

ŞEMSETTİN GÜNALTAY HÜKÛMETİNDE BİR BAKAN: ULAŞTIRMA BAKANI İSMAİL KEMAL SATIR*

Muhibbe ERDOĞAN** 

Özet

Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulduğu günden beri eğitimden sonra en önem verdiği konu ulaştırma. Çünkü ilerlemek isteyen her devletin ulaştırmaya önem vererek her yeniliği ülkenin en ücra noktasına götürmek gibi bir görevi vardır. II. Dünya Savaşı esnasında siyasi hayata giriş yapan İsmail Kemal Satır, kısa sürede parti içinde yükselerek Ulaştırma Bakanı olmuştur. Asıl mesleği doktorluk olan bir insanın Ulaştırma Bakanlığı'nda başarılı olup olamayacağı merak konusudur. Çünkü bu alan Satır için tecrübesinin olmadığı bir sahadır. Ayrıca Satır'ın, çok partili hayata yeni geçen Türkiye'de Cumhuriyet Halk Partisi(CHP) ve Demokrat Parti(DP) arasındaki ilişkilerde de aktif rol oynaması gerekmiştir. Dolayısıyla bu çalışmada Satır'ın, demiryolu, denizyolu ve havayolu hakkındaki düşünceleriyle birlikte DP ile ilişkilerdeki rolü de konumuza dâhil edilmiştir. Özellikle ulaştırma alanında bu dönemde yaşanan yolsuzluklar ve yurt dışı olaylar da dikkatle incelenmiştir. Çalışmamızda arşiv kaynakları, TBMM tutanakları, gazeteler, anı kitapları ve bilimsel eserlerden faydalanılmıştır. Çalışmamızda konu içinde yer alan olaylar Satır'ın gözünden inceleneceği için bilimsel eserlerden ziyade TBMM tutanak dergisi, gazeteler ve anı kitaplarından yararlanıldığı görülecektir. Böylelikle çalışmadan elde edilecek sonuçlar döneme mikro bir katkı sunacaktır.

Anahtar Kelimeler: İsmail Kemal Satır, Demiryolu, Denizyolu, Havayolu, Partiler arası ilişkiler

A MINISTER IN THE ŞEMSETTİN GÜNALTAY GOVERNMENT: MINISTER OF TRANSPORTATION İSMAİL KEMAL SATIR

Abstract

Since the foundation of the Republic of Turkey, the most important issue after education has been transportation. Because every state that wants to progress has a duty to take every innovation to the most remote point of the country by giving importance to transportation. İsmail Kemal Satır, who entered political life during World War II, rose within the party in a short time and became the Minister of Transportation. It is a matter of curiosity whether a person whose main profession is a doctor can be successful in the Ministry of Transportation. Because this is a field in which Satır has no experience. In addition, Satır had to play an active role in the relations between the Republican People's Party (CHP) and the Democrat Party (DP) in Turkey, which had just adopted a multi-party system. Therefore, in this study, Satır's thoughts on railways, seaways and airlines, as well as his role in relations with the DP, have been included in our subject. Especially in transportation, corruption and international events experienced during this period have been carefully examined. In our study, archive sources, TBMM minutes, newspapers, memoirs and scientific works have been used. Since the events in our study will be examined through Satır's eyes, it will be seen that TBMM minutes journal, newspapers and memoirs will be used rather than scientific works. Thus, the results to be obtained from the study will make a micro contribution to the period.

Keywords: İsmail Kemal Satır, Railway, Maritime, Airline, Inter-party relations

* Bu çalışma 16-19 Kasım 2023 tarihleri arasında düzenlenen I. Uluslararası Karaelmas Disiplinlerarası Sosyal Bilimler Kongresi'nde bildiri olarak sunulmuştur.

** Dr., Bağımsız Araştırmacı, erdoganmuhibbe@gmail.com, ORCID: 0000-0003-4676-9782

Extended Summary

Transportation and transportation, one of the most important inventions of humanity, has been one of the most curious subjects in every field of science. Especially after the discovery of steam engines, transportation has become a more systematic mechanism. In addition, after the emergence of the concept of democracy, there have been major changes in the management approach of societies. It has been revealed by research that these issues have also affected Turkish history. After World War II, as a result of the changes made in both transportation and democracy in Turkey, new attitudes and discourses have begun to develop in the relations between the parties. Our study aims to evaluate the changes experienced in Turkey regarding the relevant issues during this period through the Minister of Transportation İsmail Kemal Satır.

Some questions have been answered by the purpose of the study. What does Satır think about railways, airways and seaways? Has he been able to effectively intervene in the problems experienced in the relevant units? Has Satır acted following the government's transportation policy? What is Satır's role in relations between the parties despite being the Minister of Transportation?

This article examines the changes in Turkey's. Since transportation policies and inter-party relations after World War II were examined through a single person, a different path was followed in the research. First, the newspapers of the period were scanned. Secondly, both the Presidential İsmet İnönü Archive and the Grand National Assembly of Turkey Minutes magazine were examined. Thirdly, the necessary information was obtained from memoirs and diaries describing the period. Following the research, scientific works were used for complementary information.

As a result of our study, it was understood that Satır, who became a minister at a young age, was active in matters inside and outside the ministry. When the speeches and decisions of Satır, who made various statements on railway, maritime and airline issues, were examined, it was understood that he was too optimistic and did not conflict much with the government's transportation policy. However, when Satır's statements were compared with the events that took place, it was revealed that Satır did not have the necessary equipment for this ministry. Satır could not display a decisive attitude, especially regarding accidents and corruption. In inter-party relations, it was determined that he acted as a mediator upon the request of the opposition party of the period, the DP. But here too, Satır could not display any distinctive attitude.

Giriş

Ulaştırma; canlı ya da cansız nesnelerin bulunduğu yerden başka bir yere götürülmesi işidir. Ulaşım ise ulaştırma fiilinden etkilenen nesnenin yaptığı iştir.¹ Dolayısıyla bu fiillerin gerçekleştirilmesi için öncelikle deniz ve kara taşımacılığının temellerine bakmak lazımdır. Bu da gemi ve tekerleğin icadıyla mümkündür. İnsanoğlu, bilinmeyen zamanlarda dahi ağaç dallarını birleştirip sallar yaparak eşyalarını taşımaya başlamıştır. M.Ö. 1500'lü yıllarda da ilk geminin

yapıldığı tespit edilmiştir.² M.Ö. 3500'lerde yapıldığı düşünülen bir Sümer hiyeroglifinde tekerlekle donatılmış bir kızağın varlığı ortaya çıkarılmıştır.³ Bu durumda deniz ticaretinin kara ticaretinden daha eski olduğu tespit edilmiştir.

Yapılan bu icatların esas amacı ekonominin gelişmesine katkıda bulunmaktır. Bu nedenle Türkler, denizcilğe önem verip bir güç hâline gelmeyi başarmıştır.⁴ Türkler, denizcilik konusunda ilerleme kaydederken Avrupa'da coğrafi keşifler, Rönesans ve Reform

1 Ayşe Bakkaloğlu- Ahmet İncekara, "Osmanlı'dan Modern Türkiye'ye Ulaştırma", *Kapadokya Akademik Bakış* 1/2 (2017), 56.

2 "Gemi", *Ana Britannica*, (ed.) Philip W. Goetz vd. (İstanbul: Ana Yayıncılık, 1994), 13/204.

3 "Tekerlek", *Ana Britannica*, (ed.) Philip W. Goetz vd. (İstanbul: Ana Yayıncılık, 1994), 29/317.

4 Yaşanan gelişmeler için bkz: Mehmet Mandaloğlu, "Eski Türklerde Sanayi, Ticaret ve Maliyenin Ekonomik Açıdan Değerlendirilmesi", *İnsan ve Toplum Bilimleri Araştırmaları Dergisi* 2/2 (2013), 134.; Selami Sönmez, "Ortaçağ Türk ve İslam Dünyasında Kervansaraylar (Hanlar-Ribatlar)", *Atatürk Üniversitesi Kazım Karabekir Eğitim Fakültesi Dergisi* 0/15 (2007), 275.; Yusuf Sürmen- Hasan Abidoğlu, "Kervansaray ve Muhasebe İşlemleri", *Muhasebe ve Finans Tarihi Araştırmaları Dergisi* 19 (2020), 25-40.; Hüseyin Uçar, "Bir Kültürün Özellikleri: Türklerde Su Kültü", *Kültür Araştırmaları Dergisi* 7 (2020), 25-26.; Mustafa Gül- Mustafa Balcıoğlu, "Anadolu Selçuklularında Denizcilik Faaliyetleri", *Ondokuz Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi* 5/1 (1990), 61.; Ünal Özdemir, "Tarihte Türk Denizcilik Faaliyetleri ve Günümüz Limanlarına Olan Etkisinin İncelenmesi", *Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi* 5/12 (2015), 423-427.; Mücteba İlgürel, "Osmanlı Denizciliğinin İlk Devirleri", *Belleten* 65/243 (2001), 637-654.; Feridun Bilgin, "Mekân ve İnsan: Gelibolu ve Barbaros Hayreddin Paşa (Osmanlı Devleti'nin Akdeniz Hâkimiyeti)", *Çanakkale Araştırmaları Türk Yılı* 14 (Bahar 2013), 17-31.

hareketleri yaşanmıştır.⁵ Bu hareketlerin ardından gelen Sanayi Devrimi ile ulaşım ve ulaştırma konusunda da büyük değişimler meydana gelmiştir.⁶ 19. yüzyılda hem Avrupa hem de Amerika demiryolu ağlarıyla kaplanmıştır. Ancak bunun ticari bir güç olarak ele alınması, 1814 yılında George Stephenson'un icat ettiği buharlı lokomotifin 1829'da benimsenmesiyle mümkün olmuştur.⁷ Konumuzla bağlantılı olarak Osmanlı Devleti'nde demiryolu inşasının önemi 1853-1856 Kırım Savaşı'ndan sonra anlaşılmıştır.⁸ Böylelikle Osmanlı Devleti'nin Avrupa'daki yenilikleri yakından takip ettiğini söylemek mümkündür. Ancak Osmanlı'nın demiryolu yapıp işletecek teknik elamanlardan mahrum olması sebebiyle Almanya, Rusya ve İngiltere km garantili olarak demiryolu yapımına talip olmuşlardır.⁹ Dolayısıyla Osmanlı Devleti'nde demiryolları yabancılar tarafından ve km garantili yapılmıştır.

I. Dünya Savaşı döneminde Osmanlı Devleti'nin ittifak bloğunda yer almasından sonra Almanya'nın demiryolları üzerinde etkisi artmıştır.¹⁰ Ancak I. Dünya Savaşı'nı Osmanlı Devleti'nin kaybetmesiyle başlayan Kurtuluş Savaşı döneminde Türkler, maddi ve

teknik imkânsızlıklara rağmen ilk defa demiryolu işletmeciliğinde söz sahibi olmaya başlamıştır.¹¹ Fakat demiryolu yapımı konusunda yeterli donanımına sahip olmayan Ankara hükûmeti, iç işlerine karışmayacağına vaat eden Chester Projesi'ne olumlu yaklaşmışsa da Batılı devletlerin engellemeleri sonucunda bu proje hayata geçememiştir.¹² Bu durumda Batılı devletlerin Türkiye'nin ekonomik bağımsızlığını desteklemediği anlaşılmıştır. Böylelikle Türkiye Cumhuriyeti, kendi imkânlarıyla yaptığı ya da satın alarak millileştirdiği bir demiryolu politikası oluşturmuş¹³ ve böylelikle demiryolu konusunda ilerleme sağlanmıştır.

Sanayi Devrimi'nden sonra ulaşım konusundaki bir diğer yenilik de denizcilik alanında yaşanmıştır. 18. yüzyılın son çeyreğinde İngiltere'de James Watt-Boulton'un buhar makinesini icat etmesinden sonra 1807'de Fulton tarafından ilk buharlı gemi yapılmıştır. Osmanlıların bu yeni teknoloji ile tanışmaları II. Mahmut dönemine denk gelmiştir. Ancak Osmanlıların yelkenli gemi teknolojisinden buharlı gemi teknolojisine tamamen geçişi uzun sürede gerçekleşmiştir.¹⁴ Osmanlı böylelikle denizcilik alanında-

- 5 Bu dönem için bkz: Murat Hanılçe, "Coğrafi Keşiflerin Nedenlerine Yeniden Bakmak", *Tarih Okulu Dergisi* 7 (Mayıs-Ağustos 2010), 47-70.; Mustafa Yıldırım, "Rönesans ve Reformasyon", *Çankırı Karatekin Üniversitesi Karatekin Edebiyat Fakültesi Dergisi* 8/1 (2020), 184-210.; Nilüfer Öndin, "Rönesans ve Eğitim", *MSGSÜ Sosyal Bilimler Dergisi* 1/23 (2021), 444-451.; Adnan Güriz- Gülfem Ersöz, "Avrupada Reform Hareketi ve Mülkiyet Sorunu", *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* 25/1 (1968), 237-271.
- 6 Gürhan Uysal vd., "Sanayi Devrimi: Küreselleşme Sürecinin Arkasındaki İtici Güç", *Yönetim ve Ekonomi Dergisi* 15/2 (2008), 31-48.
- 7 Mehmet Özdemir, "Tren Gelir Hoş Gelir": Kara Trenin Hikâyesi", *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi* 23/1 (Bahar 2012), 117-118.
- 8 Avni Zarakoğlu, "Memleketimizde Demiryolu Politikası", *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* 7/3 (1950), 574.
- 9 Anılan ülkelerin demiryolu siyaseti için bkz: Remzi Avcı, "Sömürünün Ulaşım Aygıtları: Bağdat Demiryolu Özelinde Alman Emperyalizmi", *Mukaddime* 6/2 (2015), 263-282.; Altan Alperen, "Bağdat Demiryolu: Siyasi Sonuçları Olan Bir Türk-Alman Demiryolu Projesi", *21. Yüzyılda Eğitim ve Toplum* 7/19 (2018), 1-22.; Sultan Cıvci, "II. Abdülhamid Döneminde Osmanlı Topraklarında Yabancı Sermaye Rekabetini Arttıran Bir Unsur: Bağdat Demiryolu Projesi", *Akademik Tarih ve Araştırmalar Dergisi* 5/7 (2022), 80-101.; Mustafa Oral, "Aydın-Burdur-Antalya Demiryolu Projesi", *Tarih ve Günce* 7 (2020), 305-322.; Samet Tufan, "Ermeni Sorunu Etkisinde Karadeniz Demiryolları Müzakereleri ve 1900 İtilafnamesi", *Sosyal ve Kültürel Araştırmalar Dergisi* 4/8 (2018), 47-84.
- 10 Bu dönem için bkz: Levent Birsin, *Behiç Erkin(Hayatı ve Siyasi Faaliyetleri)* (Afyonkarahisar: Afyon Kocatepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Haziran 2011), 16-21.; Nuray Özdemir, "I. Dünya Savaşı'nda İstanbul- Berlin Demiryolu", *OTAM Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi* 45 (Bahar 2019), 209-231.
- 11 Bu dönemde yaşananlar için bkz: İsmail Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları(1923-1950)*, (Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi, 2001), 23-28.; Ziya Gürel, "Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk", *Belleten* 44/175 (1980), 539-574.; Ziya Gürel, "Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk II", *Belleten* 45/2-178 (1981), 79-108.; Ziya Gürel, "Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk III", *Belleten* 47/187 (1983), 677-696.; Ziya Gürel, "Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk IV", *Belleten* 48/191-192 (1984), 497-512.; Ziya Gürel, "Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk V", *Belleten* 49/195 (1985), 579-592.; Ziya Gürel, "Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk VI", *Belleten* 50/198 (1986), 861-876.; Ziya Gürel, "Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk VII", *Belleten* 51/200 (1987), 849-862.; Ziya Gürel, "Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk VIII", *Belleten* 52/205 (1988), 1707-1714.
- 12 Bu proje için bkz: Nuran Kılavuz, "Chester Demir Yolu Projesi", *Batman Üniversitesi Yaşam Bilimleri Dergisi* 1/1 (2012), 1035-1045.; İsmail Görgeç, "Türk- Amerikan İlişkilerinde Chester Projesi", *Erciyes Akademi Dergisi* 36/1 (2022), 376-395.
- 13 Bu dönemdeki demiryolu faaliyetleri için bkz: Ferhat Akyüz, "Erken Cumhuriyet Döneminde Demiryolu İhaleleri Üzerinden Türkiye'de Sermaye Birikiminin İzini Sürmek", *Mülkiye Dergisi* 46/4 (2022), 1071-1100.; Mustafa Yücel- Mustafa Taşar, "Demiryolunun Stratejik Önemi ve Erken Cumhuriyet Döneminde Demiryolu Siyaseti", *Vakanüvis- Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi* 1/1 (2016), 293-342.; İsmail Yıldırım, "Cumhuriyet Dönemi Demiryolu İnşaatlarının Mali Kaynakları ve İlk İç Borçlanmalar", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi* 15/44 (1999), 603-626.
- 14 Onur Çapar- Levent Düzcü, "Buharlı Gemi Çağında Osmanlı Gemi İsimleri Üzerinden Gelenekten Moderniteye Geçiş Okumak", *Karadeniz Araştırmaları Dergisi* 9/76 (2022), 1058.

ki yenilikleri maddi imkânsızlıklardan dolayı daha geç kabullenmiştir. Bu geç kabulleniş Osmanlı Devleti'ni I. Dünya Savaşı'nda çok zor durumda bırakmıştır. Çünkü Almanya'nın yanında savaşa giren Osmanlı Devleti'nin hâlâ eski sistem gemi almak için çalışmalar yaptığı görülmüştür.¹⁵ Bu durumda Osmanlı Devleti denizcilik konusunda kendini hazırlamadan savaşa girmiştir. Millî Mücadele döneminde Türk denizcilik faaliyetleri incelendiğinde ise hem İstanbul'dan getirilen hem de Sovyet Rusya'nın yardımı olarak alınan silahların Anadolu'ya kaçırılmasında var olan denizcilik faaliyetleri önemli bir rol oynamıştır. Fakat burada Osmanlı donanmasında yer alan gemilerden ziyade taka veya küçük vapurlarla seferler yapıldığı unutulmamalıdır.¹⁶ Dolayısıyla millî bir donanmanın kurulması gerekmektedir.

Osmanlı ve Millî Mücadele döneminde edindiği tecrübelerden yola çıkan Mustafa Kemal Paşa, denizcilik konusuna önem vermeye başlamıştır. Ancak Mustafa Kemal Paşa, Osmanlı'dan farklı olarak denizcilik konusunu sadece askerî olarak değil ticari ve sosyal bir faaliyet olarak da ele almıştır.¹⁷ Lozan Barış Antlaşması ile karasularımızda Türk gemilerinin ticaret yapabilmesi için 1 Temmuz 1926 tarihinde kabul edilen Kabotaj Kanunu ile deniz ticareti güvence altına alınmıştır. Ayrıca Mustafa Kemal Atatürk, deniz kuvvetlerini yeniden düzenlemek ve sportif faaliyetler aracılığıyla halkı denizcilığe teşvik etmek için çeşitli çalışmalar yapmıştır.¹⁸ Yapılan bu çalışmalar sonucunda denizcilik faaliyetleri canlanmıştır.

Ulaşım konusunda yapılan bir diğer keşif de havacılık alanında meydana gelmiştir. Doğu'da ve Batı'da yapılan bilimsel çalışmalar sonucunda önce balon, ardından da Aralık 1903 tarihinde Wright Kardeşler tarafından ilk pilotlu uçuş denemesi gerçekleştirilmiştir. Ancak bu keşif, ulaşım aracı olarak değil bir savaş aracı şeklinde kullanılmaya başlanmıştır.¹⁹ Avrupa'daki yenilikleri yakından takip eden Osmanlı Devleti de uçağın kısa bir sürede önemli bir askerî güç olacağını anlamıştır. Dönemin Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa ve Kurmay Yarbey Süreyya (İlmen) Bey'in çalışmaları sonucunda Osmanlı'da havacılık gelişmeye başlamıştır. Bu çalışmalar neticesinde I. ve II. Balkan Savaşları'nda Türk pilotlarının da savaşa dâhil olmuştur.²⁰ Fakat burada da bir Osmanlı üretimi uçaktan bahsetmek mümkün değildir. Dolayısıyla bu durum kendisini I. Dünya Savaşı'nda çok zor durumda bırakmıştır. Uçak ve teknik eleman sıkıntısını gidermek için Almanya'dan yardım isteyen Osmanlı Devleti, adı geçen ülkeden çok az yardım görmüştür. Özellikle Osmanlı Hava Kuvvetleri'nin ihtiyacı olan deniz uçağı konusunda Alman uçak fabrikalarının bir deneyimi bulunmamaktadır.²¹ Böylelikle Osmanlı Devleti, savaşta havacılık alanında fazla etkin olmamıştır.

I. Dünya Savaşı sonrasında Osmanlı Devleti, imzalamak zorunda kaldığı Mondros Ateşkes Antlaşması uyarınca çok da teşkilatlanamayan hava kuvvetlerini lağvetmek zorunda kalmıştır. Fakat Millî Mücadele döneminde Anadolu'ya geçen pilotlar ve uçaklar sayesinde havacılık faaliyetleri yürütülebilmştir.²² Mus-

15 Mehmet Ferhat Erdoğan, "Bahr-i Ahmer, Bezm-i Alem ve Mithatpaşa Vapurlarının Karadeniz'de Batırılması ve Kafkas Cephesine Yansımaları", *Karadeniz Uluslararası Bilimsel Dergi* 1/57 (2023), 72-75.

16 Bu dönemde Türk denizcilik faaliyetleri için bkz: Umut C. Karadoğan, "Millî Mücadele Yıllarında Türk Bahriyesinin Durumu ve Faaliyetleri", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi* 27/81 (2011), 603-650.

17 Funda Songur, "Atatürk İçin Türk Denizciliğinin Anlamı ve Erken Cumhuriyet Dönemindeki Yansımaları", *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları* 41 (2022), 144-148.

18 Bu dönemdeki Türk denizciliği için bkz: Metin Kopar, "Atatürk Dönemi Deniz Taşımacılığı(1923-1938)", *Adıyaman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* 22 (2016), 465-492.; Nurşen Gürboğa- Murat Koraltürk, "1930'larda İktisadi Devletçilik, Şilepçiliğın Gelişmesi ve Sosyete Şilep T.A.'şinin Kuruluşu", *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları* 13/25-26 (2014), 27-49.; İsmail Demir, "Kabotaj Kanunu Üzerine Bazı Düşünceler", *Ticaret ve Fikri Mülkiyet Hukuku Dergisi* 6/1 (2020), 60-74.

19 Osman Yalçın, "Havacılık, Hava Gücünün Doğuşu ve Birinci Dünya Savaşına Etkisi", *Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi* 59 (Güz 2016), 183-192.

20 Osman Yalçın, "Osmanlı İmparatorluğu Dönemi Türk Askeri Havacılığı", *Bilgi* 96 (2021), 152-160.

21 Bu dönemdeki Türk havacılık faaliyetleri için bkz: Mazlum Keyüsk, *Türk Havacılık Tarihi: 1912-1918* (Eskişehir: Uçak Okulları Basımevi,1950), 56-57.; Yavuz Kansu vd., *Havacılık Tarihinde Türkler* (Ankara: Hava Kuvvetleri Basım ve Neşriyat Müdürlüğü, 1971), 171.; Ajun Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi* (Ankara: Hava Kuvvetleri Basım ve Yayın Müdürlüğü, 2002), 239-242.

22 Cengiz Tatar, *Türk Havacılık Tarihi(1909-1954) Millî Mücadele Dönemi Öncesi ve Türk Havacılığı* (Afyonkarahisar: Afyon Kocatepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, Eylül 2018), 91-190.

tafa Kemal Atatürk, hem I. Dünya Savaşı'nda hem de Millî Mücadele döneminde edindiği tecrübelerden yola çıkarak havacılığın önemini anlamıştır. Türk havacılığının gelişmesi için önce Türk Tayyare Cemiyeti'ni kuran Atatürk, ardından Türkkuşu uçuş okulunun açılması için çalışmalarına başlamıştır.²³ Bununla da yetinmeyen Mustafa Kemal Atatürk, manevi kızı Sabiha Gökçen'in Türkkuşu'nda eğitim almasını sağlamıştır. Dünyanın ilk askerî kadın pilotu olan Gökçen, Atatürk'ün isteği doğrultusunda Balkan ülkeleri turuna çıkmıştır.²⁴ Ayrıca Atatürk, uçak ve savunma sanayisine önem verdiği için; Şakir Zümre Uçak Bombası ve Silah Fabrikası, Kayseri Uçak Fabrikası/TOM-TAŞ, Eskişehir Uçak Tamir Fabrikası ve Beşiktaş Nuri Demirağ Uçak Fabrikası'nın kurulmasını sağlamıştır.²⁵ Yukarıda verilen bilgiler ışığında, Mustafa Kemal Atatürk'ün havacılığın her yönüyle ilgilendiği anlaşılmaktadır.

Çalışmamızda işlenecek bir diğer konu da Satır'ın bu dönemdeki partiler arası ilişkilerdeki rolüdür. Dolayısıyla Osmanlı'dan çok partili hayata geçişin tamamlanmasına kadar geçen süreci kısaca irdelemekte yarar vardır. Fransız İhtilali ile Avrupa'da ortaya çıkan ulusçuluk akımı sonucunda Osmanlı Devleti de hem iç isyanlar hem de Batılı devletlerin iç işlerine

karışmasını önlemek amacıyla meşruti yönetimi kabullenmiştir.²⁶ Ancak yapılan bu değişim de Osmanlı Devleti'nin varlığını devam ettirmesine yetmemiştir. Millî Mücadele döneminde ise Amasya Genelgesi'nin ardından toplanan Erzurum ve Sivas Kongrelerinde tam bağımsızlık kararı alınmıştır. Bu kararın ardından da 23 Nisan 1920 tarihinde I. Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin açılmasıyla birlikte ulusal egemenlik anlayışı yerleşmeye başlamıştır.²⁷ Böylelikle demokratik yaşama yavaş yavaş geçilmeye başlanmıştır. 9 Eylül 1923'te Halk Fırkası adıyla kurulan parti, 10 Kasım 1924 tarihinden itibaren Cumhuriyet Halk Fırkası olarak siyasi yaşamını sürdürmüştür. Fakat yeni Türkiye Cumhuriyeti'nde yapılan inkılâpların ortaya çıkardığı tepkilerin bir neticesi olarak 17 Kasım 1924'te Terakkiperver Cumhuriyet Fırkası(TCF) kurulmuştur. Kurulan bu partinin içerisinde eski düzene dönmek isteyenlerin varlığının fazla olması nedeniyle Şeyh Sait İsyanı meydana gelmiştir. İsyanın bastırılmasından sonra da TCF kapatılmıştır.²⁸ Bu başarısız denemeden sonra tek parti yönetimi devri başlamıştır. Ancak hin denetimsizliğinden hoşlanmayan Mustafa Kemal Atatürk, Ali Fethi(Okyar) Bey'in hin icraatlarını eleştiren söylemlerini fırsat bilerek 12 Ağustos 1930 tarihinde kendisine Serbest Cumhuriyet Fırkası'nı(SCF) kurdurmuştur. Yeni parti, ekonomi görüşü haricinde

23 Muhterem Erenli, "Atatürk ve Havacılık", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi* 2/4 (1985), 216-217.

24 Bu dönemdeki havacılık faaliyetleri için bkz: Sabiha Gökçen, *Atatürk'le Bir Ömür* (İstanbul: Altın Kitaplar Yayınevi, Şubat 2000), 135-160.; Tahir Kodal, "Atatürk Dönemi Türkiye-Balkan Ülkeleri İlişkileri ve Türk Havacılığı Hakkında Bilinmeyen Bir Kaynak: "Sabiha Gökçen'in Balkan Turne Notları", *Tarih Araştırmaları Dergisi* 33/56 (2014), 403-428.

25 Enes Kurt- Yasin Şehitoğlu, "Erken Cumhuriyet Dönemi Türk Savunma Sanayi Fabrikaları (1923-1950)", *Yıldız Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* 7/1 (Haziran 2023), 40-45.

26 Bu dönemdeki siyasi faaliyetler için bkz: Mehmet Ali Karaman, "Fransız İhtilali'nin Osmanlı İmparatorluğu'na Etkileri", *Süleyman Demirel Üniversitesi Fen- Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi* 44 (2018), 62-79.; Selda Kılıç, "1876 Melis-i Mebusanı ve Seçim Hazırlıkları", *OTAM Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi* 30/30 (2011), 27-40.; Zikrullah Aykaç, "Cumhuriyetin Devraldığı Siyasal Miras: II. Meşrutiyet", *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi* 0/71 (2021), 635-652.; Tarık Zafer Tunaya, *Türkiye'de Siyasal Partiler: İttihat ve Terakki, Bir Çağın, Bir Kuşağın, Bir Partinin Tarihi* (İstanbul: İletişim Yayınları, 2011), 191.

27 Bu dönemdeki siyasi faaliyetler için bkz: Umut Karabulut, "Millî Mücadele Döneminde Ulusal Egemenlik Anlayışı", *Belgi Dergisi* 5 (2013), 579-587.; Aytekin Ersal, "Millî Bütünlüğün Temsille İnşası Sürecinde Erzurum Kongresi", *Süleyman Demirel Üniversitesi Fen- Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi* 38 (2016), 15-36.; Ramazan Boyacıoğlu, "Erzurum'dan Sivas Kongresi'ne", *Cumhuriyet Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi* 6/2 (2002), 15-24.; Selim Özcan, "Amasya Genelgesi'nin Erzurum ve Sivas Kongreleri Üzerindeki Etkisi", *Amasya Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi* 1 (2013), 69-82.; Ahmet Çalgan-Abdullah Livatyalı, "Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin Açılışı ve Mülkiyeli Milletvekili", *Mülkiye Dergisi* 28/242 (2004), 191-204.; İnci Enginün, "Birinci Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin Açılışı ve Yazarlarımız", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi* 2/6 (1986), 733-742.

28 Bu dönemde yaşanan olaylar için bkz: Beytullah Sürücü, "İlk Bölünme: Terakkiperver Cumhuriyet Fırkası'nın Doğuşu", *Turkish Business Journal* 3/6 (2002), 1-28.; Şükran Güray, "Çok Partili Hayata Geçiş ve Terakkiperver Cumhuriyet Fırkası", *Türk Dünyası Araştırmaları* 125/247 (2020), 405-420.; Ergun Özbudun, *Siyasal Partiler* (Ankara: Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, y.t.), 113.; Erik Jan Zürcher, *Cumhuriyetin İlk Yıllarında Siyasal Muhalefet: Terakkiperver Cumhuriyet Fırkası(1924-1925)*, çev. Gül Çağalı Güven (İstanbul: İletişim Yayınları, 2016), 73-86.; Nihat Onur Baysal, "Şeyh Sait İsyanı'nın Nedenleri Gelişim Süreci ve Sonuçlarına Dair Bir Değerlendirme", *GAB Akademi* 2/3 (2022), 25-42.

bütün alanlarda aynı düşünceleri savunsa da gericiler parti tabanına sızmayı başarmıştır. Yaşanan olaylar sonucunda SCF Genel Başkanı Ali Fethi Bey, 17 Kasım 1930'da partiyi feshetmiştir. Partinin kapatılmasından sonra da Menemen Olayı yaşanmıştır.²⁹ Bu durumda çok partili hayata geçişin tamamlanması için II. Dünya Savaşı sonrası beklenecektir.

Çalışmamızda inceleyeceğimiz konuların kısaca tarihsel gelişiminden bahsettikten İ.K. Satır'ın özgeçmişinden kısaca bahsetmekte yarar vardır. Satır, Mustafa Bey ve Zekiye Hanım'ın evliliğinden 1911 yılında dünyaya gelmiştir. Kendisi; ilk, orta ve lise eğitimini Adana'da tamamlamıştır.³⁰ Ardından İstanbul Tıp Fakültesi'ni 1936 yılında bitiren Satır, 1936 Ekim-1937 Kasım tarihleri arasında askerliğini yapmıştır. Zorunlu hizmet görevi için Besni hükümet tabipliği yapan Kemal Satır, aynı zamanda Besni Kızılay Başkanlığı'nı da üstlenmiştir.³¹ Daha sonra Adana'da belediye tabibi olarak da görev yapan Satır, Ağustos 1938'de görevinden istifa ederek serbest doktor olarak çalışmaya başlamıştır.³² Adana'da Kızılay Umumi Kâtipliği'ni yapan Satır, 1940 yılında Adana Halkevi Reisliği'ne ve CHP Vilayet Heyeti'ne aynı anda seçilmiştir. Bu görevleri yürütürken 1941 Haziran'ında yeniden askerliğe çağırılmış olup 1 Ağustos 1942 tarihinde üstteğmen olarak askerlik görevini tamamlamıştır. Askerlik görevi sonrası Adana'ya dönen Satır, hem eski görevlerine yeniden getirilmiş hem de belediye azası olarak seçilmiştir. Bu kadar görevi bir arada yürütemeyeceğini düşünen Satır, belediye azalığından istifa etmiştir.³³ 1943 yılında Adana Halkevi Reisliği'ne yeniden seçilen Satır, Halkevleri'nin 11. kuruluş yıldönümü münasebetiyle Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'ye bir tebrik telgrafi çekmiştir.³⁴ Bu çalışmalarını

sonucunda politik yaşama adım atan Satır, 1943 ve 1946 Seçimleri'nde Adana Milletvekili olmuştur. Milletvekillikleri esnasında hem TBMM'de hem de parti içinde görev alan Satır, 1949 yılında da Ulaştırma Bakanı olarak hükümette yer almıştır.³⁵ Dolayısıyla Satır, genç yaşta siyasi yaşamın en yüksek mevkilerinden birine ulaşmıştır.

1. Demiryolu Hakkındaki Düşünceleri

Satır'ın demiryolu hakkındaki düşüncelerinden bahsetmeden önce dönemin genel durumunu gözden geçirmekte yarar vardır. II. Dünya Savaşı sonrasında dünyada hem ekonomik hem de siyasi anlamda bir geçiş süreci yaşanmaktadır. Ancak Türkiye, savaş bittikten sonra da kendisine yönelen dış tehditler devam ettiği için askerî harcamalarını hemen düzenleyememiştir. Buna rağmen ulaşım konusunda demiryolu yapımı ve demiryolunda kullanılacak araçların üretilebilmesi için yeni fabrikalar kurma hedefindedir. Fakat yapacağı atılımlar için bir uzman görüşüne ihtiyaç duyan Türkiye, ABD'den M. W. Thornburg ile Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankası adına James M. Barker başkanlıklarında iki ayrı heyet davet etmiştir. İki heyetin hazırladıkları raporlar incelendiğinde, ulaşımında devletin etkinliğinin azaltılması gerektiği konusunda hemfikir oldukları anlaşılmaktadır. Ayrıca Barker heyeti, yeni demiryolu yapımına ihtiyaç olduğunu da raporuna eklemiştir. Bu raporlara rağmen Türkiye, Adapazarı Vagon Fabrikası'nı kurmuş ve çeşitli idari düzenlemeler yapmıştır.³⁶ Böylelikle Türkiye, Batılı heyetler tarafından demiryolu iyileştirmeleri konusunda durdurulmaya çalışılmışsa da başarılı olunamamıştır.

29 Bu dönemde yaşanan olaylar için bkz: Ayhan Aydın, "Cumhuriyet Döneminde Serbest Cumhuriyet Fırkası Deneyimi", *Marmara İletişim Dergisi* 8/8 (1994), 261-276.; Ömer Çınar, "Siyasi Yaşamımızda Serbest Cumhuriyet Fırkası", *Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyal Bilimler Dergisi* 5/10 (2015), 207-229.; Necdet Aykaç, "Yönetimsel Alanda Değişimler ve Devrim Hareketlerine Karşı Tepkiler "Serbest Cumhuriyet Fırkası- Menemen Olayı", *Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi* 11/44 (2009), 581-625.

30 Mustafa Çufalı, *Türk Parlamento Tarihi (1946-1950): Milletvekilleri Özgeçmişleri* (Ankara: TBMM Kültür, Sanat ve Yayın Kurulu, 2012), 945.

31 TBMM Arşivi, *Hal Tercümesi*, 1302,1, 7.

32 Çufalı, *Türk Parlamento Tarihi (1946-1950)*, 945.

33 TBMM Arşivi, *Hal Tercümesi*, 1302,1, 7.

34 T.C. Cumhurbaşkanlığı İsmet İnönü Arşivi (CİA), 02, 000, 235, 44, 757476.

35 Çufalı, *Türk Parlamento Tarihi (1946-1950)*, 946.

36 Efdal As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960)* (İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılapları Tarihi Enstitüsü, Doktora Tezi, 2006), 293-306.

Bu bilgiler ışığında Satır'ın demiryolu hakkındaki düşüncelerine baktığımız zaman, bu husustaki ilk konuşmasını 26 Ocak 1949 tarihinde yaptığı tespit edilmiştir.³⁷ Satır, ilk olarak Gaziantep Milletvekili Cemil Alevli'nin Suriye sınırları içinde kalan demiryolu sorunu ve Narlı- Gaziantep-Karkamış demiryolu yapımı hakkındaki sorularına sözlü cevap vermiştir. Alevli'nin birinci sorusunun çözümünün zor olduğunu kabul eden Satır, yıllık 700.000 lira ödeyen Türkiye'den çok Suriye'nin bu süreçte kâr ettiğini öne sürmüştür. Ancak Satır'a göre birinci sorunun çözümü ikinci sorunun cevabında mevcuttur. Çünkü Narlı-Gaziantep-Karkamış demiryolunun yapılmasıyla birlikte Suriye demiryolu sorunu da tamamen ortadan kalkacaktır.³⁸ Satır'ın açıklamaları incelendiğinde, sorunların çözümünün birbirine bağlı olduğu tespit etmiştir. Aynı gün Mardin Milletvekili Kâmil Boran hem Suriye hem de Yunanistan dâhilinde kalan demiryolları sorununun çözümünün ne zaman sağlanacağını sormuştur. Bunun üzerine Satır, Suriye sorununu Alevli'nin sorusunda cevaplandırıldığını söyleyerek Yunanistan demiryolu sorunu hakkında bilgi vermeye başlamıştır. Satır, bu sorunun Suriye demiryolu sorunu gibi çözümünün zor olmadığını söylemiştir. Sorunun çözümü için Uzunköprü- Edirne hattında bir demiryolunun yapılması gerektiğini ifade eden Satır, 31 Ağustos 1947- 8 Eylül 1948 tarihleri arasında yaşanan Yunan İç Savaşı'ndan dolayı burada sınır harici demiryolunun kullanılmadığını da sözlerine eklemiştir.³⁹ Satır'ın açıklamaları gözden geçirildiğinde, demiryolu konusunda yapılacak çok işin olduğu anlaşılmıştır. Ancak bu konuda bakanlığın uzun vadeli bir programı da bulunmamaktadır.

Demiryolu konusunda hükûmeti zorlayan kohlardan biri de hava şartlarıdır. Kış şartlarında ulaşımın aksamaması için 14 Şubat 1949 tarihinde Satır'ın

da katıldığı demiryolları işletme müdürleri toplantısı yapılmıştır.⁴⁰ Ancak bu toplantıda alınan kararlar hakkında bilgiye ulaşılamadığından yorum yapılamamıştır. Diğer yandan II. Dünya Savaşı sonrasında Türkiye, yeni bir vagon fabrikası açmasına rağmen dışarıdan lokomotif alımını sürdürmüştür. Yeni Sabah gazetesinin 1 Mayıs 1949 tarihli haberinde bu konu hakkında bir açıklaması yer alan Satır, yurt dışından gelen lokomotiflerin çeşitli hatlarda çalışmaya başlamışsa da manevra yapma kabiliyeti olmadığından yolcu değil yük taşımaya uygun olduğu ve çelik gövdelerinin çabuk bozulmasından dolayı da yeni lokomotif alımının gerekli olduğunu belirtmiştir.⁴¹ Satır'ın açıklamaları incelendiğinde, hem Atatürk'ün üretim politikasının terk edildiği hem de ülkenin şartlarına uygun dış alım yapılmadığı anlaşılmaktadır.

Demiryolları sadece hükûmetin değil muhalefetin de gündeminde olan bir konudur. 11 Mayıs 1949 tarihinde Eskişehir Milletvekili Kemal Zeytinoğlu, demiryollarında çalışan 70 bin memur ve hademenin Barem Kanunu gerekçesiyle yaşadıkları mağduriyetin ne zaman giderileceğini sormuştur.⁴² Zeytinoğlu'nun bu sorusunu Satır, 30 Mayıs 1949 tarihinde sözlü olarak cevaplamıştır.⁴³ Mağduriyetin maaş farklılıklarından kaynaklandığını kabul eden Satır, bunun giderilebilmesi için 9 milyon liraya ihtiyaç duyulmasına rağmen yaşanan kış mevsiminden dolayı 1949 yılı için düzeltmenin mümkün olmadığını söylemiştir. Satır'ın açıklamalarından sonra tekrar söz alan Zeytinoğlu, mağduriyetin ne zaman giderileceğini sormuştur. Bunun üzerine Satır, iyileştirmenin 1950 bütçesinde yapılacağını iddia etmiştir.⁴⁴ Açıklamalar göz önünde bulundurulduğunda, Satır'ın mağduriyetin giderilmesi konusunu ileri bir tarihe ertelediği tahmin edilmektedir.

- 37 *Ulus*, "Mecliste Dünkü Görüşmeler" (27 Ocak 1949), 5.; *Cumhuriyet*, "Mecliste Yeni Bakanlar 9 Soruyu Cevablandırdılar" (27 Ocak 1949), 1.; *Cumhuriyet*, "Mecliste Yeni Bakanlar 9 Soruyu Cevablandırdılar" (27 Ocak 1949), 4.; *Yeni Sabah*, "Kemal Satır" (27 Ocak 1949), 1.; *Yeni Sabah*, "Kemal Satır" (27 Ocak 1949), 3.
- 38 *TBMM Tutanak Dergisi*, VIII. Dönem, 15. Cilt, 37. Birleşim (26 Ocak 1949), 223-224.
- 39 *TBMM Tutanak Dergisi*, VIII. Dönem, 15. Cilt, 37. Birleşim (26 Ocak 1949), 227.
- 40 *Ulus*, "D. Demir Yolları İşletme Müdürleri Bugün Toplanıyor" (14 Şubat 1949), 1.
- 41 *Yeni Sabah*, "Ulaştırma Bakanı'nın Gazetemize Beyanatı" (1 Mayıs 1949), 3.
- 42 *Son Posta*, "Demiryolları Memurları Hakkında Bir Soru" (11 Mayıs 1949), 7.
- 43 *Ulus*, "M. Meclisi'nde Dün Sözlü 9 Soruya Cevap Verildi: Kemal Satır'ın Bildirdiğine Göre: Demiryolu Personeli Aylıklarının Arttırılması İçin Tetkikler Yapılıyor" (31 Mayıs 1949), 1.; *Ulus*, "M. Meclisi'nde Dün Sözlü 9 Soruya Cevap Verildi" (31 Mayıs 1949), 5.; *Akşam*, "Devlet Demiryolları Personellerinin Ücretleri" (31 Mayıs 1949), 2.
- 44 *TBMM Tutanak Dergisi*, VIII. Dönem, 19. Cilt, 96. Birleşim (30 Mayıs 1949), 1056-1057.

Barem konusunun ileri bir tarihe ertelendiği düşünüldüğü zamanda Satır bir yurt gezisine çıkmıştır.⁴⁵ 8 Eylül 1949 tarihinde Sivas'a gelen Satır, demiryolu memurları için bir terfi yasası hazırlandığını söylemiştir.⁴⁶ Terfi konusunu ele alan 22 Ekim 1949 tarihli Cumhuriyet gazetesine göre yapılacak olan terfinin büyük bir maliyeti vardır.⁴⁷ Bu yoruma rağmen Satır herhangi bir açıklama yapmamıştır. Ancak Satır'ın açıklamalarının üzerinden 5 ay geçmiş olmasına rağmen Barem Kanunu hakkında hâlâ yeni bir gelişme yaşanmamıştır. 6 Ocak 1950 tarihli TBMM oturumunda Zeytinoğlu, terfi yasasının ne durumda olduğunu, katar personelinin tazminatlarını alamayanların durumunu ve demiryolu atölyelerinde çalışan memurların istifa ettirilip ettirilmediğini sormuştur.⁴⁸ Bu soru incelendiğinde, demiryolu konusunun bir bütün olarak ele alındığı görülmüştür. Zeytinoğlu'nun bu sorusuna Satır, 13 Ocak 1950 tarihinde cevap vermiştir.⁴⁹ Konuşmasına Zeytinoğlu'na bu terfinin 1950'ye kalacağını daha önce de söylediğini hatırlatarak başlayan Satır, yapılan çalışmalar sonucunda hiçbir dış yardım almadan 6,5 milyonluk bir kaynak yaratılarak tasarının hazır hâle getirildiğini ifade etmiştir. Bu kanun tasarısına göre terfi edemeyen işçilerin durumuna da açıklık getiren Satır, deneyim ve memuriyet derecelerinin önemli olduğunu belirtmiştir. Tazminat konusu hakkında da bilgi veren Satır, 1949 Aralık ayında tahsisatın tükenmesinden dolayı ödemelerin geciktiğini kabul etmiştir. Satır'a göre demiryollarında herhangi bir istifa ettirilme durumu söz konusu dahi değildir. Satır'ın açıklamalarını dinleyen Zeytinoğlu, bunla-

rı yetersiz bulmuştur.⁵⁰ Oysaki Satır'ın açıklamaları gözden geçirildiğinde, yerinde ve yeterli açıklamalar yapmıştır.

Satır'ın açıklamalarından sonra Barem Kanunu için hazırlıklara devam edilmiştir. 10 Mart 1950 tarihinde Bütçe Komisyonu Barem Kanunu için 3,5 milyon lira daha bulmayı başarmıştır.⁵¹ Yeni kaynağın bulunmasının ardından tasarı 22 Mart 1950 tarihli TBMM oturumunda görüşülmeye başlanmıştır. Tasarı hakkında açıklama yapan Satır, demiryolu çalışanlarının refaha kavuşacağını ve barem bölüşümünün adil bir biçimde gerçekleşeceğini iddia etmiştir. Satır'a göre tasarının hükûmete bedeli 3,5 milyon olacaktır.⁵² Satır'ın konuşması incelendiğinde, tasarının 9,5 milyon liralık bir ödenekle değil 3,5 milyon lira bir ödenekle meclise geldiği anlaşılmaktadır. Her şeye rağmen Satır'ın açıklamalarından sonra tasarının maddelerinin görüşülmesine başlanmıştır. Bursa Milletvekili Faik Yılmazipek'in terfi alma konusunda 6. derece memurların durumuna dair bir itirazı olmuştur. Bu itirazı cevaplandırılan Satır'a göre tam olarak açıklayamadığı bu durumun ilgili baremin ikiye ayrılmasıyla adalet sağlandığını iddia etmiştir.⁵³ Ancak Satır tarafından bu ayırımın nasıl sağlandığı açıklanmadığı için bu hususta tarafımızca herhangi bir mütalaada bulunulamamıştır. Eleştirilere rağmen hazırlanan kanun tasarısı Demiryolları Barem Kanunu adıyla 23 Mart 1950 tarihli TBMM oturumunda kabul edilmiştir.⁵⁴ 28 Mart 1950 tarihinde de Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.⁵⁵ Böylelikle Satır, 1949 yılında vermiş olduğu sözü tutmayı başarmıştır.

45 *Akşam*, "Demiryolu Müstahdemlerinin Terfihi" (19 Ağustos 1949), 5.

46 *Ulus*, "Demiryolu İşçilerine Yeni Kanun Tasarısı" (8 Eylül 1949), 3.; *Yeni Adana*, "Ulaştırma Bakanı Dr. K. Satır'ın Beyanâtı" (8 Eylül 1949), 1.

47 *Cumhuriyet*, "Demiryolları Memurlarının Terfihi" (22 Ekim 1949), 3.

48 *Yeni İstanbul*, "Devlet Demiryolları Hakkında Bir Sözlü Soru" (6 Ocak 1950), 2.; *Zafer*, "Devlet Demiryolları ve Limanları İşletmelerinde Çalışanlar Hakkında: Mühim Bir Sözlü Soru" (6 Ocak 1950), 5.

49 *Zafer*, "Devlet Demiryollarındaki Memurların Durumu" (14 Ocak 1950), 1.; *Zafer*, "D.D. Memurların Durumu" (14 Ocak 1950), 5.; *Yeni İstanbul*, "Büyük Millet Meclisi Müzakereleri: Devlet Demiryolları İşçilerinin Durumu" (14 Ocak 1950), 3.; *Ulus*, "Bakanların Sözlü Sorulara Cevapları: D. Demiryolları Memurları İçin Yeni Barem Tasarısı Hazırlandı" (14 Ocak 1950), 1.; *Ulus*, "Bakanların Sözlü Sorulara Cevapları: D. Demiryolları Memurları İçin Yeni Barem Tasarısı Hazırlandı" (14 Ocak 1950), 5.

50 *TBMM Tutanak Dergisi*, VIII. Dönem, 23. Cilt, 29. Birleşim (13 Ocak 1950), 170-172.

51 *Yeni İstanbul*, "D. D. Yolları Personeli Terfih Ettirilecek" (10 Mart 1950), 1.

52 *TBMM Tutanak Dergisi*, VIII. Dönem, 25. Cilt, 70. Birleşim (22 Mart 1950), 696-698.

53 *TBMM Tutanak Dergisi*, VIII. Dönem, 25. Cilt, 70. Birleşim (22 Mart 1950), 702-704.

54 *Ulus*, "Devlet Demiryolları Baremi Kabul Edildi: Tasarı Hakkında: Kemal Satır, İzahat Verdi" (23 Mart 1950), 1.; *Ulus*, "Devlet Demiryolları Baremi Kabul Edildi" (23 Mart 1950), 5.

55 *T.C. Resmî Gazete*, "Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü Memur ve Hizmetlilerinin Ücretlerine Dair Olan 2847, 3173, 4620 ve 5000 Sayılı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına ve 2847 Sayılı Kanuna Bazı Maddeler Eklenmesine Dair Kanun" 7468 (28 Mart 1950), 18173-18191.

Hükûmet ile muhalefet arasında demiryolu konusunda anlaşmazlıklar giderilmeye çalışılırken 1949 Ağustos ayında demiryollarında bir yolsuzluk yapıldığı iddiası gündeme gelmiştir. Zaten bu dönemde Satır ile demiryolu malzeme müdürü Tahsin Kaşınbay arasında bir anlaşmazlık olduğu da bilinmektedir. Bu iddialar hakkında ilk açıklamayı yapan Satır, daha önce ihalesi yapılan ray ve traversler hakkında böyle bir iddianın ortaya atılmış olmasından ötürü yeni ihale yapılarak devletin 700 bin lira zarardan kurtarıldığını ifade etmiştir. Satır'a göre ikinci ihalenin ardından soruşturma sürerken Kaşınbay'ın emeklilik istemi gündeme gelmiş ve dilekçesi işleme konmuştur.⁵⁶ Satır'ın açıklamaları incelendiğinde, Kaşınbay'ın emeklilik istemini kullanarak onun da yolsuzlukla ilişkisi olduğunu ima etmeye çalıştığı görülmüştür. Satır'ın bu iddiaları karşısında yazılı bir cevap hazırlama ihtiyacı duyan Kaşınbay, ilk ihalenin 15 metre ray ve köprü malzemesi üzerinden yapılmasına rağmen ihaleyi kazanan şirketin bakanlık tarafından onaylanmadığını belirtmiştir. Kaşınbay'a göre ikinci ihalede istenilen malzeme 12 metreye düşürülerek birinci ihaleye katılmayan firmalarında katılımı sağlanmıştır. Dolayısıyla Kaşınbay, Satır'ın zarar olarak neyi kastettiğini anlamadığını beyan etmiştir.⁵⁷ Kaşınbay'ın açıklamaları incelendiğinde, kendini açıkça savunduğu anlaşılmaktadır. Bu açıklamanın ardından 16 Mayıs 1949 tarihinde bir kez daha açıklama yapma ihtiyacı duyan Satır, ilk ihalenin nitelik yönünden sadece Amerika'da bir fabrikanın ürettiği malzemeye eşit olacağı anlaşıldığından ihalenin iptal edildiğini söylemiştir.⁵⁸ Satır, ikinci ihalede malzeme şartının 12 metreye düşürülerek devlete büyük bir kazanç sağlandığı iddiasında ısrar etmiştir. Ayrıca Satır, travers işi ve ihalenin her aşamasında Kaşınbay'ın da imzası olduğunu savunmuştur.⁵⁹ Satır'ın açıklamaları gözden geçirildiğinde, Kaşınbay'ın da ihale değişikliği konusunda herhangi

bir olumsuz görüş bildirmediği görülmüştür. Zaten Kaşınbay da yeni bir açıklamada bulunmamıştır. İhale konusunu bir adım öteye taşıyan Son Posta gazetesi, 17 Ağustos 1949 tarihli haberi için ihaleleri kazanan bir firmanın temsilcisiyle görüşme yapmıştır.⁶⁰ Bu görüşmede temsilci, devletin zarar ettiğini açıklamıştır.⁶¹ Yine bu yolsuzluk iddiası halkı rahatsız etmiştir. Ulus gazetesinin 20 Ağustos 1949 tarihli haberine göre bir vatandaşın Satır'dan bu iddiaları tekrar cevaplamasını istemesi⁶² bunun göstergesidir.

2. Denizyolu Hakkındaki Düşünceleri

Satır'ın, Ulaştırma Bakanı olduktan sonra ilgilendiği bir diğer konu denizyolları olmuştur. Fakat Satır'ın bu konu hakkındaki düşüncelerinden önce 1939-1945 yılları arasında Türkiye'nin denizyolu politikası incelenmelidir. II. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla birlikte Türkiye, tarafsızlığını ilan etmiştir. Ancak bu durum, Türkiye'nin kıyılarını korumak için denizcilik eğitim faaliyetlerine devam etmesine ve çeşitli deniz araçları inşa etmesine engel olmamıştır. Bunun için Gölcük ve Taşkızak Tersaneleri'nde çalışmalar devam etmiştir.⁶³ Bu dönemde inşa edilen deniz araçlarına baktığımız zaman; Yıldırım, Şimşek, Bora ve Kasırga adıyla dört hücumbot, Taşıt adı verilen bir deniz römorku ve Bekirdere Cephane Gemisi'nin varlığından söz edildiği görülmüştür.⁶⁴ Yapılan çalışmalar incelendiğinde, Türkiye'nin gemi sanayinde ilerleme kaydettiği anlaşılmaktadır. II. Dünya Savaşı sonrasında Türkiye, dünya konjonktüründe Batı ile eklemlenmeyi uygun bulmuştur. Dolayısıyla bu dönemin hükümetleri, Marshall Yardımı'nın da etkisiyle gemi tonajının ve liman modernizasyonunun hızlanmasına çalışmıştır.⁶⁵ Fakat Marshall Yardımı'nın satın almaya dayalı bir olguya dayandığı düşünüldüğünde, Türkiye'yi denizcilik alanında üretimden alıkoymayı başaracağı aşikârdır.

56 *Yeni Sabah*, "Ulaştırma Bakanı K. Satır'ın Beyanati" (11 Ağustos 1949), 5.

57 *Yeni Sabah*, "Tarık Kaşınbay Kemal Satır'a Cevap Veriyor" (14 Ağustos 1949), 7.

58 *Ulus*, "Yol Malzemesi" (17 Ağustos 1949), 1.

59 *Ulus*, "Yol Malzemesi" (17 Ağustos 1949), 4.

60 *Son Posta*, "Demiryol Malzemesi Alımında Yolsuzluk İddiası: Travers İşinde 700 Bin Dolar Zarar" (17 Ağustos 1949), 1.

61 *Son Posta*, "Demiryol Malzemesi Alımında Yolsuzluk İddiası" (17 Ağustos 1949), 4.

62 *Ulus*, "Serbest Sütün: Demiryolları İçin Alınacak Malzeme" (20 Ağustos 1949), 6.

63 *Gölcük Tersanesi Komutanlığı Gemi İnşa Faaliyetleri 1926-2015* (İstanbul: Deniz Basımevi Müdürlüğü, 2018), 16-20.

64 Ferdi Uyaniker, *II. Dünya Savaşı Sürecinde Türk Donanmasındaki Gelişmeler* (İstanbul: Marmara Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Doktora Tezi, 2019), 485-488.

65 İbrahim Bozkurt- İbrahim Halil Aytar, "II. Dünya Savaşı Sonrası Uluslararası Ekonomiye Eklemlenme Sürecinde Türkiye'nin Deniz Ticareti ve Liman Politikası", *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi* 15/31 (2015-Güz), 336-346.

Dönemin denizyolları politikası gereğince Satır, ilk konuşmasını 1 Nisan 1949 tarihinde İstanbul'daki teftiş sonrasında yapmıştır. Teftiş sırasında bazı aksaklıkları tespit eden Satır, bunların giderilmesi için Genel Müdür Cemil Parman'a güvendiğini söylemiştir. Ardından bakanlığı hakkında da açıklamalarda bulunan Satır, bakanlığın harcayan değil gelir getiren bir bakanlık olduğunu iddia etmiştir.⁶⁶ Satır'a göre bakanlığın gelirlerinin artırılması için şehir hatlarının ücret ve sefer bakımından düzeltilmesi, yeni gemilerin alınması, armatörlere döviz yardımı gibi çalışmalar yapılmaktadır.⁶⁷ Yapılan bu çalışmalar sonucunda Satır, Amerika'dan sipariş edilen gemilerin 1949'un Mayıs ayında geleceğini iddia etmiştir. Bu gemilerin alımı için Mc. Cann isimli bir Amerikan vatandaşının yardım ettiğini açıklayan Satır, gelen gemilerin Akdeniz ve Karadeniz seferlerinde kullanılacağını ifade etmiştir. Özellikle Karadeniz seferlerinde çalışan gemi sayısının artmasıyla birlikte insan ve hayvanların birlikte taşınması işi son bulacaktır.⁶⁸ Satır'ın açıklamaları incelendiğinde, birtakım iyileştirmeler olsa da Türkiye'nin denizyolu politikasının üretimden çıkıp satın almaya doğru bir yönelim içinde olduğu anlaşılmaktadır.

Denizyolunda satın alma şeklinde iyileştirmeler yapılırken bu kurumda çalışanların maaşlarının çok da iyi olmadığı gündeme gelmiştir. 30 Mayıs 1949 tarihinde bu konuyu meclise Zeytinoğlu getirmişse de Satır, böyle bir artışın gündemde olmadığını söylemiştir.⁶⁹ Denizyolu çalışanlarının maaşları artırılma-

sa da Mc. Cann'e verilecek 175 milyon lira ikramiye için Satır'ın yetkilendirildiği tespit edilmiştir.⁷⁰ Bu durum 6 Haziran 1949 tarihli TBMM oturumunda ele alınmıştır. Konu hakkında ilk konuşan Ankara Milletvekili Hıfzı Oğuz Bekata, bu ikramiye işinin tek taraflı bir şekilde ele alınmaması için Satır'ın da dinlenmesi gerektiğini söylemiştir. Konu hakkında konuşan Satır, Mc. Cann'in araştırıldığını ve herhangi bir yolsuzluk olmadığını iddia etmiştir. Satır'a göre 14 milden süratli gemilerin yabancılara satılmaması işini Mc. Cann çözdüğü için bir ödülü hak etmiştir.⁷¹ Satır'ın konuşmasının ardından ikramiye tasarısı meclis tarafından kabul edilmiştir.⁷² Satır'ın açıklamalarını incelediğimizde, üretimden çok arabuluculu bir satın almayı doğru bulmaya başladığı anlaşılmaktadır.

Yurt dışından gemi alımları devam ederken Son Posta gazetesinin 19 Haziran 1949 tarihli habesine göre Nikaragua Puerto Casas'ta bulunan Kastamonu Şilebi'ndeki tayfalardan bazıları sarhoşluk gerekçesiyle hüküm giymiştir. Bunu duyan diğer Türk tayfaların Nikaragua polisiyle çatışmaya girmesi sonucunda 3 tayfa öldürülmüş ve 3 tayfa da yaralanmıştır.⁷³ Olayın ardından Nikaragua makamları Türk makamlarını bilgilendirmiştir.⁷⁴ Türk makamlarının bilgilendirilmesi sonucu bir açıklama yapan Satır, üç ölümü doğrularken yaralı sayısını beş olarak açıklamıştır.⁷⁵ Ayrıca Satır, Meksika Elçisi Vedit Uzgören'in olayı takip edeceğini belirtmiştir.⁷⁶ Ancak yapılan tüm araştırmalara rağmen çatışmaya katılan ve yaralanan tayfaların durumları hakkında bilgi edinilememiştir.

66 *Cumhuriyet*, "Ulaştırma Bakanı'nın Dün Verdiği İzahat" (2 Nisan 1949), 1.

67 *Cumhuriyet*, "Ulaştırma Bakanı'nın Dün Verdiği İzahat" (2 Nisan 1949), 4.

68 *Ulus*, "B. Kemal Satır'ın Demeci: Yeni Gemilerimiz Mayısta Yola Çıkıyor" (17 Nisan 1949), 1.; *Ulus*, "Yeni Gemilerimiz Mayısta Geliyor" (17 Nisan 1949), 2.

69 *TBMM Tutanak Dergisi*, VIII. Dönem, 19. Cilt, 96. Birleşim (30 Mayıs 1949), 1056-1057.

70 *Son Posta*, "Mc Can'a Verilecek İkramiye" (3 Haziran 1949), 3.

71 *TBMM Tutanak Dergisi*, VIII. Dönem, 20. Cilt, 102. Birleşim (6 Haziran 1949), 321-324.

72 *Ulus*, "M. Cann'e Verilecek İkramiye Tasarısı Dün Kabul Edildi" (7 Haziran 1949), 1.; *Ulus*, "M. Cann'e Verilecek İkramiye Tasarısı Dün Kabul Edildi" (7 Haziran 1949), 3.; *Yeni Sabah*, "Amerikadan Satın Alınan Gemiler" (7 Haziran 1949), 5.; *Son Posta*, "Amerikadan Gemi Mübayaası: Koçak'ın Yerdeğini Satır, Övdü" (7 Haziran 1949), 1.; *Son Posta*, "Amerikadan Gemi Mübayaası" (7 Haziran 1949), 7.

73 *Son Posta*, "Kastamonu Şilebinin Tayfası Nikaragua Polisile Çarpıştı" (19 Haziran 1949), 1. *Son Posta*, "Kastamonu Şilebinin Tayfası Nikaragua Polisile Çarpıştı" (19 Haziran 1949), 3.

74 *Son Posta*, "Kastamonu Suvarisinden Haber Geldi: Tayfalarımızdan 3 Kişiyi Sokakta Askerler Öldürdü" (20 Haziran 1949), 1.; *Son Posta*, "Kastamonu Suvarisinden Haber Geldi" (20 Haziran 1949), 3.; *Son Posta*, "Nikaraguada Öldürülen Tayfalarımız: Vaşington Elçiliğimizden Rapor Bekleniyor" (21 Haziran 1949), 1.; *Son Posta*, "Kastamonu Suvarisi Hâdisenin Tafsilâtını Bildirdi: Tayfalarımıza Askerler Yaylım Ateşi Açmışlar" (22 Haziran 1949), 1.; *Son Posta*, "Kastamonu Suvarisi Hâdisenin Tafsilâtını Bildirdi" (22 Haziran 1949), 5.

75 *Ulus*, "Kastamonu Şilebi Hâdisesi: Ulaştırma Bakanı Hâdisi Hakkında Geniş İzahat Verdi" (22 Haziran 1949), 1.; *Yeni Adana*, "Kastamonu Şilebimize Mensup Üç Tayfanın Öldürülmesi: Tahkikat Lehte Devam Ediyor" (22 Haziran 1949), 1.

76 *Ulus*, "Kastamonu Şilebi Hâdisesi" (22 Haziran 1949), 3.; *Yeni Adana*, "Kastamonu Şilebimize Mensup Üç Tayfanın Öldürülmesi: Tahkikat Lehte Devam Ediyor" (22 Haziran 1949), 3.; *Son Posta*, "Kastamonu Şilebi Hâdisesi: Meksika Elçimiz Tahkikata Memur Edildi" (23 Haziran 1949), 1.; *Son Posta*, "Kastamonu Şilebi Hâdisesi" (23 Haziran 1949), 6.

Yurt dışında yaşanan bu olayın ardından 1 Temmuz Kabotaj Bayramı'nın hazırlıklarının tamamlandığı ve Satır'ın da yeni gemiler hakkında bilgi verdiği duyurulmuştur.⁷⁷ Yaptığı konuşmada Satır, 17'si Amerika'dan olmak üzere 19 gemi alındığını söylemiştir.⁷⁸ Satın alınan gemiler için armatörlere döviz sağlandığını ifade eden Satır, bundan sonra vatandaşların daha kolay seyahat edeceğini ve İstanbul şehir hatlarına zam yapılmayacağını belirtmiştir. Ayrıca bu gemiler için bir yüzer havuz ve motor atölyesi de inşa edileceğini duyuran Satır, bunun için Eksport-İmport Bank'tan 3.500 bin lira değerinde bir kredi alınacağını ifade etmiştir.⁷⁹ Satır'ın anlattıklarını yorumlayan 1 Temmuz 1949 tarihli Zafer gazetesine göre güverte ücretleri zamlanacaktır. Bu durumda yeni gemilerin faturasını vatandaşlar ödeyecektir.⁸⁰ Ancak yapılan tüm araştırmalara rağmen herhangi bir zam haberine rastlanılmamıştır. Kabotaj Bayramı'nda da denizyollarındaki gelişmelerden bahseden Satır, deniz ticaret hacmimizin arttığını, armatörlere kolaylık sağlandığını ve bu bayram dolayısıyla deniz ticaretinde söz sahibi olmaya başladığımızı iddia etmiştir.⁸¹ Satır'ın konuşması incelendiğinde, denizyolları konusunda dışa bağımlılığın devam ettiği anlaşılmıştır.

Satır'ın iyimser söylemlerine rağmen 9 Temmuz 1949 tarihinde Tophane Rıhtımı'nda demirli olan Çorum adlı vapurda bir patlama meydana gelmiştir.⁸² Haberin Ankara'da duyulmasından sonra bir açıklama yapan Satır, ölenlere başsağlığı diledikten sonra İstanbul'a geleceğini bildirmiştir.⁸³ Faciadan iki sonra da ölenlerin cinsiyetlerine göre dağılımı belli olmuştur. Buna göre 44 kadın ve çocukla 15 erkek vatandaşın öldüğü kesinleşmiştir.⁸⁴ Ölenlerin kimlikleri tespit edilirken Satır da İstanbul'a gelerek incelemelerde bulunmuştur.⁸⁵ İncelemelerini bitirdikten sonra gazetecilerle konuşan Satır, olay hakkında adli ve teknik soruşturmanın başlayacağını ve denizyollarında eşya taşınması konusunda yeni düzenlemeler yapılacağını söylemiştir.⁸⁶ Satır'ın açıklamaları incelendiğinde, denizyollarında ciddi bir iyileştirme olacaktır. Ancak Satır'ın bu konuşmasını eleştiren Zafer gazetesine göre bu facia bakan tarafından olağan karşılanarak ölenlerin ailelerine 200 bin lira ayrıldığını iddia etmiştir.⁸⁷ Satır'ın açıklamalarında, böyle bir cümlenin yer almadığı bellidir. Dolayısıyla Zafer gazetesine, Satır'ın konuşmasını çarpıtmıştır. Bu arada facia ile ilgili bilirkişi incelemeleri başlamış olup Satır da bu heyette yer alan İstanbul savcısı İhsan Kökenli ve Genel Müdür Cemil Parman ile görüşmüştür.⁸⁸ Daha sonra faciada

77 *Yeni Adana*, "1 Temmuz: Denizcilik Bayramı: Yarın İstanbul'da Büyük Bir Tören Yapılacak" (30 Haziran 1949), 1.; *Son Posta*, "Yeni Gemiler de Geldikten Sonra: İnsanların Hayvanlarla Birlikte Nakil İşine Son Verilecek" (1 Temmuz 1949), 1.

78 *Ulus*, "Ulaştırma Bakanı'nın Basın Toplantısı" (1 Temmuz 1949), 1.; *Yeni Sabah*, "Ulaştırma Bakanı Beyanatta Bulundu" (1 Temmuz 1949), 1.

79 *Ulus*, "Ulaştırma Bakanı'nın Basın Toplantısı" (1 Temmuz 1949), 6.; *Yeni Sabah*, "Ulaştırma Bakanı Beyanatta Bulundu" (1 Temmuz 1949), 5.; *Son Posta*, "İnsanların Hayvanlarla Birlikte Nakli İşine Son Verilecek" (1 Temmuz 1949), 7.

80 *Zafer*, "Deniz ve Demiryollarımız: Ulaştırma Bakanı Geniş İzahat Verdi" (1 Temmuz 1949), 6.

81 *Son Posta*, "Dün Denizcilik Bayramı Kutlandı" (2 Temmuz 1949), 1.; *Zafer*, "Denizcilik Bayramı" (2 Temmuz 1949), 1.; *Yeni Sabah*, "Kabotaj Bayramı Dün Tes'id Edildi" (2 Temmuz 1949), 1.; *Son Posta*, "Dün Denizcilik Bayramı Kutlandı" (2 Temmuz 1949), 2.; *Zafer*, "Denizciler Bayramı" (2 Temmuz 1949), 6.; *Yeni Sabah*, "Kabotaj Bayramı Dün Tes'id Edildi" (2 Temmuz 1949), 5.; *Akşam*, "Denizcilik Bayramı" (2 Temmuz 1949), 3.

82 *Yeni Sabah*, "Dün Akşam, Tophane Rıhtımına Bağlı Çorum'da Bir Yangın Faciası Oldu: "80" Ölü Çıkarıldı, Bir O Kadar da Yaralı Var" (10 Temmuz 1949), 1.; *Yeni Sabah*, "Dün Akşam Tophane Rıhtımına Bağlı Çorum'da Bir Yangın Faciası Oldu" (10 Temmuz 1949), 7.; *Son Posta*, "Limanda Dün Akşamki Yangın ve İnfilâk Faciası: Çorum Vapurunda Çıkan Yangın 100 e Yakın Vatandaşın Hayatına Mal Oldu" (10 Temmuz 1949), 1.; *Son Posta*, "Limanda Dün Akşamki Facia" (10 Temmuz 1949), 7.; *Zafer*, "Çorum Vapurunda Feci Bir Yangın" (10 Temmuz 1949), 1.; *Zafer*, "Çorum Vapurunda Yangın" (10 Temmuz 1949), 4.; Salih Dizer, "Facia Ambara Gizli Sokulan Parlayıcı ve Patlayıcı Maddelerden İleri Geldi" *Son Posta*, (11 Temmuz 1949), 1,7.; *Yeni Sabah*, "Ulaştırma Bakanı Bu Sabah Geliyor" (11 Temmuz 1949), 1.

83 *Yeni Sabah*, "Ulaştırma Bakanı Bu Sabah Geliyor" (11 Temmuz 1949), 5.; *Yeni Adana*, "Çorum Vapurunda: 56 Kişinin Ölmesine, 30 Kişinin Yaralanmasına Sebep Olan Bu Yangının Sebepleri Araştırılıyor" (11 Temmuz 1949), 1.

84 *Akşam*, "Çorum" Yangını Faciası Kurbanları 59'u Buldu" (12 Temmuz 1949), 1.; *Akşam*, "Çorum Yangını Faciası" (12 Temmuz 1949), 2.

85 *Yeni Sabah*, "Ulaştırma Bakanı Dün İstanbul'a Geldi" (12 Temmuz 1949), 1.; *Akşam*, "Ulaştırma Bakanı K. Satır'ın Beyanatı" (12 Temmuz 1949), 1.; *Son Posta*, "Ulaştırma Bakanı'nın Beyanatı: Faciaların Tekerrür Etmemesi İçin Tüzük Hazırlanacak" (12 Temmuz 1949), 1.

86 *Son Posta*, "Ulaştırma Bakanı'nın Beyanatı" (12 Temmuz 1949), 7.; *Yeni Sabah*, "Ulaştırma Bakanı" (12 Temmuz 1949), 5.; *Akşam*, "Ulaştırma Bakanı" (12 Temmuz 1949), 2.

87 *Zafer*, "Bundan Sonra Tedbir Alınacakmış: Bakan, Kaza Her Yerde Olur Diyor!" (12 Temmuz 1949), 1.; *Zafer*, "Ulaştırma Bakanı'nın Sözleri" (12 Temmuz 1949), 6.

88 *Son Posta*, "Çorum Vapuru Faciası: Bilirkişi Heyeti Facianın Mesullerini Araştırıyor" (13 Temmuz 1949), 1.; *Son Posta*, "Çorum Vapuru Faciası" (13 Temmuz 1949), 7.; *Zafer*, "Çorum Faciası: Ehlivukuf Dün Tetkiklere Başladı" (13 Temmuz 1949), 1.; *Zafer*, "Çorum Faciası" (13 Temmuz 1949), 6.

ölenlerin cenaze törenlerine katılan Satır Ankara'ya dönmüştür.⁸⁹ İki gün sonra da Zafer gazetesinde bu konu hakkında bir makale kaleme alan Feyyaz Söker, denizyollarında iyileştirme yapılması gerektiğinden bahsederken Satır'ın adını hiç kullanmamıştır.⁹⁰ Daha önce asılsız söylemlerle Satır'ı eleştiren Zafer gazetesinin bu tutumu dikkat çekicidir.

Yaşanan bu facianın üzerinden bir ay geçmeden Satır'ın tutum ve davranışlarında tutarsızlıklar görülmüştür. 26 Temmuz 1949 tarihli Son Posta gazetesinde Satır'ın İstanbul'a geleceği duyurulmuştur.⁹¹ Ertesi gün İstanbul'a gelen Satır, verdiği demeçte gelme sebebinin faciaya sebep olanların belirlenip belirlenmemesi değil yurt dışına çıkacak gemileri denetlemek olduğunu söylemiştir.⁹² Bu durumda Satır'ın facianın sorumluları hakkında konuşmaktan kaçındığı anlaşılmıştır. Ancak Satır'ın İstanbul'a gelmesinden bir ay sonra faciayla ilgili sorumlular tespit edilerek tutuklanmıştır.⁹³ Kararın açıklanmasından sonra Satır, sorumluların cezalandırılacağını söylemiştir.⁹⁴ Dolayısıyla Satır'ın verilecek her kararı kabulleneceği görülmüş; ancak sorumlulara verilen cezalar hakkında bir bilgiye ulaşamamıştır.

Tutuklamaların hemen ardından bir yurt gezisine çıkmaya karar veren Satır, Konya'da yaptığı konuşmada Trabzon'a giderek gemilerde inceleme yapacağını duyurmuştur.⁹⁵ Ayrıca 1950 yılında, Marshall Yardımı'ndan bakanlık için ayrılan bütçe ile gemi filosunun büyütüleceğini ve liman yapımına hız verileceğini de iddia etmiştir.⁹⁶ Satır'ın açıklamaları incelen-

diğinde, Marshall Yardımı'nın kullanılmaya başlanacağı anlaşılmıştır. 17 Eylül 1949 tarihinde Trabzon'a giden Satır, incelemeleri sonucunda tespit ettiği sorunlardan bahsetmiştir. Bunlar; mısırın uygun fiyattan alımı, şehir dışında çalışan işçilerin ulaşımı için gemi tedariki ve fındık sorunudur. Fındık ve mısır sorunu için hükümetin gerekli önlemleri aldığını belirten Satır, gemi tedariki için ucuz gemi alımına gidileceğini söylemiştir.⁹⁷ Satır'ın konuşması incelendiğinde, gemi alımı konusunda ısrarcı olduğu tespit edilmiştir.

Gezinin ardından Satır, denizyollarındaki sorunlarla ilgilenmek için 21 Eylül 1949 tarihinde İstanbul'a gelmiştir.⁹⁸ Ertesi gün Denizyolları Genel Müdürlüğü'nde bir açıklama yapan Satır, hem son yurt gezisini hem de yaptığı inceleme sonuçlarını değerlendirmiştir.⁹⁹ Satır'a göre şimdiye kadar alınan gemiler ucuz ve sağlamdır.¹⁰⁰ Güverte yolcularının rahatça seyahat edebilmesi gerektiğini ifade eden Satır, ikinci kat ambarlarının bu taşıma şekline uygun hâle getirileceğini söylemiştir.¹⁰¹ Ayrıca armatörlere belirli kolaylıklar sağlanmasının 1949 yılı deniz taşımacılığı için önemli bir adım olacağını ifade etmiştir.¹⁰² Satır'ın konuşmasını incelediğimiz zaman, denizyolları ile ilgili önemli sorunların çözümüne temas ettiği görülmektedir. Satır'ın teminat verdiği gemilerden biri olan Tarsus Vapuru, İzmir'den hareket ettikten sonra Mıdilli Adası civarında yer alan Hallos Feneri açıklarında tribünlerde oluşan bir arıza sebebiyle yola devam edememiştir. Bu durum karşısında gemi süvarisi yardım istemek zorunda kalmıştır.¹⁰³ Böylelikle Satır'ın teminatının yerinde bir güvence olmadığı anlaşılmıştır.

89 *Yeni Adana*, "İhmalin Kurbanı Olan: Çorum Vapurundaki Ölülerin Defni Başladı" (13 Temmuz 1949), 1.

90 Feyyaz Söker, "Çorum Faciası Karşısında: Güverte Yolcuları İçin Alınacak Tedbirler", *Zafer* (16 Temmuz 1949), 2,5.

91 *Son Posta*, "Üç Bakan Geliyor" (26 Temmuz 1949), 7.

92 *Son Posta*, "Dün Gelen Bakanlar" (27 Temmuz 1949), 7.; *Son Posta*, "Ulaştırma Bakanı'nın Beyanatı" (27 Temmuz 1949), 7.

93 *Yeni Adana*, "Çorum Yangınının 11 Mesûlü Mahkemede" (25 Ağustos 1949), 1.; *Son Posta*, "Çorum Faciası: Mesul Memurlar İçin Formaliteler Tamamlanıyor" (27 Ağustos 1949), 1.; *Son Posta*, "Çorum Faciası" (27 Ağustos 1949), 7.

94 *Son Posta*, "Ulaştırma Bakanı Beyanatta Bulundu: Çorum Faciasında Liman Müdürlüğüde Mesul Görüldü" (28 Ağustos 1949), 1.; *Son Posta*, "Ulaştırma Bakanı Beyanatta Bulundu" (28 Ağustos 1949), 7.

95 *Ulus*, "Telgraf- Telefon- Radyo Haberleri: Ulaştırma Bakanı Tetkik Gezisine Devam Ediyor" (6 Eylül 1949), 3.

96 *Son Posta*, "Telgraf, Telefon ve Telsiz Haberleri: Marshall Yardımı ile: Deniz Ticaret Filomuz Çoğaltılacak" (6 Eylül 1949), 3.

97 *Akşam*, "Güverte Yolcuları İçin Yeni Gemiler" (18 Eylül 1949), 3.

98 *Akşam*, "Ulaştırma Bakanı Geldi" (22 Eylül 1949), 3.

99 *Ulus*, "Amerika'dan Satın Alınan Gemiler: Ulaştırma Bakanı Geniş İzahat Verdi" (23 Eylül 1949), 1.; *Son Posta*, "Ulaştırma Bakanı Dediki: Alınan Gemiler Ucuz ve Sağlamdır" (23 Eylül 1949), 1.

100 *Akşam*, "Ulaştırma Bakanı'nın Demeci: Güverte Yolcuları İçin Gemi Ambarlarında Tadiller Yapılacak" (23 Eylül 1949), 1.; *Son Posta*, "Alınan Gemiler Ucuz ve Sağlamdır" (23 Eylül 1949), 7.

101 *Akşam*, "Ulaştırma Bakanı'nın Demeci" (23 Eylül 1949), 2.

102 *Ulus*, "Amerika'dan Satın Alınan Gemiler: Ulaştırma Bakanı Geniş İzahat Verdi" (23 Eylül 1949), 3.

103 *Son Posta*, "Ulaştırma Bakanı'nın Sağlık Teminatı Verdiği Sırada: Tarsus Vapuru Deniz Ortasında Kaldı" (24 Eylül 1949), 1.; *Son Posta*, "Ulaştırma Bakanı'nın Sağlık Teminatı Verdiği Sırada" (24 Eylül 1949), 7.

Denizyolları konusu 1950 yılına gelindiğinde hükûmet- muhalefet ilişkilerinde bir kez daha gündeme gelmiştir. Kütahya Milletvekili Hakkı Gedik; alınacak gemilerin niteliğini, denizyollarının tek elden idaresinin zor olup olmayacağını, Amerika'dan yük taşımak için satın alınan gemilerin büyük masraflar karşılığında yolcu gemisine dönüştürülmesinin sebebini ve satın almada görevini kötüye kullanan heyetin mahkemeye verilirip verilmediğini sormuştur.¹⁰⁴ Gedik'in sorusunu incelediğimiz zaman, denizyollarında özellikle de satın alma konusunda birtakım sıkıntılarının yaşandığı görülmüştür. Gedik'in bu sorusundan sonra bir makale kaleme alan Abidin Dâver, Satır'ın bu bakanlıkta çok kötü bir sınav verdiğini ve denizyollarının bürokrat zihniyetiyle yönetilmemesi gerektiğini ifade etmiştir.¹⁰⁵ Bu makalenin yayımlanmasının ardından Satır, Dâver'e bir cevap vermemiştir. Ancak 23 Ocak 1950 tarihli meclis oturumunda Gedik'in sorularını yanıtlamıştır.¹⁰⁶ Satır; gemi seçiminde memleketin şartlarını göz önünde bulundurduklarını, gemi alımında armatörlere kolaylık sağlanmasına rağmen tekelleşmenin söz konusu olmadığını denizyollarının gelişmesi için çalışmalar yapıldığını ve gemi dönüştürme işinin iddia edilen maliyetin altında olduğundan dolayı gerçekleştiğini söylemiştir.¹⁰⁷ Satır'ın cevabı incelendiğinde, soruları güzel bir biçimde cevaplandırdığı söylenebilir. Fakat Satır'ın cevabı Gedik'i tatmin etmemiştir. Bu yüzden bir daha söz alan Gedik, II. Dünya Savaşı sonrasında Amerika'nın ucuz krediyle gemi satışına başlamasına rağmen Türk yasalarının kolaylık göstermemesi nedeniyle armatörlerin bu krediden faydalanamadıklarını iddia etmiştir.¹⁰⁸ Gedik'in bu söylediklerine cevap veren Satır, olayın dramatize edildiğini belirtmiştir.¹⁰⁹ Oysaki şu ana kadar

dışarıdan alınan gemilerde muhtelif sorunlar çıktığı bu çalışmamızda ifade edilmiş, böylelikle hem Satır'ın hem de Gedik'in hadiselere yaklaşımlarının taraflı ve eksik olduğu ortaya konulmuştur.

3. Havayolu Hakkındaki Düşünceleri

Satır'ın havayolu konusundaki çalışmalarını incelemeden önce II. Dünya Savaşı sırasında ve sonrasında Türkiye'nin bu konuya bakış açısı ele alınmalıdır. II. Dünya Savaşı esnasında Türk havacılığını sivil ve askerî havacılık olarak incelemekte fayda olacağı kanaatindeyiz. Atatürk döneminde gelişmeye başlayan sivil havacılık, II. Dünya Savaşı'nda açılan hava limanları ve seferler sayesinde gelişmeye devam etmiştir.¹¹⁰ Ancak savaş sırasında askerî havacılığın ihtiyaçları daha önemlidir. Bu yüzden Türk Hava Kurumu Etimesgut Uçak Fabrikası ve Gazi Uçak Motoru Fabrikası kurularak ihtiyaçlara cevap verilmeye çalışılmıştır. Fakat II. Dünya Savaşı sonrasında iki fabrika da kapatılmıştır.¹¹¹ Dolayısıyla havacılık alanında da Türkiye dışa bağımlı hâle gelmeye başlamıştır.

Satır'ın bakan olduktan sonra havayolları konusuyla da ilgilenmiştir. Bu konudaki ilk konuşmasını TBMM'de 14 Mart 1949 tarihinde havayollarına ait ödeneğin Bütçe Komisyonu'na iadesinde yapmıştır. Satır konuşmasında, bu ödeneğin komisyona iade edilmemesi hâlinde ödeneği Bayındırlık Bakanlığı'nın kullanacağını iddia etmiştir. Bu konuda Satır'ı Bütçe Komisyonu Başkanı Mardin Milletvekili Rıza Erten de desteklemiştir. Böylelikle tasarının komisyona iadesi meclis tarafından kabul edilmiştir.¹¹² Yine hava limanı inşası için Bayındırlık Bakanlığı emrine verilen bir ödeneğe Satır, 11 Nisan 1949'da mecliste karşı çık-

104 *Yeni İstanbul*, "Deniz İşletmeciliği Hakkında Meclise Verilen Bir Önerge" (9 Ocak 1950), 3.

105 Abidin Dâver, "Deniz Ticaretimiz", *Cumhuriyet* (16 Ocak 1950), 1,3.

106 *Ulus*, "Denizyolları İçin Alınan ve Alınacak Gemiler: Ulaştırma Bakanı Kemal Satır, Dün Mecliste Geniş İzahat Verdi" (24 Ocak 1950), 1.; *Ulus*, "Denizyolları İçin Alınan ve Alınacak Gemiler: Ulaştırma Bakanı Kemal Satır, Dün Mecliste Geniş İzahat Verdi" (24 Ocak 1950), 5.; *Zafer*, "Dünkü M. Meclisi'nde Görüşülen İki Takrir" (24 Ocak 1950), 1.; *Zafer*, "M. Meclisi'nde Görüşülen İki Takrir" (24 Ocak 1950), 6.; *Cumhuriyet*, "Deniz Ticaret Filomuz" (24 Ocak 1950), 1.; *Cumhuriyet*, "Deniz Ticaret Filomuz" (24 Ocak 1950), 3.; *Akşam*, "Denizyolları" (24 Ocak 1950), 2.

107 *TBMM Tutanak Dergisi*, VIII. Dönem, 23. Cilt, 33. Birleşim (23 Ocak 1950), 275-283.

108 *TBMM Tutanak Dergisi*, VIII. Dönem, 23. Cilt, 33. Birleşim (23 Ocak 1950), 283-286.

109 *TBMM Tutanak Dergisi*, VIII. Dönem, 23. Cilt, 33. Birleşim (23 Ocak 1950), 286-287.

110 Nadir Yurtoğlu, "Sivil Havacılık Sektörü İçerisinde Yer Alan Türk Hava Yollarının Tarihi Gelişimi (1933-1960)", *CTAD 23* (Bahar 2016), 307-309.

111 Bu fabrikalar için bkz: Doğan Özer, "II. Dünya Savaşı Yıllarında Türk Hava Kurumu Etimesgut Uçak Fabrikası (1939-1945)", *Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi* 5/12 (2018), 21-27.; Osman Yalçın, "Türk Hava Kurumu'nun Kurduğu Hava Harp Sanayii Fabrikaları", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi* 29/86 (2013), 135-180.

112 *TBMM Tutanak Dergisi*, VIII. Dönem, 17. Cilt, 55. Birleşim, (14 Mart 1949), 21.

miştir. Satır'ın bu karşı çıkışı meclis tarafından kabul edilerek ilgili ödenek Ulaştırma Bakanlığı'na verilmiştir.¹¹³ Satır'ın bakanlığı için yaptığı konuşmalar incelendiğinde, bakanlığın hakkını savunarak bunu meclise kabul ettirdiği anlaşılmıştır. Ayrıca Ulaştırma ve Bayındırlık Bakanlıkları arasında bir yetki düzensizliği olduğu da tespit edilmiştir. TBMM'deki bu konuşmasının ardından bir demeç daha veren Satır, yakında Romanya ve Arap ülkelerine de seferlerin başlayacağını müjdelemiştir.¹¹⁴ Konuşmasından sonra Satır, Ankara Etimesgut Uçak Fabrikası'nı inceleyerek çalışmalardan duyduğu memnuniyeti belirtmiştir.¹¹⁵ Satır'ın konuşması ve yaptığı incelemeler göz önüne alındığında, havayollarının hem sefer hem de üretim anlamında gelişmekte olduğu anlaşılmaktadır.

Havayollarının her anlamda gelişmeye devam etmesine rağmen üzücü olaylar da yaşanmıştır. 25 Mart 1950 tarihinde Devlet Havayolları'na ait 32 sayılı Bal isimli uçak yoğun sis ve tipi yüzünden hava limanını bulamayıp tepelere çarpıp parçalanmıştır. Yaşanan bu kaza sonucunda 15 yolcu ve mürettebattan kurtulan olmamıştır.¹¹⁶ Kazadan üç gün sonra hayatını kaybedenler için yapılan cenaze törenine Satır da katılmıştır.¹¹⁷ Ancak Satır'ın kaza hakkında herhangi bir açıklama yapmaması dikkat çekicidir.

4. Partiler Arası İlişkiler

Satır'ın partiler arası ilişkilerdeki rolünü incelemeye önce Türkiye'nin II. Dünya Savaşı sırasında ve

sonrasındaki sosyal ve siyasal gelişmeleri incelenmelidir. II. Dünya Savaşı'nda tarafsızlığını ilan eden Türkiye, savaşın hızlı bir şekilde geniş alanlara yayılması sonucunda seferberlik ilan etmek zorunda kalmıştır. Seferberlik ilanından sonra erkeklerin büyük bir kısmının askere alınması ve çıkarılan ağır kanunlar sonucunda üretim düşmüştür. Savaş sonrasında hemen toparlanamayan Türkiye, hayat pahalılığı, karaborsa ve mesken buhranı gibi sorunlarla uğraşmak zorunda kalmıştır.¹¹⁸ Yaşanan bu sorunlarla birlikte kurulan yenedünya düzeninde yer almak isteyen Türkiye'nin çok partili hayata geçişi gerçekleştirmesi gerekmektedir.¹¹⁹ Bu durumda İsmet İnönü'nün desteği ile birlikte çok partili hayata geçiş süreci başlamıştır.¹²⁰ Yeni bir partinin doğum sancuları aslında daha 16 Mayıs 1945 tarihinde Çiftçiyi Topraklandırma Kanunu'nun meclis görüşmelerinde yaşanmıştır. Bir toprak ağası olan Aydın Milletvekili Adnan Menderes, bu tasarıya şiddetle karşı çıkmıştır.¹²¹ Bu karşı çıkışın ardından Adnan Menderes, Fuad Köprülü, Celal Bayar ve Refik Koraltan 7 Haziran 1945'te demokratikleşmeyi savunan Dörtlülük Takrir adlı önergeyi CHP Meclis Grubu'na vermiştir. 12 Haziran 1945 tarihinde görüşülen önerge, şiddetli tartışmaların sonunda reddedilmiştir. Adnan Menderes ve Fuad Köprülü, bu tavrı basında tartışmaya açmalarının ardından her ikisi de CHP'den ihraç edilmiştir.¹²² Neticede 7 Ocak 1946 tarihinde Demokrat Parti(DP) kurulmuştur.¹²³ Böylelikle çok partili hayata geçiş süreci başarılı olmuştur.

113 *Ulus*, "Meclis'in Dünkü Oturumunda: Verem Savaş Kanunu Kamutay'ın Oy Birliğiyle Kabul Edildi" (12 Nisan 1949), 1.; *Ulus*, "Meclisin Dünkü Oturumunda: Verem Savaş Kanunu Kamutay'ın Oy Birliğiyle Kabul Edildi" (12 Nisan 1949), 3.

114 *Cumhuriyet*, "Yurd Dışı Uçak Seferleri" (13 Nisan 1949), 1.; *Cumhuriyet*, "Yurd Dışı Uçak Seferleri" (13 Nisan 1949), 4.

115 *Cumhuriyet*, "Uçak Fabrikası" (13 Nisan 1949), 4.

116 *Zafer*, "Dünkü Tüylar Ürpertici Uçak Kazası: Bir Yolcu Uçağımız Düştü 15 Kişi Fecî Şekilde Öldü" (26 Mart 1950), 1.; *Zafer*, "Dünkü Tüylar Ürpertici Uçak Kazası" (26 Mart 1950), 5.; *Cumhuriyet*, "Dün Bir Yolcu Uçağımız Düştü, 15 Kurban Verdik" (26 Mart 1950), 1.; *Cumhuriyet*, "Dün Bir Yolcu Uçağımız Düştü On Beş Kurban Verdik" (26 Mart 1950), 3

117 *Cumhuriyet*, "Uçak Kazası Kurbanları" (28 Mart 1950), 1.; *Cumhuriyet*, "Uçak Kazası Kurbanları" (28 Mart 1950), 3.

118 Burak Aydemir, "II. Dünya Savaşı Sonrasında (1945-1950) Türkiye'nin İktisadi Durumu ve Sosyal Hayatta Yaşanan Gelişmeler", *İçtimaiyat Sosyal Bilimler Dergisi* 5/1 (2021), 76-82.

119 Abdulvahap Akıncı- Sefa Usta, "Türkiye'de Çok Partili Hayata Geçişte Etkili Olan Dış Faktörlerin Değerlendirilmesi", *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi* 21/1 (2016), 278.

120 Muhibbe Erdoğan, "II. Dünya Savaşı Sonrasında: Türkiye'de Yaşanan Sosyal ve Siyasal Değişimlerde Kemal Satır", *Karaelmas Sosyal Bilimler Dergisi* 1/1 (2023), 38.

121 Mehmet Korkud Aydın, "CHP'de Parti İçi Muhalefetin İlk Örneği: Çiftçiyi Topraklandırma Kanunu ve TBMM'de Yaşanan Tartışmalar", *Yüzcüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* 41 (2018), 371.

122 Nasrullah Uzman, "Adnan Menderes ve M. Fuat Köprülü'nün Cumhuriyet Halk Partisi'nden İhraçları", *Tarih Araştırmaları Dergisi* 36/62 (2017), 208-222.

123 Erkan Afşar, "Türk Politik Tarihinde Demokrat Parti ve 1946 Programı", *Van Yüzünü Yıl Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi* 4/8 (2019), 284.

Satır, çok partili hayata geçiş döneminde sürekliliği değişen tepkiler vermiştir.¹²⁴ Zaten 1946 Belediye ve Genel Seçimleri'nde sonuçlara muhalefetin itirazlarına rağmen CHP iktidarının devam etmesi hem yurt içinde hem de yurt dışında tepkilere neden olmuştur.¹²⁵ Bunun sonucunda DP, 7 Ocak 1947 tarihinde toplanan ilk kongresinde son seçimi eleştirmiş ve Cumhurbaşkanlığı'nın parti başkanlığından ayrılmasını istemiştir. DP'nin istek ve eleştirileri iktidarın daha da sinirlenmesine yol açmıştır.¹²⁶ Ancak bu gerginliği düşürmek için harekete geçen de bir DP'li olan Üzeyir Avunduk'tur.¹²⁷ Avunduk, 20 Temmuz 1949'da Satır'ı ziyaret ederek İnönü'nün kendisinden bir şey isteyip istemediğini sormuştur.¹²⁸ Satır, bu görüşmeden İnönü'ye bahsetmiştir. Tecrübeli bir politikacı olan İnönü de bunun bir oyun olduğunu anlayarak Satır aracılığıyla Avunduk'a yazılı bir mesaj göndermiştir. Bu mesajda İnönü, Avunduk'a teşekkür ettikten sonra bir görüşme olması hâlinde bunun liderler arasında yaşanacağını belirtmiştir. İnönü'nün yazılı mesajını Avunduk'a ileten Satır, Avunduk'un mesajdan memnun kalmadığını da İnönü'ye söylemiştir. Avunduk'un başarısız girişiminden sonra DP'de yeni düşünceler oluşmaya başlamıştır. 12 ya da 13 Aralık 1949 tarihinde Menderes ve Fevzi Lütfi Karaosmanoğlu, Celal Bayar'dan gizli bir biçimde Satır ile görüşmüştür. Satır'ın düşüncesine göre bu görüşmenin amacı İnönü'yü DP'nin yanında olduğunu göstererek halkın gözünde partilerinin konumunu yükseltmektir. Bu konuda Satır'dan farklı düşünen Nihat Erim, yapılan görüşmenin Bayar'dan gizli olmadığını ve Bayar'ın İnönü ile görüşme arzusunu araya fazla adam sokmayarak gerçekleştirmesinin önemli olduğunu belirtmiştir. İki partinin önemli isimleri arasında görüşmeler sürerken DP kongrelerinden birinde CHP'yi

yuhalama olayı meydana gelmiştir. Olayın ardından 10 Kasım 1949 tarihinde Satır'ı arayan Avunduk, yuhalama meselesinin DP ile ilgisinin bulunmadığına dair partinin bir tekzip yayımlayacaklarını belirtmiştir. Ayrıca Ahmet Tahtakılıç'ın gensorusunu da parti olarak tasvip etmediklerini ifade etmiştir.¹²⁹ İktidar-DP hattında yaşanan bu süreç Satır'ın gözünden incelendiğinde, DP'nin ılımlı bir tutum sergilemeye çalıştığı anlaşılmıştır.

DP'nin ılımlı tutumuna karşın CHP'de sert bir tutum izlendiği ve bu tutumun bürokrasiye de sıçradığı tespit edilmiştir. Son Posta gazetesinin 26 Ağustos 1949 tarihli haberine göre Sivas'ta Satır'ın değil Devlet Demiryolları Genel Müdürü Galip Güran'ın konuşma yapması bunun örneklerinden biridir.¹³⁰ Bu konuşmasında Güran, seçim tarihinin belli olmamasına rağmen oyların aşırı propagandaya göre verilmemesi gerektiğinin üzerinde durmuştur.¹³¹ Satır'ın yerine Güran'ın konuşma yapması CHP'nin kendine fazlaca güvendiğinin göstergesidir. CHP'nin bu tutumu DP'de bir sonraki seçimi kazanamayacakları kuşkusunun oluşmasına neden olmuştur. Bu sebepten dolayı Menderes ve Karaosmanoğlu, Satır ile görüşerek CHP ile anlaşma yolu bulmaya çalışmışlardır. Hem Menderes hem de Karaosmanoğlu'na göre bu zamana kadar DP'nin CHP'ye yapmış olduğu sataşmaların suçunu Bayar'a yüklemekte bir sakınca yoktur.¹³² Görüşmeden bir sonuç alamayan Menderes ve Karaosmanoğlu, yanlarına Köprülü'yü de alarak 12 Ocak 1950'de Satır'la bir akşam yemeği yemiştir. Yemekte konuşulan konular net olmamakla birlikte Satır'ın Erim'e anlattığına göre Menderes, Köprülü ve Karaosmanoğlu'nda bir şey söylemek isteyip de söyleyemeyenlerin tavrı vardır.¹³³ Dörtlü görüşmenin ardından gazetelerde CHP-DP koalisyonu iddiaları ortaya atılmıştır. Ancak

124 Erdoğan, "II. Dünya Savaşı Sonrasında", 38-43.

125 Bu dönem hakkındaki düşünceler için bkz: Filiz Çolak, "İzmir'de 21 Temmuz Genel Seçimlerinin(Hileli Seçim) Provası: 1946 Belediye Seçimleri", *Tarih Okulu Dergisi* 2012/13 (2012), 1-14.; Yusuf Tekin-İrşat Sarılioğlu, "1946 Seçimleri ve Uluslararası Politikada Yansımaları: Soğuk Savaşın Eşiğinde Çok Partili Siyasal Hayata Geçiş", *Bilişim* 96 (2021), 1-32.

126 Bekir Koçlar, "Çok Partili Hayata Geçiş Döneminde Hükümet Muhalefet İlişkisi", *Türkler*, (ed.) Hasan Güzel vd., (Ankara: Yeni Türkiye Yayınları,2002),16/1391.

127 Cem Eroğul, *Demokrat Parti: Tarihi ve İdeolojisi* (Ankara: İmge Kitabevi, 1998), 56.

128 İsmet İnönü, *Defterler*, haz. Ahmet Demirel (İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2008), 520.

129 Nihat Erim, *Günlükler*, haz. Ahmet Demirel (İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2005), 354,383, 394-395.

130 *Son Posta*, "Ankara'da Beş Bakan Konuştu" (26 Aralık 1949), 1.

131 *Son Posta*, "Ankara'da Beş Bakan Konuştu" (26 Aralık 1949), 7.

132 Faik Ahmet Barutçu, *Siyasi Anılar* (İstanbul: Milliyet Yayınları, 1977), 377.

133 Erim, *Günlükler*, 405-406.

DP'nin sesi¹³⁴ olan Zafer gazetesinin 27 Ocak 1950 tarihli haberine göre koalisyon iddiaları gerçeği yansıtmamaktadır.¹³⁵ Fakat Adana'da CHP'nin sesi¹³⁶ görevini üstlenen Yeni Adana gazetesinin 9 Şubat 1950 tarihli haberinde ise böyle bir olasılığın varlığından bahsedilmiştir.¹³⁷ İki gazete haberi karşılaştırıldığında, Zafer gazetesinin doğru haber verme olasılığı Yeni Adana gazetesinden daha yüksektir. Çünkü iki partinin liderleri hiçbir zaman demeçlerinde koalisyon kelimesini kullanmamıştır. Dolayısıyla Yeni Adana gazetesinin bu haberi DP'yi yıpratmak için çıkardığı düşünülebilir. Ayrıca Satır'ın koalisyon hakkında herhangi bir açıklaması da bulunmamaktadır.

Sonuç

Satır'ın Ulaştırma Bakanı olarak ele alındığı bu çalışmada onun özgeçmişi incelendiğinde, bir taraftan doktorluk mesleği ile uğraşırken diğer taraftan da siyasi hayata girebilmek için hazırlık yaptığı anlaşılmıştır. Bunun sonucunda da Satır, çok genç bir yaşta alanı olmayan bir bakanlığın başına getirilmiştir.

Satır'ın bakanlığı döneminde tartışılan konulara baktığımız zaman, ilk sırayı demiryolu konusunun aldığı görülmüştür. Satır'ın demiryolu hakkındaki faaliyetleri incelendiğinde, yolsuzlukların yaşandığı, dışa bağımlılığın arttığı ve yurtdışında kalan Türk demiryolları ile ilgilenmesi lazımdır. Ancak Satır, demiryollarının daha iyi hizmet verebilmesi için bu konuların hiçbiri ile dikkatli bir biçimde ilgilenmediği anlaşılmıştır. Dolayısıyla Satır'ın demiryolu faaliyetlerinde başarılı olmadığı ortaya çıkmıştır.

Satır'ın bakanlığı döneminde tartışılan ikinci konu denizyolu olmuştur. Satır'ın denizyolu hakkındaki faaliyetleri incelendiğinde, dışa bağımlılığı ödülendirdiği, yurtdışından alınan gemilerin Türk karasularına uygun olup olmadığının önemsenmediği ve yaşanan gemi kazalarına karşı kayıtsız kaldığı tespit edilmiştir. Böylelikle Satır'ın denizyollarında da başarılı olamadığı görülmüştür.

Satır'ın bakanlığı döneminde tartışılan üçüncü konu ise havayoludur. II. Dünya Savaşı sonrasında havacılık konusunda ise Türkiye'nin dışa bağımlı hâle geldiği anlaşılmıştır. Ancak Satır'ın bu konuda satın alma yoluyla dışa bağımlılığı övmek yerine bakanlığın haklarını koruyarak bir devlet adamı gibi davranmayı başardığı gözlemlenmiştir. Yine de bu dönemde yaşanan uçak kazası sonrasında Satır'ın olaya bakış açısı incelendiğinde, halkı bilgilendirmekten uzak duruşuna bir anlam verilememiştir. Dolayısıyla Satır, havayolu konusunda da tam bir başarı sağlayamamıştır. Ayrıca Satır'ın karayolları hakkında bir faaliyet ya da söylemine de ulaşamamıştır.

Yapılan araştırmalar sonucunda, Satır'ın üstlendiği bakanlığın alanına girmemesine rağmen partiler arası ilişkilerde de etkin olduğu anlaşılmıştır. Partiler arası ilişkilerde aktif rol oynadığı tespit edilen Satır'ın, hem iktidar partisinin hem de muhalefet partisinin güvendiği bir isim olmayı başardığı anlaşılmıştır. Ancak koalisyon söylentileri karşısında Satır'ın sessiz kalmasına da bir anlam verilememiştir.

Kaynakça

1. Arşivler

CİİA, T.C. Cumhurbaşkanlığı İsmet İnönü Arşivi. 02, 000, 235, 44, 757476.

TBMM Arşivi. *Hal Tercümesi*, 1302,1, 7.

2. Resmi Yayınlar

Gölcük Tersanesi Komutanlığı Gemi İnşa Faaliyetleri 1926-2015. İstanbul: Deniz Basımevi Müdürlüğü, 2018.

TBMM Tutanak Dergisi, VIII. Dönem, 15. Cilt, 37. Birleşim, (26 Ocak 1949), 223-224,227.

TBMM Tutanak Dergisi, VIII. Dönem, 17. Cilt, 55. Birleşim, (14 Mart 1949), 21.

TBMM Tutanak Dergisi, VIII. Dönem, 19. Cilt, 96. Birleşim, (30 Mayıs 1949), 1056-1057.

134 İlgili gazetenin siyasi görüşleri incelendiğinde, DP'yi savunduğu anlaşılmaktadır.

135 *Zafer*, "Koalisyon Kabinesi Şayiaları" (27 Ocak 1950), 1.

136 İlgili gazetenin siyasi görüşleri incelendiğinde, CHP'yi savunduğu anlaşılmaktadır.

137 *Yeni Adana*, "İyi Haber Alan Kaynaklara Göre: Seçimler Mart Sonunda Veya Nisan Başında Olacak: Bir Koalisyon Kabinesi Muhtemel Görülüyor" (9 Şubat 1950), 1.

- TBMM Tutanak Dergisi*, VIII. Dönem, 23. Cilt, 29. Birleşim, (13 Ocak 1950), 170-172.
- TBMM Tutanak Dergisi*, VIII. Dönem, 23. Cilt, 33. Birleşim, (23 Ocak 1950), 275-287.
- TBMM Tutanak Dergisi*, VIII. Dönem, 25. Cilt, 70. Birleşim, (22 Mart 1950), 696-698, 702-704.
- TBMM Tutanak Dergisi*, VIII. Dönem, 20. Cilt, 102. Birleşim, (6 Haziran 1949), 321-324.

3. Süreli Yayınlar

- Akşam*. "Devlet Demiryolları Personellerinin Ücretleri" (31 Mayıs 1949), 2.
- Akşam*. "Demiryolu Müstahdemlerinin Terfihi" (19 Ağustos 1949), 5.
- Akşam*. "Denizcilik Bayramı" (2 Temmuz 1949), 3.
- Akşam*. "Çorum" Yangını Faciası Kurbanları 59'u Buldu" (12 Temmuz 1949), 1.
- Akşam*. "Çorum Yangını Faciası" (12 Temmuz 1949), 2.
- Akşam*. "Ulaştırma Bakanı K. Satır'ın Beyanati" (12 Temmuz 1949), 1.
- Akşam*. "Ulaştırma Bakanı" (12 Temmuz 1949), 2.
- Akşam*. "Güverte Yolcuları İçin Yeni Gemiler" (18 Eylül 1949), 3.
- Akşam*. "Ulaştırma Bakanı Geldi" (22 Eylül 1949), 3.
- Akşam*. "Ulaştırma Bakanı'nın Demeci: Güverte Yolcuları İçin Gemi Ambarlarında Tadiller Yapılacak" (23 Eylül 1949), 1.
- Akşam*. "Ulaştırma Bakanı'nın Demeci" (23 Eylül 1949), 2.
- Akşam*. "Denizyolları" (24 Ocak 1950), 2.
- Cumhuriyet*. "Mecliste Yeni Bakanlar 9 Soruyu Cevablandırdılar" (27 Ocak 1949), 4.
- Cumhuriyet*. "Ulaştırma Bakanı'nın Dün Verdiği İzahat" (2 Nisan 1949), 1.
- Cumhuriyet*. "Ulaştırma Bakanı'nın Dün Verdiği İzahat" (2 Nisan 1949), 4.
- Cumhuriyet*. "Deniz Ticaret Filomuz" (24 Ocak 1950), 1.
- Cumhuriyet*. "Deniz Ticaret Filomuz" (24 Ocak 1950), 3.
- Cumhuriyet*. "Yurd Dışı Uçak Seferleri" (13 Nisan 1949), 1.
- Cumhuriyet*. "Yurd Dışı Uçak Seferleri" (13 Nisan 1949), 4.
- Cumhuriyet*. "Uçak Fabrikası", (13 Nisan 1949), 4.
- Cumhuriyet*. "Uçak Kazası Kurbanları" (28 Mart 1950), 1.
- Cumhuriyet*. "Uçak Kazası Kurbanları" (28 Mart 1950), 3.
- Cumhuriyet*. "Dün Bir Yolcu Uçağımız Düştü On Beş Kurban Verdik" (26 Mart 1950), 3.
- T.C. Resmî Gazete*. "Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü Memur ve Hizmetlilerinin Ücretlerine Dair Olan 2847, 3173, 4620 ve 5000 Sayılı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına ve 2847 Sayılı Kanuna Bazı Maddeler Eklenmesine Dair Kanun" 7468 (28 Mart 1950), 18173-18191.
- Ulus*. "Mecliste Dünkü Görüşmeler" (27 Ocak 1949), 5.
- Ulus*. "D. Demir Yolları İşletme Müdürleri Bugün Toplanıyor" (14 Şubat 1949), 1.
- Ulus*. "M. Meclisi'nde Dün Sözlü 9 Soruya Cevap Verildi: Kemal Satır'ın Bildirdiğine Göre: Demiryolu Personeli Aylıklarının Arttırılması İçin Tetkikler Yapılıyor" (31 Mayıs 1949), 1.
- Ulus*. "M. Meclisi'nde Dün Sözlü 9 Soruya Cevap Verildi" (31 Mayıs 1949), 5.
- Ulus*. "Yol Malzemesi" (17 Ağustos 1949), 1.
- Ulus*. "Yol Malzemesi" (17 Ağustos 1949), 4.
- Ulus*. "Serbest Sütun: Demiryolları İçin Alınacak Malzeme" (20 Ağustos 1949), 6.
- Ulus*. "Demiryolu İşçilerine Yeni Kanun Tasarısı" (8 Eylül 1949), 3.
- Ulus*. "Bakanların Sözlü Sorulara Cevapları: D. Demiryolları Memurları İçin Yeni Barem Tasarısı Hazırlandı" (14 Ocak 1950), 1.
- Ulus*. "Bakanların Sözlü Sorulara Cevapları: D. Demiryolları Memurları İçin Yeni Barem Tasarısı Hazırlandı" (14 Ocak 1950), 5.
- Ulus*. "Devlet Demiryolları Baremi Kabul Edildi: Tasarı Hakkında: Kemal Satır, İzahat Verdi", (23 Mart 1950), 1.
- Ulus*. "Devlet Demiryolları Baremi Kabul Edildi" (23 Mart 1950), 5.
- Ulus*. "B. Kemal Satır'ın Demeci: Yeni Gemilerimiz Mayısta Yola Çıkıyor" (17 Nisan 1949), 1.
- Ulus*. "Yeni Gemilerimiz Mayısta Geliyor" (17 Nisan 1949), 2.
- Ulus*. "M. Cann'e Verilecek İkramiye Tasarısı Dün Kabul Edildi" (7 Haziran 1949), 1.
- Ulus*. "M. Cann'e Verilecek İkramiye Tasarısı Dün Kabul Edildi" (7 Haziran 1949), 3.
- Ulus*. "Kastamonu Şilebi Hâdisesi: Ulaştırma Bakanı Hâdisi Hakkında Geniş İzahat Verdi" (22 Haziran 1949), 1.
- Ulus*. "Kastamonu Şilebi Hâdisesi" (22 Haziran 1949), 3.
- Ulus*. "Ulaştırma Bakanı'nın Basın Toplantısı" (1 Temmuz 1949), 1.
- Ulus*. "Ulaştırma Bakanı'nın Basın Toplantısı" (1 Temmuz 1949), 6.
- Ulus*. "Telgraf- Telefon- Radyo Haberleri: Ulaştırma Bakanı Tetkik Gezisine Devam Ediyor" (6 Eylül 1949), 3.
- Ulus*. "Amerika'dan Satın Alınan Gemiler: Ulaştırma Bakanı Geniş İzahat Verdi" (23 Eylül 1949), 1.
- Ulus*. "Amerika'dan Satın Alınan Gemiler: Ulaştırma Bakanı Geniş İzahat Verdi" (23 Eylül 1949), 3.
- Ulus*. "Denizyolları İçin Alınan ve Alınacak Gemiler: Ulaştırma Bakanı Kemal Satır, Dün Mecliste Geniş İzahat Verdi" (24 Ocak 1950), 1.
- Ulus*. "Denizyolları İçin Alınan ve Alınacak Gemiler: Ulaştırma Bakanı Kemal Satır, Dün Mecliste Geniş İzahat Verdi" (24 Ocak 1950), 5.

- Ulus.* "Meclis'in Dünkü Oturumda: Verem Savaş Kanunu Kamutay'ın Oy Birliğiyle Kabul Edildi" (12 Nisan 1949), 1.
- Ulus.* "Meclisin Dünkü Oturumda: Verem Savaş Kanunu Kamutay'ın Oy Birliğiyle Kabul Edildi" (12 Nisan 1949), 3.
- Son Posta.* "Demiryol Malzemesi Alımında Yolsuzluk İddiası: Travers İşinde 700 Bin Dolar Zarar" (17 Ağustos 1949), 1.
- Son Posta.* "Demiryol Malzemesi Alımında Yolsuzluk İddiası" (17 Ağustos 1949), 4.
- Son Posta.* "Mc Can'a Verilecek İkramiye" (3 Haziran 1949), 3.
- Son Posta.* "Amerikadan Gemi Mübayaası: Koçak'ın Yerdeğini Satır, Övdü" (7 Haziran 1949), 1.
- Son Posta.* "Amerika'dan Gemi Mübayaası" (7 Haziran 1949), 7.
- Son Posta.* "Kastamonu Suvarisinden Haber Geldi: Tayfalarımızdan 3 Kişiyi Sokakta Askerler Öldürdü" (20 Haziran 1949), 1.
- Son Posta.* "Kastamonu Suvarisinden Haber Geldi" (20 Haziran 1949), 3.
- Son Posta.* "Nikaragua'da Öldürülen Tayfalarımız: Vaşington Elçiliğimizden Rapor Bekleniyor" (21 Haziran 1949), 1.
- Son Posta.* "Kastamonu Suvarisi Hâdisenin Tafsilâtını Bildirdi: Tayfalarımıza Askerler Yayılım Ateşi Açmışlar" (22 Haziran 1949), 1.
- Son Posta.* "Kastamonu Suvarisi Hâdisenin Tafsilâtını Bildirdi" (22 Haziran 1949), 5.
- Son Posta.* "Yeni Gemiler de Geldikten Sonra: İnsanların Hayvanlarla Birlikte Nakil İşine Son Verilecek" (1 Temmuz 1949), 1.
- Son Posta.* "İnsanların Hayvanlarla Birlikte Nakli İşine Son Verilecek" (1 Temmuz 1949), 7.
- Son Posta.* "Dün Denizcilik Bayramı Kutlandı" (2 Temmuz 1949), 2.
- Son Posta.* "Limanda Dün Akşamki Yangın ve İnfilâk Faciası: Çorum Vapurunda Çıkan Yangın 100 e Yakın Vatandaşın Hayatına Mal Oldu" (10 Temmuz 1949), 1.
- Son Posta.* "Limanda Dün Akşamki Facia" (10 Temmuz 1949), 7.
- Son Posta.* "Ulaştırma Bakanı'nın Beyanatu: Faciaların Tekerrür Etmemesi İçin Tüzük Hazırlanacak" (12 Temmuz 1949), 1.
- Son Posta.* "Ulaştırma Bakanı'nın Beyanatu" (12 Temmuz 1949), 7.
- Son Posta.* "Çorum Vapuru Faciası: Bilirkişi Heyeti Facianın Mesullerini Araştırıyor" (13 Temmuz 1949), 1.
- Son Posta.* "Çorum Vapuru Faciası" (13 Temmuz 1949), 7.
- Son Posta.* "Üç Bakan Geliyor" (26 Temmuz 1949), 7.
- Son Posta.* "Dün Gelen Bakanlar" (27 Temmuz 1949), 7.
- Son Posta.* "Ulaştırma Bakanı'nın Beyanatu" (27 Temmuz 1949), 7.
- Son Posta.* "Çorum Faciası: Mesul Memurlar İçin Formaliteler Tamamlanıyor" (27 Ağustos 1949), 1.
- Son Posta.* "Çorum Faciası" (27 Ağustos 1949), 7.
- Son Posta.* "Ulaştırma Bakanı Beyanatta Bulundu: Çorum Faciasında Liman Müdürlüğünde Mesul Görüldü" (28 Ağustos 1949), 1.
- Son Posta.* "Ulaştırma Bakanı Beyanatta Bulundu" (28 Ağustos 1949), 7.
- Son Posta.* "Telgraf, Telefon ve Telsiz Haberleri: Marshall Yardımı: Deniz Ticaret Filomuz Çoğaltılacak" (6 Eylül 1949), 3.
- Son Posta.* "Alınan Gemiler Ucuz ve Sağlamdır" (23 Eylül 1949), 7.
- Son Posta.* "Ulaştırma Bakanı Dediki: Alınan Gemiler Ucuz ve Sağlamdır" (23 Eylül 1949), 1.
- Son Posta.* "Ulaştırma Bakanı'nın Sağlık Teminatı Verdiği Sırada: Tarsus Vapuru Deniz Ortasında Kaldı" (24 Eylül 1949), 1.
- Son Posta.* "Ulaştırma Bakanı'nın Sağlık Teminatı Verdiği Sırada" (24 Eylül 1949), 7.
- Son Posta.* "Ankara'da Beş Bakan Konuştu" (26 Aralık 1949), 1.
- Son Posta.* "Ankarada Beş Bakan Konuştu" (26 Aralık 1949), 7.
- Yeni Adana.* "Ulaştırma Bakanı Dr. K. Satır'ın Beyanatu" (8 Eylül 1949), 1.
- Yeni Adana.* "Kastamonu Şilebimize Mensup Üç Tayfanın Öldürülmesi: Tahkikat Lehte Devam Ediyor" (22 Haziran 1949), 1.
- Yeni Adana.* "Kastamonu Şilebimize Mensup Üç Tayfanın Öldürülmesi: Tahkikat Lehte Devam Ediyor" (22 Haziran 1949), 3.
- Yeni Adana.* "1 Temmuz: Denizcilik Bayramı: Yarın İstanbul'da Büyük Bir Tören Yapılacak" (30 Haziran 1949), 1.
- Yeni Adana.* "Çorum Vapurunda: 56 Kişinin Ölmesine, 30 Kişinin Yaralanmasına Sebep Olan Bu Yangının Sebepleri Araştırılıyor" (11 Temmuz 1949), 1.
- Yeni Adana.* "İhmalin Kurbanı Olan: Çorum Vapurundaki Ölülerin Defni Başladı" (13 Temmuz 1949), 1.
- Yeni Adana.* "Çorum Yangınının 11 Mesûlû Mahkemede" (25 Ağustos 1949), 1.
- Yeni Adana.* "İyi Haber Alan Kaynaklara Göre: Seçimler Mart Sonunda Veya Nisan Başında Olacak: Bir Koalisyon Kabinesi Muhtemel Görülüyor" (9 Şubat 1950), 1.
- Yeni İstanbul.* "Devlet Demiryolları Hakkında Bir Sözlü Soru" (6 Ocak 1950), 2.
- Yeni İstanbul.* "Büyük Millet Meclisi Müzakereleri: Devlet Demiryolları İşçilerinin Durumu" (14 Ocak 1950), 3.

- Yeni İstanbul*. "D. D. Yolları Personeli Terfih Ettirilecek" (10 Mart 1950), 1.
- Yeni İstanbul*. "Deniz İşletmeciliği Hakkında Meclise Verilen Bir Önerge" (9 Ocak 1950), 3.
- Yeni Sabah*. "Kemal Satır" (27 Ocak 1949), 1.
- Yeni Sabah*. "Kemal Satır" (27 Ocak 1949), 3.
- Yeni Sabah*. "Ulaştırma Bakanı'nın Gazetemize Beyanatu" (1 Mayıs 1949), 3.
- Yeni Sabah*. "Ulaştırma Bakanı K. Satır'ın Beyanatu" (11 Ağustos 1949), 5.
- Yeni Sabah*. "Tarık Kaşınbay Kemal Satır'a Cevap Veriyor" (14 Ağustos 1949), 7.
- Yeni Sabah*. "Amerikadan Satın Alınan Gemiler" (7 Haziran 1949), 1.
- Yeni Sabah*. "Amerikadan Satın Alınan Gemiler" (7 Haziran 1949), 5.
- Yeni Sabah*. "Ulaştırma Bakanı Beyanatta Bulundu" (1 Temmuz 1949), 1.
- Yeni Sabah*. "Ulaştırma Bakanı Beyanatta Bulundu" (1 Temmuz 1949), 5.
- Yeni Sabah*. "Kabotaj Bayramı Dün Tes'id Edildi" (2 Temmuz 1949), 5.
- Yeni Sabah*. "Dün Akşam, Tophane Rıhtımına Bağlı Çorum'da Bir Yangın Faciası Oldu: "80" Ölü Çıkarıldı, Bir O Kardar da Yaralı Var" (10 Temmuz 1949), 1.
- Yeni Sabah*. "Dün Akşam Tophane Rıhtımına Bağlı Çorum'da Bir Yangın Faciası Oldu" (10 Temmuz 1949), 7.
- Yeni Sabah*. "Ulaştırma Bakanı Bu Sabah Geliyor" (11 Temmuz 1949), 1.
- Yeni Sabah*. "Ulaştırma Bakanı Bu Sabah Geliyor" (11 Temmuz 1949), 5.
- Yeni Sabah*. "Ulaştırma Bakanı Dün İstanbul'a Geldi" (12 Temmuz 1949), 1.
- Yeni Sabah*. "Ulaştırma Bakanı" (12 Temmuz 1949), 5.
- Zafer*. "Devlet Demiryolları ve Limanları İşletmelerinde Çalışanlar Hakkında: Mühim Bir Sözlü Soru" (6 Ocak 1950), 5.
- Zafer*. "Devlet Demiryollarındaki Memurların Durumu" (14 Ocak 1950), 1.
- Zafer*. "D.D. Memurların Durumu" (14 Ocak 1950), 5.
- Zafer*. "Denizciler Bayramı" (2 Temmuz 1949), 6.
- Zafer*. "Deniz ve Demiryollarımız: Ulaştırma Bakanı Geniş İzahat Verdi" (1 Temmuz 1949), 6.
- Zafer*. "Denizcilik Bayramı" (2 Temmuz 1949), 1.
- Zafer*. "Deniz ve Demiryollarımız: Ulaştırma Bakanı Geniş İzahat Verdi" (1 Temmuz 1949), 6.
- Zafer*. "Bundan Sonra Tedbir Alınacakmış: Bakan, Kaza Her Yerde Olur Diyor!" (12 Temmuz 1949), 1.
- Zafer*. "Ulaştırma Bakanı'nın Sözleri (12 Temmuz 1949), 6.
- Zafer*. "Dünkü M. Meclisi'nde Görüşülen İki Taktir" (24 Ocak 1950), 1.
- Zafer*. "M. Meclisi'nde Görüşülen İki Taktir" (24 Ocak 1950), 6.
- Zafer*. "Dünkü Tüyley Ürpertici Uçak Kazası: Bir Yolcu Uçağımız Düştü 15 Kişi Fecî Şekilde Öldü" (26 Mart 1950), 1.
- Zafer*. "Dünkü Tüyley Ürpertici Uçak Kazası" (26 Mart 1950), 5.
- Zafer*. "Koalisyon Kabinesi Şayiaları" (27 Ocak 1950), 1.

4. Kitaplar

- Barutçu, Faik Ahmet. *Siyasi Anılar*. İstanbul: Milliyet Yayınları, İstanbul, 1977.
- Çufalı, Mustafa. *Türk Parlamento Tarihi(1946-1950): Milletvekilleri Özgeçmişleri*. 3. Cilt. Ankara: TBMM Kültür, Sanat ve Yayın Kurulu, 2012.
- Erim, Nihat. *Günlükler*. 1. Cilt, haz. Ahmet Demirel. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2005.
- Eroğul, Cem. *Demokrat Parti: Tarihi ve İdeolojisi*. Ankara: İmge Kitabevi, 1998.
- Gökçen, Sabiha. *Atatürk'le Bir Ömür*. İstanbul: Altın Kitaplar Yayınevi, Şubat 2000.
- İnönü, İsmet. *Defterler*. 1.Cilt, haz. Ahmet Demirel. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2008.
- Kansu, Yavuz vd. *Havacılık Tarihinde Türkler*. Ankara: Hava Kuvvetleri Basım ve Neşriyat Müdürlüğü, 1971.
- Keyüsk, Mazlum. *Türk Havacılık Tarihi: 1912-1918*. Eskişehir: Uçak Okulları Basımevi,1950.
- Kurter, Ajun. *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi*. Ankara: Hava Kuvvetleri Basın ve Yayın Müdürlüğü, 2002.
- Özbudun, Ergun. *Siyasal Partiler*. Ankara: Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, y.t.
- Tunaya, Tarık Zafer. *Türkiye'de Siyasal Partiler: İttihat ve Terakki, Bir Çağın, Bir Kuşağın, Bir Partinin Tarihi*. 3. Cilt. İstanbul: İletişim Yayınları, 2011.
- Yıldırım, İsmail. *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları(1923-1950)*. Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi, 2001.
- Zürcher, Erik Jan. *Cumhuriyetin İlk Yıllarında Siyasal Muhalefet: Terakkiperver Cumhuriyet Fırkası(1924-1925)*. çev. Gül Çağalı Güven. İstanbul: İletişim Yayınları, 2016.

5. Makaleler

- Afşar, Erkan. "Türk Politik Tarihinde Demokrat Parti ve 1946 Programı". *Van Yüzünü Yıl Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi* 4/8 (2019), 273-295.
- Akıncı, Abdulvahap- Usta, Sefa. "Türkiye'de Çok Partili Hayata Geçişte Etkili Olan Dış Faktörlerin Değerlendirilmesi". *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi* 21/1 (2016), 275-288.

- Akyüz, Ferhat. "Erken Cumhuriyet Döneminde Demiryolu İhaleleri Üzerinden Türkiye'de Sermaye Birikiminin İzini Sürmek". *Mülkiye Dergisi* 46/4 (2022), 1071-1100.
- Alperen, Altan. "Bağdat Demiryolu: Siyasi Sonuçları Olan Bir Türk-Alman Demiryolu Projesi". *21. Yüzyılda Eğitim ve Toplum* 7/19 (2018), 1-22.
- Avcı, Remzi. "Sömürünün Ulaşım Aygıtları: Bağdat Demiryolu Özelinde Alman Emperyalizmi". *Mukaddime* 6/2 (2015), 263-282.
- Aydemir, Burak. "II. Dünya Savaşı Sonrasında (1945-1950) Türkiye'nin İktisadi Durumu ve Sosyal Hayatta Yaşanan Gelişmeler". *İçtimaiyat Sosyal Bilimler Dergisi* 5/1 (2021), 73-89.
- Aydın, Ayhan. "Cumhuriyet Döneminde Serbest Cumhuriyet Fırkası Deneyimi". *Marmara İletişim Dergisi* 8/8 (1994), 261-276.
- Aydın, Mehmet Korkud. "CHP'de Parti İçi Muhalefetin İlk Örneği: Çiftçi Topraklandırma Kanunu ve TBMM'de Yaşanan Tartışmalar". *Yüzüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* 41 (2018), 359-384.
- Aykaç, Necdet. "Yönetmel Alanda Değişimler ve Devrim Hareketlerine Karşı Tepkiler "Serbest Cumhuriyet Fırkası- Menemen Olayı". *Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi* 11/44 (2009), 581-625.
- Aykaç, Zikrullah. "Cumhuriyetin Devraldığı Siyasi Miras: II. Meşrutiyet". *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi* 0/71 (2021), 635-652.
- Bakkaloğlu, Ayşe- İncekara, Ahmet. "Osmanlı'dan Modern Türkiye'ye Ulaştırma". *Kapadokya Akademik Bakış* 1/2 (2017), 54-73.
- Bilgin, Feridun. "Mekân ve İnsan: Gelibolu ve Barbaros Hayreddin Paşa(Osmanlı Devleti'nin Akdeniz Hâkimiyeti)". *Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı* 14 (Bahar 2013), 17-31.
- Boyacıoğlu, Ramazan. "Erzurum'dan Sivas Kongresi'ne". *Cumhuriyet Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi* 6/2 (2002), 15-24.
- Baysal, Nihat Onur. "Şeyh Sait İsyanı'nın Nedenleri Gelişim Süreci ve Sonuçlarına Dair Bir Değerlendirme". *GAB Akademi* 2/3 (2022), 25-42.
- Bozkurt, İbrahim- Aytar, İbrahim Halil. "II. Dünya Savaşı Sonrası Uluslararası Ekonomiye Eklemlenme Sürecinde Türkiye'nin Deniz Ticareti ve Liman Politikası". *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi* 15/31 (2015-Güz), 333-357.
- Civci, Sultan. "II. Abdülhamid Döneminde Osmanlı Topraklarında Yabancı Sermaye Rekabetini Arttıran Bir Unsur: Bağdat Demiryolu Projesi". *Akademik Tarih ve Araştırmalar Dergisi* 5/7 (2022), 80-101.
- Çalğan, Ahmet- Livatyalı, Abdullah. "Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin Açılışı ve Mülkiyeli Milletvekilleri". *Mülkiye Dergisi* 28/242 (2004), 191-204.
- Çapar, Onur- Düzcü, Levent. "Buharlı Gemi Çağında Osmanlı Gemi İsimleri Üzerinden Gelenekten Moderniteye Geçişi Okumak". *Karadeniz Araştırmaları Dergisi* 9/76 (2022), 1057-1073.
- Çınar, Ömer. "Siyasi Yaşamımızda Serbest Cumhuriyet Fırkası". *Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyal Bilimler Dergisi* 5/10 (2015), 207-229.
- Çolak, Filiz. "İzmir'de 21 Temmuz Genel Seçimlerinin(Hileli Seçim) Provası: 1946 Belediye Seçimleri". *Tarih Okulu Dergisi* 2012/13 (2012), 1-14.
- Dâver, Abidin. "Deniz Ticaretimiz", *Cumhuriyet*, (16 Ocak 1950), 1,3.
- Demir, İsmail. "Kabotaj Kanunu Üzerine Bazı Düşünceler". *Ticaret ve Fikri Mülkiyet Hukuku Dergisi*. 6/1 (2020), 60-74.
- Dizer, Salih. "Facia Ambara Gizli Sokulan Parlayıcı ve Patlayıcı Maddelerden İleri Geldi". *Son Posta* (11 Temmuz 1949), 1,7.
- Enginün, İnci. "Birinci Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin Açılışı ve Yazarlarımız". *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi* 2/6 (1986), 733-742.
- Erdoğan, Mehmet Ferhat. "Bahr-i Ahmer, Bezm-i Alem ve Mithatpaşa Vapurlarının Karadeniz'de Batırılması ve Kafkas Cephesine Yansımaları". *Karadeniz Uluslararası Bilimsel Dergi* 1/57 (2023), 69-80.
- Erdoğan, Muhibbe. "II. Dünya Savaşı Sonrasında: Türkiye'de Yaşanan Sosyal ve Siyasal Değişimlerde Kemal Satır". *Karaelmas Sosyal Bilimler Dergisi* 1/1 (2023), 33-52.
- Erenli, Muhterem. "Atatürk ve Havacılık". *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi* 2/4 (1985), 215-244.
- Ersal, Aytakin. "Milli Bütünlüğün Temsille İnşası Sürecinde Erzurum Kongresi". *Süleyman Demirel Üniversitesi Fen- Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi* 38 (2016), 15-36.
- "Gemi", *Ana Britannica*. (ed.) Philip W. Goetz vd. 13/204-205. İstanbul: Ana Yayıncılık 1994.
- Görgeç, İsmail. "Türk- Amerikan İlişkilerinde Chester Projesi". *Erciyes Akademi Dergisi* 36/1 (2022), 376-395.
- Gül, Mustafa- Balcıoğlu, Mustafa. "Anadolu Selçuklularında Denizcilik Faaliyetleri". *Ondokuz Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi* 5/1 (1990), 61-68.
- Güray, Şükran. "Çok Partili Hayata Geçiş ve Terakkiperver Cumhuriyet Fırkası". *Türk Dünyası Araştırmaları* 125/247 (2020), 405-420.
- Gürboğa, Nurşen- Koraltürk, Murat. "1930'larda İktisadi Devletçilik, Şilepçiliğin Gelişmesi ve Sosyete Şilep T.A.Ş'nin Kuruluşu". *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları* 13/25-26 (2014), 27-49.
- Gürel, Ziya. "Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk". *Bellekten* 44/175 (1980), 539-574.
- Gürel, Ziya. "Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk II". *Bellekten* 45/2-178 (1981), 79-108.

- Gürel, Ziya. "Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk III". *Belleten* 47/187 (1983), 677-696.
- Gürel, Ziya. "Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk IV". *Belleten* 48/191-192 (1984), 497-512.
- Gürel, Ziya. "Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk V". *Belleten* 49/195 (1985), 579-592.
- Gürel, Ziya. "Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk VI". *Belleten* 50/198 (1986), 861-876.
- Gürel, Ziya. "Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk VII". *Belleten* 51/200 (1987), 849-862.
- Gürel, Ziya. "Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk VIII". *Belleten* 52/205 (1988), 1707-1714.
- Güriz, Adnan- Ersöz, Gülfem. "Avrupada Reform Hareketi ve Mülkiyet Sorunu". *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* 25/1 (1968), 237-271.
- Hanılçe, Murat. "Coğrafi Keşiflerin Nedenlerine Yeniden Bakmak". *Tarih Okulu Dergisi* 7 (Mayıs-Ağustos 2010), 47-70.
- İlgürel, Mücteba. "Osmanlı Denizciliğinin İlk Devirleri". *Belleten* 65/243 (2001), 637-654.
- Karadoğan, Umut C. "Milli Mücadele Yıllarında Türk Bahriyesinin Durumu ve Faaliyetleri". *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi* 27/81 (2011), 603-650.
- Karabulut, Umut. "Milli Mücadele Döneminde Ulusal Egemelik Anlayışı". *Belgi Dergisi* 5 (2013), 579-587.
- Karaman, Mehmet Ali. "Fransız İhtilali'nin Osmanlı İmparatorluğu'na Etkileri". *Süleyman Demirel Üniversitesi Fen- Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi* 44 (2018), 62-79.
- Kılıç, Selda. "1876 Melis-i Mebusanı ve Seçim Hazırlıkları". *OTAM Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi* 30/30 (2011), 27-40.
- Kılavuz, Nuran. "Chester Demir Yolu Projesi". *Batman Üniversitesi Yaşam Bilimleri Dergisi* 1/1 (2012), 1035-1045.
- Koçlar, Bekir. "Çok Partili Hayata Geçiş Döneminde Hükümet Muhalefet İlişkisi". *Türkler*, (ed.) Hasan Celâl Güzel, vd. 16/1387-1407. Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, 2002.
- Kodal, Tahir. "Atatürk Dönemi Türkiye-Balkan Ülkeleri İlişkileri ve Türk Havacılığı Hakkında Bilinmeyen Bir Kaynak: "Sabiha Gökçen'in Balkan Turne Notları". *Tarih Araştırmaları Dergisi* 33/56 (2014), 403-428.
- Kopar, Metin. "Atatürk Dönemi Deniz Taşımacılığı(1923-1938)". *Adıyaman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* 22 (2016), 465-492.
- Kurt, Enes- Şehitoğlu, Yasin. "Erken Cumhuriyet Dönemi Türk Savunma Sanayi Fabrikaları(1923-1950)". *Yıldız Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* 7/1 (Haziran 2023), 39-48.
- Mandaloğlu, Mehmet. "Eski Türklerde Sanayi, Ticaret ve Maliyenin Ekonomik Açından Değerlendirilmesi". *İnsan ve Toplum Bilimleri Araştırmaları Dergisi* 2/2 (2013), 129-150.
- Oral, Mustafa. "Afyon-Burdur-Antalya Demiryolu Projesi". *Tarih ve Günce* 7 (2020), 305-322.
- Öndin, Nilüfer. "Rönesans ve Eğitim". *MSGSÜ Sosyal Bilimler Dergisi* 1/23 (2021), 444-451.
- Özcan, Selim. "Amasya Genelgesi'nin Erzurum ve Sivas Kongreleri Üzerindeki Etkisi". *Amasya Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi* 1 (2013), 69-82.
- Özdemir, Mehmet. "Tren Gelir Hoş Gelir": Kara Trenin Hikâyesi". *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi* 23/1 (Bahar 2012), 117-123.
- Özdemir, Nuray. "I. Dünya Savaşı'nda İstanbul- Berlin Demiryolu". *OTAM Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi* 45 (Bahar 2019), 209-231.
- Özdemir, Ünal. "Tarihte Türk Denizcilik Faaliyetleri ve Günümüz Limanlarına Olan Etkisinin İncelenmesi". *Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi* 5/12 (2015), 421-441.
- Özer, Doğan. "II. Dünya Savaşı Yıllarında Türk Hava Kurumu Etimesgut Uçak Fabrikası (1939-1945)". *Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi* 5/12 (2018), 21-27.
- Songur, Funda. "Atatürk İçin Türk Denizciliğinin Anlamı ve Erken Cumhuriyet Dönemindeki Yansımaları". *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları* 41 (2022), 141-177.
- Söker, Feyyaz. "Çorum Faciası Karşısında: Güverte Yolcuları İçin Alınacak Tedbirler". *Zafer* (16 Temmuz 1949), 2,5.
- Sönmez, Selami. "Ortaçağ Türk ve İslam Dünyasında Kervansaraylar(Hanlar-Ribatlar)". *Atatürk Üniversitesi Kazım Karabekir Eğitim Fakültesi Dergisi* 0/15 (2007), 270-296.
- Sürmen, Yusuf- Abidoğlu, Hasan. "Kervansaray ve Muhasebe İşlemleri". *Muhasebe ve Finans Tarihi Araştırmaları Dergisi* 19 (2020), 25-40.
- Sürücü, Beytullah. "İlk Bölünme: Terakkiperver Cumhuriyet Fırkası'nın Doğuşu". *Turkish Business Journal* 3/6 (2002), 1-28.
- "Tekerlek". *Ana Britannica*. (ed.) Philip W. Goetz vd. 13/317. İstanbul: Ana Yayıncılık 1994.
- Tekin, Yusuf- Sarılioğlu, İrşat. "1946 Seçimleri ve Uluslararası Politikada Yansımaları: Soğuk Savaşın Eşiğinde Çok Partili Siyasal Hayata Geçiş". *Bilig* 96(TBMM'nin 100. Yıl Özel Sayısı) (2021), 1-32.
- Tufan, Samet. "Afyon-Burdur-Antalya Demiryolu Projesi". *Tarih ve Günce* 7 (2020), 305-322. Tufan, Samet. "Ermeni Sorunu Etkisinde Karadeniz Demiryolları Müzakereleri ve 1900 İtilafnamesi". *Sosyal ve Kültürel Araştırmalar Dergisi* 4/8 (2018), 47-84.
- Uçar, Hüseyin. "Bir Kültürün Özellikleri: Türklerde Su Kültü". *Kültür Araştırmaları Dergisi* 7 (2020), 24-47.
- Uysal, Gürhan vd. "Sanayi Devrimi: Küreselleşme Sürecinin Arkasındaki İtici Güç". *Yönetim ve Ekonomi Dergisi* 15/2 (2008), 31-48.

- Uzman, Nasrullah. "Adnan Menderes ve M. Fuat Köprülü'nün Cumhuriyet Halk Partisi'nden İhraçları". *Tarih Araştırmaları Dergisi* 36/62 (2017), 205-228.
- Yalçın, Osman. "Havacılık, Hava Gücünün Doğuşu ve Birinci Dünya Savaşına Etkisi". *Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi* 59 (Güz 2016), 181-236.
- Yalçın, Osman. "Osmanlı İmparatorluğu Dönemi Türk Askeri Havacılığı". *Bilig* 96 (TBMM'nin 100. Yılı Özel Sayısı) (2021), 147-176.
- Yalçın, Osman. "Türk Hava Kurumu'nun Kurduğu Hava Harp Sanayii Fabrikaları". *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi* 29/86 (2013), 135-180.
- Yıldırım, İsmail. "Cumhuriyet Dönemi Demiryolu İnşaatlarının Mali Kaynakları ve İlk İç Borçlanmalar". *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi* 15/44 (1999), 603-626.
- Yıldırım, Mustafa. "Rönesans ve Reformasyon". Çankırı Karatekin Üniversitesi Karatekin Edebiyat Fakültesi *Dergisi* 8/1 (2020), 184-210.
- Yurtoğlu, Nadir. "Sivil Havacılık Sektörü İçerisinde Yer Alan Türk Hava Yollarının Tarihi Gelişimi (1933-1960)". *CTAD* 23 (Bahar 2016), 303-336.
- Yücel, Mustafa-Taşar, Mustafa. "Demiryolunun Stratejik Önemi ve Erken Cumhuriyet Döneminde Demiryolu Siyaseti". *Vakanüvis- Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi* 1/1 (2016), 293-342.
- Zarakoğlu, Avni. "Memleketimizde Demiryolu Politikası". *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* 7/3 (1950), 573-589.

6. Tezler

- As, Efdal, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları(1923-1960)*. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılapları Tarihi Enstitüsü Doktora Tezi, 2006.
- Birsin, Levent, *Behiç Erkin(Hayatı ve Siyasi Faaliyetleri)*. Afyonkarahisar: Afyon Kocatepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Haziran 2011.
- Tatar, Cengiz, *Türk Havacılık Tarihi(1909-1954) Milli Mücadele Dönemi Öncesi ve Türk Havacılığı*. Afyonkarahisar: Afyon Kocatepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, Eylül 2018.
- Uyaniker, Ferdi, *II. Dünya Savaşı Sürecinde Türk Donanmasındaki Gelişmeler*. İstanbul: Marmara Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Doktora Tezi, 2019.