



NWSA-Social Sciences  
ISSN: 1306-3111/1308-7444  
NWSA ID: 2015.10.1.3C0126

Status : Original Study  
Received: October 2013  
Accepted: January 2015

**E-Journal of New World Sciences Academy**

**Mehmet Halis Özer**

Dicle University, halisozer1@hotmail.com, Diyarbakır-Turkey

<http://dx.doi.org/10.12739/NWSA.2015.10.1.3C0126>

**TÜRKİYE'DE DEVLETÇİ İKTİSAT POLİTİKALARI ÇERÇEVESİNDE YABANCI SERMAYELİ İKTİSADİ TEŞEKKÜLLERİN MİLLİLEŞTİRİLMESİ VE EKONOMİYE YANSIMALARI (1930- 1939)**

**ÖZET**

Bu makalenin amacı, 1930-1939 yılları arasında devletçi iktisat politikaları çerçevesinde yabancı sermayeye ait olan iktisadi teşekküllerin millileştirilme çabalarını ve bu çabaların ekonomiye yansımalarını ortaya koymaktır. Bu çalışmanın sonucunda, çeşitli sektörlerde yapılan önemli millileştirmelerin, hükümete, bu alanlardaki politikaların genel iktisat politikalarına uygun olarak yürütülmesi imkânını sağladığı görülmektedir. Millileştirmeler devlet eliyle sanayileşme politikalarının yürütülmesine destek olmuş, 1933-1939 yılları arasında devletçi iktisat politikalarıyla yakalanan sanayileşme ve büyüme temposuna olumlu katkı sunmuşlardır. Bu yönüyle millileştirmeler ülke ekonomisini canlandırmada etkin bir politika aracı haline dönüşmüşlerdir. Bu çalışmayla, günümüzde yaşanan uluslararası ekonomik krizlerle beraber bir müdahale aracı olarak tekrar gündeme gelen devletleştirme- millileştirme tartışmalarına iktisadi boyutuyla katkı sunulması hedeflenmektedir.

**Anahtar Kelimeler:** Devletçilik, Millileştirme, Yabancı Sermaye, Kamulaştırma, İmtiyaz Hakları

**NATIONALIZATION OF FOREIGN CAPITAL BUSINESS ORGANIZATIONS AND REFLECTIONS OF ECONOMY, IN THE FRAME OF STATIST ECONOMIC POLICIES IN TURKEY (1930-1939)**

**ABSTRACT**

The purpose of this article is to reveal nationalization efforts of economic enterprises owned by foreign capital and the reflection of these efforts to the economy between the years 1930-1939 within the framework of statist economic policies. The results of this study important nationalization seen in various sectors allow the government to the possibility of execution in accordance with the general economic policy and policies in these areas. Supported the implementation of state of the industrialization policy of nationalization, contribute to the pace of industrialization and growth captured by statist economic policies between 1933- 1939. Considering these aspect nationalizations had become an effective policy instrument in boosting the country's economy. With this study, it is aimed to contribute to the economic dimension debate of nationalization which came to the fore again as an intervention tool with the international economic crisis we face today.

**Keywords:** Statism, Nationalization, Foreign Capital, Expropriation, Concession Rights



## 1. GİRİŞ (INTRODUCTION)

Taşınır veya taşınmaz mallar üzerindeki mülkiyetin veya bunlar üzerindeki rehinin, bir işletmenin veya maddi olmayan mallar üzerindeki hakların çeşitli yollarla devlete intikali gerçekleşebilmektedir. Bu şekilde kişilerin veya şirketlerin mamelek haklarının devletin eline geçmesine yol açan en önemli kamu hukuku müesseseleri kamulaştırma, millileştirme veya devletleştirmedir (Göğer, 1969:166). Devletleştirme, özel iktisadi teşebbüslerin devlet mülkiyetine geçirilmesidir. Devlet mülkiyetine geçirilen söz konusu mülk gayrimenkul ise buna kamulaştırma denilmektedir. Millileştirme ise, özel mülkiyet konusu teşebbüs ve malların ulusun, yani devletin mülkiyetine geçirilmesidir (Delion, 1963:44; Azrak, 1971:45). Başka bir ifadeyle, özel teşebbüsün elinde bulunan iktisadi teşekküllerin, siyasi ve ekonomik nedenlerle kamu yararına kullanılacak şekilde devlet mülkiyeti altına alınmasıdır. Daha dar anlamda millileştirme, yabancı sermayeye ait olan teşebbüs ve imtiyazların devlete geçmesidir. Millileştirme yetkisi, devletin ülkesi üzerinde hâkimiyet hakkına dayanan bir yetki olarak görülmektedir (Toluner, 1968:5).

Millileştirmenin amacına hiç değinmeyen, konusunu da gereğince açıklamayan bu tanımlamaları yetersiz gören görüşe göre, mülkiyetin özel sektörden kamu sektörüne geçmesi yanında el değiştirmesinden sonra tabii tutulduğu rejim yani tahsis olduğu amaç ve kullanılmasının hukuki şekli de millileştirme kavramının açıklanmasında yer alması gereken esas unsurlardır. Bu çerçevede millileştirme kavramının açıklanmasında üç temel yaklaşım söz konusudur. Birinci yaklaşıma göre, millileştirmenin temel niteliğini belirleyen husus, millileştirilen teşebbüsün mülkiyetinin milli camiaya, yani devlete geçmesidir. Bu görüşe göre millileştirme, özel teşebbüsün olduğu gibi alınıp devlet teşebbüsü haline getirilmesinden ibarettir. Teşebbüsün yönetiminde veya işletilmesinde bir değişiklik olması zorunlu değildir. Millileştirilmiş teşebbüs, devlete ait olmasına rağmen kapitalist teşebbüs niteliğini sürdürebilir (Ripert, 1946:321; Azrak, 1971:46). İkinci yaklaşıma göre, millileştirmede mülkiyetin özel kapitalistten devlete geçmesi zorunlu ve yeterli değildir. Millileştirme, her şeyden önce belli iktisadi teşekküllerde ya kapitalist yönetimi ya da kapitalisttin karını ortadan kaldırmaya yönelmiş bir eylemdir. Burada önemli olan üretim araçlarının topluma mal edilmesidir. Yani teşekkül, devlete geçmeden de halkın meydana getirdiği bir kurula verilerek de millileştirilebilir. Üçüncü yaklaşıma göre ise millileştirmeden bahsedebilmek için mülkiyet, hem devlete geçmeli hem de devlete geçtikten sonra kamu yararı için kullanılmalıdır (Azzrak, 1971:48).

Türkiye’de Birinci Beş Yıllık Sanayileşme Planı döneminde, bir taraftan devlet eliyle bazı temel sanayi kuruluşları kurulmaya çalışılırken diğer yandan da toplum menfaatleri bakımından kamu elinde bulundurulmasında yarar görülen ve çoğu yabancı sermaye tarafından kurulmuş bulunan bazı hizmet ve altyapı kuruluşları sistemli bir politikayla millileştirilmeye başlandı (Talas, 1974:378). Bu makalenin amacı, 1930-1939 yılları arasında devletçi iktisat politikaları çerçevesinde yabancı sermayeye ait olan iktisadi teşekküllerin millileştirilme çabalarını ve bu çabaların ekonomiye yansımalarını ortaya koymaktır. Çalışma konusu, devletçi iktisat politikalarının uygulanmaya başlandığı 1930-1939 dönemi içinde yabancı sermaye elinde bulunan iktisadi teşekküllerin millileştirme çabaları ve bu çabaların ekonomiye yansımalarını kapsamaktadır. Bu çerçevede makalenin üçüncü bölümünde dönemin millileştirme düşüncesi iktisadi ve siyasi boyutları ortaya konulmakta, dördüncü bölümde ise millileştirmelerle ilgili



uygulamalar verilerle analiz edilerek millileştirmelerin ekonomiye yansımaları ortaya konulmaya çalışılmaktadır. Araştırma, Başbakanlık Cumhuriyet Arşiv'i belgelerine, TBMM tutanaklarına ve konu ile ilgili ikincil kaynaklara dayanmaktadır. Bu araştırmanın hedefi, günümüzde yaşanan uluslararası ekonomik krizlerle beraber bir müdahale aracı olarak tekrar gündeme gelen devletleştirme-millileştirme tartışmalarına iktisadi boyutuyla katkı sunmaktır.

## **2. ÇALIŞMANIN ÖNEMİ (RESEARCH SIGNIFICANCE)**

Kişilerin veya şirketlerin mamelek haklarının devletin eline geçmesine yol açan en önemli kamu hukuku müesseseleri kamulaştırma, millileştirme veya devletleştirmedir. Millileştirme, özel mülkiyet konusu teşebbüs ve malların ulusun, yani devletin mülkiyetine geçirilmesidir.

Keynesyen iktisadın, ekonomide denge halinin sürekli değil geçici olduğu ve ekonominin dengesi bozulduğunda yeniden denge haline dönmek için mutlaka ekonomiye devlet müdahalesi gerektiği düşüncesi, 1929 ekonomik buhranın çözümünde önemli rol oynadı. Günümüzde yaşanan küresel ekonomik krizlerin çözümünde devletlerin düzenleyici refleksleri bunun kaçınılmaz olduğunu göstermektedir. Nitekim son yaşanan küresel krizlerle beraber kapitalist ülkelerde krizin çözümüne yönelik ele alınan politikaların liberal düşünce ile ne kadar bağdaştığı tartışılır hale gelmiştir.

2007 yılında ABD'de ipotekli konut kredileriyle başlayan ekonomik kriz, 2008 yılında başta ABD ve Avrupa ülkelerinde küresel mali krize dönüştü. Krizin ulusal ekonomiye getireceği zararların en aza indirilmesi için ülkeler çeşitli tedbirler almaya çalıştılar. Bunlardan en dikkat çekenini özellikle gelişmiş ülkelerde, iflas etmesi kaçınılmaz olan finans kurumlarının kurtarılması yoluyla devletin yeniden ekonomiye girmesiydi (Ateş, 2011:2). Devletlerin krizi çözmeye yönelik çabaları ekonomik alanda artan oranda bir kamulaştırmayı beraberinde getirdi. Devletleştirme ve millileştirme, 2008 finans krizi sonrasında serbest piyasa ekonomilerinde krizin derinleşmesinin önlenmesinde krize bir müdahale yöntemi olarak tekrar ortaya çıktı. 2008 finans krizi sonrasında finans piyasalarına olan güvensizlik, kapitalizmin en fazla geliştiği Amerika'da bile pek sevilmemesine rağmen millileştirme kavramını ekonomi gündemine getirdi (Parasız, 2009:117). Küreselleşme sonucu, uluslar arası hukuksal düzenlemelerin bağlayıcı gücünün giderek artması, ulusal hukuk sisteminin zayıflaması ve ulusal piyasaların küresel sermayenin belirleyiciliğine terk edilmesi, şirketlere yerel kuralların bağlayıcılığınan kurtulma imkânı sağladı (İlhan, 2012:239). Bu imkânın sınırlandırıldığı Rusya ve Çin gibi ülkelerde küresel ekonomik krizin etkilerinin sınırlı görülmesi, krizlerin çözümüne yönelik yeni politika arayışlarında devletçilik ve millileştirme konularını daha ön plana çıkarmaya başladı. Bu araştırma, günümüzde yaşanan uluslararası ekonomik krizlerle beraber bir müdahale aracı olarak tekrar gündeme gelen, devletleştirme-millileştirme politikalarıyla ilgili tartışmalara, ekonomik boyutuyla katkı sunmaya çalışması açısından önem arz etmektedir.

## **3. MİLLİLEŞTİRME DÜŞÜNCESİNİN SİYASİ VE İKTİSADİ BOYUTLARI (POLITICAL AND ECONOMIC DIMENSIONS OF THE NATIONALIZATION THOUGHT)**

Osmanlı Devleti döneminde yabancı sermayeye sağlanan imtiyazların ekonomik ve siyasal olumsuz sonuçları yeni Cumhuriyet yöneticilerinin yabancı sermayeye karşı ihtiyatlı bir yaklaşım içinde olmalarına sebep oldu. Bu yaklaşım, 1923 yılında toplanan İzmir İktisat Kongresi'nde yabancı sermayenin ülkeye girişi ve yatırımları



hususunda engeller getirilmemesi fakat yabancı sermayenin kontrol edilmesi ve ülke çıkarlarının göz önünde tutulması düşüncesi şeklinde somutlaştı. Atatürk bu konudaki düşüncesini kongrede yaptığı konuşmada: "Yeni Türk Devletinin geçmişte olduğu gibi yabancı sermayenin yalnızca koruyuculuğunu yapması mümkün değildir" sözleriyle ortaya koymaktaydı (Alpar, 1983:509). Kuşkusuz bu düşüncenin oluşumunda milli unsurlara dayanan bir ekonomiyi bağımsız bir devlet olmanın temel unsuru olarak gören yaklaşım etkili olmuştu. Bu yaklaşım ekonomiyi kontrol altına alma ve millileştirme yönünde çok fazla gecikmedi. Cumhuriyetin ilk kuruluşuyla birlikte Osmanlı döneminde yabancı sermayeye 'yap- işlet' modeliyle ve ayrıcalıklarla verilen tesisler millileştirilmeye başlandı. Bu yönüyle millileştirme, Cumhuriyetten önce sürdürülen, ekonomiyi ve devleti dış dünya ile bütünleşmeye yöneltmiş olan politika çizgisinin tersine çevrilmesi anlamına gelmekteydi (Kuruç, 1988:LIII).

1923-1929 döneminde uygulanan özel sektöre dayalı sanayileşme politikalarının başarısızlığı yanında 1929 ekonomik krizinin olumsuz etkileri yeni iktisat politikası arayışlarını hızlandırdı. 1930'ların başında bütün dünyada olduğu gibi Türkiye'de de, devletin ekonomiye müdahale ederek bunalımdan çıkabileceği düşüncesi güçlendi. Devletçilik, sanayileşmiş ülkelerde piyasa ekonomisinin doğru işlemlerini sağlamak üzere zaman zaman ekonomiye dürtüler veren devlet müdahalesi şeklinde ortaya çıkmaktaydı. Fakat sanayileşmemiş ve henüz gelişmekte olan ülkelerde ise bundan farklı olarak, kalkınma çabalarının başlangıç aşamalarında, ülkenin sınırlı imkânlarının büyük sorunların çözümü için öncelikle devlet eliyle kullanılması şeklinde ortaya çıkmaktaydı (Alkin, 2010:37). Türkiye'deki devletçilik henüz gelişmekte olan ülkelerde görülen şekliyle ortaya çıktı. Devletçilik politikası 1931 yılındaki CHP'nin Üçüncü Büyük Kongresi'nde kabul edilen parti programında şekillendi. Programda: "Ferdi mesai ve faaliyeti esas tutmakla beraber, mümkün olduğu kadar az zaman içinde milleti refaha ve memleketi mâmuriyete erdirmek için milletin umumi ve yüksek menfaatlerinin icap ettirdiği işlerde -bilhassa iktisadi sahada- devleti fiilen alakadar etmek mühim esaslarımızdandır" (Tekeli ve İlkin, 2009:212) denilmekteydi. Atatürk bu konudaki düşüncesini: "İktisat siyasetimizin önemli amaçlarından biri de, genel çıkarları doğrudan doğruya ilgilendirecek kurumlar ve iktisadi teşebbüsleri mali ve teknik gücümüzün izni oranında devletleştirmedir" (Ülken, 1989:1694) ifadeleriyle ortaya koymaktaydı. Devletçilik politikasıyla, devletin iktisadi hayatta daha etkin bir şekilde yer alarak kalkınma çabasına öncülük etmesi öngörülmekteydi. Nitekim devletçilik genel olarak, devlet işletmeciliğini de zorunlu bir unsur olarak içeren müdahaleci bir iktisat politikasıydı (Borotav, 1983:412).

Devletçilik politikasının, koruma politikaları altında yabancı sermayeye yönelik kısıtlama ve denetimleri millileştirme çabalarını daha programlı ve daha yoğun hale getirdi. Bu dönemin en belirgin özelliklerinden biri devletin ekonomi politikasını yönlendirmede yararlandığı yol, yöntem ve kurumların sayısını artırma ve çeşitlendirmesiydi. Bu çeşitlenme içinde devlet sanayi işletmeciliği yer aldığı kadar, devlet güdümünde, yabancı sermayenin uluslaştırılması da yer almaktaydı (Tekeli ve İlkin, 2004a:275-276). Nitekim 1930'larda devletçilik yolunda atılan en önemli adımlardan biri de yabancı şirketlerin millileştirilmesi oldu. 1923 öncesi Osmanlı döneminin yabancı sermaye ile ilişkilerindeki 'yap- işlet' modeli yerine 'yabancıdan devral- işlet' modeli benimsendi. Bu durum, iktisat ve devlet anlayışında önemli bir farklılığı yansıttığı gibi Cumhuriyet rejiminin kuruluş güvencesi bakımından bazı tartışılmaz ilkeleri olduğunu göstermekteydi. Bu temel ilke, yabancı sermayenin



sahip olduğu ayrıcalıkların son bulması demek olan millileştirme politikasının uygulanmasıydı (Kuruç, 1988:LIV).

Ekonomi yönetimi, devletçi iktisat politikaları kapsamında 1929 dünya ekonomik buhranının olumsuz etkileri yanında yapısal sorunlara çözüm arayışları içindeydi. Yapısal sorunların başında Osmanlı ekonomik yapısının ortaya çıkardığı doğrudan buhrana bağlı olmayan yabancı sermaye ile ilgili sorunlar bulunmaktaydı. Ülkede çoğunluğu madencilik, sigortacılık, bankacılık, kent içi altyapı hizmetleri ve demiryolu alanında çalışmaları bulunan ve pek çok sorun yaratan yabancı şirketler konusu çözüm bekleyen hususların başında gelmekteydi. Bu sorun yöneticileri, iktisadi kalkınma sorunsalı yanında, Osmanlı borçlarının ödeme biçimi, ülke içinde hiç olmazsa demiryolları ve kentsel altyapı hizmetleri üreten yabancı şirketlerin satın alınması konusunda politika seçmeleri yapmakla karşı karşıya bıraktı (Tekeli ve İlkin, 2004a:244). 1930'lu yılların başında makro anlamda bir politika değişikliği yapılarak devletçi iktisat politikaları uygulanmaya başlandığında sorunların çözümü hususundaki tercihler de şekillenmeye başladı. Buna göre ekonomide hedeflenen yapısal düzenlemeler doğrultusunda yabancı sermayeye ait teşekküllerin millileştirilmesine karar verildi. Millileştirme, yeni cumhuriyet yöneticileri için iktisadi ve siyasi hedeflere ulaşmanın bir politika aracı haline gelirken millileştirmeler ile hedeflenen düşünce, iktisadi olarak kalkınma, siyasi olarak ta bağımsızlıktı.

#### 4. MİLLİLEŞTİRME ÇABALARI VE EKONOMİYE ETKİLERİ (NATIONALIZATION EFFORTS AND ECONOMIC EFFECTS)

Osmanlı döneminde ekonomik alanda yapılan doğrudan yabancı sermaye yatırımları Cumhuriyetin ilk yıllarında ekonomideki ağırlığını korumaktaydı. Doğrudan yatırımlar, başta Avrupa özel sermayesinin demiryolları, maden, liman, su, gaz, elektrik ve bankacılık alanındaki işletmelere yaptığı yatırımlardan oluşmaktaydı. 1929 yılı itibariyle Türkiye'deki yerli ve yabancı sermaye yatırımlarının paylarını gösteren tablo şu şekildedir:

Tablo 1. 1929 Yılı itibariyle Türkiye'de yerli ve yabancı sermaye yatırımları payları  
(Table 1. Shares of domestic and foreign investment in Turkey as of 1929)

Şirketler	Ödenmiş Sermaye Toplamı (Bin TL.)	Toplam Sermaye'de Payı (%)
Türk Şirketleri	78.239	50.11
İngiliz Şirketleri	50.000	32.02
İsviçre Şirketleri	22.200	14.22
Fransız Şirketleri	5.700	3.65
Yabancı Şirketler Toplamı	77.900	49.89
Genel Toplam	156.139	100.0

Kaynak: Tahsin, H., Saka, R., (1930); Alpar, C., (1983).

Yabancı sermayenin, toplam sermaye yatırımları içindeki payı 1929 yılı itibariyle %49.89'du. Bu oran toplam sermaye yatırımlarının yaklaşık yarısını oluşturmaktaydı. Yabancı sermaye yatırımlarının millileştirilmesi hususu, cumhuriyet rejiminin ekonomi alanında en kararlı olduğu ve kesintisiz sürdürdüğü bir politikaydı. Osmanlı borçlarının ödenmesinde zorlanılmış, gecikmeler olmuş fakat millileştirme politikasının yürütülmesinde gecikme olmamış ve ödemeler aksattırılmamıştı (Kuruç, 1988:LIV). Üstelik millileştirme çabaları, 1933 yılı ve sonrasında dünya ekonomik buhranının devam ettiği ve



birinci beş yıllık sanayileşme planının finansman sorunlarının ağırlı bastığı bir dönemde yapılmaktaydı (Talas, 1974:378). 1933-1937 yılları arasında Birinci Beş Yıllık Sanayileşme Planında öngörülen yatırımın iki katı gerçekleştirilmiş, yatırımlar milli gelirin %5'ne denk gelen 500 milyona yaklaşmıştı. Bu gelişme dışarıya borçlanmadan sağlanırken diğer taraftan millileştirmeler devam ettirilerek ve 1931-1939 tarihleri arasında 16 yabancı şirket millileştirilmişti (Cem, 1989:295). Devlet ekonomik şartlar imkân verdiği ölçüde yabancı şirketlerin elindeki imtiyazları satın alarak millileştirme politikasını sürdürmeye çalışmaktaydı (İnan, 1972:12). Bu zor koşullarda sürdürülen, demiryolları, madencilik ve alt yapı fiziki sermayesinin millileştirilmesi çabaları, cumhuriyet idaresinin ülkenin ekonomik kaynaklarını yabancıların kontrolüne bırakmama anlayışının bir sonucuydu (Şahin, 2006:78). Bu dönem içinde millileştirilen yabancı sermayeli şirketler şunlardır:

Tablo 2. Millileştirilen yabancı sermayeli şirketler(1930- 1939)  
(Table 2. Nationalization of foreign capital business organizations  
(1930-1939))

Yıllar	Millileştirilen Yabancı Sermayeli Şirketler	Kanun No
1931	Mudanya - Bursa Demiryolu Türk Anonim Şirketi	1815
1933	İstanbul Türk Anonim Su Şirketi	2198
1933	İzmir Rıhtım Şirketi	4310
1934	İstanbul Rıhtım, Dok ve Antrepo Türk Anonim Şirketi	2665
1934	İzmir- Afyon ve Manisa Bandırma Hattı	2488
1935	Aydın Demiryolu Şirketi	2745
1936	İstanbul Telefon Türk Anonim Şirketi	3026
1937	Ereğli Şirketi (Ereğli Limanı, Zonguldak- Çatalağzı Demiryolu Hattı, Maden İşletmeleri)	3146
1937	İzmir Telefon Türk Anonim Şirketi	3375
1938	İstanbul Elektrik Türk Anonim Şirketi	3480
1938	Üsküdar ve Kadıköy Elektrik Türk Anonim Şirketi	3480
1939	İstanbul Tramvay Şirketi	3642
1939	İstanbul Türk Anonim Tünel Şirketi	3643
1939	Ankara Elektrik, Ankara Havagazı ve Adana Elektrik Türk Anonim Şirketi	3688

Kaynak: TBMM.

Tablodan görüldüğü üzere 1930- 1939 yılları arasında yapılan belli başlı millileştirmeler, yabancı sermayenin yaygın olduğu demiryolu, madencilik ve diğer altyapı hizmetleri alanında gerçekleştirildi. Kamu hizmeti niteliği taşıyan alanlarda faaliyet gösteren yabancı şirketler değerleri karşılığında millileştirilirken, bu millileştirmeler sonucunda yabancı şirketlere tazminat olarak 236,5 milyon İsviçre Fransı, 34,8 milyon İngiliz Sterlini ve 10,7 milyon Türk Lirası ödendi (Alpar, 1983:509).

#### 4.1. Demiryollarında Millileştirme (Nationalization of Railways)

Osmanlı döneminde demiryolları yapımı için yabancı şirketlerle yapılan sözleşmelerde yabancı şirketlere birçok imtiyazlar tanınmaktaydı. Bu imtiyazların başında kilometre garantisi gelmekteydi. Buna göre yabancı şirketin kilometre başına elde ettiği kâr belli bir düzeye ulaşmadığı takdirde aradaki fark devlet tarafından ödenmekteydi. Bununla beraber yapılan bu sözleşmelerde yabancı şirketlere, demiryollarının yapımı için gerekli olan kerestelerin devlet ormanlarından kesimi, demiryollarının geçeceği



arazide özel mülkiyete ait toprakların yabancı şirket tarafından kamulaştırılması hakkı, demiryolu boyunca tuğla ve kiremit fabrikası kurabilme, taş ocaklarının mülkiyetine sahip çıkma ve ithal edilecek malzeme üzerinden gümrük vergisi ödememe gibi imtiyazlar tanınıyordu (Alpar, 1983:507). Sözleşmeler yabancı şirketlere çok geniş ekonomik imtiyazlar sunmaktaydı. Bundan dolayı millileştirme politikasının ilk önceleri esas alanı demiryolları ve altyapı oldu. Demiryollarına, devletin kuruluşu ve oturması bakımından stratejik bir görev yükleyen cumhuriyet yönetimi, bu konuda kararlı bir duruş sergilemekteydi (Kuruç, 1988:LIV). Demiryollarının millileştirilmesi politikasına, 1930 yılı öncesinde Anadolu Hattı (1928) ve Mersin- Adana Hatlarının (1928) yabancı şirketlerden satın alınmasıyla başlandı. Fakat demiryollarındaki millileştirmeler 1930'lu yıllarda daha sistemli ve yoğun olarak gerçekleştirildi. Bu politika değişikliğine sebep olan temel nedenlerden biri yabancı şirketlerin demiryolu taşımacılığında uyguladıkları yük ve yolcu tarifelerindeki fiyatların yüksek olmasıydı. Dünya ekonomik buhranıyla beraber tarım ürünleri fiyatlarında yaşanan büyük düşüşler yanında demiryolu tarifelerinin yüksekliği ülke ekonomisini sıkıntıya sokmaktaydı. Bu fiyatlarla ihracat yapmak imkânsız hale gelirken bu durumdan başta köylü sınıfı olmak üzere tüm ekonomik kesimler olumsuz etkilenmekteydi (Tekeli ve İlkin, 2004b:302).

1930 yılında bir nafıa vekilinin, Nafıa Bakanlığı'na gönderilmek üzere Bölge Müfettişliği'ne yazdığı yazıda, Diyarbakır ve Urfa civarında yetiştirilen 45 milyon kilo zahireden sadece 4 milyon kilosunun ihraç edilebildiği, kalan kısmın demiryolu nakliye ücretinin çok yüksek olmasından dolayı ihraç edilmek üzere Adana ve Mersin'e ulaştırılamadığı, bu durumdan ülke ekonomisinin zarar gördüğü belirtilmekteydi. Demiryolu tarifelerinin indirilmesi talebiyle yazılan bu yazıya binaen bakanlık, fiyat indirimleri hususunda Nusaybin-Adana demiryolunu elinde tutan Fransız şirketine bir yazı yazıldığını fakat şirketin Paris merkezinden gelen cevabında, demiryolu ücret tarifesinde her hangi bir indirim yapılamayacağı bildirildiğini, belirtmekteydi (Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi(TCBCA), 28.07.1930 Tarih 030.0.010.000.000.152.76.6 Nolu Belge). Aynı olumsuzluk, tarımsal ürün ticaretinin çok yoğun olduğu ve demiryollarının tarım ürünlerinin pazarlara ulaştırılmasında çok önemli bir fonksiyon gördüğü Ege Bölgesi'nde de yaşanmaktaydı. Yabancı şirketlere ait demiryollarında taşıma tarife ücretlerine müdahale edilememekte ve üreticiler yüksek ulaşım maliyetleri karşısında ürünlerini istedikleri pazarlara ulaştırılamamaktaydı. Nitekim Ege Bölgesi'ndeki ticaret odaları demiryolu tarifelerinden sürekli yakınmaktaydılar. Nitekim devlet, demiryolu taşımacılığında istediği fiyat tarifesini uygulayabilmek ve bu olumsuz durumu ortadan kaldırmak için demiryollarını satın alarak millileştirme yoluna gitmeyi tercih etti.

Devletin 1930'lu yıllarda demiryolu sektöründe millileştirme politikasını daha sistemli ve yoğun sürdürmesinin ikinci nedeni tarife saptamaları ile ilgiliydi. 1933 yılında devlete ait demiryollarında önce maden taşımacılığı tarifesinde %50 indirim yapıldı. Bu durum karşısında hem ihracat hem de demiryolları gelirlerinde artışlar görüldü. 1934 yılı baharında yapılan diğer bazı tarife indirimlerinde de aynı olumlu sonuçlar elde edilmesi üzerine, 1 Temmuz 1934 tarihinde yolcu taşıma ücretlerinde, 20 Ağustos 1934 tarihinde yük tarifelerinde önemli indirimler yapılmaya başlandı. 1933-1934 yılında bir kilometre hattan sağlanan hâsılat 3.713 lira iken bir yıl sonra bu rakam 4.431 liraya yükseldi. Kilometre başına gider ise 2.813 liradan 2.921 liraya arttı. Bu rakamlarla demiryollarının kilometre başına kârı 900 liradan



1500 liraya çıkmaktaydı. Böylelikle tarife saptaması ekonomiyi iyileştiren iktisadi bir politika aracına dönüştü. Bu durum aynı zamanda yabancı şirketlerin millileştirilmesi için önemli bir gerekçe oldu (Tekeli ve İlkin, 2004a:272-274). Ekonomide görülen bu olumlu gelişmelerden dolayı millileştirme politikaları hızlandırıldı.

Devletin demiryollarını millileştirme politikasına hız vermek istemesinin üçüncü nedeni ise yaşanan ekonomik buhran dolayısıyla yabancı sermaye yatırımlarının dış ülkelerdeki yatırımlarını tasfiye etmek istemelerinden kaynaklanmaktaydı. Ekonomik sebeplerle yabancı şirketlerde oluşan bu talep, devlet için önemli olan demiryolu hatlarının daha ucuza satın alınabilmeleri fırsatı anlamına gelmekteydi (Tekeli ve İlkin, 2004b:302-303). Bu şekilde millileştirilen ilk demiryolu Mudanya- Bursa Demiryolu hattı oldu. Bu demiryolu hattının sahibi Fransız şirket, kamyon ve otomobil taşımacılığı karşısında rekabet edemediğini, zaruri masrafların dahi karşılanmadığını, bu yüzden kısmen peşin kısmen de taksitle olmak üzere 250.000 lira bedelle bu hattı hükümete devir etmeye hazır olduğunu bildirmekte daha sonra bu miktarı 50.000 liraya düşürmekteydi. Bu hattın millileştirme kanununun gerekçesinde, sadece malzemelerinin 325.000 lira değerinde olduğu, şirketin 50.000 liraya alınmasının uygun olacağı ayrıca bu demiryollarının işletilerek ekonomiye katkı sunulacağı bildirilmekteydi (TBMM, Mudanya Bursa Demiryolunun Mubayaası Hakkında 1/53 Numaralı Kanun Layihası ve Nafia ve Bütçe Encümenleri Mazbataları, 1931:1). Kanun gerekçesinde, bu hat üzerinden 1930 senesinde Bursa vilayetine 34.963 ton eşya nakil ve ithal edildiği, 81.000 yolcu taşındığı oysaki mevcut potansiyel göz önüne alınarak bu hattın millileştirilmesiyle ekonomiye daha çok katkı sunacağı öngörülmüyordu (Aynı Belge, 1931:3). Mudanya Bursa demiryolu hattı 30 Mayıs 1930 tarihinde çıkarılan 1815 nolu kanunla 50.000 liraya satın alındı (TBMM, Kanun No.1815, 1931; TCBCA, 1.2.1931 Tarih 10576 Sayılı Belge). Bu kanunla, 18 Şubat 1306 tarihli imtiyaz mukavelesiyle verilen tüm haklar geri alındı. Satın alınan demiryolu hattı devlet tarafından işletilerek hattın hem yük hem de yolcu taşıma miktarı artırıldı. 1937 yılındaki yük taşıma miktarı 140.035 ton mala ulaştı (BİUM, 1944:356).

Ege Bölgesinde millileştirilen önemli iki demiryolu hattı İzmir - Kasaba ve temdidi demiryolu ile Aydın demiryolları hattıydı. Bu iki demiryolu hattı Fransız şirketlere aitti. Daha önce yapılan imtiyaz anlaşmalarına göre yabancı şirketler tarafından yapılan demiryolları belirli bir kilometre garantisi ile işletilmekteydi. Bu imtiyaz anlaşmalarına göre şirketin zarar etmesi durumunda bu zarar devlet tarafından karşılanmaktaydı. İzmir-Kasaba ve temdidi hattı yabancı şirket elinde bulunan ve her sene zarar eden hatlardan biriydi. Yapılan anlaşma gereği bu işletme zararları hükümetten tahsil edilmekteydi. Nitekim 1933 yılı sonunda ortaya çıkan 500.000 lira zarar ve Paris'teki idare merkezinin 400.000 gideri devletten talep edilmekteydi. Devlet, aynı dönem kendi işlettiği hatlarda ekonomik buhranın tarım kesimindeki etkisini azaltmak için düşük tarife uygulamakta ve kâr etmekteydi. Fakat yabancı şirket, hem yüksek tarife uygulamakta hem de zarar etmekteydi (Tekeli ve İlkin, 1982:263). Her iki tarafın talebi üzerine İzmir-Kasaba demiryolu hattı 31 Mayıs 1934 tarihli 2487 sayılı kanunla satın alındı (TBMM, Kanun No.2487, 1934; Tekeli ve İlkin, 2004b:304). Bu kanunla İzmir'den Afyon'a, Manisa'dan Bandırma'ya kadar olan demiryolları hattı imtiyazlarıyla birlikte yabancı şirketten devlet mülkiyetine geçmiş oldu. Kanunla onaylanan anlaşmaya göre hükümet, 168.462.000 Fransız Franklık, %7,5 faizli, 1934 ikinci sıra Türk tahvilleri karşılığını şirketin Paris'teki Osmanlı Bankası hesabına yatıracaktı.





Aydın demiryolları hattı, Ege Bölgesi'nde millileştirilen diğer önemli bir demiryolu hattı idi. Bu hattı işleten şirket, hükümetin 2134 nolu kanunla çıkardığı Afyon- Antalya hattının inşası kararını protesto etmekte, bu hususun 1906 tarihli munzam mukavelesinin ikinci maddesine aykırı olduğunu belirtmekte, buna mukabil tazminat talep etmekteydi (TBMM, Aydın Demiryollarının Satın Alınmasına Dair Olan Mukavelenin Tasdiki Hakkında 1/209 Nolu Kanun Layihası ve Nafia ve Bütçe Encümenleri Mazbataları, 1935:1). Devlet ise, bu talebi reddetmekte ve şirket temsilcilerine, Aydın Demiryolu'nun Denizli kısmını satın almak istediğini belirtmekteydi. Şirket temsilcileri bu gelişmelerden sonra, yaşanan ekonomik buhran nedeniyle şirketin elindeki tüm hattın hükümet tarafından satın alınmasını teklif etti (Tekeli ve İlkin, 2004b: 304). Hükümet ile yabancı şirket arasında hattın satın alınmasına yönelik yapılan anlaşmanın 1935 yılında meclis tarafından onaylanmasıyla Aydın demiryolları satın alınarak millileştirildi (TBMM, Kanun No.2745, 1935).

Aydın demiryolları hattının satın alınmasından sonra 1 ton/km incir taşınması 11 kuruştan 5 kuruşa, pamuk taşınması 12 kuruştan 5,25 kuruşa, zeytinyağı taşınması 7,25 kuruştan 5,25 kuruşa, meyankökü taşınması 8,50 kuruştan 4 kuruşa, taze meyve- sebze taşınması 11 kuruştan 2 kuruşa, tütün 15 kuruştan 5,25 kuruşa, maden kömürü 3 kuruştan 1 kuruşa, manifatura taşınması 8,25 kuruştan 5,25 kuruşa, 1 litre/km gaz ve benzin taşınması 9 kuruştan 5,25 kuruşa indirildi (Tekeli ve İlkin, 2004b:311). Böylelikle ticari ürünlerin taşıma ücretlerinde ortalama %40 civarında bir indirimle gidildi. Bu indirimler, tarım kesiminin ürettiği ürünlerin pazarlara daha ucuza ulaşmasını sağladı. Diğer taraftan taşıma maliyetlerindeki düşüş ihracat edilmek üzere İzmir Limanı'na ulaşan tarım ürünleri miktarının artmasına sebep oldu. Nitekim İzmir Alsancak rıhtımından 1935 yılında 34.076.695 lira değerinde ihracat yapılıyorken bu rakam 1938 yılında 59.969.903 liraya yükseldi (BİUM, 1955:272; BİUM, 1944, 209). İzmir rıhtımından yapılan ihracat üç yılda %75 arttı. Devlet tarafından millileştirilen demiryolları hatlarındaki yeni uygun fiyat tarifeleri, ekonomik buhrandan dolayı Türkiye'nin düşen ihracat gelirlerinin düşüşünde azalmalara neden oldu.

Demiryolu hatlarının millileştirilmesi ekonomiye üç yönden olumlu yansımaktaydı. Birincisi, devlet yabancı şirketlerle yapılan imtiyaz sözleşmeleri gereği ödemesi gereken şirket zararlarını ödemekten kurtulmaktaydı. İkinci olarak bu hatlar uygun fiyatlarla devletleştirilmekteydi. Üçüncü olarak ta Millileştirmeler yoluyla demiryolu ulaşımı ucuzlatılarak, başta tarımsal üretimin uygun fiyatlarla pazarlara ulaştırılması sağlanmakta böylelikle ekonomiye olumlu bir katkı sunulmaktaydı. Nitekim millileştirme politikalarının Ege bölgesi için önemi, ekonomik buhran içinde tarım ürünlerinin ihracat limanlarına ulaştırılmasında önemli bir engel haline gelen yüksek tarifelerin devlet işletmeciliğiyle düşürülmesiydi (Tekeli ve İlkin, 2004a:272). Bu alandaki millileştirmeler sayesinde başta Ege Bölgesi'ndeki tarımsal üretim İzmir rıhtımına daha az maliyetle ulaştırılmakta ve ihracata katkı sunulmaktaydı.

#### **4.2. Maden Sektöründeki Millileştirmeler (Nationalizations in the Mining Sector)**

Osmanlı Devleti'nin son yıllarında maden sektöründe yabancı sermayenin egemenliği söz konusuydu. 1907- 1911 yılları arasında toplam maden üretiminde yabancıların payı değer bakımından %65 civarındaydı. Bu dönemde yabancı sermayeli maden şirketleri tarafından çinko, zımpara, manganez, simli kurşun, civa, ham borasit gibi madenlerin tamamı, altın, gümüş, kil, lüle taşı zift, ham bakır, kömür



gibi madenlerin büyük kısmı çıkarılmaktaydı. Yine bu dönem içerisinde üretimde yabancıların hâkim olduğu Osmanlı madenlerinin tümü ve bazı hallerde çok büyük çoğunluğu Avrupa sanayinin hammadde ihtiyacını karşılamak üzere yurtdışına ihraç edilmekteydi (Ökçün, 1997:187). Cumhuriyetin ilk yıllarında, madencilik büyük sermaye gerektiren, kısa dönemde kar getirmeyen ve riskli bir sektör olması nedeniyle bu sektörde devlet ve yerli sermaye yanında yabancı sermaye yatırımlarının da devam etmesine izin verilmekteydi. Madencilik sektöründe yabancıların etkinliği söz konusu olmakla birlikte devletin bu konuda belirli bir politikası yoktu. Bayar, bu durumu şu sözlerle ifade etmekteydi: "Her memlekette maden millete ait servetlerden biri sayılmakta olmasına rağmen milli bir politikamız ve bu politikayı takip ve tahakkuk ettirecek bir devlet teşekkülümüz yoktu. Bu suretle mevcut madenler, ya ecnebilerin, ya kifayetsiz insanların elinde kalarak tahrip edilmeğe mahkûm edilmiş veyahut da alâkası cebindeki imtiyazdan, düşüncesi günün birinde zengin bir adam bulup devretmekten ibaret spekülâtorlere sermaye olmuştu" (Şahingiray, 1999:145). 1923-1932 yılları arasında madencilik sektöründe yabancı sermayeli Türk anonim şirketleri ile yerli sermayeli Türk anonim şirketleri ödenen sermayeler bakımından karşılaştırıldığında %50 civarında bir dengenin kurulduğu görülmektedir (Turan, 1983:1329). Bu denge 1930'lu yıllarda devletçi iktisat politikalarıyla uygulanmaya başlanan millileştirme politikalarıyla beraber değişmeye başladı.

Madencilik sektörü, devlet eliyle gerçekleştirilecek bir kalkınma perspektifinde ülke ekonomisi açısından çok önemliydi. Madencilik geliştirmek için devletçi iktisat politikaları çerçevesinde kamuya bağlı çeşitli kuruluş ve işletmeler açıldı. Bu kuruluşların başında 1935 yılında kurulan Etibank gelmekteydi. Etibank bir taraftan yeni madenleri değerlendirmek için doğrudan yatırımlar yapmakta diğer taraftan ise yerli ve yabancı sermayeli şirketlerin bir kısmını devletleştirmekteydi. Bu politika çerçevesinde başta Etibank aracılığıyla 1936 yılından itibaren önemli madenler millileştirilmeye başlandı.

Madencilik alanında bu dönem yapılan en önemli millileştirme, Zonguldak maden havzasını elinde bulunduran Fransızlara ait Ereğli Şirketi'nin millileştirilmesiydi. Bu şirketin millileştirilmesi ile ilgili kanununun gerekçesinde, bu millileştirmeye memleketin gündün güne artan kömür ihtiyaçlarının temin edilmesi, dış ülkelere kömür satışının artırılması ve daha ucuza kömür çıkarılması hedeflendiği belirtilmekteydi. Aynı kanun gerekçesinde, her şeyden önemlisi hükümetin, yapılacak bu millileştirmeye devletin en mühim kömür damarlarını ele geçireceği ve kömür politikasının umumi iktisat politikasına uygun olarak yürütme imkânını elinde bulunduracağı ifade edilmekteydi (TBMM, Hükümetle Ereğli Şirketi Arasında 28 İkinci Teşrin 1936 Tarihinde Akdedilmiş Olan Satın Alma Mukavelesinin Tasdikine Dair 1/713 Nolu Kanun Layihası ve İktisat, Maliye ve Bütçe Encümenlerinin Mazbataları, 1937: 1). Ereğli Şirketi 31 Mart 1937 tarihinde çıkarılan 3146 nolu kanunla Fransızlardan 3.500.000 Türk lirasına satın alındı (TBMM, Kanun No.3146, 1937; TCBCA, 9.3.1937 Tarih 6134 Sayılı Belge). Kanunla onaylanan satış mukavelesine göre şirket, 1893 tarihli haiz olduğu imtiyazı, Zonguldak ve Çatalağzı şimendifer hatlarını, Türkiye hudutları dâhilinde sahip olduğu gerek kendi gerekse de üçüncü şahıslar namına bulunan menkul ve gayrimenkullerini, liman işletmesini ve işletmeye ait tüm deniz vasıtalarını, maden işletmelerine ait tüm yerüstü ve yer altı mallarını devlete devretmekteydi.

Şirketin devlet tarafından devir alınmasından sonra 1938 yılında 1.249 ton iç pazarlara, 356 ton dış pazarlara olmak üzere toplam 1.605 ton kömür üretimi yapıldı. 1940 Yılında bu üretim çoğu iç pazarlara



olmak üzere toplam 1.876 tona çıkarıldı (BİUM, 1944: 198). Millileştirilen şirket, bir taraftan iç piyasanın kömür ihtiyacını karşılamakta ve dış piyasalara ihracat yaparak ülke ekonomisinin gelişmesine yol açmakta diğer taraftan ise bölgenin dar anlamdaki istihdamının artmasına katkı sunmaktaydı.

Ergani Bakır Madenlerinin üçte bir hissesi devlete, yarı hissesi ise Deutsche Bank'a aitti. Deutsche Bank'ın hisseleri 1936 yılında 850.000 Türk Lirası karşılığında tamamen satın alındı. 1927 yılından itibaren dış piyasalarda bakır fiyatlarının hızla düşmesi nedeniyle durma noktasına gelen maden işletmesi 1937 yılından itibaren yeniden canlandı (Turan, 1983: 1336). Fransız bir şirkete ait olup İtalyan sermayesi tarafından kullanılan Keçiborlu Kükürt Madeni işletme imtiyazı 1932 yılında iptal edilerek daha sonra millileştirildi. 1934 yılında 0,3 bin ton olan devletin kükürt üretimi 1938 yılında 3,9 bin tona çıktı. Yine Kuvarshan Bakır Madeni işletmesindeki Siemens firmasına ait iltizam hakkı 1939 yılında millileştirilerek devlete geçti. Bu dönem tümüyle ihraç edilen ve dünya pazarlarını elinde tutan yabancı sermaye tarafından üretilen boraks, krom ve manganezde millileştirme yoluna gidilmedi (Turan, 1983: 1339). Fakat devlet krom üretiminde devlet açtığı yeni havzalarla üretimi artırdı. 1933 yılında 75 bin ton olan krom üretimi 1938 yılında 214 bin tona çıktı. Krom üretiminde devletleştirmelere paralel olarak sürekli artarak 1935'te %5'ten 1939'da %43'e yükseldi (Turan, 1983:1336).

Madencilik alanındaki millileştirmeler, madencilik sektöründeki politikaların genel iktisat politikasına uygun olarak yürütülmesine imkân sağladı. Nitekim madencilik alanındaki millileştirmeler madencilik sektörünün devlet eliyle rasyonel temeller üzerinde yeniden düzenlenmesine yol açtı. Bir taraftan yeni maden yatakları bulunup rezerv alanları genişletilirken diğer taraftan üretim artmaya ve çeşitlenmeye başladı. Bu durum madencilik sektörünün gelişmesine ve daha fazla üretim yapılmasına sebep olduğundan ekonomiye olumlu katkılar sağladı.

#### **4.3. Altyapı Alanında Millileştirmeler (Nationalizations in the Infrastructure Area)**

1933 yılında yapılan en önemli millileştirme İzmir Rıhtım Şirketi'nin satın alınmasıydı. İzmir Rıhtım Şirketi, bölgenin ihracat ve ithalat ticaretinin altyapı hizmetini vermesi açısından önemli bir fonksiyon görmekteydi. Şirkete ait rıhtım ve rıhtımda işletilen tramvay, 12 Haziran 1933 tarih 2309 sayılı kanunla 7.827.430 Fransız Frangına denk gelen 652.290 liraya millileştirildi. Bu paradan şirketin çeşitli borçları düşülerek kalan 227.178 lira 1952 yılına kadar taksitle hazine bonosuna bağlanarak ödendi (Tekeli ve İlkin, 1982: 262). Bu ödeme şekliyle İzmir Rıhtım Şirketi uygun bir fiyatla millileştirilmiş oldu. Bu millileştirmeyle ucuz altyapı hizmetleriyle ihracatın maliyeti düşürülerek ihracat gelirleri artırılmaya çalışıldı. 1935 yılında bu rıhtımdan yapılan toplam ihracat ve ithalat miktarı 42.326.008 lira iken 1938 yılında bu miktar 73.172.011 liraya ulaştı (BİUM, 1944:209; BİUM, 1955:272). Bu millileştirmeden sonra 23 Aralık 1934 tarih 2665 nolu kanunla İstanbul Rıhtım Dok ve Antrepo Türk Anonim Şirketi, Fransızlardan satın alınarak millileştirildi (TBMM, İstanbul Rıhtım Dok Antrepo Türk Anonim Şirketinin Malları ve İmtiyaz Haklarının Satın Alınmasına Dair Kanun, Kanun No.2665, 1934).

Kanunla onaylanan satın alma anlaşmasına göre devlet, şirketin 570.338 Türk lirası borcunu üstlenmekteydi. Bununla beraber 1935 yılından itibaren 3 sene içerisinde olmak üzere şirkete 1.400.000 Frank verilecek, geri kalan 31.580.138 Frank ise %7,5 faizli bonolarla taksitle 40 yılda ödenecekti. Yapılan anlaşmaya göre, şirkete ait



bütün tesisat ve haklar ile menkul ve gayrimenkuller, imtiyaza dâhil olmayan hususi bütün emlakler devlete intikal etmekteydi (TBMM, İstanbul Rihtım, Dok ve Antrepo Türk Anonim Şirketinin Malları ile İmtiyaz Haklarının Satın Alınmasına Dair 1/1199 Kanun Layihası ve Bütçe Encümeni Mazbatası, 1934:2). Uygun fiyatlarla gerçekleştirilen bu millileştirmeye İstanbul gibi merkezi bir ticaret şehrinde ülke ekonomisi açısından önemli bir işletme satın alınmaktaydı. 1930'lu yıllarda elektrik, telefon, havagazı, tramvay taşımacılığı gibi mal ve hizmet üreten şirketlerin millileştirilmesi ön planda tutulmaktaydı. Bu alandaki ilk girişim 1933 yılında İstanbul Türk Anonim Su Şirketi'nin millileştirilmesiyle gerçekleşti. 1868 yılında Sultan Abdülaziz tarafından kurulan ve İstanbul'un su ihtiyacını karşılayan Dersaadet Anonim Su Şirketi'nin, imtiyazlı şirketler tarafından sorumluluklarının yerine getirilmemesi ve su meselesinin şirketler eliyle çözüme kavuşturulamayacağına anlaşılmış olmasından dolayı devletleştirilmesi yoluna başvuruldu (Bozdemir, 2011:390). Nitekim Fransızlara ait su şirketi, arazi istimlâkleri, suyollarının kullanımı, kuraklıktan dolayı yeterince su olmaması ve su dağıtımında hususunda devletle sürekli karşı karşıya gelme gibi sorunlarla uğraşmaktaydı (Gül, 2012:121-124). İstanbul Türk Anonim Su Şirketi 20 Mayıs 1933 tarih 2198 sayılı kanunla millileştirildi (TBMM, İstanbul Türk Anonim Su Şirketi İmtiyazıyla Tesisatın Satın Alınmasına Dair Kanun, Kanun No.2198, 1933). Kabul edilen anlaşma mukavelesine göre İstanbul Belediyesi, devir aldığı su şirketi için yabancı firmanın imtiyaz süresi dolana kadar her sene 1.300.183 Frank ödeyecekti (TBMM, İstanbul Su Şirketi İmtiyazı ile Tesisatının Satın Alınmasına Dair 1/563 Numaralı Kanun Layihası Ve Nafia, Dâhiliye ve Bütçe Encümenleri Mazbataları, 1933:7). Bu millileştirmeden sonra Üsküdar ve Kadıköy Türk Anonim Su Şirketi de 1938 tarih 3359 sayılı yasayla yabancı şirketten alınıp millileştirildi.

İstanbul'da merkezi bataryalı telefon santrali kurulması işi 6 Nisan 1911 tarihinde çıkarılan bir kanunla 30 yıl süreyle, İngiliz, Amerikan ve Fransız sermayedarlarından oluşan bir gruba temsil eden Harbert Lows Webbe'e verilmişti. İmtiyaz anlaşmasına göre, Dersaadet Telefon Anonim Şirketi adını alan bu şirket, İstanbul'da bir buçuk sene içinde telefon tesis ve tali merkezlerini kuracak, kazancının %15'ni üç ayda bir hükümete verecekti. Şirket Cumhuriyet döneminde İstanbul'un birçok yerinde santraller kurarak telefon hizmetleri sunmaya devam etti (Bozdemir, 2011:189). İstanbul Telefon Türk Anonim Şirketi 10 Haziran 1936 tarihinde 3026 nolu kanunla millileştirildi (TBMM, İstanbul Telefon Tesisatının Satın Alınmasına Dair Hükümetle Şirket Arasında Akdedilen Mukavelenin Tasdiki Hakkında Kanun, Kanun No.3026, 1936). İzmir bölgesinin telefon hizmetlerini ise Stockholm merkezli Ericsson firmasına ait, İzmir ve Civarı Türk Telefon Şirketi adlı firma sunmaktaydı. Devlet, 30 Nisan 1935 tarihinden itibaren tüm ülkenin telefon hatlarını şehirlerarası şebekeye bağlama çalışması başlattı. Bu çalışmayla, İzmir telefon hatlarının şehirlerarası şebekeye bağlanması üzerine, yabancı şirket kendisine ait tesis ve cihazlardan istifade edileceği gerekçesiyle devletten yüksek fiyatlar talep etmeye başladı. Devlet ise, telefon konuşmalarının mahremiyetini göz önüne alarak ulusal güvenlik kaygısıyla bu şirkette güvenilir Türk memurların istihdam edilmesi gereği üzerinde durmaktaydı (TBMM, İzmir Telefon Tesisatının Satın Alınmasına Dair Hükümetle Şirket Arasında Akdedilen Mukavelenin Tasdiki Hakkında 1/976 Nolu Kanun Layihası ve Nafia ve Bütçe Encümenleri Mazbataları, 1938:1). Bu gerekçelerle yabancı şirketle yapılan anlaşma, 25 Nisan 1938 tarih ve 3375 nolu kanunla tasdik edilerek İzmir Telefon Türk Anonim Şirketi millileştirildi (TBMM, İzmir Telefon Tesisatının Satın Alınmasına Dair



Hükümetle Şirket Arasında Akdedilen Mukavelenin Tasdiki Hakkında Kanun, Kanun No.3375, 1938). Yapılan anlaşmayla şirketin bütün imtiyaz hakları ve malları 20 yılda ödenmek üzere 1.200.000 Liraya satın alındı.

Elektrik dağıtım hizmetleri genellikle Osmanlı döneminde imtiyazlar verilen yabancı şirketler tarafından yürütülmekteydi. Ankara'da Alman AEG şirketi, İzmir'de Belçika şirketi, Kastamonu, Balıkesir, Bursa, Edirne ve Gaziantep'te İtalyan Marelli Şirketi, Diyarbakır, Antalya, Ödemiş ve Konya'da Macar Ganz Şirketi, Ordu, Samsun ve Giresun bölgesinde ise Alman Bergman Şirketi tarafından elektrik üretim ve dağıtım işleri gerçekleştirilmekteydi (Koç, 2000:11). Hükümet, 1930'lu yılların sonundan itibaren millileştirme politikaları ekseninde bu imtiyazlı şirketlerin ellerindeki tesisleri satın alarak devletleştirmeye başladı. İstanbul'un elektrik üretim ve dağıtım hizmetini yapan yabancı şirket ile hükümet arasında yapılan anlaşma, 22 Haziran 1938 tarih ve 3480 sayılı kanunla onaylandı. Yabancı şirketin tüm imtiyaz ve varlıkları millileştirildi. Bu anlaşmayla şirket, 11.500.000 Lira mukabilinde yıllık %5 faizle 20 senede ödenmek üzere satın alındı. 12 Haziran 1939 tarih ve 3642 sayılı kanunla İstanbul Tramvay Şirketi'nin, aynı tarih ve 3643 sayılı kanunla da İstanbul Tünel Şirketi'nin satın alma mukaveleleri kabul edilerek bu şirketlerin tüm imtiyaz hakları ve tesisatları satın alındı. Satın alınarak millileştirilen İstanbul Elektrik Şirketi, Tramvay Şirketi ve Tünel Şirketi, 16 Haziran 1939 tarih 3645 sayılı kanunla İstanbul Belediyesi'ne devredildi (TBMM, İstanbul Elektrik, Tramvay ve Tünel İdareleri Teşkilat ve Tesislerinin İstanbul Belediyesi'ne Devrine Dair Kanun, Kanun No.3645, 1939). İstanbul Tünel Şirketi, 1939 yılında 5.318 olan yıllık yolcu taşıma sayısını 1942'de 10.625'e çıkardı. Devletleştirmeden önce sürekli zarar eden şirket devletleştirmeden sonra 1941 yılı hariç sürekli kâr elde etti. 1940 yılındaki kârı 12 bin liraya, 1942 yılındaki kârı ise 44 bin liraya ulaştı (BİUM, 1944:368).

Ankara Elektrik ve havagazı dağıtım hizmetleri ile Adana elektrik dağıtım hizmetleri, Ankara Elektrik, Ankara Havagazı ve Adana Elektrik Türk Anonim Şirketleri tarafından verilmekteydi. Bu şirketlerin imtiyazları Alman Elektricitäets Liefurung Gesellschaft (E.L.G) ve Didier- Werke A.G.(D.W) adlı şirketlere aitti. 1939 yılında bu üç şirketin Almanlar tarafından İngiliz Robert Benson et Co. Ltd. Şirketine satılmak istenmesi üzerine hükümet devreye girerek, bu şirketlerin hemen devlete satılması şartıyla İngilizlere devrine müsaade edebileceğini belirtti(TBMM, Ankara Elektrik ve Havagazı ve Adana Elektrik Türk Anonim Şirketleri Hisse Senetleriyle Elektricitäets Liefurung Gesellschaft (E.L.G) ve Didier- Werke A.G. Alman Şirketlerinin Bu Üç Şirketten Matluplarının Satın Alınmasına Dair Akdolunan Mukavelenamenin Tasdiki Hakkında 1/207 kanun Layihası ve Muvakkat Encümen Mazbatası, 1939:2). Bunun üzerine bu şirketler önce Alman firmaları tarafından İngilizlere satıldı. Daha sonra bu şirketler devlet tarafından toplam 6.616.131 liraya İngiliz Robert Benson Şirketi'nden satın alındı (TBMM, Ankara Elektrik, Ankara Havagazı, Adana Elektrik Türk Anonim Şirketleri Hisse Senetleriyle Hak ve Vecibelerinin Satın Alınmasına Dair Mukavelelerin Tasdiki ve Bu Şirketlerin Muvakkat İşletmeler ile Satın Alma Bedellerinin Tesviye Tarzına Dair Kanun, Kanun No.3688, 1939). Bu şirketlerin millileştirilmesinden sonra Ankara ve Adana'nın elektrik, havagazı gibi altyapı hizmetleri devlet tarafından vermeye başlandı.

Bu dönem altyapı alanında gerçekleşen önemli millileştirmeler bu hizmetlerin bütünüyle ve merkezi bir şekilde kamu işletmeciliği aracılığıyla gerçekleştirilmesinin yolunu açtı. Bu alanlardaki kamu



işletmeciliği başta enerji, taşıma ve iletişim açısından üretim maliyetlerini azalttı. Altyapı alanındaki millileştirmeler bu yönüyle devlet eliyle sanayileşme politikalarının yürütülmesine destek oldu. Ayrıca maliyetin kamu sektörü tarafından karşılanması hem üretici hem de tüketiciler üzerinde gelir artırıcı etkisi oldu.

##### 5. SONUÇ (CONCLUSION)

Türkiye’de 1932 yılından sonra devlet işletmeciliğini de zorunlu bir unsur olarak içeren müdahaleci ve korumacı iktisat politikaları uygulanmaya başlandı. Korumacı politikalar altında yapılan yabancı sermayeye yönelik kısıtlama ve denetimler millileştirme çabalarını daha yoğun hale getirdi. Dolayısıyla devletçi iktisat politikalarının hayata geçirilmesinde atılan en önemli adımlardan biri kuşkusuz yabancı sermayeli şirketlerin millileştirilmesi oldu. Bu kapsamda, ekonomide hedeflenen yapısal düzenlemeler doğrultusunda yabancı sermayeye ait teşekküllerin millileştirilmesi kararı alındı. Millileştirme, cumhuriyetten önce sürdürülen, ekonomiyi ve devleti dış dünya ile bütünleşmeye yöneltmiş olan politika çizgisinin tersine çevrilmesi demektir. Millileştirme, yeni cumhuriyet yöneticileri için iktisadi ve siyasi hedeflere ulaşmanın bir politika aracı haline gelirken millileştirmeler ile hedeflenen düşünce, iktisadi olarak kalkınma, siyasi olarak ta bağımsızlıktır.

Demiryolu hatlarında yapılan millileştirmeler ekonomiye üç yönden olumlu yansıdı. Birincisi, devlet daha önce yabancı şirketlerle yapılan imtiyaz sözleşmeleri gereği ödemesi gereken şirket zararlarını ödemekten kurtulmaktaydı. İkinci olarak, bu hatlar uygun fiyatlarla devletleştirilmekteydi. 1929 Ekonomik buhranının etkisiyle zarar eden yabancı şirketlerin millileştirmeler hususunda istekli davranmaları bunda etkili oldu. Dünya ekonomik krizinin millileştirme hususunda ekonomik buhran öncesine göre çok daha elverişli şartlar oluşturması millileştirme politikasının kolaylıkla yürütülmesini sağladı. Üçüncü olarak, millileştirmeler yoluyla demiryolu ulaşımı ucuzlatılarak, başta tarımsal üretimin uygun fiyatlarla pazarlara ulaştırılması sağlandı. Böylelikle ekonomik buhran içinde tarım ürünlerinin ihracat limanlarına ulaştırılmasında önemli bir engel haline gelen yüksek ücret tarifeleri devlet işletmeciliğiyle ortadan kaldırıldı. Nitekim başta Ege Bölgesi’nde millileştirilen demiryolları hatlarında görüldüğü gibi millileştirmelerden sonra yapılan fiyat indirimleri, başta tarım ürünlerinin daha az maliyetle ihracat hinterlandlarına ulaşmasını sağlamış, 1929 ekonomik buhranın etkisiyle Türkiye’nin düşen ihracat gelirlerinin düşüşlerinde azalmalara neden olmuştur. Millileştirmeler sayesinde kamu eliyle gerçekleştirilen düşük ücretli ulaştırma hizmetleri bölgeler arası ekonomik entegrasyonun sağlanmasında önemli bir fonksiyon görmüş ve ekonomiye olumlu bir katkı sağlamıştır.

Madencilik alanındaki millileştirmeler, madencilik sektöründeki politikaların genel iktisat politikasına uygun olarak yürütülmesine imkân sağlamıştır. Nitekim madencilik alanındaki millileştirmeler madencilik sektörünün devlet eliyle rasyonel temeller üzerinde yeniden düzenlenmesine yol açmış, bir taraftan yeni maden yatakları bulunup rezerv alanları genişletilirken diğer taraftan üretim artmaya ve çeşitlenmeye başlamıştır. Bu durum madencilik sektörünün gelişmesine ve daha fazla üretim yapılmasına sebep olduğundan ekonomiye olumlu katkılar sağlamıştır.

Bu dönem altyapı alanında gerçekleşen önemli millileştirmeler bu hizmetlerin bütünüyle ve merkezi bir şekilde kamu işletmeciliği aracılığıyla gerçekleştirilmesinin yolunu açmıştır. Kamu işletmeciliği başta enerji, taşıma ve iletişim alanlarında olmak üzere üretim



maliyetlerini azaltmıştır. Millileştirilen kurumlar, genel olarak verdikleri hizmetlerle özel sektörün üretim maliyetlerini düşürmüş, 1929 ekonomik krizinin olumsuz etkilerini azaltmışlardır. Altyapı alanındaki millileştirmeler devlet eliyle sanayileşme politikalarının yürütülmesine destek olmuş, 1933-1939 yılları arasında devletçi iktisat politikalarıyla yakalanan sanayileşme ve büyüme temposuna olumlu katkı sunmuşlardır. Bu yönüyle millileştirmeler ülke ekonomisini canlandırmada etkin bir politika aracı haline dönüşmüşlerdir.

Çeşitli sektörlerde yapılan önemli millileştirmeler, hükümete, bu alandaki politikaların genel iktisat politikalarına uygun olarak yürütülmesi imkânını sağlamaktadır. Bu yönüyle millileştirme politikaları, ekonomide devletin müdahale alanını genişlettiğinden uluslar arası krizlerde ekonomi politikalarının uygulama araçlarının etkinliğini artırmaktadır. Nitekim 2008 uluslar arası finans krizinde olduğu gibi Amerika gibi kapitalist ülkelerin krizi kontrol edebilmek için başta bankacılık ve sigortacılık sektöründe olmak üzere millileştirmelere başvurmaları bu ihtiyaçtan kaynaklanmaktadır. Bu açıdan devletleştirme ve millileştirme politikalarının, özellikle uluslar arası ekonomik kriz dönemlerinde sınırlı da olsa stratejik sektörlerde uygulanması, ekonomi politikalarının olumlu sonuç vermesinde ve ekonomik krizin kontrol altına alınmasında etkili olması beklenmektedir.

#### **KAYNAKLAR (REFERENCES)**

1. Alkin, E., (2010). Kurumlarla Yakın Ekonomi Tarihi. İstanbul: İTO Yayınları.
2. Alpar, C., (1983). Yabancı Sermaye. Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi: Cilt.2, İstanbul: İletişim Yayınları.
3. Ateş, D., (2011). Ekonomik Kriz Uluslararası İlişkiler ve Küreselleşmenin Geleceği. Doğu Üniversitesi Dergisi: Cilt: 12, Sayı 1, ss:1- 16.
4. Azrak, A.Ü., (1971). Millileştirme ve Kamu Hizmeti. İ.Ü. Hukuk Fakültesi Mecmuası: Cilt 36, Sayı 14, ss.44- 78.
5. Borotav, K., (1983). Türkiye'de Devletçilik. Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi: Cilt.2, İstanbul: İletişim Yayınları.
6. Bozdemir, M., (2011). Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Endüstriyel Mirasımız. İstanbul: İTO Yayını, Yayın No.2010- 79.
7. Başvekâlet İstatistik Umum Müdürlüğü (BİUM), (1944). 1942- 1943 İstatistik Yıllığı. Yayın No.226, Ankara: Recep Ulusoğlu Basımevi.
8. Başvekâlet İstatistik Umum Müdürlüğü (BİUM), (1955). 1939- 1940 İstatistik Yıllığı. Yayın No.159, İstanbul: Hüsnü Tabiat Basımevi.
9. Cem, İ., (1989). Türkiye'de Geri Kalmışlığın Tarihi. İstanbul: Doğan Ofset.
10. Gül, H.İ., (2012). "İstanbul Su Şirketi" Sözleşmesinin Bazı Maddelerinin Tahlili, Şirketin Su Verme Serüveni Ve Karşılaştığı Zorluklar. Uluslar arası Yönetim İktisat ve İşletme Dergisi: Cilt 8, Sayı 17, ss:115- 128.
11. Delion, A.G., (1963). Le Statut Des Entreprises publiques, Paris.
12. Göçer, E., (1969). Kamulaştırma ve Millileştirmenin Devletler Hususî Hukukuna Getirdikleri Sorunlar. A.Ü Hukuk Fakültesi Dergisi: Cilt 26, Sayı 1, ss.165- 192.
13. Koç, Y., (2000). Atatürk'ün Millileştirmeleri ve Devletleştirmeleri Günümüzün Özelleştirmeleri. Ankara: Türk-İş Eğitim Yayınları, Yayın No.55.



14. Kuruç, B., (1988). Belgelerle Türkiye İktisat Politikası. Cilt.1, Ankara: A.Ü.SBF Yayınları.
15. Ökçün, A.G., (1997). 1902- 1911 Yılları Arasında Osmanlı Maden Üretimini Dağılımı Ve Bu Üretimde Türk, Azınlık Ve Yabancı Payları, İktisat Tarihi Yazıları. Ankara: SPK Yayınları.
16. Şahin, H., (2006). Türkiye Ekonomisi. Bursa: Ezgi Kitapevi Yayınları.
17. Şahingiray, Ö., (1999). Celâl Bayar'ın Söylev ve Demeçleri, Ekonomik Konulara Dair 1921- 1938. İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları.
18. İlhan, S., (2012). Küreselleşme ve Yoksulluk: Çok Uluslu Şirketlerin Ağır Faturası. NWSA: Social Sciences, Volume: 7, Number: 3, pp: 235-243.
19. İnan, A., (1972). Devletçilik İlkesi ve Türkiye Cumhuriyetinin Birinci Sanayi Planı- 1933. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.
20. Parasız, İ., (2009). Finans Krizinin Güven Krizine Dönüşmesi, Küresel Kriz. Bursa: Ezgi Kitapevi.
21. Ripert, G., (1946). Aspects Juridiques du Capitalisme Moderne. Paris.
22. Tahsin, H. ve Saka, R., (1930). Sermaye Hareketi. İstanbul: Âmedi Matbaası.
23. Talas, C., (1974). Ekonomik Sistemler. Ankara: Doğan Yayıncılık.
24. TBMM, Mudanya Bursa Demiryolunun Mubayaası Hakkında 1/53 numaralı Kanun Layihası ve Nafia ve Bütçe Encümenleri Mazbataları, (1931). Sıra No. 16, Ankara.
25. TBMM, Mudanya- Bursa Demiryolunun Mubayaası hakkında Kanun, (1931). Kanun No.1815, Ankara.
26. TBMM, İzmir- Kasaba ve temdidi Demiryollarının Satın Alınmasına Dair Olan Mukavelenamenin Tasdiki Hakkında Kanun, Kanunu No.2487, 31 Mayıs 1934.
27. TBMM, Aydın Demiryollarının Satın Alınmasına Dair Olan Mukavelenin Tasdiki Hakkında Kanun Layihası ve Nafia ve Bütçe Encümenleri Mazbataları, (1935). Sıra No.221, Ankara.
28. TBMM, İstanbul Telefon Tesisatının Satın Alınmasına Dair Hükümetle Şirket Arasında Akdedilen Mukavelenin Tasdiki Hakkında Kanun, (1936). Kanun No.3026, Ankara.
29. TBMM, Kanun No.2745, 30 Mayıs 1935.
30. TBMM, Hükümetle Ereğli Şirketi Arasında 28 ikinci teşrin 1936 Tarihinde Akdedilmiş Olarak Satın Alma Mukavelesinin Tasdikine Dair Kanun Layihası ve İktisat, Maliye ve Bütçe Encümenlerinin Mazbataları, (1937). Sıra No.114, Ankara.
31. TBMM, Kanunu No.3146, 31 Mart 1937.
32. TBMM, İstanbul Su Şirketi İmtiyazı ile Tesisatının Satın Alınmasına Dair 1/563 Numaralı Kanun Layihası Ve Nafia, Dâhiliye ve Bütçe Encümenleri Mazbataları, (1933). Sıra No. 178, Ankara.
33. TBMM, İstanbul Rıhtım, Dok ve Antrepo Türk Anonim Şirketinin Malları ile İmtiyaz Haklarının Satın Alınmasına Dair 1/1199 Kanun Layihası ve Bütçe Encümeni Mazbatası, (1934). Sıra No.90, Ankara.
34. TBMM, İstanbul Rıhtım Dok Antrepo Türk Anonim Şirketinin Malları ve İmtiyaz Haklarının Satın Alınmasına Dair Kanun, Kanun No.2665, 23 Aralık 1934.
35. TBMM, İstanbul Türk Anonim Su Şirketi İmtiyazıyla Tesisatın Satın Alınmasına Dair Kanun, Kanun No.2198, 20 Mayıs 1933.
36. TBMM, İzmir Telefon Tesisatının Satın Alınmasına Dair Hükümetle Şirket Arasında Akdedilen Mukavelenin Tasdiki Hakkında 1/976 Nolu Kanun Layihası ve Nafia ve Bütçe Encümenleri Mazbataları, (1938). Sıra No.148, Ankara.





37. TBMM, İzmir Telefon Tesisatının Satın Alınmasına Dair Hükümetle Şirket Arasında Akdedilen Mukavelenin Tasdiki Hakkında Kanun, Kanun No.3375, 25 Nisan 1938.
38. TBMM, İstanbul Elektrik, Tramvay ve Tünel İdareleri Teşkilat ve Tesislerinin İstanbul Belediyesi'ne Devrine Dair Kanun, Kanun No.3645, 16 Haziran 1939.
39. TBMM, Ankara Elektrik ve Havagazı ve Adana Elektrik Türk Anonim Şirketleri Hisse Senetleriyle Elektricitaets Liefurung Gesellschaft (E.L.G) ve Didier Werke A- G Alman Şirketlerinin Bu Üç Şirketten Matluplarının Satın Alınmasına Dair Akdolunan Mukavelenamenin Tasdiki Hakkında 1/207 kanun Layihası ve Muvakkat Encümen Mazbatası, (1939). Sıra No.185, Ankara.
40. TBMM, Ankara Elektrik, Ankara Havagazı, Adana Elektrik Türk Anonim Şirketleri Hisse Senetleriyle Hak ve Vecibelerinin Satın Alınmasına Dair Mukavelelerin Tasdiki ve Bu Şirketlerin Muvakkat İşletmeler ile Satın Alma Bedellerinin Tesviye Tarzına Dair Kanun, (1939). Kanun No.3688.
41. Tekeli, İ. ve İlkin, S., (1982). Uygulamaya Geçerken Türkiye'de Devletçiliğin Oluşumu, Ankara: ODTÜ Yayını, Yayın No.39.
42. Tekeli, İ. ve İlkin, S., (2004a). Cumhuriyet'in Harcı, Köktenci Modernitenin Ekonomik Politikasının Gelişimi, Cilt 2, İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.
43. Tekeli, İ. ve İlkin, S., (2004b). Cumhuriyetin Harcı, Modernitenin Altyapısı Oluşurken, Cilt 3, İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.
44. Tekeli, İ. ve İlkin, S., (2009). 1929 Dünya Buhranında Türkiye'nin İktisadi Politika Arayışları. İstanbul: Bilge Kültür Sanat Yayınları, İstanbul.
45. Toluner, S., (1968). Millileştirme ve Milletlerarası Hukuk. İstanbul: S. Garan Matbaası.
46. Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi(TCBCA), 28.07.1930 Tarih 030.0.010.000.000.152.76.6 Nolu Belge.
47. TCBCA, 1.2.1931 Tarih 10576 Sayılı Belge.
48. TCBCA, 9.3.1937 Tarih 6134 Sayılı Belge.
49. Ülken, Y., (1989). Atatürk ve Dünya Ekonomisinin Bütünleşmesi. IX. Türk Tarih Kurumu Kongresi (Ayrı Basım), Ankara: TTK Basımevi.