



Abant Sosyal Bilimler Dergisi

Journal of Abant Social Sciences

2026, 26(1): 624-642, doi: 10.11616/asbi.1824246



Uluslararası Onuncu Yol Kongresi (26 Eylül-1 Ekim 1955)

The Tenth International Road Congress (26 September-1 October 1955)

Pınar TUNA¹ 

Geliş Tarihi (Received): 15.11.2025

Kabul Tarihi (Accepted): 19.01.2026

Yayın Tarihi (Published): 26.03.2026

Öz: Uluslararası Onuncu Yol Kongresi, 26 Eylül-1 Ekim 1955 tarihleri arasında İstanbul'da toplanmıştır. Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından hazırlıkları yapılan bu kongre, 37 ülkeye mensup delege ve davetlinin katılımıyla 26 Eylül 1955'te Dolmabahçe Sarayı'nda açılmıştır. Kongre oturumları Yıldız Sarayı'nda gerçekleştirilmiş ve 1 Ekim'de yapılan beşinci ve son toplantısının ardından kongre kapanmıştır. Kongrenin çalışmaları sonucunda tavsiye niteliğinde kararlar alınmıştır. Kongrenin ardından delegeler için Anadolu'ya iki ayrı gezi düzenlenmiştir. Kongre aracılığıyla Türkiye, birçok ülkenin yol konusundaki deneyimlerini inceleme fırsatını bulmuştur. Ayrıca kongreye katılan delegeler, Türkiye'nin yol politikasına yönelik olumlu görüşlerini ifade etmişler ve böylece bu politika uluslararası anlamda değerli bulunmuştur. Bu çalışmada, İstanbul'da toplanan Uluslararası Onuncu Yol Kongresi'nin faaliyetleri bütüncül olarak ele alınmıştır. Literatürde, doğrudan bu kongreyi konu alan bir eser bulunmadığından söz konusu çalışmanın alana özgün bir katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

Anahtar Kelimeler: Daniş Koper, Demokrat Parti, İstanbul, Kara Yolu, Yol Kongresi.

&

Abstract: The Tenth International Road Congress was held in Istanbul between 26 September and 1 October 1955. This congress, prepared by the General Directorate of Highways, was opened at Dolmabahçe Palace on September 26, 1955, with the participation of delegates and guests from 37 countries. The congress sessions were held in Yıldız Palace and the congress closed after its fifth and final meeting on October 1. Recommendations were adopted as a result of the congress proceedings. Following the congress, two separate trips to Anatolia were organized for the delegates. Through the congress, Turkey had the opportunity to examine the road experiences of many countries. Furthermore, delegates attending the congress expressed their positive views on Turkey's road policy, thereby establishing its value on an international scale. This study comprehensively examines the activities of the Tenth International Road Congress held in Istanbul. As there is no work in the literature that directly addresses this congress, it is believed that the present study will make an original contribution to the field.

Keywords: Daniş Koper, Democratic Party, Istanbul, Highway, Road Congress.

Atıf/Cite as: Tuna, P. (2026). Uluslararası Onuncu Yol Kongresi (26 Eylül-1 Ekim 1955). *Abant Sosyal Bilimler Dergisi*, 26(1), 624-642. doi: 10.11616/asbi.1824246

İntihal-Plagiarizm/Etik-Ethic: Bu makale, en az iki hakem tarafından incelenmiş ve intihal içermediği, araştırma ve yayın etiğine uyulduğu teyit edilmiştir. / This article has been reviewed by at least two referees and it has been confirmed that it is plagiarism-free and complies with research and publication ethics. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/asbi/policy>

Copyright © Published by Bolu Abant İzzet Baysal University, Since 2000 – Bolu

¹ Dr. Öğr. Üyesi, Pınar Tuna, İstanbul Kent Üniversitesi, pinar.tuna@kent.edu.tr

1. Giriş

Asya ve Avrupa kıtalarının kavşak yeri olan Türkiye, tarih boyunca ulaşım açısından iki kıta arasında büyük bir köprü görevini görmüştür. Sümer, Akat, Babil ve Asur Devletleri zamanında Anadolu'da birçok yol yapılmıştır. Anadolu'nun batı ucundaki Sardes'den (Sart) başlayıp İran'daki Sus'a kadar uzanan Kral Yolu da tarihte büyük bir öneme sahiptir. Romalılar zamanında Balkanların yanı sıra Anadolu'da da yoğun bir yol ağı bulunuyordu. Selçukluların başkenti olan Konya'dan da ülkenin her tarafına ulaşan bir yol ağı ve çeşitli geçitler vardı (Şen, 2003: 1-2; Yol Davamız 9 yılda 23000 kilometre, 1948: 5-6).

Osmanlı Devleti'nin kuruluş döneminden itibaren yol ve köprü işlerine önem verilmiş ve daha çok askeri ve iktisadi amaçlara yönelik bir kara yolu politikası izlenmiştir. Tanzimat dönemiyle birlikte 1866'da yayınlanan "Yol ve Köprüler Nizamnamesi" ile yol, bir hükümet işi olarak ele alınmıştır (Barda, 1964: 292; Tiryaki, 2023: 224; Tütengil, 1961: 17). 1882'de kara yollarına yönelik bir Umur-ı Nafia Programı hazırlanmıştır. İkinci Meşrutiyet'in ilanıyla 1908'de hazırlanan yeni program ise Birinci Dünya Savaşı'nın başlaması nedeniyle tam olarak uygulanamamıştır (Tekeli – İlkin, 2004: 155, 377). Birinci Dünya Savaşı sırasında ve sonrasında Millî Mücadele döneminde yaşanan sıkıntılar nedeniyle yol politikasında ciddi sorunlar meydana gelmiştir. Bununla birlikte TBMM'nin açılmasıyla Nafia Vekâleti bünyesinde kara yolu teşkilatı oluşturulmuş ve 21 Şubat 1921 tarihinde bir yasal düzenleme kabul edilmiştir. Kara yolu teşkilatı, Cumhuriyet'in ilanından sonra da devam etmiş ve kara yolunu geliştirmeye yönelik yeni yasal düzenlemeler yapılmıştır (Özdemir, 2006: 47-58; Şen, 2003: 67-77; Yol Davamız 9 yılda 23000 kilometre, 1948: 8, 10-12). Böylece Osmanlı Devleti'nden devralınan 18.335 kilometrelik yol uzunluğu, 1938 yılında 40.235 kilometreye ulaştırılmıştır (Türkiye'de Toplumsal ve Ekonomik Gelişmenin 50 Yılı, 1973: 412; Yol Davamız 9 yılda 23000 kilometre, 1948: 10).

İkinci Dünya Savaşı sırasında birçok yol planı ile programı hazırlanmış ve bu dönemdeki yol çalışmaları savunma stratejisinin gereklerine uygun bir biçim almıştır (Cumhuriyetin 50. Yılında Karayollarımız, 1973: 40; Tekeli – İlkin, 2004: 390). Bu kapsamda yaşanan sıkıntılara karşın savaş sırasında yapılan çalışmalar sonucunda 1938 yılında 40.235 kilometre olan kara yolu uzunluğu, 1945 yılında 43.511 kilometreye çıkarılmıştır (Türkiye'de Toplumsal ve Ekonomik Gelişmenin 50 Yılı, 1973: 412).

İkinci Dünya Savaşı'nın ardından ortaya çıkan iç ve dış gelişmeler sonucunda Türkiye, tarım sektörü ağırlıklı bir ekonomi politikasına yönelmiş ve bunun da etkisiyle kara yolu politikası ön plana çıkmıştır (Tuna, 2024a: 437-438, 450). Bu bağlamda 1946 Yol Programı hazırlanmış, ayrıca 1947 Türkiye İktisadi Kalkınma Planı'nda tarım sektörüyle birlikte kara yolu yapımına önem verileceği belirtilmiştir (Tekeli – İlkin, 1974: 15-20; Tekeli – İlkin, 2004: 397-399). Kara yolu politikasının belirlenmesinde ABD'nin belirgin bir etkisi olmuştur. ABD'yle imzalanan 12 Temmuz 1947 tarihli askerî antlaşmaya göre toplam 100 milyon dolarlık askerî yardımın 5 milyon doları ülkedeki kara yolu yapımına katkıda bulunmak için Yol Programı'na ayrılmıştır. Türkiye ABD'yle imzaladığı 4 Temmuz 1948 tarihli Ekonomik İşbirliği Anlaşması'yla da Marshall Planı'na dâhil olmuş ve 1948-1950 yılları arasında bu plandan kara yolu yapımı için 14 milyon 251 bin dolar yardım almıştır (Koçak, 2015: 588-589; Tören, 2007: 167,218).

Kara yolu politikasında ABD'li uzmanların da görüşleri alınmıştır. Bu çerçevede 1947 yılında ABD Karayolları Genel Müdür Yardımcısı Hilts Türkiye'ye davet edilmiş ve kendisinden bir rapor hazırlaması istenmiştir. 1948 yılında Bayındırlık Bakanlığına sunulan Hilts Raporu'nda, mevcut kara yolu politikasıyla sağlıklı bir yol ağının kurulamayacağına dikkat çekilmiş ve Türkiye'de demir yolundan çok kara yoluna ihtiyaç olduğu öne sürülmüştür. Ayrıca kara yolu yapımı için tüzel kişiliğe sahip bir Yollar Genel Müdürlüğü kurulması ve ABD'den çeşitli konularda destek alınması önerilmiştir (Cumhuriyetin 50. Yılında Karayollarımız, 1973: 135; Güven, 1998: 9-17).

Hilts Raporu'nun ardından Bayındırlık Bakanlığı ile Amerikan Yol Heyeti arasında 26 Nisan 1948'de bir anlaşma imzalanmıştır. Bu anlaşmaya göre uzun vadeli bir yol programı hazırlanacak, Amerika Türkiye'ye yeni bir kara yolu teşkilatının kuruluşunda yardım edecek ve programın uygulanması için de Türk personelin yetiştirilmesine çalışılacaktır (As, 2013: 279; Tekeli – İlkin, 2004: 404). Bu kapsamda Bakanlar Kurulu'nun 8 Ağustos 1948 tarihinde aldığı bir kararla, dokuz yılda 23.054 kilometrelik devlet yolu yapımını öngören yol programı yürürlüğe girmiştir (Güven, 1998: 16; Yol Davamız 9 yılda 23000 kilometre,

1948: 17). Bu gelişmelerden sonra 1949 yılında hazırlanan Thornburg Raporu'nda da demir yoluna kıyasla kara yoluna daha fazla ihtiyaç duyulduğu öne sürülerek bazı önerilerde bulunulmuştur (Thornburg, [t.y.]: 76-84). Ardından yabancı uzmanların da görüşleri doğrultusunda 11 Şubat 1950'de Karayolları Genel Müdürlüğü kurulmuştur (As, 2013: 298; Tütengil, 1961: 20-21). Kara yolu politikasına yönelik bu düzenlemelerin sonucunda 1945 yılında 43.511 kilometre olan kara yolu 1950'de 47.080 kilometreye çıkarılmıştır (Türkiye'de Toplumsal ve Ekonomik Gelişmenin 50 Yılı, 1973: 412).

1950 Seçimlerinden sonra iktidara gelen Demokrat Parti (DP) döneminde de söz konusu kara yolu politikası genişletilerek sürdürülmüştür. Türkiye'nin ağırlık verdiği kara yolu politikasının önemli sonuçlarından biri de 1955 yılındaki Uluslararası Onuncu Yol Kongresi'nin İstanbul'da düzenlenmesiydi. Bu çalışmada, 26 Eylül-1 Ekim 1955 tarihleri arasında İstanbul'da gerçekleştirilen Uluslararası Onuncu Yol Kongresi'nin çalışmaları incelenmiştir. Bu bağlamda kongrenin İstanbul'da toplanmasına yönelik karar ile hazırlık süreci verildikten sonra, kongrenin açılışı ve yapılan toplantılarla birlikte alınan kararlar ve bunların etkileri üzerinde durulmuştur.

2. Kongrenin İstanbul'da Toplanma Kararı ve Yapılan Hazırlıklar

7 Ocak 1946'da kurulan DP'nin programında ulaştırma ekonomisinin yetersiz ve pahalı olduğu vurgulanarak demir yolu yapımına devam edileceği ve kapsamlı bir plan çerçevesinde büyük yol ağlarının kurulacağı belirtilmiştir (Tunaya, 1952: 646, 671-672). Nitekim 14 Mayıs 1950'de yapılan seçimlerden sonra iktidara gelen DP, önceki dönemde başlayan kara yolu politikasını genişleterek sürdürmüştür. 22 Mayıs 1950'de kurulan Birinci Menderes Hükûmeti programında ulaştırmada özellikle kara yollarına önem verileceği açıklanmıştır. Aynı şekilde 9 Mart 1951'de kurulan İkinci Menderes Hükûmeti programında kara yolu yapımının önemine değinilmiştir (Hükümetler-Programları ve Genel Kurul Görüşmeleri, 2013: 747, 756, 917, 926).

DP'nin kara yolu politikası Dünya Bankası heyeti tarafından hazırlanan Barker Raporu'nda da destek görmüştür. 18 Haziran 1950'de Türkiye'ye gelen heyet hazırladığı raporu 15 Mayıs 1951'de sunmuştur. Raporda demir yolundan çok kara yoluna ihtiyaç duyulduğu belirtilerek dokuz yıllık kara yolu programının geliştirilerek sürdürülmesi gereği kaydedilmiştir (Güven, 1998: 116-117; Semiz-Toplu, 2021: 123-126). Nitekim bu öneriler de dikkate alınarak kara yolu politikası sürdürülmüş ve 1954 Seçimlerinden sonra 17 Mayıs 1954'te kurulan Üçüncü Menderes Hükûmeti programında bu politikaya kararlı bir şekilde devam edileceği ifade edilmiştir (Hükümetler-Programları ve Genel Kurul Görüşmeleri, 2013: 1007, 1024-1025). Bu çerçevede DP döneminde, Cumhuriyet Halk Partisi'nden (CHP) devralınan dokuz yıllık yol programı geliştirilerek sürdürülmüş ve Marshall Planı'ndan kara yolu yapımı için yardım alınmıştır (Tiryaki, 2023: 236; Tören, 2007: 218). Böylece Karayolları Genel Müdürlüğü 1950 yılında devlet bütçesinden %4,1 oranında pay alırken, 1955 yılında bu oran %11'e çıkmıştır. 1950 yılında 47.080 kilometre olan kara yolu uzunluğu da Uluslararası Onuncu Yol Kongresi'nin düzenlendiği 1955 yılında 55.008 kilometreye ulaşmıştır (Cumhuriyetin 50. Yılında Karayollarımız, 1973: 71; Türkiye'de Toplumsal ve Ekonomik Gelişmenin 50 Yılı, 1973: 412). Dolayısıyla beş yıl zarfında Türkiye'deki kara yolu %16,83 gibi küçümsenmeyecek bir düzeyde artırılmıştır. Kara yolu uzunluğundaki yükseliş, Türkiye'deki otomobil, otobüs ve kamyon sayısında da ciddi bir artışa yol açmıştır. 1950 yılında 26.457 olan bu sayı, 1955 yılına gelindiğinde 65.520'ye yükselmiştir (1959 İstatistik Yıllığı, 1961: 463). Dolayısıyla 1950-1955 yılları arasında Türkiye'deki otomobil, otobüs ve kamyon sayısı yaklaşık 2,5 kat artmıştır.

DP döneminde kara yolu ağının geliştirilmesinin yanı sıra uluslararası iş birliğine yönelik de önemli bir adım atılmıştır. Bu çerçevede Türkiye'nin kara yolu için teknik eleman yetiştirme konusunda gerçekleştirdiği başarılı eğitim Birleşmiş Milletler Teşkilatı'nın da dikkatini çekmiştir. Teşkilat, Orta Doğu ülkelerinin kara yolu konusunda kendisinden istediği yardım taleplerinin Türkiye tarafından en iyi şekilde karşılanabileceğini düşünmüş ve böylece Türk Hükûmeti ile imzalanan bir anlaşma sonucunda 1954 yılında "Birleşmiş Milletler Ankara Yol Eğitim Merkezi" kurulmuştur. Bu merkez tarafından açılan kursta İran, Lübnan, Mısır, Suriye ve Ürdün'den katılan sekiz stajyer başarılı bir eğitim almıştır (Tekeli – İlkin, 2004: 428; Tütengil, 1961: 102-103).

Sözü edilen kara yolu ağındaki olumlu gelişmelerin ve Birleşmiş Milletler Teşkilatı'yla gerçekleştirilen başarılı iş birliğinin Uluslararası Onuncu Yol Kongresi'nin İstanbul'da toplanmasına önemli ölçüde etki ettiğini söylemek mümkündür. Uluslararası Onuncu Yol Kongresi'nin İstanbul'da toplanması kararı, Uluslararası Daimî Yol Kongreleri Birliği tarafından alınmıştır. Bu birlik, 1908 yılında Paris'te düzenlenen Uluslararası Birinci Yol Kongresi'nin ardından 1909 yılında kurulmuştur. Birliğin amacı yol inşaatı, yol teçhizatı, yol bakımı ve trafik alanlarında gelişim sağlanmasını desteklemektir (İşmen, 1955a: 2). Birlik tarafından düzenlenen Uluslararası Yol Kongreleri ise birliğe bağlı uzman mühendisleri bir araya getirerek, yol konusunda sağlanan ilerlemeler üzerinde fikir alışverişinde bulunmak, dünya çapında standartlar oluşturmak ve gelecekte yapılacak çalışmalarını bir programa bağlamak amacını taşımıştır (Her Gün Ekspres, 17 Eylül 1955: 1; Karayolları Bülteni, Eylül 1955: 3; Zafer, 17 Eylül 1955: 1, 3).

Birliğin kurulmasından sonra yol kongrelerine devam edilmiştir. Bu kapsamda ikinci kongre 1910 yılında Brüksel'de ve üçüncüsü 1913'te Londra'da toplanmıştır. Birinci Dünya Savaşı nedeniyle verilen on yıllık aradan sonra kongrelerin dördüncüsü 1923'te Sevilla'da, beşincisi 1926'da Milan'da, altıncısı 1930'da Washington'da, yedincisi 1934'te Münih'te, sekizincisi 1938'de Lahey'de ve dokuzuncusu da İkinci Dünya Savaşı sonrasında 1951'de Lizbon'da toplanmıştır.² Osmanlı Devleti de Uluslararası Daimî Yol Kongreleri Birliği'ne üye olup 1913 yılındaki kongreye delege göndermiştir (Karayolları Bülteni, Şubat 1953: 7).³ Aynı şekilde Türkiye Cumhuriyeti Devleti de 1926, 1934 ve 1938 yıllarında düzenlenen yol kongrelerine delege göndermiştir.⁴

Uluslararası Onuncu Yol Kongresi'nin İstanbul'da toplanma kararı ilk olarak, 24 Eylül 1951'de Lizbon'da başlayan Uluslararası Dokuzuncu Yol Kongresi'nde gündeme gelmiştir. Bu kongreye katılan Türk temsilcisi, Uluslararası Onuncu Yol Kongresi'nin nerede yapılacağı görüşülürken aldığı talimata uyararak, toplantının İstanbul'da yapılması konusunda bir teklifte bulunmuştur. Bu sırada Belçika delegeği ise kongrenin kendi ülkesinde yapılmasını istemiştir. Büyük bir sempatiyle karşılanan Türk teklifi, 1953'te Paris'te yapılan Kongre Daimî İdare Heyeti toplantısında tekrar görüşülmüştür. Bu oturumda Türk ve Belçika delegeleri onuncu kongre için davetlerini tekrar edip kongrenin kendi ülkelerinde yapılmasını istemişlerdir (Karayolları Bülteni, Eylül 1955: 3; İktisadî Yürüyüş, 31 Ekim 1955: 5; Türkiye Mühendislik Haberleri, Ekim 1955: 4). Bunun ardından yol kongrelerinden hiçbirinin o ana kadar Türkiye'de yapılmaması da dikkate alınarak, onuncu kongrenin İstanbul'da toplanmasına karar verilmiştir. Bu karar üzerine Türk Hükûmeti, kongre hazırlıklarını yapması için Karayolları Genel Müdürlüğü'nü görevlendirmiştir. Bu kapsamda Kongre Organizasyon Heyeti; Karayolları Genel Müdürü Daniş Koper'in başkanlığında, genel sekreter Yüksek Mühendis Orhan Mersinli ve üyeler Yüksek Mühendis Aziz Torun, Abdullah Parla, Yüksek Mühendis Zafer Pamir, Yüksek Mühendis Orhan Bayçu ve Yüksek Mühendis Tarık Dıraz'dan oluşturulmuştur. Kongrede görüşülecek konuların raportörlüğünü, Karayolları Genel Müdürlüğü çalışanları yapacak ve bu kişiler belirlenen konuları Kongre Genel Heyeti'ne sunacaklardı. Ayrıca Nafia, Hariciye ve Münakalat Vekilleri şeref komitesi fahri başkanlıklarını kabul etmişlerdir (Türkiye Mühendislik Haberleri, Eylül 1955: 31; Zafer, 17 Eylül 1955: 3).

Uluslararası Onuncu Yol Kongresi, 26 Eylül-1 Ekim 1955 tarihleri arasında İstanbul'da Başbakan Adnan Menderes'in himayesinde toplanacaktır. Kongre, Nafia Vekili Kemal Zeytinoglu'nun konuşmasıyla Dolmabahçe Sarayı'nda açılacak, kongre kapanışı da yine aynı yerde gerçekleştirilecektir. Kongre oturumları ise Yıldız Sarayı'nda yapılacaktır. Kongre açılışı ve oturumları için bu iki tarihî sarayın seçilmesi, Türkiye'nin bu kongreye ne denli önem verdiğini göstermektedir. Kongreye katılması planlanan 50 ülkeye davetiyeleri diplomatik kanalla gönderilirken bu ülkelerden Avustralya, Siyam ve Pakistan kongreye katılmayacaklarını bildirmişlerdir. Katılacak ülkelerin delege sayısının 1.200-1.500 kişi olacağı tahmin edilmiştir. Türkiye ise kongreye 136 delegeyle katılacaktır (Karayolları Bülteni, Haziran 1954: 2;

² 1910-1951 yılları arasında düzenlenen Uluslararası Yol Kongreleri için bkz.: <https://www.piarc.org/en/activities/World-Road-Congresses-World-Road-Association/Congress-Proceedings>

³ Bu konudaki gelişmeler için ayrıca bkz.: https://www.piarc.org/ressources/virtlib_actes/8/1913_E_150_2.pdf

⁴ Bu konuda geniş bilgi için bkz.:

https://www.piarc.org/ressources/virtlib_actes/9/1926_E_56_1.pdf; https://www.piarc.org/ressources/virtlib_actes/10/1934_E_93_1.pdf; https://www.piarc.org/ressources/virtlib_actes/11/1938_E_90_1.pdf

Zafer, 17 Eylül 1955: 1, 3). Böylece bu kongre, o ana kadar Türkiye’de toplanan kongrelerin delege sayısı bakımından en büyüğünü oluşturmaktaydı (Vatan, 17 Eylül 1955: 2).

Kongre öncesinde, Bulgaristan adına katılım sağlayacak olan Bulgar Yollar İdaresi amirine diplomatik giriş vizesi verilmiştir (TDA, 513/41843.170034.22). Kongreye katılacak delegeleri, Akdeniz limanlarından getirmek için Denizcilik Bankası’nın lüks yolcu gemilerinden Tarsus ve İstanbul gemileri kiralanmıştır. Bu iki gemi kongre sırasında isteyen delegeler için otel olarak da kullanılacağı gibi toplantı sonunda delegeleri Akdeniz limanlarına götürecektir (Vatan, 17 Eylül 1955: 2; Zafer, 17 Eylül 1955: 3; İktisadî Yürüyüş, 31 Ekim 1955: 19).

Kongre görüşmelerini, oturumlar devam ettiği sırada Fransızca ve İngilizceye tercüme etmek için Paris’te uluslararası bir tercümanlık kurumuyla anlaşılmıştır. Ayrıca her delegeye küçük bir radyo alıcı makinesi verilecekti. Böylece delegeler kongre binası içinde nerede olursa olsunlar iki ayrı salonda yapılan konuşmaları dinleyebileceklerdi. Kongre sürerken çalışma saatleri dışında sergiler, film gösterileri ve resmî kabuller düzenlenecekti. Kongre sırasında ve sonunda yapılacak inceleme ve turistik geziler için Türk Organizasyon, Şeref ve Bayanlar Komitesi olmak üzere 47 üyeli üç komite çalışmalarına başlamıştır. Ayrıca kongreden sonra İzmir ve Ankara istikametlerine iki büyük gezi yapılacaktı (Karayolları Bülteni, Eylül 1955: 3-4). Karayolları Genel Müdürlüğü, şehir içi ve civarı gezileriyle Ankara gezisinde delegeleri taşımak üzere Almanya’dan 31 otobüs satın almıştır. Organizasyon Komitesi de İzmir gezisine katılacakları taşımak için Tarsus ve İstanbul gemilerini kullanacaktı. Kamuoyuna yansıyan bilgiye göre kongre öncesinde Karayolları Genel Müdürlüğü’nün hazırlıklar için yaptığı masraflar 6 milyon lirayı bulmuştur (Vatan, 17 Eylül 1955: 2; (T. H. A), 1955: 2; Yeni İstanbul, 23 Eylül 1955: 3).

Uluslararası Onuncu Yol Kongresi hazırlıkları sırasında Karayolları ve PTT Genel Müdürlükleri, bir seri hatıra pulu çıkarmıştır. 26 Eylül 1955’te bütün PTT merkezlerinde satışa çıkarılacak olan bu pullar, toplam 105 kuruş tutarında, 3 değerden ve 100 bin tam seriden oluşmaktaydı. İstanbul Güzel Sanatlar matbaasında basılan bu pullar için kongre süresince Yıldız Sarayı’ndaki Şale Köşkü’nde çalışacak olan PTT merkezinde özel bir damga kullanılacaktı (Hürses, 17 Eylül 1955: 2; Vakit, 25 Eylül 1955: 2; Vatan, 25 Eylül 1955: 2). Pullara yönelik bir değerlendirmede, bunların Türkiye’de basıldığı açıklanmış ve yurt dışında basılanlarla baskı açısından aynı değerde olduğu vurgulanmıştır. Ayrıca bu pulların, o ana kadar basılan hatıra pulları içerisinde en “zarif” serilerinden birini oluşturduğu belirtilmiştir (Hakimiyet, 17 Eylül 1955: 5). Kongre için yapılan tüm bu hazırlıklar dikkate alındığında ilgililer, bu kongrenin o ana kadar yapılan kongrelerin en “mükemmeli” olacağını belirtmiş ve bu konuda hiçbir fedakârlıktan kaçınılmadığını vurgulamışlardır (Yeni İstanbul, 23 Eylül 1955: 3).

Kongre hazırlıklarının tamamlanmasından sonra kongrenin genel raportörü Karayolları İkinci Bölge Müdürü Yüksek Mühendis Orhan Bayçu hazırladığı raporu komite başkanlığına sunmak için Ankara’ya gitmiştir. Raporda, dokuz devlet tarafından uygulanan karayolları kanunu ile çeşitli teklif ve dilekler bulunuyordu (Sabah Postası, 23 Eylül 1955: 1, 4).

Kongre öncesinde Karayolları Genel Müdür Yardımcısı ve Kongre Genel Sekreteri Orhan Mersinli, 24 Eylül 1955’te Yıldız Sarayı Şale Köşkü’nde yaptığı basın toplantısında kongre hakkında bilgi vermiştir. Buna göre 50 ülkenin üye olduğu Uluslararası Yol Teşkilatı’nın bu kongresine 37 devlet katılacaktır. Kongrenin Türkiye açısından önemi, son beş altı yıldan beri yeni bir programla kısa bir zamanda kaydedilen gelişmenin sonuçlarını yol uzmanları aracılığıyla dünya kamuoyuna duyurmaktır (Son Posta, 25 Eylül 1955: 2; Yeni İstanbul, 25 Eylül 1955: 2). Kongre şu altı ana gündem üzerinde çalışarak karara varacaktır:

- Yol ve hava alanlarının kaplamaları,
- Yol zemini,
- İktisadi (düşük maliyetli) yollar,
- Trafik ihtiyaçları bakımından yol,
- Yol çalışmalarında finansman ve verimlilik,

- Şehir yolları ve şehir içi trafiği (Karayolları Bülteni, Eylül 1955: 3; Ulus, 18 Eylül 1955: 2).

Her ana konu ayrıca çeşitli kısımlara bölünmüştür ve konulara yönelik raporlar Türk raportörleri tarafından hazırlanmıştır (Karayolları Bülteni, Eylül 1955: 4; Son Posta, 25 Eylül 1955: 2).

Kongreye katılacak 37 ülkenin temsilcileri 25 Eylül 1955'te İstanbul'a gelmişlerdir. Karayolları Genel Müdürlüğü Organizasyon Komitesi gelen delegeleri karşılayarak, büyük bir kısmını Hilton Oteline diğerlerini şehirdeki çeşitli otellere yerleştirmiştir. Ayrıca delegeleri getiren Tarsus ve İstanbul gemileri rıhtıma yanaşarak otel görevi görmüştür (Cumhuriyet, 26 Eylül 1955: 2; Son Posta, 26 Eylül 1955: 3). 137 kişilik Türk delegasyonu, 25 Eylül saat 16.30'da Yıldız Sarayı Şale Köşkü'nde bir tanışma toplantısı yapmıştır. Bu toplantıda Karayolları Genel Müdürü Daniş Koper, Türk delegelerine kongrenin çalışma sistemi hakkında açıklamalarda bulunmuş ve oturumların salı, çarşamba ve perşembe günleri yapıp kararların cuma ve cumartesi günleri alınacağını bildirmiştir. Ayrıca kongre dolayısıyla İstanbul'a gelen delegelerin aileleriyle ilgilenmek ve misafirlerin yapacakları gezilere eşlik etmek için Karayollarında çalışan mühendislerin eşlerinin oluşturduğu Bayanlar Komitesi, 25 Eylül saat 17.00'de Şale Köşkü'nde toplanarak resmikabuller, geziler ve alışveriş programı üzerinde son hazırlıkları yapmıştır (Hakimiyet, 26 Eylül 1955: 5; Milliyet, 26 Eylül 1955: 1, 3).

Açılış töreni öncesi delegeler, Yıldız Sarayı Şale Köşkü'ne 26 Eylül sabahı saat 9.00'dan itibaren gelmeye başlamış ve kongre belgeleriyle rozetlerini alıp gerekli bilgileri edinmişlerdir. Saat 10.30'da Uluslararası Daimî Komisyonu A. Rumpler'in başkanlığında bir toplantı yapılmış ve Belçika, Brezilya, Mısır, Hindistan, İtalya ve Japonya delegeleri gelecek yol kongresinin kendi ülkelerinde gerçekleştirilmesi için teklifte bulunmuşlardır (Sabah Postası, 27 Eylül 1955: 1, 4). Aynı toplantıda Uluslararası Onuncu Yol Kongresi Başkanlığına Türk delegelerinden Karayolları Genel Müdürü Daniş Koper oy birliğiyle seçilmiştir (Son Posta, 27 Eylül 1955: 7; Karayolları Bülteni, Ekim 1955: 11-12).

Kongre öncesinde yapılan değerlendirmelerde, bu kongrenin uluslararası yol davası ile çeşitli yol standartlarının belirlenmesi ve devletlerarası iktisadi yol politikasının çözüme kavuşturulması açısından özel bir önem taşıdığı vurgulanmıştır. Böylece bu kongre ile devletlerarası yol problemleri sonuçlandırılacaktır (Zafer, 18 Eylül 1955: 2). Bunun yanı sıra "karayolları davamızın" giderek kalkınmasından övgüyle söz edilmiş ve bu davanın dış ülkelerde uyandırdığı olumlu izlenimin herkes tarafından bilindiği vurgulanmıştır. Bu açıdan İstanbul'da toplanacak olan Uluslararası Onuncu Yol Kongresi, ülkenin yol konusunda kısa sürede kaydettiği "gıpta edilecek" ilerlemenin en belirgin kanıtını oluşturacaktır (Karayolları Bülteni, Eylül 1955: 4).

3. Kongrenin Açılışı

Uluslararası Onuncu Yol Kongresi, 26 Eylül 1955 tarihinde saat 16.30'da Dolmabahçe Sarayı'nda 37 ülkeye mensup 632 delegenin ve 500'den fazla davetlinin katılımıyla açılmıştır. Davetliler arasında milletvekilleri, İstanbul Vali ve Belediye Başkan Vekili, mülki ve askerî erkân ile kongrenin fahri üyeleri ve delegelerin eşleri de bulunuyordu (Zafer, 27 Eylül 1955: 1, 7). Kongreye en kalabalık temsilci gönderen ülkeler İngiltere, Fransa ve Türkiye'ydi. Bu ülkelerin ardından Danimarka ve Almanya geliyordu. Kongreye katılan delegeler; hükümet delegesi, genel örgütler delegesi ve şahsi temsilci olmak üzere üçe ayrılmıştır. Açılış sırasında sarayın Muayede Salonu'nun denize bakan cephesinde yer alan mehter takımı tarihî parçalar çalmış, delegelerin çoğu mehter takımının resimlerini çekip çalınan marşları büyük bir ilgiyle dinlemiştir (Son Posta, 27 Eylül 1955: 1; Vatan, 28 Eylül 1955: 3). Kongreye geniş düzeyde katılım sağlanması, yapılacak çalışmalara uluslararası açıdan ne denli önem verildiğini göstermektedir.

Kongrenin açılış konuşmasını yapan Nafia Vekili Kemal Zeytinoğlu, öncelikle kongreye katılmayan Başbakan Adnan Menderes'in gönderdiği mesajı okumuştur (Zafer, 27 Eylül 1955: 7; Karayolları Bülteni, Ekim 1955: 12). Adnan Menderes kongre üyelerine hitaben yazdığı bu mesajda, Cumhurbaşkanı Celal Bayar'ın Tahran'dan Ankara'ya dönüşü nedeniyle kongreye katılmadığını üzüntüyle bildirmiştir. Ayrıca hükümetin hem uluslararası ilişkilere hem de yol konusuna büyük bir önem verdiğini söylemiş ve kongrenin Türkiye'de toplanmasından duyduğu mutluluğu ifade etmiştir. Son olarak tüm kongre

üyelerini, Türk Hükümeti adına selamlamış ve başarılı bir toplantı yapılması yönündeki dileğini iletmıştır (BCA, 30.1.0.0/15.82.10).

Başbakanın mesajının okunmasının ardından bir konuşma yapan Nafia Vekili Kemal Zeytinoğlu, 50 yıla yakın bir geçmişi olan Uluslararası Daimî Yol Kongreleri Birliği'nin onuncu kongresini İstanbul'da toplamaya karar vermesi nedeniyle büyük bir mutluluk duyduklarını ifade etmiştir. Ardından yol şebekelerinin her ülkenin iktisadi ve sosyal geleceğiyle yakından ilgili olduğunu ve yol tarihinin insanlık tarihi kadar eski olduğunu vurgulamıştır. Bununla birlikte yol konusu özellikle son 50 yılda büyük bir önem kazanmıştır. Zira yol ve otomobil, bireylerin günlük yaşamlarını yeniden düzenleyecek derecede çağdaş uygarlığın temel faktörlerinden biri haline gelmiştir. 20. yüzyılın başında motorlu araçların bir nakliye aracı olarak da gelişmesiyle teknik, iktisadi, sosyal ve psikolojik yönleri bulunan yol bilimi doğmuştur. Yol biliminde teknik açıdan birçok soruna yeterli çözüm bulunmasına karşın ulusal ekonomi, şehircilik, yol işletmeciliği, trafik idare ve düzeniyle ilgili konularda yapılması gereken birçok iş söz konusudur. Türkiye, dünyadaki birçok ülkenin daha önce başladığı yol çalışmalarına daha geç katılmakla birlikte, planlı bir çalışma sayesinde kısa zamanda memnuniyet verici sonuçlar almıştır. Kemal Zeytinoğlu, Türkiye'de son yıllarda yapılan yol çalışmaları hakkında da bilgi verdikten sonra Birleşmiş Milletler Teknik Yardım Teşkilatı'nın önerisiyle iki kurs açıldığını ve ayrıca yol konusunda Amerikan Yol İdaresi ile iş birliği yapıldığını açıklayıp kongre delegelerine başarılar dilemiştir (Zafer, 27 Eylül 1955: 7; Karayolları Bülteni, Ekim 1955: 15-17).

Kemal Zeytinoğlu'ndan sonra Uluslararası Daimî Yol Kongreleri Birliği Başkanı A. Rumpler bir konuşma yapmıştır. Kendisi, Lizbon Kongresi'nden sonra Birliğin Uluslararası Daimî Komisyonu'nun toplantısında, onuncu kongrenin İstanbul'da toplanmasına karar verildiğini hatırlatmış ve Türk Hükümeti'nin yıllarca yol şebekesini yenilemek ve geliştirmek için yaptığı çalışmaların kongre delegelerince bilindiğini söylemiştir (Zafer, 27 Eylül 1955: 7; Karayolları Bülteni, Ekim 1955: 22).

A. Rumpler'in ardından delegelerin en kıdemlisi olan Hollanda delegesi Baron Hendrik de Vos Van Steenurjh, tüm delegeler adına bir konuşma yapmıştır. Steenurjh, kongrenin İstanbul'da toplanması nedeniyle Türk Hükümeti'ne delegasyon şefleri adına teşekkürlerini ilettikten sonra birlik üyelerinin birçoğunun Türkiye'yi tanımadığını belirtip Türkiye'nin uzun savaşlar nedeniyle geçmişte zor dönemler yaşadığını vurgulamıştır. Steenurjh'a göre Türkiye gibi tarımla uğraşan bir ülkede toprağın işlenmesini sağlayan yollar da önem taşıyordu ve Türk milleti yol şebekesi programının tamamlanması için büyük bir çaba gösterecekti (Vatan, 27 Eylül 1955: 7; Zafer, 27 Eylül 1955: 7). Steenurjh, konuşmasının devamında Atatürk'e yönelik övgüsünü şu sözlerle dile getirmiştir:

"Büyük kahramanınız Atatürk sayesinde Türk milleti dirilerek Avrupa devletleri arasında şerefli mevkiini almıştır.

İlk Reisicumhur olarak "Türk mucizesini" meydana getirmeğe muvaffak olan Atatürk'ün şerefine bina edilen Ankara Anıt-Kabrine bihakkın liyakat gösterilmiştir.

Biz yabancı delegeler için bu büyük devlet adamının hatırasını tâziz bir vazifedir.

Onun devamlı çalışması, gayreti sebatı olmasa idi yol kongremiz için İstanbul'da bulunamayacaktık" (Zafer, 27 Eylül 1955: 7).

Bununla birlikte Atatürk'ün eseri sadece iktisadi alanla sınırlı kalmamıştır. Türk milletinin refahını sağlayan başka bir unsur, "peçelerine ve umumi hayattan ayrı yaşamağa veda etmiş olan kadınların hürriyeti"nin sağlanmasıdır. Steenurjh'a göre hiçbir değişiklik bundan daha önemli değildir ve sosyal hayatta bu gelişmenin etkisi büyüktür (Karayolları Bülteni, Ekim 1955: 25).

Organizasyon Komitesi Başkanı ve Karayolları Genel Müdürü Daniş Koper de bir konuşma gerçekleştirmiştir. Ona göre uygarlığın kısa sürede gelişmesi yol tekniğini, yol iktisadiyatını ve yol felsefesini de geliştirmeye zorlamıştır. Kongrede tartışılacak altı konu sonucunda varılacak ortak kararlar, yol biliminde dünya milletlerine yeni ufuklar açacaktır. Daniş Koper, karayolları teşkilatı olarak kıtaları birbirine bağlayan Türkiye'de, iktisadi ihtiyaçlara ve çağdaş uygarlığın gereklerine uygun bir yol

şebekesini gerçekleştirmenin en büyük amaçları olduğunu belirtmiştir. Uluslararası Onuncu Yol Kongresi'nin toplandığı ülke olan Türkiye gerek millî gerek dünya iktisadî açısından yol davasına gereken önemi vermektedir. Üzerinde çalışılan 24.500 kilometrelik ana yollar sisteminin 4.850 kilometresi Avrupa'nın uluslararası yollarına dâhil olmakla birlikte Türkiye'nin devlet yolları henüz istenen düzeyde değildir. Buna karşın karayolları teşkilatı, "kademeli inşaat" olarak adlandırılan yeni bir metot uygulayarak yol konusunda beklenen gelişimi sağlayacaktır. Bununla birlikte karayolları teşkilatı, kongre aracılığıyla birçok ülkenin deneyim ve uygulamalarını görme imkânını elde etmiş olacaktır (Zafer, 27 Eylül 1955: 7).

Kongrenin açılışında bir yazı kaleme alan Ahmet Emin Yalman (1955: 1, 5), yolların ülkeler için ne denli önemli olduğunu vurguladıktan sonra yol yapımı, maliyeti ve bakımıyla ilgili konularda sürekli araştırmalar yapıldığını ve ülkelerin birbirlerinin deneyimlerinden faydalanmaya çalıştıklarını öne sürmüştür. Bu bağlamda ulusal yol ağlarının bir dünya yol ağı haline gelip tamamlanması Uluslararası Yol Kongrelerinin hedefleri arasındadır. Ahmet Emin Yalman'a göre son 30 yılda başta Amerika olmak üzere bütün dünyada yol açısından âdeta "sessiz bir ihtilâl" yaşanmıştır. Amerika ile diğer ileri ülkelerde iktisadî gelişmeler ve refahla yol ağı arasında yakın bir ilişki olduğu anlaşılmıştır. Bu tespitlerinin ardından Ahmet Emin Yalman, Lizbon Yol Toplantısı'nda onuncu kongrenin İstanbul'da yapılmasına karar verilmesinin doğru olduğunu ifade etmiştir. Zira Türkiye, son sekiz yıl içinde yol davasını en çok benimseyen ve en çok fedakârlığı yapan ülkeler arasındadır. Türkiye'de son yıllarda elde edilen gelişimin başlıca kaynağını yol ağındaki artış oluşturmaktadır. Bu çerçevede Türkiye'ye yönelik Amerikan yardımının en verimli alanını yol konusu teşkil etmiştir. Bu gelişmeye karşın Türkiye'nin henüz yol davasının başında bulunduğu da bir gerçektir.

4. Kongrede Gerçekleştirilen Toplantılar

Uluslararası Onuncu Yol Kongresi'nin açılışının ardından 27 Eylül 1955'ten kongrenin kapanacağı 1 Ekim 1955'e kadar toplam beş toplantı gerçekleştirilmiştir. Bu çerçevede 27 Eylül sabahı saat 9.30'dan itibaren iki oturum halinde Yıldız Sarayı Şale Köşkü'nde çalışmalarına başlanmıştır. Başkanlığını Karayolları Genel Müdürü Daniş Koper'in yaptığı ve delegelerin çoğunluğunun katıldığı birinci oturumda yollar ve hava alanları kaplamaları görüşülmüştür. İlk sözü alan genel raportör Yüksek Mühendis Şahap Yalçın; Avusturya, Danimarka, İngiltere, İtalya, Japonya, Hollanda, Norveç, Portekiz, İsveç ve İspanya'dan gelen raporlardan çıkardığı sonuçları açıklamıştır. Bu raporun okunmasından sonra çeşitli ülke delegeleri ilgili konulara yönelik görüşlerini bildirmişlerdir (Zafer, 28 Eylül 1955: 7; Türkiye İktisat Gazetesi, 3 Ekim 1955: 5).

Kongrenin ikinci oturumu, köşkün diğer salonunda Karayolları Genel Müdür Yardımcısı Orhan Mersinli'nin başkanlığında aynı saatte toplanmıştır. Bu oturumun genel raportörlüğünü Yüksek Mühendis Orhan Bayçu yapmış ve her iki oturum saat 11.30'da sona ermiştir (Son Posta, 28 Eylül 1955: 7; Zafer, 28 Eylül 1955: 7).

Kongre öğleden sonra saat 14.30'dan itibaren iki oturum halinde çalışmalarına devam etmiştir. Karayolları Genel Müdürü Daniş Koper'in başkanlığında öğleden sonra toplanan birinci oturum çalışmalarını saat 17.30'da bitirmiştir. Günün en ilgi toplayan oturumu, Karayolları Genel Müdür Yardımcısı Orhan Mersinli'nin başkanlığındaki ikinci oturumun çalışmaları olmuştur. Bu oturumda Cezayir, Belçika, Fransa, Almanya, İngiltere, İtalya, Japonya, Fas, Hollanda, İspanya, İsveç ve İsviçre tarafından şehir dışı bölgelerinde yol araç gereçleri hakkında hazırlanan millî raporlardan elde edilen karar sureti gözden geçirilmiştir. Sonrasında söz alan delegeler, Orhan Bayçu tarafından hazırlanan karar maddelerini inceleyip görüşlerini bildirmişler ve ardından alınacak kararların esasları belirlenmiştir. Bu oturumda görüşülüp tamamlanamayan bazı konular 28 Eylül'deki gündeme dâhil edilmiştir (Zafer, 28 Eylül 1955: 7; Türkiye İktisat Gazetesi, 3 Ekim 1955: 5).

Kongredeki ilk toplantıda ileri sürülen görüşleri değerlendiren Halit Kıvanç'a (1955: 3) göre bunların çoğu yararlı önerilerdi ve özellikle araç kullanan vatandaşların bu önerilere uyması gerekiyordu. Kendisi ayrıca, İstanbulluların kongrenin toplanmasına fazlasıyla ilgi gösterdiğini ve birçok kişinin "İnşallah bu kongre, sabah-akşam Bankalar caddesindeki tıkanıklığı önler" dediğini vurgulamıştır. Ancak ona göre kongrenin

asıl amacı bu değildir. Zira Yol Kongresi, teknik işleri bilen uzmanların katılımıyla uluslararası yol davalarının çözüme kavuşturulmasını amaçlıyordu.

Kongrenin ilk toplantısının yapıldığı sırada, Bayanlar Komitesi ve İstanbul Basın Yayın temsilciliği tarafından delegelerin eşleri ve ailelerine şehrin çeşitli yerleri ve abideleri gezdirilmiştir. Ayrıca kongreye katılan delegelerin şerefine 27 Eylül akşamı İstanbul Valisi ve Belediye Başkan Vekili Fahrettin Kerim Gökay tarafından Taksim Belediye Gazinosu'nda bir ziyafet verilmiştir (Vatan, 28 Eylül 1955: 3).

Kongre, 28 Eylül 1955 sabahı saat 9.30'dan itibaren Yıldız Sarayı Şale Köşkü'nde iki oturum halinde çalışmalarına devam etmiştir. Başkanlığını Birleşik Krallık delegesi Glanville'nin yaptığı sabahki birinci oturumun genel raportörlüğünü, Türk delegelerinden Araştırma Fen Heyeti Müdürü Yüksek Mühendis Erol Refik Yaltkaya üstlenmiştir. Yaltkaya; Cezayir, Belçika, Mısır, Fransa, Almanya, İngiltere, İtalya, Japonya, Hollanda, Norveç, Portekiz, İspanya, İsveç, İsviçre ve Türkiye'den gelen millî raporlardan yola çıkarak hazırladığı genel raporu açıklamıştır. Yaltkaya'dan sonra söz alan Yüksek Mühendis Şahap Yalçın, toprağa tuz karıştırıldığında yol için daha iyi bir zemin sağlandığını belirtmiştir. Bu konuda Türkiye'de yapılan çalışma ve araştırmalardan söz edip söz konusu tecrübenin İzmir'in Aliğa Çiftliği bölgesinde bulunan 500 metrelik bir alanda yapıldığını açıklamıştır. Amerika'da kullanılan bu metodun Türkiye'de de uygulanması kongre delegeleri arasında büyük bir ilgi ve takdir toplamıştır (Yeni İstanbul, 29 Eylül 1955: 1; Zafer, 29 Eylül 1955: 7).⁵

Söz konusu oturumda, Türk millî raporunu hazırlayan Yüksek Mühendisler Turgut Demirel ile Vedat Enüstün, toprak direncini ölçme konusunda en yeni metodu bulduklarını söylemişlerdir. Kongredeki yabancı delegeler tarafından ilgiyle karşılanan bu metotla, kumlu ve çakıllı toprakların direnci daha kolay bir şekilde belirlenebiliyordu. Bu gelişmenin ardından sabahki birinci oturum saat 11.30'da sona ermiştir. Aynı günün ikinci oturumu da sabah saat 9.30'da Karayolları Genel Müdür Yardımcısı Orhan Mersinli'nin başkanlığında toplanmıştır. Dünkü toplantıda gündeme dâhil edilen konular görüşülmüş ve son şeklini alan karar esasları okunup kabul edilmiştir (Son Posta, 29 Eylül 1955: 2; Zafer, 29 Eylül 1955: 7).

Kongrenin öğleden sonraki toplantısında birinci oturum yapılmayıp sadece ikinci oturum gerçekleştirilmiş ve bu oturumun başkanlığını da Orhan Mersinli üstlenmiştir. Bu oturumda genel raportör Nejat Enüstün'ün hazırladığı rapor görüşülmüştür (Yeni İstanbul, 29 Eylül 1955: 2; Zafer, 29 Eylül 1955: 7; Türkiye İktisat Gazetesi, 3 Ekim 1955: 5). Aynı gün Yıldız Sarayı'nda Kongre Başkanı Daniş Koper ve Birlik Başkanı A. Rumpler'in açılışını yaptıkları bir sergi düzenlenmiştir. Burada, çeşitli ülkelerden gönderilen grafik ve belgelerin yanı sıra çok sayıda fotoğraf, dergi ve kara yolu mühendisliğiyle ilgili bir dizi kitap sergilenmiştir.⁶

Kongre çalışmaları, 29 Eylül 1955 sabahı saat 9.30'dan itibaren yine iki oturum halinde devam etmiştir. Karayolları Genel Müdürü Daniş Koper'in başkanlığını yaptığı birinci oturumun genel raportörü Muzaffer Uluşahin'dir. Kendisinin açıkladığı genel rapor, delegeler tarafından büyük bir ilgi ve takdirle karşılanmakla birlikte görüşmeler sırasında raporda yer alan taşıtların ağırlığının sınırlandırılmasına yönelik bir madde tartışma yaratmıştır. Bu sırada bazı delegeler sınırlamayı haklı bulurken bazıları ise bunun doğru olmayacağı tezini savunmuştur. Bunun üzerine Muzaffer Uluşahin konuya yönelik bir açıklama yapmış ve ardından tartışma konusu olan madde kurulan bir komisyona havale edilmiştir (Son Posta, 30 Eylül 1955: 1, 7; Zafer, 30 Eylül 1955: 1, 7).

Aynı günkü toplantının ikinci oturumu da sabah saat 9.30'dan itibaren Şale Köşkü'nün diğer salonunda Karayolları Genel Müdür Yardımcısı Orhan Mersinli'nin başkanlığında düzenlenmiştir. Bu oturumda, kongreye katılan hükûmetlerin dikkatine sunulmak üzere bir karar alınmıştır. Buna göre kara yolları taşımacılığının iyileştirilmesi için yapılacak yatırımların millî ekonomi üzerindeki olumlu etkileri hakkında hükûmetlerin henüz yeterli bilgilendirmeyi yapmadığı anlaşılmıştır. Bu nedenle bu konuda daha

⁵ Kongrenin bu oturumu için ayrıca bkz.: https://www.piacr.org/ressources/virtlib_actes/12/1955_E_86_2.pdf

⁶ Sergi için bkz.: https://www.piacr.org/ressources/virtlib_actes/12/1955_E_86_5.pdf

fazla ekonomik araştırma ve ikna edici bilgilendirmeye ihtiyaç duyulduğu sonucuna varılmıştır (Vatan, 30 Eylül 1955: 1, 7; Zafer, 30 Eylül 1955: 7; Türkiye İktisat Gazetesi, 3 Ekim 1955: 5, 8).

29 Eylül günü öğleden sonra iki ayrı oturum yerine ortaklaşa bir oturum gerçekleştirilmiştir. Bu oturum Orhan Mersinli'nin başkanlığında toplanmış ve ilk sözü genel raportör Yüksek Mühendis Sedat Mengilibörü almıştır. Kendisi; Belçika, Fransa, Almanya, İtalya, Japonya, Portekiz, İspanya ve İsviçre'den gelen millî raporlar ışığında hazırladığı genel raporu ve karar esaslarını ortak komisyona sunmuştur. Bunun ardından her madde ayrı ayrı incelenmiş ve genel heyete sunulacak karar esasları belirlenmiştir (Yeni İstanbul, 30 Eylül 1955: 1; Zafer, 30 Eylül 1955: 7).

Bu sırada kongreye yönelik bazı değerlendirmeler yapılmıştır. Bu bağlamda Midhat Cemal Kuntay (1955: 7), Türk Hükûmeti'nin yol konusuna büyük bir önem verdiğini dile getirmiş ve Yol Kongresi'ndeki yabancı delegelerin Türkiye'nin yol politikasına yönelik olumlu sözlerini bunun bir kanıtı olarak sunmuştur. M. Nermi'ye (1955: 1) göre Yol Kongresi'nin İstanbul'da toplanması çok önemli bir konu üzerinde durma ve düşünme fırsatını vermiştir. Yolun teknik tarafları olduğu gibi doğrudan doğruya ülke ekonomisini, kalkınmasını, kültürel gelişmeyi ve savunma politikasını ilgilendiren hatta yaratan yönleri de vardır. Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşundan itibaren amaca dayalı bir yol politikası izlenmiştir. Bununla birlikte yol denildiğinde sadece kara yolları anlaşılmalıdır. Zira köyleri önce, ülke bütünlüğüyle ardından dünya pazarlarıyla birleştiren olanaklar yol politikasının konularıdır. Ayrıca yol sistemi geliştikçe Türkiye'nin ekonomik yapısı tamamen değişime uğramıştır. Böylece bir yandan üretimin teknikleşmesi diğer yandan bölge üretimlerinin daha geniş pazarlara akması sağlanıyordu. Yol davasını büyük bir amaçla gerçekleştirmeye çalışan Türkiye, ekonomik birliğini bir sisteme oturturken demokrasinin aradığı şartları da yaratmıştır. Böylece yol politikasının uygulandığı bölgelerden daha güçlü bir Türkiye'nin doğduğu görülmektedir.

Kongrenin dördüncü toplantısı, 30 Eylül 1955 sabahı saat 9.30'dan öğleye kadar Şale Köşkü'nde gerçekleştirilmiştir. Orhan Mersinli'nin başkanlığında yapılan bu toplantıda Kongre Genel Heyeti'ne Fransız ve İtalyan delegelerince sunulan iki tebliğ okunmuştur (Vatan, 1 Ekim 1955: 3; Zafer, 1 Ekim 1955: 1). Bunun dışında o güne kadar kongrede sunulan görüşleri düzenlemek için bir yazı komisyonu toplanmıştır. Öğleden sonra kongre çalışması gerçekleştirilmemiş, delegeler Pendik'e giderek asfalt kaplaması yapılan Ankara yolunun bir kısmını inceleyip inşaatı "tam mânasiyle modern" olarak nitelendirmişlerdir (Cumhuriyet, 1 Ekim 1955: 1; Vatan, 1 Ekim 1955: 3; Türkiye İktisat Gazetesi, 3 Ekim 1955: 8). Ayrıca Shell Şirketi tarafından kongre delegelerine, aynı günün akşamı Hilton Otel'i'nde bir kokteyl verilmiş ve delegeler ile basın mensupları bu kokteyle davet edilmişlerdir (Akşam, 1 Ekim 1955: 2).

5. Kongrenin Son Toplantısı ve Alınan Kararlar

Uluslararası Onuncu Yol Kongresi, 1 Ekim 1955'te beşinci ve son toplantısını yaparak kapanmıştır. Kongreye katılan delegelere öğleden önce İstanbul Teknik Üniversitesi Konferans Salonu'nda yol konulu beş film gösterilmiştir (Milliyet, 2 Ekim 1955: 2). Öğleden sonra Kongre Genel Heyeti, İstanbul Üniversitesi Fen Fakültesi Konferans Salonu'nda toplanıp kongre sırasında belirlenen konularla karar suretlerini tekrar gözden geçirmiş ve çoğunluk esasına göre nihai kararları almıştır. Ardından kapanış töreni gerçekleştirilmiş ve Karayolları Genel Müdürü Daniş Koper'in konuşmasından sonra kongreye katılan 37 ülkenin delegasyon başkanları birer konuşma yapıp kongreye yönelik duygularını ifade etmiş ve kendilerini iyi bir şekilde karşıladıkları için Türk Hükûmeti'ne ve Türk Organizasyon Komitesi'ne teşekkür etmişlerdir. Ayrıca dünyanın en güzel şehirlerinden biri olan İstanbul'u gördükleri ve kongreden sonra Anadolu'yu gezecekleri için mutlu olduklarını ifade etmişlerdir. Türkiye'nin iktisadi ve sınıai kalkınmasının önemine işaret edip ülkenin Avrupa ile Asya'yı birleştiren bir köprü olduğunu, uluslararası, kültürel ve medeni ilişkileri sağlamak açısından oynadığı büyük rolü vurgulamışlardır (Cumhuriyet, 2 Ekim 1955: 1, 7; Zafer, 2 Ekim 1955: 1, 5).

Uluslararası Daimî Yol Kongreleri Birliği Başkanı A. Rumpler de bir konuşma yapmış ve onun ardından Nafia Vekili Kemal Zeytinoglu kongrenin kapanış konuşmasını gerçekleştirmiştir. Kendisi konuşmasında, kongre sonucunda karayolları tekniği ve idaresine yönelik ana konularda önemli kararlara varıldığını

söylemiştir. Kongre bu kararlarıyla yol biliminin gelişmesine önemli bir katkı sağlarken, kongreye sunulan teknik komite raporları da takdire değer bir şekilde hazırlanmıştır. Kemal Zeytinoğlu kongreye katkı sağlayan herkese teşekkür etmiş ve A. Rumpler ile sekreteri E. Naud'a Türk Hükûmeti'nin armağanı olarak birer plaket vermiştir. Kemal Zeytinoğlu, aynı günün akşamı Hilton Oteli'nde kongre delegeleri şerefine geç vakte kadar süren bir resmî kabul düzenlemiştir (Zafer, 2 Ekim 1955: 5).⁷

Uluslararası Onuncu Yol Kongresi'nin çalışmaları sonucunda tavsiye niteliğinde kararlar alınmıştır. Bu kararlar; yolların yapım ve bakımı, yol zemini, iktisadi (düşük maliyetli) yollar, trafik ihtiyaçları açısından yol, yol çalışmalarında finansman ve verimlilik ile şehir yolları ve şehir içi trafiği başlıklarını içermektedir (Türkiye Mühendislik Haberleri, Kasım 1955: 4-7, 16).⁸ Bu başlıklar altında kabul edilen tavsiye kararlarını şu şekilde özetlemek mümkündür:

- Trafik işaretleri için uluslararası sembollerin kabulü uygundur.
- Yol yüzeyinde trafik şeritlerini ayırmak, kavşak noktalarında ve virajlarda izlenecek yolu göstermek için yanıp sönen işaretler ve ışığı yansıtan çiviler (kedi gözleri) kullanmak yararlı sonuçlar vermiştir.
- Manzarası güzel yerlerde park etmek için gerekli alan olanaklar ölçüsünde sağlanmalıdır.
- Servis istasyonları trafik sisteminin bir kısmı olarak göz önünde tutulup yerleri yolla birlikte planlanmalıdır.
- Yollardan yararlananlara kolaylık olması için güzergâh boyunca otel, motel, lokanta gibi tesisler yapılmalı ve buralarda gerekli kontroller gerçekleştirilmelidir.
- Kışı sert olan bölgelerde telsiz telefon tesisleri kurulmalı ve yol şebekesinin durumu hakkında rapor vermek için bir yollar hava servisi oluşturulmalıdır.
- Çeşitli türdeki yol ve yol kavşaklarındaki kazaların etüdü ve bunlara ait istatistikler, gelecekteki kazaların önlenmesi adına oldukça faydalıdır.
- Yol güvenliğinin artırılması için yol trafik uzmanları, polis teşkilat enstitüleri ve yolla ilgili örgütler sürekli bir şekilde iş birliği yapmalıdır.
- Yol kazalarını olabildiğince önlemek için en azından meskûn bölgelerde bazı hız sınırlarının kabulü gereklidir.
- Yolun eğimi ağır trafiğin motor gücüne göre ayarlanmalıdır. Bundan dolayı ana yollarda %4,5'tan fazla eğim olmaması tavsiye edilmiştir.
- Şoförlerin araç kullanmaktan ileri gelen yorulmalarına engel olmak için plandaki güzergâhlarının uzun düz kesimler halinde olmamasına dikkat edilmelidir.
- Park eden araçlara yeterli derecede yer sağlamak ve kaza tehlikesini azaltmak için banketler en az 2,5 metre genişlikte inşa edilmelidir.
- Ülke içi yollar hizmet ettikleri esaslara göre sınıflandırılmalıdır.
- Uluslararası yolların finansmanı bu yolların geçtiği ülkelerin iş birliğiyle gerçekleştirilmeli ve uluslararası örgütler aracılığıyla yardım mümkün olduğu takdirde bu yardımların dağıtımında esas yollardan elde edilen uluslararası fayda göz önünde bulundurulmalıdır.
- Finansman metotlarının uygulanmasında, trafik istatistikleri önemli bir rol oynamaktadır.
- Uluslararası finansmanda kabul edilecek herhangi bir sistemin amacı, ülkeler arasındaki bağların sağlamlaştırılması olmalıdır.

⁷ Bu konuda ayrıca bkz.: https://www.piarc.org/ressources/virtlib_actes/12/1955_E_86_5.pdf

⁸ Kararlar için ayrıca bkz.: https://www.piarc.org/ressources/virtlib_actes/12/1955_E_86_4.pdf

- Yolların bakımı iklim, yer, malzeme ve trafiğe göre değiştiğinden yollarda azami ekonomiyi sağlamak için yıllık bakımın mevsim özelliklerine göre ayarlanması gerekmektedir.
- Ağır trafikten ve rüzgârdan dolayı malzemenin toz halinde kaybolmasını önlemek için bazı önlemler alınmalıdır. Bu amaçla malzemeye kalsiyum klorür ve magnezyum klorür gibi maddeler katılmalıdır.
- Yolun güvenliği ve verimli olabilmesi için mesafeler tekniğin gerektirdiği kurallara göre ayarlanmalıdır.
- Az gelişmiş ülkelerdeki yolların yapımında temel hedeflerden biri de yolun toplu olarak yapımı ve geçici yapılardan kaçınılmasıdır.
- İmar planları bazı durumlarda yapıların altında, ancak çoğunlukla binaların arasında bırakılan açık alanların altında yeraltı otoparkları içermelidir.
- Araçları park etmeye yönelik konulmuş sınırlamalara karşılık şehrin çeşitli yerlerinde otoparkların yapılması gereklidir.
- Trafiği idare eden otomatik ışıkların ve yaya geçit yerlerine konulacak işaretlerin tek örnek olması ve belirli standartlara sokulması gerek şoförler gerekse yayalar için faydalıdır (İşmen, 1955b: 2).

Uluslararası Onuncu Yol Kongresi'nin tamamlanmasından sonra kongreye yönelik eleştirileri de içeren çeşitli değerlendirmeler yapılmıştır. Bu çerçevede Prof. Necdet Eraslan (1955: 2), kongre sonrasında alınan kararların tavsiye niteliğinde olmasını eleştirmiştir. Ona göre uluslararası bir kongrenin ardından belirlenip onaylanan maddeleri, Uluslararası Daimî Yol Kongreleri Birliği'ne üye hükümetler tarafından uygulanması zorunlu kararlar olarak görmek "abes" sayılmazdı. Eraslan'ın diğer bir eleştirisi, kongre üyelerine dağıtılan ve değişik dillerde yazılmış olan raporların Türkçe versiyonlarının "büyük bir ihmal ve laubaliliğe" uğramasıydı. Gelecekte Türk teknik elemanlarının bir başvuru eseri olarak kullanabilecekleri bu Türkçe raporlardaki formüller çeşitli hatalar içermekteydi. Ayrıca kongrenin yüksek masraflara girilerek düzenlendiğini ileri süren Eraslan, Türkiye'deki yol yapımına yönelik tüm delegelere hitap edecek bir propagandanın da ihmal edildiği eleştirisini dile getirmiştir. Tüm bunlara karşın, kongre organizasyon açısından başarılı bir şekilde yürütülmüş ve kongre aracılığıyla Türk mühendisinin, modern yol tekniğinin gelişmesinden haberdar ve rasyonel düşünceye erişmiş olduğu gerçeği ortaya çıkmıştır. Bu durum, ülkenin yakın bir gelecekte yapım ve bakım açısından mükemmel bir yol şebekesiyle örüleceğini göstermekteydi.

Kongrenin kapanmasının ardından Uluslararası Daimî Yol Kongreleri Birliği'ne yönelik bir değerlendirme de kaleme alınmıştır. Buna göre 50 yıla yakın bir geçmişi olan bu birliğin amacı, yol ile ilgili çeşitli sorunları bilimsel ve deneysel incelemeler ışığında çözmek ve kara yollarının gelişmesine yönelik teknik konularla ilgilenmektir. Sadece yolun geliştirilmesini sağlama düşüncesi bile insanlığın mutluluğu, uygarlığın gelişmesi ve yayılması konularında kara yollarının önemli bir unsur olduğunu ortaya koymaktaydı. Bundan dolayı bu birlik, sadece teknik konularla değil, sorunun sosyal ve iktisadi yönleriyle de ilgiliydi. Birlik, yol politikasına yönelik kararlarıyla bu konuda çalışan tüm ülkelere "nurlu ve feyizli bir ışık merkezi" olma işlevini gördüğü gibi dünya barışına giden beton bir yolun temellerini atma görevini de yerine getirmiştir (Karayolları Bülteni, Ekim 1955: 3).

İstanbul'da toplanan Uluslararası Yol Kongresi'nin, yol konusunda yetkili birçok kişiyi bir araya getirmesi de değerlendirilmiştir. Buna göre kongreye katılanlar bir yandan kendi konularıyla uğraşırken diğer yandan Türkiye'nin yol yapımında o güne kadar başardıklarını inceleme imkânı elde etmişlerdir. Hatta "Demokrat Türkiye'nin" yol çalışmaları bu vesileyle en yetkili kişilerin incelemesinden geçmiştir (Zafer, 1955: 1).

Kongrenin ardından yapılan diğer bir değerlendirme ise Türkiye'deki kara yolu politikasının yurt dışındaki yankılarına yöneliktir. Bu kapsamda büyük bir kalkınma hamlesi içerisinde bulunan kara yolu davasının yurt dışında uyandırdığı olumlu yankıların artık herkes tarafından bilindiğine işaret edilmiştir (İktisadî Yürüyüş, 31 Ekim 1955: 19).

6. Kongre Sonrasındaki Gelişmeler

6.1. Kongre Delegelerinin Gezileri

Nafia Vekâleti, İstanbul'da toplanan Uluslararası Onuncu Yol Kongresi'nin sona ermesi üzerine kongreye katılan delegelerin Türkiye'yi tanımaları ve incelemelerde bulunmaları için bir gezi hazırlamıştır. İki yere yapılacak olan gezinin bir kolu, İzmir-Bergama ve Efes'e kadar uzayacak ve delegeler Meryem Ana'yı ziyaret ettikten sonra döneceklerdir. İkinci kol İstanbul'dan hareketle Ankara'ya gelecek ve ardından Konya'ya hareket edecektir. Nitekim 4 Ekim 1955 akşamı 130 kişilik bir grup Ankara'ya gitmiş ve ertesi gün müzeleri ve Anıtkabir'i ziyaret etmiştir. Konya'ya gitmek için 6 Ekim sabahı Ankara'dan ayrılacak olan bu grupla buluşabilmek için Karayolları Genel Müdürü Daniş Koper de Konya'ya hareket etmiştir (Zafer, 6 Ekim 1955: 2).⁹ Ankara'dan Konya'ya gelecek olan delegeler için yapılan hazırlığa göre delegeler, Konya Vilayet ve Karayolları mensupları tarafından karşılanacak, özel olarak hazırlanan plan gereğince şehir gezdirilecektir. Delegelerin gezdirilmesi ve programın uygulanması için Karayolları Bölge Müdürlüğü, Müzeler ve Turizm Müdürleri ile bir toplantı da yapmıştır (Yeni Konya, 6 Ekim 1955: 1; Yeni Meram, 6 Ekim 1955: 1).

Kongre delegelerinden 130 kişilik bir katile, beş otobüsle 6 Ekim'de Ankara'dan Konya'ya gelmiş ve Yollar Üçüncü Bölge Müdürü tarafından şehir dışında karşılanmıştır. Delegeler önce Alaeddin Camii'ni ve Karatay Çini Müzesi'ni gezmişler, şeker fabrikasında kendilerine bir öğle yemeği verilmiştir. Bu yemekte Konya Vali Vekili Arif Onurşaç misafirlere "hoş geldiniz" demiş ve ardından Konya milletvekili Himmet Ölçmen bir konuşma yapmıştır. Kendisi konuşmasında, "dost devletlerin teknik adamlarını" gördükleri için memnun olduklarını belirtmiş ve Konya'yı bir yandan tarih hazineleriyle diğer yandan son yıllardaki kalkınma eserleriyle incelemelerini istemiştir. Konya milletvekilinden sonra konuşan delegeler de Türkiye'de gördükleri misafirperverlik ve organizasyonun mükemmelliğinden övgüyle bahsetmiş ve kalkınma hamlelerini takdirle karşıladıklarını belirtmişlerdir. Bu sırada fabrikada Konya folklor ekibi gösterilerde bulunmuş ve Konya turistik eşyaları pavyonu hazırlanmıştır. Delegeler sonra Mevlâna Müzesi, İnce Minare ve Sahip Ata'yı gezmişler ve İstanbul ile Ankara basın mensuplarından bir kısmının da katıldığı Konya gezisi 6 Ekim akşamı sona ermiştir. Karayolları Genel Müdürü Daniş Koper'in refakatindeki delegeler geç vakit Ankara'ya doğru gitmek üzere Konya'dan ayrılmışlardır (Yeni Konya, 7 Ekim 1955: 1; Yeni Meram, 7 Ekim 1955: 1-2).

Delegeler, 7 Ekim sabahı da Ankara'dan ayrılarak Eskişehir'e hareket etmişlerdir. Öğle yemeğini buradaki şeker fabrikasında yedikten sonra Bursa yönüne doğru devam edilmiştir. Bursa'da bir gece kalındıktan sonra 8 Ekim sabahı delegeler, Yeşil Cami ve Yeşil Türbe'nin yanı sıra Osman ve Orhan Gazilerin türbeleri de dâhil olmak üzere bir dizi anıtı ziyaret etmişlerdir. Delegeler, Bursa'dan ayrılıp Yalova yönüne doğru yola devam etmiş ve saat 18.30 civarında İstanbul'a ulaşmışlardır.¹⁰

Gezinin ikinci kolu İzmir ve çevresine yapılmıştır. Bu kapsamda kongreye katılan delegelerden 250 kişilik bir grup 5 Ekim sabahı saat 9.00'da Tarsus ve İstanbul gemileriyle İstanbul'dan İzmir'e gelmiştir. Misafirler rıhtımda Karayolları İkinci Bölge Müdürü Orhan Bayçu ile müdürlük mensupları tarafından karşılanmış ve kendilerini bekleyen otobüslere binerek Efes'e gidip Meryem Ana Evi'ni ziyaret etmişlerdir. Efes harabelerinde uzun süre incelemelerde bulunan delegeler, öğle yemeğini Efes'te yemişlerdir. Saat 16.00'ya doğru Efes'ten ayrılan delegeler İzmir'e gelip bir süre dinlendikten sonra belediye tarafından Göl Gazinosu'nda şereflerine verilen 500 kişilik kokteyle katılmış ve ardından gemilerine giderek dinlenmişlerdir (Demokrat İzmir, 6 Ekim 1955: 1; Yeni Asır, 6 Ekim 1955: 2).

Delegeler, 6 Ekim'de Karayolları İkinci Bölge Müdürlüğü'nün otobüsleriyle Bergama'ya gidip Bergama'yı ve eski eserleri görmüşlerdir. Burada geç vakte kadar incelemelerde bulunup akşamüzeri İzmir'e dönmüşlerdir. Delegelerin bu gezisine aynı gün Ankara'dan İzmir'e gelen Karayolları Genel Müdürü Daniş Koper de katılmıştır (Demokrat İzmir, 7 Ekim 1955: 2; Yeni Asır, 7 Ekim 1955: 2).

⁹ Geziler için ayrıca bkz.: https://www.piarc.org/ressources/virtlib_actes/12/1955_E_86_5.pdf

¹⁰ Delegelerin gezileri için bkz.: https://www.piarc.org/ressources/virtlib_actes/12/1955_E_86_5.pdf

Delegeler, 7 Ekim'de Kadifekale ve müzelerle İzmir'in diğer görülmeye değer yerlerini Karayolları Genel Müdürü Daniş Koper, Genel Müdür Yardımcısı Orhan Mersinli ve Karayolları teşkilatına mensup bazı kişilerle gezmiş, öğle yemeğini gemide yedikten sonra çarşığı dolaşıp alışveriş yapmış ve akşamüzeri Tarsus ve İstanbul gemileriyle İstanbul'a hareket etmişlerdir (Demokrat İzmir, 8 Ekim 1955: 2; Yeni Asır, 8 Ekim 1955: 1, 3).

İzmir'i ziyaret eden 250 delege, kaldıkları üç gün zarfında kendilerine gösterilen ilgi ve misafirperverlikten ve organizasyonun düzeninden övgüyle söz etmişlerdir. Türkiye'nin çok kısa bir sürede gerek yol davasında gerekse diğer konularda Avrupa ülkelerine dahi örnek bir duruma geleceğini vurgulayarak, Türkiye'den çok iyi hatıralarla ayrıldıklarını belirtmişlerdir (Yeni Asır, 8 Ekim 1955: 3). Delegelerin İzmir ve Konya gezileri sırasında bölge basınına yansıyan Londra kaynaklı bir habere göre İstanbul'da toplanan Uluslararası Yol Kongresi'ne İngiltere adına katılan delegelerden bir kısmı Londra'ya dönerken, bir kısmı da incelemelerde bulunmak üzere bir süre daha Türkiye'de kalacaktır. Türkiye'de kalan delegeler, Türkiye'deki yol çalışmalarına hayran kaldıklarını söylemiş, Shell Firması uzmanları da Türkiye'deki modern asfalt yolların dünyadaki herhangi bir ülkeyle yarışabilecek düzeyde olduğunu ifade etmişlerdir (Yeni Asır, 7 Ekim 1955: 5; Yeni Meram, 9 Ekim 1955: 1-2). Böylece bu geziler, Türkiye'nin yol politikasının uluslararası anlamda tanınmasına önemli bir katkı sağlamıştır.

Ankara ve İzmir'e giden delegelerin İstanbul'da toplanmasının ardından yol kongresine katılan delegeler, 9 Ekim 1955'te Tarsus ve İstanbul gemileriyle Barcelona'ya gitmek üzere Türkiye'den ayrılacaklardır (Yeni Asır, 8 Ekim 1955: 3). Tarsus gemisiyle dönen delegeler, Atina'da kısa bir süre kalmaları ve kendileri için düzenlenen geziye katılabilmeleri için 10 Ekim'de Pire'ye de uğramışlardır.¹¹

Delegelerin gezisi bağlamında yapılan bir değerlendirmeye göre kongreye katılan bu kişiler Türkiye'den ayrılıp ülkelere döndüklerinde edindikleri izlenimleri açık bir şekilde ifade etmişlerdir. Çeşitli haber bültenleri aracılığıyla birçok yere aktarılan bu izlenimler, Türkiye'nin yol yapımında örneği az görülen bir hamle gerçekleştirip büyük işler başardığı ve bu başarısıyla birçok ülke için ilham kaynağı olacak bir düzeye eriştiği noktasında toplanmıştır (Zafer, 1955: 1).

6.2. Kongre Sonrasında Yol Politikasına Yönelik Gelişmeler

DP'nin izlediği yol politikası, kongre sonrasında, Uluslararası Onuncu Yol Kongresi ve uluslararası iş birliği de dikkate alınarak devam ettirilmiştir. 25 Kasım 1957'de kurulan Beşinci Menderes Hükûmeti programında, gelişmiş ülkelerle ekonomik anlamda da iş birliği yapılması gerekliliği vurgulanmıştır (Hükümetler-Programları ve Genel Kurul Görüşmeleri, 2013: 1197, 1201). Bu iş birliğinin yol politikasına yansımaları, söz konusu hükümet programının okunmasından önce başlamış ve sonrasında da devam ettirilmiştir. Bu bağlamda Bakanlar Kurulu'nun 17 Ocak 1957'de aldığı kararla, Türkiye Yollar Cemiyeti'nin Uluslararası Yollar Federasyonu'yla iş birliği yapmasına izin verilmiştir (BCA, 30.18.1.2/145.106.15). Bunun dışında, Uluslararası Onuncu Yol Kongresi'nin zabitleri 1957 yılında bir kitap olarak yayımlanmış ve bu kitap Uluslararası Daimî Yol Kongreleri Birliği Başkanı A. Rumpler tarafından Nafia Vekili Etem Menderes'e de gönderilmiştir (BCA, 30.1.0.0/74.472.4). Türkiye, Uluslararası Onuncu Yol Kongresi'nde gündeme gelen iş birliği düşüncesi doğrultusunda, 21-26 Eylül 1959 tarihleri arasında Brezilya'da düzenlenen Uluslararası On Birinci Yol Kongresi'ne katılmıştır.¹²

Bu gelişmelerin yanı sıra 1954 yılında Birleşmiş Milletler Teşkilatı'nın talebiyle gündeme gelen ve gelişmekte olan ülkelerin mühendislerine Türkiye'nin deneyiminin aktarılması amacını taşıyan uluslararası eğitim merkezi çalışmalarına kongre sonrasında da başarıyla devam edilmiştir (Tekeli – İlkin, 2004: 428; Tütengil, 1961: 103). Ayrıca Türkiye, 13 Aralık 1957 tarihinde Cenevre'de imzalanan "Yol İşaretlerine Mütedair Avrupa Anlaşması'nı" 18 Kasım 1959 tarihinde kabul etmiştir (T.C. Resmî Gazete, 1959: 172). Yol konusunda uluslararası iş birliğine yönelik önemli bir adım da bir Amerikan şirketiyle çeşitli Türk kuruluşları arasında 1955 yılında imzalanan bir anlaşmayla, merkezi Ankara'da olmak üzere Federal

¹¹ Delegelerin Türkiye'den ayrılışları için bkz.: https://www.piarc.org/ressources/virtlib_actes/12/1955_E_86_5.pdf

¹² Uluslararası On Birinci Yol Kongresi için bkz.: <https://www.piarc.org/en/activities/World-Road-Congresses-World-Road-Association/Congress-Proceedings>

Kamyonları Türk Anonim Şirketi'nin kurulmasıdır. Bu şirketin 1959 yılında İstanbul Tuzla'da kurduğu fabrika kamyon üretmek amacıyla faaliyete geçmiştir (As, 2013: 348-349). Dolayısıyla DP, 1955 yılı sonrasında, Uluslararası Onuncu Yol Kongresi'nde alınan tavsiye kararlarını da dikkate alarak, yol konusunda uluslararası iş birliği anlayışını geliştirmeye dönük adımlar atmıştır.

Uluslararası Onuncu Yol Kongresi tavsiye kararları, DP dönemindeki kara yolu yapım politikasının devam etmesinde de bir etken olmuştur. Beşinci Menderes Hükümeti programında, ülke içerisinde yol da dâhil olmak üzere birçok yatırımın gerçekleştirildiğine değinildikten sonra, o güne kadar uygulanan programların ekonomik ve mali konularında herhangi bir değişikliğin yapılmayacağı belirtilerek, dolaylı bir şekilde yol politikasının sürdürüleceği mesajı verilmiştir (Hükümetler-Programları ve Genel Kurul Görüşmeleri, 2013: 1197, 1203, 1205). Bu çerçevede kara yolu yapımına belirli ölçüde devam edilerek, Karayolları Genel Müdürlüğü'nün 1955 yılında devlet bütçesinden aldığı pay %11 iken, 1960 yılında %13,3'e yükselmiştir. 1955 yılında 55.008 kilometre olan kara yolu uzunluğu da 1960 yılına gelindiğinde %11,87'lik artışla 61.542 kilometreye çıkarılmıştır (Cumhuriyetin 50. Yılında Karayollarımız, 1973: 71; Türkiye'de Toplumsal ve Ekonomik Gelişiminin 50 Yılı, 1973: 412). Yeni yol yapımının dışında, Uluslararası Onuncu Yol Kongresi sırasında da gündeme getirilen mevcut yolların bakımı için mali kaynak ayrılmıştır (As, 2013: 330-331).¹³

Kara yolu politikasının sürdürülmesi, Türkiye'nin sosyo-ekonomik yapısını doğrudan etkilemiştir. Kara yolu ağının büyümesi şehirleri kasaba ve köylere bağlamış, bu da sosyo-ekonomik hareketliliği artırmıştır (Tiryaki, 2023: 238). Kara yolu politikası Türkiye'deki otomobil, otobüs ve kamyon sayısındaki artışın da devamına yol açmıştır. 1955 yılında 65.520 olan otomobil, otobüs ve kamyon sayısı, 1960 yılına gelindiğinde 94.591'e yükselmiştir (1959 İstatistik Yıllığı, 1961: 463). Böylece 1955-1960 yılları arasında, Türkiye'deki otomobil, otobüs ve kamyon sayısı %44,36 oranında artmıştır.

Motorlu taşıt sayısının artmasıyla büyüyen kara yolu taşımacılığı ticaret kesiminin de gelişmesine yol açmasına karşın, petrol ve yedek parça ihtiyacının çoğalmasına neden olmuştur. Nitekim 1954 yılında başlayıp ağırlığını giderek artıran ve 4 Ağustos 1958 İstikrar Kararları'nın alınmasına yol açan ekonomik krizin, yedek parça sıkıntısı ve yeni kara yolu yapımı da dâhil olmak üzere kara yolu politikasını olumsuz yönde etkilediğini söylemek mümkündür (As, 2013: 374-378; Tiryaki, 2023: 238; Tuna, 2024b: 701-702, 706-708).

7. Sonuç

Türkiye'nin özellikle İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra ağırlık verdiği ve DP döneminde de sürdürülen kara yolu politikası ülkedeki yol ağının giderek büyümesini sağlamıştır. Bu politika yurt içinde çeşitli sosyo-ekonomik sonuçlar doğurduğu gibi özellikle Birleşmiş Milletler Teşkilatı nezdinde de olumlu yankı bulmuştur. Türkiye'nin kara yolu politikasının önemli sonuçlarından biri, Uluslararası Onuncu Yol Kongresi'nin İstanbul'da toplanmasına karar verilmesidir.

Uluslararası Onuncu Yol Kongresi'nin İstanbul'da toplanmasına nihai olarak, 1953'te Paris'te yapılan Kongre Daimî İdare Heyeti toplantısında karar verilmiştir. Bu kararın gerisinde, daha önceki yol kongrelerinin Türkiye'de toplanmaması bir etken olarak öne sürülmekle birlikte, Türkiye'nin İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra hayata geçirdiği kara yolu politikasındaki olumlu sonuçların ve 1954 yılından itibaren Birleşmiş Milletler Teşkilatı'yla iş birliği kapsamında başarıyla yürütülen yol eğitim kursunun ön planda olduğu anlaşılmaktadır. Bu açıdan söz konusu kongre, Türkiye'nin altyapı konusundaki faaliyetlerinin uluslararası düzeyde de saygı görüp takdir edildiği anlamını taşımaktadır.

Uluslararası Onuncu Yol Kongresi'nin Türkiye açısından öne çıkan bir niteliği de o güne kadar ülke içerisinde düzenlenen kongreler arasında en yüksek katılıma sahip kongre olma özelliğini taşımasıdır. Bu açıdan da Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından yürütülen kongre hazırlıklarına ayrı bir özen

¹³ Uluslararası Onuncu Yol Kongresi'nden sonra, Türkiye'nin devam ettirdiği kara yolu politikası için ayrıca bkz.: <https://www.piarc.org/en/activities/World-Road-Congresses-World-Road-Association/Congress-Proceedings/rio-de-janeiro-1959/national-reports.htm>

gösterilmiştir. Hazırlıkların ardından Uluslararası Onuncu Yol Kongresi, 26 Eylül-1 Ekim 1955 tarihleri arasında gerçekleştirilmiştir. Resmî açılış 26 Eylül günü Dolmabahçe Sarayı'nda yapıldıktan sonra, kongre oturumları için Yıldız Sarayı Şale Köşkü tahsis edilmiştir. Dolayısıyla hem açılış hem de kongre oturumları için İstanbul'un tarihsel ve prestijli mekânları kullanılarak kongreye verilen önem ortaya konmuştur. Kongreye 37 ülkeye mensup 632 delegenin katılımını ise uluslararası ilginin somut bir göstergesi olarak değerlendirmek mümkündür.

Kongre oturumlarında, delegeler gündeme ilişkin kapsamlı değerlendirmelerde bulunmuş ve kongre sonucunda yolların yapım ve teknolojisinin yanı sıra trafik konusunu da içeren ve uluslararası nitelik taşıyan tavsiye kararları alınmıştır. Bu açıdan Uluslararası Onuncu Yol Kongresi, katılan delegelerin de ifade ettikleri gibi başarılı bir şekilde tamamlanmıştır. Katılımcıların ayrıca Türkiye'nin yol politikasına yönelik olumlu görüşlerini dile getirmeleri, uluslararası anlamdaki olumlu bakış açısının bir kez daha somut bir şekilde ortaya konması açısından önem taşımaktadır. Kongrenin kapanmasının ardından katılan delegelerin Türkiye'yi tanımaları ve incelemelerde bulunmaları için Nafia Vekâleti tarafından düzenlenen gezinin de hem ülkede gerçekleştirilmeye çalışılan dönüşümün uluslararası bağlamda gözlemlenmesine hem de yol politikasına destek verilmesine yardımcı olacağını düşünmek mümkündür.

Tüm bu gelişmeler ışığında, İstanbul'da düzenlenen ve yüksek bir katılımı başarılı bir şekilde gerçekleştirilen Uluslararası Onuncu Yol Kongresi'nin, Türkiye'nin kara yolu politikasının uluslararası alandaki tanınırlığına ciddi bir katkı sağladığını ve bu politikanın devamlılığı açısından itici bir güç teşkil ettiğini ifade etmek mümkündür. Nitekim kongrenin ardından kara yolu politikasına yönelik çalışmalar uluslararası iş birliği de dikkate alınarak belirli düzeyde devam ettirilmiştir. Bununla birlikte, giderek artan ekonomik kriz bu politikayı çeşitli açılardan olumsuz yönde etkilemiştir.

Finansman/ Grant Support

Yazar(lar) bu çalışma için finansal destek almadığını beyan etmiştir.

The author(s) declared that this study has received no financial support.

Çıkar Çatışması/ Conflict of Interest

Yazar(lar) çıkar çatışması bildirmemiştir.

The authors have no conflict of interest to declare.

Açık Erişim Lisansı/ Open Access License

This work is licensed under Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License (CC BY NC).

Bu makale, Creative Commons Atıf-GayriTicari 4.0 Uluslararası Lisansı (CC BY NC) ile lisanslanmıştır.

Kaynaklar

Akşam, 1 Ekim 1955.

As, E. (2013), *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960)*, Ankara: Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları.

Barda, S. (1964), *Münakale Ekonomisi*, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları.

Bayındırlık Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü (1973), *Cumhuriyetin 50. Yılında Karayollarımız*, Ankara. Cumhuriyet, 26 Eylül 1955.

Cumhuriyet, 1 Ekim 1955.

Cumhuriyet, 2 Ekim 1955.

Demokrat İzmir, 6 Ekim 1955.

Demokrat İzmir, 7 Ekim 1955.

Demokrat İzmir, 8 Ekim 1955.

Devlet İstatistik Enstitüsü (1973), *Türkiye'de Toplumsal ve Ekonomik Gelişiminin 50 Yılı*.

Dışişleri Bakanlığı Türk Diplomatik Arşivi (TDA), 513/41843.170034.22 (1955.09.24).

Eraslan, N. (11 Ekim 1955), Onuncu yol kongresi, *Dünya*, s. 2.

- Güven, S. (1998), *1950'li Yıllarda Türk Ekonomisi Üzerinde Amerikan Kalkınma Reçeteleri*, Bursa: Ezgi Kitabevi Yayınları.
- Hakimiyet, 17 Eylül 1955.
- Hakimiyet, 26 Eylül 1955.
- Her Gün Ekspres, 17 Eylül 1955.
- <https://www.piarc.org/en/activities/World-Road-Congresses-World-Road-Association/Congress-Proceedings>, (Erişim Tarihi: 29.07.2025).
- <https://www.piarc.org/en/activities/World-Road-Congresses-World-Road-Association/Congress-Proceedings/rio-de-janeiro-1959/national-reports.htm>, (Erişim Tarihi: 16.01.2026).
- https://www.piarc.org/ressources/virtlib_actes/8/1913_E_150_2.pdf, (Erişim Tarihi: 09.01.2026).
- https://www.piarc.org/ressources/virtlib_actes/9/1926_E_56_1.pdf, (Erişim Tarihi: 02.11.2025).
- https://www.piarc.org/ressources/virtlib_actes/10/1934_E_93_1.pdf, (Erişim Tarihi: 02.11.2025).
- https://www.piarc.org/ressources/virtlib_actes/11/1938_E_90_1.pdf, (Erişim Tarihi: 02.11.2025).
- https://www.piarc.org/ressources/virtlib_actes/12/1955_E_86_2.pdf, (Erişim Tarihi: 20.07.2025).
- https://www.piarc.org/ressources/virtlib_actes/12/1955_E_86_4.pdf, (Erişim Tarihi: 22.07.2025).
- https://www.piarc.org/ressources/virtlib_actes/12/1955_E_86_5.pdf, (Erişim Tarihi: 19.07.2025).
- Hükümetler-Programları ve Genel Kurul Görüşmeleri, (22 Nisan 1950-20 Kasım 1961)*, (2013), (Haz.: İ. Neziroğlu-T. Yılmaz), 2, Ankara: Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığı Yayınları.
- Hürses, 17 Eylül 1955.
- İktisadî Yürüyüş, Yıl 16, Cilt 16, Sayı 330, 31 Ekim 1955.
- İşmen, İ. (11 Ekim 1955a), X. Yol Kongresi kararları, *Vatan*, s. 2.
- İşmen, İ. (15 Ekim 1955b), X. yol kongresinin kararları ve neticeleri, *Vatan*, s. 2.
- Karayolları Bülteni, Yıl 3, Sayı 28, Şubat 1953.
- Karayolları Bülteni, Yıl 5, Sayı 44, Haziran 1954.
- Karayolları Bülteni, Yıl 5, Sayı 59, Eylül 1955.
- Karayolları Bülteni, Beynelmîlel X. Yol Kongresi Hususî Nüshası, Yıl 5, Sayı 60, Ekim 1955.
- Kıvanç, H. (28 Eylül 1955), Yol Kongresini bir cep radyosu ile de tâkip edebilirsiniz, *Milliyet*, s. 3.
- Koçak, C. (2015), *Türkiye'de İki Partili Siyâsî Sistemin Kuruluş Yılları (1945-1950), Dönüşüm, Ordu, Din, Hukuk, Ekonomi ve Politika*, 4, İstanbul: İletişim Yayınları.
- Kuntay, M. C. (30 Eylül 1955), Yol imtihanı, *Son Posta*, s. 7.
- Milliyet, 26 Eylül 1955.
- Milliyet, 2 Ekim 1955.
- Nermi, M. (30 Eylül 1955), Milletler ve Yollar, *Yeni İstanbul*, s. 1.
- Özdemir, N. (2006), *Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası (1923-1960)*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara: Ankara Üniversitesi.
- Sabah Postası, 23 Eylül 1955.
- Sabah Postası, 27 Eylül 1955.
- Semiz, Y. - Toplu G. (2021), Barker Raporu: Çok Partili Hayata Geçiş Döneminde İktisadi Kalkınmayı Hızlandırmak Amacıyla Yabancı Uzmanlara Hazırlatılan Örnek İnceleme, *Akademik Tarih ve Araştırmalar Dergisi*, 4(4), s. 114-161.
- Son Posta, 25 Eylül 1955.
- Son Posta, 26 Eylül 1955.
- Son Posta, 27 Eylül 1955.
- Son Posta, 28 Eylül 1955.
- Son Posta, 29 Eylül 1955.
- Son Posta, 30 Eylül 1955.
- Şen, L. (2003), *Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci*, Ankara: TESAV Yayınları.
- T.C. Başbakanlık İstatistik Genel Müdürlüğü (1961), *1959 İstatistik Yıllığı*, Ankara.
- T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA), 30.1.0.0/15.82.10. (26.09.1955).
- T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi, 30.18.1.2/145.106.15. (17.01.1957).
- T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi, 30.1.0.0/74.472.4. (23.09.1957).

- T.C. Resmî Gazete (26 Kasım 1959), 13 Aralık 1957 tarihinde Cenevre’de akdedilen (Yol İşaretlerine Müteditir Avrupa Anlaşması)nın tasdikı hakkında Kanun, Sayı: 10365.
- Tekeli, İ. – İlkin, S. (1974), *Savaş Sonrası Ortamında 1947 Türkiye İktisadi Kalkınma Planı*, Ankara: Orta Doğu Teknik Üniversitesi.
- Tekeli, İ. – İlkin, S. (2004), *Cumhuriyetin Harcı, Modernitenin Altyapısı Oluşurken*, Üçüncü Kitap, 2. Baskı, İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- (T. H. A). (23 Eylül 1955), 10 uncu yol kongresi hazırlıkları sona erdi, *Hakimiyet*, s. 2.
- Thornburg, M. W. (t.y.), *Türkiye Nasıl Yükselir*, (Çev.: S. Yazıcıoğlu), İstanbul: Nebioğlu Yayınevi.
- Tiryaki, N. Ö. (2023), Cumhuriyetin 100 Yılında Türkiye’de Karayolu Politikası, *Avrasya Uluslararası Araştırmalar Dergisi*, (Özel Sayı: Cumhuriyetin 100. Yılında Türkiye), s. 222-244.
- Tören, T. (2007), *Yeniden Yapılanan Dünya Ekonomisinde Marshall Planı ve Türkiye Uygulaması*, İstanbul: Sosyal Araştırmalar Vakfı.
- Tuna, S. (2024a), Tek Parti Döneminde Türkiye Ekonomisi (1923-1950), (Ed.: C. Eraslan-U. Dere), *Meşrutiyet’ten 21. Yüzyıla Türkiye Cumhuriyeti Tarihi*, (s. 391-456), İstanbul: Bilge Kütür-Sanat.
- Tuna, S. (2024b), Çok Partili Yaşamda Türkiye Ekonomisi (1950-2002), (Ed.: C. Eraslan-U. Dere), *Meşrutiyet’ten 21. Yüzyıla Türkiye Cumhuriyeti Tarihi*, (s. 694-735), İstanbul: Bilge Kütür-Sanat.
- Tunaya, T. Z. (1952), *Türkiye’de Siyasi Partiler 1859-1952*, İstanbul: Arba Yayınları.
- Türkiye İktisat Gazetesi, 3 Ekim 1955.
- Türkiye Mühendislik Haberleri, Sayı 6, Eylül 1955.
- Türkiye Mühendislik Haberleri, Sayı 7, Ekim 1955.
- Türkiye Mühendislik Haberleri, Sayı 8, Kasım 1955.
- Tütengil, C. O. (1961), *İçtimâî ve İktisadî Bakımdan Türkiyenin Karayolları*, İstanbul: İstanbul Matbaası.
- Ulus, 18 Eylül 1955.
- Vakit, 25 Eylül 1955.
- Vatan, 17 Eylül 1955.
- Vatan, 25 Eylül 1955.
- Vatan, 27 Eylül 1955.
- Vatan, 28 Eylül 1955.
- Vatan, 30 Eylül 1955.
- Vatan, 1 Ekim 1955.
- Yalman, A. E. (26 Eylül 1955), Yolcular Hoşgeldiniz, *Vatan*, s. 1, 5.
- Yeni Asır, 6 Ekim 1955.
- Yeni Asır, 7 Ekim 1955.
- Yeni Asır, 8 Ekim 1955.
- Yeni İstanbul, 23 Eylül 1955.
- Yeni İstanbul, 25 Eylül 1955.
- Yeni İstanbul, 29 Eylül 1955.
- Yeni İstanbul, 30 Eylül 1955.
- Yeni Konya, 6 Ekim 1955.
- Yeni Konya, 7 Ekim 1955.
- Yeni Meram, 6 Ekim 1955.
- Yeni Meram, 7 Ekim 1955.
- Yeni Meram, 9 Ekim 1955.
- Yol Davamız 9 yılda 23000 kilometre*, (Ekim 1948).
- Zafer, 17 Eylül 1955.
- Zafer, 18 Eylül 1955.
- Zafer, 27 Eylül 1955.
- Zafer, 28 Eylül 1955.
- Zafer, 29 Eylül 1955.
- Zafer, 30 Eylül 1955.
- Zafer, 1 Ekim 1955.

Zafer, 2 Ekim 1955.

Zafer, 6 Ekim 1955.

Zafer (8 Ekim 1955), Yol politikasına Dair, *Zafer*, s. 1.