

## Türk Demiryolu Tarihinden 100 Günlük Bir Kesit Serbest Cumhuriyet Fırkası ile Cumhuriyet Halk Fırkası Tartışmalarında Demiryolları

Cengiz ASLANTEPE



### Cumhuriyet Öncesinde Demiryolları

Cumhuriyetin ilan edildiği 1923 yılında Türkiye sınırları içinde 3126 km tek hatlı normal genişlikte ve 70 km yine tek hatlı dar demiryolu kalmıştı. Osmanlı döneminde yapılan bu demiryollarının tamamı yabancı şirketler tarafından yapılmış ve yabancı şirketlerce işletilmişti. *Demiryollar Mecmuası*'nın Cumhuriyet'in 10. yılı özel sayısında bu durum "Osmanlı İmparatorluğu, bugünkü Türkiye hudutları dahilinde bize Türk bilgisi ile yapılmış ve Türk idaresiyle işletilmiş bir demiryolu bırakmadı" biçiminde anlatılıyordu.

Anadolu topraklarında ilk demiryolu yapma ve işletme imtiyazı Osmanlı Hükümetince 1856 yılında, bu amaçla bir araya gelen bir İngiliz sermayedar grubuna İzmir-Aydın yolu için verildi. Hat 1867 yılında işletmeye açıldı. Başta pamuk olmak üzere gelişmekte olan Avrupa Sanayisinin gerektirdiği sanayi hammaddeleriyle, sanayileşmeyle birlikte büyümekte olan kentlerde giderek artan nüfusun beslenmesi için gerekli tarımsal gıda maddelerini temin etmeye yönelik arayışlar çerçevesinde, bu malların bol miktarda üretildiği İzmir ve çevresi İngiliz sermayesinin çok ilgisini çekiyordu.

İzmir-Aydın hattı imtiyazını alan İngiliz grubu, daha bu hattın yarısı bitmeden, 1863 yılında da İzmir Kasaba (bugünkü Turgutlu) hattı imtiyazını almıştı. Bu yol da 1866'da tamamlandı, 1872'de Alaşehir'e ulaştırıldı. 1888 yılında Manisa-Soma hattı açıldı. 1876'da İstanbul'u Avrupa'ya bağlayan Şark Demiryolu, 1888 yılında İstanbul-Eskişehir üzerinden Ankara ve Konya'ya uzanan Anadolu Demiryolu,

1903'te Konya'dan Bağdat'a kadar devam etmesi düşünülen Bağdat Demiryolu'nun yapım ve işletme imtiyazları Osmanlı hükümetleri tarafından yabancı şirketlere verildi. Tren 1892 yılında Ankara'ya, 1896'da Konya'ya ulaştı.

İngiliz, Fransız ve Alman şirketleri, bu imtiyazları almak için aralarında kıyasıya bir rekabete girişmiş, bu ülkelerin hükümetleri de ünlü Bağdat Demiryolu'nda olduğu gibi, doğuya yönelen yayılcı politikalarının bir gereği olarak, kendi şirketlerini desteklemişler, Osmanlı hükümetleri üzerinde siyasi ve ekonomik baskılar uygulamışlardı.

Şirketlere yapılan her demiryolu için bir kâr garantisi veriliyor, bu garantilere Anadolu'daki pek çok sancağın vergi gelirleri karşılık gösteriliyordu. Osmanlı'da demiryolu dışa bağımlılığın bir aracı olmuştu. Demiryollarını inşa eden şirketler, hatların geçtiği bölgelerde pazara yönelik tarımın gelişmesi ve buralarda, çoğu yine yabancı şirketler ve yerli aracılardan tarafından ithal edilen mamul maddelere talep yaratılmasıyla da yakından ilgileneceklerdi.

O zamanlar Anadolu'da bulunan yabancı demiryollarının %40'ı önemli bir ihracat ve ithalat limanı olan İzmir'e bağlıydı. Ülkenin batı kesimi dünya pazarlarıyla bütünleşirken, orta ve doğu bölgeleriyle aradaki fark açılıyor, batı ekonomileri için çekici olmayan bu bölgeler kendi haline bırakılıyordu. İmparatorluk döneminde demiryollarının %70'i Ankara'nın batısında bulunuyordu.

Demiryollarının Osmanlı Devleti'nin ekonomik, sosyal ve giderek de siyasi yapısındaki bu etkileri Osmanlı Devleti'nin dağılma sürecini yaşamış olan Mustafa Kemal ile İsmet Paşa'nın Cumhuriyetin ilk yıllarında izledikleri güçlü demiryolu politikasında hep göz önünde tutulmuş, aynı olumsuz sonuçları yaşamamak bu politikanın temel hedeflerinden biri olmuştur.

## CUMHURİYETİN İLK YILLARINDA DEMİRYOLLARI

Daha Cumhuriyetin ilanından önce zamanın en güçlü, en hızlı ulaşım türü olan demiryollarının yapımı, öncelikli amaçlar arasında yer almıştır. Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin, Mustafa Kemal'in başkanlığında oluşan ilk hükümetinin 3 Mayıs 1920 tarihinde okunan programında, 1940'ların bir yayınındaki ifadeyle "dünyanın bütün ateşleri başına yağarken, yarınki varlığı hazin bir şüphe altında iken, vatandaşlar yalınayak ve sopa ile işgalcilere karşı koymaya çalışırken ve hazinesinde bir tek lirası yok iken" demiryollarının savaş sonrasında harap olan ve işgalcilerin kaçarken tahrip ettikleri bölümlerinin onarılması ve Ankara ile Sivas arasında demiryolu döşenmesi amaçlanıyordu.



Kurtuluş Savaşı sırasında özellikle Batı Anadolu'daki demiryollarıyla bir yandan asker ve cephane taşınıyor, bir yandan oluşturulan yerel yönetim birimleri gerekli onarım çalışmalarını yaparak ulaşımın sürekliliğini sağlamaya gayret ediyordu. Kömür bulunamadığı için depolardaki ticari kereste ve traverslerin yakılmasıyla trenler hareket ettirilebiliyor, personel çoğu zaman maaş ve ücretlerini almadan çalışıyordu. Ankara-Sivas demiryolunun Yahşihan'a kadar olan ilk bölümünün yapımına hemen başlandı.

Mustafa Kemal 1 Mart 1923 günü Meclis'te dördüncü toplanma yılını açarken yaptığı konuşmada, düşman tahribatından ve malzeme eksikliğinden doğan her türlü güçlüğü rağmen şimendiferlerimizin orduya ve memleketin ekonomik hayatına yaptıkları hizmetleri şükranla anıyor ve Ankara-Yahşihan yolu yapımının sürdüğünü, 23.000 metreküp toprak kazıldığını, köprüler ve geçitler için 1500 metreküp tahta kullanıldığını belirterek, zamanın şartlarına göre çok yüksek olan bu sayılarla girilen işin büyüklüğünü ve önemini gösteriyordu.

1923 yılında toplanan İzmir İktisat Kongresi'nde özel teşebbüsün desteklenmesi ve büyük yatırımlara da girmesi konusunda ortak bir görüş oluşmuştu. Bu düşüncenin demiryolu yapımında da uygulanması amacıyla Samsun'da uzun yıllardır tütün ticaretiyle uğraşmakta olan Nemlizade ailesinden Galip, Mithat ve Celal Beylerle bir grup arkadaşı 1924 yılının Eylül ayında Samsun Sahil Demiryolları Anonim Şirketi'ni kurdular.

Samsun'da bir yıl sonra başlayan inşaatın ilk kazmasını Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal vuruyor ve yaptığı konuşmada "burada önemli olan nokta, Türk milletinin kendi gelişmesinin demiryollarıyla olacağı gerçeğini görmesi ve ona sahip çıkmasıdır" diyordu. Bir milyon lira sermayeyle kurulan Şirket, Samsun-Çarşamba yolunun yapımı için 1,3 milyon lira harcayınca hükümetten istenen yardım üzerine, 1924 yılında büyük yatırımları ve işletmeleri desteklemek amacıyla kurulmuş olan Türkiye İş Bankası'ndan 300,000 lira kredi aldı. Yolun 37 km'lik Samsun-Bafra bölümü 1926 yılında faaliyete geçtiyse de, Şirket ekonomik sıkıntılardan bir türlü kurtulamamış, sonunda bu yol 1929'da Devlet Demiryolları şebekesine katılmış ve Şirketin hayatı son bulmuştur.

Bir yıl sonra, 1 Mart 1924 günü, Meclis'in ikinci dönem, birinci toplama yılını açarken yaptığı konuşmada da Mustafa Kemal, "memleketin muhtaç olduğu şimendiferler hiçbir an gözümüzden uzak olmayacaktır. Her vasıta ile bir karış fazla şimendifer vücuda getirmenin, durum ne olursa olsun bir gün geri kalmama ilkesinin, milletin gerçek ihtiyacına tamamen uygun olduğu kanaatindeyim" diyerek demiryolu yapımının önemini belirtiyor ve sürdürüleceğini ifade ediyordu. Bu konuşmada geçen "bir karış fazla şimendifer" sözü, 1950'li yıllara kadar bu alanda bir ilke ve bir slogan olmuştur.

Aynı yıl Ankara-Sivas ve Samsun-Sivas yollarının yapılmasına ilişkin de bir kanun çıkarılmıştır. Bu yolların 5 yıl içinde yapılması öngörülüyordu ve inşaatlara hemen başlandı.

22 Nisan 1924 tarihinde çıkarılan bir kanunla varolan demiryollarını işletmek ve yenilerini yapmak üzere Anadolu Demiryolları Müdüriyeti Umumiyesi adı altında bir genel müdürlük kurulmuş ve aynı isimdeki Alman Şirketi'nin malı olan Anadolu ve Bağdat Demiryollarının devletçe satın alınması kararlaştırılmıştı.

Yapımına ilk başlanan Ankara-Kayseri demiryolunun 86 km.lik Ankara-Yahşihan bölümü 17 Nisan 1925 günü Yahşihan İstasyonun'nda yapılan bir törenle açıldı. Törende Başvekil İsmet, daha sonra 10. Yıl Marşı'nda yer alacak olan "bütün memleketi baştanbaşa demir ağlarla örülmüş görmek en büyük azmimizdir" sözlerini dile getiriyordu.

Aynı yıl Kütahya-Balıkesir yolu için ödenek ayrıldı ve inşaat başlandı. Ayrıca Trabzon-Erzurum arasında bir demiryolu döşenmesi kararı alındı. Demiryolunun Kayseri'ye ulaştığı 1927 yılında, bu yolun Zonguldak'a bağlanması ve Diyarbakır'a kadar da uzatılması kararı alınıyor ve anlaşmalar imzalanıyordu.

1930 yılına gelindiğinde 1332 kilometre yeni demiryolu yapılmış, yabancı şirketlere ait 1802 km. demiryolu da devletçe satın alınmıştı. 2384 km. demiryolu halen yabancı şirketler tarafından işletilmeye devam ediyordu.

Demiryolu yapımı için 1924 yılı bütçesinin %7'sini bulan 9,8 milyon lira ayrılmıştır. 1928 yılında 28.9 milyon lirayla bütçenin %13,98'i, 1930 yılında da 28 milyon lira tutan %12,57'si tahsis edilmişti.

Bu arada pek çok toplumsal değişim ve dönüşümlerin başlangıcı olan devrimler tek tek gerçekleştiriliyordu. 1926 yılında Medeni Kanun kabul edildi, yeni takvim ve saat uygulamasına geçildi. 1927'de ilk nüfus sayımı yapıldı, sokaklara isim ve evlere numara verildi. 1928'de Türk Harflerinin Kabul ve Tatbiki Hakkındaki Kanun'un kabul edilmesiyle yazı devrimi yapıldı. 1929 yılında Ankara ile İstanbul arasında ilk telefon şebekesi faaliyete geçti. 1930'da Merkez Bankası kuruldu.

## SERBEST CUMHURİYET FIRKASI'NIN KURULMASI

Toplumsal ve ekonomik alanda hızlı değişimler okurken 1930 yılında siyasal alanda da önemli bir hareket yaşandı. Ülkedeki tek siyasi parti olan ve Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin kuruluşundan beri iktidarda olan Cumhuriyet Halk Fırkası'nın yanı sıra siyasi hayatta yer almak için 1924 yılında kurulan Terakkiperver Cumhuriyet Fırkası'nın yalnızca yedi ay süren yaşamından sonra 12 Ağustos 1930'da İstanbul'da Serbest Cumhuriyet Fırkası kuruldu.



Günümüzde hala tartışılan ve birbirlerinden farklı biçimlerde yorumlanan bu yeni bir siyasi parti kurma girişiminde, 1929 yılında baş gösteren ve Türk ekonomisini de büyük ölçüde olumsuz yönde etkileyen dünya ekonomik krizinin, Türkiye'nin dış dünya ile ilişkilerinin ve Türkiye'de çok partili bir siyasal yapı kurma isteğinin etkili olduğunu söylemek mümkündür.

Yeni Parti, Mustafa Kemal'in isteği üzerine o zaman Türkiye'nin Paris Büyükelçisi olan Ali Fethi (Okyar) Bey tarafından kurulmuştur. 1880 yılında doğan Fethi Bey, İttihat ve Terakki içinde sivrilmış, daha sonra Osmanlı döneminde Paris Büyükelçiliği'nde ataşemiliterlik ve Sofya Büyükelçiliği yapmıştır. Dahiliye Vekili olarak, Mondros Mütarekesi'ni imzalayan Osmanlı heyetinde yer almıştır. Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin de ilk üyeleri arasında yer almış, 1921 ve 1922 yıllarında Fevzi Paşa ve Rauf Bey hükümetlerinde içişleri bakanı olmuş, 14.8.1923'te Türkiye Büyük Millet Meclisi hükümetlerinin sonuncusunu kurmuş, Cumhuriyet'in kuruluşundan 5 gün önce başbakanlıktan istifa etmiştir. Cumhuriyet'in kurulmasıyla İsmet Paşa başbakan olmuş, Ali Fethi Bey de Meclis Başkanlığı'na seçilmiştir.

1924 yılı Kasım ayında tekrar başbakan olan Ali Fethi Bey, 1925 yılı başında doğuda patlak veren Şeyh Sait isyanı sırasında o zaman kısa süren yaşamında Meclis'te muhalefeti oluşturan Terakkiperver Cumhuriyet Fırkası'ndan da güvenoyu almış olmasına rağmen, kendi partisine yavaş ve gevşek davranmakla suçlanmış, Halk Partisi Grubunda yapılan oylamada güvenoyu alamamış, bunun üzerine 3 Mart 1925'te başbakanlıktan istifa etmiştir. Çok kısa bir süre sonra da milletvekilliğinden de ayrılmış ve Paris Büyükelçiliği'ne tayin olunarak yurt dışına gitmiştir.

Beş yıl sonra bu defa yeni bir muhalefet partisi kurmak üzere ülkeye geri dönen Ali Fethi Bey'in Partisi'ne Cumhuriyet Halk Fırkasından 15 milletvekili girmiş, İstanbul İl Başkanlığını Prof. İsmayıl Hakkı Baltacıoğlu, Aydın İl Başkanlığını Adnan Menderes yapmıştır.



*Serbest Cumhuriyet Fırkası'nın kurucusu Ali Fethi (Okyar) Bey*



Resmi kuruluş gününden birkaç gün önce Mustafa Kemal ile Fethi Bey arasında gerçekleşen bir mektuplaşma yeni partinin politikalarına ve tutumuna ilişkin ilk işaretleri vermişti.

Fethi Bey, 9 Ağustos 1930 tarihli Gazi'ye yazdığı ve aynı gün basında da yer alan açık mektubunda "Tam ve hakiki cumhuriyetçi ve bütün manasıyla laik ve fakat C. Halk Fırkasının mali ve iktisadi ve dahili ve harici siyasetlerinin bir çok noktalarına müteariz bulunan ayrı bir fırka ile siyasi mücadele sahnesine atılmak arzusundayım" diyerek yeni bir siyasi parti kurmak istediğini bildirmişti.

### SERBEST CUMHURİYET FIRKASI'NIN DEMİRYOLUNA İLİŞKİN GÖRÜŞ VE ELEŞTİRİLERİ

Mektupta ayrıca, "yek nazarda göze çarpan ve umumiyetle hissolunan bir sıkıntı vardır ki, bu da mali ve iktisadi vaziyetimizin geçirmekte olduğu buhrandır. Filvaki mevaddi iptidaiye (ham madde) fiyatlarında dünya piyasalarında hasıl olan düşünlük hemen her memleketin iktisadi faaliyetlerinde az çok bir durgunluk meydana getirmiştir.

Ancak memleketimizde diğer yerlere nazaran daha fazla hissolunan iktisadi zayıata bu umumi esbaptan (sebepler) maade, hükümetin beş seneden beri takip etmekte olduğu mali ve iktisadi siyasetin amil olduğuna kaniim" diyerek Serbest Cumhuriyet Fırkası'nın kuruluşunda en önemli yeri ekonomik konuların ve buhranın tutacağına ilk işaretlerini vermiştir.

Mektupta, Hükümet'in iktisadi politikalarında sakıncalı gördüğü noktalara değinmiş, vergilerin yüksek olduğu, ithalatın fazla olduğu, Türk parasının değerinin düşmekte olduğu düşüncelerini ileri sürmüş "dahili sanatlar ve mahsullerimiz hakkıyla himaye ve teşvik edilmemiş" demiştir. Ayrıca "Hükümet milli kudretimizle gayri mütenasip ve bugünkü nesil için gayri müsmir masraflara girmiştir" iddiasında bulunmuştur. Bu iddia ile Partinin kurulmasına ilişkin daha ilk açıklama olan bu mektupla, ileride itiraz ve eleştiri konuları arasında yer alacak olan demiryolları politikasına değinmiştir.

Bu iddia, daha sonra açıkça belli olacağı gibi, demiryolu yapımının ulusal gücümüzün üzerinde olduğu ve bu iş için yapılan harcamaların yaşamakta olan kuşağa yararlı olmadığı gibi çok önemli iki unsur taşımaktadır.

Mustafa Kemal, 11 Ağustos 1930 tarihli cevap mektubunda, siyasi hayatın temeli saydığını belirttiği laiklik konusunda hemfikir olduklarından memnun olduğunu belirtmiş, "millet işlerinin serbestçe münakaşa edilmesinin cumhuriyet esaslarından" olduğunu ifadeyle, hükümetin çalışmasına ilişkin eleştirilere hükümetin cevap vermesi gerektiğini söyleyerek, Fethi Bey'e bu girişiminde güvence veriyordu.



Fethi Bey, 10 Ağustos 1930 tarihli *Cumhuriyet* gazetesinde yayınlanan ilk beyanatlarının birinde Mustafa Kemal'e yazmış olduğu mektupta yer alan demiryolları konusuna yine değiniyor, "açık söyleyeyim, bu memlekette şümendüfer yapılmasın diyen yoktur, şümendüfer yapılmalıdır" diyor, ancak bu konudaki eleştirileri de hemen şöyle sıralıyordu; "Fazla masraflar kısılmalıdır, mali iktidarımızdan fazlaya geçmemelidir, masrafları bugünkü hatlardan istifade edecek müstakbel nesillere taksim ve tahmil etmek vasıtalarını aramak lazımdır". Böylece İsmet Paşa Hükümeti'nin izlemekte olduğu demiryolu politikasına yönelik olarak Mustafa Kemal'e iletilen eleştiriler bu beyenatla kamuoyuna da duyurulmuş oluyordu.

11 Ağustos 1930 tarihli *Cumhuriyet*, "haber verildiğini nazaran" yeni partinin esas umdelerini açıklıyordu. Bunların arasında; adli ve mali işlerin düzeltilmesi, vergilerin azaltılması, suiistimallerin önlenmesi ve "şimendifer siyasetinin tebdili, bu işin uzun vade ile tediyesi şartıyla ecnebi sermayesine terki" de yer alıyordu. Partinin 11 maddelik programı birkaç gün sonra yayınlandı. Bunlardan 6 tanesi doğrudan, 1 tanesi de dolaylı olarak iktisadi ve mali işlerle ilgiliydi.

Hemen hiç hazırlık yapılmadan, Ali Fethi Bey'in yakın çevresinin bile katkısını almadan, kendi başına hazırladığı parti programı, düzenli ve sistematik bir ana ilkeler bildirgesi değil, Fethi Bey'in Cumhuriyet Halk Fırkası'nın iktisat politikasına yönelttiği eleştirilerin genel bir özeti biçimindeydi. (Tekeli İ., İlkin S., 1929 *Dünya Buhranında Türkiye'nin İktisadi Politika Arayışları*, Ankara: 1977, s.157).

Programın 3. Maddesi "Fırka devlet varidatının semereli surette sarfına dikkat ve büyük nafia teşebbüsleri masraflarının yalnız bir nesle tahmilinden içtinap eder" biçimindeydi. Bu madde, Atatürk'e yazılan mektupta belirtilen, demiryolu yapımının yeterince verimli olmadığı ve bu işe harcanan parasal yükün yalnızca bir kuşağa yüklenmekte olduğu eleştirilerinin, parti programına alınmış haliydi.

O sıralarda, dünya buhranının Türkiye üzerine etkilerini incelemek ve bir merkez bankası kurulması hakkında görüş bildirmek üzere davet edilen Alman Merkez Bankası direktörlerinden Dr. Müller isimli bir yabancı iktisatçı bu konular üzerinde çalışmış ve de bir rapor hazırlamıştı. Bu raporda da demiryolu konusuna yer verilmiş, yeni demiryollarının kendi giderlerini, gelirleriyle karşılayamayacağı, mali yardım gerektireceği, yabancı şirketlere yapılan ödemelerin uzun dönemde döviz açığı yaratacağı, bunun da milli paranın değeri üzerinde olumsuz etki yapacağı belirtilmekteydi.

Serbest Cumhuriyet Fırkasının, hükümetin demiryolu politikasına yönelttiği eleştirilerde bu raporun etkisini görmek mümkündür. Nitekim Fethi Bey, "Müller raporunun bütün tenkitlerine iştirak ederim. Benden sarahat isteyenler, bunu okusunlar kâfi" (*Cumhuriyet*, 16 Ağustos 1930) diyerek rapordaki görüşlere aynen

katıldığını belirtmektedir.

Ancak yabancı bir iktisatçı olan, Türkiye'nin hangi şartlarda o günlere geldiğini bilmek ve değerlendirmek durumunda olmayan Dr. Müller aynı raporunda "bu hatların bazı iktisaden olumlu sonuçları olmakla beraber, en büyük önemi, memleketin güvenliğini sağlayacak bir nitelikte olmalarıdır" tespitini de yapmakta, böylece demiryolu politikasının tüm yönleriyle birlikte değerlendirilmesi gerektiğine işaret etmektedir. (Dr. K. Müller, "Türkiye'de Nakit İstikrarı ve Bir Merkezi İhraç Bankasının Tesis Hakkında Mütalaname", Tekeli, İlk, 1977: 603)

Fethi Bey, 16 Ağustos tarihli beyanatında "harice itimat telkin etmek ve bu suretle ecnebi sermayesinin memlekete istekle gelmesine yol açmak lazımdır" düşüncesini de dile getirmiştir. Ancak demiryollarını yabancı sermayeye yaptırma konusunda açık bir ifade hiç bir konuşmada kullanılmamış, böyle bir amaç, parti programında da yer almamıştır.

İsmail Yıldırım'ın "1930'da kurulan Serbest Cumhuriyet Fırkası da demiryolu siyasetinin basitleştirilmesi için bu işin, uzun vade ile ödenmesi şartıyla yabancı sermayeye bırakılmasını programına alarak, demiryolu inşaatlarının bütçeden finanse edilmesine karşı çıkmıştır" (Yıldırım İsmail, "Cumhuriyet Dönemi Demiryolu İnşaatlarının Mali Kaynakları ve İlk İç Borçlanmalar", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, Cilt 15, sayı 44, s. 606) tezi doğrudur.

Demiryolu işinin yabancı sermayeye bırakılması, sadece, yukarıda değinildiği gibi 11 Ağustos 1930 tarihli *Cumhuriyet* gazetesinde "Ali Fethi Beyefendi programına üç gün sonra neşreceklerine göre muhteviyatı hakkında kati bir fikir hasil etmek imkanı olmamakla beraber, haber verildiğine nazaran" muhtemel maddeler arasında sayılmıştır. İki, üç gün sonra yayınlanan parti programında böyle bir madde yer almamaktadır.

Parti programının 5. Maddesinde "Fırka, memleketin iktisadi hayatının inkişafında her türlü teşebbüs erbabının zahiridir (koruyucu). Girişilmesi icap eden iktisadi işlerde fertlerin kuvveti gayri kâfi görüldükçe, devlet doğrudan doğruya teşebbüs eder" hükmüyle de Parti'nin özel girişimden yana olduğu, ancak özel girişimin yeterli olmadığı alanlarda devletin ekonomik girişimlerde bulunabileceği düşüncesi dile getirilmiştir.

Programda demiryolu politikasıyla ilgisi olan şu amaçlar da yer almıştır; "Madde 7. Dahili sanatların canlanması ve kolaylıkla inkişaf etmesi Fırkanın vasıl olmak istediği mühim hedefidir... Yerli mahsullerin himayesi ve hariç piyasalarda sürümlerinin temini için tedbirler alınacaktır. Nakliyat ve liman tarifeleri de bu maksatlara hizmet edecek surette tanzim olunacaktır."

Siyaset ve ekonomide liberalleşmeden yana tavır koyan yeni partinin, bir andan da programında bile himayeden ve belli tarifeler uygulamaktan söz etmesi, 1929





*Başbakan İsmet (İnönü) Paşa Kızılırmak üzerindeki bir demiryolu köprüsü inşaatında inceleme yaparken*

Dünya ekonomik buhranın yarattığı sorunların çözüm önerileriyle benimsenmek istenen temel ilke arasında tam bir uyum sağlanamadığını göstermektedir.

Başvekil İsmet Paşa'nın o güne kadar, devletçilikten hiç söz etmemiş olmasına rağmen, başta demiryolları olmak üzere pek çok ekonomik faaliyeti devlet eliyle sürdürmekte olduğu bir sırada, yeni Parti'nin programı, devletçilik-liberalizm ile sağ-sol tartışmalarını alevlendirdi.

Serbest Cumhuriyet Fırkasının ideologlarından olan Ahmet Ağaoğlu demiryolunu da örnek vererek bu tartışmaya şöyle katılıyordu: "Mesela şimendifer işletmek, madenleri ve memleketin tabii servetlerinin istismar eylemek gibi faaliyetleri eline alan devlet sola doğru gitmiş mahiyetlerdir. Lakin bu istismar ameliyesini bizzat kendisi ve memleketin kendi anasırı (unsurları) ile yaptırmak imkânını bulmak lazımdır. Mesela, Fransız şimendiferlerini devlet işletir. Fakat raylarını, lokomotiflerini ve diğer levazımını da Fransız sanayii, Fransız ilmi, Fransız mesaisi yapmaktadır.

Devlet bu gibi teşebbüsleri üzerine alırken işbu anasırı (unsurlar) himaye etmek ve onları azami derecede istifade ettirmek maksadıyla yapıyor. Amelenin ücretini



artırıyor, münakalatın tarifesini uzatıyor.” Ahmet Ağaoğlu, bu sözleriyle, İsmet Paşa Hükümetinin izlemekte olduğu demiryolu politikasını ilke olarak savunuyordu. Demiryollarının devlet eliyle işletilmesinin yerli sanayii ve işgücünü koruyup, geliştirdiğini, ve hatta ideolojisinin oluşumuna katkıda bulunduğu yeni Parti'nin gelecekteki hedefleri arasında yer alan ulaşım tarifelerinin ulusal çıkarlara göre düzenlenmesinin bile ancak bir taraftan da karşı çıkılmaya çalışılan devlet işletmeciliğiyle mümkün olabileceğini belki de istemeyerek, söylemek zorunda kalıyordu.

Ağaoğlu aynı yazıda devamla “Türk köylüsünün varidatının yüzde otuz beşini elinden alıp ecnebi sermayesine vermek ve aynı zamanda da gene ecnebi sermayesine yüzde yedi faiz vererek, işletme masraflarını da yüzde dört yüz artırarak devlet hazinesinin çıkmaz bir yola sevk edildiğini” söylüyordu. (Ağaoğlu, Ahmet, *Serbest Fırka Hatıraları*, Nebioğlu Yayınevi, İstanbul: t.y., s.116)

Burada Serbest Fırka'nın genel eleştirilerinden biri olan vergilerin yüksekliğine değinilerek bu vergilerden oluşan devlet gelirlerinin çok büyük bir bölümünün demiryolu yapımında çalışan yabancı şirketlere ödendiği, bu şirketlere yüksek faiz verildiği ve işletme masraflarının yükseldiği belirtilerek, bütün bunların yanlış olduğu ve devlet hazinesine zarar verdiği iddia ediliyordu.

Getirilen eleştiri, demiryollarının yabancı şirketlere yaptırılmasınaydı. Bu işi “memleketin kendi anasırı ile yapma imkânı” yaratılamamıştı. Yazıda verilen Fransız demiryolları örneğinden hareketle, Türkiye'deki demiryolu politikalarının, Avrupa'dakilerinin aksine ulusal unsurları koruyup, geliştirmedeği iddiası dile getirilmiş oluyordu.

Demiryollarının devlet eliyle yapılması yaklaşımını doğru bulan, ancak uygulamada yabancı şirketlerin çalıştırılmasını eleştiren ve bunlara yüksek faizler verildiğini iddia eden Ağaoğlu, “buna ne etatizm, ne sağ, ne sol, ne ön, ne arka denir” yorumunu yapıyordu.

## BAŞVEKİL İSMET İNÖNÜ'NÜN SİVAS NUTKU

Serbest Cumhuriyet Fırkası'nın hükümetin demiryolu politikasına ilişkin eleştirilerine, 11 maddelik parti programının bir maddesinin bu konuya ayrılmasına, Başvekil İsmet Paşa'dan ilk tepki, 27 Ağustos günü gelmiştir. İsmet Paşa, Yalova'da verdiği beyanatta “şümendüfer siyasetimize hücum etmek delalettir” sözüyle çok sert bir karşılık vermiştir. Yeni Parti'nin tutumunu da şu sözlerle eleştirmiştir; “Ben şümendüfer işine ehemmiyet verdiğim için itiraz olunacağını asla beklemezdim. Ve belki de neden daha ziyade yapılmadı diye tenkit edileceğimi tahmin ediyordum. Daha ziyade yapmak niçin mümkün olmadığını izah



mecburiyetinde kalsaydım bunu tabii görürdüm” (*Cumhuriyet*, 27 Ağustos 1930).

İsmet Paşa, bu izahı 3 gün sonra çok ayrıntılı bir biçimde yapacaktır. Ankara-Sivas Demiryolu tamamlanmıştır. Sivas İstasyonu, 30 Ağustos Zafer Bayramı günü büyük bir törenle açılır. Çok coşkulu geçen bu törende, konuşmacılar çifte bayram yaşandığını söylüyor, Sivas halkı adına konuşan Doktor Necdet “toprağın beline, vatanın bir zerresi bütününden ayrılmasın diye, çelik kuşak bağlıyoruz” sözleriyle demiryolu politikasının yarattığı ulusal heyecanı ve sevinci dile getiriyordu. Katar düdüklarını çalarak istasyona yaklaşırken bütün halk, bilhassa kadınlar “Yaşasın Cumhuriyet” diye bağırmaya başladılar (*Cumhuriyet*, 2 Eylül 1930).

İsmet Paşa törende “demiryolu politikasını Cumhuriyet rejiminin tüm politikalarını bütünlüğe kavuşturan ana eksen olarak sunduğu ve Cumhuriyet tarihinin en önemli belgelerinden biri olan konuşmasını” (Bilsay Kuruç, *Belgelerle Türkiye İktisat Politikası*, Ankara: 1988, s. 95) yaptı.

Uzun konuşmanın büyük bir bölümü demiryollarına ayrılmıştı. İsmet Paşa, devlet eliyle ve devlet bütçesinden demiryolu yapımının niçin zorunlu olduğunu ayrıntılı biçimde anlatmış, Osmanlı ve milli mücadele döneminden başlayarak, şartların kendilerini devletçiliğe nasıl yönelttiğini açıklamış ve ilk defa ılımlı devletçilikten yana olduklarını söylemiştir.

İzlediği demiryolu politikasının temel dayanaklarını ve unsurlarını anlatan İsmet Paşa, önce bu politikanın bir ulusal güvenlik boyutu olduğunu belirtmiş ve bu konuda şunları söylemiştir. “Eğer Ankara-Erzurum demiryolu mevcut olsaydı, Avrupa’nın Sakarya seferine girmesi şüpheli olurdu... Sabittir ki, İzmir’in servet ve emniyetinin her tehlikeden azade olmasının başlıca vasıtası, Sivaslının yirmi dört saat sonra İzmir’i müdafaa edecek imkana malik bulunmasıyla tahakkuk edebilir. “Bunun yanına daha sonra diğer siyasal unsurları da eklemiş ve “Milli devlet için şümezüfer ihtiyacı; milli vahdet (birlik), milli müdafaa ve milli siyaset, milli istiklalın muhafazası meselesidir” demiştir. Bu sözlerden de anlaşılacağı gibi, devletin kuruluş aşamasında verilen büyük bağımsızlık savaşında, ülke içinde yeterli ulaşım imkanlarının bulunmaması en büyük engellerden birini oluşturmuştur.

Bu deneyimi bizzat yaşamış olan İsmet Paşa, başbakan olarak yürütmekte olduğu, zamanının en güçlü ve modern ulaşım aracını ülke geneline yayma girişimini ulusal güvenliği sağlamanın bir temel unsuru olarak görmektedir. Şimdi yeni kurulan partinin başkanı olarak politikalarını eleştiren Fethi Bey’in başbakanlığı sırasında daha altı yıl önce meydana gelmiş olan Şeyh Sait İsyanı ve diğer yerel ayaklanmalar gerçekten de ulusal birliğin sağlanması için çaba gösterilmesi gerektiğini göstermekteydi. Bu birlik, gerek toplumsal ve kültürel bütünleşmenin sağlanması, gerekse devlet gücünün gerekli müdahalelerde bulunabilmesiyle elde edilebilecekti. Bunun için de hızlı ve güvenli bir ulaşım zorunluydu.

İsmet Paşa, yine aynı konuşmada “milli vahdet meselesi haline gelen şüمندüfer ihtiyacını bugün bir tehlikenin meydanda görünmemesi, tecil edilmesini teşvik etmez” diyerek demiryollarının ulusal birlik ve bütünlüğünü sağlamada en önemli unsurlardan biri olduğunun bir kere daha altını çizmiştir. Nitekim bu konuşmadan dört ay sonra patlak veren Menemen olayı, devletin güvenlik güçleri tarafından bastırılmıştır.

Ulusal devletin oluşabilmesi, bu devleti oluşturan unsurların tamamlanıp, geliştirilebilmesi için demiryolları bir ihtiyaç olarak gösterilirken, bu unsurlar arasında ekonomik gelişme ve kalkınmadan söz edilmemesi dikkat çekicidir. Demiryolunu zorunlu kılan unsurlar arasında ekonomi yoktur, zorunluluğun nedenleri ekonomiden daha önemli, daha yaşamsaldır. Demiryolu yapımının verimli ve ekonomik olmadığını, yükün tek bir kuşağa yüklendiğini ve gereğinden fazla harcama yapıldığını iddia etmekte olan Fethi Bey’e Serbest Fırka’ya doğrudan ve çok ağır bir cevap, bu konuşmada ilk önce ulusal birlik ve demiryolu bağlantısı içinde şu sözlerle verilmektedir: “Milli vahdet, milli mevcudiyet meselesi tehir kabul etmeyen şeylerdir. Sivas’a gelmek için, işte bu kadar tenkit edilen masraf ve sıkıntılar iktihamı (karşı durma göğüs germe) ile beraber yedi sene geçti. Hudutlara varmak için belki bir yedi sene daha geçecektir. Bu kadar istical (acele etme) ve telaşımızla ancak on beş senede hallolunabilecek bir meselenin daha kaç sene sürüncemeye tahammülü olduğunu kim, hangi cesaretle ve neye güvenerek iddia edebilir?” Güçlü bir kanıtlandırmaya dayalı ve doğrudan Fethi Bey’e yönelik bu ithama, Fethi Bey daha sonraları hiç cevap verememiş, biraz da programıyla çatışan bir biçimde “demiryolu yapılmasın diyen yok ki” demekle yetinmek zorunda kalmıştır.

SCF’nin demiryolu yapımının ekonomik olmadığı ve yükün tek bir kuşağa yüklendiği eleştirisine karşı demiryolu politikasının siyasal açıdan savunulmasından sonra, doğrudan ekonomik ve mali gerekçelerle de cevap verilmiştir.

Parasal yükün yalnızca bir kuşağa yüklenmesine karşı çıkan SCF, bunun diğer kuşaklara nasıl dağıtabileceğine ilişkin bir öneri getirmemiştir. Ancak hemen akla gelebilecek öneri, dış ve iç borçlanmadır. Demiryolları giderlerini yurtdışından dış borçlanmayla sağlama konusunda, önce yine ülkenin mali ve ekonomik bağımsızlığına ilişkin bir gerekçe gösteren İsmet Paşa, “Lozan’da Avrupa mahrum edildiği bütün imtiyazları Türk milletinin geçireceği mali buhranlar sayesinde kamilen istirdat (tamamen geri alma) etmek ümidinde idi” diyerek, Lord Curzon’un sözlerini hatırlatıyor, o dönemdeki tüm ekonomik ve siyasal kararların alınmasında en temel ilke olan dışa bağımlılık tehlikesi yaratabilecek her girişimden kaçınma yaklaşımının demiryolu yapımında da geçerli olduğunu belirtiyordu.



Doğrudan ekonomik gerekçesini de şöyle ifade ediyordu; “Muarızlarım (karşı çıkanlar) bize zararı olmayan şeraitle para geldi de ben bunu kabul etmedim mi demek istiyorlar?” sorusuyla, yabancı sermayenin Türkiye’de yatırım isteğinde bulunmadığını söylüyor, bunu da karşıtlarının iddialarını kullanarak şöyle kanıtlıyordu: “hem niçin, şümenüferlerimizi yapabilmek için Avrupa sermayesi teşne (istekli) olsun? Bunlar iktisadi teşebbüsler midir? Bence iktisadidir, ana muarızlarımın ve sermayeden anlayan mütehasısların sözlerine bakılırsa iktisadi değildirler. Eğer iktisadi değiller ise, tabii sermaye bunlara heves etmez.”

Siyasal endişelerle o dönemde zaten yakınlık duyulmayan yabancı sermayenin, Türkiye’de yatırım yapmakta, yapacağı yatırımların yeterince kârlı olmayacağını düşündüğü için girişimde bulunmadığı, dolayısıyla bu yönde yapılan eleştirilerin haksız olduğu kanıtlanıyordu.

Fethi Bey’in, düşüncelerine tamamen katıldığı ve bunları bir ölçüde de kendi tezleri olarak ileri sürdüğü yabancı uzman Dr. Müller’in ve dolayısıyla SCF’nin görüşleri de nutukta şöyle irdeleniyordu; “Mösyö Müller’in raporunu benim politikamın aleyhine bir hüccet (kanıt) zannetmek garip bir şeydir. Milli para meselesini mütalaa etmek için getirilmiş olan Mösyö Müller mali sıkıntılarımızın ana sebeplerini iki noktada hülasa eder; müdafa-ı milliye masrafları ve şümenüfer masrafları. Demek ki Mösyö Müller’in ihtisası haricinde bulunan milli müdafa ve milli şümenüfer noktalarında vuzuh ve kanaat hasıl olursa, mali idare nokta-i nazarından yaptığımız esaslı bir hata yoktur” diyen İsmet Paşa, bu iki alandaki masrafların çokluğunu kabul ediyor ve savunuyordu. Savunması, bu sözlerin hemen arkasına eklediği “Milli şümenüfer mesellesi Mösyö Müller’in mütalaaı hududu haricinde olan bir milli vahdet meselesidir” düşüncesinin vurgulanarak tekrar edilmesine dayanıyordu.

Yukarıda daha önce belirtildiği gibi, başka ülkelerde gerçekleşmesi çok uzun yıllar alabilecek işlerin Türkiye’de kısa sürede başarılı olduğunu takdir ettiğini raporunda belirtmiş olan yabancı iktisatçı Dr. Müller, bu başarılı işler arasında ordunun, bahriyenin, demiryolu şebekesinin güçlendirilmesi ve genişletilmesini sayıyor, adalet alanındaki çağdaşlaşmayla yazı devrimini özel olarak vurguluyordu.

Alman iktisatçı Dr. Müller, bu tespitiyle aslında İsmet Paşa’nın eleştirilerinin dışında kalıyor, bu tespiti hiç yapmayan, yalnızca “Dr. Müller’in gösterdiği ve İsmet Paşa’nın da kabul ettiği mali sıkıntılardan şikayet eden Fethi Bey, olayları ve ilişkileri bir bütün halinde göremeyen yeni bir siyasal lider olarak nitelenmek tehlikesiyle karşılaşlıyordu.

SCF’nin demiryolları konusunda temel eleştirisi olan mali yükün yalnızca bir kuşağa yüklenmeyip, gelecek kuşaklara da yayılmasının, programda ve beyanatlarda belirtilmeyen bir diğer yolunun iç borçlanma olması mümkündür. Konunun bu

yönünü de Başvekil İsmet Paşa, Sivas nutkunda ele almış ve “memleketin bütün yükünü bir nesle yüklettiğimden şikayet olunuyor. Çok gösterişli bir fikir olmak üzere birçok neslin istifade edeceği işlerin birçok nesle yüklenmesi lüzumundan bahsolunuyor. Uzun vadeli istikraz demek olan bu tedbirin şimdiye kadar tatbikine imkân olmadığına kani iseniz, bu itirazın dermeyanına sebep ve hikmet kalmaz” diyerek vatandaşların ekonomik güçlerinin böyle bir borçlanmaya katılmaya el vermediğini söylemiştir.

Yine o günlerde ekonomi ve maliye üzerinde incelemelerde bulunmak üzere Türkiye’de bulunan Fransız ekonomi uzmanı Charles Rist hazırladığı raporda, demiryolu yapımı ve kamulaştırılması masraflarının yüksek olduğunu söylüyor, ancak yapılmasına karar verilen bu işin finansmanı için başka bir yol olmadığını, “iç ve dış borçlanma yollarının ikisine de başvurma imkânının bulunmadığını belirtiyordu (Charles Rist, “Mali Durum ve Ödemeler Dengesi Üzerine Türkiye Cumhuriyeti Hükümetine Rapor, 15 Eylül 1930”, Tekeli, İlkin, 1977: 645).

Dünya ve Kurtuluş savaşlarından 6-7 yıl önce yorgun ve bitkin biçimde çıkmış ve yüzyıllar boyu ihmal edilmiş harap bir ülkenin insanların, günlük yaşamlarını sağlamanın çok üzerinde gelirler elde ederek, bunların bir bölümünden yaptıkları tasarruflarla da devletin uzun vadeli bir borçlanmasından tahvil veya hisse senedi alabileceklerini düşünmek mümkün olmadığına göre ve bu durum iktisatçılarca da tespit edildiğine göre, demiryolu yapımının mali yükünü ileriki nesillere yayma düşüncesini ileri sürme ayrıntılarıyla düşünülmemiş , gerçekleştirilmesi olanaksız bir istek olarak boşlukta kalmıştır.

İsmet Paşa ayrıca bugün harcanan paraların çok daha fazlasının ileriki yıllarda da harcanması gerektiğini, gelecek kuşakların da üzerinde bu yüzden zaten yeterince yük olacağına ilişkin bir düşünceyle de, SCF’nin tezini çürütmeye çalışmıştır.

Demiryolu yapımında çalışan yabancı şirketlere fazla ödemelerde bulunduğu konusuna da değinen Başvekil, sınırlı da olsa bazı ağır faiz ve komisyonculuğu göze almak zorunda kaldığını, şirketlerle yapılan sözleşmelerin sürekli elden geçirildiğini belirtmiş “hatlarımız aynı zamanda iktisadidir, en ucuz bir şekilde inşa ediyoruz” diyerek bu konudaki eleştirileri ve söylentileri cevaplandırmıştır.

İsmet Paşa 30 Ağustos 1930 günü Sivas istasyonunun açılış töreninde yaptığı bu uzun konuşmasının tamamını demiryollarına ayırmış, bu alanda izlediği politikayı savunmuş ve eleştirileri cevaplandırmıştır. Liberalizm, devletçilik ve tekeller konularına da kısaca değindiği bu konuşmada Başvekil, ilk kez ılımlı devletçi olduklarını söylemiş, “bizi bu istikamete sevk eden bu memleketin ihtiyacı ve bu milletin fikri temayülüdür” sözleriyle de devletçiliğe yönelmelerinin gerekçelerini göstermiştir.



O yıllarda Avrupa'da pek çok ülkede uygulanmakta olan devletçiliğe Türkiye'nin geçişinde, dünyadaki gelişmelerin yanı sıra İsmet Paşa'nın belirttiği ülke içi şartların rol oynadığının en belirgin örneği de yine demiryolu alanında yaşanmıştır.

Yukarıda daha önce belirtildiği gibi, 1924 yılında Samsun'da kurulan Samsun Sahil Demiryolları Şirketi, 37 km.lik Samsun-Bafra arasını işletmeye açmış ama başarılı olamamış ve kısa bir süre sonra da devlete devredilmişti. Cumhuriyet'in ilk yıllarındaki bu en büyük özel sektör girişiminin, devletçe desteklenmesine rağmen başarılı olamaması, Türkiye'de 1930'lu yıllarda devletçiliğe yönelişin önemli nedenleri arasında yer almıştır.

### ALİ FETHİ BEY'İN İZMİR NUTKU

Serbest Cumhuriyet Fırkası ilk büyük kitlesel gösterisini, Başvekilin Sivas konuşmasından bir hafta sonra İzmir'de yaptı. 7 Eylül günü yapılan ve Parti'nin kapatılmasına kadar varan olayların yaşandığı açık hava toplantısında konuşan Parti Başkanı Ali Fethi Bey, liberalizm, yabancı sermaye, tekeller konularına değinmiş ve demiryollarına ilişkin olarak da İsmet Paşa'ya cevap vermeğe çalışmıştır.

Ancak ileri sürdüğü görüşler eskilerin tekrarından ibaret kalmış, liberalizm ve devletçilik konularında doktriner bir tartışmaya girmiş olmasına rağmen, bu doktrin farkının demiryolları konusuna yansımaya ilişkin ilkesel bir görüş sunmamıştır.

"Demiryollarının gerek vatan müdafaası, gerek iktisadi nokta-i nazardan faydasını inkâr etmek asla hatırımızdan geçmemiştir" diyerek demiryolu yapılmasının gerekli olduğunu kabul etmiş, yalnızca "bizim iddiamız demiryollarının gayet ağır şartlarla yapılmakta olmasıdır" sözleriyle de önceki iddiasını tekrarlamıştır. Yabancı şirketler adına hükümetle anlaşma imzalayan kişileri "avanturiye takımından" olmakla suçlamış, bu şirketlerle yapılan bazı anlaşmaların sonradan bozulup değiştirilmesini de buna bağlamıştır.

Hükümetin demiryolu politikasına yönelttiği eleştirileri de, Başvekilin Sivas konuşmasının etkisiyle de olsa gerek, azaltmış, "halkın cebinden demiryolu inşası için çıkan paraların israf ve zarara uğratılması bugünkü demiryolu siyasetine karşı yükselttiğimiz itirazların esasını teşkil eder" diyerek, çok olağan ve sınırlı bir muhalefet görünümü içine girmiştir.

Programda yer alan giderlerin sonraki kuşaklara da aktarılmasından konuşmada hiç söz edilmemiş, yeniliği ve değişmeyi savunmaya girişen yeni kurulmuş bir partinin başkanı olarak Fethi Bey, 11 maddeden oluşan parti programının bir maddesini oluşturan bu konuya Başbakanın bir hafta önce getirdiği eleştirilerin hiç birini cevaplandırmamıştır. Bu konuda gösterdiği suskunlukla adeta başbakanın eleştirilerini kabul etmiş ve üç hafta kadar önce yayınlanmış olan parti programının

bir maddesinden vazgeçmiştir.

İsmet Paşa'nın Sivas nutkunda ilk kez ılımlı devletçi olduğunu açıklamasıyla, Serbest Fırka'nın liberalliği daha bir ön plana çıkmış ve önem kazanmış oluyordu. Bu farklılığın ülkenin geleceği açısından çok büyük anlamları olabilirdi. Oysa Fethi Bey konuşmasında demiryolu politikasından hareketle aşağıdaki sözleriyle bu farklılığı adeta en aza indiriyordu; "Demiryollarımızı emin bir suretle hudutlarımıza kadar ulaştırmak için çiftçinin, esnafın ve tüccarın mali kabiliyetini göz önünde bulundurmak ve bu vergi menbaalarını korumak lâzımdır... İşte Serbest Cumhuriyet Fırkası'nın liberal siyasetiyle Sivas nutkunda tebaruz eden siyaset arasında en mühim fark, bizim bu iktisat amillerini ve istihsal kuvvetlerini rencide etmemek hususunda göstereceğimiz itinadan ibarettir".

1930 yılı Eylül ayında yapılan bir ara seçim sonucu Fethi Bey, Gümüşhane mebusu olarak meclise girdi. Ekim'de yapılan yerel seçimlerde, SCF yeni bir parti için büyük sayılacak bir başarı elde etti, 502 belediyeden 22'sini ve bu arada Samsun belediye başkanlığını kazandı.

Bu arada Hükümet istifa etti ve İsmet Paşa tarafından kısa bir süre içinde tekrar kuruldu. 2 Ekim 1930 günü Meclis'te okunan yeni İsmet Paşa Hükümetinin kısa programında, iyice kendini gösteren ekonomik buhranın etkilerinden vatandaşları korumak için, muhtemelen Serbest Fırka deneyiminden de yararlanılarak, bazı yeni düzenlemelere yer veriliyor, demiryolu politikalarında ise bir değişme olmadığı ve aynen sürdürüleceği şu sözlerle ifade ediliyordu; "Cumhuriyete kadar daima ihmal görmüş olan vatan imarı ve muvasalatı (ulaşım), faaliyetlerimizin başlıca sahası olacaktır. Şümendüfer siyasetinin ilk büyük hedeflerini elde etmekte olduğumuz bu senelerde her sahada milli birlik ve emniyet ve iktisadi kudretin inkişaf ve suhulete mazhar olacağından şüphemiz yoktur." (Kazım Öztürk, *Türkiye Cumhuriyeti Hükümetleri ve Programları*, İstanbul: 1968, s.142)

1 Kasım 1930 günü, Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin yeni çalışma yılı açılırken yaptığı konuşmada Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal, Hükümet'in demiryolu politikasını şu sözlerle övüyordu; "Geçen senenin mühim hadiselerinden biri de Sivas'a şümendüferin vasıl olmasıdır. Bu kadar müşkülât içinde vatani bir misli daha genişletmeye ve kuvvetlendirmeye medar olan bu eserin, müstakbel Türk nesilleri tarafından şükranla yad olunacağına eminim." (*Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri*, Cilt I, Ankara: 1997, s.383)

Serbest Cumhuriyet Fırkasının kurulmasını isteyen ve destekleyen Mustafa Kemal'in bu partinin demiryolu konusundaki sözlerinden hiç etkilenmediği, İsmet Paşa hükümetinin demiryolu politikasından memnun olduğu anlaşılmaktadır. Hatta ikinci cümleinin son bölümünün demiryollarının gelecek nesillere yük olacağını iddia eden Fethi Bey'e karşı bir cevap olarak söylendiğini düşünmek



mümkündür.

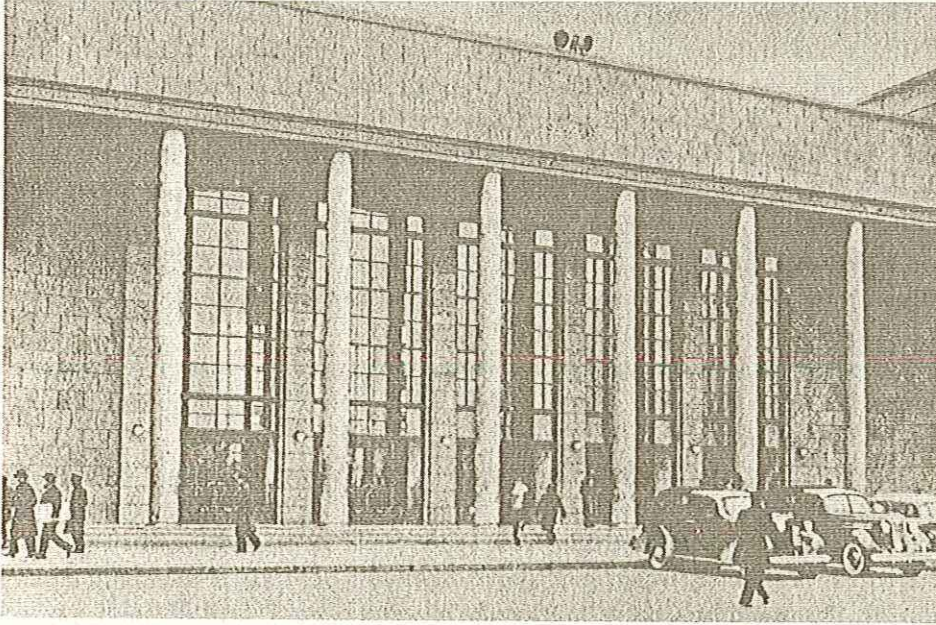
Cumhurbaşkanının Hükümetin dünya buhranı karşısında aldığı önlemlerden de memnun olduğunu belirttiği bu açık konuşmasından, politikalarının Cumhurbaşkanınca onaylandığını anlayan ve bundan cesaret alan İsmet Paşa, ertesini gün Meclis'te yaptığı bir konuşmada zaten zor durumda olan ve çeşitli suçlamalarla karşılaşan Serbest Cumhuriyet Fırkasına ve Fethi Bey'e yeniden yükleniyordu.

Devletçilikten söz etmeksizin, "milli iktisat"ı savunuyor, demiryolu konusundaki eleştiriler hakkında şunları söylüyordu: Fethi Bey tenkitlerini, en büyük masraf olarak şümendüfer üzerinde temerküz (toplama) ettirdiler. Şümendüfer üzerinde açtıkları mücadeleden ne perişan, ne hazin ricat (geri çekilme) gösterdiklerini hatırlamaz mısınız? İlk yapılacak iş değildir dediler ve iddia ettiler ki, tehiri kaabildi. İspat ettim ki ilk ihtiyaçtı ve tehiri kaabil değildi. Başka suretle para bulmak kaabildi dediler. Kendilerine gösterdim ki devlet hazinesinden başka bir vasıta ile yapmak kaabil değildi. Nihayet bula, bula buldukları, iki, üç hat için kısa vadeli yaptığımız mukavelelerdir. Ama bu mukavelelerde millet kendilerinin tasavvur ettikleri zarara uğramamıştır...

Şümendüferlerden vazgeçmiyoruz. Bu memleketi tam bir uzuv halinde idare olunur, milli vahdeti temin olunmuş, milli müdafaası imkân dahiline gelmiş bir vücut haline getirmek bizim için hayati bir meseledir."

Serbest Cumhuriyet Fırkası Cumhuriyet Halk Fırkası arasındaki demiryolu tartışması bu sözlerle bitiyordu. Çünkü demiryolu konusundaki muhalefeti zayıf kalan, zaten ülke koşulları gereği olarak ve başarıyla sürdürülmekte olan ve tüm çevrelerden ve vatandaşlardan destek gören demiryolu politikasını en önemli tenkit konuları arasına almakla, bunu bir program maddesi haline getirmekle yanlış yapan Serbest Cumhuriyet Fırkası, yaptığı diğer bazı yanlışlıkların veya kendisine yüklenen haklı, haksız suçlamaların ağır yüküne daha fazla dayanamıyordu.

Fethi Bey, Serbest Cumhuriyet Fırkası'nı feshettiğini 17 Kasım 1930 tarihli bir yazıyla İçişleri Bakanlığına bildirdi.



1940'lı yılların başında Ankara Garı... Binanın tepesinde bulunan Alman Telefunken malı hoparlörler 'ibbar ve seyrişer hakkında tafsilat' verdiği gibi radyoda söylenen nutukları ve 'büyük muharerenin gidişatı' hakkındaki son gelişmeleri de yolculara bildiriyordu.