

YENİ TÜRKİYE DEVLETİNİN BAYINDIRLIK POLİTİKASI (1920-1933)

FAİK ALKAN

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Türkiye Cumhuriyet' i Tarihi Anabilim Dalı

Danışman: Prof. Dr. İhsan GÜNEŞ

Eskişehir

Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü

Haziran, 1999

**YÜKSEK LİSANS TEZÖZÜ****YENİ TÜRKİYE DEVLETİNİN BAYINDIRLIK POLİTİKASI 1920-1933.****Faik Alkan****Türkiye Cumhuriyet' i Tarihi Anabilim Dalı****Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Haziran 1999.****Danışman: Prof. Dr. İhsan Güneş.**

Ülkelerin gelişmişlik düzeyinin en belirgin göstergesi bayındırlık alanında yapılan çalışmalarla ölçülür. Türkiye' de bayındırlık alanındaki gelişmeler sistemli olarak 1870 yılında Nafia Nezareti' nin kurulması ile başlamıştır. Osmanlı İmparatorluğunda Nafia Nezareti, ülkenin altyapısını geliştirme yönünde çalışmalarda bulunmuş ise de bunda başarılı olduğu söylenemez.

Yeni Türkiye Devleti, Ulusal Mücadele Döneminden itibaren Nafia Vekaletine önem verilmiştir. Savaş sonunda ülkenin kalkınmasında önemli rol üstlenecek olan Nafia Vekaletinin politikaları bundan dolayı önem kazanmıştır. Yeni Türkiye Devletinin 1920-1933 tarihleri arasında bayındırlık politikaları çağdaş, gelişmiş ve bağımsız bir ülkenin oluşturulması yönündedir.

Tezin temel amacı, Nafia Vekaletinin 1920 ile 1933 dönemindeki çalışmaları ile Osmanlı İmparatorluğu ile Türkiye Cumhuriyet' i arasındaki kökten farklılaşmayı belirlemek olduğu gibi, günümüz Türkiye' sinin temel sorununu oluşturan altyapı sorununa ışık tutmaktır. Bu çalışmada geniş bir kapsama sahip olan konu karayolları, demiryolları ve limanları ele alarak daraltılmıştır.

Yeni Türkiye Devletinin 1920 ile 1933 arasındaki Nafia politikalarının ele alındığı bu çalışmadan çıkarılacak temel sonuç şudur: Yeni Türk Devleti, kısa zaman içerisinde, kıt olanaklarla ulaşım altyapısını çözerek, ülkede dünya ekonomisi ile bütünleşen bir pazar yaratmayı hedeflemiştir.

## ABSTRACT.

The civilization levels of countries are understood by their works on the road and bridge maintenance and construction. These works have begun by the establishment of Nafia Ministry in 1870.

New Turkey State has given a special importance to Nafia Ministry from National Struggle reign because it was known that constitution of national economy and defense is directly due to the success in application of the policy applied by Nafia Ministry.

The aim of this study was to study the works on the road and bridge maintenance and construction department of Nafia Ministry between 1920-1933 and to make obvious the radical difference between Ottoman Empire and Turkey State as well. The road and bridge maintenance and construction services, railways and ports that cover a huge field has narrowed in this study.

The main result we infer from this study in which the road and bridge maintenance and construction policy was studied between 1920 and 1933 is below: The policy of the road and bridge maintenance and construction applied in that reign was the result of the wish to create markets unified in the country and associated with the world. Especially after the declaration of Republic, the investments that form the nucleus of the road and bridge maintenance and construction, has heavily increased on railways, too. Railways policy has even reached to the remote places of the country by changing into new policy of the government.

## JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI

**Faik ALKAN'ın "Yeni Türkiye Devletinin Bayındırlık Politikası 1920-1933" başlıklı tezi 21 Eylül 1999 tarihinde, aşağıdaki jüri tarafından Lisansüstü Eğitim Öğretim ve Sınav Yönetmeliğinin ilgili maddeleri uyarınca, Tarih Anabilim Dalında, yüksek lisans tezi olarak değerlendirilerek kabul edilmiştir.**

**İmza** \_\_\_\_\_  
A A

Üye (Tez Danışmanı) : Prof.Dr.İhsan GÜNEŞ  
Üye : Prof.Dr.Burhan ERDEM  
Üye : Yrd.Doç.Dr.Kemal YAKUT

## ÖNSÖZ

Türkiye’ de Nafia Vekaleti’ nin çalışmaları, sistemli ve programlı olarak Osmanlı Devleti nin son döneminde başlamış olmasına karşın asıl gelişmeler Cumhuriyet Döneminde yaşanmıştır.

Türkiye Halkı, 20.yy’ da sömürgeciliğe ve ülke içerisindeki feodal nitelikteki yönetim kalıntılarına karşı, Mustafa Kemal’ in önderliğinde Ulusal Bağımsızlık savaşı vererek yeni bir devlet kurmuştur. Kurulan bu devletin tek bir amacı vardı; tam bağımsız olmak. Her alanda bağımsızlığın ön koşulunda ekonomi de bağımsız olmaktan geçtiğini bilen Yeni Türkiye Devleti nin lider kadroları, bağımsız bir ekonomi yaratmak için çalışmalara başladılar. Bu açıdan oluşturulacak bütünleşmiş ekonomik ağı da, gerçekleştirmek için alt yapı çalışmalarına ağırlık vermek şarttır.

Milli Mücadele yıllarında başlayan bu gaye doğrultusunda ülkede bayındırlık hizmetleri geliştirilmeğe çalışılmıştır. Osmanlı Devleti’nin içine düştüğü durum sürekli olarak örnek alınarak, öz kaynaklarla ülkeyi imar etmek ve kalkındırmak için uğraşlar verilmiştir. Bu bakımdan Nafia Vekaleti’ nin faaliyetleri ayrı bir önem kazanmıştır. Acaba Cumhuriyet’ in ilk on yılında Vekaletin sergilediği temel çalışmalar nelerdir?

Beni böyle bir konuda çalışmaya sevk eden ve araştırmalarım sırasında yardımları esirgemeyen Sayın Prof. Dr. İhsan Güneş’ e şükran borçluyum.

Büyük çoğunluğu birinci elden kaynaklara dayanılarak yapılan bu araştırma, 1999 yılında Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Bölümü’ ne yüksek lisans tezi olarak sunulmuştur.

Çalışmalarımda her türlü fedakarlığı gösteren değerli eşime teşekkürlerimi borç bilirim.

Faik ALKAN

Eskişehir, 1999.

## TABLOLAR LİSTESİ

	Sayfa
Tablo 1. Osmanlı İmparatorluğu'nun 1914 Yılı Başında Yüzölçümü ve Nüfusu..	13
Tablo 2. Nüfusun Milliyet İtibarıyla Bölgelere Göre Dağılımı.....	13
Tablo 3. Misak-ı Milli Sınırları İçerisindeki Nüfusun İllere Göre Dağılımı....	14
Tablo 4. Osmanlı Devletinin 1914 Yılındaki İhracat ve İthalat Verileri .....	16
Tablo 5. Osmanlı Borçlarının Alacaklı Ülkelere Göre Yüzdelik Dağılımı .....	19
Tablo 6. 1914 Yılı Başında Yabancı Sermayenin Sektörlere Göre Dağılımı ...	21
Tablo 7. Proje Kapsamındaki Yollar .....	32
Tablo 8. 1914 Yılına Kadar Osmanlı Demiryolları .....	45
Tablo 9. Osmanlı Devletinin Ödediği Km Teminatı.....	47
Tablo 10. 1923-1933 Arasında Genel Bütçeden Nafia Bütçesinin Dağılımı....	114
Tablo 11. 1928-1933 Yılları Arasında Yollar ve Köprüler .....	127
Tablo 12. 1923-1933 Arasında Nafia Bütçesinden Yollara ve Köprülere Ayrılan Oranlar...	128
Tablo 13. 1923-1945 Arasında Millileştirilen Demiryolu ve Rihtım Tesisleri..	141
Tablo 14. Anadolu- Bağdat Demiryolunun Beş Yıllık İşletme Sonuçları .....	159
Tablo 15. Türkiye' de Taşınan Yolcu Miktarının Komşu Devletlerle Karşılaştırılması .....	159
Tablo 16. 1927-1933' de Yapılan Demiryollarının Yıllara Göre İnşaat Uzunlukları.....	162
Tablo 17. 1924-1933 Arasında Yapılan Demiryollarına Harcanan Oranlar .....	163
Tablo 18. 1928-1933 Arasında Demiryollarının İşletme Sonuçları.....	164
Tablo 19. Mersin Limanından 1937-1938 Yıllarında Yapılan İhracat .....	170
Tablo 20. Mersin Limanından 1937-1938 Yıllarında Yapılan Canlı Hayvan Ticareti.....	170

**KISALTMALAR**

a.g.b.	: Adı geçen belge
a.g.e.	: Adı geçen eser
a.g.m.	: Adı geçen makale
A.Ü.S.B.F.K.D	: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi
A.R.M.H.C	:Anadolu Rumeli Müdafaa-i Hukuk Cemiyeti
A.S.D	: Atatürk' ün Söylev ve Demeçleri
Bkz	: Bakınız.
C.	: Cilt
İ.T.C	: İttihat ve Terakki Cemiyeti
S	: Sayfa
S	: Sayı
T.B.M.M	:Türkiye Büyük Millet Meclisi
T.B.M.M.G.ZC.	: Türkiye Büyük Millet Meclisi Gizli Zabıt Ceridesi
T.B.M.M. ZC	: Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi

## İÇİNDEKİLER

	Sayfa
ÖZ.....	I
ABSTRACT.....	II
JÜRİ VE ENSTİTONAYI.....	III
ÖNSÖZ .....	IV
TABLolar LİSTESİ .....	V
KISALTMALAR .....	VI
.....	
GİRİŞ.....	1-3

## I.BÖLÜM

## ULUSAL MÜCADELE DÖNEMİ

## 1. ULUSAL MÜCADELE BAŞLARKEN TÜRKİYE' NİN DURUMU

1.1. Siyasi Durum .....	4-11
1.2. Nüfus ve Toprak.....	11-14
1.3. Ülkenin .....	14-25
Durumu.....	
1.3.1. Dış Ticaret.....	15-17
1.3.2. Dış Borçlar .....	17-20
1.3.3. Yabancı Sermaye .....	20-22



1.3.4. Ekonominin Diğer Bileşenleri.....	22-25
1.4. Bayındırlık İşlerinin Durumu.....	25-50
1.4.1. Karayolları.....	25-37
1.4.2. Demiryolları.....	37-50
1.4.2.1. 19.yy' dan I. Dünya Savaşına Kadar Türkiye Demiryolları..	38-47
1.4.2.1.1. İzmir ve Çevresinde Yapılan Hatlar.....	38-40
1.4.2.1.2. Anadolu – Bağdat Hattı.....	40-42
1.4.2.1.3. Rumeli Demiryolları.....	42-44
1.4.2.2. Dünya Savaşından Kurutuluş Savaşına Kadar Demiryolları..	48-50
1.4.3. Limanlar.....	50-53
<b>2. TBMM' NİN AÇILMASI.....</b>	<b>53-57</b>
<b>3. ULUSAL MÜCADELE DÖNEMİNDE MALİ DURUM.....</b>	<b>58-61</b>
<b>4. TBMM' NİN BAYINDIRLIK POLİTİKASI .....</b>	<b>61-68</b>
4.1. Hükümet Programlarında Bayındırlık İşleri.....	61-63
4.2. Bütçelerden Bayındırlık İşlerine Ayrılan Oranlar.....	63-68
4.2.1. 1920 Yılı Bütçesi.....	63-66
4.2.2. 1921 Yılı Bütçesi .....	66-67
4.2.3. 1922 Yılı Bütçesi.....	67
4.2.4. 1923 Yılı Bütçesi.....	67-68
<b>5. 1920-1933 YILLARINDA BAYINDIRLIK İŞLERİ</b>	<b>68-90</b>

5.1. Genel Bir Bakış.....	68-73
5.2. Karayolları.....	73-83
5.2.1. Ankara-Kastamonu-İnebolu Yolunun Tamiri.....	73-75
5.2.2. Afyon Karahisar-Sandıklı-Dinar-Baladız ve Taşucu-Silifke- Mut-Karaman Yolları.....	75-77
5.2.3. Merzifon –Çalatlı Yolu.....	77-78
5.2.4. Yol Vergisi.....	78-80
5.4.5. Ordu-Sivas Yolu.....	80-83
5.3. Demiryolları.....	83-90
5.3.1. Chester Projesi.....	87-90

## II. BÖLÜM

### CUMHURİYET' İN İLK ON YILINDA BAYINDIRLIK ALANINDAKİ GELİŞMELER (1923-1933)

1. HÜKÜMET PROGRAMLARINDA BAYINDIRLIK İŞLERİ.....	91-95
2. BÜTÇELERDE NAFİA VEKALETİ' NİN PAYI.....	95-117
2.1. 1924 Bütçesi.....	95-97
2.2. 1925 Bütçesi.....	98-101
2.3. 1926 Bütçesi.....	101-104
2.4. 1927 Bütçesi.....	104-106

2.5. 1928 Bütçesi.....	106-108
2.6. 1929 Bütçesi.....	108-110
2.7. 1930 Bütçesi.....	110
2.8. 1931 Bütçesi.....	110-11
2.9. 1932 Bütçesi.....	111-113
2.10.1933 Bütçesi.....	113-115
<b>3. 1923-1933 ARASINDA BAYINDIRLIK HİZMETLERİ.....</b>	<b>115-179</b>
3.1. Karayolları.....	115-128
3.2. Demiryolları.....	129-165
3.2.1. Millileştirme Politikası.....	131-141
3.2.2.Yeni Yapılan Demiryolları.....	141-147
3.2.2.1. Arada-Diyarbakır-Ergani Hattı.....	141-143
3.2.2.2.Keşan Dekovil Hattı.....	143
3.2.2.3.Fevzipaşa-Malatya-Ergani Hattı.....	143-145
3.2.2.4.Ankara-Sivas, Sivas Samsun Hatları.....	145-149
3.2.2.5. Kayseri-Ulukışla Hattı.....	149-151
3.2.2.6.Ereğli-Karadere Hattı.....	151
3.2.2.7.Ankara-Ereğli Hattı.....	152-153
3.2.2.8.Kütahya-Balıkesir Hattı.....	154
3.2.2.9. Sivas-Erzurum Hattı ile Malatya Bağlantı Hattı.....	154-157
3.3. Demiryolları İşletme ve İnşaat Sonuçları.....	157-165
3.4.Limanlar.....	165-174

3.4.1. Trabzon-Erzurum Demiryolu ve Trabzon Limanı.....	165-167
3.4.2. Mersin Limanı.....	167-170
3.4.3. Samsun Limanı.....	171
3.4.4.Filyos-Ereğli Hattı ve Limanı.....	172-174
3.5. Demiryolları ve Limanlar Konusundaki Eleştiriler.....	174-189

### III. BÖLÜM

#### 1920-1933 ARASINDA GÖREV YAPAN NAFİA VEKİLLERİ'NİN BİYOGRAFİLERİ

1. İsmail Fazıl Paşa (CEBESOY).....	180-182
2. Ömer Lütfi Bey (YASAN).....	182-183
3. Hüseyin Rauf Bey (ORBAY).....	183-185
4.Fevzi Bey (PİRİNÇZADE).....	185-186
5. Ahmet Muhtar Bey (CİLLİ).....	186-187
6.Süleyman Sırrı Bey (GEDİK).....	187-188
7.Behiç Bey (ERKİN).....	188-189
8. Recep Bey (PEKER).....	190-191
9. Zekai Bey (APAYDIN).....	191-192
10. Mustafa Hilmi Bey (URAN).....	193-194
SONUÇ.....	195-198
EKLER.....	199-203
KAYNAKÇA.....	204-210

## GİRİŞ.

Günümüz dünyasında devletlerin gelişmişlik düzeyini belirleyen ekonomik yapılarıdır. Ekonomileri kalkınmış olan devletler ülke içerisinde yatırımlarını arttırarak eğitim, sağlık ve işsizlik gibi temel sorunlara çözümler üretirler. Ülkelerin ekonomik gelişim düzeylerini belirlemede temel koşul da ülke içerisinde bütünleşmiş bir ekonomik yapının oluşturulmasıdır. Bu sayede devletler dünya pazarı ile iç içe geçerek meta dolaşımının kolaylaşmasını sağlarlar. Ulaşım ve pazar sorunun çözümlenmesiyle birlikte ülkenin savunması da kolaylaşmış olur.

Dünyada uygulanmakta olan kapitalist sistem, 17.yy' dan sonra devamını sağlayabilmek için merkez-çevre ilişkisini yaratmıştır. Bu sayede dünya pazarları bütünleşerek, çevre ülkeler merkezdeki kapitalist devletlere bağımlı hale gelmiştir. Osmanlı Devleti de oluşan bu yeni dünya düzenine 19.yy' da eklenmiştir. Osmanlı Devleti, ülke içerisinde birleşmiş bir ekonomiye sahip olmadığından, geleneksel ekonomisini yabancı mallara karşı korumasız bırakmıştır. Bunun sonucunda da Batılı Devletlerin yarı sömürgesi haline gelmiştir.

20.yy ülkemizin tarihinde bir dönüm noktasını oluşturmuştur. Osmanlı Devleti' nin yıkılması ile başlayan süreç Cumhuriyet' in ilanı ile yeni bir ivme kazanmıştır. Cumhuriyet döneminde her alanda olduğu gibi ülkedeki bayındırlık hizmetlerinde de büyük gelişmeler gözlenmeye başlanmıştır. Temel alt yapı işlerini oluşturan bayındırlık yatırımları özellikle ulaştırma alanında odaklanmıştır. Bu durumun belli başlı nedenleri vardır. İlk olarak Osmanlı Devleti'nden sağlıklı bir ulaşım ağı Cumhuriyet Türkiye'sine miras kalmamıştı ve ayrıca demiryolları gibi önemli altyapı tesisleri yabancıların elindeydi . İkinci olarak da ülkede bütünleşmiş, ulusal bir ekonominin yaratılması gerek ekonomik faaliyetler, gerekse savunma için şarttı.

Yeni Türkiye Devleti' nin bayındırlık politikası ve çalışmaları Ulusal Mücadele Döneminde başlamıştır. Ülkeyi işgal eden güçlere ve işgalcilerin işbirlikçilerine karşı savaşım veren TBMM Hükümeti, diğer taraftan da otoritesini arttırarak kurumlaşma çabası içine girmiştir. Kanunlar çıkartmış, vergiler toplamıştır. TBMM, cephede savaşan askerlerin ve Anadolu' daki sivil halkın gereksinimlerini karşılamak için başta demiryolları olmak üzere karayolları ve limanları işler hale getirmek için çok uğraş vermiştir.

Ulusal Mücadele' nin kazanılmasından sonra harap olan ülkeyi imar ederek her noktasını birbirine bağlayarak ekonominin ve savunmanın güçlendirilmesi çabaları hız kazanmıştır. Bu bağlamda ülkedeki alt yapıyı tekrar oluşturup, imar edecek olan Nafia Vekaleti' ne çok ağır görevler yüklenmiştir.

Bugünkü Türkiye ekonomisinin bileşenlerinin tahlili için, Ulusal Mücadele' den başlayarak Cumhuriyet' in ilk on yılındaki faaliyetlerin iyi analiz edilmesi gerekmektedir. Bu analiz yapılırken ülkede bu on yıl içerisinde bayındırlık alanındaki çalışmaların da ortaya konup sonuçlarının irdelenmesi mutlaka şarttır. Ülkemizde Türkiye Cumhuriyeti' nin ekonomisini inceleyen bir çok araştırmalar vardır. Fakat yeni kurulan devletin bayındırlık politikasını ele alan tek bir eser mevcuttur. O da N. Mutlu Yücel' in Bayındırlık Bakanlığı' nın 1920 yılından 1980 yılına kadar ki tarihini inceleyen çalışmasıdır. Yücel bu çalışmasında, Bayındırlık Bakanlığı' nın sadece tarihini ele almış, Bakanlığın çalışmalarına ana hatlarına değinmiştir<sup>1</sup>. Yapılan diğer çalışmalarda ise sadece Bakanlığın bir hizmet koluna ait işler ele alınmıştır<sup>2</sup>.

Ben bunların ötesinde çalışmamda 1923-1933 arasındaki dönemde bayındırlık çalışmalarını bir bütün olarak ele alacağım. Çalışmam üç bölümden oluşacaktır.

Birinci Bölüm: Bu bölüm beş kısımdan meydana gelmektedir. İlk kısımda Ulusal Mücadele öncesinde ülkenin sosyo-ekonomik yapısı ve ülkedeki bayındırlık işlerinin durumu, ikinci kısımda TBMM' nin açılması ile ülkenin kaderine el koyması, üçüncü kısımda ülkenin ekonomik durumu, dördüncü kısımda TBMM' nin bayındırlık politikaları ve son kısımda da 1920 ile 1923 arasındaki bayındırlık faaliyetlerini inceleyeceğim.

İkinci Bölüm: Bu bölüm, 1923-1933 arasındaki bayındırlık hizmetlerini kapsayarak, üç kısımdan oluşmuştur. İlk kısımda hükümet programlarında bayındırlık işleri, ikinci kısımda bu tarihler arasında ülkenin genel bütçelerinden bayındırlık faaliyetlerine ayrılan oranlar ve son kısımda da bu tarihler arasında yapılan bayındırlık işleri ele alarak inceleyeceğim.

<sup>1</sup> N. Mutlu Yücel, *Bayındırlık Bakanlığı Tarihi 1920-1980*, Ankara, 1989.

<sup>2</sup> Karayolları konusunda Nazım Berkşan, *Yol Davamız, Dün, Bugün, Yarın*, Ankara, 1951. Demiryollarını inceleyen Ahmet Onur, *Türkiye Demiryolları Tarihi*, İstanbul, 1952.

Üçüncü Bölüm: Bu bölümde 1920 ile 1933 arasında Nafia Vekilliği yapmış olan milletvekillerinin kısa bir biyografileri incelenecektir.

Çalışmamda kullandığım kaynakları üç grupta toplamak mümkündür. Birinci grupta belgesel kaynaklar vardır. Bunlar Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Cerideleri (I-IV. Devre), kanunların yayınlandığı Düstur (I-3. Tertip) ve basındır. İkinci gruptaki kaynaklar ise anılardır. Dönemi yaşayan ve anılarında anlatan kişilerin yazılarından oluşmaktadır. Son grupta ise dönemi siyasi ve ekonomik yönlerini ele alan araştırmalar bulunmaktadır.

## I. BÖLÜM

### ULUSAL MÜCADELE DÖNEMİ

#### 1- ULUSAL MÜCADELE BAŞLARKEN TÜRKİYE'NİN DURUMU

##### 1. 1- SİYASİ DURUM.

Osmanlı Devleti'nde, Meşrutiyetten Mütareke Dönemine kadar siyasete ve ülke yönetimine egemen olan güç İttihat ve Terakki Partisidir. İttihatçılar, 1908-1913 yılları arasında, kabinelerde fazla yer almayarak yönetimi denetlemiştir. Bu sırada ılımlı ve özgürlükçü bir politika izleyen İTC'yi, iç ve dış olayların getirdiği sonuçlar üzerine 1913 yılında yönetime tek başına egemen olmuştur. Bu tarihten itibaren de İttihatçılar, I. Dünya Savaşı sonuna kadar ülkeyi tek parti anlayışı ile özgürlükleri ortadan kaldırarak yönetmişlerdir<sup>3</sup>.

I. Dünya Savaşı sonunda yenilen Osmanlı Devleti, Mondros Ateşkes Antlaşmasını imzalamak zorunda kalmıştır<sup>4</sup>. Mondros Ateşkes Antlaşması, İtilaf Devletlerine Osmanlı'yı kendi aralarında paylaşma fırsatını sağlamıştır. Paylaşmanın zemini ve ne şekilde olacağı daha önce kendi aralarında yaptıkları bir dizi gizli antlaşma ile belirlenmiştir<sup>5</sup>.

Mondros Ateşkes Antlaşmasını Osmanlı adına imzalayan Rauf Bey, ateşkes antlaşması imza edildikten sonra antlaşmanın uygulanmasında İngilizlere güvendiğini belirtmiştir<sup>6</sup>. Rauf Bey'in, o dönemde dünyanın en azgın kapitalist devletine hangi amaç ve duygularla güvendiği tam olarak saptanamaz. Yalnız burada şunu tespit edebiliriz: İngiltere, Türkiye'yi emperyalist amaçları doğrultusunda kesin olarak parçalamak istegindedir. Bu amaçla da Mondros'un yürürlüğe girmesinden hemen üç gün sonra

<sup>3</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. T. Zafer Tunaya; *Türkiye'de Siyasal Partiler*, C.III, İstanbul, Hürriyet Vakfı Yayınları, 1989. Faroz Ahmad; *İttihat ve Terakki 1908-1914*, (Çev. Nuran Yavuz), İstanbul, Kaynak Yayınları, 1989. Sina Akşin; *100 Soruda Jön Türkler ve İttihat ve Terakki*, Ankara, Gerçek Yayınevi, 1980.

<sup>4</sup> Mondros Ateşkes Antlaşması için bkz. Rauf Orbay; *Cehennem Değirmeni*, C.I, İstanbul, Emre Yayınları, 1993, s.83-157.

<sup>5</sup> Bkz. Yusuf Hikmet Bayur; *Türk İnkılabı Tarihi*, C.II, 3.kısım, 3.baskı, Ankara, T.T.K, 1991. Laurence Evans; *Türkiye'nin Paylaşılması 1914-1924*, (Çev. Tefik Alanay) İstanbul, 1972. *Sovyet Devlet Arşivi Gizli Belgelerinde Anadolu'nun Taksim Planı*, (Çev. Rahmi Apak), İstanbul, 1972.

<sup>6</sup> Orbay, a.g.e, C.1, s.146.



Osmanlı' nın topraklarını işgallere başlamıştır. İşgalin ilk adımı da dönemin petrol rezervleri açısından zengin bölgesi olan Suriye- Irak bölgesinin işgali ile atılmıştır<sup>7</sup>.

İşgal faaliyetleri başlarken Osmanlı Devleti' nin başkentinde saray başta olmak üzere bir çok devlet adamı ve aydın Mondros' u olumlu olarak yorumlamışlardır. Bu ılımlı ve iyimser tutum İngiliz Dışişleri Bakanı A.J. Balfour' un dikkatini çekmiş ve 9 Kasım'da Calthorpe' a gönderdiği demecinde şunları söylemiştir:

“ *Türkler bırakılma koşullarının kendi lehlerinde olduğu iddiasında bulunmaya başladılar. Böyle bir izlenimin yaratılmasına fırsat vermemeliyiz. Mısır ve Hindistan' daki Müslüman uyruklarımızın, Türklerin kesinlikle yenilgiye uğratıldığını anlamaları gerekmektedir. Bu, Panislamizm ve Panturanizme ve İslam'ın genellikle siyasal amaçlar için sömürülmesine öldürücü bir darbe indirecektir.*<sup>8</sup>”

İşgallerin başlaması, İtilaf Devletlerinin gerçek niyetlerini hemen gözler önüne sermiştir. Emperyalist istek ve amaçlar, Türkiye' yi dört bir yandan işgallere maruz bırakmıştır. Mondros Ateşkes Antlaşmasından, Anadolu' da ulusal direniş başladığı Haziran 1919 tarihine kadar İngilizler, Fransızlar, İtalyanlar ve Yunanlılar aşağıdaki verilen yerleri işgal etmişlerdir<sup>9</sup>:

**İngilizlerin İşgali:** Musul, Çanakkale Boğazı (Fransızlarla beraber), İskenderun, Antakya, Batum, Kilis, Ankara İstasyonu, Ayıntap, Cerablus, Haydarpaşa İstasyonu, Konya İstasyonu, Aydın- Kasaba Demiryolu (Fransızlarla beraber), Maraş, Birecik, Samsun, Harabnaz ve Telebyaz İstasyonları, Urfa, Merzifon, Kars.

**Fransız İşgalleri:** Doğu Trakya Demiryolu, Çanakkale Boğazı ( İngilizlerle beraber), Dörtyol, Mersin, Toros Tünelleri, Adana ili ve Pozantı, Doğu ( Şark ) Demiryolları, Kasaba-Aydın Demiryolu ( İngilizlerle beraber), Çiftahan, Akköprü, Afyon İstasyonu.

**İtalyan İşgalleri:** Antalya, Konya İstasyonu, Kuşadası, Fethiye, Bodrum, Marmaris, Akşehir ( kısmen), Afyon, Malkara, Burdur.

<sup>7</sup> İngiltere' nin Türkiye' ye yönelik planları için bkz. Doğan Avcıoğlu, *Milli Kurtuluş Tarihi 1838-1995*, Birinci Kitap, İstanbul, Tekin yayımları, 1995(a).

<sup>8</sup> Gothard Jaesche; *Türk Kurtuluş Savaşı ile İlgili İngiliz Belgeleri*, ( Çev. Cemal Köprülü), Ankara, T.T.K Yayınları, 1971, s.21 vd.

<sup>9</sup> Sebahattin Selek, *Anadolu İhtilali*, C.1, 8. Baskı, İstanbul, Kartuş Yayınları, 1987, s.190. Şerafettin Turan; *Türk Devrim Tarihi I, İmparatorluğun Çöküşünden Ulusal Direnişe*, İstanbul, Bilgi yayımları, 1992, s. 74-75.

## **Yunan İşgalleri: Uzunköprü- Hadımköy Demiryolu, İzmir.**

Ülkede işgaller gerçekleşirken Osmanlı Devleti'nin siyasetinde de önemli gelişmeler ve değişimler olmuştur. Ateşkesin hemen ardından, 1 Kasım 1918'de önde gelen İttihatçılar, I. Dünya Savaşındaki rolleri ve özellikle Doğu Anadolu'daki Ermeni Olayları yüzünden İtilaf Devletlerinin kendilerini yargılayacağından korktukları için bir Alman denizaltısıyla ülkeyi terk etmişlerdir. Mondros' u imzalayan Ahmet İzzet Paşa Hükümeti, İtilaf Devletlerinin ve Padişahın yoğun baskısı yüzünden istifa etmek zorunda kalmıştır<sup>10</sup>.

Lider kadrosu ülkeyi terk eden İTC, 1 Kasım 1918 tarihinde son kongresini yapmıştır. 5 Kasımda kendini fesheden İTC, kongreye katılan bazı üyelerin isteği ile Teceddüt Fırkası adıyla yeniden örgütlenmiştir. Teceddüt Fırkası açıkça İTC'nin devamını oluşturmakla beraber 175 maddelik bir de program yayınlamıştır<sup>11</sup>.

İttihatçıların içinde bulunduğu bu durumdan yararlanmak isteyenler fırsatı hiç kaçırmadan saldırıya geçmişlerdir. Padişah bu grubun önde geleni olmuş ve bunca yıl İttihatçıların arkasında kalmanın kini ile kovuşturmaları, tutuklamaları arttırmış, en önemlisi 21 Aralık 1918'de Meclis-i Mebusan' ı kapattırıştır. Padişaha göre Meclis, İttihatçı önderlere bağlı olarak işlevini yürütmeğe çalışmaktadır. Aslında Meclis-i Mebusan' ı kapatan padişahın amacı, üzerindeki denetleme gücünden kurtulmaktır. Hiçbir dayanağı kalmayan İttihatçılar, savaş suçlusu, iase suiistimal suçlusu sayılmışlar ve yakalanıp cezalandırılmağa başlanmışlardır. Yıllarca İttihatçı baskısına maruz kalanlar artık intikam peşindedirler<sup>12</sup>. İtilaf Devletleri de, Ermeni olaylarında İttihatçı ağırlıklı bu Meclisin de suçu olduğunu ileri sürerek , Meclisin kapatılması için saraya istekte bulunmuşlar ve Meclisin kapatılmasında önemli rol oynamışlardır<sup>13</sup>.

Saray ve hükümette bulunan Hürriyet ve İtilaf Partisi, Mondros'tan sonra başlayan işgallere karşı kayıtsız kalmışlardır. Onlara göre direnişe baş vurmak yenilgi ile sonuçlanacaktır. Ayrıca daha uysal davranılır ve İngiltere'nin desteği sağlanır ise,

<sup>10</sup> Fethi Okyar; *Üç Devirde Bir Adam*, (Yayımlayan: Cemal Kutay), İstanbul, Tercüman Yayınları, 1980, s 251.

<sup>11</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. T. Zafer Tunaya; *Türkiye'de Siyasi Partiler 1859- 1952*, 2. Baskı, İstanbul, Arba Yayınları, 1995, s.412-414.

<sup>12</sup> Selek, *a.g.e*, C.1, s.91.

<sup>13</sup> Ali Fuat Türkgedi, *Görüp İştiklerim*, Ankara, 1951, s.183 vd.

kurtulma çabuklaşacaktır<sup>14</sup>. İngiltere Mondros' un maddelerini hukuksal açıdan ihlal ederken Osmanlı' da devlet adamları başta olmak üzere hiçbir kesimden İngiltere'nin bu emperyalist siyasetine bir tepki yükselmemiştir. Bir yazarımız bu durumu şöyle değerlendirmiştir.

“.....Anadolu, ciddi bir refleks göstermeden, mağrur ve emperyalist Avrupalılar tarafından yutulmaya hazır, duruyordu. Üç beş aydının, şurada burada vücuda getirdikleri « Müdafaa-i Hukuk » teşekküllerini umursayan yoktu. Önemli yerlerin küçük müfrezelerle işgali, diğer yerlerde birer ikişer irtibat subayı bulundurulması, her şeyin yolunda gitmesine yetiyordu. Padişah ve hükümet, Anadolu' ya arkasını çevirmişti. Fakat, kuvvet almak için değil, umutmak için. Onların devleti de, Bizans gibi, İstanbul surları içine sıkışmıştı. Bunu kurtarmaya çalışıyorlardı.<sup>15</sup>”

Bütün bu olanlar karşısında Osmanlı' da bir çok kesim, İtilaf Devletleri arasındaki emperyalist rekabetten yararlanarak en az zararla ülkeyi içinden bulunduğu olumsuz koşullardan kurtaracak yol bulmaya çalışıyordu. İçlerinde hiç kimsenin aklında mütarekeyi feshedip mücadeleye girmek düşüncesi yoktu<sup>16</sup>.

Mondros' tan sonra başlayan haksız işgallere bir de, ülke içerisinde yüzyıllardır Türklerle birlikte kardeşçe yaşayan azınlıkların emperyalist güçler tarafından ayaklandırılması eklenmiştir. Ayaklanmaların temelini, ABD Devlet Başkanı Wilson' un 8 Ocak 1918 yılında yayınladığı bildiri oluşturmuştur. Bu bağlamda Ermenileri, Rumları ve Yahudileri ayaklanmaya kışkırtılmışlardır. Bütün bunlarla yetinmeyen işgalci güçler, Türkiye' yi bölüp, parçalayarak yeni devletçikler oluşturma yönüne de gitmişlerdir<sup>17</sup>.

Ülkenin içinde bulunduğu bu olumsuz koşullar altında kurtuluş için üç türlü karar ortaya atılmıştır: İngiliz mandası, ABD güdümü, bölgesel kurtuluş<sup>18</sup>. Aşağıda kısaca ortaya atılan kurtuluş çarelerini irdeleyeceğiz.

**a) İngiliz Mandası :**İngiltere'nin himayesine girmek, Osmanlı yönetimince olduğu kadar bir çok devlet adamı ve aydın tarafından desteklenen bir düşüncedir. İngiltere' nin mandası veya ülkenin geleceğini İngiltere' nin tayin etmesi düşüncesi çok geniş yelpazede bir çok kişiyi etkilemiştir<sup>19</sup>. İngiltere' nin mandasına girilmesi konusunda

<sup>14</sup> Aynı s 273.

<sup>15</sup> Selek, *a.g.e*, C.1, s.209.

<sup>16</sup> İsmet İnönü; *Hatıralar*, 1. Kitap , ( Haz: Sebahattin Selek), 2. Baskı,Ankara, Bilgi yayınevi 1992, s.170-173.

<sup>17</sup> *Nutuk*, C.1, s.4-5.

<sup>18</sup> Aynı, s.9

<sup>19</sup> Bkz. Avcioğlu; (1995a), *a.g.e*, 1. Kitap , s.203 vd.

atılan en büyük adım *İngiliz Muhipleri Cemiyeti* adını taşıyan örgütün kurmasıdır<sup>20</sup>. Cemiyetin kurulmasına Hürriyet ve İtilaf Partisi öncülük etmiştir. Cemiyetin tek amacı ülkeyi İngiltere'nin mandasına sokmaktır. Oysa ki İngiliz Hükümeti, Osmanlı'yı yönetme konusunda pek istekli görünmüyordu. İngiltere'nin Osmanlı üzerindeki planları güdüm politikası yerine parçalama siyasetine yönelikti. Dönemin İngiliz Başbakanı, Türkleri uygar ve Avrupalı olmamakla suçlarken<sup>21</sup> diğer taraftan Yunanlılara Anadolu'yu işgal ettirerek, uygar Avrupa'yı korumakla görevlendirmiştir<sup>22</sup>.

Saray ve çevresinin İngiliz egemenliğini istemesinde en etkili sebep o dönemde İngiltere'nin himayesi altında milyonlarca Müslüman'ın yaşamasıdır. Saray İngiltere'nin egemenliğine girmekle, aynı zamanda *panislamizmi* de gerçekleştirmeyi hedeflemiştir<sup>23</sup>.

**b) Amerikan Mandası:** İkinci çare olarak düşünülen model de Amerikan mandasına girmektir. İngiltere'nin ülkeyi parçalamada kesin kararlı olduğunu gören bir kısım kişiler, toprak bütünlüğünü koruyabilmek umuduyla, kurtuluş yolunu Amerikan mandasında görmüşlerdir<sup>24</sup>. Genellikle aydın kesim içerisinde yer alan gazeteciler ve hukukçular, Wilson İlkelerinin 12. Maddesinde yer alan, Türklerin çoğunlukta bulunduğu yerlerde bir Türk Devletinin kurulabileceği ibaresinden hareketle, 4 Aralık 1918'de *Wilson Prensipleri Cemiyetini* kurmuşlardır. Cemiyet kurulduktan hemen bir gün sonra Halide Edip, Yunus Nadi, Ahmet Emin, Dr. Celal Muhtar, Velid Ebuziye, Ali Kemal, Celal Nuri gibi dönemin önemli kişilerinin imzasını taşıyan bir mektupla Amerikan Başkanı Wilson'a baş vurmuşlardır<sup>25</sup>. Ayrıca cemiyetin kurulmasından sonra kamuoyu yaratılmak istenmiş ve bu amaçla propaganda yoluna gidilmiştir. Özellikle Vakit, Yeni Gün, İstiklal gibi basın kuruluşları bu gaye doğrultusunda kullanılmıştır<sup>26</sup>.

<sup>20</sup> *Nutuk*, C.I, s.10-11.

<sup>21</sup> Mehmed Ali Birand; "Sevr Zabıtlarından Türkiye'yi Yönetme Yöntemi" *Milliyet*, 9 Ocak 1981.

<sup>22</sup> A. Anatasius Pallis; *Yunanlıların Anadolu Macerası (1915-1922)*, (Çev. Orhan Azizoğlu), İstanbul, Yapı Kredi Yayınları, 1997, s. 67. Ayrıca bkz. Dido Sotiriyu; *Benden Selam Söyle Anadolu'ya*, (Çev. Atilla Tokatlı), 13. Baskı, İstanbul, 1997.

<sup>23</sup> İhsan Güneş, *Birinci TBMM'nin Düşünce Yapısı (1920-1923)*, 2. Baskı, İstanbul, İş Bankası Yayınları, 1997, s.105.

<sup>24</sup> Avcioğlu; (1995a), *a.g.e.*, 1.Kitap, s.255. Bu konuda ayrıca İsmet Paşa'nın Kazım Karabekir'e yazdığı mektuplara bakınız. Kazım Karabekir, *İstiklal Harbimiz*, İstanbul, 1969, s.58 ve 71.

<sup>25</sup> Mektubun metni için bkz. Avcioğlu; (1995a), *a.g.e.*, 1.Kitap, s.257-260.

<sup>26</sup> Güneş, (1997), *a.g.e.*, s.106.

Türk aydınlarının Amerika' ya yönelişinin temelinde, emperyalist Avrupa'nın istemlerine karşı ülkeyi bütünlük içerisinde bir güçlü devletin himayesine sokmak yatmaktadır. Aydınların, Amerika' yı mandater devlet olarak seçmelerinde diğer önemli faktörler ise şöyle sıralanabilir: İlk olarak Amerika' da sömürge iken bağımsızlığına sonradan kavuşmuştur. Ayrıca Amerikan sömürgeciliği nitelik olarak Avrupa'nın sömürgecik anlayışından farklı yönler içermekteydi ( Önlerinde Filipin ve Küba örneği vardı) Amerikan yönetiminin I. Dünya Savaşı sonunda yayınladığı ilkelerin özellikle Türkleri ilgilendiren madde içermesi ve ABD' nin Ortadoğu'da toprağının olmayışı<sup>27</sup>.

Amerikan mandası konusunda ilk girişimlerin Erzurum Kongresinde atılmasına karşın, konunun ağırlıklı olarak Sivas Kongresinde gündeme getirildiği görülmektedir. Sivas Kongresi sırasında bir Amerikan temsilci heyeti de Sivas' a gelerek Mustafa Kemal ile 22 Eylül 1919' da bir görüşme yapmıştır<sup>28</sup>. Amerikan mandacıları, Sivas Kongresinde istedikleri sonucu alamamışlardır. Bu noktada şunu da belirtmek lazımdır ki, Amerikan yönetimi de Türkiye' nin tamamında veya bir kısmı üzerinde mandacılığı hiçbir zaman benimsememiştir. İstemleri gerçekleşmeyen Amerikan mandacıları, eğilimlerini bir yana bırakarak, ulusal mücadele içerisinde yerlerini almışlardır.

**c) Bölgesel Kurtuluş:** İşgaller karşısında padişah ve hükümetin takındığı kayıtsız tavır işgalleri fiilen yaşayan Anadolu halkını devletten bağımsız olarak örgütlenmeye itmiştir. Kurulan **Müdafaa-i Hukuk Cemiyetleri**, Mondros'un 7. ve 24. maddelerinin işgalci tehditleri yüzünden hızla Türkiye'nin her yerine yayılmıştır<sup>29</sup>. Bu örgütler içerisinde iktidardan uzaklaştırılmış fakat hala Anadolu'da güçlü olan İttihatçılar da yer almışlardır<sup>30</sup>. Bölgesel direnişle kurtuluşu amaçlayan bu dernekler Kuva-i Milliye adlı silahlı milis güçlerini de oluşturmuşlardır.

İşgallerin artması ve ardından azınlıkların ayrılıkçı eğilimleri kısa zamanda Müdafaa-i Hukuk Cemiyetlerinin sayısının artmasına neden olmuştur. Kurulan bu bölgesel güçler birbirlerinden bağımsız olarak hareket etmekteydiler.

<sup>27</sup> Bu konuda Halide Edip' in Sivas Kongresi sırasında Mustafa Kemal' e ve Rauf Bey' e yazdığı mektuba bkz. *Nutuk*, C.1, s.129-133. Orbay, *a.g.e*, C.1, s.250-253.

<sup>28</sup> Kazım Karabekir, *Paşaların Kavgası*, İstanbul Emre Yayınları, 1995, s.57-61.

<sup>29</sup> Bu örgütlenmeler için bkz. Tunaya, (1995), *a.g.e*, s 578-509.

<sup>30</sup> Bkz. E. Jan Zürcher, *Ulusal Mücadelede İttihatçılık*, ( Çev. Nüzhet Salih oğlu), Ankara, Bağlam Yayınları, 1995.

Birbirlerinden bağımsız olarak hareket eden, bu güçlerin bir araya getirilmesi sağlanarak, bir an önce ülkenin genelinde işgal güçlerine karşı harekete geçmek zorunlu hale gelmişti. Fakat bu düşünceyi eylemselliğe geçirmek için bir öndere ihtiyaç vardı. Bu sorumluluğu ele alacak kişinin vasıfları, ileride hareketin şekillenmesinde belirleyici etken olacaktı. Mustafa Kemal, bu iş için bütün özellikleri bünyesinde toplayan tek kişiydi. Daha öğrencilik yıllarından politik düşünceleri, dünyada gelişen siyasal ve ekonomik olayları tahlili, O' na tarihi değiştirme görevini yüklemişti. Mustafa Kemal ortadaki soruna ne imparatorluğun bütününe koruma ne de bölgesel bağımsızlıkçı bir anlayışta bakmıştır. O' na göre, tek bir kurtuluş yolu vardır; o da tam bağımsız, yeni bir devlet kurmak<sup>31</sup>.

Samsun'a çıkışından itibaren Mustafa Kemal, bağımsızlık uğruna tek bir parola ile hareket etmiştir: “*Ya istiklal, ya ölüm*”<sup>32</sup> Bu düşüncesini gerçekleştirmek amacıyla ilk olarak, yurdunu seven asker ve aydınlarla ilişkiye geçmiş ve dağılık halde bulunan Müdafaa-i Hukuk Cemiyetlerini bir araya getirmeye çalışmıştır. Bütün bu çalışmaların neticesinde 21/ 22 Haziran 1919 günü Amasya Genelgesini yayınlanmıştır<sup>33</sup>. Açıkça bir ihtilal beyannamesi olan genelge, aynı zamanda Ulusal Mücadelenin, gerekçesini, yöntemini ve amacını da ortaya koymuştur. Genelgede, ayrıca Sivas' ta seçimlerle belirlenecek temsilcilerin katılımı ile bir ulusal kongrenin toplanmasına karar verilmiştir.

Sivas Kongresi<sup>34</sup> gerek toplanmasından önceki sorunlarla gerekse alınan kararlar açısından Ulusal Mücadele' ye önemli etkide bulunmuştur. Zira kongre sonucunda bölgesel amaçlı kurulmuş olan cemiyetler bir çatı altında toplanarak, Anadolu ve Rumeli Müdafaa-i Hukuk Cemiyeti teşkil edilmiştir. Ulusal egemenlik düşüncesine ters düşünme sorunun çözümlenmesi, bağımsızlık yolunda atılmış en büyük adım olmuştur. Böylece 23 Nisan 1920 yılına gelindiğinde Osmanlı Devleti' nde halk, düşünsel olarak ikiye ayrılmıştır. İlk grubu İngiliz mandası altında saltanatı ve halifeliği kurtarmak

<sup>31</sup> *Nutuk*, C.I, s.12.

<sup>32</sup> *Aynı*, s.19.

<sup>33</sup> *Aynı*, C.3, Belge 26, s.1233.

<sup>34</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. *Nutuk*, C.1, s.105-185. Vehbi Cem Aşkun, *Sivas Kongresi*, İstanbul, 1963. Mahmut Goloğlu, *Sivas Kongresi*, Ankara, 1969. Uluğ İğdemir, *Sivas Kongresi Tutanakları*, Ankara, T.T.K, 1969. Mehmet Kayıran, “ Ulusal Egemenliğe Doğru, Erzurum ve Sivas Kongrelerinin Toplanması” *Anadolu Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, C.3, S.1, Ocak 1990, s. 179-183.

isteyen teslimiyetçiler oluştururken , diğer grubu da saltanat ve hilafetle beraber ülkeyi kurtarmaya çalışan bağımsızlıkcılar meydana getirmişledir<sup>35</sup>.

## 1.2. NÜFUS VE TOPRAK.

Osmanlı Devleti' nin toprakları üzerinde yaşayan halkın toplumsal ve ekonomik nitelikleri hakkında, tarihin hiçbir döneminde kesin sayılabilecek bir bilgiye sahip olmamışızdır. Toplumsal ve ekonomik nitelikleri bir kenara bırakacak olursak, nüfusun sayısı, cinsiyetlere göre dağılımı gibi konularda dahi güvenilir kaynak bulmak zordur. Osmanlı' da değişik tarihlerde yapılan nüfus sayımlarında sadece erkek nüfusun sayılması, sorunun açıklanmasını daha da güçleştirmektedir<sup>36</sup>.

Kaynak olarak baş vurulacak yegane eserler salnamelerdir. Fakat salnamelerin nitelik olarak bir istatistik yıllığı düzeyinde olmaması sorunun net olarak çözülmesini zorlaştırmıştır. Bundan başka devletin, genişlemek için sürekli savaflara yönelmesi, demografik yapının devamlı olarak değişmesine neden oluşturmuş, bu da nüfus hakkında kesin bilgi edinmeyi olanaksız kılmıştır.

Osmanlı Devleti'nde ilk genel nüfus sayımı 1831 yılında yapılmıştır. Bu sayımla devlet, İslam nüfusun sayısını askerlik açısından; Gayri Müslim nüfusun sayısını da vergilendirme yönünden öğrenmek istemiştir. Yapılan sayım sadece erkek nüfusu kapsamakla beraber bazı bölgelerde de yapılmamıştır. Sayılan nüfus 3.753.620 olarak tespit edilmiş, bunun % 66.33' ünü (2.508.643) Müslümanlar, geri kalan kısmını da diğer unsurlar oluşturmuştur<sup>37</sup>.

Osmanlı'nın egemenlik alanının daralmasıyla beraber Anadolu'ya Türklerin göçleri de başlamıştır. Anadolu'ya göçmen kitlelerinin çoğalarak gelmesi 19.yy'ın ortalarında hız kazanmıştır. Kırım Savaşı yıllarında, Rus baskısı yüzünden Kafkaslardan 595 bin kişi Orta Anadolu ve Adana bölgesine yerleşmiştir<sup>38</sup>. Rusların Kafkasya'da artan baskısı 1877 yılında Türkleri, Çerkezleri, Tatarları, Gürcüleri ve Musevileri Anadolu'ya göç etmek

<sup>35</sup> Güneş, (1997), *a.g.e.*,s.120.

<sup>36</sup> Tefik Çavdar; " Cumhuriyet Devri Başlarken Türkiye Ekonomisi ", *Türkiye Ekonomisinin 50 Yılı Semineri*, İstanbul, Bursa İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi Yayınları, 1973, s.128.

<sup>37</sup> Enver Ziya Karal; *Osmanlı İmparatorluğunda İlk Nüfus Sayımı 1831*, Ankara,T.T.K , 1943, s.215.

<sup>38</sup> Enver Ziya Karal; *Osmanlı Tarihi*, C.VII, Ankara, TTK, 1961, s.277-278. Bu konuda ayrıntılı bilgi için Bkz. Süleyman Erkan; *Kırım ve Kafkasya Göçleri ( 1878-1908)*, Trabzon, 1996.

zorunda bırakmıştır<sup>39</sup>. Balkan Savaşları sonucundaysa, Balkanlarda yaşayan Türk ve Müslüman nüfusun çoğunluğu Doğu Trakya ve Anadolu'ya göç etmişlerdir<sup>40</sup>.

Osmanlı Devleti' nin, I. Dünya Savaşı başlarken ve savaşın bitimindeki nüfusunu tam olarak belirlemek de oldukça zordur. Bu konuda çoğu kaynakta farklı sayılar verilmiştir. Kaynaklarda belirtilen oranlar genellikle 12 ile 14 milyon arasında değişmektedir.

I. Dünya Savaşı başlamadan önce Mart 1914 yılında yapılan nüfus istatistiğine göre, devletin toplam nüfusu 22 milyon, yüz ölçümü 1.700.000 kilometredir. Bu oranda Anadolu'nun toplam nüfusu 11 milyon, Trakya'nın nüfusu ise 630 bindir<sup>41</sup>. Anadolu'da yaşayan bu nüfusun ancak 9 milyonunun Türk olduğu kabul edilmektedir<sup>42</sup>. I. Dünya Savaşı sonucunda imparatorluğun nüfusu yaklaşık olarak 12 milyona, yüzölçümü de 700.000 kilometre kareye inmiştir<sup>43</sup>.

Diğer bir kaynakta ise, Ulusal Mücadele öncesinde Anadolu'nun ve D. Trakya' nın nüfusu şöyle belirtilmiştir: Doğu Trakya ve Anadolu' da yaşayan Türkleri sayısı ancak 8-9 milyondur. Bundan başka Trakya' da, İstanbul' da, Batı Anadolu' da ve Karadeniz' de 1,5 milyon Rum ahali ve Kızılırmak'tan başlayarak Doğuya doğru Anadolu' da yarım milyondan biraz fazla Ermeni ahali yaşamaktadır<sup>44</sup>. Rum ve Ermeni azınlığın belirttiğimiz sayılarında, önemli olmasa da bir abartma payının olduğunu kabul etmeliyiz. Osmanlı' da azınlık cemaatlerinin bağlı buldukları dini kurumların, devletten bağımsız olarak nüfus çalışmalarını yürüttükleri bilinmektedir<sup>45</sup>.

Vedat Eldem ise, Osmanlı Devleti' nin 1914 başındaki yüzölçümünü ve nüfusunu bölgelere dağılımını ve dağılımın milletlere göre oranını şu şekilde tespit etmiştir.

---

<sup>39</sup> Stefanos Yaresimos; *Az Gelişmişlik Sürecinde Türkiye*, ( Çev. Babür Kuzucu), 2. Kitap, 5.baskı, İstanbul, Belge Yayınları, 1987,s.262.

<sup>40</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. Ahmet Halaçoğlu, *Rumeli' den Türk Göçleri 1912-1913*, Ankara, TTK, 1994. Bilâl Şimşir ; *Rumeli' den Türk Göçleri*, C.I-II, Ankara, TTK, 1970.

<sup>41</sup> Selek; *a.g.e*, C.1, s 64.

<sup>42</sup> Anadolu'daki Türk nüfusu Ş. Süreyya Aydemir'e göre 8.5 milyondur. Bkz. *Enver Paşa*, C.III, İstanbul, Remzi Kitabevi, 1972, s.91.

<sup>43</sup> Selek; *a.g.e*, s.64.

<sup>44</sup> Aynı, s.65.



Tablo1. Osmanlı İmparatorluğu' nun 1914 yılı başında yüzölçümü ve nüfusu.

	<u>Yüzölçümü</u>	<u>Nüfus</u>
	<u>(1000 km<sup>2</sup>)</u>	<u>(1000)</u>
<b><u>Avrupa' da:</u></b>		
Edirne ve Çatalca	22.7	642
İstanbul	3.9	1.160
<b><u>Anadolu' da :</u></b>		
27 vilayet ve müstakil liva	730.5	13.402
İskenderun, Beylan, Antakya	5.7	120
<b><u>Suriye, Cebel-i Lübnan, Kudüs:</u></b>		
6 vilayet ve müstakil liva	221.9	3.075
<b><u>Mezopotamya:</u></b>		
Musul, Bağdat ve Basra	326.3	2.403
<b><u>Arabistan:</u></b>		
5 vilayet ve müstakil sancak	626.9	5.570
<b>toplam:</b>	<b>1.937.9</b>	<b>26.372</b>

Vedat Eldem; *Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu' nun Ekonomisi*, Ankara, TTK Yayınları, 1994 (a), s.4-5

Tablo 2. Nüfusun milliyet itibarıyla bölgelere göre dağılımı

BÖLGE	TÜRK	BENZERİ TOPLULUK	RUM	BENZERİ TOPLULUK	YAHUDİ	ARAP	SAİR	TOPLAM
TRAKYA	515	-----	80	10	12	----	25	642
İSTANBUL	649	5	245	168	47	12	34	1.160
ANADOLU	10.004	1.160	912	1.130	45	205	66	13.522
SURİYE v.s	125	90	180	127	87	2.280	186	3.075
IRAK	74	390	-----	20	72	1.732	115	2.403
ARABİSTAN	20	-----	-----	-----	50	5.500	-----	5.570
TOPLAM	11.387	1.645	1.417	1.455	313	9.729	426	26.372

Eldem (1994 a), *a.g.e*, s.4-5

<sup>45</sup> Bkz. Bilal Eryılmaz; *Osmanlı Devleti' nde Millet Sistemi*, İstanbul, Alternatif Üniversite Yayınları, 1992, s.34-35.

Yukarıda verilen tablodan da anlaşılacağı üzere, devletin içerisinde yaşayan diğer Türk olmayan unsurların sayısı Türklerden daha fazladır. Osmanlı' da oluşan bu *millet sistemi* içerisinde Rumlar , Yahudiler ve Ermeniler diğer unsurlara göre refah düzeyi en yüksek olan milletlerdir. Özellikle bu üç toplum ekonomik alanda Batının desteğini de alarak finans çevrelerini oluşturmuşlardır. Araplar içerisinde Suriye ve Lübnan' da yaşayanlar hariç diğerlerinin ekonomik durumları zayıftır. Zaten Arapların çoğu çölde Bedevi yaşam tarzını benimsemişler, hayvancılık dışında diğer sektörlere el atmamışlardır.

Misak-ı Milli ile saptanan sınırlar içinde kalan topraklarda yaşayan nüfusun miktarı ise aşağıdaki tabloda gösterilmiştir. Ulusal Mücadele bu nüfusa dayalı olarak yürütülecektir.

Tablo.3. Misak-ı Milli Sınırları İçerisindeki Nüfusun İllere Göre Dağılımı

<u>İL</u>	<u>NÜFUSU:</u>	<u>İL</u>	<u>NÜFUSU:</u>
Adana	422.400	Kastamonu	961.200
Ankara	953.817	Konya	1.038.994
Bursa	1.371.667	Manuretil-Aziz	575.314
Biga	165.815	Sivas	1.169.443
Bitlis	398.700	Trabzon	1.265.000
Diyarbakır	471.462	Van	379.800
Erzurum	645.702	Maraş	494.214
İzmir ( Aydın)	1.819.616	Kars- Ardahan	182.000
İzmit	246.824	İstanbul	1.300.000
		Trakya ( Edirne)	257.000

**Toplam: 14.118.968**

Çavdar (1973), a.g.m, s.129

### 1.3- ÜLKENİN EKONOMİK DURUMU:

19.yy'ın son çeyreği, kapitalizmin en yüksek aşaması olan emperyalizm çağına girdiği aşamadır. Bu dönem içerisinde, Batı Avrupa'nın büyük emperyalist ülkeleri ile ABD neredeyse dünyanın tamamını sömürgeleştirmeyi tamamlamışlardır. Dünya savaşı öncesinde sömürgeleştirilmemiş iki tip ülke kalmıştı: birincisi, Latin Amerika'nın İspanya ve Portekiz'den bağımsızlığını kazanan devletleri ikincisi, Asya'nın kadim imparatorlukları. Osmanlı, Çin ve İran da bu kategoriyi oluşturmaktadır. Bu ülkelerin özelliği, uzun ve yerleşik bir devlet geleneğine sahip olmaları ve ayrıca sınırlarının geniş

olmasıdır. Bu devletlerin tek bir gücün eline geçmesi, ötekiler açısından sorun oluşturmaktadır. İşte emperyalist rekabet, bu ülkeleri politik anlamda bağımsız kalmalarına neden olmuştur<sup>46</sup>.

19. ve 20. yy'da ekonomik açıdan bağımsız olmayan bu toplumlara yarı-sömürge denmiştir<sup>47</sup>. Yarı- sömürge olan devletler iki temel unsuru denetleyemez. İlki devletin parası, diğeri de devlet maliyesidir. Bu bağlamda bakacak olursak Osmanlı 19 yy' ın ikinci yarısından sonra ekonomik açıdan geri kalmış ve mali yönden de yabancı sermayeye tam olarak bağlanmıştır. O sırada Osmanlı ülkesinde yaşayan ünlü yazar Parvus Efendinin dediği terimle Osmanlı "*mali esaret*" altına girmiştir<sup>48</sup>.

19.yy' dan sonra Osmanlı Devleti' nde, emperyalizmin etkileri giderek hisset ilmeğe başlanmıştır. Emperyalizmin, bu dönemde Osmanlıya giriş kanallarını üç başlıkta toplayabiliriz: Dış ticaret, dış borçlar ve yabancı sermaye.

### 1.3.1. Dış Ticaret:

Osmanlı Devleti' nin ekonomisi tarıma dayanmaktaydı. Fakat ülkede tarımsal faaliyetler gelişmiş değildi. Tarımın gelişmemesinde temel neden, var olan toprak rejimidir. Tarımda geri kalmışlık ve sanayileşememe Osmanlı'yı emperyalist devletlerin hammadde deposu haline getirmiştir.

19.yy'dan sonra İngiltere ile imzalanan 1838 Balta Limanı Anlaşmasını<sup>49</sup> diğer devletlerle imzalanan ticaret antlaşmaları izledi. Bunun sonucunda da ekonomide nispi bir canlanma görüldü. Batı Avrupa ekonomisi ile girilen bu bütünleşme neticesinde, birbirinden bağımsız ve farklı üretim birimleri demiryolları ile birbirine bağlandı, sermayenin rahatlıkla hareket edebileceği, meta üretimi yaygınlaştırıldı. Özellikle Batı Anadolu kıyıları başta olmak üzere, Akdeniz, Şam, Halep gibi bölgeler bu ağın içine alındı. Bunun sonucu olarak da ticaret bu bölgelerde gelişmiştir<sup>50</sup>. Ekonomide bu

<sup>46</sup> Sungur Savran; *Türkiye'de Sınıf Mücadeleleri 1919-1980*, C.I, İstanbul, Kardelen Yayınları,1992, s 29.

<sup>47</sup> Bkz. Orhan Hançerli oğlu; *Ekonomi Sözlüğü*, Ankara, Remzi Kitabevi, 1995, s 480.

<sup>48</sup> Bkz. Parvus Efendi; *Türkiye'nin Mali Tutsaklığı*, (Haz. Muammer Sencer), İstanbul, May Yayınları, 1977.

<sup>49</sup> Bkz.Mübahat Kütükoğlu; *Osmanlı İngiliz İktisadi Münasebetleri, (1838-1850)*, C.II, İstanbul, 1976. Yaresimos; *a.g.e.*1.Kitap, s.462-471.

<sup>50</sup> Bkz. Şevket Pamuk; *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme (1820-1913)*, 2. Baskı, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1994.

gelişmeyi sağlayan demiryollarının yapımı, aynı zamanda yabancı sermaye gruplarının ülkede rekabetini de gündeme getirmiştir. Yabancı sermayedarlar, kendi ülkelerinde görmedikleri özgür ve liberal iş ortamını Osmanlı ülkesinde yakalamışlardır. Bu durum Osmanlı siyasetçilerinin de işine yaramış, emperyalist çekişmeden yararlanma yoluna gitmişlerdir.

Bütün bunlar gerçekleşirken, Osmanlı dış ticaret dengesi de hızla bozulmaya başlamıştır. 19.yy' dan başlayarak dış ticaret dengesi ithalatın artması yönünde ivme kazanırken, ihracat iyice gerilemiştir. İhracatın ithalatı dengeleyememesi, 19.yy' ın sonlarında ülkeyi adeta Batılı malların deposu haline getirmiş, tüketim kalıpları da buna koşul olarak Batılı sanayicilerin ürünlerine göre oluşmaya başlamıştır.

Tablo 4. Osmanlı Devleti' nin 1914 yılındaki İhracat ve İthalat Verileri

İHRACAT	İTHALAT
% 13 sanayi ürünleri. Halı,işlenmiş tütün.	% 59 sanayi ürünleri.
% 45 tahıl ve tarımsal ürünler.	% 25 tahıl
%38.4 hammaddeler	% 7 ham ve yarı ham ürünler.
% 3.6 diğer ürünler.	% 8.6 diğer ürünler.

Görüldüğü gibi, Osmanlı'nın ihracatının temelini tarımsal ürünler ve hammadde oluşturmaktadır. İthalatında ise sanayi ürünleri ve mamul mallar ilk sırayı almaktadır. Bu da ülkenin dışa bağımlılığının ne kadar arttığını bize göstermektedir.

Osmanlı Devleti' nin, dış ticaretinde birinci sırayı sürekli olarak İngiltere elinde tutmuştur. 1880 yılından sonra dünyada yaşanan Alman- İngiliz rekabetini Osmanlı ülkesinde de görmek mümkündür. Bu iki emperyalist ülke arasında Osmanlı pazarları ve hammaddeleri için sürdürülen yarış, dünya çapındaki mücadelenin bir parçasıydı. Bu tarihten sonra Osmanlı Devleti'nde, Alman sermayesi önemli bir artış göstermiştir. Alman sanayisinin Osmanlı' da gösterdiği bu gelişme, başta İngiltere olmak üzere Fransa' nın çıkarlarını zedelemiştir. Alman ticaret ve sanayisinin Osmanlı Devleti'nde

kazançlarını arttırmasının ardında Alman milli sermayesi ve devlet aygıtı yatmıştır. Bu çabalar sonucunda Almanya'dan Osmanlı'nın İthalatı, 1880-1913 arasında 10 kat artarak 5 milyon sterline ulaşmıştır. Öte yandan, Osmanlı dış ticaretindeki payı 1880'lerden sonra sürekli gerilemekle birlikte, 1913'te İngiltere, Osmanlı ithalatında ve ihracatında en büyük payı elinde tutmuştur<sup>51</sup>.

### 1.3.2- Dış Borçlar:

1880' den sonra Avrupa mali sermayesinin Osmanlı Devleti üzerindeki mali denetimi artmıştır. Bu durumun nedeni de Osmanlı Devleti'nin Avrupa mali çevrelerinden aldığı borçlar oluşturmuştur<sup>52</sup>. Osmanlı Devleti'ni borçlanmaya iten nedenlerin başında merkezi devletin giderek güçsüzleşmesi ve artan harcamaları sonucu ortaya çıkan bütçe açıkları ve oluşan bu mali krize devletin uzun vadede çözümler üretememesi gelmektedir.

Osmanlı ilk borçlanmaya, 1854 yılındaki Kırım Savaşında gitmiştir. 1877 yılına gelindiğinde devletin borç tutarı 190.997.980 İngiliz lirasına ulaşmıştır. Bu para faizi ile 252.801.885 İngiliz lirası tutmaktadır. Alınan borç paraların % 90' nı özel kuruluş ve şahıslardandır. Devletin, yeni borçlanmalar gerçekleştiremeyeceğinde iflası kaçınılmaz son olacaktı. Nitekim, 1873 yılından sonra dünyada ekonomik krizin yaşanmaya başlaması, kısa zamanda Amerika'yı ve Avrupa'yı sarsması, Osmanlı'nın borç para bulmasını zorlaştırmıştır Bunun üzerine Osmanlı Devleti, 1875 yılında borçların ödemesini yarıya indirildiğini, 1876 yılında da ödemesini durdurduğunu açıklamıştır.

Osmanlı Devleti'nin, borçları ödeyememesi ,Avrupa mali çevrelerini yeni formüllerin arayışına itmiştir. Yapılan görüşmeler sonucunda, 1881 yılının Aralık ayında ( Hicri takvime göre Muharrem ayı) bir anlaşma sağlanmıştır. *Muharrem Kararnamesi* olarak adlandırılan bu anlaşma ile dış borçların miktarı indirilip, ödeme koşulları yeniden düzenlenmiştir. Avrupa mali sermayesinin denetimini arttıran bu anlaşma ile borç tahsisini gerçekleştirecek bir de idare kurulmuştur: *Duyun- u Umumiye İdaresi*.

<sup>51</sup> Pamuk ,.a.g.e, s.33-34. 37.

<sup>52</sup>Osmanlı borçları için bkz. Emine Kıray, *Osmanlı'da Ekonomik Yapı ve Dış Borçlar*, İstanbul, 1993. Kırkor Kömürçan; *Türkiye İmparatorluk Devri Dış Borçlar Tarihçesi*, İstanbul, 1948. H. Yeniay, *Yeni Osmanlı Borçları Tarihi*, Ankara, 1964.

Duyun-u Umumiye İdaresi,1881 yılında Osmanlı tahvillerini ellerinde bulunduranlara çağrı yaparak tahvillerini Avrupa'nın belli merkezlerinde yenileri ile değiştirmelerini istedi. Buna benzer bir işlem 1898 yılında tekrarlandı. Böylece, Duyun-u Umumiye İdaresi denetimine giren borçların ülkelere göre dağılımı üzerinde ayrıntılı bilgiler saptanmış oldu<sup>53</sup>.

1881-1898 arasında borçlanmanın en çok yapıldığı sermayedarlar İngiliz mali çevrelerindedir. Ancak 1898' den sonra İngiltere sermayesinin aldığı tahvillerde bir düşüş gözlenmektedir. İngilizlerin payları düşerken Fransız, Alman ve Belçika mali çevrelerinin payları yükselme göstermeğe başlamıştır. Fransız sermayesi 1881' den 1914 yılına kadar Osmanlı borç tahvillerinin en büyük alıcısı konumuna yükselmiştir. Bunda da şüphesiz Osmanlı Bankasının<sup>54</sup> oynadığı rol büyük olmuştur. Alman sermayesi de İngiliz yatırımcıların elinden çıkardığı hisseleri toplarken, 1888' den sonra *Deutsche Bank* aracılığı ile yeni Osmanlı borç tahvillerini toplamaya başlamıştır. Kısacası 1881-1914 yılları arasında Osmanlı borçlarının büyük kısmını elinde tutan devletler Fransa ve Almanya olmuştur<sup>55</sup>.

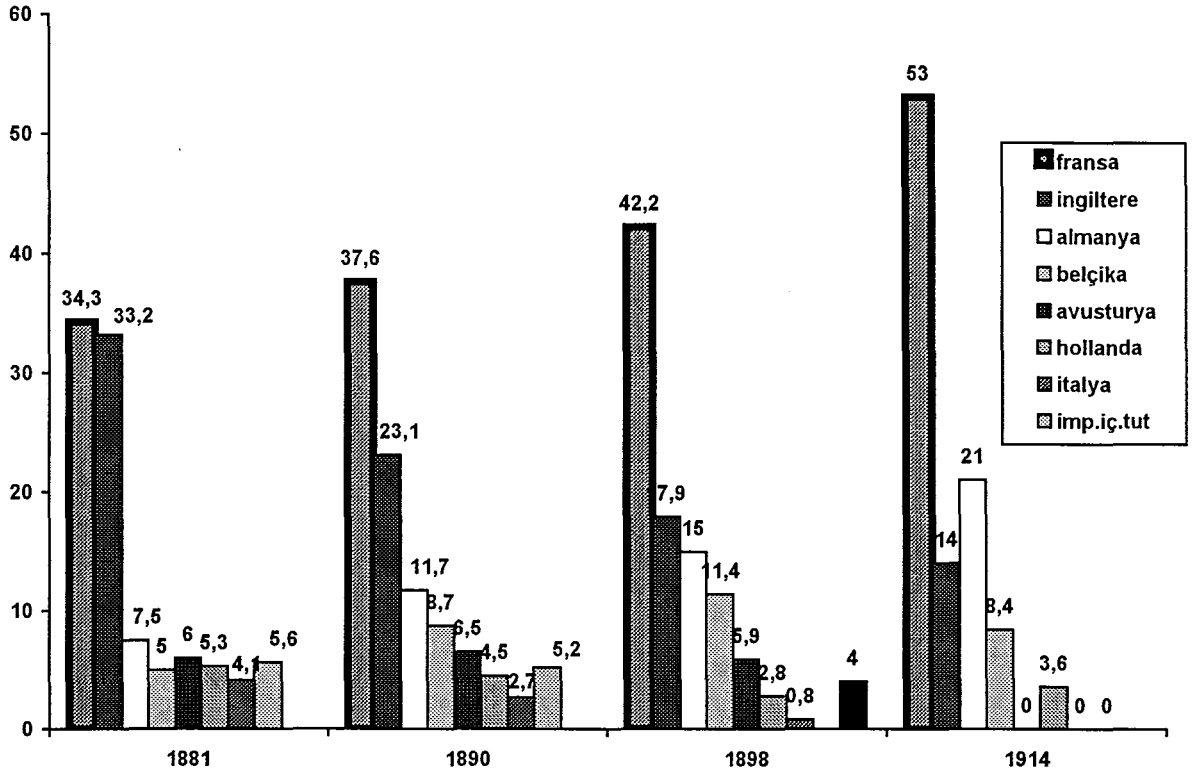
---

<sup>53</sup> Pamuk, *a.g.e*, s.39.

<sup>54</sup> Osmanlı Bankası için bkz.Öztin Akgüç; *100 Soruda Türkiye' de Bankacılık*, İstanbul, Gerçek Yayınevi, 1987, s.86-91. 110-111.

<sup>55</sup> Pamuk, *a.g.e*, s.85.

Tablo 5. Osmanlı Borçlarının Alacaklı Ülkelere Göre Yüzdelerle Dağılımı, 1881-1914



Pamuk, a.g.y, s.84.

I. Dünya Savaşı, Osmanlı Devleti dahil diğer savaşan ülkelere o güne kadar görülmemiş şekilde finansman yükü getirmiştir. Savaşın giderleri Amerikan parasının savaş öncesi değeri ile 211 milyar doları bulmuştur<sup>56</sup>.

Osmanlı Devleti, savaş yıllarında ordunun giderlerini karşılamak için enflasyonist bir politika izlemek zorunda kalmıştır. Savaşla birlikte Osmanlı piyasasındaki malların önemli bir kesimi orduya ayrılmıştır. Sivil halkın ihtiyaçlarını giderecek mal piyasada azalmıştır. Ülkenin denizden ablukaya alınması, demiryollarının düşmanın eline geçmesi, savaş nedeniyle ülkelerin besin maddelerini ihraç yerine stoklamaya yönelmesi, halkın günlük ihtiyaçlarını karşılamasını iyice sıkıntıya sokmuştur.

<sup>56</sup> Zafer Toprak; *Türkiye' de Ekonomi ve Devletçilik (1908-1950) İttihat - Terakki ve Devletçilik*, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1995( a), s.27.

Osmanlı Hükümeti, artan savaş harcamaları karşısında Almanya' dan borç para almıştır. Alman Hükümeti'nin, savaş döneminde Babıali' ye verdiği borcun tutarı 235.056.344 Osmanlı lirasıdır<sup>57</sup>. Babıali' nin bütçesinde yer alan gelirlerle savaşı finanse etmesi de zaten imkansızdı. 1914-1915 bütçesi 34 milyon altın lirayı içermektedir ki bu paranın 14 milyonu Duyun-u Umumiye' ye, kalan 20 milyonu da devletin payına düşüyordu. Savaş yıllarında tedavüle sokulan 161 milyon liralık kağıt para ile birlikte savaş sonunda para arzı 211 milyon Osmanlı lirasını bulmuştu. Hükümet, 398.5 milyonu bulan savaş giderlerini, büyük ölçüde emisyonla karşılamıştır. Kağıt paralara karşılık gösterilen hazine bonoları dışında, altın, gümüş ya da yabancı para olarak Almanya' dan 86.8, Avusturya' dan 14.5, Anadolu-Bağdat Demiryolu avansı olarak 1.1 toplam 102.4 milyon dış kaynak sağlanmış, istimal ve müsaderelerden 49.5 milyon elde edilmiştir. Böylece savaş giderlerinin 42.9 milyonu normal, 203.7 milyonu olağanüstü bütçelerden ödenmiştir<sup>58</sup>.

### 1.3.3- Yabancı Sermaye:

Osmanlı Devleti'nde yabancı sermaye yatırımlarının yoğunlaştığı iki alan vardır. İlki yukarıda açıkladığımız devlet borçları, diğeri de demiryolu yatırımlarıdır.

1880' den sonra Almanya'nın Avrupa siyasetinde yerini alması, Avrupalı Devletleri yeni nüfuz bölgeleri arayışına itmiştir. Almanya'nın, Osmanlı siyasetinde ve ekonomisinde söz sahibi olmak istemesi başta İngiltere olmak üzere Fransa için kapitalist çıkarların zedelenmesi anlamına gelmekteydi. Özellikle Osmanlı' nın alt yapı yatırımlarında bu üç devlet arasında kıyasıya bir mücadele başladı. Bu alanda en çok yabancı sermaye yatırımları demiryollarına yapıldı.

<sup>57</sup> Zafer Toprak; *Milli İktisat - Milli Burjuvazi*, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1995 (b),s.37.

<sup>58</sup> Aynı, s.48



Tablo 6. 1914 Yılı Başında Yabancı Sermayenin Sektörlere Göre Dağılımı

YATIRIMLAR	FRANSA %	İNGİLTERE %	ALMANYA %	DİĞER ÜLKELER ÜLKELER	SEKTÖRÜN TOPLAMDAKİ PAYI %
Demiryolları	49.6	9.8	36.8	3.8	63.1
limanlar	69.1	12.8	18.1	---	4.3
belediye hiz.	44.6	9.5	8.0	38.0	5.1
bankacılık	38.2	33.1	19.7	9.0	12.0
sigorta	81.8	18.2	---	---	0.7
ticaret	70.7	17.6	7.0	4.7	5.8
sanayi	30.8	42.1	7.6	19.6	5.3
madencilik	73.5	16.5	6.4	3.7	3.7
Dış borçlar dışındaki top.	50.4	15.3	27.5	6.8	100.0
Dış borçlar (itibari değeri)	53.0	14.0	21.0	12.0	---
<b>TOPLAM</b>	<b>52.0</b>	<b>14.4</b>	<b>23.2</b>	<b>10.2</b>	<b>--</b>

Pamuk, a.g.y, s.75.

Yukarıdaki tablodan da anlaşılacağı üzere yabancı sermayenin % 63.1'i demiryollarına, %12' si bankacılığa yapılmıştır. Diğer alanlara yönelen yabancı sermayenin yaptığı yatırımlar birbirine yakındır.

Demiryollarına yapılan yatırımların % 49.6' sını Fransız, % 36.8' i Alman ve % 9.8' i de İngiliz sermayesinin yatırımlarıdır.

Limanlara yapılan yatırımın % 69.1' i Fransız sermayesinin, % 18.1' i Alman sermayesinin, % 12.8' i de İngiliz sermayesinin yatırımlarını kapsar.

Bankacılık sektöründeki yatırımların % 38.2' sini Fransızlar, % 33.1' ini İngilizler, %19.7'sini Almanlar yapmışlardır.

Tüm sektörlere yapılan yatırımların % 50.4' ü Fransızlara, % 27.5' i Almanlara, % 15.3' ü de İngilizlere aittir.

Yukarıdan da görüldüğü gibi Almanya, Fransa ve İngiltere arasında Osmanlı ekonomisinde yoğun bir emperyalist rekabet yaşanmıştır. Bu üç ülke Osmanlı ekonomisini her yönüyle denetim altına almış ve dışa açık bir hale getirmiştir.

#### 1. 3. 4. Ekonominin Diğer Bileşenleri.

Osmanlı Devleti' nin, emperyalizme bağımlılık nedenlerini kısaca açıkladıktan sonra ekonominin diğer bileşenlerine değinmek, Osmanlı ekonomisinin son dönemini bir bütün olarak kavrayabilmek için gereklidir. Osmanlı' nın son dönem ekonomik yapısı, Ulusal Mücadele' nin şartlarını belirlediği gibi Cumhuriyet Türkiye'sinin de siyasi ve ekonomik başarılarını ortaya koymamızda önemli ip uçları içerir.

**Sanayi:** Osmanlı Devleti' nde , ufak işletmeler dışında, sanayi üretimi pek gelişme gösterememiştir. Gelişmeyi durduran en büyük neden ise, yabancı sermayedir. İç pazara giren mallarla, yerli üretim malları rekabet edememiş ve yerli üretim yok olmuştur<sup>59</sup>. Kapitülasyonlar ve yapılan ticari anlaşmalar ile batının gelişmiş endüstrileri karşısında yerli üretim korumasız bırakılmıştır<sup>60</sup>.

Ülke yönetimini ele geçiren İttihatçılar, ulusal seferberlik bağlamında ekonomiye de el atmışlardır. Daha sonraki yıllarda bu eğilim 19.yy Alman sanayileşmesinin örnek alındığı **Milli İktisat** politikasına dönüşmüştür<sup>61</sup>. Fakat İttihatçılar, ülkenin kalkınmasında yabancı sermayenin zorunluluğuna da inanmışlardı. Bu nedenle Milli İktisat politikasını uygularken yabancı sermayeyi ürkütmemeye özen göstermişlerdir. Milli sermaye ile yabancı sermayenin uyum içerisinde yatırım yapmasını sağlamaya çalışmışlardır. Uygulamalar esnasında Avrupa mali çevrelerine güven vermeye gayret etmişlerdir. Fakat geçmişten dersler çıkartan İttihat ve Terakki, yabancı sermayenin milli sermayenin yetersiz kaldığı alanlara yani maddi üretime yönelik olan sanayi, tarım ve madencilik sektörlerine yatırım yapmasını beklemiştir<sup>62</sup>. Nitekim Alman ve Avusturya -

<sup>59</sup> Tevfik Çavdar; *Osmanlıların Yarı-Sömürge Oluşu*, İstanbul, Ant Yayınları, 1970, s.115.

<sup>60</sup> Y. A. Petrosyan; *Sovyet Gözüyle Jöntürkler*, (Çev. Mazlum Beyhan, Ayşe Hacıhasanoğlu), Ankara, Bilgi Yayınları, 1974, s 27.

<sup>61</sup> Toprak;(1995 a ), *a.g.e*, s 12-16.

<sup>62</sup> Aynı, s 77-78.

Macaristan sermayedarları İngiliz ve Fransız sermaye çevrelerinin boşalttığı alanları doldurmaya çalışmışlardır.

Ulusal Mücadele başlarken yani 1918 -1919 yıllarında, Osmanlı sanayisi hakkında bildiklerimiz 1913-1915 sanayi sayımına dayanır<sup>63</sup>. Osmanlı sanayisi, Marmara ve Ege bölgelerinde toplanmıştır. Sanayi kuruluşlarının % 57'si İstanbul ve çevresinde, % 22'si İzmir'de kurulmuştur. İşçi sayısı ve üretim hacminde de ilk sırayı İstanbul almaktadır. 1915 yılı istatistiklerine göre sanayi işletmelerinin sayısı 312'dir<sup>64</sup>. Sanayinin toplandığı bu bölgeler Mondros' tan sonra İtilaf Devletleri ve Yunanlılarca işgal edilmiştir. Bu yüzden Ulusal Mücadele döneminde Türkiye' nin ekonomik gücü sıfıra inmiştir.

1913- 1915 sanayi sayımının sonuçlarına göre Ulusal Mücadele başlarken Osmanlı sanayisi için şu değerlendirmeler yapılabilir<sup>65</sup>: Osmanlı Devleti'nde temel ağır sanayi oluşturulamamıştır. Ağır sanayi tesisleri olan demir çelik, alüminyum fabrikaları yoktur. Sanayinin makine ihtiyacı dışarıdan sağlanmıştır. Üretim sadece yakın bölgelerde pazar için yapılmıştır. Osmanlı' da maden işleyen hiçbir kuruluş yoktur. Kömürün ( linyit ve maden) büyük kısmı yurt içinde tüketilmektedir. Sanayi kuruluşlarının kapasitesi düşük ve motor gücünde azdır. Aynı şekilde kuruluşlarda çalışan işçi sayısı da fazla değildir.

Mondros Ateşkes Antlaşmasının imzalandığı tarihte, Osmanlı Devleti'nin ekonomisi çökmüş durumdaydı. Yiyecek ve giyecek stokları tükenmiş, ithal yolları kapanmış, çok ağır şartlarda ekilen ürün, savaştan önceki miktarının yarısına düşmüştür. Üreticinin ürününü satmaktan çekinmesi sonucunda büyük şehirlere sevkıyat durmuştur. İaşe teşkilatının ambarları ve depoları boşalmıştır. Hayat pahalılığı İstanbul'da , Duyun-u Umumiye'nin endekslerine göre, savaştan önceye göre 15 kat artmıştır. Hayat pahalılığının sonucunda ticari faaliyetlerde aşırı bir durgunluk yaşanmaya başlamıştır.

<sup>63</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. A. Gündüz Ökçün; *Osmanlı Sanayii. 1913, 1915 Yılları Sanayi İstatistiği*, Ankara, 1970.

<sup>64</sup> Bu sayı bazı kaynaklarda 282 olarak verilmiştir. Aynı kaynaklar madeni eşya işletmelerini hesaba katmadıklarından bu rakamı bildirmekteler. Bkz. Tevfik Çavdar; *Ulusal Mücadele Başlarken Sayılarla Vaziyet ve Manzara-i Umumiye*, İstanbul, Milliyet Yayınları, 1977. Vedat Eldem; *Osmanlı İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik* , Ankara, TTK Yayınları, 1994 b. Oysaki I. Dünya Savaşı ile birlikte madeni eşya işletmelerine el konmuş, üretim araçları ve gereçleri taşınıp cephane yapımında kullanılmıştır. Bu nedenle madeni eşya dalına ait veriler 1913-1915 sanayi Sayımında çizelgelerde yer almamıştır. Sadece izah namenin sonunda kesimle ilgili dört sayfalık bilgi sunulmasıyla yet inilmiştir. Bkz . Ökçün,(1970) *a.g.e*, s.22, 183-186.

<sup>65</sup> Aynı, s.1-34.

Fakat bu durumdan yararlanan karaborsacılar özellikle gıda satışlarından aşırı kârlar kazanmışlardır<sup>66</sup>.

**Tarım:** Osmanlı Devleti' nin ekonomisi ağırlıklı olarak tarıma dayanmıştır. Tanzimat Dönemine kadar Osmanlı toprak yönetimi tımar sistemine göre düzenlenmiştir. Bu nedendir ki tımar sistemi ekonomik, yönetsel ve askeri açıdan önemli rol üstlenmiştir.

17.yy' dan sonra devletin gerilemeye başlamasıyla birlikte tımar sistemi de bozulmaya başlamıştır. Devlet, vergileri toplayabilmek için iltizam usulüne başvurmuş, toprakların gelirleri açık arttırma ile mültezimlere satılmaya başlanmıştır. Bu durum kısa zamanda taşra yönetiminin güçlenmesini ve derebeylerin ortaya çıkmasını sağlamıştır.

Tımar sistemi Tanzimat'la birlikte kaldırılmış, fakat toprak sorunu çözüme kavuşturulamamıştır. 1858 yılında çıkarılan Arazi Kanunnamesi ile bu boşluk doldurulamamış 1867 de *İntikal Kanunu* ve ardından da 1910 yılında “ *Emvali Gayrimenkulenin İntikalatı Hakkında Kanun-i Muvakkat* “ çıkartılmıştır<sup>67</sup>.

19.yy' la beraber özellikle kıyı bölgelerinde ve Balkanlarda Avrupa sermayesi ile bütünleşen ayanlar ve mültezimler ortaya çıkmıştır. Bu sayede Avrupa sermayesi ihtiyacı duyduğu tarımsal hammaddeleri ve ürünleri Osmanlıdan sağlamıştır. Bundan başka Avrupalı sermayedarlar tarımsal üretimi canlandırma yoluna da gitmişlerdir.

Avrupa sermaye grupları içerisinde en çok İngilizler Osmanlı'daki tarımsal ürünlerden ve özellikle de pamuktan faydalanmak istemişlerdir. İngilizler, 19.yy' da Batı Anadolu' da demiryolu güzergahları üzerinde 34 adet çırçır fabrikası inşa etmişlerdir<sup>68</sup>.

Batı Anadolu'dan sonra kapitalizmin etki alanına Çukurova Bölgesi girmiştir. Bu bölgede bulunan büyük toprak sahipleri kapitalist üretim ilişkilerini daha da geliştirerek, pazar için üretim yapmaya ve tarımda makine kullanmaya başlamışlardır. Tarımda

<sup>66</sup> Eldem, (1994 b), *a.g.e* s.130-131.

<sup>67</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. Halil Cin; *Osmanlı Toprak Düzeni ve Bu Düzenin Bozulması*, Ankara, Kültür Bakanlığı Yayınları, 1978.

<sup>68</sup> Orhan Kurmuş; *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, İstanbul, Bilim Yayınları, 1974, s.86.

makinalaşma ile birlikte başta Amerikalılar olmak üzere Alman şirketleri her yıl artan oranda tarımsal makinayı bu bölgeye satmışlardır<sup>69</sup>.

Batı sermayesinin etkisi dışında kalan bölgelerde tarımsal faaliyetler gelişmemiştir. Tamamen köylüler kendi tüketimleri için üretim yapmışlardır. Köylülerin artı ürününün kentlere satılması yönünde bir iç pazar oluşturulamamıştır.

Osmanlı' da üretilen ürünlerin başında buğday ve arpa ilk sırayı almıştır. Sanayi bitkilerinin üretimi dar alanlarda yapılmıştır. Bunda da belirleyici unsur toprağın yapısı olmuştur<sup>70</sup>.

Ulusal Mücadele öncesinde Osmanlı tarımı için şunları söyleyebiliriz: Tarım gelişmemiştir ve üretim sadece küçük arazilerde yeterli derecede yapılmıştır. İç pazar oluşturulamamıştır. Bunun da nedenini yol ağının gelişmemiş olması teşkil etmiştir. Tarımsal üretim genellikle Akdeniz, Ege ve Marmara Bölgesinde gelişme göstermiştir. Bu bölgelerin tarımı da hızla yabancı sermaye ile bütünleşme sürecine girmiştir.

## 1.4-BAYINDIRLIK İŞLERİNİN DURUMU

### 1.4.1. Karayolları.

Türkiye coğrafi konumundan dolayı, yüzyıllar boyu doğu ile batı arasında köprü vazifesi görmüştür. Doğu ile Batının kucaklaştığı Türkiye topraklarında İlkçağdan günümüze kadar bir çok köklü uygarlıklar ortaya çıkmıştır.

Bu uygarlıklar ticaret yollarının kesiştiği ülkemiz topraklarında, ticari faaliyetleri daha da geliştirmek için karayollarına önem vermişlerdir. Hititlerden başlayarak, İonya Şehir Devletleri , Lidyalılar, Persler Anadolu' da karayolu ağının düzenli işlemlerini sağlamışlardır. Bunlar içerisinde en çok bilineni Kral Yoludur. Sardes' den başlayan bu yol Sivas ve Malatya' dan geçerek Sus kentine kadar uzanmıştır. Persler' den sonra Anadolu' ya egemen olan Helenistik Devletler zamanında yollar sahil boyunca geliştirilmiştir. Daha sonraki dönemde Anadolu' da başlayan Roma egemenliğinde yolların da genişleyip büyüdüğünü görmekteyiz.

---

<sup>69</sup> Aynı, s.114-115.

<sup>70</sup> Bkz. Eldem, (1994 a), *a.g.e.*, s.31-32

Selçuklular zamanında ise Anadolu'da kervanların izlediği güzergahlar ön plana geçmiştir. Antalya- Alaiye, Konya- Aksaray-Sivas-Erzincan- Erzurum eksenli bu yollar ticaretin gelişmesinde önemli roller üstlenmişlerdir.

Osmanlı Devleti, kurulduktan sonra temel hedefini ticaret yollarını ele geçirmeye yöneltmiştir. Özellikle Fatih zamanında ( 1450-1481)Doğu- Batı ticaret yollarının en önemlisi olan İpek Yolu denetim altına alınmıştır. Ardından Yavuz Sultan Selim Döneminde (1512-1520) Mısır' ın alınması ile Baharat Yolunun da Osmanlı egemenliğine girdiğini görmekteyiz.

Osmanlı Devleti'nde yolları yapan, onaran ve ulaşım güvenliğini sağlayan organlar da bulunmaktadır. Bunlar sırasıyla yolların güvenliğini sağlayan derbentçiler, yol yapan kaldırımcılar, yolların büyük sularla kesiştiği noktada köprülerin yapılamadığı zamanlarda geçişi sağlayan gemiciler ve köprüleri yapan, onaran köprücülerdir.

17.yy' da Batı karşısında alınmaya başlayan askeri yenilgiler ve ardından başlayan çöküş devletin her alanında olduğu gibi bu örgütlerde de hissedilmiştir. Bozulmaya uğrayan yol örgütlerinin düzenlenmesi konusunda ilk adım Tanzimat Döneminde atılmıştır. 1848 yılından sonra yapılacak her türlü yol çalışmaları Ebniye Nizamnamesi'ne göre yapılmıştır. Bu tarihten sonra yapılan yolların harcamaları bütçeden ayrılmaya başlanmış ve "kaldırım tertibatı " ndan ödenmiştir. Aynı tarihte İstanbul şehri ve çevresinin yol, su ihtiyacını giderilmesi amacıyla bir Nafia Nezareti kurulmuştur. Bu nezaretin sorumluluk alanına ticaret,tarım, posta,orman ve telgraf hizmetleri de girmiştir.

Osmanlı Devleti'nde, modern anlamda yol yapımı konusunda ilk adım 1866' da yürürlüğe giren " *Turuk-u Maabir Hakkında Nizamname*" ile atılmıştır<sup>71</sup>. Ayrıca tüzükte bir de " *Memalik-i Mahrusesi Şahanede Turuk-u Muabirin Suret-i İmal ve İdaresine Dair Talimat-ı Umumiye* " bulunmaktadır. Bu nizamnameye göre, büyük ve küçük yollar dört gruba ayrılmıştır:

**Madde 1-2-3:** Bu maddelerde yollar sınıflara ayrılmış ve genişlikleri verilmiştir.

<sup>71</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. *Düstur*, 1. Tertip , C.1, s.247-256.

**Birinci sınıf yollar:** İl merkezlerinden İstanbul'a , limanlara ve demiryollarına ulaşan yollar. Genişliği 15 arşın olarak hesaplanmıştır. (1 arşın= 68 cm olduğu kabul edilirse 10 metredir.)

**İkinci sınıf yollar:** İl ve liva merkezleri arasındaki il yolları. Genişlik 12 arşın.(8 metre)

**Üçüncü sınıf yollar:** İlçeleri birbirine ve birinci sınıf yollar ile demiryollarına ve limanlara bağlayan sancak yolları. Genişlik 9 arşın.( 6 metre)

**Dördüncü sınıf yollar:** İlçelerden ilçelere giden yolların aynı olmakla birlikte daimi surette gidiş ve gelişe açık olmayan yollar. Genişlik 6 arşın.( 4 metre)

Tüzük hükümlerine göre, yol yapılırken uyulması gereken hususlar şöyledir:

Her hangi bir bölgede yapılan yol, yüksek olmuşsa ve iki arşından (136 cm) fazla kazmayı gerektirdiğinde, yol, birinci sınıf olarak adlandırılan yollardansa genişliğinin ikinci sınıf yolların genişliğine, ikinci sınıf tan ise üçüncü sınıfın genişliğine indirilmesi belirtilmiştir.

**Madde 7.**Yolların yağmurun yağması ile çamur olan yerlerine ufak kırma veya büyük kesme taştan kaldırım yapılması ve kaldırımın kalınlığı birinci sınıf ve ikinci sınıf yollar da 1/ 3 arşın (25 cm), üçüncü sınıf yollarda da 1/5 arşın (yaklaşık 15 cm) olması gerektiği vurgulanmıştır. Ayrıca bundan başka akarsuların geçtiği istikamette yapılan yollara köprü yapılması zorunlu kılınmıştır.

**Madde 9-16.**Yolların yapımı ve bakımının külfiyeti, birinci ve ikinci sınıf yollarda devlet ile halka, üçüncü ve dördüncü sınıf yollarda ise sadece halka yüklenmiştir. Yolların onarılmasına nezaret etmek için her sancağa bir mühendis atanması, bu mühendisin emrinde bir yardımcı mühendis ile yeterince amale reisleri bulundurulması ve mümkünse, her kaza için en az bir amele reisi atanması kararlaştırılmıştır. Mühendisler, mühendis okulu stajyerlerinden ve Harp Okulu subaylarından veya Köprü ve Kaldırım Mühendislerinden seçilip, atanacaktır. Mühendislerin maaşlarına gelince başmühendis en az 3.000 , diğer mühendisler 1.800 kuruşluk aylık alacaklardır. Amale reislerinin seçiminde ise esaslar şunlardır: ya kabiliyetini kanıtlamış amele içerisinden ya da istihkam alaylarında ücretli çalışan veya tezkere almış erlerinin içersinden

yapılacaktır. Bu amele reisleri kendi içerlerinde üç sınıfa ayrılacak, birinci sınıfta olanlar 900, ikinci sınıfta bulunanlar 700, üçüncü sınıftakiler de 600 kuruş maaşla hizmet yapacaklardır. Mühendislerin ve amele reislerinin maaşlarıyla, genel masrafların tamamının halk tarafından karşılanması, iş için gerekli paraların da bedeni çalışma mükellefiyeti karşılığında para ödeyenlerin paralarının toplandığı sandıklardan ödenmesi kararlaştırılmıştır.

Yollarda çalışma yükümlülerine (mükellefler) gelince şu esaslar belirlenmiştir: Bir bölgenin halkından mülk sahibi olanlar veya vekil bulunanlar, o mülkte kiracı olarak yaşayan kişi, turuk-u umumiye yollarında belirlenen süre dahilinde ücretsiz çalışmakla yükümlüdür. Bundan başka bir kişinin aile fertlerinden veya hizmetkarlarından olup, o yerde oturan ve 18 yaşından yukarı, 60 yaşından küçük olup, hasta ve mazereti bulunmayan her kişi, kendi şahsı için ücretsiz çalışmaya mecbur kılınmıştır. Her türlü yük ve binek hayvanı da yükümlülük kapsamına alınmıştır.

**Madde 17.**Yollarda çalışma yükümlülüğü bulunmayanlar ise şunlardır: 18 yaşından küçük 60 yaşından büyük olanlar, bütün devlet memurları, imamlar, hocalar ve cemaatların temsilcileri, yollarda çalışmaları gerekenlerin defterlerini tutanlar yol mükellefiyetinden muaf tutulmuşlardır.

**Madde 18.**Belirlenen günlerde yolda çalışmaya zamanı olmayanlar, para karşılığında birini kendi adına çalıştırabilecektir. Bundan başka bir mahaldeki halkın tümü ya da ayrı ayrı her bir şahıs, kendisinin yerine ücretle tutacağı birini çalıştırabilir. Ameleye verilecek paranın bedeli, asıl yükümlünün bir günde yapacağı yere göre mühendis tarafından belirlenecektir.

**Madde 19.**Bedeni çalışma yerine para verilecek olduğunda, bu meblağ gerek şahıslar, gerekse binek ve yük hayvanları için Osmanlı Devleti tarafından tespit edilecektir. Toplanan bedeller il, sancak ve kaymakamlık bulunan kazalarda bir hükümet memurunun idaresinde bir sandığa konulacaktır. Bu paralardan mahalli idareler ve sandık memurları sorumlu tutulacaktır.

**Madde 20-21.**Yükümlülük şekline gelince; Birinci ve ikinci sınıf yollarda çalışmaya bütün Osmanlı Halkı mecburdur. Yapılacak iş her şahıs ve hayvan için, 5 yıl süresince birbirini takiben 20 gün çalışmaktan ibarettir. Şahıslar bizzat çalışma veya bedelini ödeme konusunda serbesttir. Hayvan sürücüleri de yolda çalışmış kabul edilmiştir. İş süresi her yıl Mayıs ayı başından Kasım ayının sonuna kadar olup, bu süre



içinde çalışacaklar Cuma ve Pazar günleri tatil yapacaklardır. Yükümlülerin yol çalışmasında mecbur oldukları 20 gün hizmette ilgisizlikleri söz konusu olursa, adı geçen şahıs kaç gün geri kalmışsa onun bir katı fazla çalışmaya mecbur olacaktır.

**Madde 25.** Bedenen veya bedel ödeyerek 20 gün çalışmış olan şahsa mühendis tarafından düzenlenen ve hangi kazadan olduğunu açıklayan numaralı bir belge verilecektir. Beş yıl sonra defterler yenilenirken bu belgeler ibraz için kaza yöneticisi tarafından toplanacaktır.

**Madde 28.** Üçüncü ve dördüncü sınıf yollar da ise çalışma şekli her kaza için yıllık olarak tespit edilmiştir. Çalışma programı kazada görevli olan mühendisin inisiyatifine bırakılmıştır. Bu sınıf yollarda çalışacak olanlar, yanlarında daha önce birinci ve ikinci sınıf yollarda çalışmış olanlarla mümkünse bir işçibaşı kumandasında küme küme çalışacaklardır. Çalışmakla zorunlu olanlar, buldukları kazanın hissesine isabet eden kısmın tamamlanmasına kadar, kendi hisselerine düşen gün kadar çalışacaklardır.

**Madde 29.** Üçüncü ve dördüncü sınıf yolların yapımı ve tamiri için gerekli alet ve malzeme kazalar tarafından karşılanacaktır.

**Madde 30.** Bir kaza tüzük gereğince yapması gereken yol miktarını herhangi bir mazeret göstermeksizin inşa etmediyse ildeki vali tarafından o yolun yapılmasına mecbur tutulacaktır.

**Madde 31.** Üçüncü ve dördüncü sınıf yollarla ilgili hususları gözden geçirmek, belirli zamanlarda denetim yapmak sancak mühendisinin görevleri arasındadır. Bu görevliler emrindeki mühendislerle gerekli talimatları verdikten sonra Mayıs ile Eylül ayları arasında kazaları gezip dolaşarak inceleme yapacaklar, o kazada ne kadar yol yapıldığını ve tüzük gereğince ne kadar yolun düzeltilmesi gerekli olduğunu tutanakla açıklayacaklardır. Eğer bir kazada, düzeltilmesi gereken kısım düzeltilmemiş ise durum Kaymakama bildirilecek, Kaymakamda söz konusu kısmın düzeltilmesi için gerekeni yapmak üzere İl' in valisine bildirecektir.

1870 yılında da yukarıda maddelerini açıkladığımız tüzüğe benzer bir tüzük hazırlanmıştır. Yolların sınıflandırılması aynen kabul edilirken yalnız sınıflandırmada arşın yerine metrik sistem kullanılmış, çalışma yükümlülüklerinde bazı değişiklikler

yapılmıştır<sup>72</sup>. Bir de yalnızca bayındırlık hizmetlerine bakan *Nafia Nezareti* kurulmuştur. Bu değişiklikler şunlardır:

**Madde 2.** Sınıflara ayrılan yolların genişlikleri verilmiştir.

	<u>Şose(m)</u>	<u>İki Taraf Satırları (m)</u>	<u>Toplam.</u>
1. sınıf yollar	7.00	2.00	9.00
2. sınıf yollar	5.50	1.50	7.00
3. sınıf yollar	4.50	1.00	5.50
4. sınıf yollar	000	000	3.00

**Madde 8.** Beş yılda 20 gün zorunlu kılınan çalışmaya, her ilin genel Meclislerince gerek duyulduğu halde, halkın da kudreti görüldüğünde bir miktar gün ilave edilecektir. Ama bu ilave beş yıl içinde 10 günü geçmeyecektir.

**Madde 10.** Yollarda çalışma yükümlülüğünden muaf olanlara, mektep ve ders hocaları, sakatlar, silah altında bulunan askerler ve zaptiyeler eklenmiştir.

**Madde 11.** Çalışma zamanı, ticareti ve ziraatı sekteye uğratmayacak şekilde belirlenecek, bu konuda halka baskı yapılmayacaktır.

**Madde 12.** Yükümlünün oturduğu yer ile çalışma yaptığı yer arasındaki uzaklık çalışma süresinde etkili olacaktır. Şöyle ki, çalışması gerekli gün sayısından, uzaklığın her saati için % 5 mahsup edilecektir. Mesela, çalışma yeri 4 saat uzaklıkta olan bir kasaba veya köyde çalışma durumunda olan 25 kişi varsa, bunlar yılda 4'er günden 100 gün çalışacaklardır. Beş yılda 500 gün eder. Belirtilen uzaklığın her bir saatine karşılık % 5 mahsup edilirse 4 saat için % 20 mahsup edilmesi gerekir. Dolayısıyla yılda 80 gün, beş yılda 400 gün çalışma durumları doğar, 4 saatlik uzaklığı bir kişi için düşündüğümüzde, 5 yılda 20 gün çalışma yükümlülüğü varsa yükümlülük süresi % 20 mahsupla 16 güne düşer.

**Madde 15.** Babıali tarafından özel bir emir olmadıkça, çalışılacak yola 12 saatten fazla uzaklığı olan şehir, kasaba veya köylerden, yollarda çalışma yükümlülüğü istenmeyecektir.

<sup>72</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. *Düster*, 1. Tertip, C.1, s.302-317.

**Madde 17.** Yolların yapımında kullanılacak paralar, devlet hazinesinden sağlanacaktır. Bunlardan memur maaşı, barut ve diğer aletlerin giderleri ilin mal sandıklarından ödenecektir. Eğer fazla masraf söz konusu olursa izin alınıp, harcama yapılacaktır.

Aynı tarih ve gün yayınlanan bir talimatname ile de yollarda çalışan memurlar ile inşaat şartlarında bazı düzenlemeler yapılmıştır<sup>73</sup>. Bu düzenlemeler içerisinde en ilginç olanı yol bekçilerinin oluşturulmasıdır. Yol bekçileri, yapılmış olan yolun 1 km ile 8 km' sini korumakla görevli kılınmışlardır. Başmühendisin emrinde çalışacak olan bekçiler, 50 yaşından yukarı olmayacak, yol işlerinde çalışmış olacaklardır. Bundan başka bekçi başlarının okuma yazma bilmeleri şart koşulmuştur.

Yol bekçilerinin diğer bir görevi de yol çalışmaları için kullanılan aletlerin korunmasını sağlamaktır. Bu bekçiler silah taşıma yetkisine de sahip olacaklardır. Yol bekçisi, yol kenarında devletin yaptıracağı bir evde ailesi ile yaşayacak ve ayrıca evinin yanındaki arazi boş ise tarım yapabilecektir. Yol bekçileri, bu nizamname uyarınca ödüllendirilebileceği gibi cezalandırılabilir. Bir maaş ikramiye ile ödüllendirilen bekçiler eğer görevlerini yerine getirmezlerse birinci defada maaşlarının ¼'ü , ikinci defada 1/3'ü , üçüncü defada ½'si , dördüncü defa da ¾'ü,beşinci defada da tamamı kesilecek, bu cezaya bekçi başının ifadesi doğrultusunda baş mühendis karar verecektir. Bir yıl içerisinde beş defa ceza alanlar işten atılacaktır.

1879 yılında ilk kez bütün imparatorluğun bayındırlığını kapsayan bir layiha hazırlanmış ve Nafia Vekili Hasan Fehmi Efendi<sup>74</sup> tarafından hükümete sunulmuştur<sup>75</sup>. Dört bölümden oluşan layihanın girişinde Hasan Fehmi, ülkenin bayındırlık yapısına değinmiştir. Giriş kısmında bayındırlık hizmetlerinin yapılmasında yabancı sermayenin

<sup>73</sup> *Düstur*, 1. Tertip , C.2, s.534-543.

<sup>74</sup> Hasan Fehmi Paşa, Batum' un Muradiye Kasabasında 1836 yılında doğmuştur. Genç yaşta geldiği İstanbul' da Arapça, Farsça, Fransızca öğrenmiş ve hukuk eğitimi almıştır. 1858 yılında Tercüme Odasına memur olarak girmiştir. I. Meşrutiyet' in ilanından sonra İstanbul' dan Milletvekili seçilmiştir. Said Paşa' nın 1879' daki birinci ve 1880' deki ikinci başvekaletinde Nafia Nazırı olarak görev yapmıştır. II. Abdülhamit Döneminde çeşitli görevlerde bulunan Hasan Fehmi Paşa, İttihatçıların iktidara gelmesiyle iki defa Adliye Nazırlığına, bir defa da Şûrâ-yı Devlet reisliğine ve Meclis-i Ayan üyeliğine getirilmiştir. Hasan Fehmi Paşa, 1910 yılında ölmüştür. Bkz. Cevdet Küçük, " Hasan Fehmi Paşa " *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, İstanbul, 1997, s.322-323.

<sup>75</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. Celal Dincer; " Osmanlı Vezirlerinden Hasan Fehmi Paşa' nın Anadolu' nun Bayındırlık İşlerine Dair Hazırladığı Layiha " *TTK Belgeler*, V.VIII / 9-12, s. 153-233.

ön planda tutulduğu dikkati çeken ilk hususlardandır<sup>76</sup>. Layihanın ilk bölümünü şose yolları oluşturmaktadır. Yapılması tasarlanan yolların güzergahı, uzunluğu ve o günkü koşullardaki maliyeti aşağıdaki şekilde belirtilmiştir:

Tablo 7. Proje Kapsamındaki yollar.

<u>Güzerghah</u>	<u>Uzunluk(km)</u>	<u>Maliyet</u>
Rize-Erzurum	200	173.913.40
Kelkit-Gümüşhane- Şiran	100	65.217.39
Tirebolu-Karahisar	140	91.304.34
Giresun-Karahisar	125	108.695.65
Ordu-Sivas	200	130.434.78
Ünye-Niksar-Tokat	150	97.826.08
Bafra-Samsun-Terme	150	65.217.39
Sinop-Osmancık, Yozgat-Kayseriyye	500	326.086.95
İnebolu-Kastomoni, Çankırı-Ankara	300	234.782.60
Bartın-Zağfranbolu (Safranbolu)	100	65.217.39
Bandırma-Balıkesir	110	86.086.95
Ayvalık-Bergama-Kırkağaç	100	60.866.56
Antalya-Isparta	160	104.347.82
Maraş-Sis ve Adana-Karataş	200	86.956.52

İnşası düşünülen bu yolların toplam uzunluğu 2500 km olup, maliyeti de kilometre başına 669.lira 43 kuruştan 1.696.956. liradır<sup>77</sup>.

Hasan Fehmi Efendi, bir yerde Türkiye' nin Bayındırlık tarihinde ilk planlayıcısı olmuştur. 1879 yılından sonra ve II. Meşrutiyet Döneminde yapılan bayındırlık hizmetlerinde esas Hasan Fehmi Efendi' nin hazırlatmış olduğu proje alınarak yürütülmüştür.

Bu girişimlerin bazıları olumlu sonuçlar vermiştir. Yollar, Turuk-u Umumiye (Devlet yolları) ve Turuk-u Hususiye ( Vilayet yolları) diye sınıflara ayrılmış ve devlet yolları numaralandırılmıştır.

Yapılan programda Osmanlı Devletinin Asya kıtasındaki 26 yol 1609 km olarak, Avrupa kıtasındaki 21 yol ise 2567 km olarak hesaplanmıştır. Devlet yolları dışında vilayet yolları ise 27500 km olarak verilmiştir.

<sup>76</sup> Aynı, s.157-165.

<sup>77</sup> Aynı, s.166-175

1879'dan sonraki en önemli gelişme Yol Bütçesinin hazırlanmış olmasıdır. Bu yıllarda yolların yapımında mali ve teknik yönlerini anlatan ve aynı zamanda “ Yollar genel Müdürlüğü “ denilebilecek *Turuk-u Muabir Talimat-ı Umumiyesi* kabul edilmiştir. 98 maddeden oluşan bu talimat, hem kuruluşu, hem fenni şartnameyi, hem de çalışma yöntemini kapsamaktadır.

1881 yılında yayınlanan başka bir nizamname şunu göstermiştir ki yapılan çalışmalar yeterli değildir ve halkın tepkisini kazanmaktadır. *Turuku muvaredenin amele-i mükellefe ile inşası usulünün lağv ile vilayatta tarh edilecek bedeli nakdi hakkında irade-i seniye* adıyla Meclis-i Mahsusa Vükela mazbatasını taşıyan nizamnamede şu hususlar dikkat çekmektedir<sup>78</sup>. Yol çalışmalarında hayvanların çalıştırılması af kapsamına alınmış, senede 4 gün bizzat veya yerine adam çalıştırmada günlük ücret olarak 3 kuruştan 12 kuruş alınması gerekli kılınmıştır. Fakat, bu ücret Osmanlı' nın bazı bölgelerindeki işçi ücretlerinden düşük olduğundan, yevmiyeler belirlenirken ilk önce illere sorulacak, gelen oran dahilinde ayarlama yapılacaktır. Kastamonu, Mamuretülaziz, Yanya, Halep, Kosova, Erzurum, İşkodra, Adana, Konya, Ankara, Bitlis, Sivas, Van, Trabzon, Diyarbakır ve Musul Vilayetlerinde yevmiye 3' er kuruştan dört günlük 12 ve Edirne, Suriye, Cezair-i Bahri, Sefid, Aydın, Biyрут Hudavendigar, Manastır ve Selanik vilayetleri ile Çatalca, İzmit, Kudüs ve Biga mutasarrıflıklarında 4 kuruştan dört günlük yevmiye 16 kuruşun kafi olacağı belirtilmiştir.

II. Meşrutiyet' in ilanından sonra 20 Haziran 1910 tarihli 139 numaralı bir yasa ile yollara ayrılan ödenek arttırılmış ve kanuna ek bir liste eklenerek yapılacak yollar belirtilmiştir<sup>79</sup>. Bu cetvele göre; Rumeli' de yapılacak yollar 435 km, Anadolu' da yapılacak yollarda 1200 km' dir. Anadolu' da yapılacak yolların bir çoğu Doğu Anadolu Bölgesinde toplanmıştır.

27 Şubat 1913 yılında, Osmanlı Devleti'ndeki yollarda çalışma yükümlükleri ve yol vergisi yeni bir düzenlemeye tabi tutulmuştur<sup>80</sup>. Bu kanuna göre;

**Madde 1.** Yükümlülük 18 ile 60 yaş arasındaki bütün erkeklere zorunlu kılınmıştır. Yalnız sakat olanlar, silah altında bulunan askerler vergiden muaf

<sup>78</sup> *Düstur*, 1. Tertip, C.6, s.520-523.

<sup>79</sup> *Aynı*, 2. Tertip, C.2, s.623-628.

<sup>80</sup> *Aynı*, C.6, s.304-305.

tutulmuşlardır. Yol vergisi bedeli en az 12 en çok 40 kuruş olup her vilayette alınacak bedel miktarı bu iki had arasında olmak üzere her sene Meclis-i Umumi tarafından tayin edilecektir.

**Madde 2:** Yol vergisi, Tahsili Emval Kanunu hükümlerine göre her sene Ağustos ayı içerisinde peşin olarak ödenecektir.

Her sınıf memur, gerek ücretle çalışanlar gerekse emekli olanlar, yol vergilerini Ağustos maaşını alacakları ilde İl Genel Meclisi tarafından belirlenen miktarın maaşlarından kesilmesi suretiyle ödeyeceklerdir. Hazine-i Hassa-i Şahane ve Evkaf Nezareti ve Ziraat Bankası ve Emniyet Sandığı ve Hicaz Demiryolu ve Seyri Sefain İdaresi ve Vilayet ve Belediye memurlarının yol vergisi Ağustos maaşlarından kesilecektir.

**Madde 3.** Yol vergisi olarak toplanan paralar yükümlü hangi il nüfusuna kayıtlı ise o vilayete ait olacak, ancak maaşlardan kesinti suretiyle tahsil olunan paralar ise kesintilerinin yapıldığı vilayete ait bulunacaktır.

**Madde 5:** Yol vergisinden vilayetlerinin paylarına düşen oran şu şekildedir: Emlak Vergisiyle Temettu Vergisinin asıl miktarlarına % 500 nispetinde zam yapılmıştır. 5 Ramazan 1914 tarihli Harp Vergisi Kanununun 3. ve 8. maddeleri gereğince yapılacak kesinti tutarı % 5 nispetinde arttırılmıştır.

**Madde 6:** Bu kanun 1330 senesinden itibaren geçerlidir.

**Madde 8:** Bu kanunun icrasından Dahiliye ve Maliye Nazırları sorumludur.

Ayrıca bu nizamname ile Osmanlı Devleti'ndeki, dört sınıf yoldan, birinci sınıf yollar, **Turuk-u Umumiye ( devlet yolu)**, diğer üç sınıf yol ise **Turuk-u Hususiye (İl yolları)** olarak gösterilmiştir. Turuk - u Umumiye yollarına Genel Bütçeden, Turuk-u Hususiye yollarına ise İl Özel İdarelerinin bütçelerinden ödenek ayrılmıştır. Bu yüzden Turuk-u Hususiye'den bir yolun Turuk-u Umumiye sınıfına geçmesi için, kanun çıkartılması gerekmektedir.

2 Teşrinevvel 1914 tarihli ve 561 numaralı, Nafia Nezareti Teşkilatı Hakkında Nizamname ile teşkilat tekrar örgütlenmiştir<sup>81</sup>. Nizamnameye göre;

**Madde 1.** Nafia Nezareti Nazırdan başka Nezaret Müsteşarı ile Meclis-i Nafia'dan, idare ve şubelerinden oluşur.

<sup>81</sup> Aynı, s.1342-1350.

### Kalem-i Mahsusa Müdüriyeti

Demiryol ve Limanlar Müdüriyeti Umumiyesi }	birinci şube	Heyet-i Fenniye
	ikinci “	“ Teftişiye
	üçüncü “	“ Tahririye
	dördüncü “	“ Hesabiye
Turuk-u Muabir Müdüriyeti Umumiyesi }	birinci şube	Heyet-i Fenniye
	ikinci “	“ Teftişiye
	üçüncü “	“ Tahririye
	dördüncü	“ Hesabiye
Umuru Nafia Müdüriyeti Umumiyesi }	birinci şube	Heyet-i Fenniye
	ikinci “	“ Teftişiye
	üçüncü “	“ Tahririye
	dördüncü “	“ Hesabiye

ve Muhasebe, Hukuk, Memurin, Evrak, Tercüme Müdürlükleri bulunmaktadır.

**Madde 11:** Turuk-u Muabir Müdüriyeti belediyelere ait yollardan maida Memleket-i Osmaniye’de mücedden ve tamiren yapılacak bilcümle yolların ( gerek turuk-u umumiye gerek tarik-i husisiye-i vilayetten olsun ) taaluk ettikleri bütçelerde muharrer ve merkum karşılıklarına ve ihtiyacatı mahalliyeye göre kavaidi fenne tevfiikan küşat ve inşa ve tamirâtı mütamadiyelerle hüsnü halde muhafaza ettirilmesini ve belad ve kasabatı hariciyede hututu hadidiye muhtaç olmayan her türlü vesaiti nakliye-i berriyeye müteallik muamelatı umumiyei temin eylemek vezaiifiyle mükelleftir.

**Madde 12:** Turuk-u Muabir Müdüriyeti Memalik-i Osmaniye’ de küşat ve inşası muktazi bilcümle yolların iktisadi ve siyasi ehemmiyetlerini takdir ve vilayet ve vilayet ve elviye-i müstakile ve cihet-i askeriye ile usulen bilmuhabere evvel baevvel yapılacakları tayin eder ve mahsusatı seneviyelerine nazaran bunların surat-ı inşa ve tamirleri hususunda takibat ve teşebbüsatda bulunur ve yollara ait istatistikleri vücuda getirir.

**Madde 13:** Yeniden inşa veya tamirâtı esasiye ve mütamadiyeleri mukarrer Turuk-u Umumiye ve Turuk-u Hususiye vilayete aid evrak-ı fenniye ve keşfiyeyi memurini mahsusa-i fenniye vesaitiyle ve kaide-i fen ve iktisade göre tanzim ettirmek

veledi el iktiza aynen veya tadilen tasdik etmek ve mahsusatın hesab suretiyle sarf olunup olmadığını tahtı nezaret ve murakabede bulundurmak Turuk-u Muabir Müdüriyetine aittir.

Osmanlı Devleti'nde, bütün bu çabalara rağmen karayolları fazla bir gelişme göstermemiştir. Karayollarının geliştirilememesinin nedenlerinin başında devletin yol yapımına fazla bir ödenek ayırmaması gelmektedir. Devlet, bundan dolayı karayolu yapımını yabancı sermayeden beklemiştir. Fakat ; karayolları yabancı yatırımcılara, demiryolları kadar cazip gelmemiştir<sup>82</sup>. Ulaşım alanındaki yatırımlarda yabancı sermaye iki ayrı hedefe ulaşmak ister: İlk olarak ülkedeki üretime ve üretici güçlere el koymak, ikinci olarak ülkeyi kendi nüfusuna almak. Bunun içinde tarımsal üretim ve iyi yollar olmalıdır. Fakat, yabancı sermaye açısından asıl önemli olan yatırımlarının kazanç getirmesidir. Demiryolları yabancı kumpanyalara kilometre garantisinden dolayı, karayollarından daha çekici gelmiştir.

Karayollarının gelişmemesinde diğer bir önemli unsurda, motorlu taşıtların ülkede az olmasıdır. 1919 Türkiye'sinde ordunun elinde bile motorlu ulaştırma birliği yoktur. Taşıma ve nakliye işleri hayvanlarla yapıldığından karayollarının bakımına da fazla önem verilmemiştir. Aynı tarihlerde ülkede var olan otomobil adeti 1000 tanedir ki bu sayının 800' ü İstanbul'da, 100' e yakını İzmir'de, kalan 100 tane otomobil de Anadolu'nun çeşitli yerlerindedir<sup>83</sup>. O günün koşullarında İstanbul-Ankara arası otomobille ancak 80 saatte katledildiği göz önüne alınırsa yolların durumu hakkında daha iyi bilgi sahibi olabiliriz<sup>84</sup>.

Osmanlı Devleti'nden, Cumhuriyet Türkiye'sine ne kadar yol miras kaldığı konusunda kaynaklar farklı bilgiler vermektedir. Kimi kaynaklara göre bu miktar 9711 bin km<sup>85</sup>, bazı kaynaklarda ise 14 bin km' dir<sup>86</sup>. Türkiye yolları hakkında uzun

<sup>82</sup> Sadece bir Fransız Şirketi, elli yıl imtiyazla 1859-1863 yıllarında Beyrut- Şam paralı karayolunu yapıp işletmiştir. Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. Karal; (1961), *a.g.e*, C.VI, s.261-263; C.VII, s 266-268.

<sup>83</sup> Çavdar; (1977), *a.g.e*, s 84.

<sup>84</sup> B. Datkot; *Türkiye İktisadi Coğrafyası*, İstanbul Üniversitesi Yayınları, 1968, s 201. Aktaran Yahya S. Tezel; *Cumhuriyet Dönemi İktisadi Tarihi 1923-1950*, 2. Baskı, Ankara, Yurt Yayınları, , 1986, s.95.

<sup>85</sup> Yücel; *a.g.e*, s.95.

<sup>86</sup> Tezel; (1986) *a.g.e*, s 95.



araştırmalar yapan Nazım Berksan ise kalan yol miktarını, 13.885 km bakıma muhtaç şose yol, 4.450 km toprak yol olmak üzere, toplam 18.335 km olarak saptamıştır<sup>87</sup>.

#### 1.4.2- Demiryolları:

Ulaştırma ve taşımacılık sektörünün en önemli alanını oluşturan demiryollarının tarihi 19.yy' da başlamıştır. Buharın sanayide kullanılmasıyla beraber Fransa' da ve Amerika' da buhar makineleri yapıp, caddeler üzerinde hareket ettirilmeğe çalışılmıştır. Fakat gerçek anlamda lokomotifin yapılabilmesi için *Mac Seguin'* in borulu kazanı bulması beklenmiştir. Bu buluşu izleyen yıllarda İngiliz işçisi *George Stephenson* icat ettiği buhar makinesine baca ekleyerek ilk lokomotifi yapmıştır<sup>88</sup>.

Stephenson, *Fusée* adı verilen bu makinesi ile 16 Kasım 1829 tarihinde, Liverpool ve Manchester arasındaki demiryolu güzergahında ilk geçişi sağlamıştır. Bu tarihten sonra demiryolları dünyaya yayılmaya başlamıştır. 1829' da Amerika' da, 1832 yılında Fransa' da, 1835' de Belçika' da ve Almanya' da, 1838' de Avusturya' da, 1839' da İtalya' da, 1853' de Asya' da ve Avustralya' da, 1856' da Afrika' da demiryolları kullanılmaya başlanmıştır<sup>89</sup>.

Demiryolları, 19.yy'da bütün dünyada olduğu gibi Osmanlı Devleti içinde önemli taşıma ve ulaşım olanağını teşkil etmiştir. Demiryolları sayesinde kapalı ve durgun ekonomiler canlanmış, ticaret gelişmiştir. Fakat Osmanlı gibi yarı-sömürge olmuş bir devlet için demiryolları, emperyalist şirketlerin kârlarına kâr kattıkları alanı oluşturmuştur.

Osmanlı Demiryolları tarihi, Türkiye'nin emperyalist devletler tarafından parçalanıp yok edilme çabalarının tarihidir<sup>90</sup>. Türkiye' de demiryollarının açılması düşüncesi yabancılara aittir. 1838 Balta Limanı Antlaşması ile yabancılardan iç pazara hakim olma yarışı sonucunda ülkedeki dağınık ekonomik yapılar birleştirilmek istenmiştir. Bunun için de ulaşım sorunun çözülmesi zorunluluk haline gelmiştir. Yabancı sermaye bu amaç doğrultusunda demiryolu ağını Osmanlı ülkesinin en zengin yeri olan İzmir ve çevresine inşa ederek çalışmalarına başlamıştır.

<sup>87</sup> Nazım Berksan; *Yol Davamız, Dün, Bugün, Yarın*, Ankara, 1951, s.59.

<sup>88</sup> "Demiryolu" *Ana Britannica Ansiklopedisi*, C.9, İstanbul, Ana Yayınları, s.422.

<sup>89</sup> Ahmet Cnur; *Türkiye Demiryolu Tarihi*, Ankara Türkiye Kara Kuvvetleri Komutanlığı Matbaası, 1953, s.5-6.

<sup>90</sup> Doğan Avcıoğlu; *Türkiye'nin Düzeni*, Birinci Kitap, İstanbul, Tekin yayınları, 1995 (b), s 141.

İlk demiryolunun açıldığı tarihten ( 1856 ), 1915 yılına kadar Avrupa'nın pek çok mali çevresi, Osmanlı Devleti'nden demiryolu açma ve işletme imtiyazı almıştır. 1915 yılına kadar Osmanlı Devleti'nde inşa edilen 6 107 kilometrelik hattın 4 037 kilometresini yabancılar inşa etmiş ve işletmiştir. Devletin, hem inşa edip hem de işlettiği tek hat 1 466 kilometrelik Şam-Mekke Demiryoludur<sup>91</sup>.

Osmanlı Devleti zamanında Türkiye'de yapılan demiryollarını özet olarak iki bölümde kısaca inceleyeceğiz. İlk bölümde 19yy' dan I. Dünya Savaşına kadar inşa edilen hatları , ikinci bölümde de I. Dünya Savaşından Kurtuluş Savaşına kadar yapılan demiryollarını ele alacağız.

#### 1.4.2.1. 19.yy' dan I. Dünya Savaşına Kadar Türkiye' de Yapılan Demiryolları

##### 1.4.2.1.1.İzmir ve Çevresinde Yapılan Hatlar:

Batı Anadolu Bölgesi, İngiltere ile Osmanlı Devleti arasındaki ticari faaliyetlerin en yoğun olarak yaşandığı yerdir. Bu bölge, tarımsal zenginliği ve İzmir limanı sayesinde devleti dışarıya bağlamaktaydı. 19.yy' da bölgenin kapsadığı alana Aydın Vilayetinin tümü, Hüdavendigâr (Bursa) Vilayetinin güney ucu ve Konya Vilayetinin güney-batı kesimleri giriyordu<sup>92</sup>.

19.yy'ın ilk yarısından itibaren İzmir' in İngilizler için önemi giderek artmıştır. Sayıları hızla artan İngiliz tüccarlar, İngiltere' den getirdikleri mallarını ticarethanelerinden Rum ve Ermeni komisyonculara dağıtıyorlardı. Aynı komisyoncular sayesinde de ihraç edecekleri tarımsal ürünleri satın alıyorlardı. Bu nedenle bu tüccar grubu, Batı Anadolu' nun İzmir' e uygun ve sağlıklı yollarla bağlanması halinde ticari dönüşümün ve bunun neticesinde de kârlarının artacağını farkındaydılar.

Yüksek miktarda sermaye yatırımı isteyen İzmir-Aydın Demiryolu hattı için İngiltere ' den yeterli mali destek sağlanınca 1855 yılının Temmuz ayında Robert Wilkin ve dört ortağı bu demiryolunu yapmak için Osmanlı Hükümeti'ne baş vuruda bulundular.

<sup>91</sup> Tezel; (1986),*a.g.e*, s.82.

<sup>92</sup> Kurmuş; *a.g.e*, s.26.

İmtiyaz, 1856 yılının Eylül ayında verildi. Girişimci grup Mayıs 1857’ de “*İzmir’ den Aydın’ a Osmanlı Demiryolu*” adı altında bir şirket kurdular<sup>93</sup>.

Şirket, 30.6 milyon Franklık bir sermaye ile işe başlamıştır. Osmanlı Hükümeti bu sermayeye % 6 oranında faiz ödüyordu. Fakat şirketin inşaata başlaması için bu para yeterli gelmedi ve sermaye artırımına giderek sermayesini 45.5 milyon Franga çıkardı<sup>94</sup>. Yolun yapımına başlayan şirket İzmir-Torbalı hattını 24 Aralık 1860 tarihinde işletmeğe açmıştır. 9 Eylül 1861’ de de bu hatta ilave olan 11 kilometrelik Torbalı- Celadkahve bölümü hizmete girmiştir. 14 Kasım 1861’ de 70 kilometrelik ilk bölümün inşaatı tamamlanmıştır<sup>95</sup>. 1866 yılında Aydın’ a varmış olan hattın uzunluğu 133 kilometreyi bulmuştur.

Aydın Demiryolu Şirketi 1879 ve 1889 yılında Osmanlı Hükümeti’nden iki imtiyaz daha alarak demiryolunun Batı Anadolu’ nun içlerine kadar ilerlemesini sağlamıştır. 1879 imtiyazından sonra, 1881 yılında Aydın Kuyucak ve Kuyucak -Sarayönü hatları işletilmeğe açılmıştır. Torbalı’ dan doğuya doğru Küçük Menderes vadisini izleyen ve Bayındır yoluyla Tireye uzanan bir şube hattı ise 1883 yılında hizmete girmiştir. 1888 imtiyazına göre de; 25 kilometrelik Ödemiş hattı bitirilmiş daha sonra Sarayköy-Dinar hattı 1889 yılında işletmeğe açılmıştır. 1890 yılında da Söke hattının inşası tamamlanmıştır<sup>96</sup>. 1890 yılında 25 kilometrelik Çatal-Ödemiş ve 9 kilometrelik Saray-Denizli hatları faaliyete geçmiştir. İzmir- Aydın hattının uzunluğu 1914 yılına kadar 610 kilometreye ulaşmıştır.

İzmir’ den başlayan diğer bir demiryolu hattı da İzmir-Kasaba (Turgutlu) arasındaki hattır. Bu demiryolu hattının imtiyazı, Edward Price isminde bir İngiliz’e 4 Temmuz 1866 tarihinde verilmiştir. Hat için kurulan “ *Kasaba Demiryolu Kumpanyası* “ nın sermayesi 20 milyon Franktır. Hükümet % 6 faizle bu sermayeyi teminat altına almıştır. İnşaatına 1864’ de başlanan demiryolu hattı 10 Ocak 1866’ da Kasaba’ da (Turgutlu) sona ermiştir<sup>97</sup>.

<sup>93</sup> Aynı. s.51-52.

<sup>94</sup> Onur; *a.g.e*, s.12.

<sup>95</sup> Kurmuş; *a.g.e*, s.63.

<sup>96</sup> Aynı. s.71-72.

<sup>97</sup> Onur; *a.g.e*, s.12.

Kumpanya, 1888 yılında Osmanlı Hükümetine baş vuruda bulunarak hattı Manisa' dan Soma ve diğer bölgelere uzatmak için imtiyaz hakkı istemiştir. Osmanlı Hükümeti de kumpanyanın isteğini kabul etmiştir<sup>98</sup>. 92 kilometrelik Manisa-Soma demiryolu kumpanya tarafından 1890' da işletmeğe açılmıştır.1893 yılında Osmanlı Hükümeti, şartnamenin hükümleri içerisinde yer alan *satın alma hakkını kullanarak* hattın imtiyazını bir Fransız şirketine devretmiştir. Bu şirket ( *İzmir-Kasaba Demiryolu ile Temdidi Şirketi*) hattı Afyonkarahisar' a kadar inşa edecekti. Osmanlı Hükümeti, şirkete eski hat için yılda ortalama 2.310.000 Frank, yapılacak yeni hatta da kilometre başına yılda 19 bin Franklık bir teminat verecekti<sup>99</sup>. Alaşehir'den 1894 yılında inşaatına başlanan hat 1896' da Afyonkarahisar' a varmıştır.

İzmir-Kasaba ve Temdidi Demiryolu Şirketi 30 Temmuz 1910 tarihli imtiyaz hakkına dayanarak Soma-Bandırma arasında 184 kilometre uzunluğundaki hattını inşa etmiş ve 1912 yılında işletmeye açmıştır.

#### 1.4.2.1.1.2. Anadolu - Bağdat Hattı:

Anadolu-Bağdat Demiryolu hattı, Osmanlı Devleti'nde emperyalist çekişmenin en güzel örneğini temsil eder. Hattın yapımını ilk olarak Osmanlı Hükümeti düşünmesine karşın<sup>100</sup>, Almanlar tarafından inşa edilmiştir. Hattın yapılmasının siyasi, askeri ve ekonomik nedenleri vardır. Bunların üzerinde durmak bu çalışmanın sınırlarını aşacağından doğrudan hattın yapılmasına değineceğiz<sup>101</sup>.

1888 yılına kadar Osmanlı Devleti'nde yapılan demiryolları genellikle Akdeniz' in doğusunda bulunan Mersin ve İzmir gibi liman kentlerine doğru, İngiltere ve Fransa tarafından yapılmıştır. II. Abdülhamit, bu iki ülkenin tekelleşen sistemlerinden kurtulmak için yapımını düşündüğü Anadolu Demiryollarının imtiyazını daha az tehlikeli bir devlete vermek istiyordu. Bu dönem içersinde Almanya, gerek Osmanlı ekonomisinde oynadığı ikincil rolü gerekse devlet adamlarının defalarca doğuda herhangi bir çıkarlarının olmadığını yönündeki beyanları ile buna en uygun devletti<sup>102</sup>.

<sup>98</sup> *Düster*, 1. Tertip, C.6, s.56 v.d

<sup>99</sup> *Aynı*. s.1489 v.d

<sup>100</sup> Bkz. Hasan Fehmi Bey' in projesi. Dinçer; *a.g.b*, s.176-184.

<sup>101</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. Lothar Rathmann; *Berlin-Bağdat Alman Emperyalizminin Türkiye' ye Girişi*, (Çev. Ragıp Zorakolu), 2. Baskı, İstanbul, Belge Yayınları, 1982.

<sup>102</sup> *Aynı*. s.35-38.

Demiryolunun yapımı için gerekli sermayeyi *Deutsche Bank* sağlayacaktı. 4 Ekim 1888 yılında imtiyaz sözleşmesi imzalandı. Demiryolunun inşası için *Deutsche Bank*' in kontrolünde "*Osmanlı Anadolu Demiryolu Şirketi* " oluşturuldu. İmtiyazla şirket daha önce işletmeğe açılmış olan Haydarpaşa- İzmit hattını da 6 milyon Frank karşılığında aldı. Bundan başka şirket, 15 bin Franklık kilometre garantisi karşılığında Eskişehir üzerinden Ankara' ya ulaşan 486 kilometrelik İzmit-Ankara hattını 99 yıllığına işletme ve yapım hakkını elde etmiştir<sup>103</sup>. 1890 yılının Haziran ayında 41 kilometrelik İzmit-Arifiye hattı, 1892 yılının Haziran' ında 182 kilometrelik Arifiye-Eskişehir ve 1892 Aralığında 263 kilometrelik Eskişehir- Ankara hatları işletmeğe açılmıştır<sup>104</sup>.

1890 yılında şirket, hükümete bir teklif sunarak, Eskişehir ile Konya arasında Afyonkarahisar' dan geçecek bir hattın yapımı için imtiyaz istemiştir<sup>105</sup>. 15 Şubat 1893' de Eskişehir-Konya ve Ankara-Kayseri hattıyla, Sivas, Diyarbakır ve Bağdat' a olan uzantılarının yapım imtiyazı Almanlar' a verilmiştir. Hattın Eskişehir- Konya bölümü 29 Temmuz 1896' da bitirilmiştir. Hattın doğu kısmı yani Bağdat bölümü parasızlık, İngiliz, Rus ve Fransızların engellemeleri yüzünden yapılamamıştır. Sonuçta Almanlar Anadolu Demiryolları adı verilen ( Konya'nın batısı) 1033 kilometrelik demiryolu ağını tamamlayarak denetimleri altına almışlardır<sup>106</sup>.

Almanlar, 1899 yılında hattın uzatılması konusunda Osmanlı Hükümeti'nden tekrar bir istekte bulunmuşlardır. II. Abdülhamit, Konya ile Bağdat ve Basra Körfezi arasında bir demiryolu yapılmasına ilişkin imtiyazı *Deutsche Bank*' a verme kararını 27 Kasım 1899 tarihinde ilan etmiştir. Ne var ki projenin ön çalışmaları ve şartnamenin hazırlanması uzun sürmüş, imtiyaz ancak 18 Mart 1902 tarihinde *Deutsche Bank*' in denetimi altında bulunan *Anadolu Demiryolları Osmanlı Şirketi*'ne verilmiştir<sup>107</sup>. Yapılan şartnameye göre şirket; Konya-Karaman-Ereğli-Adana-Hamidiye-Kilis-Telebyat-Nusaybin-Musul-Tikrit-Sadiye-Bağdat-Kerbela-Necef-Basra ana hatlarını yapacaktır. Yapılacak olan bu hatlar 200 kilometrelik bölümlere ayrılacak ve öyle inşa edilecekti. Fakat şirket işletme ve mali sorunlarla karşı karşıya kalınca 5 Mayıs 1903 tarihinde yeni bir sözleşme imzalanmıştır. Şirket, Konya' dan sonra Bağdat' a ve Basra

<sup>103</sup> *Düstur*, 1. Tertip, C.6, s. 312-415.

<sup>104</sup> Rothmann; *a.g.e*, s.43.

<sup>105</sup> *Düstur*, 1.Tertip, C.6, s.1312-1339.

<sup>106</sup> Yaresimos; *a.g.e*, 2. Kitap, s.399-400.

<sup>107</sup> *Düstur*, 1.Tertip, C7, s.361.

Körfezine kadar olan yeni demiryolunun inşaatını ve işletme hakkını, 5 Mart 1903 tarihinde 15 milyon Frank sermaye ile kurulan *Bağdat Demiryolu Şirket-i Şahane-i Osmaniyesi*' ne devretmiştir<sup>108</sup>. İlk etapta Konya-Bulgurlu kısmında inşaata başlanmış ve 25 Ekim 1904 yılında bitirilmiştir. Bağdat Demiryolunun 840 kilometrelik ikinci kısmı (Bulgurlu-Halep, Nusaybin -Elhelif ) nın yapımına 2 Haziran 1908 tarihindeki bir irade ile müsaade verilmiştir<sup>109</sup>. Fakat 23 Temmuz 1908 tarihinde II. Meşrutiyet' in ilanı bu imtiyazı kısa sürede olsa durdurmuştur.

Jön Türkler, Bağdat Demiryolu imtiyazının ülke çıkarlarına aykırı hükümler içerdiğini düşünerekten, gelişmelere kuşku ile bakmışlardır. Bu nedenle, Meclis-i Mebusan' da tartışmalar yapılmıştır<sup>110</sup>.

1909 yılında bazı değişiklikler Meclis-i Mebusan' dan geçen bu antlaşma ancak 1911 yılında uygulamaya girebilmiştir. *Deutsche Bank*' ın finansmanını karşıladığı inşaat 1914 yılında bitirilmiştir<sup>111</sup>. Yapılan hatlar şunlardır:

<u>Hatlar:</u>	<u>Uzunlukları ( km ) :</u>
Bulgurlu-Ulukışla-Karapınar	91
Durak-Yenice	18
Adana-Mamure	151
Toprakkale-İskenderun	59
Raco-Halep-Telebyat	304
Bağdat-Samra	120
<b>Toplam</b>	<b>632</b>

#### 1.4.2.1.3. Rumeli Demiryolları :

Rumeli Demiryollarının yapımı konusunda ilk adımlar Sultan Abdülaziz Döneminde atılmıştır. 1867 yılında Abdülaziz bir Avrupa gezisine çıkmıştır<sup>112</sup>. Gezi dönüşünde uğradığı Avusturya-Macaristan' da demiryolunun yapımı konusunda girişimlerde bulunmuştur.

<sup>108</sup> Gündüz Ökçün, " Osmanlı Meclis-i Mebusan' ında Bağdat Demiryolu İmtiyazı Üzerine Yapılan Tartışmalar " *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, C.25, No:2, 1970, s.18-19.

<sup>109</sup> *Düstur*, 1.Terip, C.7, s.953-969.

<sup>110</sup> Gökçün (1970) , *a.g.m*, s.23-55.

<sup>111</sup> Onur; *a.g.e*,s.22-25. Rathmann; *a.g.e*,s.72-111.

<sup>112</sup> Bkz. Cemal Kutay; *Sultan Abdülaziz' in Avrupa Seyahati*, İstanbul, Boğaziçi Yayınları, 1991.

Anlaşma sağlanan Vanderst Kardeşler Şirketi ile 1868' de bir mukavele imzalanmıştır. Fakat inşaata başlanmaması üzerine anlaşma bozulmuştur. Bunun üzerine Nafia Vekili Davut Paşa Avrupa' ya gönderilmiş ve Baron Hirsch ile Paris' te 1869 yılında bir mukavele imzalanmıştır. Anlaşma hükümlerine göre Baron Hirsch' in kurduğu *Şark Demiryolları İşletme Şirketi* yedi yıl içerisinde 2000 kilometre uzunluğundaki İstanbul-Çatalca-Edirne-Harmanlı-Sofya-Niş ve bu ana hatlara Dedeağaç, Yanbolu, Selanik şube hatlarını bağlayacaktı. Rumeli'yi baştan aşağı katedecek olan hattın inşaat masraflarını karşılamak üzere devlet Paris Borsasında satılmak üzere %3 faizli ve itibar kıymeti 400 Frank olan 1.980.000 adet tahvil çıkartmıştır<sup>113</sup>.

Her ne kadar Meclis-i Vükela' da yapılan tartışmalarda demiryolunun devletçe yapılması istenmişse de Rumeli' de yapılacak demiryolunun Rus çıkarlarına dokunacağından Rus tehdidiyle karşı karşıya kalınacağı anlaşılmış ve bu nedenle yabancı sermayeye inşaat hakkı verilmesi uygun görülmüştür. İş alan Avusturya vatandaşı Baron Hirsche, devletin çıkardığı hisse senetlerini satarak Avrupa'nın sayılı zenginleri arasına girmiştir<sup>114</sup>.

Demiryolunun inşasına 10 Mart 1870 tarihinde başlanmıştır. 1873 yılına kadar İstanbul-Çatalca, Edirne-Dedeağaç, Edirne -Harmanlı hatları bitirilip, işletmeye açılmıştır. 1877 -1878 Osmanlı-Rus savaşı sırasında İstanbul-Edirne-Belova, Edirne-Dedeağaç, Tırnova-Yanbolu, Selanik-Mitroviça hatları bitirilmiştir. 1884 yılında Rumeli Demiryolları hududunun nerelerde birleşeceği belirlenmiştir<sup>115</sup>.

1890 yılında Baron Hirsche imtiyazı “ *Wiener Bankverein* “ in oluşturduğu bir konsersiyuma devrederek, demiryolu işinden sıyrılmıştır. Aynı yıl Selanik-Manastır arasındaki 269 kilometrelik demiryolu imtiyazı *Deutsche Bank*' ın başında olduğu gruba verilmiştir. Demiryoluna kilometre garantisi olarak bu iki sancağın aşar vergileri gösterilmiştir. Maliyeti 200 milyon kuruşu bulan bu demiryolu 1894 senesinde bitirilmiştir<sup>116</sup>.

<sup>113</sup> Eldem, (1994 b), *a.g.e.*, s.97.

<sup>114</sup> Avcıoğlu; (1995 b),*a.g.e.*, s.145.

<sup>115</sup> *Düstur*, 1.Tertip, C.5, s.177-189.

<sup>116</sup> Eldem, (1994), *a.g.e.*, s.98

II. Meşrutiyetten sonra Şark Demiryollarının işlettiği, İstanbul-Edirne-Harmanlı-Seymenli-Filiba-Belova hattı, işçilerin grev yapması üzerine Bulgarlar tarafından işgal edilmiştir<sup>117</sup>. Bu gelişme üzerine Osmanlı Hükümeti ile şirket arasında anlaşmazlık ortaya çıkmıştır. Yapılan görüşmeler sonucunda uzlaşma sağlanmıştır. Buna göre; Seymenli-Belova-Tırnova-Yanbolu hatları 42 milyon Franga Bulgaristan' a satılmıştır. Şirkete bütün bu gelişmeler sonucunda 1910 tarihinde yeni bir imtiyaz verilmiştir. İmtiyaz şartnamesince şirket, 45 kilometrelik Babaeski-Kırklareli demiryolunun inşaatı ile Sirkeci - Yeşilköy hattının çift hatta dönüştürülmesi işini yapacaktır. İnşaata 1911 yılında başlanmış ve 1913 yılında bitirilmiştir.

---

<sup>117</sup> Hüseyin Avni Şanda; *1908 İşçi Hareketleri*, İstanbul, Gözlem Yayınevi, 1976, s. 27-28.



Tablo 8: 1914 Yılına Kadar Osmanlı Demiryolları

1914 YILINA KADAR OSMANLI DEMİR- YOLLARI	HATTIN UZUNLUĞU	İMTİYAZ TARİHİ	İNŞA TARİHİ	TESİS SERMAYESİ milyon,kuruş	SERMAYENİN MENŞEİ
Köstence-Boğazköy	66	1866	1859-60	32	İngiltere
Ruşçuk-Varna	224	1861	1863-68	135	"
<b>Şark Demiryolları:</b>					
İstanbul-Edirne	318	1868/ 69	1869-70	214	Fransa, Belçika,
Şarki Rumeli	396	" "	1872-88	218	İsviçre, Avusturya
Selanik-Mitroviç	363	" "	1872-74	206	
Edirne-Dedeağaç	149	" "	1870-72	92	
Bosna Kısım	102	" "	1870-72	65	
Babaeski-Kırkkilise	46	1910	1911-13		
	+ _____			+ _____	
	<b>1364</b>			<b>792</b>	
Üsküp-Sırp Hududu	131	1884	1885-88	82	Osmanlı Bankası
Selanik-Manastır	219	1890	1891-94	220	Deutsche Bank
Dedeağaç-Selanik	508	1892	1892-96	488	Osmanlı Bankası
<b>Aydın Hatları:</b>					
İzmir-Aydın	130	1856	1856-67	147	İngiltere
Aydın-Dinar-Eğridir	342	1879/ 1911	1879-1912	308	"
Tire-Ödemiş-Çivril v.s	137	1882 / 1911	1883-1911	124	"
	+ _____			+ _____	
	<b>609</b>			<b>579</b>	
<b>Aydın-Kasaba ve temd.</b>					
İzmir-Kasaba	93	1863	1863-66		
Kasaba-Alaşehir	76	1872	1885-96	249	
Manisa-Soma	22	1888	1888-90		Fransız sermayesi
Alaşehir-Afyon	252	1884	1894-96		ile İngilizlerden
Soma-Bandırma	134	1888	1888-90	464	satın alınmıştır.
İzmir-Bornava	5		1865		
	+ _____			+ _____	
	<b>702</b>			<b>713</b>	
Mudanya-Bursa	41	1871	1872-92	18	Fransa
Mersin-Adana	67	1883	1884-85	45	İngiltere, bilhare Alm.
<b>Anadolu Hatları:</b>					
Haydarpaşa-İzmit	93		1872-73	26	
İzmit-Ankara	486	1888	1888-90	475	Deutsche Bank' sa-
Arifiye-Adapazarı	9	1896	1896-90		tılmıştır
Eskişehir-Konya	445	1893	1893-96	443	Deutsche Bank
	+ _____			+ _____	
	<b>1033</b>			<b>946</b>	
<b>Bağdat Hattı:</b>					
Konya-Ulukışla-Karapınar	291	1898	1904-12		Deutsche Bank
Durak-Mamure	115	"	" "	550	"
Toprakkale-İskenderun	59	"	" "		"
İslahiye-Resulayn	453	"	1911-14	400	"
Bağdat-Samarra	119	"	1912-14	50	"
	+ _____			+ _____	
	<b>1037</b>			<b>1000</b>	

**Kaynak:** Eldem; (1994), *a.g.e.*, s.104

Osmanlı Devleti'nde yabancı sermayedarlar en büyük kazancı demiryolu inşa ederek ve işleterek elde etmemişlerdir. Asıl kazanç getiren devletin verdiği kilometre garantisi olmuştur. Bu yöntemin esası, Osmanlı Hükümetinin, yapılan her kilometre yol için belirli bir gayri safi milli bir gelir sağlaması ve gerçek gelir güvence altına alınan tutara ulaşmazsa farkı şirkete ödemesinden ibarettir. Güvencenin miktarı kilometre başına 10000 frank ile 19000 frank arasında değişiyordu. Her yıl devlet bütçesine milyonlarca kuruşa mal olan bu ek borç, demiryollarının yapılmasında ve işletilmesinde bir çok yanlış uygulamaya neden olmuştur. İmtiyazlı şirketler inşa ettikleri demiryolunun güzergahını uzatarak kilometre garantisini de arttırma yoluna sık sık başvurmuşlardır. Ayrıca şebekenin tamamlanmasından sonra işletmeciler şirket, onu az verimle çalıştırmak suretiyle işletme masraflarını neredeyse sıfıra indirmiştir. Böyle bir durumda devletin verdiği teminata artmış ve imtiyazlı şirketler kasalarını doldurmuşlardır. Devlet, sağlanan güvencenin ödenmesi için borçlanma zorunluluğunda kalmış ve bunun neticesinde de dışa olan mali bağımlılık artmıştır<sup>118</sup>.

Kilometre güvencesi Osmanlı bütçesinden önemli miktarda paraları koparmıştır. Kilometre güvencesi bir çok sancağın Aşar Vergisi ile sağlanmıştır. Anadolu'da 74 sancağın 24'nün Aşarı kilometre güvencesinin ödenmesinin sağlanması için rehin olarak alınmıştır. Bu sancaklarda 20 yılda (1889-1909) 16.493.265 liralık Aşar toplanmıştır. Bu paranın 11.346.000 lirası, yani % 68,4'ü bu dönem içerisinde yabancı şirketlere verilmiştir. Bazı yollarda gelirleri rehin edilen sancaklardan toplanan paraların tümü, kilometre güvencesini sağlamakta yetersiz kalıyordu. Bu duruma en güzel örneği Eskişehir-Konya demiryolu teşkil etmiştir. 20 yılda (1889-1909) bu bölgeden 1.463.000 liralık Aşar toplanmış, ödenen güvence ise 1.765.000 ulaşmıştır<sup>119</sup>.

<sup>118</sup> A. Davidoviç Novičev; *Osmanlı İmparatorluğunun Yarı Sömürgeleşmesi*, Ankara, Onur yayınları, 1979, s.47-57.

<sup>119</sup> Aynı.

Tablo 10. Osmanlı Devletinin Ödediği Kilometre Teminatları

<u>Yıl</u>	<u>Ödenen Teminat ( milyon kuruş)</u>
1889-1890	8.0
1890-1891	3.3
1891-1892	6.9
1892-1893	13.3
1893-1894	22.2
1894-1895	29.8
1895-1896	48.8
1896-1897	65.1
1897-1898	34.9
1898-1899	75.9
1899-1900	90.0
1900-1901	85.9
1901-1902	72.9
1902-1903	71.0
1903-1904	92.0
1904-1905	78.6
1905-1906	69.1
1906-1907	69.1
1907-1908	69.9
1908-1909	82.5
1909-1910	85.0
1910-1911	52.9
1911-1912	42.0
<b>Toplam:</b>	<b>1.269.1</b>

Eldem (1994 b); *a.g.e*, s.101.

### 1.4.2.2. Dünya Savaşından Kurtuluş Savaşına Kadar Türkiye' de Demiryolları:

Osmanlı Devleti' nde 1856 ile 1914 yılları arasındaki 60 yıl içerisinde 8.334 kilometrelik demiryolu inşa edilmiştir. Yani her sene ortalama 139 kilometrelik bir demiryolu şebekesi işletmeğe açılmıştır<sup>120</sup>.

Osmanlı Devleti, İttifak Devletlerinin yanında I. Dünya Savaşına girince ülkede İtilaf Devletlerine ait sermayenin işlettiği demiryolları hatlarına el koymuştur. El konulan demiryolları *Askeri Demiryollar İdaresine* bağlanmıştır. Türkiye toprakları içerisinde el konulan demiryolu hatları şunlardır: İzmir-Kasaba ve temdidi ,İzmir-Aydın ve şubeleri, Mudanya-Bursa hatları<sup>121</sup>.

Askeri Demiryolları İdaresi, savaş sırasında askeri amaçları göz önünde bulundurularak demiryolu hatları yapmaya devam etmiştir. Suriye cephesine yönelik Toros tünellerindeki hatlar yeniden elden geçirilmiş ve işletmeğe açılmıştır. Askeri Demiryollar İdaresi aşağıdaki hatların inşaatına teşebbüs etmiştir.

**1- Ankara-Kayseri hattı:**1914 yılına kadar olan dönemde Ankara'dan doğuya doğru demiryolu yapımına Ruslar karşı çıkmışlardır. Fakat I. Dünya Savaşında bu durumun olumsuzlukları hissedilince savaş içerisinde bir dar hattın yapımına başlanmıştır. Bu hattın Ankara- İzzettin istasyonu arasında yapılan bölümü 1Ağustos 1919 günü açılmıştır.

**2- Uzunköprü - Keşan:** Çanakkale bölgesindeki birliklerin ikmali için geniş hat olarak düşünülmüştür. Yalnız Uzunköprü-Kurukavak kısmı yapılmıştır.

**3- Diğer hatlar:** Genellikle yapılan bu hatlar dekovil hatlarıdır<sup>122</sup>.

Trabzon-Hamsiköy : 52 km

Beykoz-Kumburnu .: 15 km

Kazaklar-Gönen .. : 20 “

Kestanbolu -Km. 267 + 00 : 25 “

Kilya-Soğandere .....: 20 “

**Toplam: 208 km.**

Ağaçlı-Pirgos,

Çiftalan-Pirgos-Kağıthane: 61 “

Sinekli-Istranca .....: 15 “

<sup>120</sup> Eldem; (1994 b), *a.g.e*, s.103.

<sup>121</sup> Onur; *a.g.e*, s.28-29.

<sup>122</sup> Aynı. s.30-31.

Türkiye'nin en önemli alt yapısı olan demiryolları Mondros Ateşkes Antlaşmasından sonra İtilaf Devletlerinin denetimine girmiştir. Aşağıda I. Dünya Savaşı sonunda Osmanlı Devleti' nin elindeki demiryolları hatlarının kimler tarafından işgal edildiği verilmiştir<sup>123</sup>.

**1. Şark Rumeli Demiryolları:** İstanbul ( Sirkeci ) - Edirne hududu ve Alpulu-Kırklareli hattı. İstanbul, İtilaf Devletlerince işgal edilmiştir. Trakya Yunanlıların işgalindedir.

**2. Anadolu - Bağdat Demiryolları:** İstanbul ( Haydarpaşa ) - İzmit - Eskişehir - Afyon- Konya- Pozantı- Adana- Fevzipaşa- Hudut; Toprakkale- İskenderun, Yenice- Mersin, Eskişehir- Ankara, Arifiye- Adapazarı, Alayunt- Kütahya hatlarından oluşur. Bu hattın İstanbul- İzmit-Geyve arası İngilizlerin kontrolü altındadır. Afyon istasyonunda İngiliz ve İtalyan, Pozantı'dan sonraki kısımda ise Fransız birlikleri vardır.

**3. Mudanya- Bursa dar hatlı demiryolları:** Yunanlılar işgal etmiştir.

**4. İzmir- Kasaba ve temdidi demiryolları:** İzmir- Manisa- Salihli- Alaşehir- Uşak- Afyon; Manisa- Soma- Bandırma, Halkapınar- Bornova- hatlarından oluşur. Yunanlılar tarafından işgal edilmiştir.

**5. Aydın Demiryolları:** İzmir- Aydın- Eğridir, Sütlaç- Çivril, Goncalı- Denizli, Çatal- Tire, Gaziemir-Seydiköy, Şirinyer- Buca, Torbalı- Ödemiş, Pınarbaşı- Söke hatlarından oluşur. Yunanlılar tarafından işgal edilmiştir.

**6. Cenup Demiryolları:** Çobanbey- Nusaybin, Şenyurt- Mardin hatlarından meydana gelmiştir. Fransız işgali altında kalmıştır.

**7. Ankara- İzzettin İstasyonu arasında 127 km'lik dar hat:** Kurtuluş Savaşı boyunca işgallerden uzak kalan tek hat burasıdır. Orta Anadolu buğdayını batıya, savaş bölgelerine taşınmasında önemli rol oynamıştır. Nitekim, 1920 yılı bütçesinden demiryolları geliri sadece " Ankara- Sivas hattı geliri " olarak, bu hatta ait bulunmaktadır.

<sup>123</sup> Alptekin Müderrisoğlu; *Kuruluş Savaşı Mali Kaynakları*, C.I, İstanbul, Kastaş Yayınları, 1988, s.94-95.

**8. Erzurum- Kars ve hududa kadar uzanan dar ve geniş hat:** Bu hattı döşeyen Ruslar olmuştur. Hat, I. Dünya Savaşı sonunda ikiye ayrılmış, Erzurum- Sarıkamış yakınlarına kadar olan kısım Türklerde, Sarıkamış yakınlarından Kars ve Gümrü 'ye kadar olan kısmı Ermenilerde kalmıştır. Kazım Karabekir'in Ermenileri yenmesi üzerine Kars'tan Arpaçay'a kadar ki demiryolu hattı da T.B.M.M' nin denetimine geçmiştir.

Yukarıdan da anlaşılacağı üzere, Ulusal Mücadele sırasında yararlanılan demiryolları Ankara- İzzettin arasındaki dar hat, Erzurum- Sarıkamış arasındaki dar hat ve Yunan işgaline bağlı olarak değişen Konya- Afyon, Eskişehir- Ankara hatlarıdır.

### 1.4.3. Limanlar:

Osmanlı Devleti'nde, limanlar çok az sayıda bulunmaktaydı. Olanlarında yükleme ve boşaltma kapasiteleri yok denecek kadar azdı. Osmanlı Devleti, diğer alt yatırımlarda olduğu gibi limanlara da fazla para ayırmamıştır. Limanlar konusunda ilk çalışma Hasan Fehmi Paşa'nın Nafia Vekaleti yıllarında hazırladığı layihada atılmıştır<sup>124</sup>. Layihada ilk olarak büyük limanların inşaatına ve daha sonrada iskele ile barınma limanlarının inşaatına yer verilmiştir.

### Büyük Limanlar:

Layihada, büyük sermaye gerektiren aşağıdaki limanların yabancı sermaye tarafından yapılması gerekliliği belirtilmiştir. Hasan Fehmi Paşanın layihasında yer alan büyük limanlardan sadece bugünkü sınırlarımız içerisinde kalanlar ele alınacaktır.

**1- Trabzon Limanı :** Trabzon' da Karantina kayasının bulunduğu yerden doğuya doğru 12 metre derinliğinde 800 metre uzunluğunda dalgayı kesecek bir set inşası ile bir de El - üse kayasından başlayarak sette nispetle boyuna uzun olmak şartı ile 500 metre uzunluğunda bir rıhtım yolcu ve eşya taşımaya imkan veren limanın inşaatı gereklidir.

Trabzon limanı kayalıklardan ibarettir. Senelik ihracatı ve ithalatı 250 bin ton olan bu liman için 434.782 lira 60 kuruş lazımdır.

**2- Samsun Limanı :** Limanın kuzey batı rüzgurlarından korunması için Fenerin yakınından başlayan 2- 3 metre derinliğinde doğuyu doğru uzanan bir settin inşası

<sup>124</sup> Dincer; a.g.b, s.184-187.

lazımdır. Senelik ihracat ve ithalatı 310 bin tonu bulan bu limanın inşaatına 260.869. lira 56 kuruş gerekmektedir.

**3- Sinop Limanı:** Doğal bir yapıda olan bu limanda malların yüklenip boşaltılacağı rıhtım ve iskelelerin inşaatına gereksinim vardır. Senelik ihracat ve ithalatı 113 bin ton olan limanda rıhtım ve iskelelerin inşaat masrafı 86.956. lira 52 kuruş tahmin edilmektedir.

**4- Yumurtalık Limanı:** İskenderun boğazından dalga getiren güney doğu rüzgarlarından limanın korunması için bir setin uzatılması ve sahil boyunca denizin temizlenmesi ile rıhtım ve iskelelerin inşası lazım gelmektedir. Bu liman orada bulunan en güzel ve korunaklı yerde inşa edilecek olmasına karşın kışın Ceyhan Nehrinin getirdiği kumlarla dolduğundan bu durumun ortadan kaldırılması için Ceyhan Nehrinin Karataş burnunun ötesinde denize dökülmesi sağlanmalıdır. Bu işler ve limanın inşaatı için 130.434 lira 78 kuruş gerekmektedir.

#### **İskele ve Barınma Limanları:**

**1-Rize Limanı:** Bu limanın batıdan esen rüzgarlardan korunması için doğu yönünde 12 metre derinliğinde, 600 metre uzunluğunda bir set e ihtiyaç vardır. Yapılacak set sayesinde gemilerin yanaşabileceği 330 metre uzunluğunda ve 8-10 metre genişliğinde bir liman yapılmış olacaktır. İnşaat için 173.913 lira 4 kuruşa ihtiyaç vardır.

**2- Tirebolu Limanı :** Dalgaları kesecek doğal kayalıklar olduğundan bunların üzerine 200-300 metre uzunluğunda bir rıhtım yapıldığı zaman gemilerin barınmasına yetecek derece ıslah edilmiş olacaktır. Gerekli para 43.478 lira 26 kuruştur.

**3-Giresun Limanı :** Limandan önce Giresun' a bir deniz fenerinin yapılması lazımdır. Giresun' un yıllık ihracat ve ithalatı yaklaşık olarak 28 bin ton olduğu göz önüne alınırsa limanın inşaatı için 16.956 lira 52 kuruşa gereksinim vardır.

**4-Ordu Limanı:** Doğudan batıya doğru tahminen 200 metre uzunluğunda bir set rıhtım ile iskelenin inşası şarttır. Masraf 43.478 lira 26 kuruş olarak tahmin edilmiştir.

**5-Ünye Limanı :** Taşkonak burnundan doğuya doğru bir rıhtım ile iskelenin inşası gereklidir. Masraf 86.956 lira 52 kuruştur.

**6-Terme Limanı :** Terme nehrinin denize döküldüğü yerde bir limana ihtiyaç vardır. İhtiyaç duyulan para 21.739. lira 13 kuruştur.

**7-İnebolu Limanı :** Doğu yönünde bir set rıhtıma ihtiyaç vardır. İnebolu' nun senelik ihracatı ve ithalatı 295 bin ton olduğundan bu liman inşaatı için 86.956. lira 52 kuruş gereklidir.

**8-Bartın Limanı :** Senelik ihracat ve ithalatın 25 bin ton olduğu bu yerdeki inşaat için 21.739 lira 13 kuruşa ihtiyaç vardır.

**9-Mudanya Limanı:** Bir set ile rıhtım ve iskelelerin inşaatı lazımdır. İnşaatlar için gerekli masraf 65.217 lira 13 kuruştur.

**10-Bandırma Limanı:** Bir set ve vapurlar için iskelelere ihtiyaç vardır. Gerekli masraf 21.739 lira 13 kuruştur.

**11-Mersin Limanı :** Senelik 110 bin ton ihracata ve ithalata sahip bu yer için güney doğudan esen rüzgarlardan mevcut iskeleyi korumak için 65.217 lira 39 kuruş gereklidir.

**12-Karataş Limanı:** Kayalar üzerine bir set ile iskele inşaatına ihtiyaç vardır ve inşaat için 43.478 lira 26 kuruşluk harcama tahmin edilmektedir.

**13-İskenderun Limanı :**İhracat ve ithalat kapasitesi senelik 130 ton olan ve mevcut set ile rıhtımının onarılması gereken bu limanın inşaatına 86.956 lira 52 kuruş harcanacaktır.

**14-Trablus- Şam Limanı:** Bir set ile rıhtım ve iskelenin inşaatına ihtiyaç vardır. İnşaat için 65.217 lira 39 kuruş gereklidir.

Hasan Fehmi Bey' in layihasında yer alan yukarıdaki liman ve iskelelerin inşaatı için o günkü şartlarda gerekli olan para 9.130.434 lira 78 kuruş olarak tahmin edilmiştir.

Hasan Fehmi Bey' in bu çalışmaları gerekli sonucu vermemiştir. Bu alana yabancı sermayenin de yaptığı sermaye yatırımları istenilen düzeyde değildir. Osmanlı Devleti'nde liman inşaatlarına en çok yatırımı Fransız sermayesi yapmıştır. Fransız sermayedarlar, İzmir liman ve rıhtım inşaatını, Selanik liman inşaatını ve İstanbul'da liman ve rıhtım inşaatını yapma daha sonrada işletme imtiyazını almışlardır<sup>125</sup>. Bunlardan başka bazı şirket ve kuruluşlara uzun vadeli imtiyazlar verilerek aşağıdaki yerler inşa edilmiştir:

- İstanbul'da dersaadet Rıhtım, Dok ve Antrepo Şirketi tarafından Galata ve Eminönü rıhtımları ile anbar ve antrepolar.

<sup>125</sup> Yaresimos; *a.g.e*, 2. Kitap, s.342.



- Anadolu- Bağdat Demiryolları Şirketi tarafından bir demiryolu terminal limanı olarak yapılan Haydarpaşa Limanı ve Derice Limanı, rıhtım ve anbarları, siloları, yükleme ve boşaltma tesisleri.

- Aydın Demiryolları Şirketi tarafından İzmir-Alsancak' da yapılan yükleme boşaltma tesisi olarak iskele ve anbarları.

- Ereğli Şirketi tarafından yapılan kömür havzası tesislerine dahil mendirek, iki yanaşma yeri ve yükleme tesisleri.

- Amasra ve İnebolu dalga kıranları.

Yukarıdakilerden başka küçük çaplı olmak üzere, Çanakkale, Antalya, Mersin, İskenderun, İzmit, Sinop, Samsun ve Trabzon limanları bulunmaktadır. Bu limanlar Mondros Ateşkes Antlaşması gereğince İtilaf Devletleri tarafından işgal edilmiştir<sup>126</sup>.

## 2. T.B.M.M'NİN AÇILMASI.

İzmir'in Yunanlılar tarafından işgal edilmesi ülke içerisine tepkilerin eyleme dönüşmesini sağlamıştır. Başta İstanbul olmak üzere yurdun genelinde protesto mitingleri düzenlenmiştir. Padişah ve Hükümet, olanlara seyirci kalmakla yetinirken, ulusalci liderler oluşan bölgesel direniş kuvvetlerini bir araya getirmek için çalışmalarına başlamışlardır.

Örgütlenmenin ilk adımı olan Amasya Genelgesi, İhtilalin beyannamesi olması ve ulusal kongrelere zemin hazırlaması bakımından çok önemlidir<sup>127</sup>. Bölgesellikten ulusallaşmaya geçişin ön aşamasını da Erzurum Kongresi oluşturmuştur. Erzurum Kongresi'nde "Ulusal Meclisin " derhal açılması ve ülkenin içinde bulunduğu duruma Meclisin el koyması istenmiştir. Alınan kararlar da telgraf ile padişaha bildirilmiştir<sup>128</sup>.

Bölgesellikten ulusallığa geçişin en önemli basamağını Sivas Kongresi teşkil etmiştir<sup>129</sup>. Kongre gerek tartışma konuları gerekse aldığı kararlar bakımından, Anadolu Hareketi'nin karakterini ortaya koymuştur. Tartışmaların ilk aşamasını İttihatçılık

<sup>126</sup> Mutlu; *a.g.e*, s.22.

<sup>127</sup> *Nutuk*, C.III, s.915-916 Belge No: 26.

<sup>128</sup> *Aynı*, s.931-932. Belge No: 39.

<sup>129</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. İğdemir; *a.g.e*.

sorunu<sup>130</sup> ile manda sorunu oluşturmuştur. Sivas Kongresi sonucunda İttihatçılık sorunu, kongreye katılanların İttihatçılığı yeniden canlandırmayacaklarına dair yemin etmesi ile son bulmuştur. Mandacıların umutlarını da Mustafa Kemal ince bir taktikle ortadan kaldırmıştır. Bunlardan daha önemlisi ulusal güçler tek bir çatı altında toplanarak, ARMHC adını almıştır<sup>131</sup>. Bu gelişme ile önderlik ve sivil taban birleştirilmiş, örgütlenme ve merkezileşme gerçekleştirilmiştir<sup>132</sup>.

Sivas Kongresi bittikten sonra Anadolu ile İstanbul arasında yeni bir dönem başlamıştır. Kongrenin hemen ertesinde Anadolu Hareketi, İstanbul ile olan bütün bağlarını kesmiştir. Gücü yalnızca İstanbul ve çevresindeki bir kaç ille sınırlı olan Damat Ferit Paşa Hükümeti Anadolu'dan gelen bu baskı yüzünden istifa etmiştir. Yerine Ali Rıza Paşa Kabinesi kurulmuştur. Yeni hükümet, 9 Ekim 1919'da bir kararname yayınlayarak, Meclis-i Mebusan'ın yeniden açılacağını, bu yüzden seçimlerin yapılacağını duyurmuştur<sup>133</sup>. Anadolu'ya daha yakın olan kabine temsilcisi ile Mustafa Kemal, 20- 22 Ekim 1919 tarihinde Amasya'da bir görüşme yapmıştır. İstanbul Hükümeti , bu görüşme ile Anadolu Hareketini resmen tanımıştır.

Ülkenin seçim havasına girdiği bu ortam içerisinde, Müdafaa-i Hukukçular halkı politize edebilmek için üstün gayret göstermişlerdir. Yayınladıkları seçim broşürlerinde Osmanlıcılık teması yanında, milliyetçi motifleri de ön plana çıkarmışlardır<sup>134</sup>. Seçimleri Müdafaa-i Hukukçular veya desteklediği adaylar kazanmıştır<sup>135</sup>. Mustafa Kemal, Anadolu Hareketine meşru zemini sağlaması bakımından önemli olan Meclisin İstanbul yerine Anadolu'da toplanmasını istemiştir. Fakat, Kasım 1919'da Sivas'ta komutanları ile yaptığı toplantıdan istediği sonuç çıkmamış, Meclisin İstanbul'da toplanması kararlaştırılmıştır<sup>136</sup>. Mustafa Kemal, ulusalcı milletvekilleriyle, Ankara'da bir toplantı yaparak, milletvekillerinden Erzurum ve Sivas Kongreleri doğrultusunda eylemlerde

<sup>130</sup> Bkz. Zürcher; *a.g.e.*

<sup>131</sup> Cemiyet için bkz. Mete Tuncay; *TC'nde Tek-Parti Yönetimi'nin Kurulması (1923-1931)*, 3. Baskı, İstanbul, Cem Yayınları, 1992, s.28-42.

<sup>132</sup> Bülent Tanör; *Kurtuluş Üzerine 10 Konferans 1918-1923*, İstanbul, Der Yayınları,1995, s.110-112.

<sup>133</sup> Tanık Zafer Tunaya; *Devrim Hareketleri İçinde Atatürk Ve Atatürkçülük*, 3. Baskı, İstanbul, Arba Yayınları, 1994, 182-186. Tevfik Çavdar; *Müntehib-i Sani'den Seçmene*, İstanbul, Verso Yayınları, 1987, s.42.

<sup>134</sup> Bkz. İhsan Güneş; " Müdafaa-i Hukuk Cemiyeti'nden Halk Fırkasına " *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, C.III, S.8, 1987, s.431.

<sup>135</sup> Selek, *a.g.e.*, s.321.

<sup>136</sup> Aynı, s.321.

bulunmalarını, Anadolu'daki hareketin kitle desteğini genişletmek amacıyla Meclis içerisinde Müdafaa-i Hukuk Grubu adıyla bir grup kurmalarını, Meclisin başkanlığını da kendisinin getirilmesini istemiştir<sup>137</sup>.

Meclis-i Mebusan, 12 Ocak 1920 günü açılmıştır. Ulusalçı Milletvekilleri Ankara'da kararlaştırılan program dahilinde çalışmalara başlamışlardır. Grup çalışmaları olumlu sonuçlanmış ancak kurdukları bu örgütü Müdafaa-i Hukuk yerine önce Halas-ı Vatan sonra Necat-ı Vatan diye adlandırmışlardır. Bu isim de pek beğenilmemiş Felah-ı Vatan Grubu kurulmuştur. Grup kelimesinin olumsuzluğu düşünülerek kurulan örgüt Felah-ı Vatan İttifak'ı olarak somutlaşmıştır<sup>138</sup>. Meclisin başkanlığı sorun oluşturmuştur. Ancak üç kez yapılan oylama sonucunda İstanbul Milletvekili Reşat Hikmet Başkan seçilmiştir. Fakat Reşat Hikmet bir ay sonra ölünce başkanlık seçimine zorunlu olarak gidilmiştir. 4 Mart 1920 tarihinde yapılan oylamada başkanlığa Celalettin Arif Bey seçilmiştir<sup>139</sup>.

Son Osmanlı Mebusan Meclisi üç aylık kısa çalışma süresinde **Misak-ı Milli**yi kabul ederek Sivas Kongresinin çizdiği ülke sınırlarını belirtmiş ve bunun için mücadelenin sürdürülmesi gereğini vurgulamıştır. Alınan kararların niteliği İtilaf Devletlerini rahatsız etmiştir. Ayrıca Ali Rıza Paşa Hükümeti'nin Anadolu ile yakın ilişkiler kurması işgalci güçleri daha da tedirginleştirmiştir. Artan gerginlik sonucunda 16 Mart 1920' de İstanbul işgal edilerek, Meclis basılmış ve Mecliste bulunan milletvekillerinden 11 tanesi tutuklanmıştır. Tutuklananlar arasında Rauf Bey, Mustafa Vasıf Bey ( Kara Vasıf), Eski Harbiye Nazırı Isparta Milletvekili Cemal Paşa, Senatör Çürüksulu Mahmut Paşa, eski Genelkurmay Başkanı Cevat Paşa, İstanbul'daki Milli Kongre Cemiyeti Başkanı Esat Paşa, Edirne Milletvekilleri Şeref ve Faik Beyler ile eski Erzurum ve Şam valisi İzmir Milletvekili Tahsin Bey bulunmaktadır<sup>140</sup>.

İstanbul'un resmen işgal edilmesi Osmanlı Devletinin hukuksal varlığına da gölge düşürmüştür. Devletin başkentini ele geçirip, Meclisini basarak milletvekillerini süren işgalci güçlere karşı A-RMHC'yi yurt yönetimini, tüzüğü'nün 4. maddesine dayanarak

<sup>137</sup> Turan, *a.g.e* 2. Kitap, Ankara, s.71-72.

<sup>138</sup> Güneş, (1997) *a.g.e*, s.52. Tunaya; (1995), *a.g.e*, s.186-194.

<sup>139</sup> Turan; *a.g.e*, s.74-75.

<sup>140</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. Bilal Şimşir; *Malta Sürgünleri*, 2. Baskı, İstanbul, Bilgi Yayınları, 1985, s. 168-175. Karabekir (1969), *a.g.e*, s.520.

üstlenmiştir<sup>141</sup>. Mustafa Kemal ortaya çıkan bu fiili durum karşısında, ordu komutanlarına 17 Mart 1920'de bir genelge göndererek Kurucu Meclis için çalışmalarına başlanmasını istemiştir<sup>142</sup>.

Kurucu Meclis teriminin kullanılmasına tepkiler de yükselmiştir. Karşı çıkanların başında Kazım Karabekir ile III. Kolordu komutanı Albay Selahattin ( Köseoğlu) Bey ilk sırayı almışlardır<sup>143</sup>. Özellikle karşı çıkılan nokta, böyle bir adla alınacak kararların halka kabul ettirmenin olanaksızlığı üzerinde odaklanmıştır. Karabekir , Meclis-i Millinin toplanmasının daha uygun olacağını ve bu Meclise İstanbul'dan kaçıp gelenlerle, mevcut seçim kanununa göre seçilecek milletvekillerinin katılması gerektiğini belirtmiştir<sup>144</sup>. Kullanılan terime karşı çıkanlardan biri de Sivas Valisi Reşit Paşa' dır. III. Kolordu Komutanı Selahattin Bey, Mustafa Kemal' in 17 Marttaki gizli istemini Reşit Paşa' ya göstermiş ve ondan bu konudaki görüşlerini belirtmesini istemiştir. Reşit Paşa halkın Meclis-i Mebusan terimini bildiğini, Heyet-i Temsiliye' ye alışık olduğunu vurgulayarak, Meclis-i Müessisan terimine karşı çıkmıştır<sup>145</sup>.

Bütün bu gelişmelerden sonra Mustafa Kemal yurdun geneline, 19 Mart 1920'de seçimlerin yapılacağını duyurmuştur<sup>146</sup>. Seçimler sonucunda olağanüstü yetkilerle donatılmış Meclis Ankara'da toplanacaktı. Meclise, seçilen milletvekilleri yanında, İstanbul'dan gelen milletvekilleri de katılacaktı.

Seçimlerin ardından, İstanbul'dan gelen milletvekillerinin katılması sonucunda Türkiye Büyük Millet Meclisi 23 Nisan 1920'de Ankara'da açılmıştır<sup>147</sup>. T.B.M.M' i 24 Nisan günü yaptığı ikinci oturumunda 110 oy ile Mustafa Kemal'i Meclis Başkanlığına seçmiştir. Bundan sonra ilk iş olarak hükümetin oluşturulması sorunu ele alınmıştır. Meclis içerisindeki bazı milletvekilleri, İstanbul'daki hükümetin yerine geçici olarak vekiller tayin edilmesi yönünde fikirler beyan ederek Osmanlı Devleti'nin devamı yönünde olduklarını ortaya koymuşlardır<sup>148</sup>.

<sup>141</sup> İlgili madde için bkz. Tuncay, *a.g.e*, s.29.

<sup>142</sup> Genelge için bkz. Kazım Karabekir; ( 1969) , *a.g.e*, s.513-514.

<sup>143</sup> Ahmet Demirel; *Birinci Meclis 'te Muhalefet İkinci Grup*, İstanbul, İletişim Yayınları, 1994, s.82.

<sup>144</sup> Bkz. Karabekir; (1969), *a.g.e*, s.515-516.

<sup>145</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. Tunaya, (1995), *a.g.e*, s.209-230.

<sup>146</sup> Bkz. *Nutuk*; C.I, s.563-564.

<sup>147</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. Aynı; C.II, s.583-591.

<sup>148</sup> Bkz. *T.B.M.M.Z.C*, D.1, C.I, s.167.

Olağanüstü şartlar altında açılan Meclis, güçler birliği ilkesini benimsemiş ve hükümet modeli olarak da 1923 yılına kadar **Meclis Hükümeti** modelini uygulamıştır. 2 Mayıs 1923 günü yapılan oturumda hükümetin oluşturulmasıyla ilgili olarak “ **Büyük Millet Meclisi İcra Vekillerinin Seçim Şekline Dair Kanun** “ kabul edilmiştir<sup>149</sup>. Bu kanuna göre 3 ve 4 Mayıs günlerinde yapılan seçimler sonucunda T.B.M.M’ nin ilk hükümeti kurulmuştur<sup>150</sup>. On bir kişiden meydana gelen hükümet şu milletvekillerinden oluşmuştur.

Şeriye Vekili	Mustafa Fehmi Efendi, (Bursa)
Müdafaa-i Milliye Vekili	Fevzi Paşa, ( Kozan)
Hariciye Vekili	Bekir Sami Bey, (Tokat)
Maliye Vekili	H. Behiç Bey, (Denizli)
Nafia Vekili	İsmail Fazıl Paşa, (Yozgat)
İktisat Vekili	Yusuf Kemal Bey, ( Kastamonu)
Adliye Vekili	Celalettin Arif Bey, (Erzurum)
Dahiliye Vekili	Cami Bey, (Aydın)
Maarif Vekili	Rıza Nur Bey, (Sinop)
Sıhhiye Vekili	Adnan Bey, (İstanbul)
Erkanı Harbiye-i Umumiye Vekili	İsmet Bey, (Edirne).

Meclis Hükümeti sisteminde, Meclis başkanı aynı zamanda hükümetinde başkanıdır. Bu nedenle Ankara Milletvekili Mustafa Kemal, T.B.M.M’ nin ilk hükümet başkanı olmuştur.

<sup>149</sup> Aynı, s.186.

### 3. ULUSAL MÜCADELE DÖNEMİNDE MALİ DURUM<sup>151</sup>.

Meclis' in açılmasıyla beraber ülkede askeri,siyasi ve ekonomik açıdan yeni bir dönem başlamıştır. Meclis bir yandan, iç isyanlarla ve İstanbul Hükümeti'nin saldırgan tutumu ile mücadele ederken, diğer yandan da otoritesini ve meşruluğunu kanıtlama çabasına girmiştir. Bu yüzden savaşın finansmanını karşılamak için zorunlu olan mali kanunların çıkartılmasında yumuşak bir yol izlenmiş, halkın olumsuz bir tavır takınmamasına özen gösterilmiştir. Çünkü ; ülkede yoksulluk en üst safhaya ulaşmıştır. Bunun da nedenini yıllardan beri süren savaşlar sonucunda insan gücünün yok olması,bakımsızlık ve toprak kayıpları oluşturmuştur<sup>152</sup>.

Meclis açıldıktan bir gün sonra yani 24 Nisan 1923 günü ilk kanunu kabul etmiştir. Kabul edilen kanunun bir vergi kanunu olması ve geniş halk kitlelerini ilgilendirmesi bakımından çok önemlidir. Anadolu'da iç ve dış düşmanlara karşı bir mücadelenin başlaması üzerine, lider konumundaki Mustafa Kemal ve arkadaşları için bir çok asılsız söylenti düşmanlarca yayılmaya başlanmıştır. Dini söylemler kullanılarak, TBMM tarafından Halifeliğin kaldırılacağı söylentileri halkın arasında yayılmaya çalışılmıştır. Ayrıca ekonomik durumu iyice kötüleşen Anadolu köylüsü üzerinde Ağnam vergisinin sekiz kat arttırılacağı yönünde bu çevrelerin geniş propagandaları yoğunlaşmıştır.

Halkın bu konularda hassasiyetini gören milletvekilleri Meclis açılır açılmaz 17 milletvekilinin imzasını taşıyan teklifle, Ağnam vergisinin belirlenmesini istemişler ve Meclisin amacının hilafeti ve halifeliği kurtarmak olduğunu halka duyurulması gerektiği belirtmişlerdir <sup>153</sup>.Yapılan oylama sonucunda, Ağnam vergisinin eskiden olduğu gibi dört kat olarak alınması kararlaştırılmıştır<sup>154</sup>.

T.B.M.M, açıldıktan kısa bir süre sonra Anadolu'nun bütün devlet gelirlerine el koyarak, Maliye Vekaletinin emri altına vermiştir. Ayrıca Duyun-u Umumiye, Tütün Rejisi İdarelerince toplanan devlet gelirlerinin bu idarelerce tahsil edildikten sonra Maliye Vekaleti veznelerine yatırmaları sağlanmıştır. Bir yandan gelirler toplanırken

<sup>150</sup> Aynı, s.196-198.

<sup>151</sup> Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. Müderrisoğlu, *a.g.e*, C.II. Güneş; (1997),*a.g.e*, s.291 vd. Güneş; "Ulusal Mücadele Dönemi Bütçeleri " *Atatürk Araştırma Dergisi*,C.4, S.12, Ankara, 1988, s.763-781.

<sup>152</sup> Müderrisoğlu, *a.g.e*, C.I, s.53.

<sup>153</sup> *TBMM ZC*, D.1, C.1, s.38.

<sup>154</sup> Aynı, s.40.

diğer yandan da oluşturulan devlet dairelerine harcanması yönünde ödenekler çıkartılmıştır. Bütçenin olmayışı yüzünden yapılan bu harcamalar “ Avans Kanunları “ şeklinde geçici bütçelerle giderilmiştir<sup>155</sup>. Yapılan bu harcamalar kısa zamanda bazı milletvekillerinin dikkatini çekmiştir. Meclis Başkanlığına verdikleri bir önergede, Kanun-i Esasinin bütçesiz bir harcama yapmayı yasakladığını, senenin ortasına gelindiği halde bir bütçenin yapılamadığını, devletin geliri ile giderinin birbirini karşılamadığını, açık olduğunu, eğer kısa zamanda düzenlemeler yapılmazsa ülkenin bir mali krizle yüz yüze kalacağı dile getirilmiştir<sup>156</sup>.

Ortaya çıkan bu durum karşısında Maliye Vekili H. Behiç Bey istifa etmiş<sup>157</sup>, yerine 17.7.1920 tarihine İstanbul Milletvekili Ahmet Ferit (Tek) Bey getirilmiştir<sup>158</sup>. Ferit Bey, vekilliğe geldikten hemen sonra bütçenin hazırlıklarına başlamıştır. 30 Eylül 1920 günü hükümet bütçe tasarısını T.B.M.M’ ye sunmuştur. 28 Şubat 1921 günü de T.B.M.M Hükümeti’nin ilk bütçesi kabul edilmiştir. 1920 mali yılı bütçe yasası 25 maddeden meydana gelmiştir<sup>159</sup>. Bütçede, 63.018.354 lira gider, 51.378.626 lira gelir gösterilmiştir<sup>160</sup>. 11.639.728 liralık açık ön görülmesine karşın savaş ekonomisinin olduğu bir ülkede bu rakam gerçeği yansıtmaz.

1921 yılı bütçesi aynı 1920 yılı bütçesi gibi Meclise mali yılın bitimine az bir süre kala gelmiştir. Bu nedenle 1921 yılı mali bütçesi Mecliste görüşülememiştir. Bütçe çıkarılamadığı için 1921 yılı harcamaları avans ve ek ödenek kanunlarıyla yapılmaya çalışılmıştır. 1921 yılı Bütçe Kanunu. mali yılın bitimine iki gün kala, 26 Şubat 1922 günü kabul edilmiştir. 197 sayılı kanunla kabul edilen yasanın, gider ve gelir tahminlerini gösteren cetvelleri olmaksızın, 13 maddeden oluşmuştur<sup>161</sup>. 1921 yılı bütçesi 1920 yılı bütçesine göre biraz daha bütçe tekniğine uyularak hazırlanmıştır. Bunun nedeni, harcamaların % 60’ ını kapsayan Müdafaa-i Milliye Vekalet bütçesinin 1921 yılı başlarında görüşülerek onaylanmış, diğer vekaletlerin harcamaları ise 18 Haziran 1921’

<sup>155</sup> Çıkartılan Avans Kanunlarının görüşmeleri için bkz . T.B.M.M.ZC, D.1,C.4, s.12-21,51-68. C.5, s.130,247-252. C.7, s.71-82,91. C.8,s.542-554. C.8, s.171-187,204,205. C.11, s.101-105.

<sup>156</sup> Müderrisoğlu, *a.g.e*, C.1, s.69.

<sup>157</sup> *TBMM ZC*, D.1, C.1, s. 84-85

<sup>158</sup> Aynı, C.2, s.327-330. Ahmet Ferit (Tek), bu görevi 17 Temmuz 1920 - 18 Mayıs 1921 tarihleri arasında yürütmüştür.

<sup>159</sup> *Düstur*; 3. Tertip, C.1, s.230-233.

<sup>160</sup> *T.B.M.M.ZC*, D.1, C.8, s.538.

<sup>161</sup> *Düstur*, 3. Tertip, C.2, s.228-230.

de alınan kararlara göre yapılmıştır<sup>162</sup>. Maliye Vekaletine göre, 1921 yılı bütçesi 80 milyon gider, 52 milyon gelire 132 milyon liradır<sup>163</sup>. Bütçe içerisinde Sakarya Savaşı sırasında konulan Tekalif-i Milliye gelirleri yoktur.

1922 yılı bütçesi de 1920 ve 1921 yılı bütçeleri gibi zamanında hazırlanamamıştır. Avans Kanunları ile işler yürütülmeye çalışılmıştır. 1922 yılı içerisinde T.B.M.M' de 8 kez Avans Kanunu görüşülmüş ve kabul edilmiştir<sup>164</sup>. 1922 yılı harcamaları için ayrılan ödenek Maliye Bakanlığının hazırladığı Hazine Genel Hesabına göre 100.979.210 lira, yapılan harcamalar ise 74.957.848 liradır<sup>165</sup>. 5 Temmuz 1934 tarih ve 2569 sayılı “ 1922 Yılı Kesin Hesap Kanunu “ na göre de 1922 yılında yapılan harcamalar 74.957.848 liradır<sup>166</sup>. Gelirler ise Maliye Bakanlığı Hazine Genel Hesaplarına göre 71.730.000 liradır<sup>167</sup>. 5 Temmuz 1934 yılındaki kanunda da 1922 yılındaki gelirler 71.729.636 lira olarak belirtilmiştir<sup>168</sup>.

Ulusal Mücadelenin finansmanını Anadolu'nun mevcut şartları ile karşılamak imkansız bir durumdu. Özellikle düzenli ordunun kurulmasından sonra, bütçe açıkları artmış, acilen yeni gelirlere ihtiyaç duyulmuştur. Hükümetler yeni finans kaynakları yaratmak için, vergi oranlarını yükseltmek , yeni vergiler koymak gibi tedbirlere yönelmişlerdir. Ayrıca Sovyetler Birliği'nden ve Hindistan'dan gelen yardımlar bütçe açıklarını kapamada önemli rol oynamıştır<sup>169</sup>.

1923 yılında da geçen senelerde olduğu gibi yıllık bütçe zamanında hazırlanamamıştır. Kurtuluş Savaşının bittiği ve Lozan Görüşmelerinin başladığı dönemi ve Cumhuriyet' in ilk yıllarını kapsayan bu mali yılda devlet harcamaları avans ve ek ödeneklerle yürütülmüştür. Bu dönemde 20 tane avans ve ek ödenek kanunu çıkartılmıştır. Mali yılın bitmesine bir gün kala, 28 Şubat 1923 günü 311 sayılı “ 1923 Yılı 1. Avans Kanunu” yürürlüğe girmiştir. 10 maddeden oluşan bu yasa 30.114.255

<sup>162</sup> Güneş;(1997), *a.g.e*, s.298.

<sup>163</sup> *T.B.M.M.G.Z.C*, D.1,C.2, s.717-721.

<sup>164</sup> Avans Kanunları için bkz. 1. Avans Kanunu, *Düstur*, 3. Tertip, C.2, s.230-232. 2. Avans Kanunu. *Aynı*, C.3, s.79. 3. Avans Kanunu. *Aynı*, s.93. 4. Avans Kanunu, *Aynı*, s.112. 5. Avans Kanunu, *Aynı*, s.129. 6. Avans Kanunu, *Aynı*, s.134. 7. Avans Kanunu, *Aynı*, s.177-178. 8. Avans Kanunu, *Aynı*, s.216.

<sup>165</sup> *1922 Yılı Hazine Genel Hesabı*, İstanbul, 1925, s.146.

<sup>166</sup> *Düstur*, 3. Tertip, C.15, s.1414.

<sup>167</sup> *1922 Yılı Hazine Genel Hesabı*, s.38-41.

<sup>168</sup> *Düstur*, 3. Tertip, C.15, s.1414.

<sup>169</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. Müderrisoğlu; *a.g.e*, C.II.



lirayı harcama yetkisi olarak Maliye Bakanlığına vermiştir<sup>170</sup>. 1 Avans Kanunundan bir müddet sonra, 15 Nisan 1923 tarihinde 231 sayılı 2. Avans Kanunu çıkartılmıştır. Bu yasa da 37.500.000 liralık harcama yetkisini maliyeye vermiştir<sup>171</sup>. 1923 yılı Hazine Genel Hesaplarına göre 1923 yılı için 144.802.602 liralık ödenek ayrılmış, yapılan fiili harcamalar 105.926.911 liraya ulaşmıştır<sup>172</sup>. 1923 yılı gelirlerinin tahmini ve tahsilatı Hazine Genel Hesapları şöyledir: Tahmini 93.638.000 lira, tahsilat 111.272.000 liradır<sup>173</sup>. Öte yandan 5 Temmuz 1934 yılında kabul edilen “ 1923 yılı Kesin Hesap Kanunu” nda, 1923 yılı devlet harcamalarının kesin hesabı 105.926.911 lira, gelir tahsilatı da 111.271.945 lira olarak belirtilmiştir<sup>174</sup>.

Sonuç olarak , Ulusal Mücadele dönemi bütçeleri yapılırken Osmanlı Devleti'nin 1876 yılındaki bütçe esasları kabul edilip uygulanmaya çalışılmıştır. Bunda da hükümetler başarılı olamamıştır. En büyük eleştirileri bütçelerin zamanında hazırlanamamış olması almıştır. Bu nedenle hükümet bunalımları yaşanmış, iki bakan istifa etmek zorunda kalmıştır. Şunu belirtmek lazımdır ki Meclis çatısı altında toplanan bütün milletvekilleri veya hükümette görev alan bakanlar o zor şartlarda üzerlerine düşen görevi tam manasıyla yapmışlardır.

#### 4. BİRİNCİ T.B.M.M' NİN BAYINDIRLIK POLİTİKALARI.

##### 4.1- Hükümet Programlarında Bayındırlık İşleri.

İcra Vekilleri Heyeti, Mecliste belirlendikten sonra Maarif Vekili Dr. Rıza Nur 9.5.1920 tarihinde programı TBMM üyelerine sunmuştur. Okunan programın özünü, vatanın kurtarılması, Misak-ı Milli'nin gerçekleştirilmesi, iç ve dış güvenliğinin sağlanması, ülke ekonomisinin düşman saldırılarına karşı güçlendirilmesi oluşturmuştur<sup>175</sup>.

T.B..M.M' i Hükümetinin ilk Nafia Vekaletine, Yozgat Milletvekili İsmail Fazıl Paşa seçilmiştir<sup>176</sup>. Hükümet programının bayındırlıkla ilgili bölümü şöyledir:

<sup>170</sup> Aynı, C.3, s.217-218.

<sup>171</sup> Aynı, C.4, s.76-77.

<sup>172</sup> *1923 Yılı Hazine Genel Hesabı*, İstanbul, 1923, s.156.

<sup>173</sup> Aynı, s.38-42.

<sup>174</sup> *Düster*, 3. Tertip , C. 15, s.1415.

<sup>175</sup> *T.B.M.M.Z.C*, D.1, C..I, s.141-142.

<sup>176</sup> İsmail Fazıl Paşa, bu görevi 25 Aralık 1920 tarihine kadar yürütmüştür.

“ Umur-u Bayındırlık hakkındaki teşebbüs atımıza gelince; Memleketin iktisadi nokta-i nazarından elzem olup da şimdide kadar inşasına ibtidar olunmamış ana hatların malûm olan buhrandan dolayı bu sene inşaatına devam olunamaması zaruridir. Ancak, mevcut olan yollarda ahalimizin mürur ve ubura mani olan harab aksamı turuk ile köprülerin tamiratına ve iş bu tariklerde inşa olunmamış aksam-ı mühümmenin ikmalî inşaatına müşareat olunacağı gibi Ankara- Sivas demiryolunun inşaatına ( Yahşi Han) mevkiine <sup>177</sup> kadar bil ikmal işletilmesine ait tedbir ittihaz olunmuştur. <sup>178</sup>”

Birinci T.B.M.M döneminde Mustafa Kemal' den sonra Fevzi Paşa (24 Ocak 1921 ve 19 Mayıs 1921) ve Hüseyin Rauf Beyin (12 Temmuz 1922) başkanlığında kabineler kurulmuştur. Cumhuriyet' in ilanına kadar ki dönemde de Ali Fethi Bey (14 Ağustos 1923) Hükümeti yönetimde kalmıştır.

Fevzi Paşa' nın 19 Mayıs 1921 yılında kurduğu hükümetin <sup>179</sup> programı yoktur. Sadece dış siyasetteki gelişmeler üzerine Hariciye Vekili Yusuf Kemal Beyin beyanati vardır. Arkasından kurulan H. Rauf Bey Hükümeti zamanında da herhangi bir hükümet programı kaleme alınmamıştır.

T.B. M. M Hükümetleri içerisinde ikinci programı Ali Fethi Bey Hükümeti hazırlayıp, sunmuştur. Programda yer alan bayındırlık işleri ile ilgili bölüm, Cumhuriyet Döneminde yapılacak çalışmaların neler olacağı hakkında bilgi vermektedir. Fethi Bey Hükümetinin programında yer alan bayındırlık işleri aşağıda verilmiştir:

“ Harb senelerinde Umur-u Bayındırlık' ya, bil mecburiye pek az masraf edebildik. Yollarımız, köprülerimiz muhtaç-ı tamir olduğu gibi birçok limanlarımız henüz inşa olunamamış ve birçok nehirlerimiz mecralarına müsadif arazi için servet membaı olacak yerde bakımsızlık yüzünden o arazi için mucibi felaket bulunmuştur. Bir çok yerde öyle bataklıklar vardır ki, masraf edilip kurutulsa civar ahali için aynı feyiz ve bereket olacaktır.

Halbuki bu halleriyle ırkımızın sıhhatine ve nüfusumuzun tezayüdüne düşman olan mikropaların yatağıdır. Yaşamak için ve iktisadi inkişafımızı temin için umur-u Bayındırlığa dört elle sarılmak mecburiyetindeyiz. Ancak bütün bu ihtiyaca tın bütçeden teminine bu gün için imkan yoktur. Bugün yapabileceğimiz azami fedakarlık umur-u Bayındırlık için 1338 senesinde mevzu tahsisatı 6-7 misline iblağ etmek olacaktır. Bununla şoseler ve umumi köprüler tamir olunacak liman ve nehirler hakkında tetkik at-ı fenniye de bulunacak ve projeler ihzar olunacaktır.

Şarki Anadolu'da dört bin küsur km tülünde demiryolu inşası için geçen sene bir Amerikalı kumpanyaya imtiyaz verilmişti. Bu demiryolunun inşaatına kariben mübaşeret

<sup>177</sup> Daha önce bu hattı Ankara- İzzettin istasyonu olarak gördük. Bkz. s.44. Osmanlı Devleti tarafından yaptırılan inşaat, Ankara'dan İzzettin istasyonuna kadar alt yapı işleri ve Ankara'dan Yahşi Han istasyonuna kadar da ray döşenmesinden ibaret olduğu için, programda Yahşi Han mevki olarak belirtilmiştir.

<sup>178</sup> T.B.M.M. Z.C, D.1, C. I, s.41-142.

<sup>179</sup> Aynı, C.10, s.318.

*olunacağına dair son günlerde malûmat alınmıştır. Şurasını sarahaten söylemek isterim ki; bütçe açığını kapatmak için hariçten istikraza sureti katiyede taraftar olmayan Heyeti Vekilli yetiniz muayyen bir Bayındırlık işi için ve meselâ nehirlerimizden birini tathir veya her hangi bir bataklığı nâfi şeraitle kurutmak için istikraz akdetmeye mütemayildir ve memlekete umuru Bayındırlık için girecek olan sermayelere âzamî teshilâtı iraeeye hazırdır.*

*Demiryollarının tarifelerini ihtiyacat-ı iktisadiyemiz nazarı dikkate alınarak tadil etmeye çalışacağız ve şimendifer müstahdemini yetiştirmek için açılan mektep gibi adetleri ihtiyaca gayrikâfi olan küçük fen fen memurları dahi yetiştirmek için İzmir'de ve Elâziz'de birer mektep açılacaktır.<sup>180</sup>*

## 4.2. Bütçelerden Bayındırlık İşlerine Ayrılan Oranlar.

### 4.2.1. 1920 Yılı Bütçesi.

T.B.M.M' i açıldıktan sonra Maliye Bakanlığı tarafından 1920 yılına ait bir bütçe hazırlanamamıştı. Ahmet Ferit Bey' in Maliye Vekaleti'ne getirilmesinden sonra bütçenin yapılması çalışmaları başlamıştır. Nafia Vekaleti'nin Bütçesinin Mecliste görüşülmesine ancak 14.2.1921 günkü Meclis oturumunda geçilmiştir.

Nafia Vekaleti'nin bütçesinin Mecliste görüşülmesine ,Yozgat Milletvekili Süleyman Sırrı Bey' in söz alması ile başlanmıştır. Süleyman Sırrı Bey, 1921 senesi bütçesinin geç hazırlanmasına sitem eder gibi “ *sarf olunmuş bir para. İzahata lüzum yok* “ diyerek genel kanıyı belirtmiştir<sup>181</sup>. Bunun üzerine söz alan Nafia Vekili Amasya Milletvekili Ömer Lütfi Bey, Süleyman Sırrı Bey' i teyit ederek sarf olunmuş bir bütçe üzerine kimsenin söz söyleyemeyeceğini belirtmiştir. Fakat genel bütçeden Nafia Vekaletine verilen paranın hepsinin harcanmadığını, çünkü daha 198 bin liralık tahsisatın verilmediğini söylemiştir. Ömer Lütfi Bey, “ *aslında bu duruma memnun olunmaması gerektiğini, çünkü bu durum bayındırlık alanında hiç bir işin yapılmadığının göstergesidir* “ demiştir. Nafia Vekili ayrıca genel bütçeden , Nafia Vekaleti'ne ayrılan ödeneğin azlığından şikayet etmiştir<sup>182</sup>.

1920 bütçesinde, Nafia Vekaleti'nin bütçesi 620.396 lira olup, o günün koşullarında bayındırlık işlerinin bu para ile karşılanması imkansızdır. Bütçe görüşmeleri sırasında milletvekilleri Nafia Vekaleti'nin küçültülerek müdüriyet haline getirilip, İktisat

<sup>180</sup> Aynı, D.2, C. 1, s. 62-64.

<sup>181</sup> Aynı, C.7, s.206.

<sup>182</sup> Aynı, s.206.

Vekaleti'ne bağlanması konusunda bir teklif sunmuşlardır<sup>183</sup>. Teklifi sunan Hüseyin Avni Bey ve arkadaşları temel dayanak olarak da, bütçede bayındırlık işlerine az ödenek ayrılmasını ileri sürmüşlerdir. Hüseyin Avni Bey düşüncelerini şöyle dile getirmiştir: “*Nafia Vekaleti vazifesini para ile yapar. Bütçeniz beş yüz bin liradır. Bunun yarısı maaşat kısmıdır. Müdüriyet olursa teşkilat yapısı azalır. Bir şey daha arz edeyim efendim: beş yüz bin liralık Bayındırlık bütçesi olan bir Hükümetin Bayındırlık Vekaleti olmaz..*”<sup>184</sup> Hüseyin Avni Bey' in Nafia Vekaleti'nin müdüriyete çevrilmesi yolundaki teklifi red edilmiştir. Hüseyin Avni Bey 'in sözlerine karşı kürsüde konuşan Nafia Vekili Ömer Lütfi Bey, “*bu konuda fikir beyanında bulunmayacağını yalnız eğer verilen teklif kabul edilecek olursa, benim düşüncem Vekaletin lağvedilmesi yönündedir*” diyerek tavrını ortaya koymuştur. Ayrıca eleştirilen maaşların Nafia Bütçesinin en fazla % 18'ini bulabileceğini, yani yarı yarıya olmadığını belirtmiş ve sözlerine devamla “*geçen sene hatta iki yüz elli bin liralık da iş yapılmamıştır. Çünkü para arttı, çünkü vaktiyle bütçeler yapılmamıştı*”<sup>185</sup> diyerek gerçeğin tam yansıtılmadığını anlatmıştır<sup>186</sup>.

Nafia Vekaleti'nin, yapısına yönelik eleştiriye Adana Milletvekili Hamit Bey' de katılmıştır. Hamit Bey, Hüseyin Avni Bey'le aynı görüşü benimsediğini belirterek 500 bin liralık Nafia Bütçesinin 250 bin lirası memur maaşlarına gittiğini geri kalan 250 bin lira ile bayındırlık işlerinin yürütülemeyeceğini belirtmiştir. Hamit Bey, ikinci olarak demiryollarının millileştirilemediğini ve azınlık çalışanlarına dikkat çekerek bu konuya bakış açısını şu sözleri ile dile getirmiştir: “*Bu şimendifer idaresi hala millileştirilemiyor. Hala bir takım mikroplar orada bulunuyor. .... Düşünelim bir defa, daima fena fena fikirler isal eden mikroplar daima orada ...*”<sup>187</sup>

Tekrar söz alan Hüseyin Avni Bey, hükümetin köylülere aldıkları yol vergisi karşısında yol yapması gerektiğini söyleyerek tartışmayı yol konusuna getirmiştir<sup>188</sup>. Hasan Basri Bey, yolsuzluğu maddi ve manevi olarak iki safhada ele alarak, Anadolu' da bir çok yolun ve köprüünün harap durumda olduğunu bunun da nedeni olarak yolların

<sup>183</sup> Aynı, C.1, s.197.

<sup>184</sup> Aynı, C.7, s.209.

<sup>185</sup> Aynı s.210.

<sup>186</sup> Aynı.

<sup>187</sup> Aynı, s.216.

<sup>188</sup> Aynı.

devlet ve il yolları olarak ikiye ayrılmasını göstermiştir. Bundan başka öteden beri yapılan Nafia programlarının hayali olduğunu ve bu sistem devam ederse ülkede yol sorunun yüz sene daha çözülemeyeceğini belirtmiştir<sup>189</sup>.

Bu eleştiriler üzerine söz alan Nafia Vekili Ömer Lütfi Bey, köylülerden alınan paraların senede bir milyonu bulmadığını oysaki devlete ait olan yolların 6-7 bin kilometre uzunluğunda, illere ait yolların ise bunun iki katı olduğunu belirtmiştir. Fakat o günkü koşullarda bir kilometrelik yolun maliyetinin 5 bin lira olduğunu vurgulamıştır. Bu maliyete köprüler dahil değildir. Osmanlı zamanındaki yol işlerine değinen vekil, yol çalışmalarının para ile değil angarya ile yaptırıldığını o yüzden Vekaletin elinde parayla bu yolların tamirinin bile imkansız olduğunu söylemiştir. Ömer Lütfi Bey, devam ederek, eldeki 6 bin kilometrelik devlet yolunun tamirinin 6 milyon lira gerektirdiğini, gelecek sene Nafia Bütçesinin 2 milyon olarak belirlendiğini milletvekillerine anlatmıştır. İl yollarına da değinen vekil;

*“ Biz bu yollara muavenet edemiyoruz, varidatı hususiyeleri de yetişmiyor ve bu yüzden turuk-u hususiyenin turuk-u umumiye meyanına ithali için bir çok müracat vaki oluyor. Bir taraftan Kanun-u Esasiye Kanunuyla, vilayata, nevahiye ve saireye nafia-i muhtariyet veriyor, diğer taraftan onların bu muhtariyeti üzerlerinden atarak, yollarınızı Nafia Vekaleti tapsın diyorlar. ... Anlaşıyor ki, bunların yolları yaptırarak paraları yok ve belki de memleket de bu parayı veremez... Encümende bu konu üzerinde tartışmalardan sonra bir usul hazırlandı. Mükellefiyeti bedeni usulü..<sup>190</sup>”*

Bakanın bu sözleri, Kanun-i Esasiyi eleştirmekle kalmayıp ileride kanunlaşacak olan yol vergisinin de habercisi oluyordu.

Bundan sonra Nafia Bütçesinin görüşülmesine geçilmiştir. Giderler kısmı aşağıdaki gibi oylanmış ve kabul edilmiştir<sup>191</sup>:

<sup>189</sup> Aynı, s.217.

<sup>190</sup> Aynı, s.217-218.

<sup>191</sup> Aynı, s.219-229.

<u>F</u>	<u>M</u>	<u>Nev'i Muhassat</u>	<u>Hükümet teklifi</u>	<u>Encümenca kabul</u>
253		Maaşat	9 650	6 608
263		<b>Demiryollar ve Limanlar</b>		
	1.	İntikşaf ve İnşaat	327	327
	9.	Ankara-Sivas hattı masrafı	<u>54964</u>	<u>54 964</u>
		Yekün	55 291	55291
264		<b>Turuk-u Umumiye</b>		
	1.	İstikşaf	1 500	1 500
	2.	Tamirat	38 574	30 000
	3.	Köprüler	<u>214 663</u>	<u>200 000</u>
		Yekün	254 737	234 500

Nafia Vekaleti'nin, 1920 yılı bütçesi 620 296 lira olarak kabul edilmiştir.

1920 yılı bütçesinin gelir bölümünde, bayındırlık işlerinden doğan, sadece iki cins gelir söz konusudur. Bunlar;

- Konya Ovası sulama işletmesi gelirleri : 12.000 lira
- Ankara- Sivas hattı işletme gelirleri : 29.450 lira.

#### 4.2.2. 1921 Yılı Bütçesi:

Daha öncede değindiğimiz gibi, 1921 yılı bütçesi çıkarılmamış, Meclis avans kanunları ile 1920 yılı bütçesi esasları içinde harcama yapılması kaydıyla, Maliye Vekaleti' ne harcama yapma yetkisi vermişti. Bu nedenle bakanlıkların bütçe tasarıları da TBMM' de ayrı ayrı görüşülmemiştir.

1921 Ulusal Mücadele açısından önemli savaşların yapıldığı yıl olmuştur. II. İnönü, Kütahya-Eskişehir ve Sakarya Savaşları ile sarsılan Anadolu'da bütçe yapmanın imkansız olduğu anlaşılmış, 1921 yılı bütçesi gelir ve giderin hesaplamasında sorunlar ortaya çıkacağı belirtilmiştir<sup>192</sup>.

<sup>192</sup> Müderrisoğlu, *a.g.e*, C.II, s.559.

Savaş içerisinde olunmasına karşın, 1920 yılına göre, 1921 yılında ülkenin ihtiyacı olan yatırımlara yönelinmiştir. Ayrıca hazineye gelir getirmek amacıyla, Anadolu ve Bağdat Demiryolları Nakliyat tarifesi altı kat arttırılmıştır<sup>193</sup>. Nafia Vekaleti, 27 Nisan 1921 yılında Erzurum-Erzincan, Samsun-Havza şimendifer hattı inşası ile Kızılırmak nehri üzerinde etütler yapılması için ödenek isteğinde bulunmuş ve bu istek kabul edilmiştir<sup>194</sup>. Daha sonra yapılan hesaplamalara göre 1921 yılı bütçesinden Nafia Bakanlığı'na 1.125.307 lira ayrılmıştır ki bu da 82.162.190 lira olan genel bütçenin % 1.3'ünü oluşturmaktadır<sup>195</sup>.

#### 4.2.3. 1922 Yılı Bütçesi:

1922 yılı da 1920 ve 1921 yıllarında olduğu gibi olağan üstü şartlarda geçmiştir. Yine aynı şekilde bu yıl da bütçe hazırlanamamıştır. Maliye Vekili Hasan Bey, Meclisin 11 Nisan 1922 tarihli gizli görüşmesinde mali durum hakkında açıklamalarda bulunurken bütçenin hemen hemen hazır olduğunu belirtmiştir<sup>196</sup>. Oysaki o güne kadar sadece Dahiliye Bakanlığının bütçesi ele alınıp görüşülmüştür.

Savaşların yoğun olarak yaşandığı bu dönemde bütçeden Müdafaa-i Milliye Vekaletine % 80 oranında pay ayrılmıştır. Hazine Genel Hesabına göre 100.974.541 lira olan gider bütçesinden Nafia Vekaletine 928.724 lira ayrılmıştır. Ancak Vekalet bu paranın 617.547 lirasını haralayabilmiştir<sup>197</sup>.

#### 4.2.4. 1923 Yılı Bütçesi:

T.B.M.M Hükümeti, 1923 mali yılını da avans kanunları yürütmüştür. Bu kanunlarla mali durum 28 Şubat 1924' e kadar devam ettirilmiştir. Savaşın bitmesi, ülkenin yeniden imarını gündeme getirmiştir. Bu nedenle bayındırlık hizmetlerine ağırlık verilmiştir. Diğer bütün alanlarda kısıtlamalar uygulanırken Nafia Vekaleti' nin harcamalarına herhangi bir kısıtlama getirilmemiştir.

<sup>193</sup> Bkz. *T.B.M.M.Z.C*, D.I, C.9, s.432-441.

<sup>194</sup> Aynı,, C.10, s.118-121.

<sup>195</sup> Güneş; (1997), *a.g.e*, s.307.

<sup>196</sup> *T.B.M.M.G.ZC*, C.3, s.198 v.d

<sup>197</sup> *1922 Yılı Hazine Genel Hesabı*, s.146.

1923 yılında bütçeye 144.802.602 liralık ödenek verilmesine karşın harcamalar 105.926.911 lirada kalmıştır. Nafia Vekaletine harcama yapması için verilen para 2.018.001 liradır ki bu oranın 1.528.122 lirası sarf edilmiştir<sup>198</sup>.

## 5. 1920-1923 YILLARINDA BAYINDIRLIK İŞLERİ:

### 5.1. Genel Bir Bakış:

1920-1923 dönemi Türkiye Halkı'nın, emperyalizme ve onun işbirlikçilerine karşı top yekun savaş verdiği yıllardır. Tek amaç ise tam bağımsız bir Türkiye yaratmaktır<sup>199</sup>. Bayındırlık işleri, açısından bu yıllar ulaştırma ve ekonomik faaliyetlerin devamını sağlamak için uğraş verilen yıllar olmuştur. Cepheye asker ve malzeme sevk etmek, yolları onararak kentleri, kasabaları ve köyleri birbirine bağlayarak tarımsal ve ticari hayatın devamını sağlamak Nafia Vekaleti'nin sorumluluk alanına girmiştir.

1920-1923 döneminde, savaş şartlarının sonucu olarak Vekaletin, hizmet konuları dışındaki işlerle de görevlendirildiğini görmekteyiz. 2 Ocak 1921 yılında, trenlerin kömür ihtiyacını karşılamak üzere, kömür madeni işletilmesi ve yine bu kanuna bağlı olarak linyit kömürünün ihracı, fiyatını belirleme yetkisi 8 Ocak 1921' de Nafia Vekaleti'ne verilmiştir<sup>200</sup>.

Mustafa Kemal de bu dönemdeki bayındırlık işleri ve özellikle demiryolları konusunda gösterdiği hassasiyetini aşağıdaki sözleri ile açıklamıştır. Bir kaç örnek vererek, Mustafa Kemal' in bu konudaki görüşlerini daha iyi görebiliriz:

*“ Sizlere, ekonomik alandaki faaliyetlerimizin ana hatları ile tespit etmiş olduğum temel noktaları, genel olarak açıklamış bulunuyorum. Bundan sonra ekonomik politikamızda, tespit etmiş olduğumuz bu temel esaslara uygun olarak hazırlanacak bir plana göre, Bakanlar Kurulumuzun uygulamaya geçmesini bekliyoruz. Böyle bir projenin hazırlanmasında en büyük yeri Bayındırlık işleri alacaktır. Çünkü, ekonomik hayatın işlemesindeki canlılık, ancak taşıt araçlarının, karayollarının, demiryollarının ve limanların içinde buldukları duruma bağlıdır.*

*Efendiler; sırası gelmişken bayındırlık işleri konusundaki düşüncelerimi de bilgilerinize sunmak isterim. İnşaatı, kuruluşu ve işletilmesi özel idare veya genel gelir kaynaklarımızdan sağlanabilecek bayındırlık işleri önem sırasına göre, memleketin bütün ihtiyacı göz önünde tutularak karşılanacaktır. Ancak inşaat, kuruluş ve işletilme yönünden bu günkü mali gücümüz dışında büyük sermaye bayındırlık işlerinde yabancı sermayeden, gereğine göre yabancı*

<sup>198</sup> 1923 Yılı Hazine Genel Hesabı, s.156.

<sup>199</sup> A.S.D, C.2, s.104. T.B.M.M.Z.C, D.1, C.1, s.141-142.

<sup>200</sup> T.B.M.M.Z.C, D.1, C.7, s.219.



uzmanlardan büyük ölçüde yararlanmak, memleketimizin menfaati, imarı ve milletimizin saadet ve refahını kısa zamanda sağlama açısından gerekli görülmektedir. Durum böyle olmakla beraber, burada da üreticilerin ve işçilerin genel faydası dikkatle göz önünde bulundurulacaktır. Nafia Vekaletimizin bu yıl içindeki çalışmaları sonucu, bu günkü gücümüzle uygun görülecek seviyededir. Gerçekten de mevcut demiryolları başarıyla işletilerek ulaşım, askeri taşıma ve yollama işleri sağlanmış bulunmaktadır. Askeri harekât sırasında düşman tarafından yıkılmış olan bir kısım demiryolları onarılmış ve yeni hatlar döşenmiştir. Ankara-Sivas hattının, önemli bir tüneli tamamlanmış ve diğer iki tünel etrafındaki eksik yollar değiştirilerek, demiryolu uzatılmıştır. Erzurum- Erzincan arasındaki hattın inşaatının tamamlanması ve Kükürtlü kömür madenlerine bir ara hat yapılması için, gerekli işlemler ve hazırlıklar yapılmıştır. Samsun-Havza hattının kurulmasında gerekli ön araştırmalarda bulunulmuştur. Sivas 'tan Erzurum'a ve Kastamonu'nun Koçhisar'ından geçerek, Tosya, Osmancık, Amasya, Erbaa, Niksar, Kelkit ve Erzincan'a kadar yapılacak demiryoluna ait ilk saha araştırmaları yapılmış ve bazı karayolları üzerindeki bozukluklar da onarılmıştır.

Efendiler; bayındırlık işlerinde yapılmış çalışmaların sonucunun, milleti memnun edecek derecede olmadığını kabul etmek doğru olur. Ancak, devletin her şubesinin iş ve işlemlerinde olduğu gibi, bayındırlık işlerindeki faaliyetin de arzu edilen seviyeye çıkarılması, mali gücümüzle ilgilidir. Mali gücümüzün yerine sarf edilmesini seçmede ise, içinde bulunduğumuz şartların birinci derecede rol oynadığını söylemek zorundayım<sup>201</sup> .”

“ Demiryolu, yol ihtiyacı, memleketin bilcümle ihtiyacında o kadar kendisini hissettirmektedir ki: hiç bir hayal ve nazariye peşinde aldanmaksızın memleketin menabii ve evladı ile işe devam etmek katiyen elzemdir...

Medeniyetin bu günkü vesaitini hatta bu günkü fikriyatını demiryolu haricinde intişar ettirebilmek müteassirdir. Demiryolu refah ve umran tevhit eder...<sup>202</sup>”

“..... Bizim milletimiz zengindi, fakir düştü. Memleketimiz harap olmuştur. Fakat mamurdu. Memleketin yıkıntısı ve halkın yoksulluğu çeşitli nedenlerden kaynaklanır. Bu nedenler arasında önemli ve tarihi olanlar da vardır. En önemli bir neden de ekonomiktir. Bunun da en önemlisi yolsuzluktur. Biz yollarımızı yapamadık. Buna karşılık bütün dünya yol yapmıştır. Denizyolu yapmıştır, karayolu yapmıştır. Seri araçlar kullanmıştır. Size yakın bir örnek hatırlatayım. Memleketimizde tahıl var. Fakat bir yerden bir yere aktarırken zorluklarla karşılaşyoruz. Aracımız yok. Böylece İzmir' e Amerika un getiriyor ve biz İzmir' e un gönderemiyoruz. Ve Amerika unu daha ucuz getiriyor. Kuşku yok ki ekonomi yollarını çağın gerektirdiği derecede yapabilmek için genel bir plan çerçevesinde hareket edilmelidir. . .<sup>203</sup>”

“..... Artık yüzyıllardan beri geleneksel olarak kullanılmakta olan bugünkü sabanlarla bu memleketin zenginlik kaynakları gelişemez, o halde hemen yapılması gereken şey, bütün çiftçilerimizin makine sahibi olması, makine kullanmasını bilmesi ve makine yapılan kuruluşlara sahip olması olacaktır. Fakat bu faaliyetin ürününü tarlada çürümeye, köyde ve harmanda çürümeye mahkûm edersek halkın çalışması yararsız bir yorgunluğa yol açar. Gerekmektedir ki, bu ürünler zenginliğe dönüşebilecek yerlere gidebilsin. Bunun içi de Efendiler, yollar gerekir, şimendiferler gerekir, otomobiller gerekir ve bunların hepsinin faaliyete geçmesi gerekir. Ne hazindir Efendiler, Konya, Eskişehir, şurası ve burası ve memleketimizin herhangi bir tarafı bugün hazinedir. Buğday vardır. Her tülü ürün vardır. Bunlar memleketin ihtiyaçlarını karşıladıktan başka dışarıya da çıkar. Fakat ne yazık ki bir livadan, diğer bir livaya nakletemiyoruz. Çünkü yol yoktur, çünkü modern araçlar yoktur.

<sup>201</sup> Aynı, C.8, s.62-64.

<sup>202</sup> Demiryolları Mecmuası, Cumhuriyet' in 10. Yıl Özel Sayısı, s.455.

<sup>203</sup> Mustafa Kemal; Eskişehir- İzmit Konuşmaları (1923), İstanbul, Kaynak Yayınları, 1993, s.47.

*Efendiler, yolsuzluk ve araçsızlık en önemli eksliğimizdir. Bunlar sağlanması gerekli ve zorunlu ihtiyaçlardır. Fakat memleketin, ki bilenlerce malûm, ben de birçok yerlerini bizzat gördüm, gerçekten yol yoktur. Gerçekten kağm arabasıyla deveden ve merkepten başka araç yoktur.....<sup>204</sup>*

Ulusal Mücadelenin askeri zaferle sonuçlanmasından sonra, sıra siyasi zafere gelmişti. Bu amaçla İsmet Paşa Başkanlığındaki Türk Heyeti, kalıcı bir barış antlaşması imzalamak için İsviçre'nin Lozan kentine gitmişti.

Görüşmeler 21 Kasım 1922 günü başlamıştır. Başlangıçta gerek Batılı Heyetler gerekse Türk Heyeti görüşmelerin kısa zamanda sonuçlanacağını sanmışlardır. Oysaki konferans tam sekiz ay sürmüştür<sup>205</sup>. Batının emperyalist güçleri, Osmanlı üzerinde kurdukları sömürge ağının bozulmaması için her çeşit yola başvurmuşlardır. Hatta Londra Konferansı'nın tekrarı olan bir senaryo ile ülkeyi terk eden Osmanlı Hükümeti'ni konferansa çağırmaya kalkmışlardır<sup>206</sup>. Bu nedenlerden dolayı görüşmeler kesintiye uğramıştır.

Görüşmelerin uzamasının ve kesintiye uğramasının tek nedeni emperyalist devletlerin Türkiye üzerinde var olan sömürge bağlarını tekrar kurmak için çalışmalarıdır. Daha öncede üzerinde durduğumuz Osmanlı Borçları ile diğer taraftan ekonomik ve adli ayrıcalıklardan oluşan bu bağları yeni Türkiye devleti tasfiye için çok çaba sarfetmiştir<sup>207</sup>. Lozan görüşmeleri kesintiye uğradığı zaman İzmir'de bir İktisat Kongresi toplanmıştır<sup>208</sup>. Kongre ile Türkiye, emperyalist devletlere hangi şartlarda ve hukuksal çerçevede barış yapabileceğini ilan etmiştir.

Kongrenin toplanmasında, İstanbul tüccarlarının payı büyüktür. İstanbul tüccarları, 1923 yılında bir araya geldiler ve **Türk Milli Ticaret Birliği'** ni kurdular<sup>209</sup>. Kurucularından Ahmet Hamdi'nin açıklamasına göre, kuruluşun amacı; Batı sermayesiyle, Türkiye arasında aracılık yapan gayri müslim tüccarların ekonomiden

<sup>204</sup> Aynı, s.217-218.

<sup>205</sup> Lozan Görüşmeleri için bkz. *Lozan Barış Konferansı, Tutanaklar ve Belgeler*, 3 C.( Hazırlayan. Seha L. Meray), Ankara, 1967-1972.

<sup>206</sup> *Nutuk*, C.2, s.935.

<sup>207</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. Mehmet Gönlübol / Cem Sarı, *1919- 1938 Yılları Arasında Türk Dış Politikası, "Olaylarla Türk Dış Politikası "*, A.Ü.S.B.F Yayınları, Ankara, 1969.

<sup>208</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. Gündüz Ökçün, *Türkiye İktisat Kongresi ,1923 Haberler-Belgeler-Yorumlar*, A.Ü.S.B.F. Yayınları, Ankara, 1981. A. Afetinan, *İzmir İktisat Kongresi 17 Şubat- 4 Mart 1923*, TTK Yayınları, Ankara, 1989.

<sup>209</sup> Korkut Boratav; *100 Soruda Türkiye' de Devletçilik*, Gerçek Yayınları, İstanbul, 1974, s.28.

tasfiyesini sağlamak ve doğacak olan boşluğa Türk tüccarlarını getirmeğe çalışmaktır<sup>210</sup>. İzmir İktisat Kongresi 17 Şubat 1923 'de 1135 delegenin katılımı ile toplanmıştır. Delegelerin seçiminde sınıf esaslı gözetilmemiştir. Kongrenin açış konuşmasını Mustafa Kemal yapmıştır. Mustafa Kemal' in konuşması, yeni devletin ekonomik rejimini ortaya koyarak açıklamıştır<sup>211</sup>.

Çiftçi grubunun bu konuda görüşleri şunlardır:<sup>212</sup>;

*Madde 1- Turuk-u umumiyyeden şoselerle şimendiferlerin ve limanlarla kanalların ve seyr-i sefaine kabil nehirlerin tarz-ı inşa ve idaresi hususunun tayinini hükümetimizle Nafia ve İktisat mütehasıslarına terkediyoruz. Ve yalnız millet ve memleket hakkında tatbikata girişilmesini ve mümkün mertebe kısa bir müddet zarfında memleketin her tarafını örümcek ağı gibi asrî vesait-i nakliye ile techizi.*

*Madde 2- Umum efrad-ı millet ve bilhassa zürra sınıfı her sene tarik bedel-i nakliyesi namıyla bir vergi tediye edegelmekte oldukları halde birçok sebeplerden dolayı yine yoldan mahrum olduklarını gördüklerinden ve bu usul ile asırlarca köylerine ve kasabalarına yol yapılması ihtimali olmadığını anladıklarından tarik-i bedel nakliyesinin lağviyle amele-i mükellefe usulünün ihdas olunmasını ve bilfi'ıl çalışamayanlardan bedel-i şahsi alınmasına.*

*Madde 3 - Köylerden kasabalara ve istasyonlara ve kaza merkezlerinden vilâyet merkezlerine doğru yapılacak olan bu husul yollar için mühendis ve kondüktörler tayini ve vesait-i fenniye ve sınaiye tedariki.*

*Madde 4- Bütün şimendiferler idarelerinin tatbik etmekte oldukları mü tefâvit tarifeler gayet ağır ve yüksek olduğu, memleketimiz dahilinde büyük mahreçlere getirilen mahsulat hariçten gelenlere rekabet etmeğe muvaffak olamadığından, iktisadi inkişafımıza hâil olan bu halin ref' ile şimendifer tarifelerinin km başına istifa edilmek üzere hadd-i makulüne tenzil olunması ve bilûmum mahsulat-ı ziraiye ve palamut ve hayvanat ve mahsulat-ı hayvaniyenin ve maadinin ve mevadd-ı haşebiyenin ve işçilerin*

<sup>210</sup> Nazif Kuyucuklu, *Türk İktisadiyatında Politika ve Gelişme Evreleri*, İstanbul, 1982, s.160.

<sup>211</sup> Konuşmanın metni için bkz. Afetinan, *a.g.e*, s.57-69.

<sup>212</sup> Aynı, s.25-26.

*naklinin asgari tarifeye tâbi tutulması ve zamanında ihtiyaç nisbetinde vagon bulundurulması.*

*Madde 7- Taze olarak sevkedilecek meyve ve sebzelerin nakline hususi vagonlar itâsı ve süt, kesilmiş hayvanlar ve balıkların nakline buzlu soğuk mahzenli vagonlar verilmesi.*

*Madde-9- Dekovil hatlarının mümkün olan yerlere yapılması.*

Tüccar grubunun görüşleri ise şu noktalarda toplanıyordu.<sup>213</sup>

*Madde 18- Limanlarımız tamamen açık olduğundan, Karadeniz ve Akdeniz' de müstacelen limanlar tesisi.*

*Madde 1- Turuk-u umumiye ve hususiyemizin inşalarının ikmalini hüsn-i muhafaza ve acele tamiratının ifâsını kâfil kabil-i tatbik bir usulün vaz' ı.*

*Madde 2- Turuk-i hususiye için bedel-i nakdisinin ilgasiyle Türkiye' de mütemekkin her ferd hakkında amele-i mükellefe usulünün vaz' ı ve efradın kendi kazaları dahilinde çalışması. Ve bununla beraber amele-i mükellefe yerine bedel-i şahsi yenin dahi kabulü ve amele-i mükellefe mevkiine, arızasına göre ölçü üzerine iş taksimiyle yolların inşa ve tamiri.*

*Madde 3- Memleketimizin iktisadi ana hatları olacak demiryolları inşasının hükümetçe bir program olarak kabulü.*

*Madde 6- Şimdiye kadar projeleri ihzar edilmiş kabil-i seyr ve sefer nehirlerin tathiriyle merakib-i sabihanın çoğaltılması.*

Sanayi grubunun görüşlerinde de bu konuya şöyle yer verilmiştir<sup>214</sup>:

*3/ A- Türkiye'nin vâsi demiryollarına mâlik olmasının ve sanat merkezleri olan büyük şehirler ve limanlarla dahildeki kasabalar arasında şimendifer, yoksa herhalde şoseler yapılmasının müstacelen temini.*

<sup>213</sup> Aynı, s.38.

<sup>214</sup> Aynı, s.49.

*3/ B- Mevcut şimendifer ve vapur idarelerinin yerli mamulât ve masnuatı nakilde hususi tarifinin tatbikini temin için hükümetin sarf-ı mesai etmesi ve bundan böyle inşa olunacak şimendifer şartnamesine işbu kaydın behemehâl ithali.*

İzmir İktisat Kongresinde yapılan tartışmalar şunu göstermektedir ki; bütün sınıf temsilcileri, ülkenin ulaştırma alt yapısının eksikliğini ve nelerin yapılması gerektiğini bilmekte, yol vergisi gibi o güne kadar yanlış uygulamalara neden olan vergilerin de kaldırılmasını teklif etmektedirler. Daha sonraki bölümlerde, bayındırlık işlerinde yukarıdaki görüşlerin ne kadar etkili olduğunu göreceğiz.

## **5.2. Karayolları.**

Bu dönem içerisinde Nafia Vekaleti'nin karayolları çalışmalarına baktığımızda sadece bir kaç yolun devlet yolu sınıfına alınması üzerine odaklandığını görürüz. Ayrıca , 1913 yılında çıkartılan Yol Vergisi Kanunu, Ulusal Mücadele şartlarına göre tekrar ele alınarak, bayındırlık hizmetlerine kaynak yaratılmaya çalışılmıştır.

Daha önce değindiğimiz yolların sınıflara ayrılması Ulusal Mücadele döneminde devam etmiş, askeri ve ticari önemden dolayı, bazı yollar Turuk-u Hususiye sınıfından, Turuk-u Umumiye sınıfına geçirilmiştir. Turuk-u Umumiye sınıfına geçen yolların belli başlıları şunlardır:

### **5.2.1- -Ankara- Kastamonu- İnebolu yolunun Tamiri.**

Ulusal Mücadele Döneminde, Ankara-Kastamonu-İnebolu yolu askeri ve ekonomik açıdan çok önemli bir yoldur. İstanbul ve Rusya'dan deniz yoluyla taşınan malzemeler için Anadolu'nun tek giriş kaynağını bu yol oluşturmuştur. Anadolu'nun ithalatında ve ihracatında fazla bir kapasiteye sahip olmasa da, bu yol askeri açıdan özel bir konuma sahiptir.

Yolun başlangıcını oluşturan İnebolu limanı küçük olmasına karşın, stratejik rolünden dolayı kısa zamanda önem kazanmıştır. Aslında savaşın başlarında Samsun , Sinop gibi daha büyük limanlar askeri faaliyetler için kullanılmıştır. Fakat Pontus Rum çetelerinin bu bölgelerde var olması, ulaşımı ve güvenliği sürekli tehdit ettiğinden

İnebolu limanına bu faaliyetler kaydırılmıştır<sup>215</sup>. Ekonomik hareketlilik bakımından Samsun Limanı Anadolu'nun adeta İzmir'i olurken,<sup>216</sup> İnebolu Limanı askeri bir üs olarak kullanılmıştır.

Ankara-Kastamonu-İnebolu, yolu Ulusal Mücadele dönemine kadar keçi patikasını andıran bir yoldur. Normal şartlarda İnebolu'dan Ankara'ya yolculuk 11 günlük bir zaman gerektirmektedir. Samsun'dan başlayarak Havza-Merzifon-Çorum-Sungurlu üzerinden Ankara'ya uzanan yol ise 14- 15 gün alabiliyordu<sup>217</sup>.

Ankara-Kastamonu-İnebolu yolunun önemi, yolun bakım ve onarımını gündeme getirmiştir. 2 Teşrinisani 1336 tarihinde Nafia Vekaleti'ne Vekillik eden İktisat Vekili Mahmut Celal Bey, Meclis'e verdiği kanun teklifinde yolun onarılması için, 240.783 lira lazım olduğunu belirtmiştir. Fakat 1336 mali yılı içerisinde bu paranın verilmesi imkansızdır. Yol için ilk altı ayda sadece 16 bin lira ödenek çıkartılmıştır. Şubat ayının sonlarına yaklaşıldığını yeni mali yıla az kaldığını<sup>218</sup> vurgulayan Mahmut Celal, bütçeye yol için konan 34 bin liralık ödeneğin 100 bin liraya yükseltilmesini teklif etmiştir<sup>219</sup>

Maliye Encümeni, TBMM Başkanlığı'na bu konuda gönderdiği tezkerede, yolun önemine değinerek, tamir ve inşaat için Hükümetin isteği 100 bin liranın 50 bin liraya indirilmesine karar vermiştir. Karara gerekçe olarak da mali yılın bitmesi ve mevsim şartları gösterilmiştir<sup>220</sup>.

Mecliste tartışmalar başlayınca Karesi Milletvekili Hasan Basri Bey, önemli sorular yöneltmiştir. Hasan Basri Bey sorduğu sorular şunlardır:

*“..ilk olarak daha önce tahsis edilen 34 bin lira ile kaç kilometre yol yapılmıştır ? Sonra da yolların tamiri için kaç liraya gereksinim duyulduğunu ve bu sene verilecek para ile tamir mevsiminin olmadığı bu zamanda harcama yapılabilecek mi ?”<sup>221</sup> “*

<sup>215</sup> Müderrisoğlu, *a.g.e*, C.II, s.465.

<sup>216</sup> Bu söz Nafia Vekili Ömer Lütfi Bey'e aittir. Bkz. *T.B.M.M.ZC*, D.1,C.6, s.303.

<sup>217</sup> Müderrisoğlu, *a.g.e*, C.II, s.465-466.

<sup>218</sup> Bütçeler hazırlanırken Osmanlı Devletinin bütçe esasları kabul edilmiş olduğundan yeni mali yıl 1 Martta başlatılmıştır.

<sup>219</sup> *T.B.M.M.Z.C*, D.1,C.6, s.203.

<sup>220</sup> Aynı, s.302-303

<sup>221</sup> Aynı, s.304.

Nafia Vekili İsmail Fazıl Paşa' nın rahatsızlığı nedeniyle yerine vekalet eden İktisat Vekil Vekili Saruhan Milletvekili Mahmut Celal Bey, soruları cevaplandırmaya çalışmıştır. Mahmut Celal Bey, daha önce alınan paranın yollara sarf edildiğini ve yolların tamiri için daha 200 bin liraya ihtiyaç duyulduğunu belirterek, bu meblağında gelecek yıldaki bütçeye konulmasına gayret edeceklerini beyan etmiştir<sup>222</sup>.

Mecliste yapılan oylama sonucunda Ankara- Kastamonu-İnebolu yolunun tamiri için istenilen 16 bin liralık harcama yetkisi Nafia vekaletine verilmiştir<sup>223</sup>.

### 5.2.2- Afyon Karahisar- Sandıklı-Dinar-Baladız ve Taşucu- Silifke-Mut-Karaman Yolları.

Heyet-i Vekilliye 22.11.1336 tarihinde Taşucu-Karaman yolunun Turuk-u Umumiye ( devlet yolu) kapsamına alınması yönünde bir kanun layihası sunmuştur<sup>224</sup>. Layihada yolun öneminin, Orta Anadolu ve Akdeniz sahil şeridini birbirine bağlamasından kaynaklandığı belirtilmiştir. Aynı kanun layihasında, Akdeniz sahili ile Batı Anadolu'yu birbirine bağlayan Afyon Karahisar-Sandıklı- Baladız yolunun da Turuk-u Umumiye meyanına alınması teklif edilmiştir<sup>225</sup>.

Her iki yolun devletin genel yolları kapsamına alınması yönündeki hükümetin sunduğu kanun taslağı, 14 Nisan 1921 günkü Meclis oturumunda Nafia Vekaleti' nin bütçesi ile birlikte ele alınmaya başlanmıştır. Kanun taslağında, ayrıca her iki yolun devlet yolları sınıfına alınmasıyla doğacak inşaat ve tamirat masrafları için 40 bin liralık ödeneğin harcama yetkisinin Nafia Vekaletine verilmesi de yer almıştır. Bu kanun teklifi üzerinde görüşmelerin başlamasıyla, ilk sözü alan Konya Milletvekili Vehbi Bey,1920 yılında devlet yolları içerisine alınması istenilen bu yollar için mali yılın bitmesine 16 gün kala 40 bin liranın nereye harcanacağını ve paranın niçin istenildiğini sormuştur. Bunun üzerine söz alan İktisat Vekili Mahmut Celal Bey, bu konuda Meclise müracaatın iki aya önce yapıldığını söylemiştir<sup>226</sup>.

Sorunun asıl muhatabı olan Nafia Vekili Ömer Lütfi Bey,

<sup>222</sup> Aynı.

<sup>223</sup> *Düster*, 3. Tertip, C.1, s.111.

<sup>224</sup> *T.B.M.M. ZC*, D.1, C.6, s.4.

<sup>225</sup> Aynı, C.7, s.197.

<sup>226</sup> Aynı, C.8, s.210.

“ *kırk bin lira meselesini koyan encümendir. Bizim vaktiyle istediğimiz elli beş bin lira idi. Bundan kırk bin lirası, Karahisar- Baladiz için ve on beş bin lira da Silifke-tariki içindir ve o zaman verile idi sarfolunurdu. Encümen bunları tevhit etti, kırk bin lira koydular. Bu kırk bin lira sarfolunacak değildir. Arzu etmezseniz otuz bin,yirmi bin liraya indirin....*” demiştir<sup>227</sup>.

Ömer Lütfi Bey, konuşmasının bu bölümünde bundan sonra tartışmaları daha da alevlendirecek bir konuyu gündeme getirmiştir.

Nafia Vekili, kanun teklifi Meclis’e gelmeden önce, Taşucu-Karaman yolunun bir yanlışlık sonucu devlet yolu sınıfından sanıldığını ve bu yüzden 8-10 bin lira tamirat harcamasının yapıldığını, milletvekillerine açıklamıştır. Yapılan bu yanlışlığa ilk tepkiyi Hakkari Milletvekili Mazhar Müfit Bey göstermiş, bir emrivaki ile karşı karşıya kaldıklarını belirtmiştir<sup>228</sup>. Aynı şekilde tepki duyan Konya milletvekili Musa Kazım Efendi, yolun önemini dile getirerek yapılan yanlışlığın büyük olduğunu bir kanun ihlali yapıldığını ve il gelirlerinden harcanması gereken paranın genel bütçeden harcandığını belirtmiştir. Musa Kazım Efendi, bunun için bir düzeltmeğe gidilecekse bu durumu *kim düzelterek, sorumlu kim olacak* gibi önemli sorunları gündeme getirmiş, uzun bir araştırma isteyen bu konuda sonuca varmanın güç olduğunu da vurgulamıştır. Konuşmasının sonunda da zaman darlığını öne sürerek, artık bir şey yapılamayacağını ifade etmiştir<sup>229</sup>.

Musa Kazım Efendi’ den sonra söz alan Aydın Milletvekili Tahsin Bey tartışmaya ayrı bir boyut katmıştır. O da yolun askeri ve ekonomik önemine değinmekle sözlerine başlamıştır. Mazhar Müfit Bey’ in yolların devlet yolları kapsamına alınması yönünde hükümetin teklifini inceleyen Nafia Encümeni’nin başkanı olduğunu, bu teklifin encümenden geçtiğini belirtmiştir. Bu nedenle O’ nun da bu olayda suçu olduğunu ileri sürmüştür. Ayrıca Taşucu-Karaman yolunda yapılan çalışmalarda hükümetin bu parayı işçilere ve müteahhitlere borçlandığını söyleyerek “ ... *müteahhitlerde hükümete karşı bir güvensizliğin olduğunu* “ bu nedenle “*paranın kimden ödeneceği yolunda ortaya*

---

<sup>227</sup> Aynı. s.210-211.

<sup>228</sup> Aynı, s.211.

<sup>229</sup> Aynı.



*kargaşanın çıkması bu güvensizliği iyice arttırır”* diyerek konuya ayrı bir bakış açısı kazandırmıştır<sup>230</sup>.

Tekrar konuşma hakkı alan Mazhar Müfit Bey, yolun devlet yolları kapsamına alınmasına hiç bir itirazının olmadığını ve encümen başkanı olarak da taslağı imzaladığını söylemiştir. Fakat encümende tasarı ele alınırken bu durumdan haberdar edilmediklerini bu nedenle kandırıldıklarını ileri sürmüştür<sup>231</sup>.

Nafia Vekili, Ömer Lütfi Bey, yapılan hatanın tamamen teknik bir hata olduğunu, 1336 bütçesine verilen paranın, ilave edilmesini ve bir an önce inşaata başlanabilmesi için yolla ilgili kanunun çıkarılmasını istemiştir<sup>232</sup>.

Her iki yolun Turuk-u Umumiye sınıfına alınması için yapılacak olan oylama öncesinde, tahsilat sorunu halledilememiştir. Ortada harcanan bir para vardır. Bu yüzden tahsilat kısmı tekliften çıkarılmış ve oylama yapılmıştır. Yapılan oylama sonucunda her iki yolda devlet yolları kapsamına alınmıştır<sup>233</sup>.

### 5.2.3- Merzifon- Çalatlı Yolu.

19 kilometresi Yozgat ve 94 kilometresi Çorum ve 50 kilometresi Amasya livaları sınırlarında kalan,163 kilometrelik Merzifon-Çalatlı (Yozgat yakınlarında) yolu, Sivas-Ankara ve Sivas-Samsun yollarına birleşmesi bakımından çok önemlidir. Sunulan kanun teklifinde yer alan bu anlatımdan başka yolun güzergahı, Ulusal Mücadele sırasında askeri ve ekonomik açıdan Ankara Hükümeti'nin denetiminde olan Karadeniz limanları ile iç bölgelerin bağlantısını da sağlaması bakımından ayrı bir özellik arz etmektedir.

Bu kadar önemli özelliklere sahip yolun durumu hakkında ilk açıklamalar, Ankara-Kastamonu-İnebolu yolunun tamirat masrafı için Meclis' te görüşmeler yapılırken gündeme gelmiştir. Amasya Milletvekili Ömer Lütfi Bey, Meclis' e yakınmada bulunarak, sadece Ankara-Kastamonu-İnebolu yolunun gündeme getirildiğini, oysa Samsun- Sivas, Havza-Çorum yolları hakkında kimsenin bir bilgisi olmadığını söylemiştir. Ömer Lütfi Bey, Ankara' nın doğusundan itibaren hemen hemen bütün

<sup>230</sup> Aynı, s.211-212.

<sup>231</sup> Aynı, s.212.

<sup>232</sup> Aynı, s.212-213.

<sup>233</sup> *Düster*, 3. Tertip , C. 1, s.216.

illerin ihracatını Çorum üzerinden Havza' ya ve oradan da Samsun Limanına yaptığını belirterek, yolun bozulduğunu, köprülerin tahrip olduğunu vurgulamıştır<sup>234</sup>. Ömer Lütfi Bey, Samsun' a kadar yaptığı seyahatten kesitler verdiği konuşmasında, mutlaka bu yolların tamirinin Şubat ayında başlaması gerektiğini ifade ederek aksi halde yolların tamamen yok olacağını söylemiştir. Ömer Lütfi Bey' in, konuşmasından ayrıca Samsun Limanına gündelik giren çıkan araba sayısını ve eşya miktarını da öğrenebiliriz. Ömer Lütfi Bey' in belirttiğine göre her gün asgari miktarda olmak üzere 400 araba Samsun' a giriş ve çıkış yaparak 200 ton eşya ihraç olunmaktadır. Ömer Lütfi Bey' e göre,

*“...eğer yolların tamiri yapılmazsa bu ekonomik işleyiş duracak ve fiyatlarda yükselme gözlenecektir. Nitekim, bu göstergeler kendini belli etmeğe başlamıştır. Yazın 1,5 lira ücretle Samsun' a giden bir çuval un, şimdi 3 liraya Samsun' a gönderilmektedir. Aradaki 2 veya 2.5 lira nakliyat parası olarak tüccarın cebinden çıkmaktadır.”<sup>235</sup>*

Yolun bu hassasiyetini bilen Nafia Vekaleti, bu yolun devlet yolları sınıfına alınması yönünde 1 Kanunuevvel 1921 tarihinde bir kanun taslağını Meclise sunmuştur. Kanun taslağında yolda inşaat çalışmalarına başlanması için 1922 senesi bütçesinin 264. fasıl 3. maddesine 100 bin lira ödenek konması istenmiştir<sup>236</sup>.

Mecliste çıkartılan kanunla yol Turuk-u Umumiye'ye alınmıştır. Ayrıca tamiri için Nafia Vekaleti' nin 1921 bütçesinin 264. faslının 3. maddesine 100 bin lira ödenek konmasına karar verilmiştir<sup>237</sup>.

#### 5.2.4- Yol Vergisi Kanunu.

1913 yılında çıkartılan Yol Vergisi Kanunu, Ulusal Mücadele yıllarında ülkenin içerisinde bulunduğu şartlara uyarlanmıştır. Kanunun kabulü ile bayındırlık hizmetlerine kaynak yaratılmaya çalışılmıştır. 21 Şubat 1921 tarihinde kabul edilen kanunda yükümlülük, bedel olarak düşünülmüş, mali gücü olmayanlara ise bedeni çalışmayla vergiyi ödemeyi olanaklı kılmıştır. Daha sonraki yıllarda da uygulanacak olan kanun, angaryayı zorunlu kılmasından dolayı halk ile devletin arasında sorun oluşturacaktır.

<sup>234</sup> T.B.M.M.ZC, D.1, C.6, s.303.

<sup>235</sup> Aynı, s.304.

<sup>236</sup> Aynı, C.8 s.214-215.

<sup>237</sup> Aynı, s.215. *Düster*, 3. Tertip , C.1, s.216.

1921 tarih ve 102 sayılı *Tarik Bedel-i Nakdisi Hakkında Kanun*' u<sup>238</sup> ile yolların Meşrutiyet devrinde kabul edilen Turuk-u Umumiye ve Turuk-u Hususiye olarak sınıflandırılmasına devam edilmiştir. Kanunun sadeleşmiş haldeki ilk yedi maddesi şöyledir:

1- Osmanlı Ülkesi'nde oturan ve 18 ile 60 yaş arasındaki bütün erkekler, yol vergisi vermek zorundadır. Ancak, sakatlığını beyan ve ispat edenler ile silah altında bulunan bireyler dışında vergi vermeyerek çalışacak olan işçilerin toplanması ve tahakkuk işlemlerinde hizmetleri geçecek olan köy ve mahalle imam ve muhtarları, bu vergi yükümlülüğünün dışındadır.

2- Yol vergisinin miktarı, her bölgenin işçi rayici gözetilmek ve 4 işçi gündeliği esas olmak üzere, vilayet ve müstakil livaların genel meclislerince kararlaştırılır.

3-Yol vergisi, devlet bütçesinden maaş alan memur ve hizmetlilere de uygulanacak olup, genel meclislerce belirlenecek müddetlerde ve iki taksitte alınır.

4-Yol vergisi, Tahsil-i Emval Kanununa göre alınır. Devletten maaş alanların yükümlü oldukları miktarlar, taksitlerin tespit edildiği aylarda maaşlarından kesilerek alınır.

5-Yol vergisi, köy ve mahalle ihtiyar heyetleri vasıtasıyla toplanır veya yükümlünün kendisi tarafından bağlı olduğu mal sandığına teslim edilir.

İkinci taksitin başladığı tarihten itibaren en çok bir ay zarfında, köy ve mahallelerde tahakkuk eden yol vergisini en az %85' ini mal sandığına teslim ettiği anlaşılan ihtiyar heyetine, % 5 kuruşu geçmemek üzere Genel Meclisin kararlaştıracığı miktarda toplama hakkı verilir.

6- Birinci madde gereğince nakit olarak yol vergisini ödemeye mali güçlerinin bulunmadığı, ihtiyar heyetinin şahitliği ve o yerdeki genel meclisin onaması ile kesinleşen kişilerin mali yükümlülükleri, buldukları yerin idare amirleri ve fen memurlarınca belirlenen ve köy ve kasabalarına mesafesi üç saati geçmeyen yerlerde, il yolları ve mahalli yol inşaatlarında çalışmak üzere, bedeni yükümlülüğe çevrilir.

<sup>238</sup> *Düstur*,3. Tertip,C.1, s..227-234.

7- Altıncı madde gereğince, yükümlülüklerini yerine getirmeyenler, bu yükümlülüklerini yapmağa zorlanmakla birlikte, devlet kanunlarına uymayanlar gibi haklarında kanuni işlem yapılır.

### 5.2.5- Ordu-Sivas Yolu.

Sivas'ı Ordu Limanına bağlayan en kısa yol olması ve iç kısımlarda üretilen ürünlerin Ordu iskelesine getirilmesinde kullanılması bakımından çok önemli bir yoldur. Bu nedenden dolayı Trabzon Milletvekili Recai Bey, yolun devlet yolları kapsamına alınmasını teklif etmiştir. Nafia Vekaleti Encümeni yaptığı tetkiklerden sonra Recai Bey'in kanun teklifini kabul etmiştir. Nafia Vekaleti Encümeni'nin mazbatasında bu yolun önemi şu şekilde vurgulanmıştır<sup>239</sup>.

*“ Büyük Millet Meclisi Riyaseti Celilesine*

*Sivas - Ordu yolunun Karadeniz'de en mühim limanı olan Ordu' nun (Vona) Limanına muntahi olması ve Sivas' ı sahile rapteden tariklerin en kısası bulunması dolayısıyla gerek ticareten ve gerek askeri noktai nazardan dolayı fevkalade ehemmiyeti haizdir.*

*Zara, Koyulhisar, Reşadiye, Mesudiye gibi Anadolu'nun en mahsuldar mahallerinin yegane mahreçci olan Ordu iskelesine mahsulatın sühuletle sevk edileceğinden iktisaden ehemmiyeti hiç bir surette kabili inkar değildir. ....”*

7 Nisan 1921 günü Meclis oturumunda kanun layihası ve Nafia Vekaleti Encümeni'nin mazbatası okunmuştur. Oturumu yürüten Meclis Başkanın “ *Mütalaa var mı ?* “ sorusu üzerine konuşan Kangırı Milletvekili Hacı Tevfik Bey, savaş koşullarında askeri yolların daha önemli olduğunu bu yüzden, neresi lazımsa oraların yapılmasının daha uygun olacağını belirtmiştir<sup>240</sup>.

Kanun layihasının maddelerine geçilmesi konusunda Meclis Başka'nın yaptığı oylamada, kanun layihasının Maliye Encümeni'ne gönderilip daha sonra tekrar Mecliste ele alınması yönünde milletvekilleri görüş bildirmişlerdir. Kanun layihasının Maliye Encümeni'ne gönderilmesi için yapılan oylama kabul edilmiştir. Lazistan Milletvekili ve aynı zamanda Nafia Encümeni üyesi olan Osman Bey' in “ *Bunun Muvazene-i Maliyice alakası yoktur* “ yönündeki sözü üzerine söz alan Erzurum Milletvekili

<sup>239</sup> T.B.M.M.ZC,D.1, C.9, s.379.

<sup>240</sup> Aynı.

Hüseyin Avni Bey, “ *Para meselesi para. Her şeyden evvel para meselesi mevzuubahis eder...* “ diyerek ödenek sorununun çözülmesini istemiştir<sup>241</sup> .

Yol üzerine görüşmeler, 30.4.1921 günkü Meclis oturumunda tekrar başlamıştır. Kanun layihasının ve ardından Nafia Vekaleti Encümeni'nin mazbataları okunduktan sonra Maliye Encümeni' nin yol hakkındaki mazbatasını okunmuştur. Maliye Encümeni, Ordu-Sivas yolunun devlet yolu kapsamına alınması yönündeki Recai Bey' in teklifini onaylayarak, kanun taslağının 2. Maddesine, yol için Nafia Vekaleti' nin 1921 yılı bütçesinin 264.faslının 3. maddesine 50 bin lira ödenek konulması yönünde fikir bildirmiştir<sup>242</sup>. Maliye Encümeni, mazbatanın açıklama bölümünde Nafia Vekaleti Encümeni' nin yolun önemi konusundaki görüşlerine yer verdikten sonra 1921 yılı içerisinde Ordu halkının kendi imkanları ile yapacağı Ordu-Mesudiye arasındaki kısım için 1921 yılı Nafia Bütçesine 50 bin lira konulmasına ve ayrıca tamirat isteyen Sivas - Mesudiye arasındaki bölümün de 1921 yılı Nafia Bütçesinin tamirat kısmından ayrılacak para ile yapılmasına karar vermiştir<sup>243</sup> .

Kanunun görüşülmesine geçildiğinde ilk söz alan teklifi sunan Trabzon Milletvekili Recai Bey olmuştur. Konuşması sırasında Recai Bey, Karadeniz'in en korunaklı limanı olan Ordu'nun (Vone) limanının ithalat ve ihracat açısından önemine değinmiştir. Samsun ve İnebolu limanları şiddetli rüzgarlarda kapanırken bu limanın daima işleyebileceğini anlatmıştır. Sivas'a 280 kilometrelik bu yolla bağlanan limanın öneminin kavranmasını istemiştir. Yol tamiri için gerekli paranın 60 bin lirasının zaten Ordu halkı tarafından toplandığını, Nafia Bütçesinden sadece 50 bin lira harcanacağını belirtmiştir<sup>244</sup> .

Recai Bey konuşmasının ilerleyen bölümlerinde, ülkedeki yol durumunun dünyanın diğer memleketlerine göre geride olduğunu, bizim devletimizden küçük devletlerde dahi ulaştırmanın trenlerle, otomobillerle ve hatta uçaklarla yapıldığını, bizde ise daha hala keçi yoluna benzer yolların kullanıldığını söylemiştir. Ardından da bugünkü Hükümet

<sup>241</sup> Aynı.

<sup>242</sup> Aynı, C.10, s.176.

<sup>243</sup> Aynı, s.177.

<sup>244</sup> Aynı.

Nafia' sının geçmiş dönemlerdeki hükümet politikalarından farklı politikaları Anadolu' da yapmak zorunda olduğunu belirtmiştir<sup>245</sup>.

Recai Bey, konuşmasının son bölümünde Ordu halkının 280 kilometre uzunluğundaki bu yolda işleyecek bir otomobil şirketi kurma teşebbüsü içinde olduklarını vurgulayarak Ordu-Sivas arasının böylece iki günde rahatlıkla alınacağını söylemiştir. Recai Bey, son olarak yolun öneminden dolayı geçiş sürenin indirilmesi hem ekonomik hem de askeri sonuçlar doğuracağından Meclis' in bu kanunu onaylamasını istemiştir<sup>246</sup>.

Recai Bey' in konuşması üzerine konuşma hakkı almış olan Konya Milletvekili Vehbi Bey iki önemli konuya parmak basmıştır: İlki bu yollar için bulunması gereken kaynak, diğeri de para sorununa bağlı olan fakat siyasi amaçlı olarak gündeme gelen her yolun devlet yolu sınıfına alınmasıdır. Vehbi Bey sözlerini şu anlamlı cümlelerle noktalamıştır:

*“ ... bu işin neticesinde bir şey olmayacaktır. Ben yalnız Nafia Vekiline acırım. Elli tane turuk-u umumiye kabul edildi mi, hepimiz Nafia Vekilinin dalına bineceğiz, efendim burası da turuk-u umumiyedendir, niye yaptırmıyorsun diye .... Onun için yalnız Nafia Vekiline acıyorum.”<sup>247</sup>*

Nafia Vekili Ömer Lütfi Bey, bütün bu konuşmalar üzerine söz almıştır. Ömer Lütfi Bey, bu yolun devlet yolları kapsamına alınmasını bizzat kendisinin de istediğini belirtmiştir. Yalnız, bütün yollar devlet yolu sınıfına dahil edilecek olursa yol bedelini de o mahallere verilmesi ile Ömer Lütfi Bey' in deyimini ile “ *tavuk, yemini bizden yer, yumurtayı başka yerde yumurtlar* “ böylece devlet önemli bir kayba uğramış olacaktır. Nafia Vekili bu yolun yapılmasında yöre halkının mutlaka söz verildiği gibi Vekaletin programı dahilinde çalışmasının şart olduğunu aksi halde verilecek olan 50 bin liranın sokağa atılacağını vurgulamıştır<sup>248</sup>.

Ömer Lütfi Bey' in konuşmasının ardından Ordu-Sivas yolu için Meclise sunulan kanun tasarısının madde madde oylanmasına geçilmiştir. Birinci maddenin kabul edilmesinden sonra sıra ikinci maddeye gelmiştir. Bu maddenin oylanması sırasında

<sup>245</sup> Aynı.

<sup>246</sup> Aynı, s.178.

<sup>247</sup> Aynı, s.178-179.

<sup>248</sup> Aynı, s.179.

Kütahya Milletvekili Ragıp Bey, söz alıp konuşma yapmıştır. Ragıp Bey, konuşmasında her gün bir çok avans ve bütçeye zam konusunda teklifle karşı karşıya kaldıklarını, oysaki hala ortada bir bütçenin olmadığını söyleyerek yapılan harcamaların bütçe gelirleri ile karşılanamayacağını vurgulamıştır<sup>249</sup>.

Yapılan oylama sonucunda Ordu- Sivas yolu devlet yolları sınıfına alınmış, bu yol için 1921 yılı Nafia Bütçesinin 264. faslının 3. maddesine 50 bin lira ödenek konmasına karar verilmiştir<sup>250</sup>.

### 5.3- Demiryolları.

Avrupalı sermaye çevrelerinin yapım ve işletme hakkına sahip olduğu ve daha önceki sayfalarda değindiğimiz demiryolu hatlarından<sup>251</sup>, Alman ve Avusturya-Macaristan şirketlerinin elinde bulunan Şark Demiryolları ile Anadolu-Bağdat Demiryolları, Mondros Ateşkes Antlaşmasından sonra antlaşmanın ilgili maddesine göre İngiliz ve Fransızlar tarafından işgal edilmiştir<sup>252</sup>.

Eskişehir'i işgal etmek için kuşatma yapan İngiliz askerleri yerel kuvvetlerin direnişi sonucunda Arifiye-Haydarpaşa dışında kalan hatlardan çekilmek zorunda kalmışlardır. İngilizler geri çekilirken yanlarında, 13 lokomotif, 200 vagonu, işletmenin kasasındaki paraları ve en önemlisi biraz yabancı uyruklu, çoğu azınlıklardan olan görevlileri ve işletmenin başında bulunanları da götürmüşlerdir<sup>253</sup>.

Yöneticilerinden ve görevlilerinden bir çoğu ile büyük miktarda lokomotif ve vagonları Haydarpaşa'ya kaçırılmış, başsız kalmış, iş yerleri tahrip edilmiş Anadolu Şimendifer Kumpanyasının Büyük Derbent istasyonundan doğuya doğru olan kısımlarıyla, Bağdat Şimendifer Kumpanyasının Konya-Pozantı kısmını, işler ve ordu ile halkın hizmetini görür bir hale getirmek sorunu ile karşı karşıya kalan Türkler, böylece

<sup>249</sup> Aynı, s.180.

<sup>250</sup> *Düster*, 3. Tertip, C.2, s.40.

<sup>251</sup> Bkz. s.35-46.

<sup>252</sup> Bu madde 15. maddedir. Buna göre; " Bütün demiryollarının,mürakabesi için İtilaf zabitlerinin idaresine verilmesi. Mâverayı Kafkas' da halen Osmanlı idaresinde bulunan Demir yollar da dahildir ve bunlar da serbest ve tam olarak İtilaf memurlarının emrine verilecektir. Bu maddeye Batum ve Bakû' nün İtilaf Devletleri tarafından işgali dahildir." Rauf Bey, Mondros görüşmeleri sırasında bu maddeyi değiştirmek istemişse de başarılı olamadığını yazmaktadır. Bkz. Orbay, *a.g.e*,C.1, s.111-112.

<sup>253</sup> Ziya Gürel; " Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk" *Belleten*, C.XLIV,S. 175, 1980, s.542.

milletin “ medeni kabiliyetinin yaşama hakkının” savunmasını da demiryolu işletmeciliğinde göstermek zorunda bulunuyorlardı<sup>254</sup>.

Anadolu’da ve diğer bölgelerde yabancıların elindeki demiryolu işletmelerinde, yapım işlerinde Türklerin çalıştırılmasına karşın, işletme alanında Türkler görevlendirilmemiştir. Bu yüzden, Ulusal Mücadele boyunca işletmecilik ve dil sorunu en önemli meseleleri oluşturmuştur.

TBMM açılıp göreve başladıktan sonra hükümet, 19 Temmuz 1920 tarihli bir TBMM kararı ile, Anadolu’nun kendi kontrolü altında bulunan kısımlarındaki demiryollarının işletmesine el koymuştur. Anadolu-Bağdat ve İzmir-Kasaba demiryollarının bir bölümünün gelir ve giderlerinin katma bütçede toplanması ve bunların memleketin yararları göz önünde bulundurularak düzenlenmesi için, bu hatların işletilmesinin Nafia Vekaleti’ne verilmesine ve Eskişehir merkez olmak üzere bir de İşletme Müdürlüğü kurulmuştur<sup>255</sup>. İşletmenin başına daha millileştirme yapılmadan, 14.7.1920 tarihinde Behiç Bey getirilmiştir.

Behiç Bey, göreve geldikten sonra idareyi, işletme ve mali yönden düzenlemeye çalışmış, ilk iş olarak da işletme sorununu çözmeye koyulmuştur. Yukarıda değindiğimiz gibi demiryolları işletmelerinde azınlıklar ve yabancı uyruklular daha çok işletme alanında çalışmışlardır. Mondros’la beraber gerçekleşen işgaller Anadolu’da müslim ve gayri müslim çatışmasını doğurmuştur . Doğal olarak demiryollarında çalışan gayri müslimlere başta askerler daha sonra da çalışanlar ile halk kuşku ile bakmışlardır. İşten uzaklaştırma, tehditler ve öldürmeler olunca gayri müslim personelde bir huzursuzluk başlamıştır. Behiç Bey, bunu gidermek için çok uğraşmıştır. Elde bu personelin yerine çalıştırılacak Müslüman personel olmadığından mümkün mertebe gayri müslimlerden yararlanma yoluna gitmiştir<sup>256</sup>. Yalnız şunu da belirtmek lazımdır ki kimi gayri müslimler gerçekten büyük fedakarlıklar göstermişlerdir<sup>257</sup>.

Diğer bir önemli sorunu da dil konusu oluşturmuştur. Anadolu-Bağdat Şimendifer Kumpanyasında yazışmalar ve konuşmalar, bu kumpanya Almanların elinde olduğu

<sup>254</sup> Aynı, s.541.

<sup>255</sup> Mutlu, *a.g.e*, s.35-36.

<sup>256</sup> Ayrıntılı Bilgi için bkz. Gürel, *a.g.m*, C. XLIV, 1980, S. 175,s.550 vd. C.XLVII, 1984, s.682 vd.

<sup>257</sup> Konya İsyanı sırasında Hristo Aslanyadis ve iki ateşçi arkadaşının çalışmaları ve yine isyanın bildirilmesini sağlayan gayri müslim telgrafçılar buna örnektir. Bkz. Aynı, s.560-561.



dönemde dahi Fransızca yapılmıştır. Bu durum eskiden beri Türklerin bu işlerden uzak kalmalarına neden oluşturmuştur. Demiryollarında dil sorunu Ulusal Mücadele içerisinde de artarak devam etmiştir<sup>258</sup>.

Behiç Bey, asker-sivil çatışması ve hastalığının ilerlemesi sonucunda 21 Şubat 1921 günü 3-4 aylığına rapor alarak, Antalya'ya gitmiştir. Yerine Kurmay Binbaşı Halit Bey atanmıştır. Ömer Lütfi Bey' in Nafia Vekaleti yaptığı bu tarihten sonra azınlık personeli üzerinde baskılar artmış, çoğu görevinden uzaklaştırılmıştır. Aslında Behiç Bey' in görevden geçici olarak uzaklaşmasında Nafia Vekili Ömer Lütfi Bey' in işlere karışması ve gereksiz müdahaleleri önemli rol oynamıştır.

12 Kasım 1921' de Ömer Lütfi Bey " Nafia Vekaletinden istifamın arz ve kabulünü istirham ederim " diyerek istifa etmiştir. Bu istifa mektubu 14 Kasım 1921 ' de Mecliste okunmuş, Çorum Milletvekili Sıddık Bey, istifa konusunda açıklama istemişse de herhangi bir açıklama yapılmamıştır<sup>259</sup>. 17 Kasım 'da Mustafa Kemal Paşa, Mersin Milletvekili Selahattin Bey' i, Bursa Milletvekili Emin Bey' i, İzmit Milletvekili Sırrı Bey' i, Trabzon Milletvekili Hüsrev Bey' i, Adana Milletvekili Zekai Bey' i, İstanbul Milletvekili Ali Rıza Bey' i, Van Milletvekili Haydar Bey' i, Çorum Milletvekili Ferit Bey' i, Karesi Milletvekili Mehmet Vehbi Bey' i ve Sivas Milletvekili Rauf Bey' i Nafia Vekilliğine aday olarak göstermiştir<sup>260</sup>. Rauf Bey seçimi kazanarak vekil olmuştur<sup>261</sup>. Rauf Bey' in vekil olması üzerine Behiç Bey de tekrar görevine dönmüştür<sup>262</sup>.

Demiryolları İşletmesi'nin Ulusal Mücadele içerisinde karşılaştığı en büyük olumsuzluk mali durumunun bozuk olmasıdır. Bu durumun belli başlı nedenlerini şöyle sıralayabiliriz:

- İçinde bulunulan durum askeri faaliyetleri öncelikli kıldığı için, ticari taşımacılık neredeyse durma noktasına gelmiştir. Para kazanamayan İşletmenin doğal olarak

<sup>258</sup> Aynı(1981), s.693 vd.

<sup>259</sup> T.B.M.M.ZC, D.1,C.14, s.206-207.

<sup>260</sup> Aynı, s.252-253.

<sup>261</sup> Aynı, s.286. Rauf Bey, anılarında Vekil olarak seçildiğini Mustafa Kemal ve Fethi Bey' den öğrendiğini belirtmektedir. Ne kadar oy aldığını ise gazetelerden hasta yatağında öğrenen Rauf Bey, mevcut üyelerin bir fazlası ile seçildiğini anlayınca 21 Kasım 1921' de istifa etmiştir. Daha sonra 163 Milletvekilinin katıldığı oylamada 162 oy alarak görevine başlamıştır. Bkz. T.B.M.M.ZC,D.1, C.14,s.286-289. Orbay, a.g.e,C.2, s.64-66. Rauf Bey, bu görevinden sağlık durumunu gerekçe göstererek 12 Ocak 1922' de istifa etmiştir. Bkz. T.B.M.M.ZC. D.1, C.16,s.141-142.

<sup>262</sup> Gürel;(1983), a.g.m, s.104-105.

giderleri ile gelirleri arasındaki oran büyümüştür. Ayrıca askeri nakliyelerden sonra, Müdafaa-i Milliye Vekaletinden, taşıma ücretleri ya alınamamış ya da çok geç alınmıştır. Maliyeye gelir getirmek amacıyla Anadolu-Bağdat hattında nakliye ücretleri 6 kat<sup>263</sup> ve daha sonra da 4 kat daha artırılmasına<sup>264</sup> karşın İşletme sürekli olarak nakit sıkıntısıyla karşılaşmıştır.

Diğer bir önemli sorun ise trenlerin yakıt ve yedek malzemelerini temin edilmesidir. Taşımadan para kazanamayan işletme, trenlerin ihtiyacı olan yakıtı peşin para ile tedarik etme zorundaydı. Yakıt olarak kullanılan odunların tüccarlardan alınıp, hazırlanması yüklü paralarla olmaktaydı. Çoğu zaman parasızlık yüzünden odun alınamamış, alınsa bile kırdırılıp depolanamamıştır. Savaş koşullarının sürekli olarak depolanmış yakıtı zorunlu kıldığı durumlarda İşletme ve Müdafaa-i Milliye Vekaleti zorlanmıştır. Daha sonraları odun yerine kömür kullanılmaya başlanmıştır.

Behiç Bey ve arkadaşları, trenleri çalıştırmak için yakıt konusunda bu kadar çok çaba sarf ederken, TBMM' inin ikinci başkanı Celâleddin Arif Bey de İtalyan kapitalistlerine Ereğli kömür havzasında işletme imtiyazı sağlamıştır<sup>265</sup>. Aynı Celâleddin Arif Bey, İtalya'da trenler için lazım olan yedek parçanın alımında da bulunmuş<sup>266</sup> fakat alınan parçalar trenlere uymadığından pek işe yaramamışlardır<sup>267</sup>. Tren ve ekipman ihtiyacı Ankara Antlaşması yapıldıktan sonra Fransızlardan sağlanmıştır. Fransızlara aynı antlaşmanın 10. maddesi ile bayındırlık hizmetleriyle ilgili olan bir imtiyaz verilmiştir<sup>268</sup>. Bu madde aynen şöyledir:

“ TBMM' i Hükümeti, Pozantı ile Nusaybin arasındaki Bağdat demiryolu parçası imtiyazını ve Adana ilinde inşa edilmiş bulunan bağlantı kısımlarının imtiyazı ile birlikte, bu imtiyazlara bağlı olmak üzere, bilhassa işletmeyi ve taşıma icaretini ilgilendiren bütün haklarını, izinlerini ve yararlanmalarını, Fransız grubuna devretmeyi kabul eder.”

<sup>264</sup> Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. *T.B.M.M.ZC*, D.1,C.8, 399 vd. Y. Sezai Tezel; “ Birinci Büyük Millet Meclisinde Yabancı Sermaye Sorunu -Örnek Bir Olay“ *A.Ü.S.B.F Dergisi*, C. XXV, S.1, 1970 (a), s.239-251.

<sup>265</sup> Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. *T.B.M.M.ZC*, D.1,C.8, 399 vd..

<sup>266</sup> Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. Aynı, C.6, s.429-430. *a.g.e*,C.7, s.11-16.

<sup>267</sup> Bkz. Gürel( 1985), *a.g.m* s.586-590.

<sup>268</sup> *Düstur*, 3.T, C.2, No.100 ( 20 Ekim 1921). Bu imtiyaz 1932 yılına kadar sürmüştür.

Yakıt sorununu gidermek için T.B.M.M' i bazı farklı uygulamalara baş vurmıştır. İlk olarak İktisat Vekaletine ait olan kömür çıkarma yetkisini, 2 Ocak 1921 tarihli bir tüzükle, lokomotiflerin ihtiyacı olan kömürü üretmek üzere, kömür madeni işletilmesi için Nafia Vekaleti' na vermiştir. Bu tüzüğü takiben, bu defa linyit kömürü çıkarılması ve satılması için bir kanun ile, Nafia Vekaleti' nin görevlendirildiğini görmekteyiz<sup>269</sup>. Yapılan yeterli gelmeyince TBMM başta olmak üzere tüccarlarda dahil Fransızlardan ve İtalyanlar' dan kömür satın alınmıştır<sup>270</sup>.

### 5.3.1 -Chester Demiryolu Projesi<sup>271</sup>:

Chester Demiryolu projesi 1911 yılında Meclis-i Mebusan' da ve daha sonra da TBMM' de görüşülmüştür. İlkinde red edilen proje ikincisinde kabul edilmiştir. Projenin en önemli özelliği Amerikan emperyalizminin Orta Doğu' ya girmek için yaptığı ilk girişim olmasıdır. Bu yüzden Chester Projesi gerek Amerika' da gerekse Türkiye' de siyasi tartışmalara neden olmuştur<sup>272</sup>.

Osmanlı Devleti' nde demiryollarının durumuna ve getirdiği zararlara daha önce değinmiştik. Abdülhamit Döneminin sonlarına doğru, Doğu Anadolu ve Musul-Kerkük bölgesinde demiryolu yapımı gündeme gelmiştir. 1909 yılında New York ve Londra' da şubeleri olan Ç-Ci Vait Num Demir yol İnşaat Şirketi adına hareket eden Amerikalı Dr. Glaskov hükümete imtiyaz için baş vurmıştır. Yapılan anlaşma gereğince, Osmanlı kilometre garantisi vermeyecek fakat 40 km çapındaki alan içerisinde petrol dahil madenlerin hepsinin çıkarılmasını ve işletilmesini 99 yıllığına Amerikan şirketine bırakacaktı. Yapılan bu ön anlaşma Meclis-i Mebusan' da görüşülürken yedi tane daha sermaye grubunun başvurduğu ortaya çıktı. Bunlar içerisinde Amiral Colby M. Chester da bulunmaktaydı<sup>273</sup>. Amiral Chester, 1870 Ermeni olayları sırasında zarar gören Amerikan mallarına karşı tazminat işi için, 1900 yılında İstanbul' a gelen Amerikan

<sup>269</sup> *T.B.M.M.ZC*, D.1, C.7, s.219.

<sup>270</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. Gürel (1985), *a.g.m*, s.579 vd.

<sup>271</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. *T.B.M.M.ZC*, D.1,C.28, s.436-515. Tezel, " Birinci Büyük Millet Meclisi Anti-Emperyalist Miydi? Chester Ayrıcalığı " *A.Ü.S.B.F Dergisi*, C.XXV, No.4, Aralık 1970 (b), s 287-318. Selim İlkin, " Chester Demiryolu Projesi " *Türkiye İş Bankası Uluslararası Atatürk Sempozyumu* , İstanbul, 1981, s.739-783. Tevfik Çavdar,(1973), *a.g.m*, s.92-97. Ahmet Emin Yalman, *Yakın Tarihte Gördüklerimiz ve Geçirdiklerimiz*, C.2, 2.Baskı,İstanbul, Pera Yayınları, 1997, s. 853-857.

<sup>272</sup> Bkz. " Chester Projesi Kimin Zamanında Verildi" *Vakit*, 3 Eylül 1930. M. Zekeri ya ;" Sersilerle Yapılan Mukavelenin Zararı ", *Son Posta*, 9 Eylül 1930.

<sup>273</sup> *T.B.M.M.ZC*, D.1,C.28, s.437-438.

gemisinin kaptanıydı<sup>274</sup>. Bu nedenle kurduğu ilişkilerden yararlanarak, Doğu Demiryolları işindeki diğer rakiplerini geride bırakmıştır. Pazarlıklar başlayınca Amerikan Hükümeti de ağırlığını Chester' den yana koymağa başlamıştır<sup>275</sup>. Chester , 1909 ' da Amerika'da 600.000 \$ sermayeli *The Ottoman- American Development Company* ( Osmanlı-Amerikan Kalkınma Ortaklığı) adlı şirketi kurmuştur. Bu şirkete bir çok ünlü bankacıyı ve iş adamını toplamıştır<sup>276</sup>. Yaklaşık olarak 2000 kilometreyi bulan bu hat için,1911 yılında Nafia Encümenince hazırlanan kanun mazbatası görüşülmek üzere Meclis-i Mebusan'a gönderilmiştir<sup>277</sup>. Fakat kanun tasarısı bir türlü görüşülüp kanunlaştırılmamıştır. Tasarının gerçekleşmemesinde, Alman ve İngiliz mali çevrelerinin karşı koymaları, Osmanlı Hükümetinin pazarlıkları uzatarak Amerikan Hükümetini kapitülasyonların kaldırılmasına yanaştırma isteği ve Doğu' da demiryollarının yapımının Ermeni ve Rus sorunları açısından yaratacağı sonuçlar konusundaki kaygılarının etkisi vardı<sup>278</sup>.

Kurtuluş Savaşının, ulusalcılar tarafından kazanılması üzerine *The Ottoman-American Development Company* şirketi yeniden ortaya çıkmıştır. Chester, 1922 yılında iş adamlarından, bankerlerden ve gazetecilerden oluşan bir grubu projeye dahil etmiştir. Bu kişiler arasında çevresi çok geniş olan Kanadalı Kennedy' de bulunmaktadır<sup>279</sup>. Kasım 1922' de Chester' ın oğlu ve Kennedy' i Ankara' ya gelmişlerdir. Şirketin, savaştan önceki projesini TBMM' ine bildirmişlerdir. Nafia Vekaleti ile başlayan görüşmeler sonucunda yeni sözleşme ve ekler hazırlanmıştır. 1923 yılının Ocak ayında TBMM' ne sunulan sözleşme ve eklerde, Meclis komisyonları bazı değişiklikler yaptıktan sonra Şubat ayının başlarında açıklanmıştır<sup>280</sup>.Sözleşme metni ve ekler 8 Nisan 1923' de Meclis' te görüşülmüş<sup>281</sup>, 9 Nisan 1923 günü de kabul edilmiştir<sup>282</sup>.

<sup>274</sup> Chester' in kısa hayatı için bkz. A. Wascott, " Colby M. Chester " *Dictinonary of American Biography*, C.XXI, 1950, s.170-171.

<sup>275</sup> Tezel, (1970), *a.g.m*, s.290.

<sup>276</sup> İlkin, (1981), *a.g.m*, s.742.

<sup>277</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. *Şark Anadolu Demiryolları Hakkında Meclis-i Mebusan Nafia Encümenince Tanzım Olunan Esbâb-ı Mucûbe ve Madde-i Kanuniye Layihaları*, Matbaa-i Âmire, İstanbul, 1327.

<sup>278</sup> *T.B.M.M.ZC*,D.1,C.28, s.467.

<sup>279</sup> İlkin, (1981), *a.g.m*, s.747.

<sup>280</sup> *Hakimiyet-i Milliye*, 1 Şubat 1339. Aynı gazete 6 Şubat 1339 tarihli sayısında Mst. Kennedy ile yaptığı röportajı yayınlamıştır. Kennedy görüşmede inşaata bir an önce başlamak istediklerini fakat TBMM'nin imtiyazı onaylamasını beklediklerini söylemiştir. Bkz. *Hakimiyet-i Milliye*,6 Şubat 1339.

<sup>281</sup> *Hakimiyet-i Milliye*, 9 Nisan 1339. Görüşmeler ve tartışmalar için bkz. *T.B.M.M.ZC*, D.1, C.28, s.474-515.

<sup>282</sup> *Hakimiyet-i Milliye*, 10 Nisan 1339.*Düstur*,3. Tertip, C.4, s.25-69.

Ana sözleşmede belirtilen işler aşağıdadır:

- Harput- Yumurtalık demiryolu.
- Sivas-Van demiryolu ve Süleymaniye kolu.
- Yumurtalık limanı.

Ek sözleşmede belirtilen işler ise şunlardır:

- Samsun-Sivas demiryolu.
- Ankara-Musaköy demiryolu
- Çaltı- Erzurum demiryolu.
- Erzurum- Beyazıt-İran hududu demiryolu.
- Aşkale-Karadeniz kıyısı demiryolu.
- Hacı Şefaati- Kayseri demiryolu.
- Kayseri -Ulukışla demiryolu.
- Hacı Bayram-Çerikli demiryolu.
- Samsun limanı.
- Karadeniz'de bir ikinci liman.

Kurtuluş mücadelesinden yeni çıkan bir ülkede bu kadar sermaye isteyen biri işi yapmak oldukça zordur. Binlerce kilometrelik demiryollarının, son derece engebeli arazilerde yapımı pahalı bir iştir. Devletin, demiryolları yapımı ve ülkenin bir bütün olarak geliştirilmesi için gerekli diğer konuları, kendi kaynakları ile gerçekleştirebilmesi bir çok şartın bir arada yerine getirilmesine bağlıdır. Başta, ekonomide yaratılan artık değer, özellikle dış ticaret kanalıyla emperyalistlerce sömürülmesine bir son verilmesi gerekliydi. Ülke içinde gerçekleştirilen artık değere ise, devlet çok daha geniş ölçüde el koymalıydı. Bunları da emekçi sınıfların siyasi iktidarı olan bir devlet yerine getirebilirdi<sup>283</sup>.

Birinci TBMM' de oluşan siyasi iktidar, emekçi sınıfların değil, sivil asker bürokratlar, küçük burjuva kökenli aydınlar, yerli iş adamları ve toprak ağaları ittifakının iktidarıydı. Chester ayrıcalığı, bu iktidarın yabancı sermayeyle ne kadar geniş ölçekli bir uzlaşmaya yanaştığını en belirgin biçimde ortaya koymaktadır<sup>284</sup>. Chester projesi taraftarlarına göre ülke, demir yollarla, köprüler, ormanlarla, limanlarla süslenecek, Amerika'ya benzeyecekti. Hele, projenin arkasında Amerikan sermayesinin olması işe ayrı bir renk katmıştır. Ayrıca Chester Projesi ,Türk-Amerikan ilişkilerini Lozan Görüşmeleri öncesinde bir yumuşama havasına sokmasına karşın başta, İngiliz sermayesi

<sup>283</sup> Tezel; (1970), *a.g.m* , s.308.

<sup>284</sup> Aynı.

olmak üzere Avrupa'nın diğer sermaye çevrelerini de telaşlandırmıştır<sup>285</sup>. Ne yazık ki kabul edildiği halde proje sermaye grubunun, harekete geçmemesi üzerine başka gruplara satıldı, elden ele dolaştı ve sonunda unutuldu<sup>286</sup>.

Çok avantajlı görünen bu projenin asıl amacı Musul petrollerini ele geçirmektir. Ulusal Mücadele sonunda petrol yatakları ülke dışında kalmıştı. Bu yüzden Kemalist Türkiye'nin kalkınması artık kimseyi ilgilendirmiyordu. Hele 1930 ekonomik buhranı yaşanmaya başlayınca, Avrupa'da ve Amerika'da Türkiye'ye karşı bir ilgi kalmadı. Başkalarının parasıyla cennet kurma ütöpleri de böylece sona erdi<sup>287</sup>.

---

<sup>285</sup> *Hakimiyet-i Milliye*, 25 Nisan 1339.

<sup>286</sup> Niyazi Berkes, *İki Yüzyıldır Neden Bocalıyoruz*, İstanbul, 1965, s.101.

<sup>287</sup> Aynı. Yalman, a.g.e, s.856-857.

## II. BÖLÜM

### CUMHURİYET' İN İLK ON YILINDA BAYINDIRLIK ALANINDAKİ GELİŞMELER ( 1923-1933).

#### 1- HÜKÜMET PROGRAMLARINDA BAYINDIRLIK İŞLERİ.

Ulusal Mücadele' yi başarıya ulaştıran ‚Saltanat’ ı kaldıran ve yeni Türkiye'nin temellerini atan Birinci Meclis, 1 Nisan 1923' te seçim kararı almıştır<sup>288</sup>. 3 Nisan 'da **İntihab-ı Mebusan Kanun-ı Muvakkatı**' nda değişiklik yapılarak , yirmi bin erkek nüfus başına bir milletvekili çıkarılması, seçmen yaşının 25' ten 18' e indirilmesi ve seçmenlik için aranan vergi ödeme koşulunun kaldırılması kabul edilmiştir<sup>289</sup>. Bir hafta içerisinde de Mustafa Kemal Paşa, Meclisteki Birinci Grubun Halk Fırkasına dönüşeceğini açıklamış ve ardından **Dokuz Umde** yayımlanmıştır<sup>290</sup>. Birinci TBMM 16 Nisan' da son oturumunu yaparak dağılmıştır.

Yapılan seçimler sonucunda 11 Ağustos 1923' te yeni Meclis açılmıştır. Arkasından 9 Eylülde Halk Fırkası kurulmuş ve Genel Başkanlığına da Mustafa Kemal Paşa seçilmiştir. Seçimlerle Meclisteki muhalif yapı da ortadan kaldırılmıştır. Sıra artık yeni Türkiye Devleti'nin rejiminin belirlenmesine gelmiştir. Amasya Genelgesi ile başlayan halkın egemenliğini esas kılma düşüncesi nihayet Cumhuriyet' in ilanı ile hedefine ulaşmıştır<sup>291</sup>. Cumhuriyet' in ilanından sonra , Cumhurbaşkanı olarak da TBMM Başkanı Mustafa Kemal seçilmiştir.

Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk hükümeti 30.10.1923 tarihinde kurulmuş<sup>292</sup> ve bu görevini 6.3.1924 tarihine kadar sürdürmüştür<sup>293</sup>. Bu hükümette Nafia Vekaletini , başlangıçta Trabzon Milletvekili Ahmet Muhtar Bey ( Çilli) yapmış, O' nun 19.1.1924

<sup>288</sup> *Nutuk*, C.II, s.969.

<sup>289</sup> *Tevhid-i Efkâr*, 4 Nisan 1923.

<sup>290</sup> *Tevhid-i Efkâr*, 8 Nisan 1923.

<sup>291</sup> Cumhuriyet' in ilan süreci ve yansımaları için bkz. *Nutuk*, C.II, s.1069 vd. Nalan Seçkin, “ Basında Cumhuriyet Tartışması “, *Cumhuriyet*, 25-29 Ekim 1993. Alpay Kabacalı, *Türk Basınında Demokrasi*, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1994, s107-111. Yalman , *a.g.y*, C.II, s.902 vd. Karabekir ( 1995),*a.g.e*, s.191-197. Orbay, *a.g.y*, s.134-142. Şevket Süreyya Aydemir, *Tek Adam*, C.3, Remzi Kitabevi, İstanbul,s.139 vd. Cemal Kutay; *Halit Paşa Ali Çetinkaya Vuruşması*, Tarih Kütüphanesi Yayınları, İstanbul, 1955.

<sup>292</sup> *T.B.M.M.ZC*, D.2, C.3, s.123.

<sup>293</sup> *Aynı*, C.7, s.168.

tarihinde istifası üzerine İstanbul Milletvekili Süleyman Sırrı Bey ( Gedikoğlu) göreve getirilmiştir.

Birinci İsmet Paşa Hükümetinin ve ondan sonra 6.3.1923 yılında kurulup 22.10.1923 yılına kadar hükümet eden İkinci İsmet Paşa kabinesinin herhangi bir hükümet programı yoktur. İkinci İsmet Paşa, hükümetinde Nafia Vekaleti görevini tekrar Süleyman Sırrı Bey ( Gedikoğlu) yürütmüştür.

Ülkede Cumhuriyet' in ilanından sonra artan muhalif hareket 17 Kasım 1924 yılında örgütlenerek TCF' ı adını almıştır. Fırkanın kurulmasından üç gün sonra, CHF Meclis Grubunda hükümetin sıkıyönetim önerisi red edilmiş ve bu gelişme üzerine İsmet Paşa sağlık sorunlarını bahane ederek başbakanlıktan istifa etmiştir<sup>294</sup>. Bunun üzerine Ali Fethi Bey (Okyar), Başkanlığında 22 Kasım 1924 bir kabine teşkil edilmiştir. Türkiye Cumhuriyeti' nin üçüncü hükümeti olan Fethi Bey Hükümeti, 27 Kasım' da hükümet programını Mecliste okumuştur<sup>295</sup>. Hükümet programında Bayındırlık işleri ilgili aşağıdaki ilkeler vardır:

*“ Cumhuriyet İdarenin memlekete bir âbidesi olan Ankara- Sivas ve Sivas-Samsun hattının kemali faaliyetiyle ikmalî inşası en aziz bir hedefimizdir. Azim bir servet tâbiyemiz olan Ergani madeninin milletin pişi istifadesine bir an evvel vaz' ını temin için arada Ergani hattı inşaatını ehemmiyetle takip edeceğiz.*

*Karadeniz'den şark vilâyetlerimize doğru yapılacak demiryollarının inşasını temin edecek tedabire tevessül etmek vazifemizdir. Yol ve köprülerin inşasını, sıhhati umumiye yi ve dolayısıyla iktisadi milliyi pek ziyade alâkadar eden bataklıkların kurutulmasını ve ticaretgâh limanlarımızın yapılmasını görmenin ne kadar derin bir ihtiyaca ve ne kadar hararetli bir arzuya makûs olduğunu zikre hacet göremem. Bu ihtiyacattan bütçenin istitaatı haricinde kalmak suretiyle gayrı kabil tatmin olanlarının, ecnebi sermayelerinden istifade edilerek teminini daima göz önünde bulunduracağız. Menafii umumiyeye hadim olacak ecnebi sermayesine azami teshilât ve teminat irayesi Meclisi Âlice muvafık bir hattı hareket telâkki edilir kanaatındayız.”*

Fethi Bey' in okuduğu bu programdan anlaşılacağı üzere, Cumhuriyet' in ilk yıllarında hükümetler, ülkenin yok olan altyapısını oluşturabilmek için çok çalışmak ve

<sup>294</sup> *Vatan*, 22 Teşrisani 1924.

<sup>295</sup> *T.B.M.M.ZC*, D.2, C.10, s.375 vd. *Vakit*, 28 Teşrisani 1924.



gerektiğinde de yabancı sermayeden yararlanmak eğilimindedirler. Fethi Bey' in konuşması üzerine muhalefette olan Terakkiperver Cumhuriyet Fırkası adına Ali Fuat Bey (Cebesoy) söz alarak, Fethi Bey' e güvenleri olduğunu ve programını desteklediklerini söylemiştir<sup>296</sup>.

Doğu Anadolu' da ortaya çıkan Şeyh Sait ayaklanması Fethi Bey hükümetinin sonunu getirmiştir. Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal, yeni kabineyi kurma görevini daha önce Başbakanlık yapan İsmet Paşa' ya vermiştir<sup>297</sup>. Üçüncü kez Başbakanlığa getirilen İsmet Paşa, kabinede önemli değişiklikler yapmıştır. İsmet Paşa, siyasi ortamın gerginliğinden dolayı ayrıntılı bir hükümet programı hazırlayamamıştır. Hükümette, Nafia Vekaleti görevini İstanbul Milletvekili Süleyman Sırrı Bey 14.1.1926 tarihine kadar sürdürmüş daha sonra yerine İstanbul Milletvekili Behiç Bey ( Erkin) getirilmiştir.

1924 Anayasasının belirttiği esaslar doğrultusunda dört yılda bir seçimlerin yenilenmesi gerekmektedir. 1927 Ekim ayında bu süre dolduğundan seçimlere gidilmiştir. Bu arada İsmet Paşa kabinesi de istifa etmiştir. Seçimler sonunda İsmet Paşa tekrar hükümeti kurmakla görevlendirilmiştir. Nafia Vekaleti görevini, 1 Kasım 1927 ile 16 Ağustos 1928 arasında Behiç Bey, 16 Ağustos 1928' den 15 Ekim 1928 tarihine kadar vekaleten Milli Savunma Bakanı Abdülhalik Bey ( Renda) ve 15 Ekim' den 25 Eylül 1930' a kadar Recep Bey ( Peker) yapmıştır. İsmet Paşa, Meclis kürsüsünden hükümet programını 1.11.1927 tarihinde okumuştur<sup>298</sup>. Hükümet programında Nafia Vekaleti ile ilgili şu noktalar belirtilmiştir:

*“ Hükümetin nafia işlerine bilhassa ehemmiyet vermekte olduğunu bilmem tasrihe lüzum var mıdır. Cumhuriyet ilk gününden itibaren başlıca vazifesi imar ve ümran olduğunu idrak etmekte tehür etmedi. Önümüzdeki sene Nafia Bütçesini 32 milyon göreceksiniz. Bütçeden tedarik olunabilecek vasıtaları gelecek seneler için de müdafai memlekete tahsis etmek fikrindeyiz. Ümit ederim ki bu sene yalnız altı istikamette işleyen şimendifer inşaatının gelecek senelerde daha başka istikametlerde işlemesine nafianın bilhassa su işlerinde ve diğer imar yollarında da faaliyet göstermesine imkan bulacağız.”*

1930 yılı Dünya ve Türkiye ekonomisi için çalkantılı günlerin yaşandığı yıl olmuştur. 1929 Dünya Ekonomik Bunalımı etkisini Türkiye' de her alanda hissettirmeğe

<sup>296</sup> T.B.M.M.ZC.,D.3, C.10, s.402.

<sup>297</sup> Aynı, C.15, s.133.

başlamıştır<sup>299</sup>. Ekonomik buhran aynı zamanda Türkiye’ de siyasi bir krize dönüşmüştür. Zaten ülkede belediye seçimleri yüzünden var olan siyasi gerginlik, bunalımın etkisi ile iyice artmıştır. Seçimler devam ederken, 22 Eylül 1930 tarihinde Meclis olağanüstü toplantıya çağırılmıştır. Toplantının amacı ise Türk parasının değerini korumak ve hazırlanmış yeni mali yasa tasarısını görüşmektir<sup>300</sup>. Muhalefetteki SCF, üzerinde önemle durduğu bu konuda, hükümete destek vererek tasarının yasallaşmasını sağlamıştır<sup>301</sup>. Hükümet ve muhalefetin yakınlaşması bir anda siyasal yaşamın yumuşamasını sağlamıştır. Ne yazık ki bu durum uzun sürmemiştir. 26 Eylül 1930 tarihinde V. Cumhuriyet Hükümeti istifa etmiş tekrar tansiyon yükselmiştir. Cumhurbaşkanı aynı gün hükümeti kurma görevini İsmet Paşa’ ya bir daha vermiştir. İsmet Paşa başkanlığında kurulan VI. Cumhuriyet hükümetinde, V. Hükümet’ in Adalet, İktisat ve Milli Eğitim Bakanları değiştirilmiş, hükümet 4 Mayıs 1931 yılına kadar görev yapmıştır. Hükümette Nafia Vekaletini 26 Aralık 1930 yılına kadar Zekai Bey (Apaydın) sürdürmüştür. Hükümet programını Başbakan İsmet Paşa okumuştur<sup>302</sup>. İsmet Paşa’ nın okuduğu hükümet programı, vergilerin düzeltilmesi, adalet işlerinin iyileştirilmesi Türk parasının değerinin korunması gibi birçok önemli konuyu kapsamıştır<sup>303</sup>. İsmet Paşa’ ya göre hükümetin izleyeceği ekonomik siyasa “ **milli iktisat politikası** “ dır.<sup>304</sup>. Uygulanacak olan bu siyasetin temel özelliği; milli çıkarlar gözönüne alınarak her çeşit yabancı sermayeye evet dememek, kamu yatırımlarına ağırlık vermek için devlet gelirlerini arttırmak, demiryollarının yapımına önem vermek, ekonomik açıdan dışa bağımlılıktan kurtulmaktır.

Hükümetin programında , bayındırlık işlerine şöyle değinilmiştir:

<sup>298</sup> Aynı, C.1, s.28.

<sup>299</sup> 1929 Dünya Ekonomik Buhranı ve Türkiye’ ye etkileri için bkz. Felix Somary, *Buhranın Dönüm Noktası*, ( Çev. Muhlis Ethem), İstanbul, 1932. Jaque Nére, *1929 Krizi*, (Çev. Vamık Toprak ), Ankara, 1980. İlhan Tekeli / Selim İlkin, *1929 Dünya Buhranında Türkiye’ nin Politika Arayışları*, Ankara, 1983. Nazif Kuyucaklı, *Türk İktisadında Politika ve Gelişme Evreleri*, İstanbul, 1982. Ş. Süreyya Aydemir, *Cihan İktisadiyatında Türkiye*, Ankara, 1931. Hamza Eroğlu, *Dünya İktisadiyatı Buhranında Para Politikasının Tesirleri Hakkında*, İstanbul, 1933. Korkut Boratav , “ Dünya Ekonomisi “ *Türkiye’ de ve Dünyada Yaşanan Ekonomik Bunalım*, Ankara, 1984. İsmail Cem, “ 1929 Dünya Buhranı “ *Cumhuriyet*, 26-30 Mart 1968.

<sup>300</sup> *Hakimiyet-i Milliye*, 22 Eylül 1930.

<sup>301</sup> Görüşmeler için bkz. *T.B.M.M.ZC*, D.3, C.21, s.10 vd.

<sup>302</sup> *T.B.M.M.ZC*, D.3, C.21, s.34-68.

<sup>303</sup> Hükümet programında açıklanan esaslar iktidar ve muhalefet yanlısı basını birbirine düşürmüştür. İktidar yanlısı *Cumhuriyet* ile Serbest Fırkayı destekleyen *Son Posta* gazetelerinde bu tartışma uzun süre devam etmiştir. Bkz. *Cumhuriyet*, 2 Teşrinevvel, 1930. *Son Posta*, 2 Teşrinevvel, 1930.

<sup>304</sup> *T.B.M.M.ZC*, D.3, C.21, s.59.

“... Cumhuriyete kadar daima ihmal görmüş olan vatan imarı ve muvasalatı, faaliyetimizin başlıca bir sahası olacaktır. Şimendifer siyasetinin ilk büyük hedeflerini elde etmekte olduğumuz bu senelerde her sahada milli birlik ve emniyet ve iktisadi kudretin inkişaf ve suhulete mazhar olacağından şüphemiz yoktur.”

İsmet Paşa, 1929 Ekonomik Buhranına, hükümetin aldığı tedbirleri ve düşünceleri anlatırken ilk olarak limanları ele almıştır:

“Başlıca İstanbul ve İzmir limanlarından tatbik olunan ve galat olarak vasi manalı bir tedbir ile liman inhisarı denilen Milli Tahmil ve Tahliye şirketlerinin, bu işlerin serbest zannedildiği zamanlara nispetle bir terakki ve tekamül temin ettikleri sabittir. Liman hizmetlerini biz, serbest işler zümresinden değil, âmme hizmetlerinden telakki ediyoruz. Bu sebeple amme hizmeti cihazını tamamen kurmak imkanı hasıl oluncaya kadar nispeten buna en yakın olan mevcut milli teşekkülleri kaldırmayacağız. Masraflarını azaltmak, vasıtalarını iyileştirmek ve çoğaltmak, hedefimizdir. Gitgide kanun ve mukaveleler ahkamı ve imkanımız dahilinde de rıhtım hizmetlerini amme hizmeti cihazı dahiline almaya çalışmak takip ettiğimiz hattı harekettir.”

## 2. BÜTÇELERDE BAYINDIRLIK BAKANLIĞI'NIN PAYI:

### 2.1. 1924 Bütçesi.

Daha önce belirttiğimiz gibi, 1923 mali yılı için çıkarılan avans kanunları ile, 28 Şubat 1924' e kadar devlet hizmetleri yürütülmüştür. Cumhuriyet' in ilanı devlet rejiminin ve düzenin esaslarını belirlemiş olduğundan, mali işlerin de sistemleşmesi gerekmektedir. Bu bağlamda, 1923 yılına kadar geçen dönem Cumhuriyet idaresinin her alanda kuruluş yılları olmuştur.

Devletin 1924 yılındaki gelir ve giderini tespit için çalışmalar başlamasına karşın, bütçenin görüşülmesi ve bütçe kanununun çıkartılması gecikmiştir. 28 Şubat 1923 tarihinde Muvazene-i Maliye Encümenince kabul edilen tahsilat toplam 126.087.739 liradır. Bütçede, Nafia Vekaleti' nin payı 16.156.332 lira olarak ön görülmüştür<sup>305</sup>. Bu meblağın 260.921 lirası merkezi idarenin masraflarını, 15.696.962 lirası inşaat ve işletme giderlerini, 198.449 lirası da diğer işleri kapsamaktaydı<sup>306</sup>.

<sup>305</sup> Aynı, D.2, C.6, s.470.

<sup>306</sup> Aynı, C.7, s.38.

Nafia Vekaleti'nin bütçesinin görüşülmesine 22 Mart 1924 tarihinde başlanmıştır. Nafia bütçesinin ele alındığı oturumda Cumhuriyet Döneminde yapımına başlanacak olan demiryolu hatlarının yapımı konusundaki kanunlarda çıkartıldı. Kanunlaşan demiryolu hatlarının isimleri şunlardır: Arada-Diyarbakır-Ergani, Keşan Dekovil hattı, Samsun-Sivas, Ankara-Musaköy<sup>307</sup>. Meclisin bu tarihli oturumunda ancak Nafia bütçesinin demiryollarını içeren faslının görüşmesi yapılabildiği görülmüştür.

Nafia Vekaleti'nin bütçesinin Mecliste görüşülmesine 22 Nisan 1924 günü devam edilmiştir. Bu tarihteki oturumun en önemli konusu da hükümetin işletme denetimine giren Anadolu Demiryolları Müdüriyeti'nin teşkilat yapısı ile vazifesinin belirlenmesi olmuştur. Hükümet tarafından Meclis'e gönderilen bu konudaki kanun layihasında, Haydarpaşa-Ankara ve Eskişehir-Konya ve Arifiye-Adapazarı demiryolları ve Haydarpaşa liman ve rıhtım işletmesinin, Hükümetçe satın alınarak ve mülhak (sonradan oluşturulmuş, katılmış) bir bütçe ile Nafia Vekaleti'ne bağlı müdüriyetçe yönetilmesini, müdüriyetin idare heyeti altı üyeden oluşmasını, bu üyelerin dördünü Nafia Vekili, ikisini de hükümet tayin etmesini, İşletme müdürünün de bu İdare Heyetinin seçeceği kişiden oluşmasını ve görev süresinin dört yıl olmasını teklif etmiştir. Bunlardan başka bu İdare Heyetinin görevleri şöyle belirtilmiştir. Bütçeyi yapmak, işletmeyi denetlemek, yıllık hesapları hazırlamak ve hatlarla ilgili teklifleri Nafia Vekiline sunmak<sup>308</sup>.

Hükümetin sunduğu kanun teklifi Nafia Encümeni'nden aynen geçmiştir. Maliye Encümeni'nde ele alınan kanun taslağında sadece İdare Heyetinin altı değil dokuz kişiden ve bu üyelere altısını Nafia Vekili'nin ataması kalan üçünün de hükümetçe tayini yer almıştır<sup>309</sup>. Ayrıca Maliye Encümeni, hattın satın alınması ve işletme ile ıslah çalışmaları için 15 yıllık zaman dilimi içerisinde 15 milyon lira verilmesini ve 1924 yılına ait olan meblağında (3 milyon) Nafia bütçesinin 259. faslına konmasını Meclise kanun taslağı olarak sunmuştur<sup>310</sup>.

Bu kanun taslağı üzerine başlayan tartışmalarda ilk sözü alan Kastamonu Milletvekili Halit Bey'dir. Halit Bey, hattın hükümet tarafından satın alınmasının

<sup>307</sup> Aynı, C.8, s.848-898.

<sup>308</sup> Aynı, s.1067-1068.

<sup>309</sup> Aynı, s.1068-1070.

<sup>310</sup> Aynı, s.1070-1071.

ekonomik bir yönünün olmadığını belirtmiş, normal tarifenin 5 kat üstünde ancak işletme masraflarını karşılayan bu hattın, satın alınmasından sonra aşağıya indirilecek olan tarife ile sağlık işleminin imkansız olduğunu vurgulamıştır. Bundan başka Halit Bey, 15 milyon liranın yıllara bölünerek dahi bütçeye konması halinde 1924 yılında kabul edilen ve yapımına başlanacak olan demiryolları hatlarının masrafları 1924 yılında 35 milyon lira gerektireceğini ve maliyenin bu parayı nereden karşılayacağını sormuştur<sup>311</sup>. Halit Bey, son olarak yurdun genelinde yapılması düşünülen diğer hatların başarısı için Anadolu Hattının alınmasına karşı olduğunu beyan etmiştir.

Daha sonra söz alan İstanbul Milletvekili Ali Fethi Bey, hükümetin gönderdiği kanun taslağının iki kısımdan meydana geldiğini, ilk kısımda Anadolu hattının satın alınması için hükümete yetki verilmesi, ikinci kısımda da hükümetin 15 milyonluk harcama izninin onaylanması şeklinde olduğunu belirtmiştir. İlk bölümün kabul edilmesi ülke ekonomisi için zorunludur diyen Ali Fethi Bey, ikinci kısmın ise kabulü için daha erken olduğunu söylemiştir<sup>312</sup>.

Ali Fethi Bey' den sonra eleştirilere cevap veren Nafia Vekili Süleyman Sırrı Bey, hattın ekonomik önemini anlattıktan sonra istenilen 15 milyon liranın bu sene istenmediğini zaman dilimi içerisinde dağıtılarak kullanılacağını vurgulamıştır<sup>313</sup>. Daha sonra Meclis' te yapılan oylama ile Hükümetin sunduğu kanun teklifi kabul edilmiştir<sup>314</sup>.

Meclis görüşmeleri sonucunda Nafia Vekaleti' nin bütçesi 17.385.888 liraya yükseltilmiştir<sup>315</sup>. Bütçeden pay alan diğer bakanlıklarla karşılaştırıldığında bu oranın ne kadar yüksek olduğunu görebiliriz. Müdafaa-i Milliye Bakanlığı' nın 27.279.386 liralık ödeneğinden sonra Nafia Vekaleti' nin ödeneği ikinci sırayı almıştır<sup>316</sup>.

<sup>311</sup> Aynı, s.1071-1073.

<sup>312</sup> Aynı, s.1074-1075.

<sup>313</sup> Aynı, 1075-1076.

<sup>314</sup> *Düster*, 3. Tertip, C.5, s.1126.

<sup>315</sup> *T.B.M.M.ZC*, D.2, C.8, s.851 sonu ek s.3

## 2.2 -1925 Bütçesi.

1925 senesine ait bütçe de geçen senelerin bütçeleri gibi zamanında hazırlanmamıştır. Nafia Vekaleti'nin bütçesi için görüşmeler 10.3.1925 yılında başlamıştır<sup>317</sup>. Görüşmeler başlayınca , konuşmak için ilk sözü Trabzon Milletvekili Muhtar Bey almıştır. Uzun bir konuşma yapan Muhtar Bey, konuşmasına ülkenin geri kalmışlığının en önemli sebebini bayındırlık işlerinin Osmanlı zamanında yeterince yapılmadığına bağlamış, bu nedenle hükümetlerin, Cumhuriyet devrinde mutlaka bayındırlık sorunu çözmesinin şart olduğunu belirtmiştir<sup>318</sup>. Muhtar Bey, konuşmasında demiryolu siyasetine ağırlık vermiştir. Dört yıl içerisinde bitirilmesi planlanan Ankara-Sivas ve Samsun-Sivas hatları için Nafia Bütçesine ortalama yıllık 15 milyon liradan, 65 milyon lira konmasının şart olduğunu, oysa ki 1925 yılında bu demiryollarına Nafia Bütçesine 8 milyon lira konduğunu, böyle gidilirse 1928 yılında açılması beklenen hatların açılmayacağını vurgulamıştır<sup>319</sup>. Muhtar Bey' in konuşmasının odaklandığı diğer bir konuda yabancı sermaye sorunudur. Yabancı sermayeye sıcak bakılmasının şart olduğunu, önemli sermaye gerektiren işlerin bir an önce belirlenip, sermayedarların bilgisine sunulmasının önemli olduğunu söyledikten sonra Mersin Liman inşaatında, Trabzon Liman inşaatı ve Bolu demiryolunun yapımında yabancı sermayeden yararlanılmamasının büyük hatalar oluşturduğunu ifade etmiştir<sup>320</sup>. İmtiyazlı şirketlerinde durumuna değinen Muhtar Bey, savaştan sonra o güne kadar şirketlerle hükümet arasında herhangi bir mukavelenin imza edilmediğini, Şark Demiryolları Şirketini örnek göstererek şirketlerin tarife artırımına gittiğini, hükümetin ise bu konuda herhangi bir girişiminin olmadığını belirtmiştir<sup>321</sup>.

İlk günkü görüşmelerde söz alarak konuşan diğer bir kişide Mersin Milletvekili Niyazi Bey' dir. Muhtar Bey gibi uzun bir konuşma yapan Niyazi Bey, Nafia alanında yapılan bazı işlere eleştiri getirmiştir. İlk olarak Nafia Mühendis Mektebinin çağının gerisinde olduğunu belirtmiş bu konuda yurt dışında gördüğü izlenimleri anlatmıştır<sup>322</sup>.

<sup>316</sup> Bütçeden Maarif Bakanlığı, 6.877.626 lira, Ziraat 5.406.652 lira, Adliye 5.381.097 lira , Sıhhiye 2.968.331 liralık ödenek almışlardır. Bkz. Aynı ,s. 851 sonu ek s.3.

<sup>317</sup> Nafia Bütçesi hakkında yapılan görüşmelerin ayrıntıları için bkz. Aynı, C.15, s.325-392.

<sup>318</sup> Aynı, s.325

<sup>319</sup> Aynı, s.326.

<sup>320</sup> Aynı, s.326-329, 330-332.

<sup>321</sup> Aynı, s.330.

<sup>322</sup> Aynı, s.335.

İkinci olarak Nafia Bütçesinin 260. faslındaki demiryolları inşaat ve işletme, maaş ve tahsisat masraflarını ele alarak değerlendirmiştir. Bu önemli yatırımlar için 1924 yılında ayrı ayrı kanunlar çıkarılmış ve esaslar belirlenmişken, bu sene bu yatırımların bir fasılda toplanmasının bazılarının ihmaline yol açıp açmayacağını Nafia Vekiline sormuştur<sup>323</sup>. Demiryolları konusunda eleştirilerine devam eden Niyazi Bey, demiryolu hatlarının dar mı geniş mi yapılması yönündeki tartışmayı gündeme getirerek, kendi fikrini de ortaya koymuştur. O' na göre ülke şartlarına en uygun hat modeli dar hattır<sup>324</sup>.

Niyazi Bey konuşmasının son bölümünde limanlar konusuna değinmiştir. Limanların inşası ve işletilmesi konusunda İngiltere, Amerika, Almanya, Hollanda ve Belçika, İtalya ve Fransa' dan örnekler vermiştir. Niyazi Bey, bu gibi ülkelerde limanların devletler tarafından inşa edilip, işletildiğini belirterek Türkiye' de de limanların inşaat ve işletme işlerinin hükümetler tarafından yürütülmesinin şart olduğunu vurgulamıştır<sup>325</sup>.

11.03.1925 günkü Meclis oturumunda da Nafia Vekaleti bütçesi üzerinde yapılan görüşmelere devam edilmiştir. Bütçe konusunda ilk sözü Aydın Milletvekili Mithat Bey almıştır. Mithat Bey, Nafia Bütçesinin genelini eleştirerek sözlerine başlamıştır. O' na göre Nafia Bütçesi bu haliyle ülkeyi imar edici değil ancak tamir edeci vaziyettedir. Yapılan sadece küçük çaplı işlerdir. Mithat Bey, herkes tarafından mazeret olarak gösterilen mühendis sorunu, para meselesi ve işçi sorunu yapılamayan işlerin açıklayıcısı olarak ele almamıştır. O' na göre asıl sorun Nafia Vekaleti' nin teşkilat yapısındadır. Teşkilatın fen kısmının tam olarak çalışmadığına değinen Mithat Bey, Nafia Vekilini de eleştirerek bu güne kadar Meclise herhangi bir programla gelerek, açıklamada bulunmadığını ileri sürmüştür<sup>326</sup>.

Yukarıdaki Mithat Bey' in eleştirileri üzerine konuşma yapan Nafia Vekili Süleyman Sırrı Bey, yapılan işlerin o kadar küçümsenmemesi gerektiğini, 2-3 milyonluk Nafia Bütçesinden 18 milyonluk bir bütçeye ulaşıldığını belirtmiş, buradan hareketle de bayındırlık konusunda Meclisin hassasiyetini ortaya koymuştur. Teşkilat yapısındaki eleştirilere katıldığını belirten Nafia Vekili, bir öz eleştiri de yaparak zaman kazanmak

<sup>323</sup> Aynı.

<sup>324</sup> Aynı, s.336.

<sup>325</sup> Aynı, s.340-341.

<sup>326</sup> Aynı, s.353-354.

için ilk olarak işlere başlanıldığını daha sonra teşkilat yapısının düzeltilmeğe çalışıldığını söylemiştir. Fakat netice olarak Nafia Vekaleti' nin başarılı işler yaptığını belirtmiştir<sup>327</sup>.

18 Nisan 1925 günü çıkarılan bütçe kanunu ile Nafia Vekaleti'nin bütçesi 19.667.285 lira olarak belirlenmiştir. Bütçenin gider bölümünde gösterilen Nafia Vekaleti yatırımları ve ödenekleri ise şöyledir<sup>328</sup>:

•Samsun-Sivas ve Ankara-Sivas Demiryolu inşaatı	8.000.000
•Arada-Diyarbakır- Ergani dar hat ve demiryolu inşaatı	1.738.000
•Kütahya-Tavşanlı demiryolu inşaatı	1.000.000
•Uzunköprü-Keşan Dekovil	150.000
•Trabzon-Erzurum hattı ve Trabzon limanı inşaatı	500.000
•Mersin limanının keşfi ve yapımı	500.000
•Bursa, Kirmasti, Karacabey ve Manyas ovalarının sulama	270.000
•Amasra limanı ikmal inşaatı	200.000
•Yollar ve köprüler	3.000.000
• Su işleri	270.000
•Sarayönü civarı ve Koçhisar-Aksaray arası dar hatlı demiryolu şirketine iştirak	500.000

Bayındırlık işlerine ayrılan yukarıdaki oranlara göre şunları tespit edebiliriz: Hükümet, Ankara-Sivas ve Samsun-Sivas demiryolunun yapımına çok büyük bir önem vermektedir. Başlangıçta 8 milyon ödenek ayrılmışken yıl içerisinde bu oran 3 milyon daha eklenerek 11 milyona çıkmıştır. Ayrıca Mersin limanı için ayrılan 500.000 liralık ödeneğin 450.000 lirası da kesintiye uğramıştır. Bunlardan başka diğer demiryolu inşaatları için Bayındırlık bütçesine konulan kalemlerde yıl içerisinde harcamalar yapılmamıştır. Sadece sulama işleri için ve Arada-Diyarbakır-Ergani, Kütahya-Tavşanlı demiryolları ile Amasra limanına yapılan ilave için % 10-30 nispetinde bir harcama yapılmıştır.

1925 mali yılı içerisinde, ihale işlerini düzenleyen bir kanun çıkartılmıştır. Bu kanunla devletin yapacağı her türlü alım, satım, onarım, kiralama, keşif, işletme gibi

<sup>327</sup> Aynı, s.354-355.

<sup>328</sup> Bu konuda bkz. Aynı,C.18, s.4-35.



konularda kapalı zarf usulü yürürlüğe girmiştir. fakat özel kanunlara göre yapılacak ve işletilecek bayındırlık hizmet ve kuruluşları, bu kanun kapsamında değildir.

İhale kanununun yürürlüğe girmesinden sonra demiryolları yapımı sürat kazanmıştır. Özellikle İsveç grubu ile Alman sermaye grubu olan Julius Berger firması önemli inşaatların yapımını almışlardır. Örneğin bu şirket 65 milyon marka ihale edilen Kütahya-Balıkesir, Kayseri-Ulukışla hatlarının yapım ihalesini kazanmıştır<sup>329</sup>. Yabancı sermaye her türlü keşif ve fizibilite çalışmalarının yanında, yapılan sözleşmelere göre taşeronluk yapan yerli firmalara krediler sağlamışlardır<sup>330</sup>.

### 2.3. 1926 Bütçesi:

1925 yılında çıkarılan 698 numaralı kanunla, Türkiye Cumhuriyet' i uluslararası takvimi kabul etmiş ve bu yüzden 31 Aralık 1925' i takip eden gün, 1 Ocak 1926 olarak miladi takvime göre uygulama başlatılmıştır. Aynı yıl yapılan değişiklikle mali yıl 1 Haziran- 31 Mayıs arasına kaydırılmıştır. Bu nedenle 1925 mali yılı üç ay daha uzamıştır.

Nafia Vekaleti' nin, bütçesi için görüşmeler 16 Mayıs 1926 günü başlamıştır. Vekalet bütçesi üzerine ilk sözü geçen yıl olduğu gibi Trabzon Milletvekili Muhtar Bey almıştır. Muhtar Bey, sözlerine 18 seneden beri ilk defa bütçenin zamanında çıkartılacağını belirterek başlamıştır. Ardından da sözü bayındırlık işlerine getirerek, geçen zaman dilimi içerisinde ülkenin imarı konusunda "*ne kadar yol alındığını* " ve "*yapılan işler için ayrılan masrafın yeterli olup olmadığı* " şeklinde Meclise sorular yönelmiştir<sup>331</sup>.

Muhtar Bey, Nafia Vekaleti' nin sorunları ile konuşmasına devam etmiştir. Muhtar Bey' in tespit ettiği sorunların başında çalışanlara az maaş ödenmesi ilk sırayı almıştır. Ardından karayollarına ayrılan oranın yetersizliğine değinen Muhtar Bey, 1925 yılında karayollarına ve köprülere ayrılan paranın 2.840.000 lira iken bu yıl 2.000.000 liraya indiğini, bu nedenle Cumhuriyet Hükümetleri'nin karayollarını bu kadar az bir kaynakla

<sup>329</sup> Fakat şirkete verilen hatların ihale bedeli olan 65 milyon mark kafi gelmemiş, her iki hatta da bir kısım eksiklikler olmuştur. Bunun üzerine Ankara istasyonunda bazı tesviye ve bazı köprü ve geçitleri yapan Amerikan şirketi olan Forks Brothers firmasına Kayseri - Ulukışla arasında kalan 50 kilometrelik kısmın inşaatı teklif edilmiştir. Şirkette Jülyüs Berger şirketinin fiyatı üzerinde % 20 indirimle işi kabul etmiştir. Bkz *Son Posta*, 25 Teşrinevvel, 1930. Jülyüs Berger şirketi ancak Ulukışla' ya yakın olan Kardeşgediği istasyonuna kadar hattı yapmıştır. Bkz. Onur, *a.g.e*, s.64.

<sup>330</sup> Fakat Jülyüs Berger şirketi bu taşeron firmaları da aldatmıştır. Bkz. *Son Posta*, 14 Teşrisani 1930.

kaç yılda yapacağını merak ettiğini vurgulamıştır<sup>332</sup>. Muhtar Bey' in kuşkusuna hak vermemek elde değildir. Çünkü 1926 yılı fiyatları baz alındığında Nafia bütçesinden karayollarına ayrılan para ile ancak 200 kilometrelik yol yapılabilir. Yalnız şunu da belirtmek lazım gelmektedir ki 1925 yılında yollar ve köprüler için ayrılan oran Muhtar Bey' in verdiği 2.840.000 lira değil 3.000.000 liradır.

Muhtar Bey' in konuşmasının diğer bölümünü demiryolları oluşturmuştur. Demiryollarının yapımında yabancı sermaye yatırımlarının gelmeyişinin, finansman sorunu doğurduğunu, bu nedenle 1926 yılında yatırımların azalacağını belirtmiştir<sup>333</sup>. Muhtar Bey' in tespitinin en güzel belirtisini de hazırlanan Nafia bütçesinde görmek mümkündür. 1925 yılında demiryolları için Nafia bütçesine 17 milyon lira ödenek ayrılmışken, 1926 yılında bu oran 9 milyon liraya düşmüştür.

Nafia bütçesi için yapılan Meclis görüşmesinde söz alan diğer bir konuşmacıda Çankırı Milletvekili Mustafa Abdülhalik Bey' dir. Konuşmasına Muhtar Bey' in yollar konusundaki yanlısını düzelterek başlamıştır. Nafia bütçesinin encümenlerde iyi müzakere edildikten sonra Meclis gündemine geldiğini belirten M. Abdülhalik Bey, yalnız hükümetin mutlaka 1926 bütçesinde gelir ile gideri dengelemesinin şart olduğunu ve ödemelerine zamanında yapılmasının gerekliliğini vurgulamıştır<sup>334</sup>.

Bu konuşmanın ardından Meclis Başkanın isteği doğrultusunda Nafia bütçesinin maddelerinin oylanmasına geçilmiştir. Limanlar ve demiryollarının yer aldığı faslın oylaması sırasında Mersin Milletvekili Niyazi Bey, faslın maddelerinin tek tek oylanmasının gerekliliğini belirten bir konuşma yapmıştır. Ayrıca Niyazi Bey, geçen yıl yine bu fasıl üzerinde tartışmalar yapıldığını ve bu fasla Meclisin çıkardığı kanunlarla işler için ödenekler çıkartıldığını, bu nedenle ayrılan harcamanın yapılmamasının Meclis iradesine ters düştüğünü ileri sürmüştür<sup>335</sup>. Yöneltilen eleştirileri, Maliye Vekili Hasan Bey cevaplamıştır. Maliye Vekili Hasan Bey, eleştirilerin ortak noktasını teşkil eden demiryolları hatlarının yapımı konusunda şu cevabı vermiştir:

<sup>331</sup> *T.B.M.M.ZC*, D.2, C.25, s.176-177.

<sup>332</sup> Aynı, s.177.

<sup>333</sup> Aynı, s.177-178.

<sup>334</sup> Aynı, s.179.

<sup>335</sup> Aynı, s.182-183.

“ ..... ( işe) sekiz hatta birden başlayıp da her sene her birinden sekizer kilometre yapmakla, bunlardan ikisinde başlayıp senede ellişer, yüzer kilometrelik birer şebeke vücuda getirmek yollarından hangisini intihap etmek lazımdır ? İlmen ve fennen ikinci tarzın hareketi doğrudur.....hükümet içinde bulununca ve iş memleket işidir diye düşünülünce eldeki paranın hepsine ademi kifayet takdirinde ..... geçen sene ki hükümetin tuttuğu yoldan başka kendileri bir hattı hareket imkanı bulabilsinler.... Yapılan tevkifat tutulan paralar Meclis-i Alinin malumatı haricinde değil bilakis malumatı dairesindeki kanunlarla yapılmıştır<sup>336</sup>. ”

190.103.544 lira gider bütçesi olan 1926 yılında, Nafia Vekaleti geçen yıla oranla daha az bir ödenek almış ve bütçesi 16.279.631 olarak belirlenmiştir<sup>337</sup>.

Demiryolları ve limanlar için ayrılan ödenekler Nafia bütçesinin % 70' ini teşkil etmiştir. Bu oranında % 94 'ü yani 935.0000 lirası Samsun-Sivas ve Ankara-Sivas demiryoluna ayrılmıştır.

Bütçenin bayındırlık yatırımlarında kaynak sıkıntısını azaltabilmek amacıyla Aralık 1926 yılında, Cumhuriyet' in ilk iç borçlanma kanunu çıkartılmıştır. Kanunun başlığı, “*Demiryolları ile Limanlar ve Su İşleri için 200 milyon liralık bono ihracıdır.*” Borçlanma kanununun metni şöyledir:

Madde 1- Bayındırlık işlerinde, özellikle demiryolları,limanlar ve su işleri için kullanılmak üzere ve her yıl belirlenecek miktarı, o yılın Nafia Vekaleti bütçesine konulmak ve tamamı on yıl içinde ödenmek kaydı ile, Ziraat Bankasının kefaleti altında, iki yüz milyon liraya kadar bononun piyasaya çıkartılması için Maliye Bakanı yetkili kılınmıştır<sup>338</sup>.

Nafia Vekaleti' nin bütçesinden yatırımlar için ayrılan ödenekler ise şöyledir<sup>339</sup>:

•Samsun-Sivas ve Ankara-Kayseri-Sivas demiryolu inşaat	9.350.000
•Kayseri-Ulukışla	50.000
•Güller-Malatya-Ergani Demiryolu inşaatı	100.000
•Kütahya-Tavşanlı demiryolu inşaatı	200.000
•Şark Demiryollarına yardım	60.000
•Trabzon-Erzurum demiryolu ve Trabzon limanı inşaatı	10.000

<sup>336</sup> Aynı, s.184-185.

<sup>337</sup> *İstatistik Yıllığı*, 1929, s.244

<sup>338</sup> *T.B.M.M.ZC* ,D.2, C.33, s.76-78. *Düstur*, 3. Tertip, C.8, s. 58-59. Daha sonra bu kanuna eklenen bir kanun daha çıkarılmıştır. Bkz. *Düstur*, 3. Tertip , C.8, s. 1661.

<sup>339</sup> Bkz. *T.B.M.M.ZC* ,D.2, C.25, s.180-181.

•Mersin ve Amasra limanları inşaatı	130.000
•Yollar ve büyük köprüler	2.150.000
•Su işleri	300.000

1926 yılı Hazine Genel Hesabına göre bütçenin masraf bölümü 179.978.295 lira 17 kuruş, gelir bölümü ise 180.363.257 lira 25 kuruştur<sup>340</sup>. Nafia Vekaleti'ne bütçeden yaptığı harcama 18.815.870 lira 73 kuruştur. Bu paranın Nafia yatırımlarına ayrılan oranları şöyledir:

• Yollar	; 2.150.000
• Sular	: 300.000
• Demiryollar ve Limanlar	:13.151.603

#### 2.4. 1927 Bütçesi.

1927 yılı gider bütçesi 19 Nisan' da 1011 sayılı kanunla kabul edilmiştir<sup>341</sup>. Giderler 194.454.619 TL olarak hesaplanmıştır. Nafia Vekaleti' nin bütçesi 14.4.1927 tarihli Meclis oturumunda ele alınmıştır.

İlk sözü Nafia Vekili Behiç Bey almıştır. Behiç Bey, yürütülmekte olan Nafia işleri hakkında Meclise bilgi vermiştir. Behiç Bey' in konuşmasında,ülkenin gündemini belirleyen demiryolları ağırlıklı bölümü oluşturmuş, Ankara-Sivas, Samsun- Sivas hatlarının inşaatı, Ankara-Ereğli, Malatya-Diyarbakır, Kütahya- Balıkesir, Kayseri-Ulukışla demiryolu inşaatları hakkında açıklamalar yapmıştır<sup>342</sup>. Behiç Bey' in konuşması sırasında Siverek Milletvekili Kadri Ahmet Bey, Ankara-Sivas hattının Kayseri-Sivas ve Turhal-Sivas kısmını yapan Belçika grubu hakkında dedikodular olduğunu, hattı yapıp yapmayacakları konusunun açıklanması gerektiğini Behiç Bey' e sormuştur<sup>343</sup>. Behiç Bey, Belçikalı bu grubun mühendislerini Kayseri götürdüklerini,

<sup>340</sup> 1926 Hazine Genel Hesabı, Damga Matbaası, İstanbul, 1926, s.11 vd.

<sup>341</sup> Kavanin Mecmuası,C.6,s.137-150

<sup>342</sup> T.B.M.M.ZC,D.2,C. 31, s.146-147.

<sup>343</sup> Aynı, s.147.

malzemenin bir kısmını da getirdiklerini belirterek eğer işe başlamazlarsa yapılan mukavelenin şartlarını uygulayacaklarını söylemiştir<sup>344</sup>.

Daha sonra söz alan Denizli Milletvekili Mazhar Müfit Bey, Türk mühendis ve işçisinin Avrupa standartlarında demiryolları yaptığını vurgulamış yapılan masraflar konusunda da iktisatlı gidildiğini belirtmiştir. Mazhar Müfit Bey, sözlerini demiryolu ve karayolu inşaatlarındaki dağılımın yanlışlığına getirmiştir. Ülke için demiryolları kadar karayollarının da gerekliliğini ifade etmiştir<sup>345</sup>.

Nafia bütçesinin geneli üzerine yapılan konuşmalar bitince, bütçenin oylanmasına geçilmiş ve 1927 yılı Nafia bütçesi kabul edilmiştir. Buna göre, Nafia Vekaleti' nin bütçesi, 25.723.043 lira olarak belirlenmiştir<sup>346</sup>. 1926 yılındaki Nafia Vekaleti bütçesine göre 1927 yılındaki bütçe yaklaşık % 80 artış göstermiştir. Demiryollarının yapımı 25 milyonluk bütçenin yaklaşık 21 milyonluk bölümünü kapsamış, kalan 4 milyonluk dilimde karayollarına, su işlerine ve idari giderlere ayrılmıştır. Demiryollarına yüksek oranda pay ayrılmasının en önemli nedeni, 1927 yılı içerisinde 525 kilometrelik bir yolun işletmeye açılacak olmasındandır<sup>347</sup>. Ayrıca 9 Mayıs 1928 tarih 1224 numaralı kanunla demiryollarına ayrılan ödeneğe 4 milyonluk bir ilave daha yapılmıştır<sup>348</sup>.

Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiye' sinin 1927 mali yılında yatırımları ise şöyledir<sup>349</sup>:

- Turhal-Sivas, Kayseri-Sivas, Kellar-Malatya-Diyarbakır, Ereğli-Ankara hattı  
ve Ereğli Limanı 15.000.000
- Samsun-Turhal, Ankara-Kayseri, Kütahya-Tavşanlı, Kayseri-Ulukışla hatları ve  
Mersin Limanı 10.755.000

Demiryollarının inşaatına kaynak yaratmak için 25 Kanunuevvel 1926 tarihli ve 944 numaralı kanunla verilen 200 milyonluk bono ihracı, 1927 yılında 220 milyona yükseltilmiştir. Başvekil İsmet Paşa imzalı hükümet mazbatasında buna gerekçe olarak,

<sup>344</sup> Aynı.

<sup>345</sup> Aynı, s.149.

<sup>346</sup> Aynı, C.32s.476. *İstatistik Yıllığı*, 1929, s.244.

<sup>347</sup> *T.B.M.M.ZC*, D.2, C.32, s.479.

<sup>348</sup> Aynı, D.3, C.4, s.1. *Düster*, 3. Tertip, C.9, s.

<sup>349</sup> *T.B.M.M.ZC*, D.2, C. 32, s.482.

daha önce satışı sunulan bonoların 170 milyonluk diliminin İsveç ve Belçika gruplarınca alındığını fakat yeni yapılacak limanlar için kaynak gerekli olduğu belirtilmiştir<sup>350</sup>.

1927 yılı Hazine Genel Hesaplarına göre, 1927 yılı bütçesi 202.239.235 lira 96 kuruştur. Bu bütçenin masraf cetveli 202.977.492 lira 06 kuruş, gelirler ise 64.354.843. lira 95 kuruştur<sup>351</sup>. Nafia Vekaleti'nin, bütçesi de 30.708.630 lira 33 kuruştur. Bütçenin yatırımlara ayrılan oranları aşağıdaki gibidir.

- Yollar ve köprüler : 1.523.402
- Sular : 2.043.402
- Demiryolları ve Limanlar :26.073.857 lira 94 kuruş

## 2.5. 1928 Bütçesi.

1928 yılı Nafia Vekaleti' nin bütçesinin TBMM' de görüşülmesine 22.4.1928 günü başlanmıştır. İlk konuşmayı yapmış olan Nafia Vekili Behiç Bey, bayındırlık işlerinin genel durumu hakkında bilgi vermiştir. Doğal olarak en çok yatırım yapılan demiryolları konuşmasının ilk sırasını teşkil etmiştir. Behiç Bey, inşaat halindeki hatların son durumlarını ele aldığı konuşmasının başında, Avrupa' ya yaptığı gezi hakkında da bilgiler vermiştir. Avrupa' daki devletlerin demiryolu teşkilat yapıları ile Türkiye demiryolu teşkilat yapısını karşılaştırma imkanı bulduğunu belirten Behiç Bey, teşkilat yapımızın Avrupa ile aynı olduğunu söylemiştir. Bir çok eksikliğin bu devletlerde de olduğunu vurguladıktan sonra daha modern bir teşkilat yapısına kavuşmak için Almanya' dan bir heyeti de ülkeye davet ettiğini ve gelen heyete raporlar hazırlattığını belirtmiştir<sup>352</sup>. Gelen Alman Heyeti , teşkilatın küçük birimlere ayrılmasını, memur sayısının azaltılmasını ve merkez teşkilatın güçlendirilmesini öneri olarak Nafia Vekaleti' ne sunmuşlardır.

Behiç Bey, yabancı sermayeli şirketlerin son durumuna da değinmiştir. Ankara-Sivas hattında çalışma yapan İsveç grubunun, Karadeniz Bölgesinden geçecek hat ve liman için de keşif yaptığını belirtmiştir. Behiç Bey' in verdiği bilgilerden, burada

<sup>350</sup> Aynı, C.33, s.76-78.

<sup>351</sup> 1927 Yılı Hazine Genel Hesabı, Devlet Matbaası, s.11 vd.

yapılacak çalışmaların maliyetini Nafia Vekaleti 110 milyon tahmin etmişken, arazinin yapısının getirdiği olumsuzluk nedeninden dolayı İsveç grubunun tahmininin 237 milyon liraya ulaşmış olduğunu<sup>353</sup> öğrenmekteyiz. Bu durum yeni bir hukuki sorun oluşturduğundan, grup ile hükümet arasında görüşmelerin devam ettiğini Behiç Bey ayrıca belirtmiştir.

Kayseri-Ulukışla hattını yapan Alman konsorsiyumu Yülyüs Berger Şirketi hakkında da Meclise bilgi veren Behiç Bey, şirketin aldığı paranın dışında da işler yaptığını ve herhangi bir sorunun olmadığını vurgulamıştır<sup>354</sup>.

Yabancı sermaye konusu Eskişehir Milletvekili Emin Bey' in yaptığı konuşma ile ayrı bir boyut kazanmıştır. Emin Bey, hükümeti demiryollarının yapımında yabancı sermayeye yönelten iki nedenin bulunduğunu, bunlardan ilkinin para, diğerinin de tecrübe olduğunu belirtmiştir. Fakat ülkeye gelen yabancı yatırımcıların bu iki özelliği de taşımadığını söyleyen Emin Bey, hükümetin ne şekilde olursa olsun demiryollarının yapılmasını istediğini, böylece yanlış bir politika izlendiğini sözlerine eklemiştir<sup>355</sup>. Emin Bey, müteahhitlik işleri ile uğraşan bir kişi olarak yaptıkları iki hattın örnekler vererek yabancı sermayenin Osmanlı Devletinde olduğu gibi yolun güzergahını uzatma ve maliyeti dolaylı olarak arttırma yoluna gittiğini iyi tespit etmiştir. Emin Bey, Keller-Diyarbakır hattının 50 kilometresinde ve Ankara- Ereğli hattının da tamamında müteahhitlik çalışmalarını yürütmüştür. Emin Bey, her iki hatta da yaptığı araştırmaları şu şekilde açıklamıştır:

*“Bu iki hatta arazi yapısı bozuk olan bölgelerden geçmektedir. 12 kilometrede ortalama 90 tane köprü yapılan hatların kilometre başına maliyeti 35 ile 38 bin lira arasında değişmektedir. Her iki hattın devlete toplam maliyeti 55 milyon liradır. Oysaki hatları yapan İsveç grubu hatlar için 110 milyon dolar [ Emin Bey, herhalde burada lira yerine yanlışlıkla dolar kullanmıştır] almıştır ki ortalama kâr % 50' dir<sup>356</sup>.*

Emin Bey, eleştirilerine devam ederek, *“İsveçlilere fazladan verilen 50 -55 milyon lira [ burada da lirayı kullanmış] yüz kişiye dağıtılır ve o yüz kişi de ayrıca teşebbüslere*

<sup>352</sup> T.B.M.M.ZC, D.3, C.3, s.217-218.

<sup>353</sup> Aynı, s.219.

<sup>354</sup> Aynı.

<sup>355</sup> Aynı, s.220.

<sup>356</sup> Aynı.

*girerdi*<sup>357</sup>” diyerek, zararın ne derece büyük olduğunu milletvekillerine açıklamaya çalışmıştır. Emin Bey, hisse senetleri ile gidilen borçlanma sonucunda, devletin yıllık 27 milyon lira faiz ödediğini de sözlerine eklemiştir<sup>358</sup>.

Emin Bey’ in eleştirilerine cevap veren Nafia Vekili, bu işlerin 30 veya 40 milyona çıkmasına imkan olmadığını, malzeme fiyatlarının hızla arttığını, bir kilometrelik yolun ray da dahil maliyetinin 70 bin lirayı bulduğunu belirtmiştir<sup>359</sup>. Bu konuşmanın ardından Nafia bütçesinin maddelerinin oylanmasına geçilmiştir.

3 Mayıs 1928 yılında kabul edilen 1231 sayılı kanunla yürürlüğe giren 1928 bütçesi tahmini olarak 207.173.199 liradır<sup>360</sup>. Nafia Vekaleti’ nin ödeneği ise 32.717.798 TL’ dir<sup>361</sup>. Bu paranın 29.220.000 lirası Devlet Demiryolları ve Limanları Genel Müdürlüğü’ ne ayrılmıştır. Karayollarına 1.087.600, sulamaya 500.000, liman inşaatlarına 200.000 TL ödenek tahsis edilmiştir<sup>362</sup>.

Nafia Vekaleti’nin 1928 yılı bütçesinde dikkati çeken en önemli özellik, yabancı sermayenin tartışma konusu yapılmasıdır<sup>363</sup>. Yabancı sermaye yatırımları ile Devlet Demiryolları ve Limanları Genel Müdürlüğü’ nün bütçedeki geliri yaklaşık 55 milyonu bulmaktadır. Genel Müdürlüğün gideri ise 64 331 000 lira olarak hesaplanmıştır.<sup>364</sup>

1928 yılı Hazine Genel Hesabına göre 1928 bütçesi 222.030.788 liradır. Bu bütçenin gideri 204.249.452 liradır<sup>365</sup>. Nafia Vekaleti’nin bütçesi ise tahmin edilen orana yakın gerçekleşerek 32.679.049 lira olarak hesaplanmıştır.

## 2.6. 1929 Bütçesi:

1929 yılında dünyadaki kapitalist sistem büyük bir buhranın etkisi altına girmiştir. Dünya kapitalist pazarı içerisinde yer almış olan Türkiye doğal olarak bu buhrandan etkilenmiştir. Devlet, bu etkilenme sonucunda ekonomiyi kontrol altında tutmak yeri geldiğinde de müdahale etmekten kaçınmamıştır.

<sup>357</sup> Aynı, s.221.

<sup>358</sup> Aynı, s.221-222.

<sup>359</sup> Aynı, s.222.

<sup>360</sup> Aynı, C.2, s.191. *Kavanin Mecmuası*, C.7, s.125-144.

<sup>361</sup> Aynı, s.5.

<sup>362</sup> Aynı, C.4, s.222-223.

<sup>363</sup> Bkz. Aynı, s.217-222. C.6, s.105-117.



1929 yılı bütçe görüşmeleri, bir yerde buhran karşısında ülkenin durumunu gözler önüne sererken diğer yandan da alınacak tedbirleri ortaya koyması bakımından ayrı bir özellik teşkil eder. Maliye Vekili Saraçoğlu Rüştü Bey, bütçe görüşmelerinin başladığı 18.5.1929 günkü Meclis oturumunda ülke ekonomisini her alandaki durumunu milletvekillerine açıklayan bir konuşma yapmıştır<sup>366</sup>.

Saraçoğlu Rüştü Bey, bayındırlık hizmetleri ile ilgi açıklamasında, 1924 yılından beri yapılmakta olan demiryollarının 651 kilometresinin işletmeğe açıldığını, 1929 yılında da 500 kilometrelik kısmın hizmete girmesinin planlandığını belirtmiştir<sup>367</sup>.

24 Mayıs 1929 yılında kabul edilip 1456 sayılı kanunla yürürlüğe giren<sup>368</sup>, 1929 yılı bütçesinde giderler 226.546.000 lira olarak tahmin edilmiştir. Nafia Vekaleti, gider bütçesinin % 15.3' nü almıştır. 33.426.000 lira olarak belirlenen Nafia Vekaleti' nin bütçesinden yatırımlara aşağıdaki şekilde ödenek ayrılmıştır<sup>369</sup>.

1929 yılı bütçesinin Mecliste kabul edilmesinden sonra 20.5.1929 tarihinde bayındırlık hizmetlerinin ihtiyacını karşılamak üzere 240 milyonluk tahsisatın verilmesi için Meclis oturumu yapılmıştır. Bu konuda hükümet adına söz alan Nafia Vekili Recep Bey, istenilen ödeneğin 140 milyon lirasının demiryollarına ve limanlara, 100 milyon lirasının ise su işlerine harcanacağını belirtmiştir. Ayrıca bu tahsisatın 12 yıl için istendiğini de vurgulamıştır<sup>370</sup>.

Aşağıda 1929 yılı Nafia bütçesinden yatırımlara ayrılan oranlar verilmiştir.

•Yollar ve büyük köprüler	786.360.
• Sular	1.911.620
•Limanlar ve Demiryolları	28.380.000

<sup>364</sup> Aynı, C.12, s.6-7.

<sup>365</sup> 1928 Yılı Hazine Genel Hesabı, Damga Matbaası, s.3-4

<sup>366</sup> T.B.M.M.ZC, D.3, C.12, s.16-46.

<sup>367</sup> Aynı, s.23.

<sup>368</sup> Kavanin Mecmuası, C.8, s.642-702.

<sup>369</sup> T.B.M.M.ZC, D.3, C.12, s.116.

<sup>370</sup> T.B.M.M.ZC, D.3, C.12, s.137-142. *Düster*, 3. Tertip, C.10, s.1543.

1929 yılı Hazine Genel Hesabına göre, 1929 yılı bütçesi 224.143.619 liradır<sup>371</sup>. Aynı hesaplamada Nafia Vekalet' nin bütçesi de 36.681.644 liradır.

### 2.7. 1930 Bütçesi.

21 Mayıs 1930 ' da 1630 sayılı kanunla kabul edilen<sup>372</sup> bu yılın gider bütçesi 222.646.523 TL olup, Nafia Vekaleti' nin ödeneği 33.013.867 liradır<sup>373</sup>. Nafia Vekaleti' nin gider bütçesinden yatırımlara ayrılan paylar ise şöyledir<sup>374</sup>:

• Yollar ve büyük köprüler	800.000
•Sular	2.000.000
•Limanlar ve demiryolları	27.945.000

1930 yılında Hükümet, Amerikan sermaye grubu olan *American Turkish Coporation* şirketinden 10 milyon dolarlık borç para almıştır. Bunun karşılığı olarak da kibrit ve çakmak tekelleri şirkete verilmiştir. Alınacak olan kredi 25 yılda ödenecektir. Hükümeti bu karara zorlayan neden, 1929 Dünya Ekonomik Krizinin yatırımlarda yarattığı etkidir.

### 2.8. 1931 Bütçesi.

Seçimlerden dolayı Meclis, 26 Mart 1931 tarihinde tatile girmiştir. Seçimler yapıldıktan sonra Meclis yeni döneme 4 Mayıs' ta başlamıştır. Maliye Bakanlığınca hazırlanan 1931 yılına ait bütçe, Hükümet Başkanı tarafından 25 Mayıs 1931 günü TBMM Başkanlığına sunulmuştur Fakat mali yılın bitmesine az bir süre kaldığından bütçenin tartışılmasına geçilememiştir. Bu nedenle Haziran ve Temmuz ayları için muvakkat bir bütçe kabul edilmiştir. Hazırlanan bütçe taslağı Bütçe Encümeninde gerekli değişiklikler yapıldıktan sonra 9 Temmuz 1931 tarihinde Meclis Genel Kurulunun onayına sunulmuştur.

Meclis Genel Kurulunda bütçenin görüşülmesine 14 Temmuz 1931 günü başlanmıştır. Bütçenin takdimini ve açıklamasını Maliye Bakanı Mustafa Abdülhalik Bey

<sup>371</sup> 1929 Yılı Hazine Genel Hesabı, s.1-3.

<sup>372</sup> Kavanin Mecmuası, C.9, s.390-452.

<sup>373</sup> T.B.M.M.ZC, D.3, C.19, S.113. İstatistik Yıllığı,1934, s.573.

<sup>374</sup> Aynı, s.110-113.

yapmıştır. Bakan, Dünya Ekonomik Krizine rağmen denk bir bütçe yapmağa çalıştıklarını belirtmiştir. 1931 yılı bütçesinin gider bölümünü 186.582.480 lira olarak açıklanmıştır<sup>375</sup>.

16 Temmuz 1931 günü birleşimde Adliye Bakanlığı' nın bütçesi ile birlikte Nafia Vekaleti' nin bütçesi de ele alınmıştır<sup>376</sup>. Nafia Vekaleti' nin bütçesi 26.406.377 lira olarak kabul edilmiş ve kanunlaşmıştır. Bakanlığın bütçesinden yatırımlara ayrılan paylar ise şunlardır<sup>377</sup>:

• Yollar ve büyük köprüler	535.514
• Sular	1.725.340.
• Demiryolları inşaat	22.374.526.

## 2.9. 1932 Bütçesi:

1932 yılı bütçesi de 1931 yılında olduğu gibi zamanında hazırlanamamıştır. Bu nedenle 26.5.1932 tarihinde Haziran ayına ait Muvakkat Harcama Kanunu kabul edilmiştir. Aslında bütçe Anayasaya uygun olarak 1 Kasım 1931 tarihinde TBMM Başkanlığı'na sunulmuştur. Fakat dünyada yaşanmakta olan ekonomik bunalım nedeniyle alınacak önlemlerin sonuçlarının ekonomide doğuracağı etkiler göz önüne alınarak, bütçenin yeniden elden geçirilmesi gereği hissetilmiştir<sup>378</sup>.

Bütçenin görüşülmesine 20 Haziran 1932 günü TBMM' de başlanmıştır<sup>379</sup>. Bütçenin Meclis' de açıklanmasını Maliye Vekili Mustafa Abdülhalik Bey yapmıştır. Maliye Vekili, bütçede tahmini gideri 169.146.747 lira olarak göstermiştir. Mustafa Abdülhalik Bey, bütçenin gelir bölümünü ele aldığı konuşmasında, devlet inhisarlarının (tekelleri) 1925 yılından 1931' e kadar ki gelirlerini rakamlarla sunmuş, bu arada aynı tarihler arasında demiryollarına harcanan paraların da dökümünü vermiştir<sup>380</sup>. Buna göre;

<sup>375</sup> Aynı, D.4, C.3, s.70-71,75-100.

<sup>376</sup> Aynı, s.138-163.

<sup>377</sup> Aynı,C.3, Ek 110-113.

<sup>378</sup> Aynı, .D.4, C.9, s.181-182.

<sup>379</sup> Bkz. Aynı, s.180-204.

<sup>380</sup> Aynı, s.185.

1925 yılı	15.600.000
1926 yılı	12.858.000
1927 yılı	25.831.000
1928 yılı	28.975.000
1929 yılı	28.200.000
1930 yılı	27.900.000
1931 yılı	22.374.000
<b>Toplam:</b>	<b>161.731.000</b>

1932 yılı bütçe kanununun mazbatasında masrafların tahlili alt başlığında Maliye Encümeni hükümetin dikkatine sunmak üzere bayındırlık hizmetlerini de içeren bazı esaslar hazırlamıştır. Buna göre;

*“ Nafia vekaleti bütçesinin tetkikinde şimdikiye kadar ihale edilmiş olan işler dolayısıyla evvela geçen seneden müdevver borçların tesviye edileceğine ve sonra da bütçedeki tahsisatın idare ettiği müddetçe peşin para ile iş gördürüleceğine tahsisat bittikten sonra da müteahhitlere bono verilerek bonoların % 9 faiz ile milli bankalarda iskonto ettirilmesinin taahhüt edileceğine ittila hasıl olmuştur.*

*Encümenimiz bu % 9 iskontoyu fiyatını çok bulmuş ve ancak Merkez Bankasınca reeskont fiyatı olarak % 8 tesbit edildiğine nazaran diğer bankaların iskonto hadleri bunun fevkinde bulundurmakta haklı olacakları kanaatine varmıştır.<sup>381</sup>”*

Nafia Vekaleti'nin bütçesinin görüşülmesine 23.6.1932 tarihinde Mecliste başlanmıştır. Nafia Vekili Hilmi Bey, demiryolları inşaatları konusunda kendisine yöneltilen soruları cevaplandırmıştır. İnşaatların devam ettiğini belirten Hilmi Bey, çok yakında Samsun-Sivas birleşeceğini söyleyerek, bu konuda süren tartışmalara son vermiştir. Diğer bir eleştiri konusunu da tarım ürünlerinin demiryollarında taşınmasında alınan ücretler teşkil etmiştir. Burdur Milletvekili Halit Bey, bu konuda devlet demiryollarının indirimli tarifesi olmasına karşın, tarifenin uygulanmadığına dikkat çekmiştir. Halit Bey, “15 tonluk buğday Konya' dan Afyon' a oradan da İstanbul' a gidecek olsa 53 lira navlun alınıyor. Konya' dan İzmir' e gelecek olsa 112 lira alınıyor “ diyerek uygulamada farklılığı dile getirmiştir<sup>382</sup>. Nafia Vekili Hilmi Bey, Halit Bey' in bu sözlerine cevabında, bu uygulamanın nedenini şöyle açıklamıştır: Ürünler devlete ait hat üzerine Derince, Haydarpaşa limanlarına taşınırsa daha ucuza nakledilmektedir. Eğer

<sup>381</sup> Aynı, ek s.38.

<sup>382</sup> Aynı, s.270.

İzmir-Kaşaba hattından İzmir' e taşınırsa bu tamamen hattı işleten şirketin tarifesine göre gerçekleşir<sup>383</sup>.

Tartışmaların ardından Nafia Vekaleti' nin 1932 yılı bütçesinin oylamasına geçilmiştir. Encümenlerce Meclis' e gönderilen bütçe oy çokluğu ile kabul edilmiştir.

1931 yılına göre Nafia Vekaleti' nin bütçesinden % 10' luk bir kesinti söz konusudur<sup>384</sup>. Bayındırlık bütçesinden yatırımların aldığı oranlar şöyledir:

- |                       |            |
|-----------------------|------------|
| • Yollar ve köprüler  | 360.440.   |
| • Su işleri           | 1.072.211  |
| • Demiryolları inşaat | 7.009.158. |

Bu mali yıl tasarrufun ön planda tutulduğu yıl olduğundan, yatırımlara ayrılan oranlar düşmüştür. Demiryolları yatırımlarına ayrılan parada İsveç grubunun alacağı olan 2.160.000 lirada vardır.

#### 2.10. 1933 Bütçesi:

Cumhuriyet' in 10 yaşına bastığı 1933 yılında bütçe zamanında hazırlanmıştır. Bütçenin Meclis Genel Kurulunda görüşülmesine 15 Mayıs 1933 günü geçilmiştir<sup>385</sup>.

Bütçenin tümü üzerindeki görüşmelere 16 Mayıs günü de devam edilmiştir<sup>386</sup>. 1933 yılı gider bütçesi Maliye Bakanlığınca 170.474.794 lira olarak tahmin edilmiştir. Nafia Vekaleti' nin bütçesi ise İktisat ve Ziraat Bakanlıklarının bütçeleri ile aynı gün yani 21 Mayısta görüşülmüştür. Nafia Vekaleti' nin bütçesi geçen yıla göre % 42' lik bir artış göstererek 14.296.993 lira olarak kabul edilmiştir<sup>387</sup>. Bakanlığın bütçesinden yatırımlara ayrılan ödenekler ise şöyledir:

- |                       |             |
|-----------------------|-------------|
| • Yollar ve köprüler  | 360.440.    |
| • Su işleri           | 1.072.211   |
| • Demiryolları inşaat | 11.109.158. |

<sup>383</sup> Aynı, s.271.

<sup>384</sup> Aynı, s.271-273.

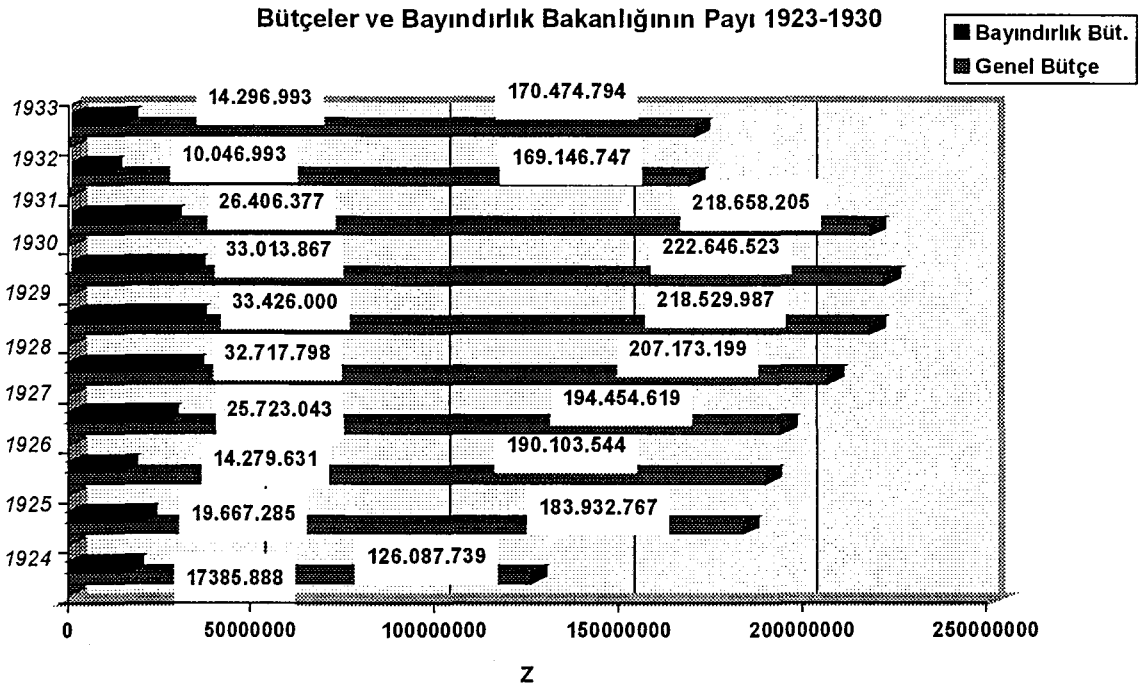
<sup>385</sup> Aynı, C.15, s.71-93.

<sup>386</sup> Aynı, s.96-120.

Cumhuriyet' in kuruluş yılları olan 1923-1933 döneminde devlet her alanda yeni kurumları yerine oturtturmak için yoğun bir çaba harcamıştır. Dönemin genelini bakacak olursak ülkede, siyasi, toplumsal ve ekonomik alanda bir çok devrimler yapılmıştır. Bu devrimlerin temel amacı tam bağımsız, çağdaş ve laik bir devlet yaratmaktır. Fakat Mustafa Kemal' inde belirttiği gibi tam bağımsız bir devlet olabilmek için, ilk olarak ekonomik alanda bağımsız olmak şarttır.

Bu nedenle, 1923 ile 1933 arasında ülke içinde bağımsız bir ekonomi oluşturabilmek için alt yapı çalışmalarına ağırlık verilmiştir. Özellikle ulaştırma alanında ülke topraklarının birbirine yollarla bağlanarak, üretilen ürünlerin, çıkarılan madenlerin rahatlıkla nakledilmesine olanak sağlamak istenmiştir. Bu nedenledir ki Nafia Vekaleti' na bir çok görevler yüklenilmiştir. Hükümetler döneme damgasını vuracak olan "demiryolu siyasetini" bir an önce hayata geçirmişler ve yatırımlar yapmışlardır. 1923-1933 döneminde imkanların el verdiği oranlarda Nafia Vekaleti' nin hizmetleri için kaynaklar yaratılmağa çalışılmıştır. Aşağıda bu dönemde Türkiye Cumhuriyeti' nin genel bütçesinden Nafia Vekaleti' na ayrılan ödeneklerin yıllara göre dökümü verilmiştir.

Tablo 10. 1923-1933 Arasında Genel Bütçelerden Nafia Bütçesinin Dağılımı.



Cumhuriyet' in ilanı sırasında, 1923 yılında Bayındırlık tahsilatı 2.018.000 lira iken 1924 bütçesinde yükselerek 17.385.888 liraya çıkmış ve artış 1925' de dahi devam ederek bütçenin toplamı 19.667.285 lira olmuştur. 1926 yılında Bayındırlık Bütçesi iniş göstermiştir. Bunun da nedeni 1924 ve 1925 yılındaki programların sonuçlanmasıdır. 1927 yılında bütçe 25.723.043 lira olarak tespit edilmiş ve 1928 yılında 32.717.798 ve 1929 yılında ise 33.426.000 liraya ulaşmıştır.1930 bütçesi de yaklaşık olarak aynı değerde oluşmuştur.

1931 yılından sonra Dünya Ekonomik Buhranın etkisi ile bütçede iniş trendi gözlenmiştir. Bu iniş 1933 yılında da devam etmiştir.1924 ile 1933 arasında devletin harcama bütçesinden Nafia Vekaleti, 226.963.875 lira almıştır.

### 3. 1923-1933 YILLARI ARASINDA BAYINDIRLIK HİZMETLERİ:

#### 3.1 -Karayolları.

Ulusal Mücadele' den sonra Türkiye' deki karayolları üzerine ilk önemli çalışma 1923 yılında yayınlanan *Türkiye Devleti Nafia Vekaleti'nin Umur-u Nafia Programında* yer almıştır.

Programın karayolları ile ilgili kısmında yer alan *Şose yollarının lüzum ve ehemmiyeti ve yol şebekesi bölümünde*, şose yollarının ekonomik fonksiyonu üzerinde durularak, demiryolu ve nehir ulaşımından daha zorunlu olduğu belirtilmiştir. Karayolları ağının en ücra köylere kadar genişletilerek tarımsal artığın sanayi bölgelerine ulaştırılması en önemli sorun olarak ele alınmıştır. Model olarak da Avrupa'nın gelişmiş ülkelerindeki yol programları gösterilmiştir. Yol ve uygarlık kavramının aynı bağlamda alındığı raporun bu bölümünde , Türkiye' nin o günlerde ihtiyaç duyduğu yolun uzunluğu 25.361 kilometre olarak saptanmıştır. Bu miktarda yolun inşaatı ve tamiri için o günün koşullarında 156 milyon lira gerektiği vurgulanmıştır. Rapora göre, yapılacak yolların idaresi, alet masrafı ve tamiri için % 25' lik bir ilave ile 10 yıl içerisinde, her yıl 19,5 milyonluk tahsilatın yollara ayrılması gerekmektedir<sup>388</sup>. Yol sorunun Avrupalı devletler tarafından nasıl çözüldüğü anlatılırken ülkemizde yol için ayrılacak paranın bazıları tarafından çok görülmemesi istenmiştir. Fransa yarım asır önce devlet ve il yollarına 11 milyar Frank , İngiltere 1892 yılında 8.5 milyon sterlin, 1912 yılında ise 15.5 milyon

sterlin para yatırmışken, bizde de 19.5 milyon liranın yollara ayrılmasının büyütülmesinin yersizliğini belirtmiştir<sup>389</sup>. Bunlar vurgulanırken, Türkiye’ de ne bir Amerika ne de bir İngiltere kadar mükemmel yolların yapılmasının istenmediği fakat yağmur yağdıktan sonra çamurdan kaybolmayan, işleyişin aksamadığı yolların inşaatının şart olduğu yazılmıştır<sup>390</sup>.

Raporun ilerleyen bölümlerinde yol sorunun teknik, inşaat ve kaynak yaratma konuları ele alınmıştır. Ülkede askeri amaçla yapılan yollar dışında, ticaret ve seyahat edilecek yol olmadığı, bu amaçla yolların ihtiyaca göre yapılmasının zorunlu olduğu ifade edilmiştir. Yolların tamiri ve inşaatının bir merkez tarafından yürütülerek yapılması ve merkez içinde eleman yetiştiren okulların bir an evvel açılması gerekliliği vurgulanmıştır<sup>391</sup>. Ayrıca yolların devlet ve il yolları olarak ikiye ayrılmasının bütçeden kayıplara yol açtığını böyle bir uygulamanın çağdaş olmadığını altı çizilmiştir<sup>392</sup>.

Raporun en ilginç yanlarından biri, yolların özel sermaye tarafından inşaatının dile getirilmiş olmasıdır. Özel girişimin Amerika, Kanada ve Avustralya’ da yol yapımındaki başarısı anlatılmıştır<sup>393</sup>. Fakat ülkemizde bu girişimci sınıfın yokluğu dikkat çektiğinden bir de yabancı sermayenin Osmanlı Devleti’ nde ki olumsuzlukları yaşandığından, ülkenin alt yapısının ancak devlet tarafından yapılabileceği ifade edilmiştir<sup>394</sup>.

Son bölümde yol mükellefiyetinin angarya şeklinde az bir ücretle başta çiftçiler olmak üzere ülkedeki insanlara zorunlu kılınmasının yanlış uygulamalara yol açtığı belirtilmiştir. Bu işlerde çalışan çiftçilerin isteksiz ve gagesiz çalışacağından verimin düşeceği, maliyetin artacağı , yapılan yolunda güzel olmayacağı anlatılmıştır. Bunun yerine devletin sadece yol yapımında çalıştırmak amacıyla bir işçi taburu oluşturması istenmiştir<sup>395</sup>.

Cumhuriyet Türkiye’ sine girerken Nafia Vekaleti’nin karayollarına bakışını anlatan ilk çalışmayı yukarıda ana hatları ile inceledik. Buradan çıkarılan sonuçlarla, Cumhuriyet

<sup>388</sup> *Türkiye Devleti Nafia Vekaleti Umur-un Nafia Programı*, Dersaadet , 1339, s.9-10.

<sup>389</sup> Aynı, s.11.

<sup>390</sup> Aynı, s.13.

<sup>391</sup> Aynı, s.17.

<sup>392</sup> Aynı, s.15.

<sup>393</sup> Aynı .

<sup>394</sup> Aynı s.17-18.

<sup>395</sup> Aynı, s.18.



Döneminde karayollarında izlenecek politikaların esasları birbirine pek uymaz. İlk olarak Cumhuriyet' in ilk yıllarında ulaştırma alanındaki yatırımların çoğu demiryollarına yapılmıştır. İkincisi , uygulanmaya başlayacak yol mükellefiyeti kanunu halkın üzerinde kanbur olmaktan öteye geçemeyecektir. Bu konuyu daha sonra ele alacağız. Son olarak da kaynak sorunu hal edilememiştir. Aşağıda 1924-1933 döneminde Bayındırlık Bütçesinden yollar ve köprüler için ayrılan oranlar verilmiştir.

Bu dönem içerisinde karayollarının yapılması ve onarılması için, kaynak sorununu çözmek konusunda atılan en büyük adım, 1925 yılında çıkartılan *Yol Mükellefiyeti Kanunu*' dur. Kanunun geçmişi aslında Birinci TBMM döneminde, maliyeye kaynak sağlamak için yürürlüğe konan *Târik Bedel-i nakdîsi* kanununa dayanır. Bu kanunun aksayan yönlerinin düzeltilmesi amacıyla Cumhuriyet' in ilanından sonra çalışmalar başlamıştır. 23.10.1924 tarihinde Hükümet Meclise sunduğu mazbatada, 22 Şubat 1921 tarihli Tarik Vergisi Kanununun 5. Maddesinde değişiklik yapılmasını istemiştir. Gerekçe olarak da, Aydın livasında tarik bedellerinin toplanmasından sonra İhtiyar Heyeti'nin kesintileri gösterilmiştir<sup>396</sup>. Tartışmalar sonucunda maddenin Nafia Encümenince tetkik edilmesine karar verilmiştir.

Encümene havale edilen bu maddeden başka, Kângırı Milletvekili Tâlat Bey, Dersim Milletvekili Feridun Bey, İzmit Milletvekili İbrahim Bey' in verdiği, Tarik Mükellefiyeti kanununda turuk-u umumiyyede ve hususiyede çalışma yaparak bedel ödenmesi konusundaki kanun teklifi ile Dahiliye ve Nafia Encümenlerinin müşterek mazbatası 5.1.1925 tarihinde Mecliste tartışmaya açılmıştır. Yapılan görüşmeler uzun sürdüğü için kanunun görüşülmesi Çarşamba gününe yani 7.1.1925 tarihine kalmıştır. O günde yapılan görüşmelerde ancak 17.maddeye kadar ilerleme sağlanmıştır<sup>397</sup>.

Kanun üzerindeki görüşmelere 12.1.1925 tarihinde devam edilmiştir. Mecliste yapılan tartışmalarda göze çarpan ve karşı çıkılan hususların başında 17. ve 18. maddelerde yer alan mükellefiyetten kaçanların cezası konusu ilk sırayı almıştır.

<sup>396</sup> T.B.M.M.ZC, D.2, C.9, s.37-38.

<sup>397</sup> Bkz. Aynı s.32-51.

Maddede kaçaklara Ceza Kanununun 102. Maddesinin uygulanması hükmü yer almıştır<sup>398</sup>. Kanun taslağının görüşülmesi Encümene giden 2 madde yüzünden bitirilememiştir<sup>399</sup>.

Nihayet 19.01.1925 tarihinde başlayan Meclis görüşmeleri sonucunda kanun, 149 milletvekilinin katıldığı oylamada 103 kabul oyu ile yürürlüğe girmiştir<sup>400</sup>. Kanunla 1921 tarihli Tarik Mükellefiyet Nakdiye si kanuna son verilmiş, il yollarının yapılmasına yeni koşullar getirilmiştir. Fakat yol yapımında finansman yaratılmamıştır. Aşağıda kanunun bazı maddelerinin bugünkü kelimelerle sadeleşmiş şekli verilmiştir:

1. Türkiye’ de oturmakta olan bütün erkekler, 18 yaşından 60 yaşına kadar yol yükümlülüğüne tabidir. Ancak sakatlığı tespit edilen fakirlerle bütün öğrenciler ve silah altındaki ordu ve jandarma erleri ve hayatta altı evladı olanlar bu yükümlülüğün dışındadır.

2.Yol yükümlülüğü senede altı günden az ve on iki günden çok olmamak üzere, İl Genel Meclislerince her yıl belirlenecek süre zarfında, ortalama işgücüne sahip bir işçinin görebileceği işten ibarettir.

3.Yol yükümlülüğü, esasen il yollarına ait bulunmaktadır. Şu kadar ki, İl Genel Meclislerinin gösterecekleri önceliğe dayanarak, yükümlüler, devlet yollarına ait bazı inşaatta da, yükümlülük süresi içinde çalıştırılabilir. Ve bunun karşılığı olacak ödenek, Bayındırlık bütçesinden Özel İdarelere aktarılır.

4.Yol yükümlülüğüne tabi olan kişilerin bu bedeni yükümlülükleri bulunduğu il sınırları içindeki oturma çevresinin en çok 8 saat uzağındaki yollarda çalışması ile sınırlıdır.

5.Yapılmakta olan il yollarına 8 saat uzakta bulunan köylerde oturanlar, genel Meclislerin kararı ile, bucak yollarında çalıştırılabilir.

<sup>398</sup> 102. Madde :” Memurini devletten biri vazifei memuriyetini ifada bilâsebebi makbul ihmal ve terahi eyler veya amirinin ahkamı kanuniyeye istinaden ita eylediği evamiri keze bir güne sebebi makbul olmaksızın icra eylemezse memuriyetinin derecesine göre üç liraya kadar cezayı nakdî alınır ve işbu ihmal ve terahiden veya amirin kanuna müstenit olan evamirini ademi icradan devletçe bir mazere husule gelmiş ise derecesine göre bir haftadan üç seneye kadar hapis cezasıyla beraber müebbeden veya muvakkaten rütbe ve memuriyetten mahrumiyet cezası dahi hükmolunur ve bu fiilden efratça bir güne zarar hasıl olmuş ise o da başlıca tazmin ettirilir.” Bkz. *T.B.M.M.ZC,D.2,C.9*, s.110.

<sup>399</sup> Ayrıntılı bilgi için Aynı. s.108-119.

<sup>400</sup> Aynı, s.175. 185-186.

6. Yol yükümlülüğü para ile de yerine getirilebilir. Yükümlülüklerini para ile yerine getirmek isteyenler için, illerin genel Meclislerince her yıl, o yerin ortalama işçi gündeliğinden az olmamak üzere belirlenecek bedeli, yükümlülük günlerine göre genel Meclislerce tespit edilecek aylarda, iki taksitte ödemek gerekmektedir.

8. İl yolları hakkında, ekonomik önemlerine bağlı olarak beş yıllık bir program hazırlamaları, genel Meclislerin görevleri içindedir.

9. Yükümlülüklerini bedenen yerine getirecekler, 3.maddede belirtildiği üzere, genel Meclislerce belirlenecek iş zamanlarında, yol mühendislerinin istekleri üzerine o yerdeki idari makamlar tarafından görevlendirdikleri yerlere gönderilir.

10. Bedeni yükümlülüğü yerine getirmek için gelenler 2. Maddeye uymak zorundadır.

11. Yol yükümlülüğü, genel bütçe veya İl Özel Bütçelerinden maaş veya ödenek alan, bütün memurlar ve diğer çalışanlara da teşmil edilip 6. Maddede açıklandığı üzere, taksit zamanlarına rastlayan aylarda, maaşlarından kesilmesi suretiyle, para ile karşılanmış olur.

12. Para ile yerine getirilme halinde, bu bedel, Tahsili Emval Kanununa göre alınır.

16.Yol yükümlülüğünü para ile yerine getirmek isteyen kişiler, bu bedelli yükümlülüğü, oturduğu veya ticaret yaptığı, sanatını uyguladığı veya memur bulunduğu yörede yerine getirir.

17. Bedeni yükümlülüğünü yerine getirmekten kaçan veya sakatlık gösterenler veya günlük süre bitmeden çalışmayı bırakanlar, mühendisin o yerin idari makamına yazılı başvurması üzerine zorla ve gerekiyorsa jandarma gözetiminde çalıştırılırlar.

20. Nafia Vekaleti her ilde bir silindir bulundurmaktır<sup>401</sup>.

1924 yılında tekerlekli araçların kullanıldığı yol miktarı 10.000 kilometre olarak tahmin edilmektedir.1928 yılının Mayıs ayına kadar hükümet 1089 kilometrelik yeni

<sup>401</sup> *Düster*,3. Tertip, C.6, No.46

karayolu yapmıştı ve 2096 kilometrelik karayolunu da inşa işleri devam etmekteydi. Yapılan bu yolların 822 kilometresi yüksek kalitede şose yollardır<sup>402</sup>.

1925 yılında Çanakkale-Ezine-Bayramiç-Balya ve Ezine-Ayvacık, Susurluk-Gönen-Biga yolları hükümetin sunduğu bir kanun tasarısı ile devlet yolları kapsamına alınmıştır. İsmet Paşa, Maliye Encümenine sunduğu layihada, Çanakkale ilinin Lozan Antlaşması hükümlerince gayri askeri bir saha haline geldiğini, bu nedenle Balıkesir ve Biga gibi askeri önemi olan yerlerin, savunma ve nakliye amaçlı olarak sahile bağlanması gerekliliğini vurgulamıştır. Bu nedenle Çanakkale ili içerisinde yer alan fakat il yolları kapsamında olan ve yeterince masraf yapılmayan yolların devlet yolları kapsamına alınarak bir an önce onarılmalıdır. Yapılan oylama sonucunda bu yollar devlet yolu sınıfına alınmıştır<sup>403</sup>.

1928 yılı Nafia Vekaleti bütçesi görüşmeleri sırasında karayollarının durumu hakkında açıklamalar yapan Nafia Vekili Hakkı Behiç Bey, yolların inşası ve vilayetlerde nasıl paylaşılacağı konusunda bir kanun taslağı hazırlandığını, bu kanunla yeni bir teşkilat yapısının meydana getirileceğini belirtmiştir. Nafia Vekili ayrıca 1927 senesinde 880 kilometre uzunluğunda şose yol yapıp, 1039 kilometrelik şose yolunda tamir edildiğini vurgulamıştır. Aynı şekilde 1927 yılında, 742 köprü ile 2431 menfez (delik,yarık) yeniden inşa edilmiş, 756 köprü ile 255 menfez tamir edilmiştir. Behiç Bey'in açıklamalarına göre,1928 yılında bütçe görüşmelerinin yapıldığı tarihe kadar 1648 kilometre yol ile 3268 adet köprü ve menfez yeniden yapılmıştır. Aynı tarihe itibariyle tamir edilen yolun uzunluğu 1172, tamir edilen köprülerin adedi 1666'dır<sup>404</sup>.1928 yılı içerisinde yapılan yollar ve köprüler için, Genel Bütçeden ve İl Özel İdarelerinin bütçelerinden toplam 8.004.025 liralık bir harcama yapılmıştır. İller içerisinde en çok harcamayı 706.105 lira ile Ankara yapmıştır. Ankara'yı 603.490 lira ile Balıkesir, 570.679 lira ile İstanbul takip etmiştir<sup>405</sup>.

Cumhuriyet yönetimi karayollarında asıl hamlesini 2 Haziran 1929 tarih ve 1525 ve 1882 sayılı şose ve köprüler kanunları ile yapmıştır. Bu kanunla devlet ve il yollarının

<sup>402</sup> Çağlar Keyder, *Dünya Ekonomisi İçinde Türkiye (1923-1929)*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1993, s.41.

<sup>403</sup> *T.B.M.M.ZC*, D.2,C.17, s.158-160.

<sup>404</sup> *Aynı*, D.3, C.3, s.218-219.

<sup>405</sup> *İstatistik Yıllığı*, 1928, s.245.

birleştirilmesi uygulamasına son verilerek eski sisteme dönmüştür. Yapılacak yolların finansmanı da yurttaşların ödeyeceği vergiler oluşturmuştur. Alınacak olan yol vergisinin yarısı, il yolları için il özel idare bütçelerinde, kalan yarısı da Nafia Vekaleti'nin bütçesindeki yol ve köprüler bölümüne aktarılacaktır. Bu kanunda da vergisini ödemeyenler için, bedenen çalışma mecburiyeti getirilmiştir. Bunlardan başka kanun tartışılırken "geçit parası" adı altında ek bir verginin gerekliliğini Nafia Vekili Recep Bey vurgulamıştır<sup>406</sup>. Kanun matbusunda ise, yükümlülerin sayısı bütün erkek nüfusun %33'ünü oluşturduğunu yani 2.765.000 kişi olduğu belirtilmektedir. Yine aynı matbuda bu oranın Almanya'da % 56, Danimarka'da % 52, Fransa' da % 57, Japonya' da % 51, Amerika'da % 55 olduğu vurgulanmaktadır. Türkiye' deki yükümlülerin 8 lira ile çarpılması ile de sağlanan gelir 22.120.000 olarak hesaplanmıştır<sup>407</sup>. Çıkarılan Şoseler ve Köprüler Kanununun bazı maddeleri şöyledir<sup>408</sup>:

1. Türkiye Cumhuriyetindeki bütün şoseler ile köprülerin inşa ve tamirlerine iyi bir halde muhafazalarına ait vezaifin tanzim ve idaresi Nafia Vekaletine mevdudur.

2.Devletçe mühim görülen şoselerin umumi istikametleri iktisadi ve askeri noktai nazarlara tevafuk edecek tarzda alakadar makamlarla tespit olunur. Bu hususta halen mevcut şoseler göz önünde tutulacağı gibi hiç olmayanlar da hesaba katılır. Bu şoselerden inşa ve ikmal edilenler milli şose ismini alır.

3.Milli şoseler 4. Maddedeki iş programını takip ve 5. Maddedeki esaslara riayet ederek Nafia Vekaleti yapar.

4.Büyük köprüler ve milli şoseler Nafia Vekaleti'nin teklifi üzerine İcra Vekilleri Heyetince tayin edilecek sırayı takiben yaptırılır.

5.Milli şoselerin yeni yapılmasında ve tamirlerinde en son fenni terakki esasları tatbik edilir.

6.Bitirilen şose ve köprüler derhal mütemadi tamirata tabi tutulur.

7.Vilayetler aşağıdaki gösterilen şose işleriyle meşgul olurlar.

A- Mevcut ve üzerinden geçilmekte olan şoseler.

B- Mevcut olmayıp da vilayet hususi idareleri tarafından yapılması mahalleri için faydalı görülen yeni yollar.

C- Devletçe görülecek lüzum üzerine inşası vilayetlere tevdi edilecek yollar.

<sup>406</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. *T.B.M.M.ZC*, D.3, C.12, s.249-257.

<sup>407</sup> Bkz. Yukarıdaki zaptın sonundaki 233 numaralı ek. s.3.

<sup>408</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. *Aynı*,D.2,C.12, 233 numaralı ek, s.8-25.

8. Vilayetler 7.maddenin A fıkrasında görülen şose işleri için umumi Meclislerce 3 senelik bir program yapılarak vilayetler tarafından nafia vekaletine gönderilir. Vekaletçe aynen veya tadilen tasdik edilecek şekilde tatbik olunur.

9. Türkiye’de sakin 18 yaşından 60 yaşına kadar her erkek nüfus yol mükellefiyetine tabidir. Yol mükellefiyeti bedenen veya bizzat çalışmak istemeyenler tarafından nakden ifâ edilir. Ancak maluliyeti sabit olan fakirlerle hayatta beş evladı olanlar ve bilumum mekteplerde tahsilde bulunanlarla silah altındaki ordu ve jandarma efradı yol mükellefiyetinden muaftır.

Türkiye’ de oturan ve ellerinde kanunen ikamet tezkeresi bulunan ve bulunması lazım gelen ecnebiler Türkiye’ de 6 ay ikamet eyledikten sonra kanunun 10.maddesinde gösterilen şerait dairesinde yol mükellefiyetine tabi olurlar. Bunların mükellefiyetleri nakdidir.

Türkiye Cumhuriyeti ile siyasal münasebette bulunan devletlerin diplomasi ve şehbenderi memurları ve bunların maiyetlerindeki aynı devlet tabiiyetini haiz memurlar mütekabiliyet şartı ile bu mükellefiyetten müstesnadır.

10. Bir senelik bedeni mükellefiyet vasatı kuvveti haiz bir amalenin10 günde yapılabileceği iş miktarından ibarettir. Bir günlük iş miktarı fenni bir surette Nafia vekaletince tespit olunur. Bu hususta nafia Meclisinin reyi alınır.

Nakdi mükellefiyet senede maktuan 8 liradır. Buna yol parası denir. Ve vilayetler umumi Meclislerince tespit edilebilecek zamanlarda ve iki müsavi taksitte alınır. Taksit zamanları Valiler tarafından 1 ay evvel neşrü ilan olunur.

7.maddenin B fıkrasında gösterilen mahalli yollara sarf edilmek üzere ledelicap vilayet Meclisleri kararı ile senelik bedeni mükellefiyet 12 güne ibla edilebilir, ve bu takdirde o vilayetin yol parası 10 liraya çıkarılır. Bundan hasıl olacak fazla para 23.madde mucibince bırakılacak kısımdan başka olarak hususi idarelere terk olunur.

12. Mükellef amale bulunduğu vilayet dahilinde ikametgahından nihayet 12 saat mesafe dahilindeki yol ve köprü işlerinde çalıştırılır. Bu mesafe dahilinde yol ve köprü işleri bulunmadığı halde bunlar vilayet dahilinde ve aynı mesafede Nafia Vekaleti’ nin müsaadesi ile su işlerinde ve sair lüzumlu nafia inşaatında da çalıştırılabilir. Mükellef amale , mühendisler tarafından vilayet dahilinde vücuda getirilecek işe göre yapılacak tertibat dairesinde mahalli iş hükümetçe iş mahallerine sevk olunur.

Mükellef amelenin mesai zamanları bütün amelenin çalıştırılmasını mümkün kılacak vecihle inşaat mevsimlerinde senede 5 aydan uzun olmamak üzere vilayet umumi Meclislerince tayin olunur.

21. Yol parasından Nafia Vekaletine kalacak kısımla umumi muvazeneden bu maksada tahsis edilecek para, makine, silindir ve çadır ve diğer alet ve edevat ve sair inşaat malzemesi mubayaa, tamir ve işletilmesine ve yol işlerine ait diğer hususata da sarf olunur.

22. Yol parası tahsilatı vuku buldukça her mükellef başına 8 lira hesap ile tahsil edilen paranın % 50 'si şose ve köprüler için açılacak bir hesab-ı mahsusa tayin edilmek üzere Ziraat Bankalarına tevdi olunur. Ziraat Bankası idare-i merkeziyesi her ay niyetinde tevdidat yekûnlarını Maliye ve Nafia Vekaletlerine bildirir. Maliye Vekaletince bu miktarlar bir taraftan varidat bütçesinde açılacak faslı mahsusa varidat, diğer taraftan Nafia Bütçesinde şoseler ve büyük köprüler namı ile açılacak faslı mahsusa tahsisat kaydolunur. İşbu tahsisattan senesi zarfında sarfı tahakkuk etmeyip bakiye kalan miktar, varidat ve masraf bütçelerinden tenzil ve imha ve aynı usul ile ertesi senenin varidat ve masraf bütçelerine yeniden kaydedilir.

23. Yol vergisinin nakit kısmı tahsilatından mükellef başına 8 lira hesap ile yarısı hususi idarelere bırakılır. Bu hissenin yekûnu 100 hesap ile aşağıdaki şekilde sarf olunur.

A- % 20 miktarı ,yol vergisine ait tahakkukat ve tahsilat ile mülkiye ve zabite memurlarının yol işlerine müteallik harcırahları ve mükellef amelenin iş sevklerinden istihdam edilecekler için yapılması muktezi masarife karşılık olup vilayet umum Meclisi ve encümenlerinin ücretlerinden ve hususi muhasebe müdür ve memurlarının maaş ve muhassatından vilayet hususi idaresi varidatı umumiyesine nazaran yol parasının nispeti dairesinde tefrik edilecek hisse dahi bu kısımdan tesviye olunur.

B- % 50' si 7.maddenin A fıkrasına mezkûr şoselere.

C- % 30' u 7.maddenin B fıkrasındaki mahalli yollara sarf olunur. Mahalli icabat B ve C fıkralarında zikredilen nispetlerin tadilini isrilzam ederse Nafia Vekaleti' nin mezuniyetiyle bu fıkralardaki nispetler tadil edilebilir.

Vilayet Nafia memur ve müstahdemlerinin geçtüğüzar harcırahları ve bunlardan vekalet kadrosunda bulunmayanların maaş, tahsisat ve ücretleri, silindir tamir ve işletmesi ve yol inşasına muktazi alet ve edevat ve çadır parası gibi müşterek masraflar

iş bu maddenin B ve C fıkralarındaki işlere mahsus mebaliden Nafia vekaletince tasdik olunacak bütçe mucibince sarf olunur.

Vilayetlerin yeni silindir ihtiyaçlarına Nafia Vekaletince yardım olunur.

24. Bu kanunun hududu dahilindeki işler için müteaddit senelere sari taahhüdât icrasına Nafia Vekili mezundur. Ancak taahhüt ve tediye miktar ve müddetine ait şerait ayrı bir kanunla tayin olunur.

25. İnşaâtı biten milli şoselerin tulile mütenasip mütemadi tamirat tahsisatı her sene hazineден Nafia Bütçesine vazolunur.

Milli şoseler üzerinden geçecek vesaiti nakliyeden bilhara ayrı bir kanunla tayin edilecek şekil ve nispet dairesinde vergi tahsil olunur.

27. Mahalli idare-i vilayet kanunun iş bu kanuna muhalif ahkamı ile 542 numaralı yol mükellefiyeti kanunu ve yolların tevhidî hakkındaki 1131 numaralı kanunlar mülğadır.

**Muvakkat Madde:** 23 Nisan 1926 tarih 819 numaralı kanun mucibince 1930 senesi nihayetine kadar hususi idareler varidatının % 10' u nispetinde muallim mekteplerine tahsis edilen paradan nakdi yol mükellefiyetine isabet eden kısmı iş bu kanunun 22 ve 23.maddeleri mucibince Nafia Vekaleti ile vilayetler hisselerinden yarı yarıya ayrılır<sup>409</sup>.

28. Bu kanun 1 Haziran 1929 tarihinden muteberdir.

1929 yılında devlet, 335 kilometre yeni yol ile 2.333 adet yeni köprü yaptırmıştır. Aynı yıl içerisinde tamir edilen yolun uzunluğu 573 kilometre, onarılan köprülerin adeti ise 1.106'dır<sup>410</sup>. 1929' da bu yollara devlet bütçesinden 460.000 lira, Hususi İdare bütçesinden de 8.917 lira harcanmıştır<sup>411</sup>.

1930 yılında devletin yeniden yapmış olduğu yol miktarı 232 kilometre, onardığı yolun uzunluğu ise 673 kilometredir. Yapılan köprülerin adedi 1.652 adet, tamir ettiği köprülerse 1.153 adettir<sup>412</sup>. Devlet bütçesinden harcanan oran 583.000 lira, Hususi İdareler bütçesinden harcanan tutarsa 7.044 liradır<sup>413</sup>.

<sup>409</sup> Berksan, a.g.e, s.79.

<sup>410</sup> *İstatistik Yıllığı*, 1931/32, s.391-392.

<sup>411</sup> Aynı, s.393-394.

<sup>412</sup> Aynı, s.391-392.

<sup>413</sup> Aynı s.393-394.



1924 ile 1930 arasında karayolu uzunluğu kullanılabilirlik niteliği açısından yaklaşık olarak 15.000 kilometreye ulaşmıştır. Karayollarında elde edilen bu gelişmeyi, Aşar Vergisinin yerine getirilen Yol Vergisine kısmen bağlanabilir<sup>414</sup>. Bu vergi ile sağlanan iş gücü, getirdiği nakdi gelirden daha önemliydi. Vergi aslında 18 ile 60 yaş arasındaki erkek nüfusu kapsamaktaydı. Fakat yoksul çiftçiler ve diğer halk kesimleri nakdi ödeme yapamadıklarından bedenen çalışmayla yol vergisini ödemeyi tercih ediyorlardı.

Şoseler ve Köprüler Kanununun uygulanması, halkta tepkilerin oluşmasına, iktidardaki CHP' ye karşı öfkenin artmasına neden olmuştur. Özellikle yol parasının 8 lira gibi yüksek oluşu insanları ekonomik açıdan hayli etkilemiştir. Bir de eğitim bütçesi az gelen illerin yol mükelleflerinden eğitim vergisi alınmaya başlanması halkın üzerindeki ağırlığın iyice artmasına yol açmıştır<sup>415</sup> ..

Halkın artan tepkisini azaltabilmek amacıyla hükümet, kanunun biraz hafifletilmesi yönüne gitmiştir. Kanun üzerinde değişiklik yapılması Meclis gündeminde tartışılırken eski Nafia Vekili Süleyman Sırrı Bey, uygulanan kanunun halkı nasıl yoksullaştırdığını şöyle anlatmıştır: “ ...Bundan iki ay evvel Kayseri' den gelirken bir istasyonda muttali oldum. Bir çiftçi 50 şinik buğday satmış, 13 lira almış. « Üç oğlum vardır, 30 lira yol vergisi veriyorum, bu vergi üç sene teraküm etti, 90 lira oldu, ben bu parayı nasıl vereceğim » diye soruyordu.<sup>416</sup>” Kanunda yapılmak istenilen en önemli değişiklik yol parasının 8 liradan 4 liraya düşürülmesi, Nafia Vekaleti' nin aldığı oranın % 50 ‘ den % 15’ e indirilmesidir. Bu konuda söz alan Sinop Milletvekili Hulusi Bey, kanunda var olan bedeni mükellefiyetin nakdi olarak değiştirilmesini önermiştir. Nakdi alınacak vergilerle yolların, müteahhitlere verilmesini ve yolların böyle onarılıp, yapılmasını istemiştir<sup>417</sup>.

<sup>414</sup> Aşar Vergisinin kaldırılması üzerine yeni vergilerin konulmuş olduğunu İsmet Paşa' da kabul etmektedir. 30 Ağustos 1930 ‘ da Sivas hattının açılış nutkunda, ağır gelen vergilerin konulmasının tek amacının, demiryolları gibi ulusun var olup olmama sorunu olan gereksinimlerini karşılamak olduğunu budan dolayı ulusun özveride bulunması gerekliliğini öne sürmüştür. Bkz. *Cumhuriyet*, 31 Ağustos 1930.

<sup>415</sup> *T.B.M.M.ZC*, D.3, C.17, s.26 Ek no:141

<sup>416</sup> Aynı, C.3, s.383.

<sup>417</sup> Aynı, s.381-382.

Yapılan oylama sonucunda 21.7.1931 günü Şoseler ve Köprüler Kanunda, değişiklik yapılarak, yol parası 4 liraya düşürülmüştür. Ayrıca toplanacak paranın, % 15 Nafia Vekaleti' na, geri kalanı da İl Özel İdarelerine bırakılmasına karar verilmiştir<sup>418</sup>.

Hükümet, toplanacak vergilerle karayolu sorununu çözebileceğine inanmaktaydı. Bu nedenle, 1929 yılında kabul edilen 1525 numaralı Şoseler ve Köprüler kanunu dahilinde 1929' dan 1942 yılına kadar 12 sene zarfında 3594 kilometrelik yol programını yürürlüğe sokmuştur. 5 Haziran 1930 günü Meclis Nafia Vekaleti' na bu konuda yetki vermiştir. Bu yetkiye göre, 1929 ile 1942 yılları arasında yapılacak şose ve köprüler için Nafia Vekaleti 60 milyon lira harcama yapabilecekti. Fakat kanunda harcamalar yıllara bölündüğünden, 1930 ve 1931 yıllarına 3.5 milyon lira, 1932 ve 1933 yıllarına 4 milyon lira ve 1934 ile 1942 yıllarına ise 5 milyon lira harcama ön görülmektedir<sup>419</sup>.

1931 yılında 190 kilometrelik devlet ve il yolu yapılırken aynı yıl tamir olunan yol 572 kilometredir. 1931 yılında yaptırılan köprülerin adedi 1.770, tamir olunan köprülerin adedi ise 1.171' dir. 1932 yılında yapılan yol miktarı 232 kilometre, onarılan yol 493 kilometredir. Aynı yıl yapılan köprülerin adedi 1.880, tamir ve ıslah edilen köprülerin adedi 1.048' dir. 1933 yılında inşaat olunan devlet ve il yollarının uzunluğu 265 kilometre, tamir edilen yollar ise 564 kilometredir. 1933 yılında yapılan köprü adedi 1.684, onarılan ve ıslah olunan köprü adedi 1.087 adettir<sup>420</sup>. Bu bilgiler ışığında 1929' dan sonra başlatılan yatırımların hedeflenen düzeyde gerçekleşmediğini görürüz. Çünkü Nafia Vekaleti 1929 yılından sonra, 3494 kilometrelik bir yol ağını hedeflemişti. Aşağıda 1928 - 1933 arasında yapılan ve onarılan yol ile köprüler ve harcanan miktarlar verilmiştir<sup>421</sup>.

<sup>418</sup> Aynı, 381 Ek no: 89 .

<sup>419</sup> Aynı, C.20, s.51 Ek no:228.

<sup>420</sup> *İstatistik Yıllığı*, 1928-34, s.607-610.

<sup>421</sup> *İstatistik Yıllığı*, 1938-1939, s.459.

Tablo 11. 1928-1933 Yılları Arasında Yollar ve Köprüler.

## YOLLAR (KM)

## KÖPRÜLER (ADET)

YIL	Yeni inşa edilen yollar	Tamir edilen yollar	Yeni inşa edilen köprüler	Tamir olunan köprüler	Harcama ( bin)
1928	488	467	466	611	8 037
1929	335	573	2 333	1 106	9 377
1930	213	700	2 044	1 142	9 413
1931	190	572	1 780	1 171	9 017
1932	232	493	1 880	1 048	8 149
1933	265	564	1 684	1 087	10 200

Kaynak: *İstatistik Yıllığı*, 1938-1939, s.459

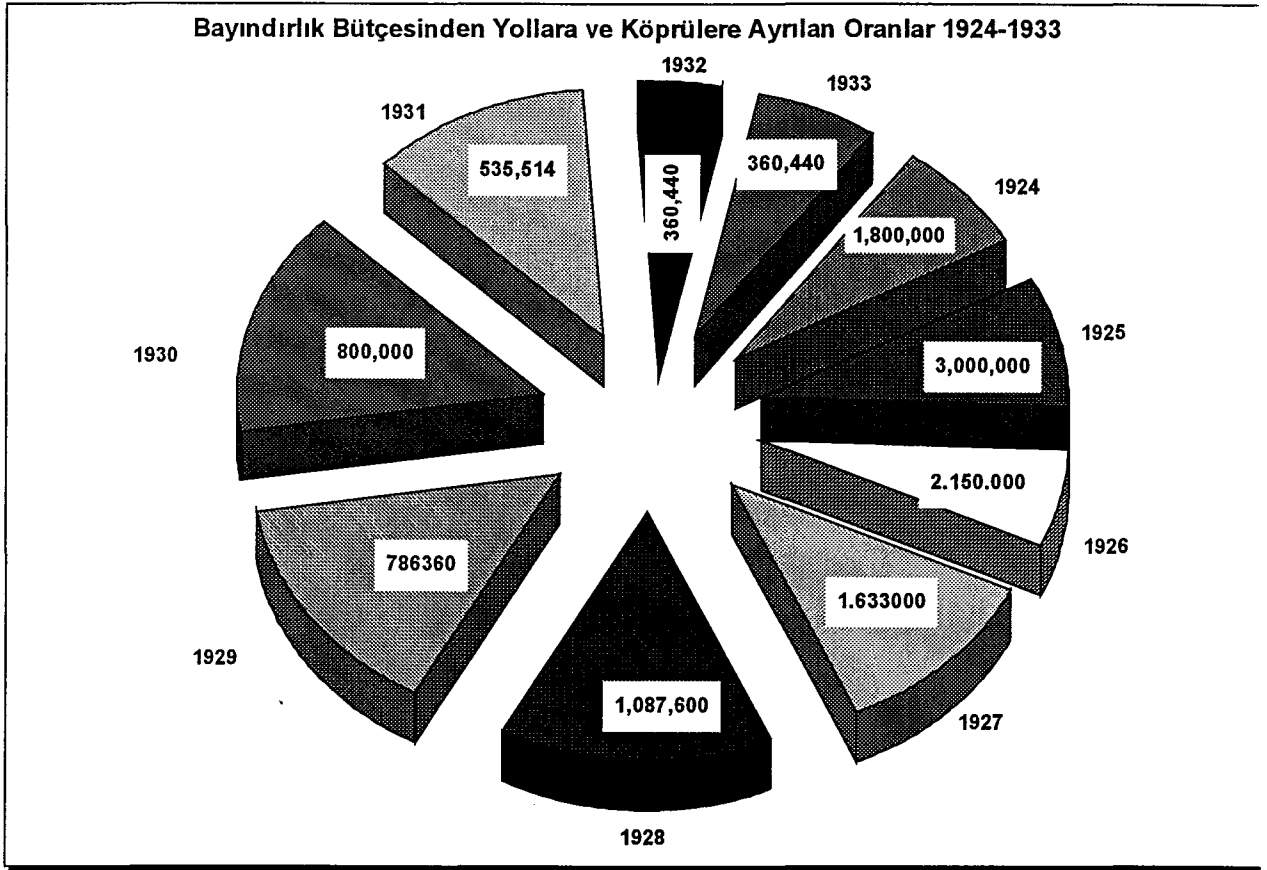
Cumhuriyet' in ilk on yılında karayollarındaki gelişme ivmesini yukarıda açıklamaya çalıştık. Cumhuriyet Hükümetleri, her alanda olduğu gibi Osmanlı Devletinden aldıkları yetersiz karayolu ağını geliştirmek için bir çok girişimde bulunmuşlardır.

1924 yılında tekerlekleri araçların kullanabileceği yol miktarının 10 kilometre kare tahmin edildiği ülkede bu oran 1928 yılında 1989 kilometrelik yeni, kaliteli şose yollarla takviye edilmiştir. Yeni açılan bu yollar, Osmanlı Devleti zamanındaki gibi yağmur yağınca kapanan arabaların tekerleklerinin kırıldığı yollar değil, bütün yıl boyunca ulaşımın yapıldığı yüksek kaliteli şose yollardır.

Yol inşaatları ağırlıklı olarak tarımsal faaliyetlerin ve ticaretin geliştiği Batı Anadolu, İstanbul, Karadeniz limanlarına uzanan bölgelerde yoğunluk kazanmıştır. İç Anadolu Bölgesinde özellikle Ankara başta olmak üzere diğer şehirlerde de yol çalışmaları Osmanlı' ya göre gözle görülür bir artış göstermiştir.

Karayollarının gelişmesinde en önemli faktör Aşar Vergisinin yerine getirilen Yol Vergisi teşkil etmiştir. Yol Vergisinin katkısının temelinde iş gücü ve nakli gelirler yer almıştır. Vergi aslında ülkedeki bütün 18 yaşını geçmiş erkekleri kapsamına almakla beraber bunu fiilen yerine getirmeyenlere nakdi ödeme kolaylığını getirmiştir. Geniş yoksul köylü yığınları genelde bedenen çalışma yaptıkları için yol yapımında iş gücü gereksinimi sağlanmış oluyordu. Yolların gereksinim duyduğu oranların Nafia Bütçesine konduğu tam olarak söylenmese de imkanlar dahilinde bütçelerde Nafia Vekaletine harcama yetkisi verilmiştir.

Tablo 12. 1924-1933 Arasında Nafia Bütçesinden Yollara ve Köprülere Ayrılan Oranlar



### 3.2. Demiryolları.

Türkiye'nin jeolojik yapısının ulaştırma konusunda ortaya çıkardığı doğal engeller, toplumsal ve ekonomik yapının şekillenmesinde etkili olmuştur. Arazinin genelde dağlık ve engebeli oluşu, taşımacılığa elverişli nehirlerin olmayışı nakliye faaliyetlerini etkilemiştir. Bu da Anadolu' da birleşik ve bütünleşmiş bir ekonomik formasyonun oluşmasını engellemiştir. İşte Ulusal Mücadeleyi başarıyla kazanan Ulusalcılar bu bağlamda bütünleşmiş bir iç pazar yaratmak ve ülkenin ihracat kapasitesini yükseltmek gibi temel sorunlarla karşı karşıya kalmışlardır. Ülke sınırları içerisinde meta dolaşımını rahatlıkla sağlayacak en önemli nakil aracını da demiryolları oluşturacaktır. Bu nedenle milli ekonomi politikasının başarısı inşa edilecek demiryollarına bağlanmıştır.

Yeni Türkiye Devleti'nde, demiryollarının ne kadar büyük bir ihtiyaç olduğunu anlatan ilk resmi belge “ **Dokuz Umde** “ olmuştur. Yer alan ifade aynen şöyledir: “ *Müstacelen muhtaç bulunduğumuz demiryolları için hemen teşebbüs ve fiiliyata başlanacaktır.*<sup>422</sup>” Tümceden de anlaşılacağı gibi demiryolları ileride hem CHP' nin hem de devletin resmi siyasetini teşkil edecektir.

1923 yılı içerisinde demiryollarının önemine değinen bir başka kaynakta “**Türkiye Devleti'nin Umur-u Nafia Programı**”dır. Devletin konuya bakış açısı şu şekilde ortaya konmuştur:

*“Yeni Türkiye' yi lâayık olduğu mertebeye isal edebilmek için be-heme-hâl iktisadiyatımıza birinci derecede ehemmiyet vermek ve iktisadiyatımızın inkişafı için evvel emri hutût muvassalenin tesisine sarf-ı gayret etmek mecburiyededeyiz. Ticaret sahasında, iktisat âleminde Türkiye Halkının adımlarını tesrî' h edecek yegâne vasıta demiryollarıdır.*

*Servetin istihsâl ve teksiri, mübadelenin tezyidi ve istihlâkâtın tanzimi hususunda en mühim rol oynayan, mesafe mefhumunun kıymetini azaltan, milletleri yaklaştıran, fertleri ve ırkları yekdiğerleriyle ihtilat ettiren, şerait-i iktisadiyeyi, insanların ahlak ve tabiyetlerini derin bir surette tadil, samiyy ile sermaye arasındaki münasebet muaf fak bir tarzda tahdid eden demiryollarının inkişafına çalışmak mecburiyeti Türkiye'nin vaziyet-i coğrafya ve siyasiyesi neticesindedir.*

*Bu suretle terakkiye-i medeniye ve sanayi çelik çubuğu takip ederek Türkiye'nin uzak noktalarına vasıl olacak; bakır araziden çıkarılacak bilcümle mevad metah haline geçecek*

<sup>422</sup> Tunaya,(1995), s.581.

*müddet maddede hasarat ve iştiyak ızdırabını çeken halkın kalbi lokomotif düdüğü ile menşarah olacaktır.*<sup>423</sup>”

Bir kaç yıl içerisinde devletin resmi siyasetine dönüşecek demiryollarının yapımı ve mevcut olan demiryollarının geliştirilmesi Umur-u Nafia programı ile ilan edilmiştir<sup>424</sup>. Programın yayınlanmasından iki yıl sonra Başbakan İsmet Paşa 17 Nisan 1925 yılında Yahşihan’ da, demiryolları siyasetinin temelini bir tek cümle ile özetleyecektir: “Memleketi demir ağlarla örmek en büyük azmimizdir.” Nafia Programında, demiryollarının 1923 yılındaki genel durumu şu şekilde belirtilmiştir:

1- Şark Anadolu Demiryolları namıyla Türk-Amerikan inkişaf şirketine imtiyazı verilen demiryolu şebekesi muntazam bir programla takip ve tatbik olduğu takdirde memleketimizin en mühim aksamı 4100 küsur kilometre tülde bir demiryolu şebekesi ile bağlanmış ve diğer mahreçlerine ribat edilmiş bulunacaktır ki bu suretle gerek azim bir sermayenin memlekete girmesi ve mütahasıs ve sanatkâr ve işçilere minnet artması ve gerekse muhasalat arazimizin sürat, ahvaniyet ve emniyetle nakli sebebiyle inkişaf-ı iktisadımız pek büyük mukayesada temin edilmiş bulunacaktır.

2- Adapazarı’ndan Bolu’ ya ve oradan 60 kilometre daha ileriye kadar olan 200 kilometrelik kısmın imtiyazı Anadolu hattına verilmiş fakat inşaasına başlanmamıştır.

3-İzmir- Çanakkale arasında 250 kilometre tülünde bir metrelik dar hat imtiyazı verilmiştir.

4-Edremit Körfezinde Ilıca iskelesinden Palamutluğa müntehi 0.75 metre açıklığında 29 kilometreden ibaret hattın imtiyazı verilmiş ki bu hattın inşaatına devam olunmaktadır.

#### **Yeniden tesisi icap eden demiryolları:**

5- Bağdat Demiryollarının Suriye sınırlarında bir kısmının kalması ortaya bazı sorunlar çıkaracağından, İslahiye, Antep Akçakoyunlu istikametinde 120 kilometrelik bir hattın yapılması.

6- Urfa Kasabası Bağdat Demiryoluna 40 kilometre tülünde bir hatla bağlanacaktır.

7-Karadeniz’ de maden kömürü havzasının dahili ( Bolu’ya Düzce’ye) bağlanması.

8- Antalya- Aziziye- Baladız ve Karaköy- Afyon hattı.

<sup>423</sup> *Türkiye Devleti Nafia Vekaleti Umur-u Nafia Programı*, s.4-5.

<sup>424</sup> Bkz.Aynı, s.4-7.

9- Aydın-Çine-Muğla-Marmaris hattı.

10- Selçuk-Kuşadası hattı.

11- Uzunköprü-Keşan ve Malkara hattı ile Tekfurdağı' odan Muratlı durağında Şark Demiryollarına katılacak hat ve Pulu Köyünden ( bugünkü Alpullu ) Edirne' ye yapılacak hat.

12-Konya civarından Koçhisar tuz memleketlerine ve buradan Ankara civarında Polatlı' ya 180 kilometrelik bir dar hat.

13- İnebolu' dan Kastamonu' ya 100 kilometre tülünde dar hat.

14-Ankara' dan Kangırı' ya 90 kilometre tülünde dar hat.

15- Çanakkale , Bursa, Karaköy hattı.

16- Kütahya Atranus vadisi tarikiyle Marmara Denizinde Sazlıburun mevkiine veya diğer uygun bir noktaya bağlanacak takriben 220 kilometrelik hat.

17- Bunlardan başka ikinci derecede olarak Bolu hattından Karadeniz'e hat ve Samsun-Sivas hattının bir noktasından Yeşilirmak vadisini takip ederek Kelkit suyuna ve oradan Bayburt'a bağlanacak ve Anadolu' nun sahillerini kapsayacak olan 900 kilometrelik hattın inşaatı.

Yukarıda anlatılanları şu şekilde özetleyebiliriz: Ankara ve Sivas'ı birleştirmek, Karadeniz'i Akdeniz' e bağlamak, Kömür Havzasını memleketin merkezine bağlamak, Ergani'yi bir demiryolu ile denize ulaştırmak<sup>425</sup>.

Cumhuriyet ilan edildiği tarihte, ülke sınırları içerisindeki demiryolunun uzunluğu 3350 kilometredir. Bu kadar az demiryolu şebekesine sahip olan Türkiye Cumhuriyeti ,demiryollarının çoğaltılmasında iki temel hareket noktası seçmiştir:

I- Yabancıların elinde olan şirket hatlarını satın almak yani millileştirmek.

II- Yeniden demiryolları inşa etmek ve işletmek.

### 3.2.1. Millileştirme Politikası.

Cumhuriyet Döneminde, millileştirme sorununun kavranabilmesi için yabancı sermayenin ülkedeki konumunun açıklanması gereklidir. Osmanlı Devletinde yabancı yatırımların yoğunlaştığı alanlar Cumhuriyet Döneminde millileştirmenin gerçekleştiği

<sup>425</sup> CHP Siirt Milletvekili Mahmut Bey, " Şimendifer Siyasetimiz ",*Hakimiyet-i Milliye*, 6 Ağustos 1930.

alanlar olarak karşımıza çıkmıştır. O halde Cumhuriyet' in ilk on yılında ülkedeki yabancı sermayeye iktidar nasıl yaklaşmıştır? Bu sorunun cevabı bize Cumhuriyet Döneminde gerçekleşecek olan millileştirme politikasının niteliğini verecektir.

Yeni Türkiye Devleti' nin yabancı sermaye konusundaki yaklaşımı 1920 yılının başında şekillenmeye başlamıştır. Yabancı sermaye tartışmaları iki karşıt eğilimi de yüz yüze getirmiştir. İlk grupta Osmanlı Devleti' nin yarı sömürge olmasının yarattığı kaygılar içerisinde yabancı sermayeye çekingen duranlar, ikinci grupta ise ülkedeki sermaye birikimi ve teknik bilgi eksikliklerinin ekonomik ve sosyal gelişme çabalarının önüne çıkardığı engelleri aşmak için için yabancı sermayedarlardan yararlanmak isteyenler bulunmaktaydı<sup>426</sup>.

Ulusal Mücadele döneminde yabancı sermaye ile Yeni Türkiye Devleti' nin ilişkisinin hangi düzlemde gerçekleşeceği konusunda belirgin gelişmeler mevcuttur. İlk olarak verilebilecek örnek, 1920 yılında TBMM' nin açılışından sonra tartışma konusu olan, Meclis İkinci Başkanı Celalettin Arif Bey' in, Ereğli' de sahip olduğu kömür madenlerini İtalyanlara satmasıdır. İtalya ile savaş durumunda olunmasına karşın Celalettin Arif Bey, Mustafa Kemal' in yönettiği oturumda, Meclis' te satış işlemi bir ticari iş sayılarak aklanmıştır<sup>427</sup>.

Buna benzer bir olayda her ne kadar kişisel çıkar olgusu taşınmasına rağmen, 1921 yılında yaşanmıştır. 1921 yılında Londra Konferansına gönderilen Hariciye Vekili Bekir Sami Bey, Fransız ve İtalyanlarla iki anlaşma imzalamıştır. Bu anlaşmalarda her iki ülkeye ekonomik ayrıcalıklar verilmesi öngörülmüştür. Özellikle Fransızlara Güney Doğu Anadolu Bölgesinde demiryolları ve maden işletme hakları sağlanması anlaşmaları yer almıştır. Bekir Sami Bey' in imzalamış olduğu anlaşmalar TBMM' de red edilmesine karşın, üst düzey bir yetkilinin emperyalizme karşı takındığı tutum ve tartışmalar sırasında anlaşmaları destekleyenlerin bulunması ilgi çekicidir<sup>428</sup>.

Yabancı sermaye tartışması, Ulusal Mücadele' nin sona ermesinden sonra Lozan Görüşmeleri devam ederken ülke gündemine *Chester* imtiyazı ile tekrar getirilerek devam ettirilmiştir. Daha önceki sayfalarda irdelenen bu imtiyaz hakkı hayal kırıklığı

<sup>426</sup> Tezel (1986), *a.g.e.*, s.165.

<sup>427</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. Tezel (1970 b), *a.g.e.*

<sup>428</sup> Taner Timur, *Türk Devrimi ve Sonrası*, Ankara, İmge yayınları, 1993, s.42-44.



yaratmasına karşın, hükümetin yabancı sermayeye karşı özendirici bir tutum içerisinde olduğunu göstermiştir. Yabancı sermayeye Yeni Türkiye Devletinin yaklaşımını, 1923 yılında belirleyen diğer bir gelişmede İzmir İktisat Kongresi' dir. Kongrede İstanbul'daki Türk sermaye çevreleri, yabancı sermaye ile var olan ilişkileri kökten değiştirmek yerine sadece gayri müslim burjuvazi yerine bizzat kendilerinin geçmesi yönünde eğilim bildirmişlerdir<sup>429</sup>.

Türkiye' de yabancı sermaye gruplarının yatırımları 1930 yılına kadar artan bir ivme ile devam etmiştir. Osmanlı Devleti zamanından kalan imtiyazlı şirketlerin çoğu varlıklarını 1923' den sonrada korumuşlardır. Cumhuriyet Hükümetleri döneminde ticaret, ormancılık, madencilik, inşaat ve taşımacılık alanında yabancı sermayeli şirketlere yeni ayrıcalıklı statüler tanınmıştır<sup>430</sup>.

1920' ler ve 1930' larda yabancı sermaye etkinliğinin yoğun olarak görüldüğü alanlar demiryolları inşaatlarıdır. Chester Projesi' nin yarattığı olumsuzluğa rağmen, demiryolu yapımı için yabancı sermaye ve teknoloji olanakları hükümetler tarafından aranmıştır. 1927 yılında yapılan büyük demiryolu ihalelerinde, İsveçli *Nidquist Holm* ve Alman *Julius Berger* şirketleri 1300 kilometrelik demiryolu yapımını elde etmişlerdir<sup>431</sup>.

Yeni Türkiye Devleti, yabancı sermayeye hiçbir zaman karşı çıkmamıştır. Her ne kadar dönemin siyasetleri yabancı sermaye konusunda çelişkili açıklamalar yapmışlarsa da, ülkeye yabancı sermaye girişimini engelleyici girişimler yoktur. Millileştirme politikasının devletçilik ilkesinin uygulanmaya çalışıldığı yıllarda gerçekleşmesi bir çok ayanlış anlamaya yol açmıştır. Cumhuriyet' in ilk on yılında, yabancıların ekonomik, toplumsal ve kültürel yaşamımızdaki yeri, Osmanlı Devletine oranla pek değişmemiştir<sup>432</sup>. Bu durumun değişmesini sağlayan dünyadaki ekonomik gelişmelerdir ki bunlar içerisinde de en önemlisi 1929 Dünya Ekonomik Buhranı' dır. Salt Türkiye' de değil dünyanın diğer ülkelerinde de millileştirmeler bu gelişmenin yansıması olarak yaşanmıştır.

<sup>429</sup> Boratav (1974), *a.g.e*, s.41.

<sup>430</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. Gündüz Ökçün, *1920-1930 Yılları Arasında Kurulan Türk Anonim Şirketlerinde Yabancı Sermaye Sorunu*, Ankara, Ankara Üniversitesi Yayınları, 1971.

<sup>431</sup> K. Krüger, *Kemalist Türkiye ve Ortadoğu*, (Çev. Nihal Önal), İstanbul, Altın Kitaplar Basımevi, 1981, s.41-42.

<sup>432</sup> Tuncay (1992), *a.g.e*,s.198-199.

Türkiye’ de millileştirmelerin bir çoğu demiryollarında, limanlarda ve belediye hizmetleri alanlarında gerçekleşmiştir. Demiryollarında devleti millileştirmeye iten en önemli faktörü I. Dünya Savaşı ve Kuruluş Savaşı sırasında demiryolu hatlarının yabancıların elinde olmasının yarattığı stratejik sakıncalardır. Cumhuriyet’ in ilanından sonra ise ülke içerisindeki demiryolu şirketlerinin birbirinden bağımsız tarifeler uygulamaları büyük rahatsızlık yaratmış bu da millileştirmede rol oynamıştır<sup>433</sup>. Diğer taraftan yabancı şirketler 1929 Dünya Buhranının etkisi sonucunda hatları yenileme ve işletme güçlükleri ile karşı karşıya kalmışlardır. Hükümetler, yapılan imtiyaz sözleşmesi gereğince kilometre garantisi ile şirketlerin zararlarını ödemek zorundaydılar. Cumhuriyet yönetiminin bu durum karşısında tek seçeneği kalıyordu: Hatları satın alarak, tek bir ulusal demiryolu şirketi altında toplamak. Yapılan çalışma yabancı sermayeyi tasfiyeden çok ulusal bir zorunluluktan kaynaklanmıştır. Bundan başka Türkiye Cumhuriyet’ i millileştirmeyi iki taraflı anlaşmalarla ve kendisine düşen borçları ödeyerek gerçekleştirmiştir<sup>434</sup>. Cumhuriyet Hükümetleri, millileştirmenin yabancı sermayeyi tasfiye niyetinden kaynaklanmadığı bir çok kez açıklamak zorunda kalmışlardır.

Demiryollarının millileştirilmesi Ulusal Mücadele döneminde başlamıştır. İlk olarak Temmuz 1920 tarihinde TBMM Hükümetleri, denetimi altındaki topraklarda bulunan demiryollarının işletilmesine el koymuştur. Bu kararın devamı olarak 22 Nisan 1924 tarih ve 506 numaralı kanunla Haydarpaşa-Ankara, Eskişehir-Konya, Arifiye-Adapazarı demiryolları ile Haydarpaşa Liman ve Rıhtım İşletmesinin devletçe satın alınmasına karar verilmiştir<sup>435</sup>. Aynı kanunla adı geçen hatları ve limanı işletmek için Nafia Vekaleti’ ne bağlı ve katma bütçe ile yönetilecek bir genel müdürlük oluşturulması istenmiştir. Bu nedenle, Anadolu-Bağdat Demiryolları ve Haydarpaşa Liman ve Rıhtım İdaresi Genel Müdürlüğü adı ile teşkil ettirilen genel müdürlük görevini 1927 yılına kadar sürdürecektir.

<sup>433</sup> Bu uygulamaların Meclisteki yansımalarını 1932 yılı Nafia Bütçesinin görüşülmesindeki tartışmalarda görmek mümkündür. Bkz. *TBMM ZC*, D.4, C.9, s.270-271.

<sup>434</sup> Baran Tuncer, *Türkiye’ de Yabancı Sermaye Sorunu*, Ankara, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, No: 241, 1968, s.69-70.

<sup>435</sup> *Düster*, 3. Tertip, C.5, s.1126. *Hakimiyet-i Milliye*, 29 Kanunusani 1924. Gazetenin haberine göre hattın alınması kararı Halk Partisinin toplantısında alınmıştır. Konu üzerine açıklamayı Dahiliye Vekili Ferit Bey yapmıştır. Hattın satın alınması konusunda yapılan çalışmaları Nafia Vekili Süleyman Sırrı Bey, aynı gazeteye ayrıntılı olarak 31 Kanunusani 1924 günü açıklamıştır.

1927 yılına gelindiğinde demiryolları yatırımları hız kazanmakla beraber yabancıların elinde olan işletmelerin de satın alınması için girişimler başlamıştır. Hükümet, demiryollarının bu durumunu göz önüne alarak yeni düzenlemelere yönelmiştir. 23 Mayıs 1927 tarih ve 1042 numaralı kanunla Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiye' si adı altında Nafia Vekaletine bağlı, katma bütçeli bir örgüt oluşturmuştur<sup>436</sup>. Bu kuruluş var olan demiryollarını, yapılacak olanları ve bunların bağlanacağı devlete ait limanları işletmek ve inşa etmekle görevlendirildi. Devlet demiryollarında uygulanacak esas tarifeler ve genel şartları ise ayrı bir kanunla tespit edilecektir. 1929 yılının Mayıs ayında yapılan değişiklikle bir önceki kanunla kurulan İdare-i Umumiye yeniden düzenlenmiştir. Buna göre idare; Devlet Demiryolları ve Limanları Umum Müdürlüğü adını almış, sorumluluklarından bazı değişiklikler olmuştur<sup>437</sup>.

31 Aralık 1928 tarihinde Anadolu-Bağdat Demiryolu Şirketinden toplam uzunluğu 1542 kilometre olan Haydarpaşa-Eskişehir, Eskişehir-Ankara, Arifiye-Adapazarı, Eskişehir-Konya, Konya-Adana, Adana-Fevzipaşa, Alayunt-Kütahya hatları satın alınmıştır. Ayrıca aynı tarihte Mersin-Tarsus-Adana hattı da satın alınarak ilgili şirkete 204 milyon İsviçre frangı ödenmiştir<sup>438</sup>.

Millileştirilen diğer bir hat da Mudanya-Bursa Demiryolu hattıdır. Bu hat 18 Şubat 1890 tarihinde, 99 yıllığına 500 bin frank sermayeli bir Belçika şirketine verilmiştir. Demiryolu 42 kilometre uzunluğunda 1 metre genişliğinde dar hattır<sup>439</sup>.

Demiryolunu işleten şirket, Mudanya-Bursa arasında çalışan otomobil ve kamyonlarla rekabet edememiştir. Bunun sonucu olarak kar yerine, zarar etmeğe başlamış ve hatta işçilerin paralarını ödeyemez bir hale gelmiştir. Ayrıca imtiyaz sınırları içerisinde kalmasına karşın Mudanya Belediyesinin sahiplendiği iskelenin gelirlerinden de yararlanamamıştır. Şirket yetkilileri, bu durum karşısında hükümete başvurarak imtiyaz sözleşmesindeki bütün haklarını ve mevcut malzemeyi satmayı önermişlerdir<sup>440</sup>. Yapılan görüşmeler sonucunda şirket, 50 000 lirası peşin olmak üzere 250 000 lira karşılığında 1 Ocak 1931 tarihinden sonra demiryolunu hükümete devir etmeyi kabul

<sup>436</sup> Meclisteki görüşmeler için bkz. *T.B.M.M ZC*, D.2, C.32, S.261-291.

<sup>437</sup> Aynı, D.3, C.12, s.188-191.

<sup>438</sup> Aynı, C.6, s.109-117 ve ek s.1-38. *Düster*, 3. Tertip, C.10, s.233.

<sup>439</sup> Bkz. *Umuru-u Nafia Programı imtiyazlı şirketler*.

etmiştir<sup>441</sup>. Bu satın alma girişimi Meclisin 30 Mayıs 1931 günkü birleşiminde ele alınmış<sup>442</sup>, görüşmeler sonucunda kabul edilip yürürlüğe girmiştir<sup>443</sup>.

Mudanya-Bursa Demiryolunun millileştirilmesinden sonra Karadeniz Bölgesinde, Samsun ile Çarşamba'yı birbirine bağlayan ve Çarşamba Ovasında yetişen ürünleri Samsun limanına ulaştırıp, pazarlanmasını sağlayan 36 kilometrelik sahil demiryoludur. Bu hattın diğer bir özelliği de yerli sermaye ile kurulmuş olması ve devletten destek görmesidir.

Hattın tarihine bakıldığında şunları tespit edebiliriz: Bu hattın imtiyazı 6 Kanunuevvel 1923 tarihli bir kararname ile Nemlizade Oğulları Şirketine verilmiştir. Kararnameye göre şirket Samsun- Çarşamba-Terme, Samsun-Bafra- Alaçam' a kadar 150 kilometrelik bir demiryolu yapacaktır. Fakat şirket sadece Samsun-Çarşamba arasını yapabilmiştir. Hat işletmeğe 1 Eylül 1926 tarihinde açılmıştır<sup>444</sup>. Demiryolu açıldıktan sonra artan maliyetler karşısında şirket devletten 300 bin lira borç almıştır<sup>445</sup>. Şirket borç almasına karşın , demiryolunu sağlıklı bir şekilde işletmemiştir. Bundan başka sözleşmesinde olmasına karşın, demiryolunu Çarşamba'nın ötesine taşıyamamıştır. Bu durum karşısında hükümet, şirketinin önemli miktarda hissesini (250 000liralık) satın almıştır.<sup>446</sup>

Demiryolunun, kalan diğer hisseleri de Mayıs 1933 yılında devlet tarafından satın alınmış ve şirket tamamen tasfiye edilmiştir<sup>447</sup>.

Cumhuriyet Döneminde millileştirilen diğer bir önemli demiryolu hattı Cenup Demiryolu hattıdır. Osmanlı Devleti tarafından, 21 Kanunuevvel 1902 tarihinde Anadolu Demiryolu Şirketine Bağdat Demiryolu imtiyazı verilmiştir<sup>448</sup>. Osmanlı Devleti ayrıca hatta kilometre başına senelik 15.500 franklık teminat ödemeyi kabul etmiştir. Hükümet ve Şirket arasında 5 Mart 1903 tarihinde yeni bir sözleşme imzalanmıştır. Adı geçen şirket de aynı tarihte imtiyazı yeni kurulan Bağdat Demiryolları Şirketine devretmiştir.

<sup>440</sup> *Vakit*, 31 Mayıs 1931 .Hilmi Uran, *Hatıralarım*, Ankara, 1959, s.242-243.

<sup>441</sup> *T.B.M.M.ZC, D.4, C.1, s.123 ek no: 16*

<sup>442</sup> *Aynı*, s.109-112.

<sup>443</sup> *Düstur*, 3. Tertip , C.12, s.528.

<sup>444</sup> *Demiryolu Mecmuası*, S.101, Nisan 1933, s.245.

<sup>445</sup> *Düstur*, 3. Tertip , C.9, s.1072.

<sup>446</sup> *T.B.M.M.ZC, D.3, C.12, s.256 Ek no:236. Düstur*, 3.Tertip, C.10,s.1826.

<sup>447</sup> *Aynı*, D.4, C.15, s.312-313.

Sözleşmeye göre, 2000 kilometrelik bir demiryolu şebekesi şirket tarafından yapılacak, şirketin imtiyazı süresi de 99 yıllık olacaktır. Demiryolunun 1319 kilometresi yapılmış, yapılan demiryolunun da ancak 992 kilometresi Anadolu topraklarında kalmıştır<sup>449</sup>.

Mondros Ateşkes Antlaşmasından sonra hattı bir müddet Fransızlar işletmiştir. Bağdat Demiryolları konusu Kurtuluş Savaşı sırasında Fransızlarla imzalanan Ankara Antlaşmasında da yer almıştır. Antlaşmanın 10. maddesine göre, Pozantı' dan ileriye doğru olan bölgelerde Fransızlar işletme hakkına sahip olacaklar ve buradaki demiryolunun işletilmesi için şirket kurabileceklerdir.

Fransızlar, Ankara Antlaşması gereğince oluşturulacak olan demiryolu şirketini kurmamışlardır. Bu durum bazı sorunları gündeme getirmiştir. Sonuçta Ekim 1932 yılında bir sözleşme taslağı hazırlanmıştır. Hazırlanan sözleşme gereğince ,481 kilometre uzunluğunda olan Cenup Demiryollarının işletme işi 85 bin lira sermaye ile kurulan Cenup Demiryolları Türk Anonim Şirketine bırakılmıştır.

Şirketle yapılan sözleşmeye göre şirkete aşağıdaki hatların işletme hakkı verilmiştir.

- Fevzipaşa- Meydanekbez.
- Toprakkale- Payas.
- Çobanbey-Nusaybin.
- Derbesiye-Mardin.
- Cerablus-Liman.

40 maddeden oluşan sözleşmeye göre, Cenup Demiryolları Şirketinin işletme hakkı Türkiye tarafından belli zaman aralıkları ile şartnameye uygun olarak satın alınabilecektir<sup>450</sup>.

Bu antlaşmanın imzasına yetki verilmesi için Başbakanlık 30 Mayıs 1933 günü TBMM Başkanlığı' na başvurmuştur<sup>451</sup>. Hazırlanan kanun tasarısı Nafia Vekaleti Encümeninden geçmiştir. Encümenince kabul edilen tasarı, 8 Haziran 1933 günü Meclis

<sup>448</sup> Bkz. *Umur-u Nafia Programı, İmtiyazlı Şirketler*.

<sup>449</sup> *Demiryolları Mecmuası, Cumhuriyet' in 10. Yılı Sayısı*, s.538-539. *Cumhuriyet ' in 14. Yılı Dönümünde Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi*, Ankara, 1937, s.10.

<sup>450</sup> *Cumhuriyet' in 14. Yılı Dönümünde Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi*, s.11.

<sup>451</sup> *T.B.M.M.ZC, D.4, C.16*, s.129 Ek no:272.

gündemine öncelikli olarak gelmiştir<sup>452</sup>. Aynı gün görüşmeler sonucunda kabul edilerek , hükümete sözleşmeyi imzalama yetkisi verilmiştir.

Hükümet imzaladığı sözleşmenin Meclis tarafından onaylanması için bir kanun taslağı hazırlamıştır. Hükümetin hazırladığı kanun taslağı TBMM Başkanlığı' na 20 Şubatta sunulmuştur<sup>453</sup>. Tasarının Meclis gündeminde görüşülmesi 7 Nisan 1933 günü olmuş ve hükümetin sunduğu kanun teklifi kabul edilmiştir<sup>454</sup>.

Cumhuriyet' in ilk on yılında demiryollarının durumu ülkenin öncelikli sorunu haline gelmiştir. İsmet Paşa' nın belirttiği gibi;

*"... kendi telakkimize göre, o zamanlarda karşısında bulunduğumuz memleket meselelerinin başında demiryolu meselesi vardı. Demiryolu askeri ve sosyal ihtiyacın belkemiğini teşkil ediyordu..."<sup>455</sup>*

Demiryolları siyasetini ülkenin öncelikli sorunu haline getiren İsmet Paşa, demiryolu siyasetini devletçilik ilkesi içine alarak, devletçiliğin zorunlu bir sonucu olarak da millileştirmenin bir an önce yapılmasının şart olduğunu belirtmiştir. İsmet Paşa, bu düşüncesini kısaca şu şekilde özetlemiştir:

*"...Devlet şimendiferleri, bazı yerlerde ve bazı mahsuller için, yaktığı kömür parasını çıkarmayacak kadar ucuz tarife ile nakleder. Devlet, elinde olamayan bir şimendiferin böyle bir tedbir olmasına imkan var mıdır?"<sup>456</sup>*

İsmet Paşa, Cumhuriyet Hükümetlerinin demiryolu politikasının sadece millileştirme olmayacağını, demiryollarını ülkenin öz kaynaklarına ve parasına dayanılarak kendi işçi ve mühendislerince yapılacağını açıklamıştır.

*" Demiryolu meselesi bize şu şekilde göründü: Her sene devlet bütçesinden ne kadar mütevazı olursa olsun, bir tahsisat ayırarak, memleketi bir ucundan öbür ucuna kadar yıldıan yıla ilerleyen bir demiryolu şebekesine kavuşturmak mümkündür. Tam bir inançla ilk bütçede buna başladık . Hatta Milli Mücadele esnasındaki mütevazı bütçe ile bile Ankara' dan Sakarya boyuna kadar demiryolunu ilerletmeye gayret etmiştir. Harpten sonra demiryolu yapabilmek için*

<sup>452</sup> Aynı,s.89-90.

<sup>453</sup> Aynı ,C.21, s.7 Ek no:78

<sup>454</sup> Aynı,s.4-7.

<sup>455</sup> İnönü (1992), a.g.e, s.263.

<sup>456</sup> İnönü, " Fırkamızın Devletçilik Vasfı " *Kadro*, C.2, No.22, 1933, s.5.

her çareye başvurmaya başladık. Demiryolu inşaatına karar verdiğimiz zaman Anadolu demiryollarının imtiyaz müddeti bitmiş, hat devlete intikal etmiştir, noktasından hareket ederek, devletleştirmek istiyorduk. Kumpanya buna itiraz etti.... Bu hatları yapmış olan yabancı şirketlere yardım etmeği düşünmüyoruz. Yalnız evvelce yapılmış olanları ilerletmek ve bizzat yeni inşaat yapmak için çare arıyoruz. Bizim politikamızı anlayan şirketlerin hepsi bize yeni demiryollarını yapmak için müracaat ettiler.

Müzakereler esnasında, “ biz, kendi kaynaklarımız ve kendi vasıtalarımızla yapmaya çalışacağız “ dediğim zaman hayret gözlerini açıp, bize bakıyorlardı ve içimizdeki tecrübeli siyaset adamları, aklımızın muvazenesi yerinde olup olmadığını, ara sıra yoklamaya çalışıyorlardı...<sup>457</sup>”

İsmet Paşa'nın yukarıda değindiği noktalara, Yunus Nadi de Sivas-Erzincan Hattının işletmeğe açılması sebebiyle 1938 yılında Cumhuriyet gazetesinde yazdığı makalesinde vurgulamalar yapmıştır<sup>458</sup>.

Yunus Nadi, yazısında Cumhuriyet Döneminde demiryolu siyasetini üç başlık altında toplamıştır. Yunus Nadi'nin makalesinin ilk kısmını demiryolu siyasetinin başlangıcını oluşturan Anadolu Hattının satın alınıp alınmaması konusundaki tartışmalar teşkil etmiştir. Hattın alınması konusundaki ve bizimde daha önce değindiğimiz korkuları dile getiren Yunus Nadi bunun ne kadar yersiz olduğunu işletme sonuçlarına bakıldığında görülebileceğini belirtmiştir. Yazar devamla;

“ ....Hattı aldık ve daha ilk aylardan itibaren milli memurlarımızla onu işletmeğe başladık. Hem ne fena şartlar içinde: Umumi Harple Mütarekenin yıpratıcı zamanlarından sonra Kurtuluş savaşından çok mütessir olan Anadolu hattı perişan bir halde elimize geçti... Vaktiyle Anadolu Demiryolunun İstanbul' dan kalkan trenleri geceyi Eskişehir 'de konaklayarak geçirdikten sonra ertesi gün yeni katarlara ayrılarak yoluna devam ederdi. Biz bu gece konağını kaldırdık ve hatlara yataklı vagonları ilave eettik.”

Yunus Nadi , makalesinin ikinci kısmında demiryolu inşaatlarına Cumhuriyet yönetiminin yönelişinin nedenlerini aynen İsmet Paşa' nın gösterdiği olumsuzluklara dayandırarak irdlemiştir.

<sup>457</sup> İnönü (1992), a.g.e, s.263-264.

<sup>458</sup> Yunus Nadi; “ Sivas –Erzincan Hattının Açılışı “ Cumhuriyet, 12 Birincikanun, 1938, s.1-3

“ ... Sonra şimendifer siyasetine giriştik ve bu işte ilk önce Avrupa ihtisasında istifade etmeği bir zaruret saydık. Fakat çok geçmeden Türkün zekası....bu işi kavradı. Avrupalularla yaptığımız ilk mukaveleler çok pahalı idi. Çok geçmeden milli sermaye ve işçilik bunu hemen hemen yarıya indiren kolaylıkla kendisi yürütmeğe başladı.... Şimdi her istikametteki hatları Türkler yapıyor.”

Yazar demiryolu siyasetini incelediği makalesinin son kısmında da millileştirme sorununu ele almıştır. Yunus Nadi, millileştirmenin manasız bir yabancı düşmanlığı olmadığını, bunun milli ekonomi politikasının bir yansıması ve aynı zamanda zorunluluğu olduğunu özellikle belirtmiştir.

“ ... memlekette ecnebilerin elinde bulunan şimendiferlerin kaffesini millileştirdik ve şimendiferciliği milli rejimin belli başlı milli bir işi haline koymuş bulunduk. Bunun sebebi manasız bir yabancı düşmanlığı değildir. Şimendiferler milli ekonominin baş nazımı mevkiinde olduğundan milli ekonomiye dayanan idare bu hassas ayarlı teraziye binnefis kendi elinde bulundurmak mecburiyetiyle karşı karşıya idi. Memleketin yabancı şirketler elindeki demiryolu parçaları bundan dolayı millileştirildi.”



TABLO 13: 1923-1945 Arasında Millileştirilen Demiryolları ve Rıhtımlar

<u>Satın Alınan Tesis:</u>	<u>Ödenen Miktar:</u>	<u>Tarih ve Kanun No:</u>
1. Anadolu ve Mersin-Tarsus-Adana Demiryolları, Haydarpaşa Liman Şir. keti.	204.175.400 İsviçre Frangı	31.01.1928 1375 Sayılı Kanun
2.Mudanya-Bursa Demiryolu Anonim Şirketi	50.000 TL	30.05.1935 1815 Sayılı Kanun
3.İzmir Rıhtım Şirketi	7.827.700 Fransız Frangı	12.06.1933 2309 Sayılı Kanun
4.İzmir-Kasaba ve Temdidi	162.468.0000 Fransız Frangı	31.05.1934 2487 Sayılı Kanun
5. Aydın Demiryolu	1.825.000 Sterlin	30.05.1931 2745 Sayılı Kanun
6.Ereğli Şirketi	3.500.000 TL	31.03.1937 3146 Sayılı Kanun
7.Şark Demiryolları	20.760.000 İsviçre Frangı	26.04.1937 3155 Sayılı Kanun
8.İlca-İskele-Pala Demiryolu	10.000 TL	22.05.1941 4127 Sayılı Kanun

Kaynak: Tuncer, *a.g.e*, s.70-71.

### 3.2.2. Yeni Yapılan Demiryolları.

#### 3.2.2.1. Arada-Diyarbakır-Ergani Hattı:

Hükümet programlarında yer alan hatların inşaatı konusunda atılan ilk adım Arada-Diyarbakır-Ergani demiryolunun yapılması için 22 Mart 1924 yılında çıkarılan kanundur. Kanun tasarısını veren Diyarbakır Milletvekili Fevzi Bey, hattın yapılmasının önemini iki noktada toplamıştır: İlki Ergani madenlerini iç kesimlere ulaştırmak, ikinci olarak

Diyarbakır ve çevresindeki üretilen tarım ürünlerini demiryolu ile Mersin limanına indirmek ve oradan da pazarlamaktır<sup>459</sup>.

Fevzi Bey ve arkadaşlarının hattın yapılması için verdikleri kanun tasarısı Nafia Encümeninde görüşülüp, onaylanmıştır. Encümen mazbatasında hattın ülke ekonomisi için önemli bir konuma sahip olduğu belirtilmiş ve geçeceği güzergahta Doğu Anadolu'nun ticari potansiyeli yüksek olan yerlerinin bulunduğunu ve dolayısıyla bu yerlerin birbirine bağlanacağı vurgulanmıştır. Bundan başka encümen mazbatasında, hattın teknik olarak geniş hat şeklinde yapılmasının gerekliliği belirtilmesine karşın, maliyet ve ekonomik gelir açısından 1 metre genişliğinde de yapılabileceği beyan edilmiştir<sup>460</sup>.

Aynı mazbatada Arada ile Diyarbakır arasındaki 129 kilometrelik kısmın kilometre başına maliyetinin 26.400 lira olarak ve hattın toplam masrafı da 3.400.000 lira olarak belirlenmiştir. 60 kilometrelik Diyarbakır-Osmaniye arasında keşif yapılmadığı fakat Arada-Diyarbakır bölümü için yapılan hesaplamanın burası içinde geçerli olabileceği belirtilmiştir. Osmaniye-Ergani arasındaki 20 kilometrelik engebeli arazinin beher kilometre başına maliyeti 47.100 liradan 942.000 lira olarak tahmin edilmiştir<sup>461</sup>.

Hattın yapımının ele alındığı tarihte İktisat Encümeni de Ergani bakır madenlerinin işletilmesi için İktisat Vekaletinin bütçesine 1 milyon lira ödenek konması yönünde yine Fevzi Bey' in verdiği kanun taslağını değerlendirip, Meclis gündemine sunmuştur<sup>462</sup>.

Arada-Diyarbakır hattının inşaat için yapılan Meclis görüşmesinde konuşan Trabzon Milletvekili Muhtar Bey, Arada'nın Bağdat Demiryolunun 1016.kilometresinde Mersin'e yakın bir istasyon olduğunu belirtmiştir. Hattın yapılmasının Ergani madenleri için şart olduğunu vurgulayan Muhtar Bey, bundan başka Diyarbakır ve civarındaki buğdayların hala durduğunu, nakliye olmadığı için İstanbul'da insanların Amerikan buğdayını tükettiklerini vurgulamıştır<sup>463</sup>.

İki yılda bitirilmesi planlanan hattın, genişliği 75 santimetre uzunluğu ise 210 kilometre olarak düşünülmüştür. Hattın maliyeti için bütçeye ,ilk yıl 1 milyon lira ikinci

<sup>459</sup> Bkz. Aynı , D.2, C.7, s.850-852.

<sup>460</sup> Aynı, s.850-851.

<sup>461</sup> Aynı, s.851.

<sup>462</sup> Aynı, s.852-855.

<sup>463</sup> Aynı, s.858-859.

yıl içinde 1.738.000 lira ilave yapılması kabul edilmiştir<sup>464</sup>. 1924 yılında bu dar hat için keşif ve diğer işlemler için 30 bin liralık bir harcama yapılmıştır. Fakat projeden 1926 yılında vaz geçilmiş, yerine Malatya-Ergani-Diyarbakır hattı yürürlüğe girmiştir<sup>465</sup>.

### 3.2.2.2. Keşan Dekovil Hattı:

Arada-Diyarbakır-Ergani hattı ile aynı gün Mecliste görüşülüp kanunlaşan diğer bir hatta Keşan dekovil hattıdır. Edirne Milletvekili Faik Bey ve arkadaşlarının sunduğu kanun teklifine göre hat, Şark Demiryolları' nın 260. kilometresinden başlayarak güneye doğru Keşan' a kadar 66 kilometrelik bir dekovil hattıdır. Hattın yapılmasının tek amacı hububat nakliyesidir. Hattın diğer bir önemi de zengin linyit yataklarını ana demiryolu olan Şark Demiryollarına ulaştırabilecek oluşudur. O günkü hesaplarla hattın toplam maliyeti 3 milyon liradır. Görüşmeler sonucunda hattın masrafları için Nafia Vekaleti' nin 1924 bütçesinin 260. faslına 100 bin lira konulmasına karar verilmiştir<sup>466</sup>. Fakat bu hattın da yapımından sonradan vazgeçilmiştir.

### 3.2.2.3. Fevzipaşa (Keller)-Malatya-Ergani Hattı:

Arada-Diyarbakır-Ergani hattının yapılması yürürlükten kalkınca, bölgenin ekonomik ve askeri açıdan batı ve güney bölgeleri ile bağlantısının gerçekleşmesi için yeni bir hattın açılmasına ihtiyaç duyulmuştur.

Hükümet, 29 Kanunuevvel 1925 tarihinde hattın açılması için hazırlanan kanun taslağını Başbakan İsmet Paşa' nın imzası ile Büyük Millet Meclisine sunmuştur. Hazırlanan taslakta, Keller' den başlayarak dar hat şeklinde Diyarbakır ve oradan da Ergani'ye ulaşılacak demiryolunun beş yılda 45 milyon liraya tamamlanması planlanmıştır. Bayındırlık ve Maliye Encümenlerinden geçen tasarı 22. 3.1926 tarihinde Meclis Genel Kurulunda ele alınmıştır<sup>467</sup>.

Görüşmeler sırasında üzerinde durulan en önemli nokta, demiryolunun kim tarafından inşaat edilecek oluşudur. Bu konuda Ergani Milletvekili Kazım Vehbi Bey, Maliye Bakanı Hasan Bey, soru yöneltmiş, Hasan Bey' in hattı devletin yapacağını

<sup>464</sup> Bkz. Aynı, s.860.

<sup>465</sup> Aynı, C.23, s.300-301.

<sup>466</sup> Aynı C.7,s.861-663.

<sup>467</sup> Aynı ,C.23, 297-300.

söylemesi üzerine, Vehbi Bey, Hasan Bey' in sözlerinin senet olduğunu, tutanaklara geçmesini istemiştir<sup>468</sup>. Yapılan görüşmeler sonucunda hattın inşaatı kabul edilmiştir<sup>469</sup>.

Ne yazık ki Maliye Bakanının sözleri senet yerine geçmemiştir. 1927 yılında demiryolunun yapımı İsviçreli bir sermaye grubuna verilmiştir. Yapılan antlaşmanın ana hususları ise şunlardır:

500 kilometrelik olan Keller- Malatya-Diyarbakır kısmı beş yılda bitirilecektir. Bundan başka bundan başka yüz lokomotif, bin beş yüz yük vagonu yapacaktır. Beş yüz yük vagonu yerine Nafia Vekaleti elli yolcu arabası almak hakkına haizdir. İlk sene her iki hattın 120 kilometre hat yapılmış olacaktır. Hükümet sekiz senede itfa edilmek üzere 16 milyon dolarlık, on senede itfa edilmek üzere 39 milyon dolarlık iki seri bono çıkaracaktır. Şirket inşaat için % 20 kar itasına sahiptir<sup>470</sup>.

1928 senesinde demiryolunun 115 kilometrelik kısmında çalışmalar tamamlanmıştır. Hattın 142. kilometresine kadar ihalesi de tamamlanmış ve 130 kilometrelik ray siparişi verilmiştir<sup>471</sup>. 1929 yılına gelindiğinde 143 kilometrelik Fevzipaşa- Gölbaşı hattı işletmeğe açılmıştır<sup>472</sup>. 110 kilometrelik Gölbaşı-Malatya hattı 15.3.1931 yılında, 30 kilometrelik Malatya-Fırat hattı da 1.2.1932 yılında işletmeğe açılmıştır<sup>473</sup>.

Yaklaşık olarak 500 kilometre uzunluğunda olan demiryolu, Irmak-Filyos demiryolu ile birlikte İsveç grubuna 55 milyon dolarlık bir meblağla ihale edilmişti. Fakat doların artış göstermesi yüzünden bu paranın Irmak-Filyos demiryolunun yapımına yetmesine karşın Fevzipaşa-Diyarbakır hattının ancak 435. kilometresine kadar yeteceği anlaşılmıştır. Bu nedenle 55 milyon dolarlık oranın 4 milyon TL daha arttırılması gerekmektedir. Hükümet ortaya çıkan bu fiili durum karşısında 25 Mart 1934 günlü yazısıyla TBMM Başkanlığına baş vurarak bu konuda bir kanun tasarısı sunmuştur<sup>474</sup>.

<sup>468</sup> Aynı ,s.297.

<sup>469</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. Aynı, s.296-300. Ek no:109.

<sup>470</sup> Aynı, C.32, s.480-481.

<sup>471</sup> Aynı,D.3, C.3, s.218.

<sup>472</sup> Cumhuriyet, 9 Eylül 1929.

<sup>473</sup> Demiryolları Mecmuası, Cumhuriyet' in 10. Yıl Özel Sayısı, s.544.

<sup>474</sup> T.B.M.M.ZC, D.4, C.21, s.62 ek no:102.

Tasarı 12 Nisan 1934 tarihli Meclis oturumunda ele alınmış<sup>475</sup> ve 2405 sayılı kanun olarak yürürlüğe girmiştir<sup>476</sup>.

#### 3.2.2.4. Ankara-Sivas, Samsun-Samsun Hatları:

Chester Projesinin gerçekleşmesinin zor olduğunu anlayan Nafia Vekaleti, ülke ekonomisi için hayati öneme sahip Ankara- Sivas ve Samsun-Sivas hatlarının yapılması konusunda çalışmalara başlamıştır.

Bu hatların inşaat programı aslında daha önceye dayanır. Samsun - Sivas hattının yapımına 1911 yılında başlanmış ve Samsun' dan itibaren 33 kilometrelik bir kısım ile 9 tane tünel yapılmıştır. Ayrıca Samsun' dan başlayarak 152. kilometreye kadar zemin hazırlanmış ve Sivas'a kadar da keşif tamamlanmıştır. 1914 yılında da hattın imtiyazı Maliye Nazırı Cavit Bey tarafından Reji General Şirketine verilmiştir. Fakat I. Dünya Savaşının çıkması ile hattın yapımı durdurulmuştur<sup>477</sup>.

Ankara-Sivas hattının inşaatına I. Dünya Savaşı sırasında Hicaz ve Askeri Demiryolları idaresi tarafından başlanmıştır. 1918 yılında hattın idaresi ve inşaatı Nafia Vekaleti' na verilmiştir. Ankara'dan 125 kilometre ilerideki İzzettin İstasyonuna kadar hat işletmeğe açılmıştır. Ulusal Mücadele sırasında hattın idaresi TBMM Hükümetinin elinde olmuştur.

Hatların yapımı konusu daha Meclis gündemine gelmeden kamuoyunda tartışılmaya başlanmıştır. Hatların inşaatının ne zaman başlayacağı herkesin merak konusu olmuştur. Bu konuya cevap arayan bir gazeteciye Nafia Vekili Süleyman Sırrı Bey şu cevabı vermiştir:

*“ Bu hatların inşaatını münakaleye koyuyoruz. Bütçenin çıkmasına 1.5 ay kadar bir zaman var. Lakin biz inşaatı kısım kısım şimdiden başlayacağız. Bu surette bütçenin Meclis-i Aliyece tasdikine kadar geçecek zamanı busene geçirmemiş olacağız.”*<sup>478</sup>

Hükümetin inşaat programı içerisinde en büyük bölümü kapsayan bu hatların yapımı için yabancı bir şirket de hükümete teklifte bulunmuştur. Teklifi değerlendirmeye alan

<sup>475</sup> Aynı, s.50.

<sup>476</sup> *Düster*, 3. Tertip , C.15, s.347.

<sup>477</sup> *T.B.M.M.ZC*, D.2,C.7,s.864.

<sup>478</sup> *Hakimiyet-i Milliye*, 31 Kanunusani 1924.

Nafia Vekaleti, iki hattın inşaatının parça parça ihaleye sunmağa karar vermiş, Ankara - Sivas hattının yapımına başlanmadan önce ilk olarak Kızılırmak Köprüsünün inşaatının gerçekleşmesi gerektiği açıklanmıştır<sup>479</sup>. Daha sonra Nafia Vekaleti, 20 Şubatta yaptığı bir açıklama ile hatların yapımının doğrudan doğruya hükümetçe yapılacağını duyurmuştur. Ayrıca Ankara-Sivas, Samsun-Sivas hatları için Bakanlığın ilk işinin, Ankara'dan 150 kilometre kadar ki hattı tamamıyla iptal edip geniş hat yapmak olduğunu belirtilmiştir<sup>480</sup>.

Bu doğrultuda 22 Mart 1924 günü Mecliste, Samsun-Sivas ve Ankara-Sivas hatlarının inşaatları ve bunun için 1923 ve 1924 seneleri bütçelerine ödenek konması ele alınmıştır<sup>481</sup>. Kanun tasarısında hattın maliyetinin o günkü koşullarda 60 küsur milyon olacağı ve 1923 ve 1924 yılı bütçelerinden 10 milyonluk bir paranın hat için Nafia Vekaleti'nin bütçesine ilave edilmesi istenmiştir<sup>482</sup>.

Hatlar için görüşmeler sürerken Kayseri Milletvekili Ahmet Hilmi Bey, hatların yapımı için kullanılacak demirlerin kendi madenlerimizden sağlanıp sağlanamayacağı Nafia Vekili Süleyman Sırrı Bey'e sormuştur. Bakan şu anda mevcut madenleri işleyecek tesislerin olmadığını, tesislerin açılmasının en az iki yıl gerektirdiğini bu yüzden demirlerin dışarıdan alınması gerektiğini söylemiştir. Ahmet Hilmi Bey, aldığı cevabı yeterli bulmayarak, hatlar için en az 20-30 milyonluk demir alınacağını, oysaki 8-10 milyon lira ile demir çelik fabrikaları açılabileceğini vurgulamıştır<sup>483</sup>.

Tartışmalar sonucunda hatların yapılması kabul edilmiş ve harcamalar için 1924 yılı bütçesine 9 850 000 lira konmasına karar verilmiştir<sup>484</sup>. Bu hatlar Türkiye Cumhuriyet' in demiryolu siyasetine ne kadar büyük önem verdiğinin birer göstergesidir. Demiryolları inşaat programı dahilinde, Nafia Vekaleti'nin bütçesinin büyük bir kısmı demiryolları inşaat maddesine ayrılmıştır. Daha öncede belirttiğimiz gibi artan finansman zorluğunu aşmak için hükümet 1927 yılı içerisinde bono satışlarına yönelmiş ve 220 milyonluk bono satışını gerçekleştirmiştir<sup>485</sup>.

<sup>479</sup> *Hakimiyet-i Milliye*, 8 Şubat 1924.

<sup>480</sup> *Aynı*, 20 Şubat 1924.

<sup>481</sup> Bkz. *T.B.M.M.ZC*, D.2, C.7, s.864-876.

<sup>482</sup> *Aynı*, s.865.

<sup>483</sup> *Aynı*, s.871-872.

<sup>484</sup> *Aynı*, s.875.-876.

<sup>485</sup> *Aynı*, C.33, s.76-78.

Nafia Vekaleti yapılmakta olan her iki hattı Kalın istasyonunda birleştirerek İç Anadolu ile Karadeniz sahil bölgesinin bağlamak istiyordu. Ayrıca Kayseri'den Şarkışla' ya uzanan demiryolu ile Doğu Anadolu, yine Kayseri' den güneye inerek Ulukışla' ya uzanacak demiryolu ile Akdeniz iç kesimlere bağlanacaktır.

Yeni yapılan hatların bitirilmesi ayrı ayrı tarihlerde olmuştur. Ankara-Sivas hattının, 44 kilometrelik kısmı olan Ankara-Asi Yozgat (Yerköy) arası 1924 yılında işletmeğe açılmıştır<sup>486</sup>. Asi Yozgat' dan Kayseri' ye kadar olan kısmı 1927 yılında açılarak Ankara-Kayseri arası bağlanmıştır. Toplam uzunluğu 380 kilometre olan bu hattın maliyeti 24.700.000 lira olmuştur<sup>487</sup>. Ankara- Kayseri hattının açılışını yapmak üzere Kayseri' ye gelen Başbakan İsmet Paşa uzun bir konuşma yapmıştır. İsmet Paşa' nın konuşmasından kesitler şöyledir<sup>488</sup>:

“ ...Hakiki millet idareleri, milletin iradesini söyletmeden evvel anlayan ve ihtiyaç noktasında milletin arzusu ile tetabuk eden idare şekilleridir... Hattın Kayseri'ye gelmesine sevinen yalnız Kayserililer değildir, bu hatla yakından uzaktan hususi bir rabitası olmayan memleketin diğer efradında da büyük sevinç alaka gördüm... Bu vatan evladı arasında yakın münasebet, yakın irtibat ihtiyacını şuurlu bir surette gösteren saadetaver bir alamettir... Vakıa 380 kilometrelik bir hattın küşadını yapmak dünyanın her yerinde başlı başına bir hadise ve muvaffakiyettir. ..Daha ziyade memnuniyet ve emniyet veren nokta istikbalin bugünden daha parlak, kuvvetli olmasıdır. Büyük Millet Meclisinin ( 3) sene evvel kabul ettiği prensipler bugün bu semereyi verdi ise âti için de bir çok mümasil semereler verecek temeller atılmıştır. Önümüzdeki sene muhtelif yerlerde (6) istikamette şimendiferler inşa olunacaktır. Halbuki şimdiye kadar yalnız (2) istikamette çalışmamızı şüpheli ve bedbinane telakki edenlere vereceğim müjde şudur: Kayseri' ye geldik. İşlerimiz bitmiş değil; bilâkis müşkül işlere başlamış olanlar devredeki dikenli yolları atlamaş ve ferah ve suhulet içinde gören adam izindegiz....”

Kayseri Sivas arasındaki hat da 1930 yılında işletmeğe açılmıştır. Açılan bu hattın uzunluğu 222 kilometre, maliyeti de 16.500.000 lira olmuştur. Böylece yapımı tamamlanan ve toplam uzunluğu 602 kilometre olan Ankara-Sivas hattı, 41.200.000 liraya mal olmuştur<sup>489</sup>. Hattın açılmasıyla beraber ülke ekonomisinde canlanmanın beklentisi içerisinde olan Nafia Vekaleti, hattın işletilmeğe açılmasından 10 gün sonra

<sup>486</sup> *Vakit*, 23 Kânun 1924.

<sup>487</sup> *Akşam*, 18 Kanunuevvel 1929, Onur, *a.g.y*, s.63.

<sup>488</sup> *Demiryolları Mecmuası, Cumhuriyet' in 10. yılı sayısı*, s.471-473.

<sup>489</sup> *Aynı*, s.497. Onur, *a.g.y*,s.63.

ucuz ve indirimli bir tarife uygulamasına geçileceğini ilan etmiştir. Buna göre, bu hatta seyahat edecek olanlar diğer hatlara nazaran % 60 indirimli ödeme yapacaklardır. Ayrıca birinci mevki için 1436, ikinci mevki için 1140, üçüncü mevki için 600 kuruşluk bir ücret tarifesi yürürlüğe girmiştir<sup>490</sup>.

1929 Dünya Ekonomik Bunalımının dünyayı sarstığı ve Türkiye gibi geri kalmış ülke ekonomilerinin derinden etkilendiği, iç siyasetinin hareketli olduğu bir ortamda hatların yapımı tamamlanmıştır. Ankara-Sivas hattının açılışını Başbakan İsmet Paşa yapmış, kırk bir sayfa ve altı bin kelimededen oluşan bir nutku okumuştur. İsmet Paşa konuşmasında adeta, son zamanlarda hükümete karşı bilhassa şimendifer siyasetine yönelik eleştirilere cevap vermiştir<sup>491</sup>. Başbakan konuşmasında yer alan “ *milli devlet için şimendifer ihtiyacı milli vahdet, milli müdafaa ve milli siyaset meselesi(dir)*” cümlesi ile demiryolu siyasetine bakış açısını ortaya koymuştur<sup>492</sup>. İsmet Paşa’ nın hayli uzun olan konuşma metnin ana esaslarını şunlar oluşturmuştur:

- Devlet niçin kendisi demiryolu yaptırmaya mecbur olmuştur.
- Yabancı sermaye memlekete girmek için ne gibi müşkülât göstermiştir.
- Borçlar memlekete ne gibi kötü sonuçlar ortaya çıkarmıştır<sup>493</sup>.

Samsun - Sivas hattı Ankara- Sivas hattına göre daha zor şartlarda ilerleme göstermiştir. 1925 yılında Mecliste Nafia Vekaleti’ nin bütçesi ele alırken, Nafia Vekili Süleyman Sırrı Bey hatla ilgili olarak şunları söylemiştir:

“ *Samsun- Sivas hattındaki imalatı maatteessüf tül itibarıyla ileriye götüremedik. Çünkü önümüzde Havza’ya kadar yirmi tünel vardı, yirmi sekiz köprü vardı. Tünel, köprü deyince bunlar daima işi durduran mevanidir. Bu tünel ve köprülerin ne dereceye kadar ehemmiyetli olduğu hakkında Heyet-i Celilimize ufak bir kaç rakam arz edeceğim. Tünellerin delinmesi için 12 000 kilo barut ve 20 000 kilo da dinamit 95 000 metre fitil sarfedilmiştir. Önümüze çıkan kayalar sırf çakmak taşıdır, aletleri parçalar. Bazen insanların kolunu yıpratır. Fakat bununla iftihar edebiliriz ki, kendi mühendislerimiz ve kendi amelemiz bunları delmiştir, delmektedir.*<sup>494</sup>”

<sup>490</sup> *Son Posta*, 28 Ağustos 1930.

<sup>491</sup> *Aynı*, 31 Ağustos 1930.

<sup>492</sup> *Cumhuriyet*, 31 Ağustos 1930. *Hakimiyet-i Milliye*, 31 Ağustos 1930.

<sup>493</sup> *Son Posta*, 31 Ağustos 1930.

<sup>494</sup> *T.B.M.M, ZC, D.2, C.15, s.355.*



Bu zor doğa koşulları altında, Samsun- Sivas hattının ilk bölümünü oluşturan 48 kilometrelik Samsun-Kavak istasyonu arası 28.4.1926 tarihinde işletilmeğe başlanmıştır<sup>495</sup>. Arkasından 38 kilometrelik Kavak-Havza kısmı 1927 yılında tamamlanmıştır. Bu hattın açılması ile kömür yatakları bakımından zengin olan bölge daha da canlanmıştır. Hattın açılış günü olan 9 Eylül' e denk gelmesi , İzmir'deki kutlamalar Havza' daki törene ayrı bir coşku katmıştır<sup>496</sup>. Samsun-Sivas hattının 83 kilometrelik kısmını oluşturan Amasya- Zile arası 23.8.1928 tarihinde işletmeğe açılmıştır<sup>497</sup>.

1929 yılına gelindiğinde Samsun-Sivas hattının durumunu Havza Belediye Azası Zübeyroğlu Fuat Akşam gazetesine kısaca şöyle izah etmektedir:

*" Hat 200. kilometredeki Zile' ye kadar her gün muntazam olarak işlemektedir. Zile' den Musaköy istikametine doğru 30 kilometrelik bir kısmın döşeme işleri bitmiş ve idarenin malzemeleri buralara taşınmıştır. Buradan Musa Köyüne kadar olan 50 kilometrenin yarma, doldurma, tünel işleri de bitmiş ve gelmekte olan malzemenin arkası alındığı takdirde hattın 290. kilometredeki Musa Köyüne varması iki aylık bir mesaiye münhasır kalmıştır<sup>498</sup>."*

Zile-Kunduz arasındaki 61 kilometrelik demiryolu hattı da 11.9.1930 tarihinde açılmıştır. Samsun-Sivas hattını Ankara-Sivas hattı ile birleştirecek olan Kunduz-Kalın hattı 31.8.1932 tarihinde bitirilmiştir<sup>499</sup>. Böylece toplam uzunluğu 378 kilometre olan Samsun-Sivas hattı 29.200.000 lira harcanarak işletmeğe açılmıştır<sup>500</sup>.

### 3.2.2.5. Kayseri- Ulukışla Hattı:

Demiryolunun yapılmasının temel amacı Anadolu'nun iç kısımlarını sahil şeride bağlamaktır. Çünkü, Anadolu' nun demiryolları ile ithalatını ve ihracatını karşılayan tek yer kilometrelerce uzaklıkta olan Haydarpaşa limanıdır. Ayrıca yapılmakta olan Ankara-Sivas demiryolu, Anadolu' nun kıyı şeridinden uzaklaşarak doğuya doğru ilerlemekteydi. Bu nedenlerden dolayı hükümet Kayseri'den başlayarak, aşağıya yani güneye doğru inen bir demiryolu inşaatı için kanun tasarısı hazırlamıştır.

<sup>495</sup> *Demiryolları Mecmuası, Cumhuriyet' in 10. yılı sayısı*, s.545.

<sup>496</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. *Aynı*, s.511-519.

<sup>497</sup> *Aynı*, s.545

<sup>498</sup> *Akşam*, 27 Teşrisani 1929.

<sup>499</sup> *Demiryolları Mecmuası, Cumhuriyet' in 10. yılı sayısı*, s.545.

<sup>500</sup> *Aynı*, s.497.

Hazırlanan kanun tasarısı 12 Kanunusani 1926 tarihinde Büyük Millet Meclisi Başkanlığına sunulmuştur. Sunulan kanun tasarısında, 190 kilometre uzunlukta olacak olan demiryolunun inşaatına 16 milyon lira gerektiği belirtilmektedir. Bayındırlık ve Maliye Encümenlerinden geçen hükümetin kanun teklifi, 15.3.1926 günü Meclis Genel Kurulunda ele alınmıştır<sup>501</sup>. Mecliste yapılan görüşmeler sonucunda, demiryolunun yapılması için hükümetin sunduğu kanun teklifi kabul edilmiştir<sup>502</sup>.

Demiryolunun yapılması 1927 yılında Alman konsorsiyumu olan *Yelyüs Berger* şirketine verilmiştir<sup>503</sup>. Fakat şirket hattın yapımı sırasında düzenli çalışmamış, müteahhitlerin paralarını zamanında ödememiştir<sup>504</sup>. Hükümet bir de adı geçen şirketle 6 Ağustos 1930 tarihinde 10 milyon dolarlık yani 20 milyon liralık malzeme alımı konusunda sözleşme imzalamıştır. İmzalanan sözleşmeğe göre; şirket trenler için lazım olan malzemeyi 1931-32 yıllarında teslim edecek, hükümet de bu malzemelerin bedelini 1936 yılına kadar ödeyecektir<sup>505</sup>.

*Son Posta* gazetesinin verdiği bu haberin içerisinde, Alman basınında sözleşme üzerine çıkan haberler de yer almıştır. Alman basınında yer alan yazılardan, şirketin malzemeleri Türkiye'ye piyasanın % 15 daha fazlasına sattığı ortaya koymuştur. Yani 20 milyonluk bu işte, ülkenin zararı 3 milyon lirayı bulmaktadır<sup>506</sup>.

*Son Posta* gazetesinin malzeme alımı konusundaki yayınları son bulmayarak devam etmiştir. Bir sonraki haberinde bir yıl önce ülkemize gelen, Alman Devlet Demiryolları Heyetinin verdiği raporun bir bölümünü yayınlamıştır. Raporun yayınlanan kısımlarında heyet, hükümetin o sene satın aldığı yüz lokomotif ile bini aşkın vagon ile mevcut olan diğer malzemenin onarılması halinde ülkenin ihtiyacına cevap vereceğini bildirmiştir. Devam eden haberde 1929 Dünya Bunalımı yüzünden demir çelik fiyatlarında % 20, bakır fiyatlarında % 40 indirimin olduğu vurgulanırken, işçilerin günlük çalışma ücretlerinin Almanya'da hızla düştüğü anlatılmıştır<sup>507</sup>. Maliyetlerin krizin etkisi ile bu

<sup>501</sup> *T.B.M.M.ZC*, D.2, C. 23, s.176-178.

<sup>502</sup> *Aynı*, s.178 Ek no:100

<sup>503</sup> *Aynı*, C.32, s.481.

<sup>504</sup> *Son Posta*, 14 Teşrisani 1930.

<sup>505</sup> *Aynı*, 31 Ağustos 1930.

<sup>506</sup> *Aynı*, 31 Ağustos 1930.

<sup>507</sup> *Aynı*, 17 Teşrinevvel 1930.

kadar düştüğü bir ortamda hükümet, nasıl olurda ülkeyi neredeyse 100 kilometrelik demiryolu yaptırabilecek oranda zarara sokar.

Hükümet gazetelerde çıkan bu haberlerden dolayı şirketle olan sözleşmesini gözden geçirmek zorunda kalmıştır<sup>508</sup>. Aynı tarihlerde hükümet, bayındırlık işlerinde kullanılmak üzere yurt dışında kredi arayışlarına girmiştir. Hükümete 60 milyonluk istikraz sunan sermaye gruplarından biri de Yelyüs Berger grubu olmuştur<sup>509</sup>.

Sonuçta demiryolu tam olarak bitirilmese de, 60 kilometrelik Ulukışla-Niğde bölümü 30.11.1932 yılında, 110 kilometrelik Niğde-Boğazköprü kısmı da 2.3.1933 tarihinde işletmeğe açılmıştır<sup>510</sup>.

### 3.2.2.6 . Ereğli- Karadere Hattı:

Hattın yapılma nedeni, ülkenin en zengin ormanlarına sahip Karadere Ormanlarını ülke ekonomisine kazandırmaktır. Ayrıca hattın diğer bir özelliği de, inşaat faaliyetlerini yürütme görevinin Tarım Bakanlığı' na verilmiş olmasıdır. Bununda gerekçesi şudur; Karadere Orman bölgesinin işletilmesi Tarım Bakanlığı'nın yetki ve sorumluluk alanına girmemektedir.

Hattın inşaatına ait Başbakanlık ve Nafia ve Muvazane-i Maliye Encümenleri mazbataları Meclis' in 22.1.1925 tarihli oturumunda ele alınmıştır<sup>511</sup>. 130 kilometre uzunluğunda olacak olan hattın, dar dekovil hattı şeklinde yapılması Tarım Bakanlığınca düşünülmüştür. Hattın yapılması için Tarım Bakanlığına devlet bütçesinden 500 bin lira , orman gelirlerinden de 2 milyon lira olmak üzere toplam 2.5 milyon lira ödenek verilmiştir. Hattın inşaatının iki yılda bitirilmesine kararlaştırılmıştır. Bu demiryolunun yapımı, Nafia Vekaleti'nin dışında bir konu olmakla beraber, Samsun-Sivas, Ankara-Sivas hatlarının yapımı için özel kanunlarla Nafia Vekaleti' na tanınan yetkiler, bu demiryolunun yapımı içinde kabul edilmiştir<sup>512</sup>.

<sup>508</sup> Aynı, 8 Kanunuevvel 1930.

<sup>509</sup> Aynı, 11 Kanunuevvel 1930.

<sup>510</sup> *Demiryolları Mecmuası, Cumhuriyet' in 10. Yıl Özel Sayısı*, s.544.

<sup>511</sup> *T.B.M.M.ZC, D.2, C.12, s.269-271.*

<sup>512</sup> Aynı, s.294-316

### 3.2.2.7. Ankara-Ereğli Hattı:

Ereğli - Karadere hattının yapımında bir ilerleme sağlanamayınca, hükümet bu hat için 16 Aralık 1925 tarihinde çıkartılan kanunun iptal edilmesi yönünde Meclis' e bir kanun tasarısı sunmuştur. Bu kanun tasarısına göre, demiryolunun güzergahı Ankara-Ereğli olarak ön görülmüş ve demiryolunun yapımının da Tarım Bakanlığı'ndan Nafia Vekaleti'na verilmesi istenmiştir<sup>513</sup>.

Kanun teklifinin, TBMM' de görüşülmesi sırasında bazı milletvekilleri hattın izleyeceği güzergahın uygun olmadığını dile getirmişlerdir. Bu konuda Trabzon Milletvekili Muhtar Bey, *"...Ereğli- Ankara hattını halletmek memleketin iktisadi umumiyesini iyi görmemek demektir "* demiş ve sözlerini ülkede en önemli maden olan kömürün dağıtım sorununa getirmiştir. Muhtar Bey *" kömür tevziyatımızın en mühim merkezi Ankara değil Eskişehir' dir, Adapazarı' dır ve Amasya cihetinde Samsun-Sivas hattının Hacı Bayram İstasyonudur. Ankara' ya kadar dört yüz şu kadar kilometrelik yerden kömür geldikten sonra Ankara' dan nereye tevzi edeceğiz ? Ya Konya' ya yahut Eskişehir' e doğru tevzi edeceğiz. Halbuki hat Adapazarı'na kadar bağlanırsa bütün garp vilayetlerimizin tevziyatı temin edilmiş olur"* sözleri ile Ereğli' den Ankara' ya uzanan demiryolunun ekonomik olmadığını anlatmıştır<sup>514</sup>. Aslında hükümet bu demiryolunun inşaatını tamamen savunma amaçlı olarak düşünmüştür. Bir savaş durumunda veya kuşatma halinde ,kömür havzalarından çıkarılan kömürler demiryolu ile merkeze taşınacak bunu neticesinde kömür sıkıntısı fazlaca yaşanmayacaktır. Oturumun sonucunda kabul edilen , hattın geniş olarak inşaasına, inşaat ve işletme için bütçeden her yıl 40 milyon lira sarfına ve demiryoluna birleştirilmek üzere Bolu-Düzce-Adapazarı hattına ilave inşaata ve 1925 yılı bütçesinin 260 faslına bu sene sarf edilmek üzere 300 bin lira ilave edilmesine karar verilmiştir<sup>515</sup>.

Bir metre genişliğinde yapılmasına karar verilen demiryolu hattı, 7.4.1926 tarihinde yapılan değişiklikle dar hat şekline dönüştürülmüştür. Dar hatta dönuşen demiryolunun

<sup>513</sup> Aynı,, C.19, 101 ve ek s.1-3.

<sup>514</sup> Aynı, , s.101.

<sup>515</sup> Aynı , s.101-108 ve ek s.1-3.

yapım masrafları da azalacağından 40 milyonluk olan demiryolu ödeneği 25 milyona indirilmiştir<sup>516</sup>.

Kısa zaman içerisinde yapılan teknik çalışmalar sonucunda demiryolunun geçeceği bu güzergahında yanlış olduğu anlaşılmıştır. Özellik Söğütözü mevkiinin zengin kömür yataklarına sahip oluşu en önemli faktörü teşkil etmiştir. Hükümet sunduğu kanun tasarısı ile Safranbolu civarından Filyos çayını takip edilerek sahile ve oradan da Ereğli limanına inecek bir hat düşünmüştür. Demiryolunun tam olarak izleyeceği güzergah şöyledir: Irmak-Kalecik-Çankırı-Karacaviran-Çerkeş-Mecidiye Pazarı-Safranbolu-Filyos ağızı-Catalağzı-Kilimli-Zonguldak-Kozlu-Çamağzı-Ereğli<sup>517</sup>.

Bu konuda yapılan son değişiklik 25.5.1927 tarihlidir. Hükümet, TBMM' den kömür madenleri açısından önemi büyük olan bu demiryolunun beş on milyon masraf yüzünden dar hat olarak inşaatına karar veren 7.4.1926 tarihli ve 804 numaralı kanunun değiştirilerek, yerine 1.435 metre genişliğinde bir hattın inşaatı için izin istemiştir. Ayrıca yapılacak bu hattın Eskişehir-Kayseri demiryolunun hükümetçe seçilecek herhangi bir noktasından başlaması da hükümetin teskeresinde yer almıştır. Kanun oturuma katılan bütün milletvekillerinin onaylamasıyla kabul edilmiştir<sup>518</sup>.

Son yapılan bu değişiklikle demiryolunun güzergahı, Ankara-Kayseri arasındaki Irmak İstasyonundan başlamak ve ilk aşamada Filyos' a ( Hisarönü) kadar ilerleme hedeflenmiştir. Hattın yapımı bir İsveç grubuna verilmiştir. 390 kilometre uzunluğundaki hat, 1929 yılında kabul edilen 240 milyonluk yatırım programında Filyos-Ereğli hattının yetkileri ile takviye edilerek 1929 yılında başlanılmıştır<sup>519</sup>. 71 kilometre olan Filyos-Balıkesir arasındaki demiryolu hattı 1.7.1930 tarihinde işletmeğe açılmıştır. Irmak İstasyonu - Çankırı güzergahındaki toplam uzunluğu 104 kilometre olan bölümde 23.9.1931 tamamlanmıştır<sup>520</sup>.

<sup>516</sup> Aynı, C.24, s.73-74.

<sup>517</sup> Aynı, C.28, s.96-97.

<sup>518</sup> Aynı, C.33, s.788-790.

<sup>519</sup> Cumhuriyet, 9 Eylül 1929.

<sup>520</sup> Demiryolları Mecmuası, Cumhuriyet' in 10. Yıl Özel Sayısı, s.545.

### 3.2.2.8. Kütahya- Balıkesir Hattı:

Krom madeni, ormanlar ve tarım açısından zengin olan Kütahya bölgesini kıyı şeride bağlamak için böyle bir demiryoluna ihtiyaç vardı. Bu konuda çalışmalar 1923 yılından itibaren yapılmaktaydı. Kütahya' dan Marmara Denizine ulaşacak bir demiryolu hattının yapılması konusu, 1923 yılında yayınlanan Nafia Programında da yer almıştı.

Demiryolu hattının ilk basamağını oluşturan Kütahya-Tavşanlı ve temdidi hattının inşaatı için Hükümet bir kanun tasarısını 25.3.1925 tarihinde Maliye Encümenine sunmuştur. Encümente kabul edilen tasarı 16.4.1925 tarihinde Mecliste görüşülmüş ve kabul edilmiştir. 51 kilometre uzunluğunda olacak demiryolunun 3 yılda bitirilmesi kararlaştırılmıştır. Mevcut demiryolunun maliyeti de 16 milyon lira olarak hesap edilmiş, bu paranın üç yıl içerisinde bütçeye konmasına karar verilmiştir<sup>521</sup>.

Demiryolunun yapımı, 1927 yılında yapılan sözleşmeğe göre bir Alman sermaye grubu olan Jelyüs Berger şirketine verilmiştir<sup>522</sup>. Kütahya-Balıkesir demiryolunun ilk bölümü olan Kütahya-Tavşanlı bölümü kararlaştırıldığı gibi üç yıl içerisinde bitirilmiş ve 2.9.1928 tarihinde işletmeğe açılmıştır.

Kütahya-Balıkesir demiryolunun 40 kilometrelik Tavşanlı-Değirmisaz arası 11.3.1930 tarihinde işletmeğe açılmıştır. Değirmisaz' dan Balıkesir' e kadar yaklaşık 162 kilometrelik olan kısım da 21.2.1931 tarihinde tamamlanmıştır. Toplam uzunluğu 253 kilometre olan Kütahya-Balıkesir demiryolu 32.600.000 liraya mal olmuştur<sup>523</sup>.

### 3.2.2.8. Sivas-Erzurum Hattı ile Malatya Bağlantı Hattının Yapımı:

Ankara-Sivas demiryolunun açılışını yapacak olan heyet Haydarpaşa garından hareket ederken, Millet Meclisi Başkanı Kazım Paşa yüksek sesle Başbakana hitap ederek “ *bu sene Sivas' tayız. Gelecek sene Erzurum'da bulunacağız*<sup>524</sup>” diyerek yeni bir demiryolunun güzergahını belirtmiştir. İsmet Paşa, tören heyetini 29 Ağustosta Ankara' da karşılamaya gelen Erkanı Harbiye Reisi Fevzi Paşanın aynen Kazım Paşa'

<sup>521</sup> T.B.M.M.ZC, D.2, C.18, s.85-86.

<sup>522</sup> Aynı,C.32, s.481.

<sup>523</sup> Demiryolları Mecmuası, Cumhuriyet' in 10. Yıl Özel Sayısı, s.497, 522-528, 544.

<sup>524</sup> Son Posta, 30 Ağustos 1930.

nın dileğini tekrarlaması üzerine şunu söylemiştir: “ *İlk hedefimiz Erzurum, ikincisi Van’ dır*<sup>525</sup>.”

Demiryollarının Erzurum’a ulaşması için yapılacak faaliyetler ancak 1933 yılında başlamıştır. Hükümet 25 Nisan 1933 günü TBMM başkanlığı’ na sunduğu kanun taslağında, Sivas ile Erzurum arasında bir demiryolunun yapılması ile Malatya’ da yapılacak çalışmalar sonucunda, Sivas-Erzurum demiryolunun uygun bir noktasına bağlanacak bir demiryolunun inşaatına başlanması için yetki istemiştir. Sunulan taslakta ayrıca, normal genişlikte yapılacak olan hatların en geç sekiz yılda tamamlanması ve iki hatlar için 80 milyon lira harcanması yer almıştır<sup>526</sup>.

Kanun taslağı bayındırlık ve Maliye Encümenlerinden geçtikten sonra, 20 Mayıs 1933 günü Meclis’ te görüşülmüştür<sup>527</sup>. Hattın yapılması konusunda Maliye Vekaleti Bütçe Encümeni mazbatasında şu esaslar yer almıştır:

*“ Türkiye’nin belkemiği hükmünde olup Anadolu kıtasında garptan şarka uzanacak ana hattın Sivas’a kadar olan mühim kısmı yapıldığı halde Sivas ile şark hududumuz arasında kalan kısım yapılmadığı cihetle bu büyük teşebbüsten beklenen büyük menfaatlar henüz tamamlanmamıştır. Anadolu’nun şarkını garbına bağlayarak Türkiye’nin vahdeti milliye ve siyasiyesini takviye edecek olan bu mesele bütçe zaruretleri ve her hangi bir mutalaa ve mülahazaların fevkinde telakki edilecek hayati işlerdir. Cumhuriyet İdaresi ilk günden itibaren bu mühim meselenin kararını verdi ve işe başlayarak Sivas’a kadar olan kısmı yaptı. Mahalli veya mevzii bir dava olan bu işte en büyük kar inşaatın bir an evvel bitirilmesidir. Geçirilecek günler zaittir. Dahilde tasarruf zihniyeti ve icabında hariçten her hangi bir muamele-i maliyeye teşebbüs sureti ile bu hattın kısa zamanda yapılması muvafık olacağını ilaveten arz ederim*<sup>528</sup>.

Milletvekilleri yapılan oylama neticesinde demiryolları hatlarının yapılması için hükümete yetki vermiştir. Demiryollarının yapımına izin veren kanun 2200 sayılı kanun olarak yürürlüğe girmiştir<sup>529</sup>.

<sup>525</sup> *Son Posta*, 31 Ağustos 1930.

<sup>526</sup> *T.B.M.M.ZC*, D.4, C.15, s.254 . ek no:190.

<sup>527</sup> *Aynı*, s.212-215.

<sup>528</sup> *Aynı*.

<sup>529</sup> *Düster*, 3.Tertip, C.14, s.651.

Hattın yapımının kanunlaşması üzerine Amerikan ve Alman grupları Nafia Vekaletine başvurmuşlardır. Bu konuda *Cumhuriyet* gazetesi şu haberi okuyucularına geçmiştir.

“ .... Sivas hattının Erzurum’ a temdidi kararlaştırılmıştır. Bu hususta Amerikan ve Alman grupları ile müzakere başlamıştır. Yakın bir zamanda mukavele imzalanacak ve inşaat başlayacaktır. Bu hat Anadolu’ nun merkezini ve şimali şarkisini Ankara’ ya raptedecek ve Sarıkamış üzerinden Sovyet hududuna kadar doğrudan doğruya minakale temin edecektir<sup>530</sup>. ”

Sivas-Erzurum demiryolu ve bağlantılarının yapımına TBMM’ de karar verilmesi basında da yankı uyandırmıştır. TBMM üyesi Tahsin Bey, 4 Haziran 1933 günü *Hakimiyet-i Milliye* gazetesinde “ *Erzurum Demiryolları*” başlığı ile bir makale yayınlamıştır. Hatların önemine değinen Tahsin Bey’ in makalesinden aşağıda bazı kesitler verilmiştir.

#### “ *Erzurum Demiryolları*”

*Bu iki kelimenin başlığı altında geçmişe ait, fecaat dolu koca bir kitap, ilerleye doğru büyük bir eser yazılabilir.*

*Abdülhamit, oturduğu post sahibinin türbesini demiryolu ile Yıldıza bağlamak için Türk servetini çöllere döktü... İşte bir türbe yoluna dökülen servetin ve birer zenci hadım karargahı, cariye yatağı diye anılan Dolmabahçelere, Çırağanlara heder edilen milyonların onda biri Türkün selametine sarfedilseydi, Erzurum değil hatta Sivas'a kadar bir demiryolu kurulsaydı bugün şarka yalnız harbi umumi badiresinden kurtulmuş laakal 300 bin aşıyanın bacalarını tüter görürdük. İşte Erzurum şimendiferinin vatani tarifi budur!*

*....Bilmem kaç asır şark vilayetlerimizden bir kısmını canlandıran Trabzon limanlarını şenlendiren ve büyük bir vatan parçasını zenginleştiren İran transit yolunu Basra Körfezine çeviren şimendifer değil midir?*

*....Şarkın sinesinde gömülü kalan madenler, petroller bu şimendiferlerle meydana çıkacak ve milletin saadetine sebep olacaktır.*

*....Bugün şarktan garba, garptan şarka giden her şey kilometre katettikçe kıymetlenir... Hatta bazen nakliye ücreti eşyanın kıymeti asliyesini de geçer. İstanbul’ da 40 kuruşa satılan bir okka şeker Erzurum’ da 90, Ardahan’ da 40’ a verilen yağ İstanbul’ da 100 kuruştur. Erzurum şark Şimendiferleri... bu yıkıcı farkları ortadan kaldıracaktır. İşte Erzurum şimendiferinin iktisadi muhassalası da budur!*

<sup>530</sup> *Cumhuriyet*, 23 Şubat 1933.



*Büyük Şef, büyük Halaskar, İzmir İktisat Kongresinde daha bundan on sene evvel Türk Milletinin iktisat sahasında da yürüyüş yolunu gösterdiği programda şimendifer davasını devlet, millet hayatiyle başbaşa tutmuştur.”*

Hattın yapılması konusunda yabancı şirketlerle Nafia Vekaleti arasında yapılan görüşmeler sonucunda yapım işi İsveç ve Danimarkalı bir konsorsiyuma verilmiştir. Sivas-Erzurum hattının inşaatına 4 Eylül 1933’ de başlanmıştır. Fakat konsorsiyum mukavelede yazılan şartları yerine getirmede. Bunun üzerine çıkan anlaşmazlık neticesinde hattın yapımı, birkaç milli şirketin bir araya getirerek oluşturduğu gruba verildi. İsmet Paşa, bu durumu anılarında şöyle anlatmaktadır.

*“... Malatya hattı için İsveç ve Danimarka, muhtelit bir şirketle mukavele yapmıştık. Şirket sermayesiyle gelip hatta başlayacak ve bizden bundan istifade edecegiz. İşe bu ümitle başladık; bir iki senelik çalışmadan sonra, gördük ve anladık ki, adam bu sene sarfettiğini, gelecek sene için bizden mutlaka alıyor.... bu hatta çalışan mühendislerimiz, hiçbir yabancı mühendisin bulunmadığı istikametlerde, kendi başlarına, hatları yapacak hale gelmişlerdi. Mühendislerimiz ilk tecrübeleri kazandıktan sonra, zamanla daha iyi eserler vücuda getiriyorlardı. Erzincan’ a kadar olan demiryolu, demiryolu inşaatında hakikaten en arızalı istikametlerden biridir ve kamilen Türk mühendislerinin eseridir....<sup>531</sup>”*

335 kilometrelik kısım ana hat istikametinde,140 kilometrelik kısım da Malatya iltisak hattından olmak üzere toplam 475 kilometrelik yol yapmıştır. Bu hattın yapımı ancak 1938 yılında bitirilmiştir. Hattın işletmeğe açılmasıyla Cumhuriyet Hükümetlerinin yaptığı hatların uzunluğu 2975 kilometreye ulaşmıştır. Bu demiryolu hatları için inşaat, malzeme, lokomotif ve vagon parçası olarak 342 milyon lira sarf edilmiştir<sup>532</sup>.

Sivas-Erzincan bölümünde 13 köprü, 3 betonarme viyadük, 1103 tane taş ve beton köprü, bazılarının uzunluğu 1330 metreye varan ve hepsinin uzunluğu toplamı 23.227 metreyi bulan 117 tünel mevcuttur. Hatta 9 milyon metre tesviye yapılmış, yaz aylarında günde 27 bin işçi çalışmıştır<sup>533</sup>.

<sup>531</sup> İnönü (1992), *a.g.e.*, s.263-265.

<sup>532</sup> *Cumhuriyet*, 12 Birincikanun, 1938.

<sup>533</sup> Aynı.

### 3.3. Demiryolları İnşaat ve İşletme Sonuçları:

Cumhuriyet' in ilanından sonra en öncelikli konu olarak ele alınan herkesin bildiği gibi demiryollarının yapım çalışmalarıdır. Osman Devletinden o kadar az bir demiryolu miras kalmıştı ki ülkenin asgari ulaşımını sağlamak için derhal yeni demiryollarının inşaatına başlandı. Ülkenin yer altı ve yer üstü zenginliklerinin değerlendirilmesi, ekonominin ve savunmanın güçlendirilmesi bu hatların yapımına bağlıydı.

Devlet Demiryollarının inşaat ve işletme işlerinin, 1923-1933 arasındaki dönemini iki kısımda incelemek mümkündür. İlk dönem 1923- 1927, ikinci dönemde 1927-1933 olarak ele alınabilir.

**Birinci Dönem:** Bu dönemde devletin ve şirketlerin işlettiği toplam demiryolunun uzunluğu 4.240 kilometredir. Hatların 3.812 kilometresi geniş, 428 kilometresi de dardır. Türkiye topraklarının geneli düşünüldüğünde, 100 kilometre araziye 0.55 kilometre demiryolu isabet etmektedir. Oysaki Yunanistan' da bu oran 1.95, Sırbistan' da 3.95, Bulgaristan' da 5.03, Romanya' da 3.75, Polonya' da 5.03 kilometredir. Nüfusun genelinde ise Türkiye' de her 10.000 nüfusa 3 kilometre demiryolu düşmektedir. Yine bu oran Bulgaristan' da 4.5, Yunanistan' da 4, Romanya' da 6.3, Sırbistan' da 7.8 kilometredir<sup>534</sup>.

Bu dönem içerisinde inşaat halinde olan demiryollarını saymaksak devletin işlettiği tek demiryolu Anadolu-Bağdat kısmıdır. Yaklaşık olarak da bu hattın uzunluğu 1.378 kilometredir. Anadolu - Bağdat Demiryolunun beş yıllık işletme sonuçları şöyledir<sup>535</sup>

<sup>534</sup> *Akşam*, 18 Kanunuevvel 1929.

<sup>535</sup> Buradaki oranlar Cumhuriyet' in 10 yılında yayınlanan *Demiryolları Mecmuası*' ndan alınmıştır.

Tablo 14. Anadolu- Bağdat Demiryolunun Beş Yıllık İşletme Sonuçları.

	1923	1924	1925	1926	1927
Lokomotif Adedi	118	143	147	201	199
Taşınan Yolcu Adedi	1.325.540	1.027.970	1.174.823	1.325.628	1.460.105
Hasılat	5.426.431	6.507.674	8.326.642	9.789.642	10.584.756
İşletme Masrafları	5.125.408	5.061.876	5.314.814	6.186.150	6.753.883
Kar	30.1023	1.415.798	3.011.828	3.603.492	3.830.873

Kaynak: Cumhuriyet' in 10. Yılında Yayınlanan *Demiryolları Mecmuası*

Devletin 1923-1927 arasında demiryollarının yapımı için harcadığı para 39.3000 lirayı bulmuştur. Yapılmakta olan demiryolları ile birlikte demiryollarının uzunluğu % 23 nispetinde artmıştır.

Tablo 15. Türkiye' de Taşınan Yolcu Miktarının Komşumuz olan Devletlerle Karşılaştırılması.

ÜLKELER	1924	1925	1926
TÜRKİYE	12.280	13.405	14.000
YUNANİSTAN	7.200	7.100	6.700
SİRBİSTAN	40.000	40.000	42.000
ROMANYA	56.000	50.000	45.000
BULGARİSTAN	9.600	9.000	9.000

Kaynak: *Akşam*, 18 Kanunuevvel 1929.

**İkinci Bölüm:** 1927 yılından 1933 yılına kadar olan bu bölümde tamamen demiryolu yapımı ağırlıklıdır. Birinci dönemde başlatılan demiryolları bu dönemde bitirilerek işletmeğe açılmıştır. Ayrıca iki hattında devletleştirilmesi sağlanmıştır.

1927 yılı içerisinde 1-7 Kanunusani günleri arasında Nafia Konferansı toplanmıştır. Konferansın sonunda bayındırlık alanında uygulanması istenilen 12 maddelik bir program yayınlanmıştır. Bu programda yapılması istenilen işler şunlardır<sup>536</sup>:

1. Ankara'da bir demiryolları müdüriyeti teşkil edilecektir.
2. Her bin kilometrelik hatta işletme müdüriyeti tesis edilecektir.
3. Yeni ve eski hatlar beş mıntıkaya ayrılacaktır.
4. Her mıntıkada bir römorkör atölyesi tesis edilecektir.
5. Kayseri' de hemen atölye tesisinin inşaatına başlanacaktır.
6. Kayseri'ye yedi hat Anadolu Hattı İşletme Müdüriyeti İdaresine verilecektir.
7. Yeni hatlar için hareket memuru, Haydarpaşa Şimendifer Mektebinde, sanatkar, makinistler Eskişehir atölyesinde yetiştirilecektir.
8. Büyük fen memurları, mühendisler için Avrupa'ya talebe gönderilecektir.
9. Ergani-Kızılırmak hattı normal genişlikte yapılacaktır.
10. Şimdilik deniz kenarlarında, tünellerde, demir köprülerde ahşap traverst kullanılacaktır.
11. Bir Nafia Meclis-i Aliyesi teşkil edilecektir.
12. Makinalar, vagonlar, depolar son sistem teşkil edilecektir.

Bu doğrultuda başlayan çalışmalar sonucunda Devlet Demiryolları ve Limanları Umum İdaresi, 23 Mayıs 1927 tarih ve 1042 sayılı kanunla kurulmuştur<sup>537</sup>. Devlet Demiryolları ve Limanları Umumi İdaresi, devletin işlettiği, yaptırdığı bütün demiryollarından ve limanlardan sorumluydu. İdarenin 1 Haziran 1927' de elinden toplam uzunluğu 1.807 kilometre olan Anadolu-Bağdat, Anadolu-Kayseri, Samsun-Kavak normal hatları ile Erzurum-Sarıkamış hudut dar ve geniş hatları mevcuttu. Beş yıl içerisinde bu demiryollarına yenileri katılmış ve ülkenin demiryolu ağı 1933 senesinde 3.558 kilometreye ulaşmıştır. Artıştan da saptanabileceği üzere ülke bütçesinden demiryollarına önemli miktarda paralar harcanmıştır.

<sup>536</sup> *Hakimiyet-i Milliye*, 7 Kanunusani 1927.

<sup>537</sup> *Düster*, 3. Tertip, C.8, s.1245-1256.

Devlet Demiryolları yeni açılan hatlarla, şirketlerin elinde olan demiryollarının neredeyse iki katına ulaşmıştır. Fakat bu dönemde taşınan yolcu adedine bakıldığında, şirketler devlet hatlarından daha çok yolcu taşımaktadırlar. Bunun da nedenini, devlet hatlarının ekonomik açıdan şirket hatlarına göre daha az zengin olan bölgelerden geçmesidir.

1928-1933 arasındaki dönemde devletlerin işlettiği hatlarda da yolcu taşıma kapasitesi farklılık göstermektedir. Kilometre başına yolcu adedi, Haydarpaşa-Eskişehir arasında 100 alınırsa, Eskişehir-Ankara hattında 68.5, Eskişehir-Afyon demiryolunda 28.5, Mersin-Adana arasında 50 olmasına karşın yeni açılan hatlarda bu oran Ankara-Kayseri demiryolunda 23, Samsun-Zile 16' ya kadar düşmektedir<sup>538</sup>. Demiryollarında, kilometre başına düşen yolcu adedinin azlığını oluşturan en önemli neden dünyada yaşanan ekonomik buhrandır.

Tablo 16. 1927 - 1933 'de Yapılan Demiryollarının Yıllara Göre İnşaat Uzunlukları

	1927-28	1928-29	1929-30	1930-31	1931-32	1932-33
Anadolu Hattı	1.032	1.032	1.032	1.032	1.032	1.032
Bağdat kısmı	346	346	346	346	346	346
Mersin -Adana	-	-	-	-	-	68
Adana-Fevzipaşa	-	-	-	-	-	14
Ankara-Sivas	381	381	424	579	602	602
Kütahya-Balıkesir	-	38	61	91	253	253
Fevzipaşa-Diyarbakır	-	-	107	166	263	283
Irmak-Çankırı	-	-	-	65	142	175
Samsun-Sivas	100	206	219	265	280	324
Ulukışla-Niğde	-	-	-	-	-	60
<b>Normal Hatların Toplamı</b>	<b>1.859</b>	<b>2.003</b>	<b>2.257</b>	<b>2.612</b>	<b>2.986</b>	<b>3.157</b>
Sarıkamış-Hudut( geniş)	124	124	124	124	124	124
Erzurum-Sarıkamış(dar)	232	232	232	232	232	232
Mudanya-Bursa( dar)	-	-	-	-	-	41
Samsun-Çarşamba( dar)	-	-	-	-	41	4
<b>Demiryollarının Toplamı</b>	<b>2.215</b>	<b>2.359</b>	<b>2.613</b>	<b>2.968</b>	<b>3.383</b>	<b>3.558</b>

Kaynak: *Demiryolları Mecmuası, Cumhuriyet' in 10. Yıl Özel Sayısı*, s.554/4.

Tablo 17. 1924-1933 Arasında Yapılan Demiryollarına Harcanan Oranlarla Açılan Hatların Uzunlukları.

YIL	HARCANAN PARA	AÇILAN UZUNLUK(KM)
1924	8.700.000	0
1925	29.000.0000	203
1926	43.900.000	251
1927	72.300.000	518
1928	121.500.000	595
1929	161.400.000	783
1930	203.300.000	1232
1931	225.600.000	1392
1932	232.600.000	1690
1933	245.700.000	1955

Kaynak: *10+3 Cumhuriyet' in Yıl Dönümünde Türkiye Bayındırlığı*, Bayındırlık İşleri Dergisi, İstanbul, 1926, s.180.

Türkiye Cumhuriyet' i demiryollarını yapabilmek için iç borçlanmaya da yönelmiştir. İlk kez alınan iç borç Fevzipaşa-Malatya-Ergani demiryolunun yapımında kullanılmıştır. Demiryollarının kilometresinde artış görünürken, Devlet Demiryolları ve Limanlarının işletme sonuçları da aşağıda verilmiştir<sup>539</sup>.

<sup>539</sup> Buradaki rakamlar Cumhuriyet' in 10 yılında yayınlanan *Demiryolları Mecmuası*'ndan çıkartılmıştır.

Tablo 18. 1928-1933 Arasında Demiryollarının İşletme Sonuçları.

	1928-29	1929-30	1930-1931	1931-32	1932-33
Hattın uzunluğu	2.359	2.613	2.968	3.383	3.558
Yolcu adedi( ana hat)	1.803.739	2.091.674	1.901.736	1.523.289	1.314.240
Taşınan eşya ton km	237.828.508	306.764.501	321.955.053	394.276.535	294.981.117
Hasılat	12.708.317	15.007.123	14.231.944	15.439.797	12.700.577
İşletme masrafları	10.645.532	10.990.974	11.706.372	10.929.551	10.058.374
Kar	<b>1.651.632</b>	<b>3.525.097</b>	<b>3.048.855</b>	<b>3.922.113</b>	<b>2.155.040</b>

Cumhuriyet Döneminde demiryollarının 1938 yılında ulaştığı noktayı Ali Çetinkaya, Erzincan hattının açılışı sırasında yaptığı konuşmasında şu şekilde özetlemiştir<sup>540</sup>.

“ Cumhuriyet hazinesinden son 12 Cumhuriyet yılında demiryollarının inşaatlarına 300 küsur milyon lira harcamışlardır. Yabancı şirketlerden imtiyazlı demiryollarını satın almak için de 200 milyon liradan fazla para sarf edilmiştir. Bu dönemde hükümetlerin yaptığı hatlar ile satın alınan hatların toplamı 7 bin kilometreye ulaşmıştır. Bundan böyle dahi demiryolu inşasına devam edeceğiz. Önümüzdeki 1939 senesinin ortalarında Erzincan hattının Erzurum’ a varması mukadderdir. Diyarbakır dan dahi şarka ve cenup-u şarkiye doğru hatlarımızın inşasına devam etmekteyiz. Bu günden itibaren Diyarbakır’ dan öteye ray ferşiyatına başladığımızı da tebşir edebilirim.”

Ali Çetinkaya, ülke içerisindeki demiryolları hatlarının pek yakında batıdaki ve doğudaki komşu ülkelerle birleşmesinin kaçınılmaz olduğunu da konuşmasında belirtmiştir. Nafia Vekilinin verdiği bilgilere göre 1933 yılında taşınan yolcu adedi 5 milyon iken 1938 yılında 20 milyonu geçmiştir. Senede 2 milyon ton olan eşya nakliyesi 1938 senesinde 5 milyon tona yaklaşmıştır<sup>541</sup>.

<sup>540</sup> Cumhuriyet, 12 Birincikanun, 1938, s.9.

<sup>541</sup> Aynı.



Yabancı şirketlerden alınan hatların durumuna da değinen Ali Çetinkaya, hatların işletilmesi ve genişletilmesi konusunda değerli açıklamalarda bulunmuştur.

“... *Ecnebi şirketlerden satın aldığımız demiryollarının tarifelerini halkımızın içtimai ve iktisadi şartlarına uygun olarak tanzim ediyoruz. Cumhuriyet ilk 1923 yılında demiryolu bütçemizin varidatı 1.179.000 lira iken 1937 senesi varidatının 36.000.000 kadar yükseldiğini iftihar ile söyleyebilirim*<sup>542</sup>.”

### 3.4 . Limanlar:

#### 3.4.1. Trabzon- Erzurum Demiryolu ve Trabzon Limanı:

Karadeniz ve Doğu Anadolu Bölgelerinin birbirine bağlanması düşüncesi ilk defa Chester Projesi ile ortaya atılmıştır. . Ek sözleşme maddelerinde, Aşkale-Karadeniz arasında bir demiryolu ile Karadeniz’ e ikinci bir liman yapılması yer almıştır.

Bu doğrultuda atılan ikinci bir adım ise 1924 yılında olmuştur. Trabzon Milletvekili, Muhtar Bey ve arkadaşları 31.3.1924 yılında Trabzon ile Erzurum arasında bir demiryolunun inşaatı ve bu demiryolunun denize bağlantısını sağlayacak olan Trabzon limanının yapılması konusunda Meclis Başkanlığına bir kanun tasarısı sunmuşlardır<sup>543</sup>.

Muhtar Bey ve arkadaşlarının Meclise verdiği bu kanun tasarısı Nafia Encümeninden geçtikten sonra 10.4.1924 günü Meclis Genel Kurulunda ele alınmıştır. Muhtar Bey ve arkadaşlarının sunduğunu kanun tasarısında şu hususlar belirtilmiştir:

Türkiye’nin Batısı ve Güneyi demiryolları, şoseler ve limanlarla donatılırken, Kuzey ve Doğu Bölgeleri senelerden beri ihmal edilmiştir. Bu nedenle bu kısımlarında muntazam bir program dahilinde imarına başlanmalıdır. Adı geçen bölgelerin arazi yapıları göz önüne alınırsa, Karadeniz Bölgesi ülkenin arazi yapısı bakımından yol yapımına en elverişsiz yeridir. Fakat dağlar doğuya gidildikçe yükseklik kaybetmektedir. İşte bu nedenle bu bölgelerin insanları ulaştırma ve nakliye işlerinde olumsuzluklar yaşamışlardır. Doğu illerinde üretilen ürünlerin en iyi şekilde pazara sunulacağı yer

<sup>542</sup> Aynı.

<sup>543</sup> T.B.M.M.ZC, D.2, C. 8, s.127. 173. 301.

Samsun ve Trabzon limanlarıdır. Yalnız Samsun limanı bölgeye uzaktır. Geriye Trabzon limanı kalmaktadır<sup>544</sup>.

Doğu illeri açısından en ekonomik yer Trabzon' dur. Bu nedenle Trabzon Limanının ve Trabzon-Erzurum hattının yapılması zaruridir. Trabzon'dan Erzurum'a uzanan bir demiryolu yapılırsa, İran ticareti de denetimimize geçer ve Trabzon limanı sayesinde dünya pazarına açılır. Yapılacak demiryolunun güzergahı belli olmamakla birlikte, mutlaka Bayburt Ovasından geçmelidir. Doğu bölgesi hayvan yetiştirilmesi bakımından önemli olduğu kadar şeker pancarı üretimi bakımından da zengin bir potansiyele sahiptir. Yapılacak olan demiryolu üretilen ürünlerin diğer bölgelere sevkiyatında önemli rol üstlenecektir<sup>545</sup>.

Liman inşaatına gelince, limanın yapılması I. Dünya Savaşında **Milli Banka'** ya verilmiştir<sup>546</sup>. Banka limanı, 15 Milyon Franka (660.000 lira) inşa edecektir. Fakat savaşın çıkması yüzünden mukavele geçersiz kalmıştır. Hükümet derhal şirketle ilişki kurarak 1925 yılında liman inşaatına başlamalıdır<sup>547</sup>.

Nafia Encümeninde ele alınan kanun tasarısı, encümenden geçmiştir. Encümen de Trabzon-Erzurum demiryolu hattı ile Trabzon Liman projesinin, doğu illeri için ekonomik değeri büyük olan bir projeler olduğunu belirtilmiştir.

Oylamaya sunulan kanun tasarısı ile Meclis hükümete, demiryolunun Trabzon'dan başlayarak Erzurum'a ve bir uzantısının da .Erzincan' a ulaşacak şekilde güzergah belirmesi ve keşif çalışmaları yapması için izin vermiştir<sup>548</sup>.

1925 yılına gelinmesine karşın hattın geçeceği yerler ve liman için keşif işleri bitirilememiştir. Bu konuda Meclis' te görüşmeler yapılırken Nafia Vekili, *hattın ve limanın inşaatı ne zaman başlayacak ?* sorusuna karşılık bu yılda bunun imkansız olduğunu, keşiflerin bitirilemediğini, ayrıca bu işin kaynak sorununun çözülmesi gerektiğini

<sup>544</sup> T.B.M.M.ZC, D.2, C.8/ 1, s.538.

<sup>545</sup> Aynı,539-540.

<sup>546</sup> İtibar-i Milli Bankası: Banka 1 Ocak 1917' de 4 milyon Osmanlı lirası sermaye ile, merkez İstanbul olmak üzere kurulmuştur. Bankanın geniş bir çalışma alanı vardır ki bu alan içerisinde demiryolu, havayolu, kanal ve liman gibi genel bayındırlık hizmetleri yapımına yardım etmek ve bu amaçla ulusal şirketler kurmak veya ortak olmaktan yer almaktadır. Akgüç, *a.g.e.*, s.12-13.

<sup>547</sup> T.B.M.M.ZC, D.2, C.8/1, s.541-542.

<sup>548</sup> *Düster*, 3. Tertip, C.5, s.811.

söylemiştir<sup>549</sup>. 1925 senesi bütçesine demiryolunun ve limanın yapılması için 500.000 liralık ödenek konmuştur.

Demiryolunun ve limanın yapılması konusunda 1929 yılına kadar hiç bir gelişme sağlanamamıştır. 1929' da demiryollarının ve limanların yapımı için atılan en büyük adım olan 140 milyonluk yatırım projesinde Trabzon-Erzurum demiryolundan söz edilmez. Unutulan bu projenin yerini Sivas-Erzincan-Erzurum demiryolu almıştır. Yalnızca projenin kapsamına Trabzon' a bir dalga kıranın yapılması alınmıştır<sup>550</sup>.

### 3.4.2. Mersin Limanının İnşaatı:

Mersin' e liman yapılması tartışmaları II. Meşrutiyet Dönemine , 1909 yılına dayanır. Aslında Mersin' de o tarihlerde bir liman vardır fakat bu liman açık bir limandır ve aynı zamanda korunaklara , tesislere sahip değildir. Mersin limanı konumu itibarıyla Asya' yı Akdeniz' e bağlayan bir yerdir. Haydarpaşa' dan başlayarak güneye doğru uzanan Anadolu-Bağdat demiryolunun da iskelesi konumundadır.

1922 ' de Mersin' e liman, rıhtımlar ve diğer tesisleri yapmak ve imtiyazını almak için Fransız vatandaşı K. Grunblad ve şirketi Nafia Vekaletine başvurmuştur. O yıllarda Nafia Vekaleti ile şirket arasında uzun görüşmeler olmuş daha sonrada bu teklif Maliye Encümenine oradan da Nafia Encümenine gelmiştir<sup>551</sup>. Encümenlerde ele alınan teklif yaklaşık iki yıl sonra Meclis' te görüşülmeğe (12.4.1924 ) başlamıştır. O gün Mecliste hükümet üyeleri ile birlikte Nafia Vekilinin da olmaması yüzünden görüşme Pazartesi gününe yani ayın 14'üne bırakılmıştır. Sadece Mersin milletvekili Niyazi Bey, limanın önemine değinen bir konuşma yapmıştır<sup>552</sup>.

Niyazi Bey, konuşmasına Mersin Limanının İç Anadolu' nun Akdeniz' e bağlantısını gerçekleştiren yer olduğunu belirterek başlamıştır. Daha sonra Mersin hakkında bilgiler veren Niyazi Bey, Mersin' in I. Dünya Savaşından önce Adana ve civarına 67 kilometrelik bir hatla bağlandığını ve buradan getirilen ürünlerin iskelesi konumunda bulunduğunu vurgulayarak devam etmiştir. Bundan başka Niyazi Bey limanla ilgili önemli hususların da altını çizmiştir. Bunlar limanın rüzgarlara karşı açık ve

<sup>549</sup> T.B.M.M.ZC, D.2, C.17, s.300-304.

<sup>550</sup> Aynı, D.3, C.12, s.142.

<sup>551</sup> Aynı,D.2, C.8/ 1, s.680.

<sup>552</sup> Aynı, s.598-601

korunaksız olduğu, dalga kıranın bulunmaması ve ayrıca yükleme ve boşaltma tesislerinin olmadığı yönündedir.

Niyazi Bey' in konuşması sırasında söz alan almış olan Dersim Milletvekili Feridun Fikri Bey, hükümetine ve Nafia Vekilinin olmadığı bir oturumda, Mersin Limanının imtiyaz meselesinin görüşülmesinin yanlış olduğunu söylemiştir<sup>553</sup>.

Pazartesi günü tekrar başlayan Meclis görüşmeleri sırasında Fethi Bey imzası ile TBMM Başkanlığına sunulan teklif okunmuştur. Teklifin ana hususları şunlardır: Sermayenin yarısı veya yarıdan fazlası şirket tarafından diğer kısmı da % 6-7 faizli hisse senetlerinin hükümet veya şirkettin satışı ile karşılanacak, imtiyaz süresi 75 yıl olacak, liman ve arazi işletilmesinden hükümete % 15 kar payı verilecek, 35 milyona mal olacak dalga kıran duvarının inşaatı, barınaklar, rıhtım yapımı, asıl rıhtım üzerine dekovil hattının yapımı, bunlardan başka şehrin elektrik, yol, kanalizasyon işleri , dok ve antrepoların yapımı<sup>554</sup>.

Şirketin teklif ettiği şartlar Nafia Encümenince kabul edilmiştir. Encümen açıkladığı mazbatasında imtiyazın neden kabul edildiğini şu şekilde belirtmiştir: Sözleşmenin 14. Maddesince oluşturulacak şirkettin, hisset arları bir üye fazlası ile Türk olacak, daha önce buraya hiç bir sermaye grubunun yatırım yapmak istememesi karşın, Fransızlar bu bölgeyi işgal ettiklerinde mühendis Gronblad Mersin' e liman yapmak için Fransa'dan bir çok malzeme getirerek liman inşaatına başlamıştır<sup>555</sup>.

Nafia Encümenin onayladığı bu imtiyaz antlaşmasını Maliye Encümeni kabul etmemiştir. Maliye Encümeni teklifin olumsuz karşılanma nedenlerini uzunca bir metinle açıklamıştır. Nedenlerin başında ilk olarak limanın yapılmasındaki teknik nedenler, sonrada antlaşma şartnamesinin maddeleri gösterilmiştir. Mazbatanın en sonunda da limanın ekonomik öneminin büyük olduğu, Haydarpaşa' dan başlayan yolun güney ucunda yer aldığı, bu nedenle de özellikle İç Anadolu' nun denize çıkış noktasını oluşturduğu ( o sırada Yumurtalık limanı Chester Projesi kapsamındaydı, diğer bir liman olan İskenderun Anadolu Demiryollarının imtiyazı kapsamındaydı) açılarak böyle fevkalade bir ticaret potansiyeline sahip limanın ancak devlet tarafından yapılabileceği

<sup>553</sup> Aynı, s.598.

<sup>554</sup> Aynı s.652-653. Şartname ve diğer bilgiler için bkz. s.656-670.

<sup>555</sup> Aynı, s.660-663.

belirtilmiştir. Karara dayanak noktası olarak da başta İngiltere olmak üzere diğer Avrupa ülkelerinde limanların, havuzların, rıhtımların kamu malı olduğunu yapımının ve işletilmesinin kamuya ait olduğu gösterilmiştir<sup>556</sup>.

Mersin limanının devlet tarafından yapılması konusunda aynı gün bir kanun tasarısı görüşülerek kabul edilmiştir. Buna göre, limanın inşaatı 1927 yılına kadar tamamlanacak, her sene sarfiyat kadar bütçeye konmak üzere 8 milyon lira verilecek, 1924 bütçesine liman için 500.000 lira konulacaktır<sup>557</sup>.

Mecliste kabul edilmesine karşın limanın yapımına 1927 yılına kadar bir türlü başlanamamıştır. Hükümet, 17 Mayıs 1927' de bu konuda Meclis Başkanlığına İsmet Paşa imzalı bir yazı ile başvurarak limanın inşaatına halen başlanamadığını, başlanabilmesi içinde 15 milyon liraya ihtiyaç olduğunu belirtilmiştir. Bütçe Encümeninde görüşülen hükümetin önerdiği 15 milyonluk teklif 10 milyon lira olarak saptanmıştır. Bunun üzerine Mecliste ele alınan tasarı ile, 19 Nisan 1924 tarih ve 489 numaralı kanun değiştirilerek, son şeklini almış ve ödenek 10 milyon olarak saptanmıştır<sup>558</sup>.

Limanın inşaatı konusunda yapılan en büyük gelişme 1929 yılındaki 140 milyonluk yatırım projesi kapsamına alınmasıdır. Liman tam kapasite ile 1933 yılında çalışmaya başlamıştır. Liman daha sonra 1938' de Denizbank tarafından satın alınmıştır<sup>559</sup>.

1938 yılında limanın işleyişi hakkında şunları söyleyebiliriz: Mersin Limanının hinterlandı çok geniştir. Bu nedenle ihrac malları da çeşitlilik gösterir. Fakat hububat , pamuk, maden ve canlı hayvan ihracı ilk sıraları almıştır. Aşağıda bu ihrac mallarının 1937 yılının 11 aylık toplamını, 1938'in 11 ayı ile karşılaştıran bir tablo verilmiştir.

<sup>556</sup> Aynı, s.673-678

<sup>557</sup> Aynı, s.683. s.846-850.

<sup>558</sup> Aynı, C.33, s.135-136.

<sup>559</sup> Mersin limanının iş hacmi ve kapasitesi için bkz. *Cumhuriyet*, 20 Birinci Kanun, 2 Temmuz 1938.

Tablo 19. Mersin Limanından 1937-1938 Yıllarında Yapılan İhracat

YIL	HUBUBAT		PAMUK		MADENLER		DİĞERLERİ	
	TL	TON	TL	TON	TL	TON	TL	TON
1937	3.550.517	66.843	1.922.300	4.606	908.139	39.798	2.033.629	22.272
1938	4.191.107	83.776	4.820.482	13.826	1.748.020	66.156	3.415.064	33.865

Kaynak: *Cumhuriyet*, 2 Temmuz 1938.

1930 yılının 11 ayında toplam ihracat 14.250.107 TL olup ihraç olunan maddelerin toplamı da 197.623 tondur. Oysaki 1937 yılının 11 ayında ihracatın toplamı 8.709.939 TL, ihraç maddelerinin toplamı da 133.519 tondur. Buna göre; 1938 yılının 11 ayındaki ihracat 1937 yılına göre 5.540.168 lira ve miktar itibariyle de 64.104 ton fazla gerçekleşmiştir.

Aynı senelerde Mersin Limanından ihraç edilen canlı hayvanlara bakıldığında da aşağıdaki verilere ulaşabiliriz.

Tablo 20: Mersin Limanından 1937-1938 Yıllarında Yapılan Canlı Hayvan İhracatı

YIL	İHRAÇ EDİLEN HAYVAN	GELİR
1937	72.467	295.354
1938	19.795	75.434

Kaynak: *Cumhuriyet*, 2 Temmuz 1938.

Canlı hayvan ihracatının yapıldığı bölgeler ise genellikle Orta Doğu ülkeleridir. Orta Doğuda gelişen siyasal ve askeri gelişmeler doğal olarak ihracatın da dengesini yıllara göre değiştirmiştir. Yukarıdaki tabloda görülen 1938 yılındaki değişimin nedeni de Filistin'de yaşanan siyasal belirsizlik ve karışıklık oluşturmıştır.

### 3.4.3. Samsun Limanı:

Yapımı süren Samsun-Sivas demiryolu ile İç Anadolu kuzeye yani Karadeniz' e bağlanacaktı. Demiryolunun, Ankara - Sivas demiryolu ile Kayseri' de kesişmesinden sonra Karadeniz sahilleri tamamen Anadolu' nun içi ile bütünleşecekti.

Anadolu ekonomisi için bu kadar önemli olan demiryolundan daha iyi yararlanmanın en önemli şartı da Karadeniz kıyısının ticaret kapasitesi en geniş olduğu Samsun' a gelişmiş bir liman yapmakla gerçekleşebilirdi. İşte bu doğrultuda hareket eden hükümet 12..12.1926 tarihinde Büyük Millet Meclisi Başkanlığına bir layiha sunmuştur.

Hükümetin sunduğu tasarıda Samsun Limanının önemi şu şekilde vurgulanmıştır:

*“.....Samsun-Sivas hattının inşası münasebetiyle iş bu hattın istifade edilmesi ancak Samsun'da tesisat ve tekemmülatı lazimeyi haiz asri bir liman vücuda getirilmesiyle kabil olabile[cektir]....<sup>560</sup>”*

Kanun layihası Nafia ve Maliye Encümenlerinden geçerek 20.12.1926 günü Meclis' e gelmiştir. Hükümetin sunduğu kanun teklifinde, Samsun limanının üç yılda bitirilmesine ve her yıl harcama kadar bütçeye konulmak üzere 6 milyonluk tahsilat verilmesi yer almaktadır. Sunulan bu tasarı Meclisçe aynen kabul edilmiştir<sup>561</sup>.

Mersin limanı gibi Samsun limanında da 1927 yılına kadar fazla bir gelişme olmamıştır. 18.6.1927 günü Mersin limanının yapılması hakkında çıkarılan kanunda yapılan değişiklik Samsun limanı için çıkarılan kanunda da yapılmıştır. Buna göre, limanın yapımı için lazım olan para 6 milyondan 10 milyona yükseltilmiştir<sup>562</sup>.

Samsun limanı da 1929 yılında başlatılan 140 milyonluk yatırım hamlesinin içine alınmıştır.

<sup>560</sup>T.B.M.M.ZC, D.2, C.28, s.108-110.

<sup>561</sup>Aynı.

#### 3.4.4. Filyos- Ereğli Hattı ve Limanı.

Ankara- Ereğli demiryolu olarak planlanan fakat sürekli olarak izleyeceği yol değiştirilen demiryolu Filyos' ta kalmıştır. Demiryolunun daha ileriye götürülememesi, ülkedeki kömür ihtiyacının 1.5 milyon tonunun üretildiği ve bu üretimin kısa zamanda 5 milyon tona çıkacağı göz önüne alınırsa bir an bitirilmesini zorunlu kılmıştır. Hattın yapılması İsvaç sermaye grubuna verilmiştir<sup>563</sup>.

Yapılacak olan demiryolunun yanında, çıkarılan kömürlerin denizden taşınması için Ereğli' de bir limanın da yapılması gerekliydi. Bütün bunları değerlendiren hükümet, Filyos' tan başlayarak sahili takip ederek Ereğli'de noktalan bir demiryolunun yapımına başlanması ve dört yılda bitirilmesi için harekete geçmiştir. Hükümet 3 Mayıs 1933 tarihinde TBMM Başkanlığı' na sunduğu kanun layihası ile, normal genişlikte yapılacak olan demiryolunun inşaatı için 20 milyon ve altı ayda tamamlanması planlanan liman inşaatı için de 10 milyon lira harcama yapılması için yetki istemiştir<sup>564</sup>.

Nafia ve Muvazene-i Maliye Encümeninden olumlu rapor alan tasarı, 23 Mayıs 1933 günü Meclis' in Genel Kurulunda görüşülmüştür. Milletvekilleri yapılan oylama sonucunda demiryolunun yapımını kabul etmişler ve bu konuda hükümete yetki vermişlerdir<sup>565</sup>.2214 sayılı kanun<sup>566</sup> olarak yürürlüğe giren demiryolu hattı, Ankara-Ereğli demiryolu hattı olarak başladığı inşaat serüvenini 1937 yılında Zonguldak' a ulaşacak şekilde Irmak-Zonguldak hattı şeklinde noktalamıştır<sup>567</sup>.Demiryolunda ortaya çıkan bu gecikmeler, Ereğli limanında yapımını geciktirmiştir.

1938 yılında Havza Kömürlerinin ve kurulma aşaması hemen hemen tamamlanan Karabük Demirçelik Fabrikasının ham ve mamul mallarının taşınabilmesi için yapılacak limanın yeri tartışılmaya başlanmıştır. Limanın inşaatı için önerilen yerler; Ereğli,

<sup>562</sup> Aynı, C.33, s.137-138.

<sup>563</sup> Aynı, C.32, S.480-481.

<sup>564</sup> Aynı, D.4, C.15, s.326. ek no: 202.

<sup>565</sup> Aynı, s.310-312.

<sup>566</sup> *Düstur*, 3. Tertip, C.14, s.975.

<sup>567</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. *Bayındırlık İşleri Dergisi*,S.7, Birinci Kanun 1934, s.65. *Bayındırlık İşleri Dergisi*, S. 5, İlk Teşrin 1935, s.17.18. *Cumhuriyet' in 14. Yıl Döneminde Türkiye Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi*, Ankara, 1937, s.36-54.



Amasra, Zonguldak ve Çatalağzı' dır<sup>568</sup>. Bu yazıda geçen limanlardan sadece konumuz itibariyle Ereğli Limanı hakkında verilen bilgileri aktaracağız.

*“ Ereğli tabii bir limandır. Burada Cenevizlilerden kalma bir dalgakıranı büyütmek, gemi leşlerini temizlemek ve liman tesisatını yapmak 8 milyon liraya mal olacaktır. Ereğli'nin geniş hinterlandı da vardır. Fakat Ereğli'nin iki mahzuru vardır:- Biri kömür havzasının ortasında değil en garp ucundadır. İkincisi demiryolu ile Havza'ya bağlı olmamasıdır. Buraya Zonguldak'tan 40-45 kilometrelik yeni bir demiryolu yapmak lazım gelmektedir. Arızalı yerlerden geçecek bu hattın inşa masrafı, tünelleri yüzünden yüksek olacaktır. Limanın tesis masrafının ucuzluğu gibi bir meziyet, bu masrafı dolayısıyla ortadan kaldıracaktır. Sonra, dahili ve bilhassa Karabük'e doğru yapılacak her türlü nakliyata olduğu gibi havzanın merkezinden Ereğli'ye yapılacak kömür nakliyatında da daima bu 40-45 kilometrelik fazla yolun taşıma masrafı binecektir. Ekonomik değer bakımından Ereğli'nin mahzuru mühimdir.”*

Karadeniz'e yapılması düşünülen limanın yeri konusundaki tartışmalar ilerleyen günlerde de devam etmiştir. Fakat burada asıl olan, Ereğli'ye liman yapılmasına 1933 senesinde karar verilmesine karşın, 1938 yılında Ereğli limanına alternatif liman yerlerinin sunulmasıdır. Bu gelişmelere etkili olan ise Havza' da zengin kömür rezervlerinin işletmeye açılması ile yapımı son aşamaya gelen Karabük Demirçelik Fabrikasıdır.

1938 yılı Türkiye'deki limanların mercek altına alınıp, tartışma konusunun ağırlık kazandığı yıl olmuştur. Özellikle basın limanlar konusun değişik bakış açılarında ele alıp incelemiştir. 1938 yılında limanlar konusunda yazılmış diğer bir önemli makalede Yunus Nadi' ye aittir. Yunus Nadi'nin yazısındaki aşağıdaki kesitler limanlar konusunun boyutu hakkında bize önemli ip uçları vermektedir.

*“Türkiye'mizin henüz el sürülmemiş denilecek limanlar meselesi vardır. Memleketin ekonomisini düzeltmek için sarf olunan gayretler ve fedakarlıklar ancak modern limanlarımızın vücut bulması ile verimli vaziyetlere geçebilirler..... şimendifer ancak modern limanlarla en mükemmel şekillerini alabilirler. Bir şimendiferin getirdiği trenin muhteviyatı bir iki saat zarfında vapura nakledilmiş olabilmeli ve bir saat içinde vagonlara geçerek Anadolu içlerine gidebilmelidir... bu da modern limanlarla temin olurur.*

<sup>568</sup> Abidin Daver, “ Kömür Limanının Nerede Yapılması Münasıptir “ *Cumhuriyet*, 21 Temmuz 1938.

*Liman yoksulluğunun memleket iktisadiyatı üzerindeki makus tesirlerini anlatmak için her kesin kolay anladığı klasik misali hala zikredecek mevkiindeyiz: Hamburg veya Anvers' ten kalkarak müteaddit denizleri kat ile faraza İstanbul' a gelen eşya vapur nakliyesine muadil çıkarma masrafı ödüyor. Eşyanın vapurdan alakadarın mağazasına gidinceye kadar ödediği para ile geçirdiği zorluk binlerce metrelik seyahatin külfetinden daha çoktur. Niçin ? Çünkü limanlarımız hemen hemen sıfır denilecek bir boşluk halinde bulunuyor. Herhangi nazik "kırılabilir" eşyanın bizim limanlarımızda arızasız olarak çıkarılabilmesi harika sayılacak bir muvaffakiyet teşkil eder.*

*Limanlarımız hangi programda yapılacak ?...İlk safa gelen başlıca limanların hepsinin birden yapılması... bu mevzuda tutulacak yolların en isabetlisidir. ...yapılması kat'i zaruretle ilk safa gelen limanlar şunlardır: Karadeniz' de Trabzon,Samsun,Çatalağzı limanları. Marmara' da İstanbul,Derince limanları. Akdeniz' de ıslah olunacak İzmir limanı ile yeniden yapılacak Mersin limanı....<sup>569</sup>”*

### 3.5. Demiryolları ve Limanlar Konusundaki Eleştiriler.

Cumhuriyet' in ilanından sonra demiryolları devletin ve dolayısıyla iktidar partisi Cumhuriyet Halk Partisi'nin resmi politikası haline dönüşmüştür. 1923 ile 1933 arasında demiryollarında, limanlarda ve diğer devlet tekellerinde gerçekleşen inşaatları yerli ve yabancı şirketler veya devletinde ortak olduğu anonim şirketler gerçekleştirmiştir. Bu uygulama bir çok çıkar grubuna haksız kazançlar sağladığı için eleştiriye tabii tutulmuştur. İktidardaki Cumhuriyet Halk Partisine ve hükümete karşı eleştiriler 1929 yılından itibaren yöneltilmeye başlanmıştır. Bu tarihte Takrir-i Sükun yasasıyla basına uygulanan sansür göreceli de olsa yumuşama eğilimi göstermiştir.

Basına iktidarca tanınan hoşgörü çerçevesinde muhalif yayınlarda faaliyet içerisine girmeye başlamıştır. Bunlar içerisinde Arif Oruç'un 29 Aralık 1929 tarihinde çıkarmaya başladığı *Yarın* gazetesi ilk sırayı çekmiştir<sup>570</sup>. Gazetenin mücadeleci ve muhalif çizgisi kısa zamanda kendisini geniş bir alanda hissettirmiştir. Gazetenin kurucusu Arif Oruç, amaçlarının kişiler olmadığını, yapılan yanlışlıklar olduğunu bir yazısında bildirmiştir<sup>571</sup>. Arif Oruç , başka bir yazısında da Başvekil İsmet Paşa' yı ülkedeki yolsuzluklarla

<sup>569</sup> Yunus Nadi; “ Limanlarımızı Yapmakta Tutacağımız Yol Ne Olmalıdır ? “ *Cumhuriyet* ,9 İkincikanun, 1938.

<sup>570</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. Mete Tunçay; *Arif Oruç' un Yarın'ı(1933)*, İstanbul, İletişim Yayınları,1991.

<sup>571</sup> Arif Oruç, “ Muhalefet – Tenkit”, *Yarın*,27 Mayıs 1930.

mücadele etmesi gerektiğini bildirerek<sup>572</sup> milletvekillerinin şirket yönetimlerinde bulunmalarını eleştirmiştir<sup>573</sup>. *Yarın*'ın gazetesinin eleştiri noktaları genellikle haksız kazanç, yolsuzluk ve Nafia Vekaletini yakından ilgilendiren elektrik, su işleri ve yabancı işletmelerin Türkleri çalıştırmama üzerinde toplanmıştır.

Eleştiriler, 12 Ağustos 1930 tarihinde kurulan Serbest Cumhuriyet Fırkası<sup>574</sup> ile Cumhuriyet Halk Fırkasını karşı karşıya bırakmıştır. Bu iki parti arasındaki tartışma başka bir çatışma alanını doğurmuş ve tartışmanın boyutu devletçilik liberalizm tartışmasına kaymıştır<sup>575</sup>. Basında, iktidardaki Cumhuriyet Halk Fırkasına ve İsmet Paşa Hükümetine tenkitler, Serbest Cumhuriyet Fırkasının yayın organı niteliğini taşıyan Zekeriya Sertel' in İstanbul' da çıkardığı *Son Posta* gazetesi ile devam etmiştir. Son Posta gazetesi, eleştirilerini devlet işletmelerinin yönetimi ve işletilmesi konusunda, demiryollarına odaklamıştır.

Gazetenin eleştirilerinin temelinde de o günlerde ekonomide önemli sayılabilecek incelemeler yapan Alman İktisatçı *Karl Müller*' in raporu yatmıştır. Raporun hazırlanmasında, 1929' da bütün dünyada yaşanan ekonomik krizin etkisi vardır. Türk Hükümeti, ülkede bir Merkez Bankası' nın kurulması yönünde adımlar atmak için Alman Reichbank Müdürü Hjalmar Schacht' ı Türkiye' ye davet etmiştir. Fakat Almanya' nın da bu tarihlerde ekonomik durumunun kötü olmasından dolayı Schacht gelemeyeceğini bildirmiştir. Ama yerine arkadaşı olan Karl Müller' i önermiştir<sup>576</sup>. Türkiye' ye Nisan 1929' da gelen Müller, Haziran ayına kadar Türkiye ekonomisini incelemiş ve hükümete sunulmak üzere bir rapor hazırlamıştır. Müller' in hazırladığı rapor Türkiye ekonomisi için pekte iç açıcı değildir. Ekim ayında hükümete sunulan bu raporu Son Posta politize ederek, hükümetin uyguladığı ekonomi politikalarını eleştirmede araç olarak kullanmıştır.

<sup>572</sup> *Yarın*, 22 Mart 1930.

<sup>573</sup> Aynı, 26 Mart 1930.

<sup>574</sup> Bu parti için bkz. Çetin Yetkin; *Atatürk' ün Başarısız Demokrasi Devrimi, Serbest Cumhuriyet Fırkası*, 2.baskı, İstanbul, Toplumsal Dönüşüm Yayınları, 1997. Abdülhamit Avşar; *Serbest Cumhuriyet Fırkası*, İstanbul, Kitabevi Yayınları, 1998.

<sup>575</sup> Bu tartışmalar için bkz. Boratav (1974), *a.g.e.*, s.64-85.

Son Posta gazetesinde yayımlanan Müller Raporunun sonuçları şunlardır:

- Türkiye’ de devlet bankası yapılamaz.
- Türkiye’ de fabrika yapılamaz ve sanayi inkişaf edilemez.
- Şimendiferleri inşa için başka bir usul takip etmek lazımdır.
- Türkiye kurtulmak için ziraata azami önem vermelidir.
- Uzun vadeli bir borçlanmaya gidilmelidir<sup>577</sup>.

Müller Raporunun Nafia Vekaletinin demiryolları yatırımlarının ele alındığı bölümde, Nafia bütçesinin demiryollarına ayrıldığı belirtilerek, Nafia bütçesinin genel bütçede, 2/3’ü memleketin savunulmasına ait kategoriye, 1/3’ de ekonomik alanda yapılacak harcamalar sütununa ithal edildiği vurgulanmıştır. Müller bundan başka, yapılmakta olan demiryollarının ekonomik değerinin olmadığını, tamamen savunma amaçlı yapıldıklarının altını çizmiştir<sup>578</sup>.

Müller’ e göre yapılan demiryolları hatlarının, inşaat masraflarının dışında işletme masrafları da zaman içerisinde artacaktır. Tamir harcamaları hariç olmak üzere Ankara-Kayseri hattında hasılan % 215’i, Samsun-Sivas hattında yaklaşık %300’ üne yakını işletme masraflarına gidecektir. Yabancı uzmanlar yapılan hatların yıllık kilometre başına işletme masrafının 1000\$ olarak hesaplamışlardır<sup>579</sup>.

Müller, hükümeti demiryolları siyasetinde eleştirirken, programın 2-3 yıla sığdırılmaya çalışıldığını bu nedenle de devletin masraflarının hızla arttığını belirtmiştir. Bundan başka yabancılarla yapılan anlaşmalarda yanlışlıklar yapıldığını ileri sürmüştür.

“... Belçikalılarla münakit mukavele mucibince, grupça inşası taahhüt olunan iki hattın inşası müddetinin 2,3-5 sene iken inşa masrafının 6 senede tediyesi ve tediyatın... faizlerinde 7 senede tediyesine takarrür etmiştir. [Aynı esaslar] İsveç grubu ve Kayseri’ de atelye inşaatını taahhüt etmiş olan Fox Biraderler firması ile .....[ de yapılmıştır]”

<sup>576</sup> Tekeli/ İlkin, *a.g.e*, s.110.

<sup>577</sup> *Son Posta*, 3 Ağustos 1930.

<sup>578</sup> *Aynı*, 5 Ağustos, 1930.

<sup>579</sup> *Aynı*, 6 Ağustos, 1930.

Müller Raporunun genel esaslarını belirledikten sonra Serbest Cumhuriyet Fırkasının eleştirilerine bir göz atalım: Serbest Cumhuriyet Fırkası tenkitlerini, devlet tekellerinin kötü yönetildikleri ve dolaysıyla masraflarının çok olduğu, malların halka pahalı satıldığında odaklamıştır. A. Fethi Bey, İzmir’ deki konuşmasında partisinin bu konudaki yaklaşımını şu şekilde açıklamıştır:

“...[ Partimiz ] .... inhisarlardan halkın zararına .... ceplerini doldurmak isteyenler[e] karşı[dır]...devlet hazinesi inhisar[ların] tesisi için fedakarlık etmiş olduğu halde inhisardan hasıl olan fayda tamamen hususi şahıslara terkedilmiştir<sup>580</sup>.”

Aynı konuşmasında Fethi Bey, demiryollarını ele alırken, demiryolları konusunda partisinin programını da açıklamıştır.

“ ... Bu nutukta [ İsmet Paşa’nın Sivas nutku] Serbest Cumhuriyet Fırkası alemlak demiryollarının yapılmasına muarız gösterilmiştir. Hayır efendiler! Demiryollarının gerek vatan müdafaası, gerekse iktisadi nokta-i nazardan faydasını inkar etmek asla hatırımızdan geçmemiştir. Bizim iddiamız demiryollarının gayet ağır şartlarda yapılmakta olmasıdır. Muhterem Başvekil Bey, demiryollarının bir varlık meselesi olduğunu idrak eden halkımızın her türlü sıkıntıya katlanmak suretiyle fedakarlık ihtiyar ettiğinden mahis buyuyorlar. Halkın dışından, tırnağından, güçlkle elde edilen bu paraların büyük bir dikkat ve itina ile ve tasarruf gözetilerek sarfi iktiza etmez mi? Halbuki, Başvekil Paşa, Sivas hatlarının ağır faiz ve komisyonla evvelce bir Belçika şirketine verildiğini kendileri ifade ediyorlar. Demek ki bu şirket teahhüdünü ifadan haciz ve mali kabiliyetten mahrum kimselerden mürekkep olmasaydı bu ağır şerait Türk Milletine yüklenmiş olacaktı..... Böyle aldatıcı adamlarla mukavele yapmak aynı mahiyetteki mukaveleyi gene teahhüdünü ifa etmeyeceği anlaşılan İsveç grubu ile tekrar etmek... bu mukavele mahiyeti itibarıyla Belçikalı grup ile yapılan mukaveleden daha ağırdır. Hazineden çıkan paranın % 35’ ne yakın kısmı faiz ve komisyon ücreti ile bu grubun elinde kalmaktaydı....Zira demiryoluna lazım gelen masraflar çiftçiden , esnaftan, tüccardan alınmaktadır. Demiryollarını emin bir şekilde hudutlarımıza kadar ulaştırmak için çiftçinin, esnafın ve tüccarın mali kabiliyetine daima göz önünde bulundurmak ve bu vergi menbalarını korumak lazımdır. Masraflar memleketin iktisadi kudretini aşınca halkın iktisadi kabiliyet ve inkişafı durmağa mahkumdur. O zaman demiryolları siyasetine istemeyerek darbe vurulmuş olacaktır<sup>581</sup>.”

<sup>580</sup> *Hakimiyet-i Milliye*, 8 Eylül 1930.

<sup>581</sup> *Son Posta*, 9 Eylül 1930.

İsmet Paşa' nın kurduğu VI. Cumhuriyet Hükümetinin, Mecliste 2.10.1930 günü hükümet programı okunduktan sonra programa yönelik eleştirisinde Fethi Bey, devlet işletmelerinin yönetimlerinin Cumhuriyet Halk Partisi üyelerine verilmesinin yanlış olduğunu, bunun devletçilikle açıklanamayacağını vurgulamıştır.

*“ Liman inhisarı: Sermayeyi hükümet doğrudan doğruya hazinden veriyor, şirket tesis ediyor. Fakat şirketin idaresi tamamen hususi şahıslara terk olmuyor. Bu işte de devletçilik devlet sermayesini hususi adamlara bırakmak suretinde tecelli ediyor<sup>582</sup>. ”*

İsmet Paşa, Mecliste Serbest Cumhuriyet Fırkasının eleştirileri karşısında savunmaya geçerek, konumu belli olmayan liman inhisarlarının tamamen devletleştirileceklerini açıklamıştır<sup>583</sup>. İsmet Paşa' nın bu açıklaması Serbest Cumhuriyet Fırkasının eleştirilerini kabul anlamına gelmektedir. Meclisteki oturumda Fethi Bey' in eleştirilerine cevap veren Cumhuriyet Halk Fırkasının Müdür Milletvekili Mustafa Şeref Bey' de limanların kamu yararına hizmet etmediğini kabul etmiştir. Mustafa Şeref, limanların tamamen devletleştirileceğini de belirtmiştir<sup>584</sup>.

Bu dönemde Cumhuriyet Halk Fırkası gerek inhisarlar ve gerekse demiryolları yatırımları konusunda kendini “ liberal görünüşlü “ eleştirilere karşı savunmak zorunda kalmıştır. İnhisarlar konusunda Serbest Cumhuriyet Fırkası bunların doğrudan doğruya devletçe işletilmesinden yana değildir. Onlara göre bu işletmeler lağvedilmeli ve ilgili alanlar sermaye çevrelerine serbest bırakılmalıdır. Cumhuriyet Halk Fırkası yoğunlaşarak artan bu eleştiriler karşısında “ devletçi” bir yapıya bürünüyordu. Bu durum kendini demiryolu siyasetinde daha da açıkça ortaya koymaktadır<sup>585</sup>.

Demiryolu siyasetinin eleştirilerinin tırmanması ve halka yansımaları İsmet Paşa başta olmak üzere Cumhuriyet Halk Fırkasının kaygılanmasına neden olmuştur. Demiryollarının yapımında bütün sıkıntıyı halk kitleleri omuzlamış olduğundan bu siyasetin zorunluluğu halka açıklanmalıydı. 2 Ekim 1930 tarihli Meclis oturumunda İsmet Paşa, muhaliflere hayli sert çıkarak Halkçı bir söylem ile diyecektir ki:

<sup>582</sup> TBMM ZC. D.3, C.21, s.40.

<sup>583</sup> Aynı, s.35

<sup>584</sup> Aynı, s.44-45.

<sup>585</sup> Boratav (1974), a.g.e, s.72.

*“... Uzun demiryolu üzerinden geçen bir Şimendifer katarının kıymetini 3mründe araba yapmamıŐ bir adama nasıl anlatabilirsiniz !*

*.....Őimendiferlerden vazgeçmiyoruz,bu memleketi tam bir uzuv halinde idare oluruz, milli vahdeti temin olunmuş, milli m3dafaası imkan haline gelmiş bir v3cut haline getirmek bizim için hayati bir meseledir<sup>586</sup>.”*

---

<sup>586</sup> TBMM ZC. D.3, C.21, s.56-57.

### III. BÖLÜM

#### BAYINDIRLIK BAKANLARI (1920-1933)

##### 1. İsmail Fazıl Paşa ( CEBESOY)

1856 yılında Girit' in Kandiye Kentinde doğmuştur. Tüccardan İbrahim Efendi' nin oğludur. İlk ve orta öğrenimini tamamladıktan sonra 1870' de Harbiye Mektebine girmiş, 1873' de Süvari Teğmen olarak Erkânı Harbiye sınıfına ayrılmıştır. 12 Temmuz 1876' da Erkanı Harbiye Mektebini bitirerek Kurmay Yüzbaşı olmuş ve öğretmen olarak Harbiye Mektebinde görevlendirilmiştir. Asker olarak çeşitli görevlerde yer alan İsmail Fazıl Paşa, Harbiye Nezareti Süvari Dairesi Başkanlığından 6 Şubat 1914' te emekliye ayrılmıştır<sup>587</sup>.

Ulusal Mücadele başlayınca, Anadolu'ya geçen İsmail Fazıl Paşa, Mustafa Kemal' in yanında yer almıştır. Sivas Kongresine İstanbul temsilcisi olarak katılmıştır. Kongrenin açılışı sırasında geçici başkan Mustafa Kemal bir nutuk okuduktan sonra<sup>588</sup>, sıra başkanlık seçimine geldiğinde, söz alan İsmail Fazıl Paşa, başkanlığın birer gün ya da birer hafta ile sınırlı olarak sırayla yapılmasını önermiştir. Buna gerekçe olarak da, bu uygulamanın senlik benlik kavgası yaratmayacağı gibi, dışarıya karşı da eşitliği gözettiğimiz için, iyi bir etki yapacağını ileri sürmüştür<sup>589</sup>.

Erzurum Kongresinden sonra Sivas Kongresinde de başkanlık sorunun gündeme getirilmesinin arkasında, bazı üyelerin Mustafa Kemal 'in başkanlığını istememeleri yatmaktadır. Mustafa Kemal oluşan durum karşısında, *Nutuk*' ta isim vermeyerek İsmail Fazıl Paşa' ya yönelik şunları yazmıştır: “ *Baylar, ben öneriyi yapanla birlikte bütün ulusumuzun, hepimizin nasıl bir felaket çıkmazında bulunduğumuzu göz önüne getirerek, kurtuluş çaresi olduğuna inandığım girişimleri bitmez tükenmez güçlükler ve engellere karşın maddesel ve ruhsal bütün varlığımla yürütmeye çalışırken, benim en yakın arkadaşlarım, daha dün İstanbul' dan gelmiş ve elbette işlerin içyüzünü*

<sup>587</sup> Fahri Çoker; *Türk Parlamento Tarihi , Ulusal Mücadele ve TBMM I. Dönemi,1919-1923,C.3*, Ankara, TBMM Vakfı Yayınları, 1997(a), s.969.

<sup>588</sup> Bkz. *Nutuk*,C.3, Belge no:54

<sup>589</sup> *Aynı*,C.1, s.119. M. Mazhar Müfit Kansu;*Erzurum' dan Ölümüne Kadar Atatürk'le Beraber*, C.I, Ankara, 1966, s.218.



*bilmeyen, saygı duyduğum yaşlı bir kişinin diliyle bana senlikten benlikten söz ediyorlar*<sup>590</sup>. ”

İsmail Fazıl Paşa, Kongre sırasında en çok tartışılan manda sorunu tartışmalarında Amerikan mandasını savunan bir çizgi izlemiştir. Bu amaçla da, Kongrenin ikinci günü bir önerge vererek açıkça bunu dile getirmiştir. Kongrenin ikinci gününden sonra ele alınan bu konu geniş bir tartışma zemini yaratmıştır. İsmail Fazıl Paşanın ABD mandasının kabul edilmesine ilişkin önergesi Mustafa Kemal’ in başkanlığındaki önerge komisyonundan geçerek 8 Eylül günü ele alınmıştır. Görüşmeler sırasında İsmail Fazıl Paşa, önergenin yanlış anlaşılmalara yol açtığını belirtmiş ve önergeyi geri çekmiştir<sup>591</sup>.

Kongre sırasında İsmail Fazıl Paşa, Kongrenin II. Başkanlığına seçilmiş, Kongrenin ardından Amasya Görüşmesinden sonra tekrar açılan Osmanlı Mebusan Meclisine Yozgat Milletvekili olarak katılmıştır. Meclis-i Mebusan’ ın kapatılması üzerine Ankara’ ya gelerek TBMM’ nin açılış çalışmalarına katılmıştır. İlk hükümette yer alarak, 3 Mayıs 1920’ de 79 oyla Nafia Vekaleti’ na seçilmiştir<sup>592</sup>. İsmail Fazıl Paşa, bu görevini 25 Aralık 1920 tarihine kadar sürdürmüştür. 25 Aralık 1920’ de Karahisar-ı Sahip Milletvekili Mehmet Şükrü Bey, Saruhan Milletvekili İbrahim Süreyya ve Kozan Milletvekili Dr. Mustafa Beylerin Anadolu Demiryollarının yedek parçasını satın almak üzere İtalya’ ya gönderildiğini, oysa bu işi İtalya’daki temsilcilerin kolaylıkla halledebileceğini belirterek, İsmail Fazıl Paşa hakkında bir gen soru önergesi vermiştir<sup>593</sup>. İsmail Fazıl Paşa, kendini savunmasına karşın yapılan oylama sonucunda, 2 çekimser 28 güvenoyuna karşılık 69 güvensizlik oyu ile Nafia Vekaletinden düşürülmüştür<sup>594</sup>. Yerine Amasya Milletvekili Ömer Lütfi Bey getirilmiştir. Mustafa Kemal, 29.Aralık günü Meclisin gizli oturumunda yaptığı konuşma ile İsmail Fazıl Paşa’ nın görevden alınışına değinmiştir<sup>595</sup>.

<sup>590</sup> *Nutuk*, C.I, s.119.

<sup>591</sup> *Aynı*, s.145.

<sup>592</sup> *T.B.M.M.ZC*, D.1, C.1, s.198.

<sup>593</sup> *Aynı*, C.7, s.12.

<sup>594</sup> *Aynı*, s.12-18, s.27-28.

<sup>595</sup> *T.B.M.M.G.CZ*, C.1, s.272-273.

İsmail Fazıl Paşa, dönem içerisinde (2)si gizli oturumda olmak üzere Mecliste (30) konuşma yapmış , (1) soru önergesi vermiştir. 18 Nisan 1921 yılında Ankara' da ölmüştür<sup>596</sup>.

## 2. Ömer Lütfü Bey(YASAN)

1878' de Amasya' nın Merzifon ilçesinde doğmuştur. Delihasanazade Salih Bey' in oğludur. İlk öğrenimini Merzifon İptidai Mektebi, orta ve liseyi Kuleli Askeri İdadisinde tamamladıktan sonra 13 Mart 1896' da Harbiye Mektebine girmiştir. 30 Aralık 1898' de Piyade Teğmen rütbesi ile mezun olarak Erkan-ı Harbiye sınıfına ayrılmıştır. Buradan 9 Ocak 1902 tarihinde Kurmay Yüzbaşı olarak mezun olmuştur<sup>597</sup>.

Bundan sonra orduda çeşitli görevlerde bulunan Ömer Lütfi Bey, ayrıca askeri okullarda derslerde vermeye başlamıştır. II .Meşrutiyet'in ilanından sonra Genel Kurmay' ın 4.şubesinde memur olarak çalışmıştır. Trablusgarp Savaşı sırasında savaşa katılacakların lojistik ihtiyaçlarını karşılama görevini üstlenmiştir. Ömer Lütfi Bey, 29 Kasım 1914 günü Yarbaylığa yükseltilerek Erzurum' daki 3. Ordu Menzil Müfettişliğine tayin edilmiştir. Fakat burada geçirdiği araba kazasından sonra geri hizmete alınmıştır<sup>598</sup>.

Osmanlı Mebusan Meclisinin son dönem seçimlerinde Amasya Milletvekili seçilen Ömer Lütfi Bey, Mecliste İdare Amirliğine getirilmiştir. Meclis-i Mebusan' ın kapatılması üzerine Heyet-i Temsiliye kararlarına uyarak Ankara' ya gelmiştir. 2 Haziran 1920 tarihinde TBMM' ye Amasya Milletvekili olarak katılmıştır. Fakat görülen ihtiyaç üzerine 2 Haziran-10 Eylül 1920 arasında izinli sayılmış ve Milli Müdafaa Vekaleti Genel Levazım Dairesi Başkanlığında görevlendirilmiştir. Bundan başka Müdafaa-i Milliye, Nafia Encümenlerinde de çalışmalar yürütmüştür<sup>599</sup>. 27 Aralık 1920 tarihinde Nafia Vekaletine getirilmiştir<sup>600</sup>. 16 Mayıs 1921 tarihinde Heyet-i Vekiliye' nin toplu istifası sırasında Ömer Lütfi Bey' de istifa etmiştir. 19

<sup>596</sup> Çoker (1997 a) , a.g.y,s.970.

<sup>597</sup> Aynı, s.66.

<sup>598</sup> Aynı, s.67.

<sup>599</sup> Aynı.

<sup>600</sup> T.B.M.M ZC, D.1,C.7, s.58.

Mayıs günü yapılan Nafia Vekilliği seçiminde 149 oy alarak tekrar vekil seçilmiştir<sup>601</sup>. Ömer Lütfi Bey bu görevini 12 Kasım 1921 tarihine kadar sürdürmüştür. Bu tarihte nedeni tam olarak anlaşılamayan bir nedenden dolayı Nafia Vekilliğinden istifa etmiştir<sup>602</sup>.

Ömer Lütfi Bey, milletvekilliği sona erince İstanbul' a gelerek politika ile ilgisini kesmiştir. 12 Mart 1956 tarihinde de ölmüştür.

### 3. Hüseyin Rauf Bey (ORBAY )

1880 yılında İstanbul' da doğan H. Rauf' un babası Bahriye Şûrası Başkanı ve Âyan Üyesi olan Amiral Mehmet Muzaffer Paşa' dır. İlk öğrenimini Cibali ilkokulunda tamamladıktan sonra babasının görevi nedeniyle buldukları Trablusgarp' ta Askeri Rüştüyeyi bitirdi. Ardından 1893' te Heybeliada Bahriye Okulunun İdadi kısmına girdi. 1897 yılında Harbiye sınıfına geçti. 1899' da okuldan Güverte Mühendis (Teğmen) rütbesiyle mezun oldu. 1904 yılında Yüzbaşılığa yükselmesinden sonra Mesudiye Zırhlısına atandı<sup>603</sup>.

Çok iyi derecede İngilizce bildiğinden Amerika' ya ve Avrupa' ya çeşitli görevler için gönderildi. Rauf Bey' in deniz kuvvetlerinde asıl ünlendiği dönem Balkan Savaşlarında olmuştur. I. Dünya Savaşı yıllarında bir çok aktif görevde bulunmuştur. Savaşın sonlarına doğru Bahriye Erkanı Harp Reisliğine getirilmiştir. Bu görevinden istifa etmesine karşı, istifası Cemal Paşa tarafından kabul edilmemiştir<sup>604</sup>. I. Dünya Savaşını Osmanlı adına bitirecek olan Mondros Ateşkes Antlaşmasını Bahriye Nazırı olarak imzalamıştır<sup>605</sup>.

Mondros Antlaşmasının işgallere yol açmasından sonra 3.5.1919 tarihinde askerlikten istifa ederek, Anadolu' ya geçmiş ve Ulusal Mücadele içerisinde yer almıştır. Ulusal Mücadele' nin en önemli belgeleri altına imza koyan Rauf Bey, Heyet-i Temsili' ye içerisinde de bulunmuştur. Son Osmanlı Milletvekilian Meclisine Sivas milletvekili olarak katılmıştır. İtilaf Devletlerinin, İstanbul' u işgal etmeleri üzerine

<sup>601</sup> Aynı, C.10, s.320.

<sup>602</sup> Aynı, C.14, s.206-207.

<sup>603</sup> Aynı, s.879.

<sup>604</sup> Orbay, a.g.y,C.I, s.15-37.

<sup>605</sup> Bkz. Aynı, s.81-146.

tutuklanarak Malta Adasına sürülmüştür. Ulusalçıların İngilizlerle yaptığı antlaşma doğrultusunda, Malta Adasında tutuklu bulunan milletvekilleri serbest bırakılmıştır. Böylece Rauf Bey, tam bir yıl sekiz aylık sürgünden sonra Anadolu topraklarına ayak basmıştır<sup>606</sup>.

13.11.1921' de Ankara' ya gelen Rauf Bey, Sivas milletvekili olarak TBMM' ye katılmıştır. 17.11.1921 günü Meclis tarafından Nafia Vekaleti görevine getirilmiştir<sup>607</sup>. Daha öncede açıkladığımız gibi vekil seçildiğini Mustafa Kemal ve Fethi Beyden öğrenen Rauf Bey, bu görevini 12 Ocak 1922 yılına kadar sürdürmüştür. Hastalığını ileri sürerek görevini bırakmıştır. Nafia Vekaleti yaptığı dönem, Ulusal Mücadelenin en zor olduğu yıllarına rastlamıştır. Yokluklar içerisinde olan Anadolu' ya Bakanlığın, bayındırlık hizmetlerini götürmesi şöyle dursun Ankara' da istasyon ile Meclis arasındaki iki üç kilometrelik yolu yapacak gücü yoktur.

I. Dönem TBMM' de 8 Temmuz 1922 tarihinden 4 Ağustos 1923 yılına kadar İcra Vekilleri Heyeti Başkanlığı yapmıştır. Rauf Bey, bu sırada gerçekleşen Lozan Görüşmelerinin ilk bölümünde İsmet Paşa ile görüş ayrılığına düşmüştür<sup>608</sup>.

I. TBMM' nin kapanıp seçimlerin yapılmasından sonra II. Dönemde İstanbul Milletvekili seçilerek parlamentoya girmiştir. Cumhuriyet' in ilanı üzerine Vatan ve Tevhid-i Efkâr gazetelerinin 1 Kasım 1923 tarihli nüshalarında yayınlanan bir söyleşisinden dolayı tepkiler almıştır<sup>609</sup>. Bundan sonra mevcut yönetimle ters düşerek muhalefet hareketine başlamıştır. Muhalif hareket sonuçta 17 Kasım 1924 günü siyasi bir partiye dönüşmüştür<sup>610</sup>. Partinin Şeyh Sait İsyanından sonra kapatılması ile beraber bağımsız milletvekili olmuştur.

1926 yılında tedavi amacıyla bulunduğu İngiltere 'de iken İzmir Suikastı gerçekleşmiştir. Olaydan sorumlu tutulanlar arasında Rauf Bey' de yer almıştır. İstiklal Mahkemesinde yapılan giyabi yargılamadan sonra 10 yıl kalebentliğe hüküm giymiştir. Fakat O hiç bir zaman hakkında yapılan suçlamaları kabul etmedi<sup>611</sup>. 1933

<sup>606</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. Aynı, C.2, s.9-63.

<sup>607</sup> T.B.M.M.ZC, D.1,C.14, s.286.

<sup>608</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. Nutuk, C.II, s.951-1059. Orbay, a.g.y,C.2, s.116 vd.

<sup>609</sup> Metin için bkz. Ali Fuat Cebesoy, *Siyasi Hatıralar*, İstanbul, 1960, s.42.

<sup>610</sup> Bkz. Orbay, a.g.y,C.2, s.162-182.

<sup>611</sup> Aynı,s.195-206.

yılında ülkeye dönüşüne kadar Londra' da yaşadı. Daha sonra II .Dünya Savaşı yıllarında Londra Büyükelçiliği taptı. 1944 yılında bu görevi bırakarak memlekete döndü. 16 Temmuz 1964' te İstanbul' da öldü.

#### 4. Fevzi Bey ( PİRİNÇZADE)

1878 yılında Diyarbakır' de doğan Fevzi Bey zengin bir ailenin çocuğudur. Babası eşraftan Pirinççizade Arif Bey' dir. Arif Bey aynı zamanda Osmanlı Mebusan Meclisinde I. Dönem Diyarbakır milletvekilliği yapmıştır. Arif Bey' in ölümü üzerine oğlu Fevzi Bey Diyarbakır milletvekilli seçilmiştir. Bu görevini I. ve II. Dönemlerde de devam ettirmiştir<sup>612</sup>.

Son Osmanlı Mebusan Meclisine Diyarbakır' den milletvekili olarak tekrar seçildi. Meclisin basılmasından sonra İngilizler tarafından Malta' ya sürüldü. Malta'dan kaçan 16 kişilik grup içerisinde yer aldı ve 2 Ocak 1922' de Ankara' ya gelerek TBMM' ye Diyarbakır milletvekili olarak katıldı. Rauf Bey' in Nafia Vekaletinden istifa etmesi üzerine 14 Ocak 1922' de yapılan seçimi 173 oy alarak kazandı<sup>613</sup>.

Bu görevini sürdürürken 15 Mayıs 1922 'de Diyarbakır' e gitmek için üç ay izin almıştır<sup>614</sup>. Fevzi Bey' in izini bir anda Nafia Vekaletinde bir krizin doğmasına neden olmuştur.<sup>615</sup> 4 Eylül 1922 yılında Meclis' e gelen Fevzi Bey istifasını vermiştir<sup>616</sup>. 9 Eylül günü yapılan seçimde 129 oy alarak tekrar Nafia Vekaleti görevine getirilmiştir<sup>617</sup>.

II. Dönemde tekrar Diyarbakır' den parlamentoya giren Fevzi Bey, Fethi Bey Hükümetinde 14 Ağustos- 30 Ekim 1923 tarihleri arasında Nafia Vekaleti yaptı. Cumhuriyet' ten sonra kurulan Fethi Bey, kabinesinde tekrar Nafia Vekaleti görevini 23 Aralık 1924 ile 4.Mart 1925 tarihleri arasında yürüttü. Bu tarihten sonra

<sup>612</sup> Çoker (1997b), *a.g.y*,C. 3, s.298.

<sup>613</sup> *T.B.M.M.ZC*, D.1, C.16, s.48-49.

<sup>614</sup> *Aynı*, C.20, s.38.

<sup>615</sup> *Bkz. Aynı*, s.127-163, 213-214.

<sup>616</sup> *Aynı*, C.22, s.497.

<sup>617</sup> *Aynı*, s.585.

yılında ülkeye dönüşüne kadar Londra' da yaşadı. Daha sonra II .Dünya Savaşı yıllarında Londra Büyükelçiliği taptı. 1944 yılında bu görevi bırakarak memlekete döndü. 16 Temmuz 1964' te İstanbul' da öldü.

#### 4. Fevzi Bey ( PİRİNÇZADE)

1878 yılında Diyarbakır' de doğan Fevzi Bey zengin bir ailenin çocuğudur. Babası eşraftan Pirinççizade Arif Bey' dir. Arif Bey aynı zamanda Osmanlı Mebusan Meclisinde I. Dönem Diyarbakır milletvekilliği yapmıştır. Arif Bey' in ölümü üzerine oğlu Fevzi Bey Diyarbakır milletvekili seçilmiştir. Bu görevini I. ve II. Dönemlerde de devam ettirmiştir<sup>612</sup>.

Son Osmanlı Mebusan Meclisine Diyarbakır' den milletvekili olarak tekrar seçildi. Meclisin basılmasından sonra İngilizler tarafından Malta' ya sürüldü. Malta'dan kaçan 16 kişilik grup içerisinde yer aldı ve 2 Ocak 1922' de Ankara' ya gelerek TBMM' ye Diyarbakır milletvekili olarak katıldı. Rauf Bey' in Nafia Vekaletinden istifa etmesi üzerine 14 Ocak 1922' de yapılan seçimi 173 oy alarak kazandı<sup>613</sup>.

Bu görevini sürdürürken 15 Mayıs 1922 'de Diyarbakır' e gitmek için üç ay izin almıştır<sup>614</sup>. Fevzi Bey' in izini bir anda Nafia Vekaletinde bir krizin doğmasına neden olmuştur.<sup>615</sup> 4 Eylül 1922 yılında Meclis' e gelen Fevzi Bey istifasını vermiştir<sup>616</sup>. 9 Eylül günü yapılan seçimde 129 oy alarak tekrar Nafia Vekaleti görevine getirilmiştir<sup>617</sup>.

II. Dönemde tekrar Diyarbakır' den parlamentoya giren Fevzi Bey, Fethi Bey Hükümetinde 14 Ağustos- 30 Ekim 1923 tarihleri arasında Nafia Vekaleti yaptı. Cumhuriyet' ten sonra kurulan Fethi Bey, kabinesinde tekrar Nafia Vekaleti görevini 23 Aralık 1924 ile 4.Mart 1925 tarihleri arasında yürüttü. Bu tarihten sonra

<sup>612</sup> Çoker (1997b), *a.g.y*, C. 3, s.298.

<sup>613</sup> *T.B.M.M.ZC*, D.1, C.16, s.48-49.

<sup>614</sup> *Aynı*, C.20, s.38.

<sup>615</sup> *Bkz. Aynı*, s.127-163, 213-214.

<sup>616</sup> *Aynı*, C.22, s.497.

<sup>617</sup> *Aynı*, s.585.

milletvekilliği düşen Fevzi Bey, Diyarbakır' e döndü ve 17 Şubat 1933 tarihinde öldü<sup>618</sup>.

### 5. Ahmet Muhtar Bey (ÇİLLİ)

Muhtar Bey, 1871 yılında Rize' nin Pazar İlçesinin Sivrikale Köyünde doğdu. 1885' te İstanbul Yüksek Mühendis Okulunu bitirdi.

26 Haziran 1896' da İzmir-Kasaba demiryolu hattına tamirat mühendisi olarak atandı. Mart 1909 tarihinde Hicaz Demiryolu mühendisliğine, 15 Kasım 1909' da Nafia Vekaleti Demiryolları Genel Müdürlüğüne, daha sonra Hicaz Demiryolları Genel Müdürlüğüne atandı. Aralık 1914 yılında Nafia Vekaleti Müsteşarlığına yükseltildi.

1920 yılı başında Osmanlı Mebusan Meclisine Trabzon milletvekili olarak seçildi. Meclis dağılınca bir süre boşa gezdi. 1921' de Nafia Vekaletince Doğu Anadolu Demiryolları İstikşaf ve İnşaat Baş Mühendisliğine getirildi. Bu görevde iken TBMM' nin II. Dönem seçimlerine katılarak Trabzon milletvekili olarak seçildi<sup>619</sup>.

Maliye Encümeni ,Bayındırlık ve Divan-ı Muhasebat komisyonlarında görevler aldı. 12 Kasım 1923-19 Ocak 1924 tarihlerinde İsmet Paşa Başkanlığında kurulan Cumhuriyet' in ilk hükümetinde Nafia Vekaleti yaptı. Bakanlık döneminin en ilginç olayı, istifa ederek İsmet Paşa kabinesini Ocak ayı sonlarında Halk Fırkası Meclis grubunda güven oyu almaya mecbur etmesidir.

Olay aslında, İsmet Paşa, ülkenin en kritik döneminde Başbakan olmasıyla başlamıştır. Muhalif hareket her konuda hükümete eleştiri yöneltmektedir. O sırada hükümet ile muhalefet arasında, Millileştirme hareketinin devamı olan Haydarpaşa-Bağdat demiryolunun alımı Mecliste tartışılmaktadır. Tartışmalar bir anda hükümet krizine yol açmıştır. Yaşananları, Yakup Kadri'nin anılarında şöyle anlatılmaktadır:

*“ ... Hükümet bu demiryolunun eskisi gibi Alman kumpanyasının tasarruf ve idaresinde bırakılmasını, milletvekillerinin büyük bir kısmı ise millileştirilmesini istiyordu. Bu tartışmada, hükümet sözcülüğü eden devrin Nafia Vekili Muhtar Bey, bir vakitler Alman*

<sup>618</sup> Çoker (1997 b), a.g.y, s.299.

<sup>619</sup> Aynı, s.754-755.

*kumpanyasının hizmetinde bulunmuş bir mühendis ve bir demiryolu işleri uzmanı sıfatıyla millileştirme tezini birtakım teknik delillerle çürütmeğe çalışılıyor ve bu hususta o kadar büyük bir gayret sarf ediyordu ki, çok geçmeden, bütün Mecliste şahsı aleyhine bazı şüpheler uyandırmaktan hali kalmamıştı. Onun, Alman kumpanyası Umum Müdürü Mösyö Hugnen' in adamı olduğu söylentileri alıp yürüyordu....*

*İsmet Paşa ise, gerek bir hükümet krizine yol açan ve bir skandal mahiyetini göstermeye başlayan bu hali önlemek, gerekse kendi Nafia Vekilini savunmak için boş yere çırpınıyordu ve dikkate şayan nokta, Meclis Başkanı Fethi Bey' in de riyaset makamından İsmet Paşa' nın düştüğü bu durumu alaycı bir gülümsemeyle seyretmesiydi.<sup>620</sup>*

Cumhuriyet' in ilk hükümeti dört ayını doldurmadan bunalımla karşılaşmıştır. Bunalımı atlatılabilmek için kabinede değişiklikler yapılmıştır. Maliye Bakanı Hasan Fehmi istifa ederek yerini Abdülhalik Bey' e bırakmıştır. Aynı tarihlerde Nafia Vekili ve Adliye Bakanının da istifa edeceği yönünde basında yazılar yer almıştır<sup>621</sup>. Nitekim 14 Ocak 1924 günü Muhtar Bey görevinden istifa etmiştir. Muhtar Bey' in istifa sebebini basına açıklayan Dahiliye Vekili Ferit Bey olmuştur. Ferit Bey, gazetecilerin istifanın arkasında “Anadolu Demiryolu meselesi mi var ?” yolundaki sorularına tam olarak açık cevap vermemiş fakat Muhtar Bey' in eleştirilerden etkilendiğini söylemiştir<sup>622</sup>. Muhtar Bey' in Bakanlığı döneminde Ankara-Sivas-Samsun demiryolunun yapılması için tartışmalar başlamıştır. Mecliste değişik konularda 6 önergesi, Genel Kurulda 78 değişik konuda, 201 konuşması vardır. 5.11.1958 yılında İstanbul' da ölmüştür.

## 6. Süleyman Sırrı Bey (GEDİK)

Süleyman Sırrı Bey, 1862 yılında Ofta doğmuştur. İlk ve orta öğrenimini Ofta tamamladıktan sonra Erzincan ve İstanbul medreselerinde din eğitimi almıştır. Arapça, Farsça ve Rumca' yı çok iyi derecede bilen Süleyman Sırrı Nüvvâbı Kuzât (kadıokulu) okulunu bitirdi. 1893 ile 1911 yılları arasında çeşitli yerlerde kadı vekilliklerinde bulundu. 1913 yılında Kudüs, 1915' de Halep, 1918' de Edirne kadılığına atandı.

<sup>620</sup> Yakup Kadri Karaosmanoğlu ; *Politikada 45 Yıl*, İletişim yayınları, 2. Baskı , İstanbul, 1984, s.61-62.

<sup>621</sup> *Vatan*, 1 Kanunusani 1924.

<sup>622</sup> *Hakimiyet-i Milliye*, 15 Kanunusani 1924.



Ulusal Mücadele döneminde İstanbul’ da bulunan Süleyman Sırrı, II. Dönem TBMM’ ye Trabzon milletvekili olarak girdi. Parlamentodaki bu görevi III. IV.V.VI. dönemlerde de devam etti<sup>623</sup>.

Cumhuriyet Döneminin ilk hükümetinde Nafia Vekaleti yapan Muhtar Beyin istifası üzerine yerine 19.1.1924 tarihinde getirildi<sup>624</sup>. Bu görevini II. İnönü Hükümetinde de sürdürdü. 3 Mart 1925 yılında Fethi Bey’ in istifası üzerine kurulan III. İsmet Paşa kabinesinde 4.3.1925-14.12.1925 tarihlerinde Nafia Vekaleti görevini yürüttü. Görevde bulunduğu dönem içerisindeki Bayındırlık çalışmalarını şöyle özetleyebiliriz:

- Kütahya-Tavşanlı ve temdidi hakkında kanunun çıkartılması,
- Anadolu-Bağdat Demiryolunun bir kolu olarak Kütahya-Balıkesir hattının yapımı,
- Trabzon- Erzurum Demiryolu ve Trabzon limanının inşaatı.
- Arttırma, Eksiltme ve İhale Kanunu.
- İsveç grubu ve Alman grubu Jelyüs Berger firması ile antlaşmalar.
- Elazığ’ da kondüktör okulunun açılması.
- Çanakkale-Ezine-Bayramiç-Balya yolunun devletyolları sınıfına alınması.
- Ankara-Ereğli Demiryolunun yapılması hakkında kanun çıkartılması.

Süleyman Sırrı 1925 da İstanbul’ da ölmüştür<sup>625</sup>.

## 7. Behiç Bey (ERKİN)

1876 yılında İstanbul’ da doğan Behiç Bey, Harp Okulunu bitirmiştir. Orduda I. Dünya Savaşına kadar üstlendiği çeşitli görevlerde üstün başarılarından dolayı ödüller almıştır. 1 Ağustos 1918’ de Azerbaycan Askeri Teşkilatını kurmakla görevlendirilmiş ve Gence’ ye gitmiştir. Mondros Ateşkes Antlaşmasının imzalanması üzerine bu girişimi yarım kalmıştır. Mütarekeden sonra 1919’ da Genel Kurmay Dairesi Teşkilat

<sup>623</sup> Çoker (1997 b), *a.g.y*, s.758-759.

<sup>624</sup> *Hakimiyet-i Milliye*, 20 Kanunusani 1924.

<sup>625</sup> Süleyman Sırrı Bey’ in ölümü üzerine Mecliste konuşma yapan Konya Milletvekili Refik, Süleyman Sırrı Bey’ in hizmetlerine değinmiş ve sunduğu kanun teklifinde de çocuklarının okul masraflarının devlet tarafından karşılanmasını istemiştir. Bkz . *T.B.M.M.ZC*, D.2, C. 20 , s.147-148.

ve Bütçe Komisyonu başkanlığına getirilmiştir. İstanbul' un işgali üzerine bu çalışması da sona ermiştir<sup>626</sup>.

Bu gelişme üzerine Behiç Bey, Temmuz 1920' de Anadolu' ya geçerek, Ulusal Mücadeleye katılmıştır. 14 Temmuzda da millileştirilen Anadolu - Bağdat Demiryolları Genel Müdürlüğüne getirilmiştir<sup>627</sup>. Buradaki faaliyetlerinden dolayı takdirname ile ödüllendirilmiştir.

TBMM' nin II. Dönemin seçimlerine katılarak, İstanbul milletvekili seçilmiştir. Süleyman Sırrı Bey' in yerine 14.1.1926 tarihinde Nafia Vekaleti görevine getirilmiştir. Bakanlıktaki görevini, IV. İsmet Paşa kabinesinde 14.8.1928 tarihine kadar sürmüştür. Bakanlığı döneminde şu gelişmeler olmuştur.

- \_ Aralık 1926 yılında Cumhuriyet' in ilk iç borçlanma kanunu çıkartılmıştır. Kanun, tamamen demiryollarına ve limanlara kaynak yaratmak için 200 milyonluk bono satışına izin vermektedir. Bu kanun daha sonra Haziran 1927 yılında 20 milyon arttırılmıştır

- Mayıs 1927 yılında demiryolları bir genel müdürlük altında toplanmıştır.

- 1927 yılında İzmir-Eğirdir demiryolunu işleten Aydın Demiryolları Şirketi ile hükümet arasında antlaşma yapılarak, 1 Aralık 1914-1 Şubat 1919 tarihleri arasında, Osmanlı Devleti tarafından işletilmesinden doğan pürüzler giderilmiştir.

- Haziran 1927 yılında devlet ve il yolları birleştirilmiştir.

- Haziran 1927 yılında Umumi Müfettişlik kanunu çıkartılmıştır.

- \_ Lozan Antlaşmasının ekinde XII numara ile yer alan protokol gereği, Samsun-Sivas demiryolu inşaatının yapım hakkı *Regie General des Chimens de Fer* şirketine aittir. Şirketle yapılan görüşmeler sonunda bu imtiyaz Aralık 1927' de satın alınmıştır.

- Mayıs 1928' de Bursa Ovasında Nilüfer ve Deliçay ıslahı ve Serme Bataklığının kurutulması .

Behiç Bey, 13 Ekim 1961 yılında ölmüştür.

<sup>626</sup> Çoker (1997b), *a.g.y*, s.402-403.

<sup>627</sup> Behiç Bey' in Anadolu-Bağdat Demiryolları Genel Müdürlüğündeki çalışmaları için bkz. s.35-39.

## 8. Recep Bey (PEKER)

Kafkasya' nın Dağıstan Bölgesinden Anadolu' ya göç eden bir ailenin oğlu olarak 5 Şubat 1889' da İstanbul' doğmuştur.

İlk ve orta eğitimini bitirdikten sonra Kuleli Askeri İdadisinden mezun oldu. 1904 yılında Harbiye Mektebine girdi ve 1907' de Piyade Teğmen rütbesiyle mezun olarak Erkânı Harbiye sınıfına ayrıldı. Yemen' de, Trablusgarp' ta, Balkan Savaşlarında, I. Dünya Savaşında Rumeli' de ve Kafkas Cephelerinde savaflara katıldı<sup>628</sup>.

1920' nin Şubat ayında Anadolu' ya geçen Recep Bey, Meclisin açılış çalışmalarına katıldı. Meclis açıldığı gün 3500 kuruş maaşla TBMM Başkanlığına atandı. Bu görevini I.TBMM döneminde sürdürdü. II. Dönemde Kütahya milletvekili olarak parlamentoya girdi.

Halk Fırkası kurulunca Fırkanın Katib-i Umumiliğine getirildi<sup>629</sup>. Aynı zamanda partinin yayın organı konumundaki Hakimiyet-i Milliye gazetesinde yazılar yazdı. 15.10.1928 yılında Nafia Vekaleti görevine getirildi. Bu görevinde 25.9.1930 tarihine kadar kalmıştır. Bakanlığı döneminde aşağıdaki gelişmeler olmuştur:

- Mersin-Tarsus-Adana demiryolu kumpanyasından Mersin' den Adana' ya kadar olan demiryolunun satın alınması.
- Anadolu Demiryolu Şirketinden Ankara-Arifiye, Eskişehir-Konya, Alayunt-Kütahya hatları ile Derince liman işletmesinin satın alınması.
- Haydarpaşa Liman Şirketinden Haydarpaşa garının, limanının ve antrepolarının alınması.
- Şoseler ve Köprüler Kanunu.
- 1930 yılında ABD sermaye grubu olan *Amerikan Turkish Investment Coporation* şirketinden 10 milyon dolarlık borç alınması ve karşılığında kibrit ve çakmak tekeli verilmiştir.

<sup>628</sup> Aynı, s.572.

<sup>629</sup> Tuncay (1992),a.g.e, s.58.

Recep Peker, yapı olarak çok sert bir mizaca sahiptir<sup>630</sup>. Bu vasfını da özellikle muhalif hareketlere karşı netçe ortaya koymuştur. 1930 yılında kurulan SCF' e karşı ve partiyi destekleyen yayın organlarına karşı yazılarında çok sert bir üslup kullanmıştır<sup>631</sup>. Muhalefet yayınları da o dönemde - özellikle Arif Oruç' un *Yarın Gazetesi* - başta hükümet olmak üzere Recep Peker' e sert eleştiriler yöneltmişlerdir<sup>632</sup>.

Recep Peker, CHP' nin üç numaralı adamı ve örgütleyicisi konumundadır. Devletçiliği sadece ekonomik bazda ele almayıp, siyasal yönde de irdeleyen Recep Bey, 1930 yılına yayınlanmaya başlayan Kadro Dergisine bile karşı çıkmıştır<sup>633</sup>. Recep Bey, aynı zamanda İnkılap Tarihi derslerinin okul programlarına girmesini sağlamış ve bu amaçla *İnkılâp Dersleri* adlı bir kitap yazmıştır<sup>634</sup>.

Recep Peker, II. Dünya Savaşı sırasında Saraçoğlu hükümetinde İçişleri Bakanlığı, 1946 yılında da Başbakanlık yapmıştır. 2 Nisan 1950 yılında ölmüştür.

### 9. Zekai Bey (APAYDIN).

1884 yılında Bosna' da doğmuştur. Ailesinin Aydın'a göç etmesinden sonra orta ve lise eğitimini Aydın Rüştüyesi ve İzmir Merkez İdadisinde tamamladıktan sonra Mülkiye Mektebine girmiştir. 1903 yılında burasını bitirerek İzmir Vilayeti Maiyyet Memurluğuna atanmıştır. Daha sonra bir süre Aydın İdadisi Müdürlüğü ve Karasu İlçesi Kaymakam Vekilliği yaptıktan sonra 1907 yılında Volçetrin Kaymakamı olmuştur. Kaymakamlık görevinden sonra Mayıs 1914 tarihinde Mersin Mutasarrıflığına getirilmiştir. Bu görevinden sonra sırasıyla Kayseri ve Eskişehir Mutasarrıflığında bulunmuştur<sup>635</sup>.

Mondros Ateşkes Antlaşmasının imzalanmasından sonra Damat Ferit Paşa Hükümeti tarafından Ocak 1919 tarihinde görevinden alınmıştır. Ulusal Mücadelenin başlamasıyla Anadolu' da çalışmalara başlayan Zekai Bey Adana cephesinde gönüllü olarak bulunmuştur. TBMM' nin I. Dönemine Adana' dan Milletvekili seçilen

<sup>630</sup> Karaosmanoğlu, *a.g.y.*, s.108.

<sup>631</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. Yetkin, *a.g.y.* Avşar, *a.g.y.*

<sup>632</sup> Bkz. Tuncay(1991),s.55-56.

<sup>633</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. Karaosmanoğlu, *a.g.y.*,s.108 vd. Karaosmanoğlu, *Zoraki Diplomat*,3. Baskı , İletişim Yayınları, İstanbul, 1984, s.23-26.

<sup>634</sup> Bkz. Recep Peker, *İnkılâp Dersleri*, Ulus Basımevi,Ankara, 1935.

<sup>635</sup> Çoker (1997b), *a.g.e.*, s.49.

Kethüdazade İbrahim Beyin, Meclise katılmadan istifası üzerine boşalan milletvekilliğine 27 Ağustos 1920' de seçilerek 1 Eylül 1920' de Meclise katılmıştır<sup>636</sup>. TBMM' de aday gösterme ile ilk yapılan seçime katılan Zekai Bey, Maarif Vekilliği için Mustafa Kemal tarafından aday gösterilenlerden biri olmuştur<sup>637</sup>. 16 Aralık 1920' de yapılan seçimde 131 oyun ancak 21 oyunu almıştır. Seçimi Hamdullah Suphi Bey kazanmıştır<sup>638</sup>. Zekai Bey 14 Aralık 1920 tarihinde yapılan Adliye Vekaleti vekilliği seçimi kazanarak, altı gün Adliye Vekaletine vekillik etmiştir<sup>639</sup>.

21 Şubat 1921' de Londra' da yapılacak toplantıda Ankara Hükümetini temsil edecek heyetin belirlenmesi için 5 Şubat 1921' de gizli bir toplantı yapılmıştır. Aynı gün yapılan açık toplantıda Heyet-i Vekiliye'nin belirlediği isimlere Meclis' ten izin istenmiştir. Yalnız Bolu Milletvekili Yusuf İzzet Paşa' ya Meclis' ten izin çıkmamıştır. Onun yerine gidecek kişi olarak Zekai Bey' e izin verilmiştir<sup>640</sup>.

Zekai Bey, TBMM' nin II. Dönemine Aydın Milletvekili olarak girmiştir. II. İsmet Paşa Hükümetinde Ziraat Vekilliği yapmıştır. Daha sonra milletvekilliğinden Londra Büyükelçiliğine atanmasından dolayı istifa etmiştir. Ardında Moskova Büyükelçiliğine getirilmiştir.

III. TBMM Döneminde Diyarbakır Milletvekili olarak parlamentoya girmiştir. Bu dönem içerisinde V. İsmet Paşa Hükümetinin Nafia ve ardından da Müdafaa-i Milliye Vekili olmuştur.

Zekai Bey, TBMM' nin IV. ve V. Dönemlerinde parlamentoya tekrar Diyarbakır Milletvekili olarak girmiştir. Bu görevini sürdürürken tekrar 9 Temmuz 1939' da Moskova' ya elçi olarak atandı. Bu görevi Eylül 1939 yılına kadar sürdüren Zekai Apaydın kendi isteği ile emekliye ayrılmıştır. 29 Nisan 1947' de de İstanbul' da ölmüştür<sup>641</sup>.

<sup>636</sup> Aynı, s.50.

<sup>637</sup> Diğer adaylar; Antalya Milletvekili Hamdullah Suphi (Tannöver), Karesi Milletvekili Mehmet Vehbi (Bolak), İzmir Milletvekilleri Yunus Nadi (Abaloğlu), Mahmut Esat (Bozkurt). *T.B.M.M ZC*, D.1, C.6, s.377.

<sup>638</sup> Aynı, s.391-393.

<sup>639</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. Aynı, s.376-434.

<sup>640</sup> Aynı, C.8, s.101.

<sup>641</sup> Çoker (1997 b), *a.g.e*, s.50.

## 10. Mustafa Hilmi Bey ( URAN )

1884 yılında Bodrum' da doğan M. Hilmi Bodrum Belediye Başkanı İbrahim Ethem Efendinin oğludur. İlk ve orta eğitimini Bodrum, Sakız, Fethiye ve Demirci'de tamamladıktan sonra 1905 yılında İzmir İdadisinden mezun olmuştur. Aynı yıl Mülkiye mektebine girmiş ve Mülkiye' yi çok iyi bir derece ile bitirmiştir.

Bir süre kaymakamlık yaptıktan sonra, 1911 yılında Mülkiye Müfettişliğine yükselmiştir. Son Osmanlı Mebusan Meclisine Muğla milletvekili olarak katılmıştır. Meclisin dağılmasıyla Anadolu'ya geçerek Milas' da komisyonculuk yapmıştır. Daha sonra 1921' de İtalyanlardan alınan Antalya' ya mutasarrıf olarak atanmıştır. 1923 yılında Adana Valiliğine terfi ettirilmiştir<sup>642</sup>.

M. Hilmi Bey, parlamentoya III. Dönemde Adana Milletvekili olarak girmiştir<sup>643</sup>. İçişleri Komisyon üyeliğinde ve bu komisyonun Başkan vekilliğinde bulunduktan sonra Aralık 1930 tarihinde Nafia Vekaleti görevine getirilmiştir. Hilmi Uran, Bakan oluşunu anılarında şöyle anlatmaktadır:

*“Serbest Cumhuriyet Fırkasının 15 Kasım 1930 tarihindeki istihzah takririni<sup>644</sup> üzerine Büyük Millet Meclisinde cereyan eden münakaşalarda ve karşılıklı tartışmalarda benim, partimi ve inkılaplarımızı savunma yolundaki konuşmam, partimiz liderince pek beğenildiğini hemen öğrenmiştim. Onu takip eden günlerde de İsmet Paşa' nın bana iltifatı hisset ilecek derecede artmıştı....Meğer Paşa, beni kabinesine almayı düşünecek kadar benden memnun kalmış... bir gün ...Saffet Arıkan merhum yanıma sokularak beni İsmet Paşa' nın Başvekalette beklediğini söyledi.... İsmet Paşa...” Ben sizi Kabineye almak istiyorum. Nafia' yı mı Milli Müdafacıyı mı tercih edersiniz....Milli Müdafacıyı bütün ağırlığı ve sorumluluğu ile zihnimde büyüttüğüm için Nafia Vekaletini seçtim .<sup>645</sup>”*

M. Hilmi Uran' ın Nafia Vekaleti yaptığı dönemde şu gelişmeler olmuştur<sup>646</sup>:

- Mudanya- Bursa demiryolunun satın alınması.

<sup>642</sup> Çoker (1997 c), a.g.y, s.8-9

<sup>643</sup> M. Hilmi Bey' in Adana'dan milletvekili seçilmesi konusunda bkz. Uran, a.g.y, s.235-236.

<sup>644</sup> Bu konuda bkz. T.B.M.M.ZC, D.3, C.12, s.10-11, 18-76.

<sup>645</sup> Uran , a.g.y, s.233-235.

<sup>646</sup> Bu konuda daha geniş bilgi için bkz. Aynı, s.237-261.

- Demiryolları inşaat programında Kütahya-Balıkesir hattında, Zonguldak hattında, Samsun-Sivas hattında, Ulukışla-Kayseri,Cenup hattında faaliyetler hızlanmıştır.

- Demiryollarının inşaat ve işletmesi ile görevli olan Devlet Demiryolları ve Limanları Genel Müdürlüğü, 1 Haziran 1931 tarihinde ikiye ayrılarak işletme kısmı Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğüne ve yapım işleri de Nafia Vekaletinin merkez görevleri arasına alınmıştır.

- Ankara' nın su ihtiyacının karşılanması .

- 1929 yılında çıkarılan Şoseler ve Köprüler Kanunda değişiklik yapılarak yol vergisi 4 liraya indirilmiştir.

- İstanbul Türk Anonim Şirketinden su imtiyazının alınışı.

IV.V.VI.VII ve VIII. Dönemlerde de Seyhan milletvekilliği yapan Hilmi Uran' ın, 1950 seçimleriyle milletvekilliği sona erdi. 1957 tarihinde İstanbul' da öldü<sup>647</sup>. M. Hilmi Uran, milletvekilliği yanında yazdığı eserlerle de ilgi çeken biridir. Örneğin 1930' ların Türkiye'sine ışık tutan **Hâtıralarım** adlı yapıtı yakın tarihimiz için vazgeçilmez bir başvuru kaynağıdır. Bundan başka eserleri şunlardır; *Adana Ziraat Amelesi*, Vakit Matbaası, İstanbul, 1939. *Sultan III. Mehmet' in Sünnet Düğünü*, Vakit Matbaası, İstanbul, 1941.

---

<sup>647</sup> Çoker (1997 c) , a.g.y, s.9.

## SONUÇ

Yeni Türkiye Devletinin, 1933 yılına kadar ki bayındırlık işlerini incelediğim bu araştırmanın sonucu ne olmuştur? Bu sorunun cevabını açıklayabilmek için bölümlerin özetine kısaca bakmak gereklidir.

Birinci bölümde Ulusal Mücadele başlarken, ülkenin içinde bulunduğu şartlar ortaya konmuştur. II. Meşrutiyetten sonra ülkede iktidar gücünü eline geçiren İttihat ve Terakki, 20.yy'ın başlarında Avrupa'daki siyasal gelişmelerin uzağında kalamayarak I. Dünya Savaşına girmek zorunda kalmıştır. Osmanlı Devleti savaşa girerken ekonomisi nasıldı ? Tamamen dışarıya bağlı bir yapıda olan ekonomi, yabancıların denetimi altındaydı. 1854 yılında başlayan dışarıdan borç para alma beraberinde 1881 ' de devletin iflasını getirmiştir. Üretimin olmadığı ülkede yeterince sermaye birikimi de gerçekleşmiyordu. 19.yy' da Osmanlı ekonomisini kapitalist dünyayla bütünleştiren mekanizmalar ticaret, borçlanma ve yabancıların doğrudan yatırımlarıydı. Bu mekanizmalar, Osmanlı ekonomisi ile Avrupa sistemi arasında aracılık eden bir sınıfın doğmasını sağlamıştır. Bu sınıfı da ülkedeki azınlıklar meydana getirmiştir. Dünya ekonomisi ile girilen bu bütünleşme beraberinde hayal kırıklıklarını da getirmiştir. Bunların başında resmi görevliler, işsiz kalan zanaatkarlar ve müslüman tüccarlar ilk sırayı almışlardır. İşte bu olumsuzluklar içinde iktidara gelen İttihatçılar, savaş başlayınca kapitülasyonları kaldırarak, ülkenin kalkınması için himayeye dayalı milli bir ekonomi politikası uygulama koymuşlardır. Bundan başka başkentin ve ordunun ihtiyacını karşılamak için Batı Karadeniz limanları yerine Anadolu Demiryolu ile Anadolu' nun içlerinde bir pazar yaratmaya çalışmışlardır.

I. Dünya Savaşı ülkenin ekonomik yapısının yanı sıra yüz ölçümü ile nüfus yapısının da değişikliğe uğramasını sağlamıştır. Osmanlı Devletinin, savaş öncesinde nüfusu yaklaşık olarak 22 milyon, topraklarının yüz ölçümü de 1.700.000 kilometre kare olarak tahmin edilmektedir. Bu topraklarda yaşayan toplam nüfusun ancak 12 milyonu Anadolu ve Trakya topraklarında yaşamaktaydı. Bu nüfusta Türklerin oranı ise yaklaşık olarak 9-10 milyon arasında değişmekteydi.

Birinci bölümde ele alınan ve bu tezin temelini oluşturan diğer bir konu ise bayındırlık yatırımlarıdır. Osmanlı Devletinde bayındırlık alanında sistemli çalışmalar



1870 yılında Nafia Nezareti'nin kurulması ile başlamıştır. Fakat Nafia Nezareti ülkenin altyapısını oluşturan karayolları ve limanlar sorununu çözememiştir. Bunlar içerisinde demiryolları yabancı yatırımcıların sayesinde gelişme göstermiştir. Yabancı şirketlerin işlettiği demiryollarında Osmanlı Devleti söz sahibi değildi. Demiryolları adeta ülkenin kapitalizmin pençesinde ezilmesinin tarihini oluşturmuşlardır. Ülkenin yer altı yer üstü bütün zenginlikleri imtiyazlar karşılığında Avrupa sermaye gruplarına satılarak ülkenin talan edilmesi sağlanmıştır. Bundan da en çok etkilenen yoksul halk kitleleri olmuştur. Karayollarına gelince ne kadar bu konuda 1856 yılında itibaren çalışmalar yapılmış ise de hiç bir gelişme sağlanamamıştır. Karayollarının gelişme göstermemesinde temel etken, demiryolları gibi kilometre garantisinin sağladığı yüksek rantın bu alanda verilmeyişi olmuştur. Ayrıca ülkede karayollarını kullanabilecek oranda motorlu taşıtların olmayışı, karayollarında gelişmeyi durduran diğer bir nedeni teşkil etmiştir

I. Dünya Savaşı, Türkiye için 1918 yılında bitmemiştir. Mondros Ateşkes Antlaşmasından sonra bir barış antlaşmasının hazırlanmasına ve imzalanması çok zaman almıştır. Fakat İtilaf Devletleri hiç vakit kaybetmeden ülkeyi işgale koyuldular. İşgal faaliyetleri sırasında ülkedeki bütün ulaşım ve altyapı tesisleri İtilaf Devletlerinin denetimi altına girdi. Özellikle Yunanistan'ın Anadolu'yu tek başına işgal girişimine başlaması, Osmanlı Devlet otoritesinin kaybolmasının yanında Anadolu halkının örgütlenmesini sağlamıştır.

Kongrelerle başlayan örgütlenme dönemi TBMM' nin açılması ile yeni bir devletin kurulmasını doğurmuştur. Kurucu Meclis özelliğini taşıyan TBMM, Fransız İhtilali neticesinde dünyaya yayılan her ulusun kendi kaderini tayin hakkı olduğunu vurgulayarak, Türkiye Halkının da kaderini kendisinin belirleyicini ilan etmiştir. 1920-1923 yılları TBMM açısından her alanda olduğu gibi bayındırlık hizmetlerinin yürütülmesinde de zorlukların yaşandığı yıllar olmuştur. Otoritesini sağlamaya çalışan TBMM diğer yanda da yeni oluşan bakanlıklara kaynak yaratmak zorundaydı. Bu da çağdaş bir devletin en önemli niteliği olan bütçenin hazırlanmasını zorunlu kılmıştır. Ne yazık ki 1920-1923 yılları arasında düzenli bir bütçe hazırlanamamıştır. Bunun da nedeni ülkenin olağan üstü şartlardan oluşan bir dönemden geçmesidir. Bayındırlık hizmetleri açısından bu yıllar kıt olan bütçe ile sadece var olan alt yapının onarılmasını

sağlayarak, ulaşım hizmetlerinin aksamasını önlemekten ibaret olmuştur. Bu yıllarda en önemli gelişme demiryollarının ulusallaşması konusunda atılmıştır.19 Temmuz 1920 yılında çıkarılan kanun ile Anadolu-Bağdat demiryollarının bir bölümüne el konmuştur. Ayrıca bu dönemin demiryolları açısından diğer bir gelişmesi 1923 yılında tartışma konusu yapılp, kanunlaşan Chester Projesidir. Karayollarında ise bayındırlık hizmetlerine kaynak yaratılması için Tarik Bedel-i Nakdisi Hakkında kanun çıkartılmış ve birkaç yol devlet yolları kapsamına alınmıştır.

Ulusal Mücadele' nin askeri aşamasının kazanılmasından sonra sıra siyasi alanda da başarılı bir antlaşmanın imzalanmasına gelmiştir. Lozan' da görüşmelerde Batılı devletlerin tutumunun olumsuz olması üzerine, Türkiye' nin hangi şartlarda antlaşma yapabileceğinin ilanı niteliğinde olan İzmir İktisat Kongresi toplanmıştır. Kongrenin diğer bir önemi de bayındırlık hizmetlerinin çözülmesinin tüm sınıf temsilcileri tarafından vurgulanmış olmasıdır.

Cumhuriyet' in ilanı ülkede yeni bir dönemin başlamasına neden olmuştur. Siyasal, toplumsal ve ekonomi alanında M. Kemal önderliğinde devrimler başlatılmıştır. Bayındırlık hizmetleri açısından oluşan bu yeni dönem bir çok hamlenin yapılmasının da zeminini hazırlamıştır. Siyasal bağımsızlığın ekonomiden geçtiğini bilen Cumhuriyet Hükümetleri, ekonomik faaliyetlerin bütünleşmesi yönüne ağırlık verdiler. Bu nedenle bayındırlık işleri öncelikli olarak ele alındı. 1933 yılına kadar ki bütçelere bakıldığında bunu rahatlıkla görebiliriz. Bütçenin giderler bölümünde savunmadan sonra bayındırlık işleri sürekli en çok ödeneği almıştır.

Döneme damgasını vuran alt yapı çalışmalarının tek amacı ulusal bir ekonomi yaratmak ve savunmanın güçlendirilmesini sağlamaktır. Çalışmalarda ağırlık demiryollarına verilmiştir. Karayollarında en önemli gelişme 1925 yılındaki Yol Vergisi Kanunu ile 1929 senesindeki Şoseler ve Köprüler Kanunudur. Şoseler ve Köprüler Kanunu ile 1942 yılına kadar ki yılları kapsayacak olan 140 milyonluk büyük yatırım hamlesi başlamıştır.1930 yılına gelindiğinde ülkede gerçek anlamda karayolunun uzunluğu 15 bin kilometreyi geçmiştir. Yapılan çalışmanın büyüklüğü, Osmanlı' dan miras kalan gerçek anlamda yol miktarı ile karşılaştırıldığında ortaya çıkar. Osmanlı' nın bıraktığı karayolu 4 bin kilometreyi bile bulmamaktaydı.

Demiryolları politikası bu dönemde CHF' nin resmi politikasına dönüşmüştür. Ülkenin doğusu, batısı, güneyi, kuzeyi bu siyasetle birleştirilmek istenmiştir. Bu bağlamda 1920' den sonra 1800 kilometreden fazla yol işletmeğe açılmıştır. Bu da giderlerin yaklaşık % 12' si demektir. Uygulanan bu politikaya getirilen eleştirilen ülkede devletçilik ve liberalizm tartışmalarının doğmasına neden olmuştur. Demiryolları bir yandan inşaat edilirken diğer yandan da yabancıların elinde olanlar satın alınmıştır. Millileştirme sayesinde ülkede 19.yy'dan beri faaliyet gösteren bir çok demiryolu devletin denetimi altına girmiştir. Bu politikanın temelini yabancı sermayeye karşı duyulan tepki oluşturmamaktadır. Politikayı belirleyen geçmişten alınan dersler ve şirketlerin uyguladıkları olumsuz tutumlardır.

Türkiye' de başlayan bayındırlık çalışmaları karayolları, demiryolları ile sınırlı kalmamıştır. Nafia Vekaleti, 1920-1933 arasında limanlar ve tezimizin kapsamına almadığımız su işlerinde de önemli gelişmeler göstermiştir. Özellikle limanlar üzerinde hassasiyetle durulmuş ve ülkede az sayıda olan aynı zamanda yükleme ve boşaltma kapasitesi düşük olan, bakıma ihtiyaç duyan limanlar geliştirilmeye çalışılmıştır.

Yeni Türkiye Devletinin 1920 ile 1933 arasındaki bayındırlık politikalarının saptanmasına yönelik olan bu çalışmanın en önemli yanı, Osmanlı Devletinden miras kalan bayındırlık yapısının çok kısa bir zamanda da olsa nasıl bir ivme kazandırılarak geliştirilmiş olduğunun tespit edilmesinde yatmaktadır. Bir çok eleştiriye maruz kalan Nafia Vekaletinin politikaları, Yeni Türkiye Devletinin kalkınma, çağdaş uluslara erişme isteğinin en güzel işaretlerini teşkil etmiştir.

## EK 1.

1920-1923 ARASINDA NAFİA VEKALETİ İLE İLGİLİ KANUNLAR, *DUSTUR*, 3.TERTİP

<u>TARİH</u>	<u>KONU</u>	<u>CİLT</u>	<u>NO</u>	<u>SAYFA</u>
15.08.1920	Maden Kömürlerinin İhracat Resmi Hakkında	1	11	45
22.08.1920	Bağdat Demiryolunun Masrafları	1	13	52
22.08.1920	Anadolu Hattı Memurlarının Maaşlarının Tevsiyesi hakkında	1	14	52
23.08.1920	Anadolu Şimendifer Hattının Masrafı için 1920 Bütçesine 145 bin lira konması için	1	15	53
11.09.1920	Altı Aylık Bütçe Kanunu	1	20	60
11.12.1920	Nafia Bütçesine 16 bin lira zam	1	75	111
02.01.1921	Maden Kömürlerinin Suret-i İhracı	1	482	174
04.01.1921	Linyit Kömürlerinin Suret-i İhracı	1	82	178
24.01.1921	Ankara-Sivas Hattının Kömür ve Odun İhtiyacı için Nafia Bütçesine Zam	1	86	202
14.02.1921	Merzifon-Çalathı Yolunun Devlet Yolları kapsamına alınması.	1	96	216
14.02.1921	Taşucu-Silifke-Mut-Karaman, Afyon-Sandıklı-Dinar-Baladız	1	97	216
21.02.1921	Yol Bedeli Kanunu	1	102	227
09.04.1921	Anadolu Bağdat Demiryolu Ücretlerinin 6 kat arttırılması	2	110	27
30.04.1921.	Ordu-Sivas Yolunun Devlet Yolları Kapsamına alınması	2	121	40
20.11.1921	Nafia Bütçesine zam	2	173	195
11.04.1922	Kars-Ardahan-Borçka-Hopa Yolunun Devlet Yolları Kapsamına alınması	3	213	48
08.10.1922	Anadolu-Bağdat ve Uşak -Afyon Demiryolları Tarifesi	3	280	155
08.03.1923	Nafia Bütçesine 200 bin tahsisat	4	314	4

<u>TARİH</u>	<u>KONU</u>	<u>CİLT</u>	<u>NO</u>	<u>SAYFA</u>
09.04.1923	Chester Projesi	4	327	25-70
01.07.1923	Mudanya-Bursa Demiryolları	4	2578	126
03.07.1923	Aydın Demiryolu İtilafnamesi	4	2570	129
22.03.1924	Arada-Diyarbakır-Ergani Demiryollarının inşası	5	448	739
23.03.1924	Samsun-Sivas, Ankara-Musaköy Demiryolunun İnşası	5	449	741
03.04.1924	Zonguldak Limanı Nizamnamesinin 8. Maddesine Müzeyyil	5	462	766
06.04.1924	Zonguldak Şimendifer ve Limanı Rüsumunun Tezcili	5	463	781
06.04.1924	Erzurum-Sarıkamış ve Şuabatı Demiryolu İdaresinin 1924 Bütçesi	5	464	782
10.04.1924	Limanı Trabzon- Erzurum Demiryolu ve Trabzon	5	476	811
19.04.1924	Mersin Limanı	5	489	847
22.04.1924	Keller- Antep Yolu	5	505	1125
19.01.1924	Yol Kanunu	6	542	72
26.01.1924	Ereğli – Karadere Hattı	6	548	85
19.04.1925	Çanakkale-Ezine Yolunun Devlet Yolları Kapsamına Alınması	6	629	554
16.11.1925	Nafia Bütçesine Demiryolları, İnşaat ve İşletme	7	18	139
05.12.1925	Nafia Vekaleti 1925 Bütçesine Erzurum-Sarıkamış-Kars Demiryolu Bütçesine 170 bin lira ilave	7	63	200
12.12.1925	Ergani-Karadere Hattının İlgası ve geniş olarak yapılması hakkında	7	79	220
17.03.1926	Kayseri-Ulukışla Demiryolunun İnşası hakkında	7	232	1064

<u>TARİH</u>	<u>KONU</u>	<u>CİLT</u>	<u>NO</u>	<u>SAYFA</u>
24.03.1926	Malatya-Ergani –Diyarbakır Yolunun İnşası	7	239	1104
24.03.1926	Arada-Diyarbakır-Ergani Arasında Demiryolu İnşasına dahil 22 Mart 1924 tarihli 448 numaralı kanunun ilgası	7	240	1106
03.11.1926	Şark Demiryolları ve İzmir-Kasaba Tarifelerinde Tadilat İcrasına dahil kararname	8	6	4-6
25.12.1926	Ankara-Ergani Demiryolunun İnşası ve işletmesi hakkında 12 Kanunuevvel 1925 tarihli ve 692 numaralı kanunun 2. Maddesinin mudail 7 Nisan 1926 tarihli ve 804 numaralı kanunun 1. Maddesine mudail Kanun	8	64	57
25.12.1926	Demiryolları ve liman ve su işleri için 200 milyon liralık bono ihracatı hakkında kanun	8	65	58
25.12.1926	Samsun Limanının inşası hakkında kanun	8	66	59
16.03.1927	Yol Mükellefiyetinden İstisnayı icap ettiren esbap hakkındaki talimatnamenin vechine dair kanun	8	178	298
28.03.1927	Devletçe inşa edilecek limanlar için istimal edilecek gayrümenkület hakkında kanun	8	202	415
23.05.1927	Devlet Demiryolları ve limanlar idare-i umumiyesini teşkilat ve vazifelerine dair kanun	8	272	1245
18.06.1927	Demiryolları ve limanlar ve su işleri için 200 milyonluk bono ihracı hakkındaki 25 Kanunuevvel 1926 tarih ve 944 numaralı kanuna müzail kanun	8	331	1661
18.06.1927	Mersin limanının inşası hakkında 19 Nisan 1924 tarihli kanuna muadil kanun	8	334	1665
19.06.1927	Samsun limanının inşası hakkında 25 Kanunuevvel 1926 tarihli Kanuna muadil kanun	8	335	1666
22.06.1927	Devlet ve vilayet yollarının tevdiği hakkında kanun	8	376	1808
25.06.1927	Ankara-Ergani demiryolunun geniş olarak inşası için kanun	8	410	1870
13.02.1928	Yol Mükellefiyeti Kanununun 7. Maddesinin tadili hakkında	9	1208	215
21.05.1928	Ankara-Sivas ve Samsun-Musaköy demiryollarının inşası ve işletme idaresinin 1924 senesi hesabı kati kanunu	9	1294	969

<u>TARİH</u>	<u>KONU</u>	<u>CİLT</u>	<u>NO</u>	<u>SAYFA</u>
24.05.1928	Samsun Sahil Demiryolu Türk Anonim Şirketince akteedilecek 300 bin liraya kadar istikraza maliye vekilinin kefaletine dair	9	1336	1072
31.12.1928	Anadolu ve Mersin –Tarsus-Adana Demiryolları ve Haydarpaşa Limanı ve Zürih’te Şark Demiryolları Bankası arasında münakit dört kıta itilafname ve merbutanının tasdikine dair kanun	10	1373	233
02.02.1929	T.C Hükümeti ile Ford Motor Kumpanyası Eksports Enkorpereyter Şirketi arasında akteedilecek mukavelenin tasdikine dair kanun	10	1391	344
29.05.1929	Demiryollar ve limanlar ile su işleri için 240 milyon lira	10	1482	1543
30.05.1929	Devlet D.Y ve Limanları Umum İdaresinin Teşkilat ve vazifesine dair 23 Mayıs 1927 tarihli ve 1042 numaralı kanunun tadili	10	1483	1544
01.06.1929	Hükümetle ile İzmir-Kasaba Demiryolları Şirketi arasında kararlaştırılan itilafname	10	1500	1779
01.06.1929	Şark Demiryolu Şirkeri ile yapılan itilafname	10	1501	1783
02.06.1929	Samsun Sahil Demiryolları hisse senetlerine dair	10	1502	1826
02.06.1929	Şoseler ve Köprüler Kanunu	10	1525	1827
15.05.1930	Demiryolları İstimlak Kanunu	11	1607	387
31.05.1930	Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesinin Teşkilat ve vazifesine dair kanuna müzeyyel	11	1667	1301
05.06.1930	Yapılacak köprüler ve şoseler için Nafia Vekaletinin taahhüdat icrasına dair kanun	11	1688	1607
30.05.1931	Mudanya-Bursa Demiryolu mübayası hakkında	12	1815	528
01.04.1933	Afyon-Antalya demiryolunun inşası	14	2134	457
01.04.1933	Elaziz Şube Hattının yapılması	14	2135	487
20.05.1933	Sivas – Erzurum Hattı ile Malatya’ dan başlayarak Divrik civarında bu hatla birleşecek iltisak hattının inşalarına dair kanun	14	2200	651
23.05.1933	Filyos-Ereğli Hattı ile Ereğli Limanı	14	2214	975
23.05.1933	Samsun Sahil Demiryolunu satın alınması	14	2215	976

EK. 2

## 1920 – 1933 ARASINDA NAFİA VEKİLLERİNİN GÖREV YILLARI

<u>ADI – SOYADI</u>	<u>GÖREV YILLARI</u>	<u>GÖREV YAPTIĞI HÜKÜMET</u>
1. İSMAİL FAZİL PAŞA (CEBESÖY)	03.05.1920-27.12.1920	I. İCRA VEKİLLERİ HEYETİ
2. ÖMER LÜTFİ BEY (YASAN)	27.12.1920-24.01.1921	I. İCRA VEKİLLERİ HEYETİ
	24.01.1921-19.05.1921	II. İCRA VEKİLLERİ HEYETİ
	19.05.1921-17.11.1921	III. İCRA VEKİLLERİ HEYETİ
3. H. RAUF BEY (ORBAY)	17.11.1921-14.01.1922	III. İCRA VEKİLLERİ HEYETİ
4. FEVZİ PİRİNÇZADE	14.01.1922-09.07.1922	III. İCRA VEKİLLERİ HEYETİ
	12.07.1922-04.08.1923	IV. İCRA VEKİLLERİ HEYETİ
	14.08.1923-27.10.1923	V. İCRA VEKİLLERİ HEYETİ
	22.11.1924-03.03.1925	FETHİ BEY HÜKÜMETİ
5. AHMET MUHTAR BEY (CİLLİ)	30.10.1923-19.01.1924	I. İNÖNÜ HÜKÜMETİ
6. SÜLEYMAN SIRRI BEY	19.01.1924-06.03.1924	I. İNÖNÜ HÜKÜMETİ
	06.03.1924-22.11.1924	II. İNÖNÜ HÜKÜMETİ
	03.03.1925-14.01.1926	III. İNÖNÜ HÜKÜMETİ
7. BEHİÇ BEY (ERKİN)	14.01.1926-01.11.1927	III. İNÖNÜ HÜKÜMETİ
	01.11.1927-15.10.1928	IV. İNÖNÜ HÜKÜMETİ
8. RECEP BEY (PEKER)	15.10.1928-27.09.1930	IV. İNÖNÜ HÜKÜMETİ
9. ZEKÂİ BEY (APAYDIN)	27.09.1930-29.12.1930	V. İNÖNÜ HÜKÜMETİ
10. M. HİLMİ URAN	29.12.1930-04.05.1931	V. İNÖNÜ HÜKÜMETİ
	04.05.1931-16.02.1934	VI. İNÖNÜ HÜKÜMETİ



## KAYNAKÇA

### a) Belgesel Kaynaklar

Düster, 3. Tertip, C.14, İstanbul: 1929.

İstatistik Yıllığı, 1929-1931, 1934.

Şark Anadolu Demiryolları Hakkında Meclis-i Mebusan Nafia Encümenince Tanzim Olunan Esbâb-ı Mucûbe ve Madde-i Kanuniye Layihaları, İstanbul: 1327.

Türkiye Büyük Millet Meclisi Kavanin Mecmuası, C.7.

Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi, D-1-4, Ankara: Türkiye Büyük Millet Meclisi Basımevi, 1940-1961.

Türkiye Büyük Millet Meclisi Gizli Celse Zabıtları, C.1-4, Ankara: Türkiye Büyük Millet Meclisi Basımevi, 1980.

Türkiye Devleti Nafia Vekaleti Umur-u Nafia Programı, Dersaadet , 1339.

### b) Gazete ve Dergiler.

Akşam	Bayındırlık İşleri Dergisi
Cumhuriyet	Belleten
Hakimiyet-i Milliye	Demiryolları Dergisi
Son Posta	Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi
Vakit	
Yarın	

### c) Anılar ve Araştırmalar.

Afetinan, Ayşe. *İzmir İktisat Kongresi 17 Şubat-4 Mart 1923*, Ankara: TTK Yayınları, 1989.

Akşin, Sina. *100 Soruda Jön Türkler ve İttihat Terakki*, Ankara: Gerçek Yayınları, 1980

Akgüç, Öztin. *100 Soruda Türkiye' de Bankacılık*, İstanbul: Gerçek Yayınları, 1987.

Atatürk, Mustafa Kemal. *Nutuk*, C.1- 3 , Ankara:TTK Yayınları, 1989.

\_\_\_\_\_.*Eskişehir-İzmit Konuşmaları, 1923*, İstanbul: Kaynak Yayınları, 1993

Aydemir, Ş. Süreyya; *Enver Paşa*, C.1-3, İstanbul: Remzi Kitabevi, 1972.

- \_\_\_\_\_. *Tek Adam Mustafa Kemal*, C.1-3 , İstanbul: Remzi Kitabevi, 1977
- Avcıoğlu, Doğan. *Milli Kurtuluş Tarihi 1838-1995*, Birinci Kitap, İstanbul: Tekin Yayınları, 1995(a).
- \_\_\_\_\_. *Türkiye' nin Düzeni*, İkinci Kitap, İstanbul: Tekin Yayınları, 1995.
- Avşar, Abdülhamit. *Serbest Cumhuriyet Fırkası*, İstanbul: Kitabevi Yayınları, 1998.
- Berkes, Niyazi. *İki Yüzyıldır Neden Bocalıyoruz*, İstanbul: 1965.
- Berksan, Nazım. *Yol Davamız Dün, Bugün, Yarın*, Ankara: 1951.
- Birand, Mehmet Ali. “ Sevr Zabitlerinden Türkiye’ yi Yönetme Yöntemi “, *Milliyet*, 9 Ocak 1981.
- Boratav, Korkut. *100 Soruda Türkiye’ de Devletçilik*, İstanbul: Gerçek Yayınları, 1974.
- \_\_\_\_\_.” Dünya Ekonomisi” *Türkiye’ de ve Dünyada Yaşanan Ekonomik Bunalım*, Ankara: 1984.
- Cebesoy, Ali Fuat. *Siyasi Hatıralarım*, İstanbul: 1960.
- Cin, Halil. *Osmanlı Toptak Düzeni ve Bu Düzenin Bozulması*, Ankara: Kültür Bakanlığı Yayınları, 1978.
- Cem, İsmail. “ 1929 Dünya Buhranı “, *Cumhuriyet*, 26-30 Mart 1968.
- Çavdar, Tevfik. *Ulusal Mücadele Başlarken Sayılarla Vaziyet ve Manzara-i Umumiye*, İstanbul: Milliyet Yayınları, 1977.
- \_\_\_\_\_. *Osmanlılar’ ın Yarı Sömürge Oluşu*, İstanbul: Ant Yayınları, 1970.
- \_\_\_\_\_. *Müntehib-i Saniden Seçmenlere*, İstanbul: Verso Yayınları, 1987.
- \_\_\_\_\_.” Cumhuriyet Devri başlarken Türkiye Ekonomisi “ *Türkiye Ekonomisinin 50 .yılı Semineri*, İstanbul: 1973.
- Çoker Fahri. *Türk Parlamento Tarihi. Ulusal Mücadele ve T.B.M.M. I. Dönem 1919-1923*, C.3, Ankara: Türkiye Büyük Millet Meclisi Vakfı Yayınları, 1997(a).
- \_\_\_\_\_. *Türk Parlamento Tarihi. T.B.M.M. II. Dönem 1923-1927*, C.3, Ankara: Türkiye Büyük Millet Meclisi Vakfı Yayınları, 1997(b).
- \_\_\_\_\_. *Türk Parlamento Tarihi, T.B.M.M. III. Dönem*, C.3, Ankara: Türkiye Büyük Millet Meclisi Vakfı Yayınları, 1997(c).
- Demirel Ahmet. *Mecliste Muhalefet 2. Grup*, İstanbul: İletişim Yayınları, 1994.

- Celal Dincer. " Osmanlı Vezirlerinden Hasan Fehmi Paşa' nın Anadolu' nun Bayındırlık İşlerine Dair Hazırladığı Layiha " *TTK Belgeler*, V.VIII / 9-12, s. 153-233.
- Eldem, Vedat, *Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı Devletinin Ekonomisi*, Ankara: TTK Yayınları, 1994(a).
- \_\_\_\_\_. *Osmanlı İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, Ankara: TTK Yayınları, 1994 (b)
- Erkan, Süleyman. *Kırım ve Kafkasya Göçleri 1878-1908*, Trabzon, 1996.
- Evans, Laurence. *Türkiye' nin Paylaşılması 1914-1924*, (Çev.Tevfik Alanay), İstanbul: 1972.
- Feroz, Ahmad. *İttihat ve Terakki, 1908-1914*, ( Çev. Nuran Yavuz), İstanbul: Kaynak Yayınları, 1989.
- Gönlübol, Mehmet / Sar, Cem. *Olaylarla Türk Dış Politikası, 1919-1973*, Ankara: 1969.
- Güneş, İhsan. *Birinci TBMM' nin Düşünce Yapısı (1920-1923)*, 2. Baskı, İstanbul: İş Bankası Yayınları, 1997.
- \_\_\_\_\_. " Müdafaa-i Hukuk Cemiyet' inden Halk Fırkasına " *Atatürk Araştırma Dergisi*, C.3, S.8, Ankara:1987.
- \_\_\_\_\_. " Ulusal Mücadele Dönemi Bütçeleri " *Atatürk Araştırma Dergisi*, C.4, S.12, Ankara, 1988.
- Gürel, Ziya; " Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk ", *Belleten*, C. XLIV, S.175, Ankara:1980. .
- \_\_\_\_\_. " Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk " *Belleten* C.XLV /2, S.178, Ankara: 1981.
- \_\_\_\_\_. " Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk " *Belleten*, C. XLVII/ 1, S.175, Ankara: 1983.
- Halaçoğlu, Ahmet. *Rumeli'nden Türk Göçleri 1912-1913*,Ankara: 1994.
- Hançerlioğlu, Orhan. *Ekonomi Sözlüğü*, Ankara: Remzi Kitabevi, 1995.
- İğdemir, Uluğ. *Sivas Kongresi Tutanakları*, Ankara: TTK Yayınları, 1969.
- İlkin, Selim. " Chester Projesi", *Türkiye İş Bankası Uluslar arası Atatürk Sempozyumu*, İstanbul:İş Bankası Yayınları, 1981.
- İnönü, İsmet. *Hatıralar*, C.1-3, İstanbul: BilgiYayınları, 1993.

- Jaesche, Gothart. *Kurtuluş Savaşı İle İlgili İngiliz Belgeleri*, (Çev. Cemal Köprülü), Ankara: TTK Yayınları, 1971.
- Kabacalı, Alpay. *Türk Basınında Demokrasi*, Ankara: Kültür Bakanlığı Yayınları, 1994.
- Kansu, Mazhar Müfit. *Erzurum' dan Ölümüne Kadar Atatürk'le Beraber*, C.1, Ankara: TTK Yayınları, 1966.
- Karal, Enver Ziya. *Osmanlı Tarihi*, C.VI-VII, Ankara: TTK Yayınları, 1961.
- \_\_\_\_\_. *Osmanlı İmparatorluğu'nda İlk Nüfus Sayımı, 1891*, Ankara: TTK Yayınları, 1943.
- Karabekir, Kazım. *İstiklal Harbimiz*, İstanbul: 1969.
- \_\_\_\_\_. *Paşaların Kavgası*, İstanbul: Emre Yayınları, 1995.
- Karaosmanoğlu, Yakup Kadri. *Politikada 45 Yıl*, 2. Baskı, İstanbul: İletişim Yayınları, 1984.
- \_\_\_\_\_. *Zoraki Diplomat*, 3. Baskı, İstanbul: İletişim Yayınları, 1984.
- Kayıran, Mehmet. "Ulusal Egemenliğe Doğru Erzurum ve Sivas Kongrelerinin Toplanması" *Anadolu Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, C.3, S.1, Ocak 1990, s.179-183.
- Keyder, Çağlar. *Dünya Ekonomisi İçinde Türkiye 1923-1929*, İstanbul: Türk Tarih Vakfı Yayınları, 1993.
- Kıray Emine. *Osmanlı' da Ekonomik Yapı ve Dış Borçlar*, İstanbul: İletişim Yayınları, 1993.
- K. Krüger. *Kemalist Türkiye ve Ortadoğu*, (Çev. Nihal Önal), İstanbul: Altın Kitaplar Basımevi, 1981
- Kurmuş, Orhan. *Emperyalizmin Türkiye' ye Girişi*, İstanbul: Gerçek Yayınları, 1994.
- Kutay, Cemal. *Halit Paşa Ali Çetinkaya Vuruşması*, İstanbul, 1955.
- \_\_\_\_\_. *Sultan Abdülaziz' in Avrupa Seyahatı*, İstanbul: Boğaziçi Yayınları, 1991
- Kuyucuklu, Nazif. *Türk İktisadiyatında Politika ve Gelişme Evreleri*, İstanbul: 1981.
- Kütükoğlu, Nebahat. *Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri, 1838-1850*, C.2, İstanbul: 1976.

- Kömürcan, Kirkor. *Türkiye İmparatorluk Devri Dış Borçlar Tarihçesi*, İstanbul: 1948.
- Meray, Seha . *Lozan Barış Konferansı, Tutanak ve Belgeler*, C.1-3 , Ankara: 1967-1972.
- Müderrişoğlu, Alptekin. *Kurtuluş Savaşının Mali Kaynakları*, C.1-2 , İstanbul: Kartaş Yayınları, 1988.
- Laurence, Evans. *Türkiye' nin Paylaşılması 1914-1924*, (Çev. Tefik Alanay), İstanbul: 1972.
- Nere, Jaque; *1929 Krizi*, ( Çev. Vamık Toprak), Ankara: 1980.
- A. Davidoviç Novičev. *Osmanlı İmparatorluğunun Yarı Sömürgeleşmesi*, Ankara: Onur yayınları, 1979.
- Okyar, Fethi; *Üç Devirde Bir Adam*, (Haz: Cemal Kutay), İstanbul: Tercüman Yayınları, 1980.
- Onur, Ahmet. *Türkiye Demiryolları Tarihi*, İstanbul: Kara Kuvvetleri Komutanlığı Matbaası, 1952.
- Orbay, Rauf. *Cehennem Değirmeni*, C.1-2, İstanbul: Emre Yayınları, 1993.
- Ökçün, A. Gündüz, *Osmanlı Sanayi 1913,1915 Yılları Sanayi İstatistiği*, Ankara, 1970 (a).
- \_\_\_\_\_. " Osmanlı Meclis-i Mebusan' ında Bağdat Demiryolu İmtiyazı Üzerine Yapılan Tartışmalar " Ankara: *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, C.25, No:2, 1970(b).
- \_\_\_\_\_. *1920-1930 Yılları Arasında Kurulan Türk Anonim Şirketlerinde Yabancı Sermaye Sorunu*, Ankara: Ankara Üniversitesi Yayınları, 1971.
- \_\_\_\_\_. *Türkiye İktisat Kongresi, 1923 , Haberler-Belgeler-Yorumlar*, Ankara, 1981.
- Pallis, A. Anatosius. *Yunanlılar' ın Anadolu Macerası 1915-1922*, ( Çev. Orhan Azizoglu) , İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 1997.
- Pamuk, Şevket. *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme 1820-1913*, İstanbul: Türk Tarih Vakfı Yurt Yayınları ,1994.
- Parvus Efendi. *Türkiye' nin Mali Tutsaklığı*, (Haz. Muammer Sencer), İstanbul: May Yayınları, 1977.
- Peker Recep. *İnkılâp Dersleri*, Ankara: 1935.

- Petrosyan, Y.A. *Sovyet Gözüyle Jön Türkler*, (Çev. Mazlum Beyhan, Ayşe Hacı Hasanoğlu), Ankara: 1977 .
- Rothman Lothar. *Alman Emperyalizmin Türkiye' ye Girişi*, ( Çev. Ragıp Zorakoğlu), İstanbul: Belge Yayınları, 1982.
- Savran, Sungur, *Türkiye' de Sınıf Mücadeleleri 1919-1980*, İstanbul: Kardelen Yayınları, 1992.
- Selek Sebahattin; *Anadolu İhtilali*, 2 Cilt, İstanbul: Kartaş Yayınları, 1985.
- Seçkin Nalan; “ Basında Cumhuriyet Tartışmaları” *Cumhuriyet*, 25-29 Ekim 1993.
- Şanda, Hüseyin Avni. *1908 İşçi Hareketleri*, İstanbul: Gözlem Yayınevi, 1976.
- Şimşir, Bilal. *Rumeli'nden Türk Göçleri*, 2 Cilt, Ankara: TTK Yayınları, 1970.
- \_\_\_\_\_. *Malta Sürgünleri*, 2. Baskı, İstanbul: Bilgi Yayınları, 1985.
- Somary, Felix. *Buhranın Dönüm Noktası*, ( Çev. Muhlis Ete ), İstanbul: 1932.
- Sotiriyu, Dido. *Benden Selam Söyle Anadolu' ya*, İstanbul: 1997.
- Tanör, Bülent. *Kurtuluş Savaşı Üzerine 10 Konferans*, İstanbul: Der Yayınları, 1995.
- Tekeli İlhan / İlkin Selim; *1929 Dünya Buhranında Türkiye' nin Politika Arayışları*, Ankara: 1983.
- Tezel, Yahya Sezai; *Cumhuriyet Dönemi İktisat Tarihi 1920-1950*, Ankara, 1986.
- \_\_\_\_\_.” Birinci Büyük Millet Meclisinde Yabancı Sermaye Sorunu Örnek Bir Olay “ *A.Ü.S.B.F Dergisi*, C.25, S.1, s.239-251.
- \_\_\_\_\_. “ Birinci Büyük Millet Meclisi Anti- Emperyalist Miydi? “ *A.Ü.S.B.F. Dergisi*, C.XXV, No:4, Aralık, 1970. s.287-318.
- Timur, Taner. *Türk Devrimi ve Sonrası*, Ankara: İmge Yayınları, 1993.
- Toprak, Zafer, *Türkiye' de Ekonomi ve Devletçilik( 1908-1950) İttihat - Terakki ve Devletçilik*, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1995( a), \_
- \_\_\_\_\_. *Milli İktisat - Milli Burjuvazi*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1995 (b)
- Tunaya, Tarık Zafer ; *Türkiye' de Siyasal Partiler*, C.III, İstanbul: Hürriyet Vakfı Yayınları, 1989.
- \_\_\_\_\_. *Türkiye' de Siyasi Partiler 1859-1952*, İstanbul: Arba Yayınları, 1995.

- \_\_\_\_\_. *Devrim Hareketleri İçinde Atatürk Ve Atatürkçülük*, 3. Baskı, İstanbul: Arba Yayınları, 1994.
- Tuncay, Mete. *Arif Oruç' un Yarın' ı (1933)*, İstanbul: İletişim Yayınları, 1991.
- \_\_\_\_\_. *T.C' nde Tek Parti Yönetiminin Kurulması 1923-1931*, İstanbul: Cem Yayınları, 1992.
- Turan, Şerafettin ; *Türk Devrim Tarihi*, 1-2. Kitap , İstanbul: Bilgi Yayınları, 1997.
- Türkgeldi, A. Fuat; *Görüp İşittiklerim*, Ankara: 1951.
- Tütel Eser; *Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası*, İstanbul: İletişim Yayınları, 1997.
- Uran, Hilmi; *Hatıralarım*, Ankara: 1959.
- Yalman Ahmet Emin; *Yakın Tarihte Gördüklerim ve Geçirdiklerim*, C.1-2 , İstanbul: P Yayınları, 1997.
- Yaresimos, Stefenos, *Az Gelişmişlik Sürecinde Türkiye*, ( Çev. Babür Kuzucu), İstanbul: Belge Yayınları, 1987.
- Yeniay, Hayri; *Yeni Osmanlı Borçları Tarihi*, Ankara: 1964.
- Yetkin, Çetin; *Atatürk' ün Başarısız Demokrasi Devrimi, Serbest Cumhuriyet Fırkası*, 2. Baskı, İstanbul: Toplumsal Dönüşüm Yayınları, 1997.
- Yücel, N. Mutlu; *Nafia Vekaleti Tarihi 1920-1988*, Ankara: 1989.
- Zürcher, E. Jan; *Ulusal Mücadelede İttihatçılık* ( Çev. Nüşet Salihoglu), Ankara: Bağlam Yayınları, 1995.