Saati yayınları, Ekim 2003.
- Aydemir, Şevket Süreyya. *İkinci Adam*. 2 Cilt. İstanbul: Remzi Kitapevi, Mart 2011.
- Baskıcı, Murat. "Sevr ve Lozan Antlaşmalarının Başlıca İktisadî Hükümlerinin Karşılaştırılması". *Mülkiye Dergisi* 28/242 (2004), 109-126.
- Birinci, Ali. *Behiç Erkin*. Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2010.
- Bülbül, Bilgehan. *Marşal Planı ve Türkiye'de Uygulanışı 1948-1957*. Diyarbakır: Dicle Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2006.



- Can, Bülent Bilmez. " Suya Düşen Bir Tatlı Hayal: Şarki Anadolu Demiryolları (Chester) Projesi 1922-1923". *Kebikeç Dergisi* 11 (2011),165-204.
- Değer, Mehmet Emin. *Oltadaki Balık Türkiye*. İstanbul: Toplumsal Dönüşüm Yayınları, Haziran 1998.
- Ekinci, İlhan. *Fırat ve Dicle'de Osmanlı-İngiliz Rekabeti*. Ankara: Asil Yayınları, 2007.
- Güler, Yavuz. *Marshall Planı Ve Türkiye'de Marshall Planı'nın Uygulanışı*. Ankara: Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 2009.
- Gülsoy, Ufuk. *Kutsal Proje, Ortadoğu'da Osmanlı Demiryolları*. İstanbul: Timaş Yayınları, 2010.
- Gümüş, Mustafa. 1893'ten 1923'e Chester Projesi'ne Türk Topraklarında Demiryolu İmtiyaz Mücadeleleri ve Büyük Güçler". *Tarih Okulu* 10 (Ağustos 2011), 151-194.
- Haykır, Yavuz. *Atatürk Dönemi Kara ve Demiryolu İnşa Çalışmaları 1923-1938*. Elazığ: Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 2011.
- Internet Archive. "Turkey An Economic Appraisal by max Wex Weston Thornburg". (Erişim: 27 Kasım 2022), <https://archive.org/details/in.ernet.dli.2015.278424/page/n21/mode/2up>.
- Kalyon, Levent. "Truman Doktrini Üzerine Bir Analiz". *Dergipark* 6/11 (2010), 7-26.
- Karacan, Ali Naci. *Lozan*. İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, Mart 2018.
- Karayemiş, Çiğdem. *Türkiye'de Demiryolunun Gelişimi Ve Behiç Erkin Bey*. Eskişehir: Osmangazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2012.
- Kıvırcık, Emir. *Cepheye Giden Yol*. İstanbul: GOA Yayıncılık, 2008.
- Kopar, Metin. "ABD'nin Türkiye Üzerindeki Projeksiyonu: Thornburg Raporu (1949-1950)". *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi* 11/60 (2018), 306-314.
- Miser Sinan. "Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Demiryolları Politikaları". *Dergipark* 2/4 (Aralık 2019), 13-35.
- Berkes, Niyazi. *Türkiye'de Çağdaşlaşma*, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2012, 365.
- Örsten Esirgen, Seda. "Lozan Barış Görüşmelerinde İmtiyazlar Sorunu". *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi* (Haziran 2012), 87-114.

- Şimşir, Bilal. *Lozan Telgrafları (1922-1923)*. 1 Cilt. Ankara: TTK Yayınları, 1990.
- Özkan, Behlül vd. *Türkiye'nin Soğuk Savaş Düzeni*. "Türkiye Müesses Nizamı İle Siyasal İslam'ın Kutsal İttifakı" nşr. Behlül Özkan. İstanbul: Tekin Yayınları, Ocak 2021.
- Özkan, Behlül vd. *Türkiye'nin Soğuk Savaş Düzeni*. "Sermayenin Altın Programı: Tepeden İslamlaştırma". nşr. Deniz Hakyemez. İstanbul: Tekin Yayınları, Ocak 2021.
- Özkan, Behlül vd. *Türkiye'nin Soğuk Savaş Düzeni*. "Soğuk Savaş ve Türkiye'de Siyasal İslam'ın Yükselişi: 1945-1970", nşr. Mehmet Ali Tuğtan. İstanbul: Tekin Yayınları, Ocak 2021.
- Özkan, Behlül vd. *Türkiye'nin Soğuk Savaş Düzeni*. "Tek Parti CHP'nin İdeolojisi", nşr. Burak Cop. İstanbul: Tekin Yayınları, Ocak 2021.
- Öztürk, İlker. *Osmanlı İmparatorluğundan Günümüze Demiryollarının Gelişimi*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2009.
- Semiz, Yaşar. "Cumhuriyet Döneminde Amerikan Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi: Thornburg Raporu". *Toplum Bilimleri Dergisi* 27 (Aralık 2019), 455-484.
- Strateji ve Bütçe başkanlığı. "Kalkınma Planları, 1,2,8,9,10,11 Kalkınma Pılan 1963-2023". (Erişim: 2. Kasım 2022). <https://www.sbb.gov.tr/kalkinma-planlari/>
- Soysal İsmail. *Türkiye'nin Siyasal Andlaşmaları*. 1. Cilt. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 2000.
- TBMM ZC, 1.11.1924.
- TBMM ZC, 1.11.1926.
- TBMM ZC, 5.11.1927.
- TBMM ZC, 1.11.1928.
- TBMM ZC, 1.9.1947.
- TBMM ZC, 9.7.1948.
- TBMM ZC, 24.3. 1950.
- TBMM ZC, 9.7.1948.



TBMM ZC, 21.2.1950.

TBMM ZC, 29.5.1950.

TBMM. "Demokrat Parti Programı 1946". (Erişim: 31 Ekim 2022), 12, 14. (Erişim: 14 Ekim 2022).
https://acikerisim.tbmm.gov.tr/xmlui/bitstream/handle/11543/917/200805461_1946.pdf?sequence=1&isAllowed=y.

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları. "1923-2055 İstatistikleri, Hat uzunlukları", (Erişim: 28 Ekim 2022).
<https://www.tcdd.gov.tr/kurumsal/istatistikler>.

Ulaştırma ve altyapı Bakanlığı. "2019 Bütçe İstatistiği". (Erişim: 28 Ekim 2022).
<https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/butce-raporlari/uab-2019.pdf>.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. "TCDD Genel Müdürlüğü 2017, 2021 yılı istatistikleri". (Erişim: 2 Kasım 2022).
<https://static.tcdd.gov.tr/webfiles/userfiles/files/istrapor/ist20172021.pdf>.

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, "Demiryollarının Dünü Bugünü Yarını, Haziran 2013", (Erişim: 2 Kasım 2022), 19.
<https://www.sesric.org/imgs/news/Image/908-TCDD.pdf>.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü, "İstatistikler, Yıllara Göre Karayolu Uzunlukları", (Erişim: 2 Kasım 2022).
<https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Istatistikler/DevletveIlyolEnvanteri.aspx>.

Ünlü, Deniz. *İzmir İktisat Kongresi Kongre Öncesi Ekonomik Görünüm ve Türkiye Ekonomisine Etkisi*. Uşak: Uşak Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2012.

Wikipedi. "Demiryolu Uzunluğuna Göre Ülkeler Listesi". Erişim 01 Kasım 2022.
https://tr.wikipedia.org/wiki/Demiryolu_uzunlu%C4%9Funa_g%C3%B6re_%C3%BClkeler_listesi.

Yalçın Durmuş. Vd. *Türkiye Cumhuriyeti Tarihi, Tarihi*. 1 Cilt. Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi, 2011.

Yerasimos, Stefanos. *Az Gelişmişlik sürecinde Türkiye*. Ankara: Belge Yayınları, Ocak 1986.